

A stylized black and white graphic of a globe, showing the continents of Europe and Africa. The globe is partially obscured by the text 'STUDIA GEOHISTORICA'.

STUDIA
GEOHISTORICA

NR 05|2017 ROCZNIK HISTORYCZNO-GEOGRAFICZNY

STUDIA GEOHISTORICA. Rocznik historyczno-geograficzny

Redakcja

Bogumił Szady (redaktor naczelny), Beata Konopska,
Tomasz Panecki, Mateusz Zawadzki, Tomasz Związek (sekretarz redakcji)

Redakcja działu Atlas Fontium

Arkadiusz Borek, Marek Stoń

Redakcja językowa i korekta

Konrad Byzdra

Tłumaczenia

Hanna Grygielska-Michalak, Julia Szotysek, Paweł Kucypera, Karolina Frank, autorzy

Rada Naukowa

Zdzisław Budzyński (Rzeszów), Andrzej Janeczek (Warszawa), Tomasz Jurek (Poznań),
Keith Lilley (Belfast/Wielka Brytania), Andrew Pernal (Brandon/Kanada), Tadeusz Siwek (Ostrawa/Czechy),
Rostysław Sossa (Kijów/Ukraina), Grzegorz Strauchold (Wrocław), Robert Šimůnek (Praga/Czechy)

Recenzenci tomu 5

Katarzyna Błachowska, Hennadij Boriak, Jarosław Centek, Robert Ištók, Andrzej Janowski, Tomasz Jaszczóft,
Jolanta Korycka-Skorupa, Elżbieta Kowalczyk-Heyman, Jerzy Łojko, Henryk Olszar, Marta Piber-Zbieranowska,
Zbigniew Podgórski, Małgorzata Rutkiewicz-Hanczewska, Marek Sobczyński, Izabela Sołjan, Michał Targowski,
Michał Zwierzykowski

Redakcja map

Tomasz Panecki, autorzy

Adres Redakcji

Zakład Atlasu Historycznego
Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk
Rynek Starego Miasta 29/31
00-272 Warszawa

Strona internetowa

studiageohistorica.pl

Wersja drukowana (papierowa) jest wersją pierwotną rocznika *Studia Geohistorica*

Współwydawcy rocznika

Polskie Towarzystwo Historyczne, Instytut Historii Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II

Rocznik wydawany pod patronatem Komisji Geografii Historycznej przy Polskim Towarzystwie Historycznym

Projekt okładki: Jacek Młodożeniec

Ilustracja na okładce: fragment *Mapy topograficznej wojskowej i statystycznej części Wielkopolski [...]*,
skala: ok. 1:75 000, 1807–1812, Archiwum Państwowe w Poznaniu (sygn. M.w.36), Biblioteka Raczyńskich
w Poznaniu (sygn. M II 797)

Skład i łamanie: Konrad Byzdra

© Copyright by PTH & KUL

ISSN 2300-2875

Nakład 130 egz.

Warszawa 2017

Spis treści • Contents

Tradycje geografii historycznej • Traditions of historical geography

Stanisław Arnold

Geografia historyczna, jej zadania i metody (Wstęp)

(uwagi wstępne: Tomasz Siewierski, opracowanie: Marcin Morawiec) 7

Jan Śniadecki

O Mappie Krajowej

(uwagi wstępne: Beata Konopska, opracowanie: Michał Bąk, Beata Konopska) 20

Artykuły • Articles and theses

Tomasz Związek, Tomasz Panecki

Osadnictwo ołęderskie w badaniach nad rekonstrukcją szesnastowiecznego zalesienia
na przykładzie okolic Nowego Tomyśla

The Usage of 18th c. Dutch-type Settlement in the Context of Afforestation Reconstruction

for Early Modern Times on the Example of Nowy Tomyśl Vicinities 29

Kamil Nieścioruk

Z problematyki kartograficznej wizualizacji danych historycznych
na przykładzie zachodniogalicyskich cmentarzy wojennych

Cartographic Visualisation of Historical Data

on the Example of the Western Galicia War Cemeteries 63

Zbigniew Babik

W obronie kartografii. Polemika wokół lokalizacji i identyfikacji jezior luboskich

In Defense of Cartography. A Polemic over Localization and Identification of Lubosz Lakes 79

Alexey A. Frolov

Creating Large-Scale Historical Maps in Russian Historiography (20th–21st Centuries).

Methodical Approaches

Tworzenie wielkoskalowych map historycznych w rosyjskiej historiografii XX i XXI w.

Aspekty metodyczne 94

Ewelina Siemianowska

O przewłokach raz jeszcze

Once more on the Subject of Portages 115

Henryk Rutkowski

Granica mazowiecko-litewska między Wizną a Grodnem z 1358 r.

The Mazovian-Lithuanian Border between Wizna and Grodno from 1358 140

Elżbieta Kowalczyk-Heyman

Średniowieczne i wczesnonowoczesne młyny ziemi liwskiej (Młyny na Czerwonce)
Medieval and Early Modern Times Mills of the Liw Area (Mills on the River Czerwonka) 156

Agata Mirek

Female Orders and Congregations in Poland in the 19th and 20th Centuries
Zakony żeńskie na ziemiach polskich w XIX i XX wieku 176

Piotr Eberhardt

Polskie Imperium Słowiańskie według map Stanisława Wendekera z 1939 r.
i Konfederacji Narodu z 1941 r.
The Polish Slavonic Empire according to the Maps of Stanisław Wendeker of 1939
and the Confederation of the Nation of 1941 190

Atlas Fontium

Atlas Fontium
(Marek Stoń) 201

Ewa Kobylińska

Admisje notarialne w diecezji płockiej u schyłku średniowiecza
Admissions of Notaries Public in the Diocese of Płock in the Late Middle Ages 204

Recenzje i omówienia • Reviews and discussions

O rzece i wodzie w życiu codziennym człowieka średniowiecza, red. S. Moździoch, K. Chrzan,
Instytut Archeologii i Etnologii PAN, Ośrodek Badań nad Kulturą Późnego Antyku
i Wczesnego Średniowiecza, Wrocław 2015 (Spotkania Bytomskie VIII)
(Rafał Kubicki) 223

Urszula Sowina: Water, Towns and People. Polish Lands against a European Background
until the Mid-16th Century, Frankfurt am Main 2016
(Katalin Szende) 226

Archeologie a letecké laserové skenování krajiny / Archaeology and Airborne Laser Scanning
of the Landscape, ed. M. Gojda, J. John i in., Plzeň 2013
(Grzegorz Szalast) 234

Joanna Plit: Krajobrazy kulturowe Polski i ich przemiany, Instytut Geografii i Przestrzennego
Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa 2016 (Prace Geograficzne, 253)
(Jan A. Wendt) 240

Edward Brooke-Hitching: The Phantom Atlas. The Greatest Myths, Lies and Blunders on Maps,
SIMON & Schuster, London i in. 2016
(Lucyna Szaniawska) 243

Słownik wsi śląskich w średniowieczu, vol. 1: Powiat lubiński, red. Dominik Nowakowski, authors: Dagmara Adamska, Agnieszka Latocha, Dominik Nowakowski, Aleksander Paroń, Marcin Siehankiewicz, Robert Sikorski, Instytut Archeologii i Etnologii PAN, Ośrodek Badań nad Kulturą Późnego Antyku i Wczesnego Średniowiecza, Wrocław 2014 (Joachim Stephan)	249
Bożena Degórska: Transformacja krajobrazu wschodnich Kujaw w kontekście zmian użytkowania ziemi i osadnictwa (1770–1970), Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa 2016 (Urszula Myga-Piątek)	252
Janusz Szyszka: Formowanie i organizacja dóbr monarszych w ziemi lwowskiej od połowy XIV do początku XVI wieku, Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk, Societas Vistulana, Kraków 2016 (Maiestas – Potestas – Communitas, 5) (Bohdan Smereka)	260
 <i>Komunikaty i sprawozdania • Communiqués and reports</i> 	
Interdyscyplinarne Seminarium Naukowe „Młyny wodne w dorzeczu dolnej Wisły od początku XIX do początku XXI wieku” – Toruń, 26 maja 2017 r. (Dariusz Brykała)	275
Konferencja naukowa „Współczesne badania geograficzno-historyczne krajobrazu kulturowego” – Łódź, 22–23 czerwca 2017 r. (Łukasz Musiaka)	277
„Kartografia wojskowa krajów Młodszej Europy XVI–XX wieku”. XXX Ogólnopolska Konferencja Historyków Kartografii – Toruń–Grudziądz, 13–15 października 2016 r. (Jerzy Ostrowski)	282
II międzynarodowa interdyscyplinarna konferencja naukowa z cyklu „Wieś Zaginiona” pt. „Wieś miniona, lecz obecna: ślady dawnych wsi i ich badania” – Chorzów, 16–17 listopada 2016 r. (Jarosław Suproniuk)	287
XX Międzynarodowa i Ogólnopolska Konferencja Onomastyczna „Onomastyka – Neohumanistyka – Nauki Społeczne” – Kraków, 21–23 września 2016 r. (Michał Gochna)	295
39. Ogólnopolska Konferencja Kartograficzna „Wizualizacja kartograficzna w nauce i praktyce” – Zwierzyniec, 26–28 września 2016 r. (Kamil Nieścioruk)	297
Tematyka historii kartografii na konferencji kartograficznej w Zwierzyncu w dniach 26–28 września 2016 r. (Lucyna Szaniawska)	299

Spis treści

Seminarium „Historia środowiskowa. Teoria i praktyka” – Warszawa, 23 listopada 2017 r. (Michał Słomski)	304
--	-----

Pro memoria

Andrzej Tomczak (1922–2017)	307
-----------------------------------	-----

* * *

Instrukcja dla autorów • Guidelines for Authors	309
---	-----

O przewłokach raz jeszcze

Ewelina Siemianowska

Wedle nielicznych wciąż badaczy, którzy zgłębili problematykę przewłok, wykorzystywano je powszechnie w niemal każdej epoce i niemal każdym miejscu na świecie¹, co zdają się potwierdzać chociażby artykuły zebrane w tomie będącym pokłosiem poświęconej temu zagadnieniu konferencji, która odbyła się w 2004 r. w Lyngdal w Norwegii². Popularność przewłok ma wynikać z tego, że stanowią „proste, ale skuteczne rozwiązanie”³ w sytuacji, gdy rzeki oraz zbiorniki wodne same przez się narzucają kierunek (drogi „idące” bądź „prowadzące” w ujęciu Kazimierza Tymienieckiego⁴). Przewłoki oferują wówczas bardziej elastyczną i krótszą możliwość dotarcia do celu⁵. Najczęściej zlokalizowane były one w miejscu największego zbliżenia dwóch i większej liczby systemów rzecznych lub w źródłiskach rzek, co pozwalało na przecignięcie, przeniesienie

bądź przewiezenie na wozach lub saniach głównie małych łodzi lub jedynie ich ładunków, a tym samym dawało sposobność kontynuacji podróży (ryc. 1a)⁶. Do innej kategorii przewłok wypada zaliczyć te, które łączyły zbiorniki wodne, a więc nie tylko jeziora i ich ciągi (ryc. 1b), ale także morza (ryc. 1c), np. słynną Diolkos, wiążącą w starożytności Morze Egejskie z Morzem Jońskim poprzez Przesmyk Koryncki, czy prawdopodobne udogodnienie tego rodzaju spinające wówczas Morze Śródziemne z Morzem Czerwonym. Podejrzewa się, że w starożytności z przewłoki korzystano nawet na Przesmyku Północnym, który stanowiłby wtedy łącznik między Oceanem Spokojnym a Atlantykiem⁷. Na obszarze europejskim istotnego znaczenia nabrała we wczesnym średniowieczu przewłoka u nasady Półwyspu Jutlandzkiego, która poprzez przesmyk między zatoką Schlei a rzeką Treene wydawnie skracając drogę między Bałtykiem a Morzem Północnym⁸. Jeszcze innym rodzajem przewłok są te stosowane do uniknięcia niebezpiecznych dla żeglugi progów rzecznych. Za bodaj najstawniejsze z nich uchodzą przewłoki na Dnieprze, opisane

¹ Por. np.: A.B. Hulbert, *Portage Paths. The Keys of the Continent*, Cleveland 1903 (*Historic Highways of America*, 7); R.J. Kerner, *The Urge to the Sea: The Course of Russian History: The Role of Rivers, Portages, Ostrogs, Monasteries, and Furs*, Berkeley 1942, s. 2–3; Ch. Westerdahl, *Amphibian Transport Systems in Northern Europe. A Survey of Medieval Pattern of Life*, w: „Fennoscandia archaeologica”, 13, 1996, s. 69–82; tenże, *The Relationship Between Land Routes and Sea Routes in the Past – Some Reflections*, „Deutsches Schifffahrtsarchiv”, 29, 2006, s. 77–81; A. Sherratt, *Portages: A Simple but Powerful Idea in Understanding Human History*, w: *The Significance of Portages. Proceedings of the First International Conference on the Significance of Portages, 29th Sept–2nd Oct 2004, in Lyngdal, Vest-Agder, Norway, Arranged by the County Municipality of Vest-Agder, Kristiansand*, red. Ch. Westerdahl, Oxford 2006 (*BAR International Series*, 1499), s. 1–13. Por. też: A. Sherratt, *Portages. A Simple but Powerful Idea in Economic History*, „ArchAtlas”, 2005 (<http://www.arch-atlas.org/Portages/Portages.php>, dostęp: 5 maja 2017); Ch. Westerdahl, *On the Significance of Portages. A Survey of a New Research Theme*, w: *The Significance of Portages*, s. 15–51.

² *The Significance of Portages*, passim.

³ A. Sherratt, *Portages: A Simple but Powerful Idea in Understanding*. Por. tenże, *Portages. A Simple but Powerful Idea in Economic History*.

⁴ K. Tymieniecki, *Ziemia polskie w starożytności. Ludy i kultury najdawniejsze*, Poznań 1951, s. 57–59.

⁵ Dość odosobnioną informację podaje Andrzej Wędzki, twierdząc, że przewłoki wydłużały dystans. A. Wędzki, *Przewłoka*, hasło w: *Słownik starożytności słowiańskich: encyklopedyczny zarys kultury Słowian od czasów najdawniejszych*, t. 4, cz. 1, red. G. Labuda, Z. Stieber, Warszawa 1970, s. 390.

⁶ Tamże; A. Wędzki, *Przewłoka*, hasło w: *Wczesna Słowiańszczyzna: przewodnik po dziejach i literaturze przedmiotu*, t. 1: A–Z, red. A. Wędzki, Warszawa 2008, s. 493 (jest to w zasadzie nieco zmodyfikowana i poszerzona o nowszą literaturę przedmiotu wersja hasła ze *Słownika starożytności słowiańskich*: symptomatyczne, że tylko o jedną pozycję – artykuł Elzbiety Kowalczyk z 1995 r.); L. Leciejewicz, *Przewłoka*, hasło w: *Mały słownik kultury dawnych Słowian*, red. L. Leciejewicz, Warszawa 1990, s. 317; R. Domżał, *Portages at the Coast of Poland in Medieval Times*, w: *The Significance of Portages*, s. 69.

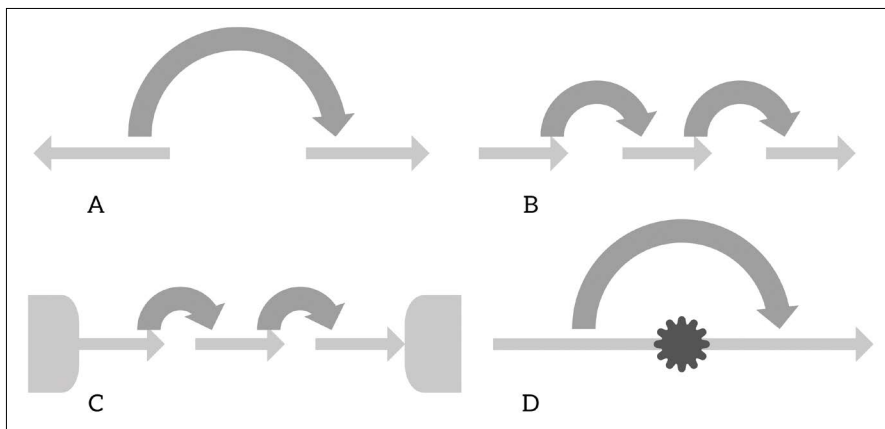
⁷ O. Höckmann, *The Diolkos Trackway near Corinth, Greece*, w: *The Significance of Portages*, s. 257–258; M.J.T. Lewis, *Railways in the Greek and Roman World*, w: *Early Railways. A Selection of Papers from the First International Early Railways Conference*, red. A. Guy, J. Rees, London 2001, s. 8–15; Ch. Westerdahl, *On the Significance*, s. 29, 33, ryc. 15 (więcej literatury w przytoczonych publikacjach).

⁸ K. Brandt, *Portage at the Base of Jutland during the Viking Period in the Middle Ages*, w: *The Significance of Portages*, s. 53–63 (tutaj również więcej literatury).

około połowy X w. przez cesarza bizantyńskiego Konstantyna VII Porfirogenetę (ryc. 1d)⁹.

Jak już wspomniano, część badaczy przypisuje przewłokom istotne znaczenie w dziejach, jednak mimo to nie cieszą się one na ogół zainteresowaniem. Niewątpli-

w przewłokom¹², jedynym pewnym poświadczeniem ich wykorzystywania na terenie Polski jest relacja Wiganda o wyprawie krzyżackiej w 1393 r. Kronikarz pisze bowiem wprost, że na ośmiomilowym odcinku między Niemnem a Grodnem łodzie załadowano na wozy¹³.



Ryc. 1. Typy przewłok według Andrew Sherratta z uzupełnieniami autorki: a) z rzeki do rzeki, b) z rzeki/jeziora do rzeki/jeziora – łańcuskowo, c) z jeziora/morza do morza/jeziora, d) uniknięcie przeszkody.

Źródło: oprac. P. Kucypera na podstawie: A. Sherratt, „Portages”, „ArchAtlas”

wie przyczyn takiego stanu rzeczy należy szukać w źródłach pisanych, przynoszących skąpe informacje o tego typu udogodnieniach komunikacyjnych¹⁰. Stwierdzenie to można odnieść również do historiografii polskiej, w której poruszanego zagadnienia nie podnosi się prawie w ogóle¹¹, co niewątpliwie wynika z niezwykle rzadkiej frekwencji w źródłach pisanych terminów *tractura* lub *transtrahere*, będących łacińskimi określeniami *przewłoki* i *przewlekania*. Wedle Elżbiety Kowalczyk-Heyman, autorki jednej z zaledwie kilku polskich publikacji poświęconych

Wobec tych niedostatków śladów przewłok poszukuje się w polskim nazewnictwie geograficznym¹⁴, zarówno współcześnie spotykanym na ziemiach polskich, jak i historycznym, odnotowanym przez

⁹ Konstantyn Porfirogeneta, *O rządzeniu państwem*, w: *Testimonia najdawniejszych dziejów Słowian. Seria grecka*, z. 2: *Pisarze z V–X wieku*, wyd. A. Brzostkowska, W. Swoboda, Wrocław 1989, s. 298–299, 300–305.

¹⁰ A. Sherratt, *Portages: A Simple but Powerful Idea in Understanding*, Ch. Westerdaal, *On the Significance*, s. 15–51.

¹¹ Warto zauważyć, że ani słowem o przewłokach nie wspomina się w najnowszym podręczniku geografii historycznej, choć umieszczono w nim podrozdział traktujący wyłącznie o komunikacji. J. Tyszkiewicz, *Geografia historyczna. Zarys problematyki*, Warszawa 2014.

¹² Elżbieta Kowalczyk-Heyman zebrała w swym artykule większość wydanej do 1995 r. literatury dotyczącej przewłok na ziemiach polskich, dlatego też w niniejszym tekście generalnie zrezygnowano z jej przywoływania, wyjątek robiąc jedynie dla niektórych pozycji.

¹³ E. Kowalczyk, *Powracający temat: przewłoka*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, 43 (4), 1995, s. 503–504, 507–508. „Ytaud [Witold – E.S.] restauravit Garten [Grodno – E.S.] anno 1393, unde magister marschalco fratri Wernhero Tetingere mandavit, ut cum exercitu illo festinaret, et cum navibus de Reno [Ryn – E.S.] descendit fluvium Pis [Pisa – E.S.] in Naram [Narew – E.S.], de quo ascendunt in Leber [Biebrza – E.S.] vulgariter et intrant stagnum, per quod transfretant celerius. **et cum plaustris naves 8 miliaribus ducunt in Mymilam** [Niemen – E.S.], sperabantque ibi invenire vadum, quod quesivit commendator de Balga [Bałga – E.S.] nec invenit”. *Die Chronik Wigands von Marburg*, Hrsg. T. Hirsch, w: *Scriptores Rerum Prussicarum: die Geschichtsquellen der preussischen Vorzeit bis zum Untergange der Ordensherrschaft*, T. 2, Hrsg. T. Hirsch, M. Töppen, E. Strehlke, Leipzig 1863, s. 650. Por. E. Kowalczyk-Heyman, *Dzieje granicy mazowiecko-krzyżackiej (między Pisą a Biebrzą)*, Warszawa 2013, s. 93–94.

¹⁴ A. Wędzki, *Przewłoka*, hasło w: *Słownik starożytności słowiańskich*, s. 390; L. Leciejewicz, *Przewłoka*, s. 317.

źródła pisane. I na tym polu natrafia się jednak na przeszkody: w obu wymienionych przypadkach nazwa *przewłoka*, jak również odpowiadająca jej niekiedy *wywłoka* należą do sporadycznych, a w materiale źródłowym pojawiają się późno, bo dopiero na początku XIII stulecia¹⁵. Sytuację dodatkowo komplikuje fakt, że zasadniczo wszystkie nazwy powstawały w różnym czasie, wobec czego nie można określić w miarę dokładnej ich chronologii, ale jedynie względną. Oprócz tego z upływem czasu traciły one pierwotne znaczenie, które niekiedy przenoszono na inne obiekty; nie wszystkie nazwy geograficzne lub dane na ich temat musiały też zachować się do czasów współczesnych¹⁶. *Przewłoka* niekoniecznie musiała wreszcie odnosić się do przewlekania łodzi lub transportowanego nią ładunku z jednego systemu rzeczno-geograficznego do drugiego, ale generalnie do czynności wleczenia, wywlekania itp.¹⁷

Niejako za skutek powyższych trudności poczytać trzeba propozycje Roberta Domżała, który o powiązania z przewłokami podejrzewał ostatnio nazwy geograficzne niebrane dotąd wcale pod uwagę, a mianowicie występujące w niemieckojęzycznych źródłach pisanych z Pomorza Wschodniego, np. *Dragenvolt*, *Dragheim*, czy współcześnie, jak *Dragacz*. Badacz ten zbyt zawyżył jednak częstotliwość *drag-(-drag)* oznaczającej w językach skandynawskich ‘przeciąganie’ i stąd zwykle traktowanej jako wskazówka przy identyfikacji

potencjalnych przewłok¹⁸. Polscy językoznawcy ostatnią z wymienionych nazw, którą nosi obecnie wieś położona w powiecie świeckim, wywodzą natomiast od imienia *Drogost*, którego wcześniejszy wariant brzmiał *Drogoszcz*¹⁹. Inna rzecz, że również wobec skandynawskich nazw geograficznych zawierających zarówno częstokroć *drag-(-drag)*, jak i bliską jej znaczeniowo *eid-(-eid)* wysuwa się podobne zastrzeżenia, jak w przypadku polskich *przewłok* i *wywłok* (niejednoznaczność), a zachowanie szczególnej ostrożności w tej kwestii postuluje nawet tak wielki entuzjasta problematyki przewłok, jak Christer Westerdahl²⁰.

Za równie chybione wypada uznać doszukiwanie się przez Roberta Domżała ukrytych przewłok w dość często notowanej nazwie *Przewóz*, która w jego opinii ma pochodzić nie tylko od urządzeń ułatwiających przeprawy przez rzeki (np. promów) czy ogólnie brodu²¹, ale też od przewożenia wozami łodzi bądź transportowanych nimi towarów między dwiema rzekami (*vide* wcześniej przytaczany *passus* z kroniki Wiganda)²². Robert Domżał nie zna starszego, ale wciąż aktualnego opracowania zagadnienia przewozu wodnego autorstwa Przemysława Dąbkowskiego, który wprawdzie stwierdził ogólnie funkcjonowanie „przewozu suchym i wodnym gościńcem”, ale nie zauważył w materiale źródłowym sugerowanej przez Domżała korelacji między tymi dwoma rodzajami transportu²³. Skądinąd nazwa *przewłoka*

¹⁵ Elżbieta Kowalczyk zebrała z obszaru dzisiejszej Polski 31 nazw *Przewłoka/Wywłoka*, zastrzegając jednak, iż liczba ta odzwierciedla jedynie stan badań. Barbara Wołowik odnotowała natomiast w kartocece *Słownika polskich wyrazów toponimicznych* znajdującej się w Katedrze Języka Polskiego Uniwersytetu Opolskiego ok. 40 nazw, dla których apelatywną podstawę stanowi baza *przewłoka*. E. Kowalczyk, *Powracający temat*, s. 494–495, ryc. 1; B. Wołowik, *Tropem przewłoki w polskiej toponimii*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Opolskiego. Językoznawstwo”, 17, 1998, s. 152.

¹⁶ H. Borek, *Nazwy miejscowe jako źródło historycznoosadnicze*, w: *Badania z dziejów osadnictwa i toponimii*, red. J. Janczak, T. Ładogórski, Wrocław i in. 1978, s. 48–53.

¹⁷ Н.И. Толстой, *Славянская географическая терминология. Семасиологические этюды*, Москва 1969, s. 160–164; E. Kowalczyk, *Powracający temat*, s. 491–510.

¹⁸ R. Domżał, *Portages*, s. 71. Por. E. Nyman, *Words for ‘Portage’ in the Scandinavian Languages, and Place-names Indicating Old Portages*, w: *The Significance of Portages*, s. 169–173.

¹⁹ W. Makula-Kosek, *Dragacz*, hasło w: *Nazwy miejscowe Polski: historia, pochodzenie, zmiany*, t. 2, red. K. Rymut, Kraków 1997, s. 415.

²⁰ Ch. Westerdahl, *On the Significance*, s. 17; tenże, *Boats, Portages and Texts. Comments on Society and Water Transport in Inland Russia during the Viking Age*, „Årbok Norsk Maritimt Museum”, 14, 2015, s. 75.

²¹ E. Łuczyński, *Staropolskie słownictwo związane z żeglugą. XV i XVI wiek*, Gdańsk 1986, s. 149, 205. W pracy tej brak słowa *przewłoka* czy *przewlekać*.

²² R. Domżał, *Portages*, s. 71, 73. Wigand podaje jeszcze jeden przykład użycia takiego rozwiązania – podczas wyprawy Jana de Lorche’a przeciw poganom w 1376 r. *Die Chronik Wigands*, s. 581.

²³ P. Dąbkowski, *Przewóz wodny. Studium z historii prawa polskiego*, Kraków 1914 (Rozprawy Akademii Umiejętności. Wydział Historyczno-Filozoficzny. Sekcja 2, 32), s. 198, przyp. 1. Por. *Lustracje królewskie*

może pochodzić także od wywlekania na brzeg łodzi obsługujących przeprawę, czyli przewóz²⁴. Wypada też dodać, że jak pokazuje *Powieść minionych lat*, transport łodzi na kołach (nie na wozach) niekoniecznie musiał się odbywać między rzekami, ale mógł być wymuszony innymi okolicznościami, np. wojennymi, jak podczas wyprawy Olega na Konstantynopol²⁵.

Ze względu zatem na niezadowalającą podstawy historyczne i językowe polskie piśmiennictwo poświęcone *stricte* przewłokom (poza wzmiankowanymi artykułami Elżbiety Kowalczyk-Heyman i Roberta Domżała) sprowadza się do dwóch przykładów – przewłoki śleśińskiej oraz zespołu przewłok nazwanych nawet mianem wielkiej przewłoki, mających funkcjonować na dawnym pograniczu polsko-ruskim. W obu tych przypadkach dysponujemy jednak danymi o zaledwie pośredniej wartości.

Jako jedyne urządzenie omawianego rodzaju na ziemiach polskich wnikliwego opracowania doczekała się przewłoka śleśińska²⁶. Impulsem do jego napisania stała się wzmianka Jana Długosza na temat nie tyle przewłoki jako takiej, ale określanej tym mianem góry (*Przewłoky*), gdzie „Śleśińskie Jezioro [...] poczyna się” (ryc. 3)²⁷. Na wzgórzu tym, a dawnej wyspie, znajduje się gródek stożkowaty, który autor

ziem ruskich Wołynia, Podola i Ukrainy z pierwszej połowy XVII wieku, wyd. A. Jabłonowski, Warszawa 1877 (Źródła Dziejowe, 5), s. 98. Warto zauważyć, że Wadim Żuczkiwicz łączy nazwę *перевоз* z miejscami, w których drogi lądowe przecinały rzeki, czyli z przewozem w jego ścisłym znaczeniu (przeprawa przez rzekę). В.А. Жучкевич, *Топонимические свидетельства древних волоков на водоразделах Днепра и рек бассейна Балтийского моря*, w: *Топонимика на службе географии*, Москва 1979 (Вопросы географии, 110), s. 55.

²⁴ E. Kowalczyk, *Powracający temat*, s. 497, 503.

²⁵ „I kazał Oleg wojom swoim zrobić koła i stawić na koła korabie. I gdy był pomyślny wiatr, rozpięli żagle i z pola szli ku grodowi [Konstantynopolowi – E.S.1]”. *Powieść minionych lat. Najstarsza kronika kijowska*, przekład i oprac. F. Sielicki, Wodzisław Śląski 2014, s. 65; *Повесть временных лет*, перевод Д.С. Лихачёв, Б.А. Романов, ч. 1, Москва–Ленинград 1950, s. 24.

²⁶ W. Kowalenko, *Przewłoka na szlaku żegludowym Warta–Gopło–Wisła*, „Przełęcz Zachodni”, 8 (5–6), 1952, s. 46–100.

²⁷ „Sleszino, lacus opido sui nominis imminens, ex monte **Przewłoky** ortus”. J. Długosz, *Annales seu cronicae incliti Regni Poloniae*, t. 1, red. J. Dąbrowski, Warszawa 1964, s. 92.

studium Władysław Kowalenko utożsamiał z kasztelanią przewłocką, polegając na zapisie z 1315 r. Początkowo nazwa ta obejmowała zaginioną wieś, a wiadomo także, że w XIX w. określano nią północną część wspomnianego jeziora oraz północną łańcuch położonych nad nim lasów; dzisiaj zaś dotyczy ona kilku domów na terenie wsi Żółwiniec. Bazując na wcześniejszych przypuszczeniach Wawrzyńca Surowieckiego i Stanisława Kozierowskiego, Władysław Kowalenko wywodził te nazwy od użytkowanej tu przewłoki, łączącej wedle niego Wartę z jeziorem Gopło, a dalej poprzez rzeczkę Bachorzę i Zgłowiączkę – z Wisłą i już w czasach rzymskich mającej być częścią szlaku bursztynowego, spinającego wówczas Europę południową z obszarami nadbałtyckimi²⁸.

W literaturze polskiej przewłokę śleśińską przedstawia się zazwyczaj jako sztandarową ilustrację rozpatrywanej techniki transportowej; rzadziej opatruje się ją określeniem *domniemana*, odzwierciedlającym uzasadniony sceptycyzm co do prawdopodobieństwa jej istnienia²⁹. Owszem, wyniki badań geografów i geologów wykazały,

²⁸ W. Kowalenko, *Przewłoka*, s. 46–100.

²⁹ Za w pełni dowiedzione istnienie przewłoki śleśińskiej uważają m.in.: Wojciech Szymański, Maria Dembińska, Teresa Dunin-Wąsowicz, Karol Górski i Dariusz Karczewski: W. Szymański, *Kontakty handlowe Wielkopolski w IX–XI wieku*, Poznań 1958, s. 72–73; M. Dembińska, *Obsługa*, s. 243; T. Dunin-Wąsowicz, *Zmiany w topografii osadnictwa wielkich dolin na Niżu Środko-europejskim w XIII wieku*, Wrocław i in. 1974, s. 86; K. Górski, *Okruchy kruszwickie*, w: *Kultura średniowieczna i staropolska. Studia ofiarowane Aleksandrowi Gieysztorowi w pięćdziesięciolecie pracy naukowej*, red. D. Gawinowa i in., Warszawa 1991, s. 407; D. Karczewski, *Stan badań i zasób źródeł do dziejów Kruszwicy i Kujaw Nadgoplańskich (IX w.–koniec XVIII w.)*, w: *Z dziejów pogranicza kujawsko-wielkopolskiego. Zbiór studiów*, t. 3, red. D. Karczewski, M. Wilczek-Karczewska, Strzelno–Kruszwica 2015, s. 16. Do tej opinii zdaje się również przychylić Stanisław Kurmatowski: S. Kurmatowski, *Interdyscyplinarność w badaniach przestrzeni dorzecza. Część pierwsza. Przemiany i wzajemne oddziaływania środowisk – przyrodniczego i kulturowego*, „Rzeki. Kultura – Cywilizacja – Historia”, 4, 1995, s. 36. Bardziej krytyczne stanowisko w tej kwestii zajęli m.in.: Andrzej Wędkowski, Lech Leciejewicz i Jacek Woźny: A. Wędkowski, *Przewłoka*, hasło w: *Słownik starożytności słowiańskich*, s. 390; tenże, *Przewłoka*, hasło w: *Wczesna Słowiańszczyzna*, s. 493; L. Leciejewicz, *Przewłoka*, s. 317; J. Woźny, *Pogranicze kujawsko-wielkopolskie w starożytności: szlaki, przejścia i przewłoki*, w: *Studia z dziejów pogranicza kujawsko-wielkopolskiego*, t. 1, red. A. Mietz, P. Szczepankiewicz, Bydgoszcz–Wierzbinek 2011, s. 12–13, a ostatnio Marcin Danielewski: M. Danielewski, *Korabniki, Niewody i Rybitwy z terenu Kujaw jako osady służebne związane z książęcym regale wodnym*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych”, 71, 2011, s. 34–44.

że we wczesnym średniowieczu nie mogły istnieć połączenia między Gopłem a Jeziorem Ślesińskim oraz między Bachorzą i Zgłowiączką a Wisłą, co zdawało się potwierdzać tezy Władysława Kowalenki³⁰. Co więcej, Edward Wiśniewski dopuszczał korzystanie z licznych przewłok na płytkich rozlewiskach w dolinie Bachorzy, ale jednocześnie zastrzegał, że byłyby one zbyt uciążliwe dla regularnej żeglugi³¹. Zgoła inaczej rzecz się miała w przypadku prac prowadzonych na gruncie historycznym i archeologicznym: dowiedziono błędnej interpretacji zapisu o rzekomej kasztelanii przewłockiej³², a najnowsze badania archeologiczne podjęte na gródku stożkowatym potwierdziły wcześniejsze przypuszczenia o jego późnośredniowiecznej metryce (wyróżniono dwie fazy: koniec XIII–początek XIV w. oraz druga połowa XIV w.)³³. W rekonstrukcjach szlaku bursztynowego za bardziej pewny przyjmowano (w przeciwieństwie do Władysława Kowalenki) jego lądowy wariant, biegnący bardziej na zachód od łańcucha jezior ciągnących się rynną goplańską³⁴. Obecnie natomiast coraz częściej podważa

się słuszność wydzielenia samego szlaku bursztynowego, którego istnienie nie znajduje potwierdzenia ani w źródłach pisanych, ani w archeologicznych, zwłaszcza tych ostatnich z obszaru Kujaw³⁵. Podobnie nic nie wskazuje, by w późnym średniowieczu działał wykorzystujący przewłokę ślesińską szlak wodny Gopło–Wisła, choćby dlatego, że jak trafnie zauważyła Elżbieta Kowalczyk-Heyman, nie pisze nic o nim Jan Długosz. Przy obecnym stanie badań nie można wreszcie mówić o ciągłości kultur z okresu wpływów rzymskich i wczesnośredniowiecznej kultury słowiańskiej³⁶.

Mniej problematycznie przedstawia się zagadnienie przewłok na wschodnich połaciach dzisiejszej Polski będących we wczesnym średniowieczu częścią pogranicza polsko-ruskiego, a wypada nadmienić, iż informacje o nich uwzględnia się także w studiach poświęconych epokom pradziejowym³⁷. Na obszarze tym skupia się bowiem większość znanych z obszarów polskich nazw typu *przewłoka*³⁸, a użytkowania tych urządzeń pozwalają się domyślać przekazy *Powieści minionych lat* – szczególnie ten, który pod rokiem 1041 notuje, iż „Poszedł Jarosław na Mazowszan w łodziach”, a może również z roku 1047, donoszący o kolejnej wyprawie tego władcy na owe tereny, aczkolwiek zabrakło w nim informacji o jakimkolwiek środku transportu³⁹. Zakłada się, iż trasa ekspedycji przebiegała Dnieprem, Prypcią, dalej przewłoką do Muchawca lub

³⁰ Gruntowną krytykę hipotezy Władysława Kowalenki oraz streszczenie dyskusji zob. w: E. Kowalczyk, *Powracający temat*, s. 504–505 (tu również więcej literatury).

³¹ E. Wiśniewski, *Dolina Bachorzy – problem jej genezy i znaczenia w okresie wczesnośredniowiecznym*, „Przegląd Geograficzny”, 46, 1974, s. 263–282. Starszą literaturę z zakresu geografii podaje Elżbieta Kowalczyk: E. Kowalczyk, *Powracający temat*, s. 504.

³² J. Bieniak, *Wielkopolska, Kujawy, ziemie łączyska i sieradzka wobec problemu zjednoczenia państwowego w latach 1300–1306*, Wodzisław Śląski 2011, s. 64–65 (wyd. 1: 1969).

³³ A. Chubur i in., *Osteological Remains from the Feudal Castle Przewłoka (13–14th Centuries AD, Poland)*, „Journal of Archaeological Science: Reports”, 9, 2016, s. 646–647.

³⁴ Wprawdzie Jerzy Wielowiejski w swej rekonstrukcji szlaku bursztynowego nie wyklucza możliwości funkcjonowania jego wodnego wariantu na trasie Warta–Gopło–Wisła (obok trasy Warta–Struga–Jeziro Pakoskie–Notec), powołując się przy tym bez komentarza na badania Władysława Kowalenki, ale generalnie przyjmuje istnienie wersji lądowej. Na odcinku między Wartą a Wisłą wyznacza jego przebieg za Aleksandrą Coftą–Broniewską: wzdłuż zachodniego brzegu Gopla, dalej do przeprawy na Noteci obok dzisiejszej Kruszy Zarnkowej, następnie zaś do przeprawy przez Wisłę w okolicach Otcoczyna. J. Wielowiejski, *Główny szlak bursztynowy w czasach Cesarstwa Rzymskiego*, Wrocław i in. 1980, s. 101, 122–123, 153. O takim jego przebiegu piszą też ostatnio Aleksandra Cofta–Broniewska i Aleksander Koško. A. Cofta–Broniewska, A. Koško, *Kujawy w pradziejach i starożytności*, Inowrocław–Poznań 2002, s. 118–121, 145–147.

³⁵ Por. M. Stawicki, *Szlak bursztynowy i Askaukalis na terenie dzisiejszego Inowrocławia – próba odmitologizowania miejskiej legendy*, „Ziemia Kujawska”, 24, 2015, s. 115–122 (tu też więcej literatury).

³⁶ E. Kowalczyk, *Powracający temat*, s. 505.

³⁷ M. Makohonienko, *Przyrodnicze aspekty pradziejowych i wczesnohistorycznych szlaków tranzytowych bałtycko-pontyjskiej przestrzeni kulturowej*, w: *Między Bałtykiem a Morzem Czarnym. Szlaki międzymorza IV–I tys. przed Chr.*, red. M. Ignaczak, A. Koško, M. Szymt, Poznań 2011 (Archaeologia Bimaris. Dyskusje, 4), s. 43, ryc. 24.

³⁸ E. Kowalczyk, *Powracający temat*, s. 494–495, ryc. 1 (mapa); B. Wolowik, *Tropem*, s. 154; K. Skrzyńska-Jankowska, *Early Medieval Portages on the Trade Route between the Baltic and Black Sea: A Case Study from the Polish-Rus' Borderland*, w: *The Significance of Portages*, s. 201–203.

³⁹ *Powieść minionych lat*, s. 128–129; *Повесть временных лет*, s. 303–304. Por. E. Kowalczyk, *Powracający temat*, s. 507, przyp. 148.

Bugu, a następnie Wisłą. Uznaje się też, że szlak ten eksploatowano nie jedynie w celach militarnych, ale także wymiennych, ponieważ dawał sposobność dotarcia nie tylko na Mazowsze, ale też na Pomorze i do Wielkopolski. Na taki właśnie zasięg jego oddziaływania wskazują zarówno historycy, jak i przede wszystkim archeolodzy⁴⁰. Umiejętność stosowania przewłok na odcinku prypecko-bużańskim tłumaczyła oni intensywnymi kontaktami z Rusią⁴¹ bądź nawet jej zwierzchnictwem nad tymi terenami⁴².

Na ogół przyjmuje się, iż na terytoriach ruskich przewłoki (*волоки*) stosowano na tak szeroką skalę, że tworzyły one całe systemy (ryc. 2)⁴³, co zdaje się wynikać ze źródeł pisanych – zarówno latopisów (w tym przywoływanej uprzednio najstarszej kroniki ruskiej, przynoszącej słynny opis przewłok na szlaku od Waregów do Greków⁴⁴), jak i późniejszych gramot. Niektóre z przewłok zlokalizowanych na wododziałach, czyli pograniczach (por. *волок* – wtórne określenie wododziału, pogranicza lub wzgórza/góry, zwykle zalesionej⁴⁵), nabrały znaczenia nie tylko

dla wymiany, ale i działań wojennych, dlatego rozciągnięto na nie kontrolę poprzez wprzęgnięcie ich w system celny⁴⁶. Źródła ruskie, a dokładnie umowy miast ruskich z hanzeatyckimi, wspominają o *волочанах*, czyli ludziach trudniących się transportem ładunku między rzekami, oraz *волоцким тивуне* – specjalnym urzędnikiem pobierającym opłaty od korzystania z tego udogodnienia komunikacyjnego (np. umowa Smoleńska z Rygą z 1229 r., dotycząca przewłoki między zachodnią Dźwiną a Dnieprem)⁴⁷.

W tym kontekście warto nadmienić, iż w przewłokach widziano niekiedy dominujący w dziejach Rusi, a następnie Rosji czynnik, który dawał sposobność prowadzenia ekspansji terytorialnej na wschód, czyli na tereny Syberii i Przedurala. Koncepcja ta, autorstwa założyciela kalifornijskiej szkoły geograficznej Roberta J. Kenera, czerpała z poglądów rosyjskich historyków przedrewolucyjnych, zwłaszcza Siergieja M. Sołowiowa (któremu Kerner dedykował swą pracę) oraz Wasilija O. Kluczewskiego⁴⁸, i przypisywała rolę państwowotwórczą handlowi zagranicznemu, w związku z czym nauka sowiecka odrzuciła ją jako przejaw normanizmu⁴⁹. Niemale piętno na teorii Roberta J. Kenera odcisnęły również romantyczne propozycje Zoriana

⁴⁰ W. Kubiak, *Skarb monet kuficznych z Antopola na Polesiu a szlak wodny prypecko-bużański*, „*Vznik a počátky Slovanů*”, 2, 1958, s. 225–232; E. Kowalczyk, *Powracający temat*, s. 507; K. Skrzyńska-Jankowska, *Wczesnośredniowieczne pogranicze polsko-ruskie w dorzeczu środkowego Bugu – główne problemy badawcze*, w: *Stan badań archeologicznych na pograniczu polsko-białoruskim od wczesnego średniowiecza po czasy nowożytne*, red. H. Karwowska, A. Andrzejewski, Białystok 2006, s. 54, ryc. 4 (wkładka); też, *Early Medieval Portages*, s. 199–207; D. Cyngot, *Kornory celne we wczesnym średniowieczu. Możliwość identyfikacji archeologicznej na przykładzie szlaku bużańsko-wiślanego*, w: *Meetings at the Borders. Studies Dedicated to Professor Władysław Duczko*, red. J. Popiel-ska-Grzybowska, I. Iwaszczuk przy współpracy B. Józefów-Czerwińskiej, Pułtusk 2016, s. 67–78.

⁴¹ E. Kowalczyk, *Powracający temat*, s. 505.

⁴² K. Skrzyńska-Jankowska, *Early Medieval Portages*, s. 201.

⁴³ A. Wędko, *Przewłoka*, hasło w: *Słownik starożytności słowiańskich*, s. 390.

⁴⁴ *Повесть временных лет*, s. 11–12. Por. *Powieść minionych lat*, s. 53. W literaturze pojawił się nawet zarzut, że większość badań nad przewłokami koncentruje się wyłącznie nad leżącymi na rzeczonym szlaku. B.A. Жукович, *Топонимические свидетельства*, s. 50.

⁴⁵ Н.И. Толстой, *Славянская географическая терминология*, s. 160–164. Taką etymologię przyjmują również inni badacze. Zob. np.: И.И. Еремеев, *Волок „сверху Днепра до Ловати” и варяги*, „*Археологические вести*”, 12, 2005, s. 98; Ch. Westerdahl, *The Relationship*, s. 80; tenże, *Boats, Portages and Texts*, s. 75. Por. też nazwę *okowskiego lasu* porastającego wododział między zlewiskami Bałtyku, Morza Czarnego i Morza Kaspijskiego, której pierwotne brzmienie rekonstruuje się jako *Волковский лес*.

Л.В. Алексеев, „*Оковский лес*” *Повести временных лет*, w: *Культура средневековой Руси. Посвящается 70-летию М.К. Каргера*, red. А.Н. Кирпичников, П.А. Паппорорт, Ленинград 1974, s. 1–11.

⁴⁶ E. Nosov, *The Rivers Systems of Eastern Europe and Their Role in Formation of Towns and the Russian State*, w: *Early Medieval Towns in the Western Mediterranean*, ed. G.P. Brogiolo, Mantua 1996, s. 176–178. Warto nadmienić, że integrująca rola wododziałów nie została dostrzeżona przez Zofię i Stanisława Kumatowskich, którzy rozpatrywali identyczną problematykę. Z. i S. Kumatowski, *Rola szlaków komunikacyjnych w wykreowaniu i dalszym rozwoju wczesnopanstwowych ośrodków stołecznych*, w: *Instantia est mater doctrinae. Księga jubileuszowa prof. dr. hab. Władysława Filipowiaka*, red. E. Wilgocki i in., Szczecin 2001, s. 93–100.

⁴⁷ *Русско-ливонские акты / Russisch-livländische Urkunden*, собр. К.Э. Напьерский, Санкт-Петербург 1868, s. 432–433, 439; *Смоленские грамоты XIII–XIV вв.*, подг. Т.А. Сумников, В.В. Лопатин, Москва 1963, s. 24, 27–29, 33–34, 37–38, 42, 44, 48.

⁴⁸ R.J. Kerner, *The Urge*.

⁴⁹ В.П. Шушарин, *Современная буржуазная историография древней Руси*, Москва 1964, s. 67–88 (rozdział o roli handlu zewnętrznego w dziejach Rusi Kijowskiej w ujęciu historyków burżuazyjnych), zwłaszcza 67–68.



Ryc. 2. Moskwiacy niosący łódź.

Źródło: O. Magnus, „*Historia de gentibus septentrionalis*”, Romae 1555, s. 364

Dołegi-Chodakowski, który właśnie w nazwach upatrywał szansy rekonstrukcji dawnego systemu dróg wodnych Rosji, a szczególną wagę przywiązywał do takich określeń, jak: *волок, переволок* czy *Заволооче*⁵⁰.

Rozpowszechnienie się przewłok na obszarach zajmowanych przez Słowian wschodnich – poświadczone w materiale pisanym, onomastycznym czy archeologicznym – wyraźnie kontrastuje z nikłymi dowodami ich używania na terenach zamieszkiwanych przez Słowian zachodnich. W literaturze wymienia się kilka przyczyn takiego stanu rzeczy. Elżbieta Kowalczyk-Heyman podkreśla, że w okresie przedmongolskim stopień zaawansowania wymiany dalekosieżnej na Rusi był znacznie większy niż w Polsce wczesnośredniowiecznej. Podejrzewa również, że ówczesny system wodny Wisły i Odry/Warty mógł gwarantować sprawną komunikację bez konieczności przewlekania łodzi⁵¹. Z kolei Rune Edberg, opierając się

na wynikach wypraw eksperymentalnych przeprowadzonych na rzekach Europy Środkowo-Wschodniej w latach 1983–2006, w tym na Wiśle i Bugu, całkowicie zaprzeczył, że we wczesnym średniowieczu dochodziło na tych terenach do przeciągania łodzi⁵². Z tak stanowczą opinią nie zgadzają się i polemizują Christer Westerdahl oraz Gunilla Larsson, którzy wytykają Edbergowi wiele błędów popełnionych w czasie kierowanych przez niego doświadczeń⁵³. Zofia i Stanisław Kurnatowscy zwracają natomiast uwagę na łatwość przenoszenia na przewłokach powszechnych we wczesnym średniowieczu lekkich dłubanek⁵⁴. Podobnie Robert Domżał uważa przewłoki za charakterystyczny

⁵² R. Edberg, *Experimental „Viking Voyages” on Eastern European rivers 1983–2006*, „*Situne Dei*”, 2009, s. 35–46.

⁵³ Ch. Westerdahl, *Boats, Portages and Texts*, s. 71–109; G. Larsson, *An Ethnoarchaeological Approach to the Problem of Portages, w: The Significance of Portages*, s. 151–168 (w obu artykułach polemiki z ustaleniami Runego Edberga i więcej literatury).

⁵⁴ Z. i S. Kurnatowscy, *Znaczenie komunikacji wodnej dla społeczeństw pradziejowych i wczesnośredniowiecznych w Polsce*, w: *Słowiańszczyzna w Europie*, t. 1: *Plemiona i wczesne państwa*, red. Z. Kurnatowska, Wrocław 1996, s. 118; S. Kurnatowski, *Interdyscyplinarność*, s. 35. Niektóre dłubanki z obszaru Norwegii datowane na okres wpływów rzymskich oraz okres wikingiński zaopatrzone były w specjalny uchwyt (*handle*) służący do przeciągania na przewłokach. Por. P. Nymoer, *Boats for Rivers and Mountains: Sources for New Narratives about River Travel?*, „*The International Journal of Nautical Archaeology*”, 37 (1), 2008, s. 3–16.

⁵⁰ Z. Dołęga-Chodakowski, *Drugi komunikacyjne w starożytnej Rosji*, „*Biblioteka Zakładu im. Ossolińskich*”, 7, 1843, s. 124–138; tenże, *Drugi komunikacyjne w starożytnej Rosji*, „*Biblioteka Zakładu im. Ossolińskich*”, 8, 1843, s. 75–102 (pierwsze wydanie w języku rosyjskim: 1837).

⁵¹ E. Kowalczyk, *Powracający temat*, s. 504.

środek transportu dla Europy Środkowej i Środkowo-Wschodniej oraz nieodłączny element tutejszego krajobrazu kulturowego. Sygnalizuje jedynie inne uwarunkowania przyrodnicze ich stosowania niż np. w Skandynawii, gdzie znajomość przewłok była powszechna, różnic tych wszelako nie precyzuje⁵⁵.

Bardziej konkretna okazuje się pod tym względem wypowiedź Jewgienija N. Nosowa, choć ograniczona do terytorium Rusi Kijowskiej. Eksponuje on inne niż w przypadku pozostałych państw europejskich warunki jej powstania, zaliczając do nich w pierwszym rzędzie ogromne odległości między głównymi ośrodkami poszczególnych księstw ruskich. W jego ujęciu centra te przypominały wyspy w morzu lasów, połączone tylko i wyłącznie rzekami, które odgrywały tym samym rolę najważniejszych arterii komunikacyjnych⁵⁶. Warto podkreślić, że analogiczne poglądy formułuje się również w odniesieniu do ziem polskich⁵⁷. Na obszarach rosyjskich rzeki długo utrzymywały swe pierwszorzędne znaczenie (nawet do przełomu XIX i XX stulecia)⁵⁸, a razem z nimi przewłoki, z których wydatnie korzystano m.in. podczas ekspansji na Syberię w drugiej połowie XVI w.⁵⁹ Wynikało to z niewystarczającego rozwoju dróg lądowych⁶⁰, co jak się sądzi, ma związek nie tylko ze środowiskiem przyrodniczym, ale także z gospodarczą i polityczną organizacją danej społeczności. Z reguły akcentuje się znaczenie komunikacji wodnej dla społeczeństw pradziejowych i wczesnośredniowiecznych (*vide fluwializacja* – termin ukuty przez

Roberta S. Lopeza⁶¹), dla użytkowania której momentem krytycznym mógł się stać proces formowania i krzepnięcia państw. Taki model odnosi się zarówno do władztwa Piastów, jak i Rurykowiczów, których umacnianie miało się przejawiać w tworzeniu i rozbudowywaniu komunikacji lądowej dla potrzeb administracyjnych i militarnych. Równolegle jednak dodaje się, że transformacje ustrojowe nie powodowały bynajmniej zaniechania eksploatacji połączeń wodnych jako najdogodniejszych, bo niewymagających dodatkowych nakładów pracy dróg transportowych⁶². W tym kontekście można przytoczyć wypowiedź Marii Dembińskiej podnoszącą wzajemną zależność między rzekomą przewłoką ślepińską a „usytuowaniem trzonu pierwszego państwa polskiego”⁶³.

W przypadku Rusi powyższe twierdzenia znajdują uzasadnienie jedynie dla okresu powstawania państwa, ponieważ jego dalsze dzieje gospodarcze i polityczne przebiegały zupełnie odmiennie niż w Polsce: jedność Rusi osłabiała wprawdzie, co z pewnością nie sprzyjało zachowaniu dobrego stanu dróg lądowych. W przypadku zaś ziem polskich wzrost znaczenia komunikacji lądowej kosztem wodnej (a więc i ewentualnych przewłok) wydaje się także rezultatem stosowania określonej metody badawczej. Otóż lwia część studiów odzwierciedlających wczesnośredniowieczne połączenia komunikacyjne stanowią próby zrekonstruowania ich wersji lądowej (lądowo-lądowej), co jak można podejrzewać, jest następstwem odwoływania się

⁵⁵ R. Domiżal, *Portages*, s. 69, 74.

⁵⁶ E. Nosov, *The Rivers Systems*, s. 178.

⁵⁷ Z. i S. Kurnatowscy, *Znaczenie*, s. 117–118; S. Kurnatowski, *Interdyscyplinarność*, s. 35.

⁵⁸ S. Berezowski, *Zarys geografii komunikacji*, Warszawa 1979, s. 243. Por. uwagi o Polesiu w: S. Kurnatowski, *Interdyscyplinarność*, s. 36.

⁵⁹ В.И. Сергеев, *К вопросу о походе в Сибирь дружины Ермака*, „Вопросы истории”, 1, 1959, s. 120–129. Por. М.Н. Петровна, А.О. Михайловна, *О перспективах археологического изучения мест зимовок дружины Ермака*, „Вестник археологии, антропологии и этнографии”, 27 (4), 2014, s. 58–68.

⁶⁰ S. Berezowski, *Zarys*, s. 243.

⁶¹ R. S. Lopez, *The Evolution of Land Transport in the Middle Ages*, „Past and Present”, 9, 1956, s. 22–23; Z. i S. Kurnatowscy, *Znaczenie*, s. 117–123. O niedocenianiu transportu wodnego we wczesnym średniowieczu zob. J. Skoczylas, *Wykorzystywanie dróg wodnych w średniowieczu w Wielkopolsce, ze szczególnym uwzględnieniem Warty w rejonie Poznania*, w: *Wody powierzchniowe Poznania: problemy wodne obszarów miejskich, konferencja naukowa, Poznań, 6 listopada 1995*, t. 1, red. A. Kaniecki, J. Rotnicka, Poznań 1995, s. 42–46.

⁶² Z. i S. Kurnatowscy, *Rola*, s. 93–94; S. Kurnatowski, *Interdyscyplinarność*, s. 33–36; M. Dembińska, *Obstuga*, s. 240.

⁶³ Tamże, s. 243.

do propozycji Teresy Dunin-Wąsowicz i Dietricha Deneckego (w polskiej nauce znane są głównie pierwsze z nich) lub/ oraz szerzej – do tak zalecanej przez ich oboje metody retrogresywnej, czyli odwoływania się do źródeł z czasów późniejszych, gdy dowodnie wzmacniała się rola transportu lądowego⁶⁴. Dodajmy, że sama Teresa Dunin-Wąsowicz, autorka programowych prac dla badań nad wczesnośredniowieczną komunikacją, koncentrowała się początkowo na jej lądowej wersji, co może nieco dziwić z uwagi na podkreślaną przez nią nieodzowność uwzględniania zaawansowania technicznego oraz potrzeb społeczno-gospodarczych danej społeczności. Dopiero w jednej z kolejnych publikacji badaczka ta dostrzegła ścisłą relację między połączeniami wodnymi i lądowymi oraz uznała przewłoki za powszechnie używane⁶⁵. Spostrzeżeń tych, poczynionych na marginesie ogólnych rozważań o zmianach zachodzących w osadnictwie w XIII w., nie rozwinęła jednak niestety w osobnym studium poświęconym *stricte* komunikacji. Jak można przypuszczać, z tego samego powodu obserwacje te – o doniosłym ładunku metodologicznym dla udoskonalenia dalszych badań nad omawianą problematyką – pozostały niezauważone przez kolejnych podejmujących ją autorów, którzy poprzestali na wcześniejszych dokonaniach Teresy Dunin-Wąsowicz.

Inna rzecz, że nawet przy rozpatrywaniu połączeń wodno-wodnych mało uwagi poświęca się stronie technicznej hipotetycznych powiązań między dorzeczami rzek⁶⁶, a jeśli nawet uwzględniane

są przewłoki, to podobnie jak wcześniej u Teresy Dunin-Wąsowicz zbyt pobieżnie i generalizująco, a ponadto w oderwaniu od ewentualnego zaplecza osadniczego⁶⁷. Jako wyjątkowe odnotować trzeba domniemanie funkcjonowania przewłok tylko i wyłącznie na podstawie źródeł archeologicznych oraz uwarunkowań przyrodniczych⁶⁸. Godzi się w tym miejscu przypomnieć, że już radzieccy badacze zgłaszali, a rosyjscy wciąż zgłaszają postulaty poddania przewłok badaniom kompleksowym, a zatem objęcie ich pracami językoznawczymi, historycznymi, archeologicznymi i geograficznymi⁶⁹. Podkreślali i podkreślają oni dość ograniczone możliwości, jakie daje w tym zakresie materiał onomastyczny (nawet poszerzony o nazwy przewłok zebrane z obszarów zajmowanych przez Bałtów, Ugrofinów czy Komi)⁷⁰, co może być niemalym zaskoczeniem w obliczu dość utartej opinii o bardzo dobrym poświadczeniu źródłowym omawianych środków komunikacji na obszarach wschodniosłowiańskich. Zbliżone dezyderaty co do badań nad przewłokami wysuwali także polscy naukowcy⁷¹, a mieszczą się one bezsprzecznie w kompetencjach nowoczesnie pojętych

ciecha Kóćki, red. J. Żak, J. Ostoja-Zagórski, Poznań 1983, s. 99; *Między Bałtykiem a Morzem Czarnym*.

⁶⁷ Z. i S. Kurmatowscy, *Znaczenie*, s. 118; S. Kurmatowski, *Interdyscyplinarność*, s. 35.

⁶⁸ Por. R. Klimek, *Misja św. Brunona z Kwerfurtu na tle wczesnośredniowiecznych szlaków komunikacyjnych*, w: *Święty Brunon: patron lokalny czy symbol jedności Europy i powszechności Kościoła*, red. A. Kopiczko, Olsztyn 2009, s. 127, przyp. 132, s. 133, przyp. 169 (w tym miejscu Robert Klimek pisze o przewłocze między Jasioldą a Zelwianką, powołując się na publikację Jana Tyszkiewicza, w której jednak próżno szukać takiej informacji); T. Baranowski, *Komunikacyjna rola Prosyny we wczesnym średniowieczu*, w: *O rzece i wodzie w życiu codziennym człowieka średniowiecza*, red. S. Możdżoch, K. Chrzan, Wrocław 2015 (Spotkania Bytomskie, 8), s. 79.

⁶⁹ Ф.Н. Иванов, *Значение топонимики при изучении древних водных путей верхней Волги*, w: *Географические названия*, Москва 1962 (Вопросы географии, 58), s. 100; В.А. Жучкевич, *Топонимические свидетельства*, s. 50; А.П. Афанасев, *Исторические, географические и топонимические аспекты изучения древних водно-волоковых путей*, w: *Топонимика на службе*, s. 62; И.И. Еремеев, *Волок*, s. 99.

⁷⁰ Ф.Н. Иванов, *Значение*, s. 100–108; В.А. Жучкевич, *Топонимические свидетельства*, s. 50–56; А.П. Афанасев, *Исторические, географические и топонимические аспекты*, s. 56–63.

⁷¹ E. Kowalczyk, *Powracający temat*, s. 510; R. Domżał, *Portages at the Coast of Poland*, s. 73–74.

⁶⁴ T. Wąsowiczówna, *W sprawie metody badań przebiegu wczesnośredniowiecznych dróg lądowych Polski*, „Przegląd Zachodni”, 9 (9–10), 1953, s. 314–315; D. Denecke, *Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege*, w: *Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts-, und Kirchengeschichte*, Hrsg. H. Jankhun, R. Wenskus, Singaringen 1979, s. 433–483.

⁶⁵ T. Dunin-Wąsowicz, *Zmiany*, s. 143–144.

⁶⁶ Por. np.: Z. i S. Kurmatowscy, *Problematyka kształtowania się osiedli wczesnośredniowiecznych w Wielkopolsce*, w: *Studia z dziejów i kultury zachodniej Słowiańszczyzny: materiały z sesji poświęconej pamięci profesora dra Woj-*

studiów osadniczych⁷². Choć aktualnie postrzega się je jako domenę archeologii, trzeba wyraźnie podkreślić ograniczony zakres tego rodzaju badań, które w przypadku wczesnego średniowiecza koncentrują się przede wszystkim na grodziskach i cmentarzyskach. O wiele rzadziej eksploruje się osady (również te będące zapleczem grodów), które podczas prospekcji powierzchniowych (Archeologiczne Zdjęcie Polski) odnotowywane są zazwyczaj jako domniemane, a same kryteria ich wyróżniania budzą słuszne obiekcje⁷³.

Odwołanie się do analizy osadniczej w badaniach dróg, a zatem i przewłok, które są przecież lądowymi odcinkami połączeń wodnych⁷⁴, wydaje się jednak najbardziej wskazaną procedurą badawczą przy braku innych danych źródłowych. Po pierwsze bowiem zarówno drogi, jak i przewłoki stosunkowo rzadko poddawane są badaniom archeologicznym, a jeśli już, to za wyjątek uchodzą te odznaczające się konstrukcją inżynierską⁷⁵. Niektóre z przewłok rzeczywiście przypominały zwykłe drogi gruntowe⁷⁶. Jako wyjątkowe natomiast odnotowuje się odkrycia

holwegów (niem. *hohl* – ‘wydrążony, pusty’, *weg* – ‘droga’), czyli parowów drogowych będących także pozostałościami po w miarę powtarzalnym wleczeniu łodzi bądź drewnianych ulepszeń w postaci pni służących za rolki do przeciągania łodzi (te ostatnie znane są najczęściej z obserwacji etnograficznych)⁷⁷. Należy uwypuklić, że szanse na wykrycie ewentualnych przewłok minimalizuje oprócz tego fakt, iż strefy głównych wododziałów, a więc potencjalnych miejsc lokalizacji tego rodzaju udogodnień (*vide* przywołany już termin *волок*, używany na oznaczenie pogranicza), uznaje się zwykle za naturalne rubieże aktywności ludzkiej, w myśl nie zawsze prawdziwego założenia, że rzeki służyły za kręgosłupy osadnicze. Z czasem pograniczna rola wododziałów malała, by w końcu zaniknąć wskutek zasiedlania obszarów nieobjętych dotąd ekumeną. Na ziemiach ruskich pierwsze symptomy tego procesu obserwuje się na początku XI w., na polskich zaś – już od końca X, przy czym opisywane zjawisko przybrało na sile dopiero w XII stuleciu⁷⁸, czyli w okresie, w którym transport lądowy stopniowo uzyskiwał przewagę nad wodnym. Po drugie, gdy nie dysponujemy bezpośrednimi dowodami materialnymi na użytkowanie drogi czy przewłoki, za pośredni dowód ich istnienia mogą posłużyć pozostałe kategorie źródeł archeologicznych (grodziska, cmentarzyska, osady, skarby srebrne itd.), które po skartowaniu (koniecznie z uwzględnieniem przekrojów chronologicznych) powinny dać przybliżony negatyw połączenia. Za punkt wyjścia dla stosowania metody osadniczej w badaniach nad dawną komunikacją przyjmuje się wyrażone przed

⁷² W. Chudziak, *Człowiek i środowisko w okresie wczesnohistorycznym na Nizinie Polskiej – uwagi z perspektywy studiów osadniczych*, w: *Studia interdyscyplinarne nad środowiskiem i kulturą w Polsce*, red. M. Makohonienko, D. Makowiecki, Z. Kurnatowska, Poznań 2007 (Środowisko – Człowiek – Cywilizacja, 1), s. 38–39 (tu też więcej literatury).

⁷³ S. Kurnatowski, *Osadnictwo i jego rola w kształtowaniu krajobrazu*, „Folia Quaternaria”, 29, 1968, s. 183–186. Por. E. Siemianowska, *O zastosowaniu niektórych modeli teoretycznych w badaniach nad ośrodkami miejskimi w średniowieczu*, „Archeologia Historica Polona”, 22, 2014, s. 31.

⁷⁴ Na marginesie można wspomnieć o domysłach niektórych badaczy, doszukujących się w przewłokach pierwszych w miarę stałych dróg lądowych na ogół wodnym systemie komunikacji. В.А. Жучкевич, *Дороги и водные пути Белоруссии*, Минск 1977, s. 18; Ch. Westerdahl, *The Relationship*, s. 77.

⁷⁵ E. Siemianowska, *W sprawie metody badań wczesnośredniowiecznych szlaków dalekosiężnych*, „Acta Universitatis Nicolai Copernici. Archeologia”, 33, 2013, s. 93–94 (tu też więcej literatury dotyczącej dróg); А.И. Анциферова, *Реконструкция средневекового пути „Кенский волок” и водно-волокового судна „берестяной каюк”*, w: *Кенозерские чтения – 2011. Человек и среда: гармония и противоречия. Сборник материалов V Всероссийской научно-практической конференции*, ред. Е.Ф. Шатковская, Архангельск 2012, s. 20–30; А.Г. Едовин, *Кенский волок – история и археология*, w: *Кенозерские чтения – 2011*, s. 80–90 (tu też literatura dotycząca starszych badań tej przewłoki).

⁷⁶ N.A. Makarov, *Portages of the Russian North: Historical Geography and Archaeology*, „Fennoscandia archaeologica”, 11, 1994, s. 13–27, ryc. 8, s. 22.

⁷⁷ Ch. Westerdahl, *On the Significance*, s. 40, ryc. 23; tenże, *The Relationship*, s. 78; G. Larsson, *An Ethnoarchaeological Approach*, s. 154–162.

⁷⁸ E. Nosov, *The Rivers Systems*, s. 176; S. Kurnatowski, *Osadnictwo*, s. 190–194; tenże, *Interdyscyplinarność*, s. 40–43 (w obu artykułach Stanisława Kurnatowskiego wieloaspektowa analiza omawianego zjawiska). Por. A. Gocłowski, *Przyrodnicze uwarunkowania rozmieszczenia, zaludnienia i osadnictwa – koncepcje i metody badawcze*, „Prace i Studia Geograficzne”, 44, 2010, s. 81–82.

kilkudziesięciu laty, ale wciąż obowiązujące (przynajmniej w najważniejszych założeniach metodycznych) konstatacje Teresy Dunin-Wąsowicz i Stefana Weymanna, które dobitnie akcentują wzajemne relacje między drogą a osadnictwem⁷⁹. Zarówno drogi, jak i przewłoki generowały osadnictwo, ale jego odmienne kategorie. Podczas gdy pierwsze z nich przyciągają osadników w ogóle (działa tu sprzężenie zwrotne⁸⁰), osadnictwo związane z drugimi ma z zasady charakter wtórny i charakteryzuje się specyficzną strukturą zawodową – mieszkańcy zaangażowani są w obsługę transportu (podobny proces zachodzi w przypadku karczem, przewozów itp.). Spory wpływ na pojawienie się tego rodzaju osadnictwa mógł mieć też fakt, że pokonanie przewłoki musiało zajmować dłuższy czas (przypuszcza się, że ominięcie porohów na Dnieprze wymagało przynajmniej dwóch dni), a podróże dalekosiężne w większym niż obecnie stopniu uzależnione były od pory roku (co jest oczywiste, ale nie zawsze dostrzegane), wskutek czego należały do przedsięwzięć nie tylko kosztownych, ale i czasochłonnych. Według Christera Westerdahla podróżowanie szlakiem od Waregów do Greków mogło trwać nawet kilka lat⁸¹.

O wiele trudniej zinterpretować w tym duchu wyniki badań archeologicznych⁸², jakkolwiek działania takowe są podejmowane. Jewgienij N. Nosow pozostałości

osadnictwa koncentrującego się w dolnym i górnym biegu Wołchowa, a więc na obu krańcach odcinka porohów, wiązał z ludnością, której przynajmniej część trudniła się przewlekaniem łodzi na tym niebezpiecznym fragmencie szlaku od Waregów do Greków⁸³. Mogłyby na to wskazywać znaleziska związane z transportem, ale w swej interpretacji reliktyw osadnictwa nad Wołchowem Nosow o takowych nie wspomina. Wypada w tym miejscu przypomnieć sugestię Karola Górskiego, który pochodzenie nazw kujawskich wsi *Korabniki* wyjaśniał nie tylko obowiązkiem budowy przez ich mieszkańców łodzi (korabi), ale także ich udziałem w przeciąganiu tych środków transportu przewłoką, której istnienie w opinii tego historyka w pełni udowodnił Władysław Kowalenko⁸⁴, jednak jak wyraźnie zaznaczono wcześniej, teza ta nie ma obecnie racji bytu.

Funkcjonowanie przewłoki obsługiwanej przez ludność wyspecjalizowaną w tym zajęciu ma sens tylko wtedy, gdy stanowi ona element długodystansowego połączenia komunikacyjnego. Faktycznie, przewłoki niemal zawsze kojarzą się z komunikacją dalekosiężną⁸⁵, co znajduje uzasadnienie w naukach geograficznych, które zakładają, że cechą charakterystyczną wczesnych faz systemów transportowych jest wzajemne dopełnianie się lądowych i wodnych ciągów komunikacyjnych. Zjawisko to zachodzi, gdy nie istnieje możliwość swobodnego wyboru

⁷⁹ T. Wąsowiczówna, *W sprawie*, s. 320; S. Weymann, *Ze studiów nad zagadnieniem dróg w Wielkopolsce od X do XVIII wieku*, „Przegląd Zachodni”, 9 (6–8), 1953, s. 199–202; D. Denecke, *Methoden*, s. 433.

⁸⁰ Por. stwierdzenie Stefana Weymanna: „Dwa pojęcia – droga i osada – są ze sobą tak integralnie związane, że rozłączyć je, znacząco pozbawić pojęcie osadnictwa właściwej treści”. S. Weymann, *Ze studiów*, s. 199–200.

⁸¹ Ch. Westerdahl, *Boats, Portages and Texts*, s. 88, 96–97 (tam też więcej literatury).

⁸² Choć od dawna podejmowane były próby zwrócenia uwagi archeologów na takie obiekty użyteczności publicznej, jak karczny (I. Cieśla, *Taberna wczesnośredniowieczna na ziemiach polskich*, „Studia Wczesnośredniowieczne”, 4, 1958, s. 158–222), to brakowało archeologicznych kryteriów ich wyróżniania. Dopiero niedawno podjęto próbę ich sformułowania, co w równym stopniu dotyczy także komór celnych. Por. W. Chudziak i in., *Domniemana karczma z wczesnośredniowiecznego zespołu osadniczego w Kaldusie na Pomorzu Nadwiślańskim*, „Przegląd Archeologiczny”, 64, 2016, s. 133–172; D. Cyngot, *Komorzy*, s. 67–78.

⁸³ Е.Н. Носов, *Поселение у волховских порогов*, „Краткие сообщения Института археологии”, 146, 1976, s. 76–81; tenże, *Волховский водный путь и поселения конца I тысячелетия н. э.*, „Краткие сообщения Института археологии”, 164, 1981, s. 19–24; E. Nosov, *The Rivers Systems*, s. 178. Por. О.Н. Левко, *Витебское Подвинье в процессе формирования и функционирования пути „из Варяг в Греки”*, w: *Беларускае Падвінне: вопыт, методыка і вынікі палявых і міждyscyплінарных даследаванняў: зборнік навуковых артыкулаў III міжнароднай навуковай канферэнцыі (Полацк, 14–15 красавіка 2016 г.)*, ч. 1, рад. Д.У. Дук, А.І. Корсак, У.А. Лобач, Наваполацк 2016, s. 7.

⁸⁴ K. Górski, *Okruchy*, s. 406–407. Do hipotezy Karola Górskiego nie odnosi się wcale Marcin Danielewski. M. Danielewski, *Korabniki, Niewody i Rybictwo*, s. 44–51.

⁸⁵ Barbara Wołowik nie zna artykułu Elżbiety Kowalczyk, wskutek czego polskie toponimy z bazą *przewłoka* wiąże tylko i wyłącznie z komunikacją dalekosiężną. B. Wołowik, *Tropem*, s. 151–154.

środku transportu, a w rezultacie powstają szlaki komplementarne (dalekosiężne), składające się z krótszych (lokalnych) odcińków różnego rodzaju transportu, a więc zarówno lądowego, jak i wodnego⁸⁶.

Historycy i archeolodzy respektujący w swych badaniach zasadę komplementarności (aczkolwiek nie posługują się tym mianem, mówiąc raczej o połączeniach kombinowanych bądź złożonych z segmentów lub elementów⁸⁷) nie uwzględniają przewłok, które jako lądowe fragmenty połączeń wodnych idealnie wpisują się w jej wytyczne (stąd też nazwy tej techniki transportu: *amphibian transport*, czyli transport lądowo-wodny, lub *водно-волоковые пути*)⁸⁸. Przewłoki pełniłyby rolę punktów stycznych w obrębie tras komplementarnych (dalekosiężnych), czyli w miejscach, w których wedle koncepcji Charlesa H. Cooleya zachodzi przerwa w transporcie (*break in transportation* lub *break in bulk* w ujęciu niektórych geografów i archeologów), a w związku z tym potrzeba zmiany jego środka i przeładunek towaru⁸⁹.

Zasada komplementarności kładzie zdecydowany nacisk na eksploatację połączeń lokalnych przez dalekosiężne, co pokrywa się z tezami wysuwanymi zarówno przez Teresę Dunin-Wąsowicz, jak i wcześniej Jana Nepomucena Sadowskiego, a później m.in. Andrzeja Poppego. Wedle tych badaczy o przebiegu połączeń dalekiego zasięgu decydowały ośrodki/obszary przeżywające w danym czasie okres *prosperity* gospodarczej,

społecznej, politycznej czy kulturalnej. Cechowała je zatem teoretycznie mniejsza stabilność niż połączenia lokalne, których w większym stopniu dotyczy tzw. konserwatyzm/tradycjonalizm drogowy⁹⁰. Tym samym niemożliwe jest odtworzenie przebiegu tras dalekiego zasięgu bez znajomości ich kontekstu osadniczego, ponieważ komunikacja na poziomie lokalnym gwarantowała spójność struktur osadniczych, zaś na ponadlokalnym – zawiązanie i podtrzymywanie kontaktów dalekosiężnych. Takie ujęcie koresponduje z podstawami geografii (ekonomicznej, transportu, osadnictwa), gdzie mówi się, że systemy transportowy i osadniczy są wręcz tożsame⁹¹.

Rozróżnienie obu poziomów przekłada się także na problematykę przewłok. Sugerują je np. wyniki badań Elżbiety Kowalczyk-Heyman nad nazwami typu *przewłokal/wywłoka*. Autorka wydzieliła z nich przede wszystkim pochodzące od miejsca, na które wywlekano łodzie rybackie (przystań) lub przez które przewlekano je między zbiornikami wodnymi (czyli używano w komunikacji lokalnej), a także wywodzące się od tak często niedocenianego przez polskich badaczy transportu wólcznego (sanie, płozy, zwłóczenie pożytków leśnych i rolnych). Zdecydowanie mniejszą liczbę nazw można wywieść od przewlekania łodzi transportowych między

⁸⁶ Por. E. Siemianowska, *W sprawie*, s. 93, 98. Naturalnie należy mieć na uwadze dynamizm osadnictwa w skali lokalnej, czyli wszelkie zmiany wywołane np. akcjami kolonizacyjnymi, zakładaniem miast i wsi *in cruda radice*, parafii itp., które powodowały przesunięcia w sieci drogowej.

⁸⁷ K. Kuciński, *Geografia ekonomiczna. Zarys teoretyczny*, Warszawa 1994, s. 159–161, p. 7, s. 161. Należy zauważyć, iż użycie słowa *system* implikuje funkcjonalne podejście do osadnictwa, w związku z czym za system osadniczy należy uznać wyodrębniony z otoczenia zbiór jednostek osadniczych powiązanych ze sobą społecznie, ekonomicznie, informacyjnie lub infrastrukturalnie. Pojmowany w ten sposób system osadniczy zdecydowanie przeciwstawia się sieci osadniczej rozumianej jako zbiór jednostek osadniczych na określonym obszarze. Tamże, s. 103–104. Różnica ta bywa rzadko zauważana zarówno przez historyków, jak i archeologów, którzy pojęcia *system osadniczy* i *sieć osadnicza* (podobnie jak *system komunikacyjny* i *sieć komunikacyjna*) używają zwykle wymiennie, chociaż prowadzone przez nich analizy skupiają się właśnie na ustaleniu relacji między poszczególnymi elementami osadniczymi danego obszaru, czyli na podejściu systemowym.

⁸⁸ S. Berezowski, *Zarys*, s. 23–24; W. Krzyżanowski, *Zagadnienia teoretyczno-ekonomiczne geografii transportu*, „Przegląd Geograficzny”, 29, 1957, s. 302.

⁸⁷ W. Rączkowski, *Kwestia identyfikacji przeszłych szlaków tranzytowych metodami teledetekcyjnymi*, w: *Między Bałtykiem a Morzem Czarnym*, s. 61–62 (autor rozpatruje tylko lądowo-lądowy wariant połączeń).

⁸⁸ Ch. Westerdahl, *Amphibian Transport Systems*, s. 69–82. Por. np.: Л.О. Зелюткина, *Эволюция и природопользование водно-волоковых путей на земле Вологодской*, „Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 7: Геология. География”, (4), 2006, s. 71–79; А.И. Анциферова, *Реконструкция*, s. 20–30.

⁸⁹ Ch.H. Cooley, *The Theory of Transportation*, „Publications of the American Economic Association”, 9, 1894, s. 91–96.

różnymi systemami wodnymi⁹². Odosobnione głosy nawołujące do rozróżnienia obu poziomów użytkowania przewłok daje się zauważyć również w literaturze obcojęzycznej⁹³. Obrazowo rozpatrywaną kwestię można ująć następująco: tak jak nie każda droga (połączenie lokalne) jest szlakiem międzyregionalnym (połączeniem dalekosiężnym), tak i nie każda przewłoka stanowi drzwi czy klucze do jakiegoś obszaru⁹⁴.

Przy braku źródeł pisanych i onomastycznych za wskaźniki archeologiczne pozwalające na identyfikację dalekosiężnych tras funkcjonujących we wczesnym średniowieczu przyjmuje się odkrycia tzw. importów, czyli przedmiotów o obcej dla danego środowiska proveniencji, skarbów kruszcu srebrnego oraz znalezisk wag i odważników. Gwoli jasności – coraz częściej w literaturze przedmiotu wskazuje się, że nie wszystkie one muszą być kojarzone z handlem we współczesnym rozumieniu. Proces upieniężnienia ziem polskich we wczesnym średniowieczu przebiegał bowiem nierównomiernie, a pojawienie się w konkretnym miejscu wymienionych przedmiotów mogło być wypadkową wielu jeszcze innych czynników, np. transakcji wymiennych (barter) i matrymonialnych, wypraw wojennych, przemian politycznych (procesy państwowotwórcze) czy społecznych (formowanie się elit), słabo lub wcale nienaświetlonych ani przez źródła pisane, ani przez archeologiczne⁹⁵. Stąd

też w niniejszym artykule nie opatruje się połączeń powszechnie używanym określeniem *handlowy*, ale *komunikacyjny*, które zgodnie z założeniami geografii transportu mieści w sobie zarówno transport (przemieszczanie towarów i osób), jak i łączność (przepływ informacji)⁹⁶. Dodatkową wskazówką przydatną podczas rekonstruowania tras dalekiego zasięgu jest obecność tzw. miejsc centralnych (najczęściej grodów), tożsamyh zazwyczaj z węzłami drogowymi; zgodnie z zasadą hierarchizacji im wyższa ranga ośrodka w hierarchii osadniczej, tym większe znaczenie prowadzącego przezeń połączenia (działa tu sprzężenie zwrotne)⁹⁷. Wszystkie wymienione wskaźniki powinny być rozpatrywane także podczas rozpoznania ewentualnych przewłok, z tym że szczególną uwagę należy zwrócić na bliskość grodów (np. tych wznoszonych na pograniczach ze względu strategicznych), narzędzia związane z transportem, a zwłaszcza na lokalizację i uwarunkowania przyrodnicze, które powinny być zweryfikowane badaniami specjalistycznymi: geomorfologicznymi, hydrograficznymi, hydrologicznymi itp.

Do powyższych wytycznych starano się ostatnio odwołać w interpretacji wyników badań prowadzonych na kilku stanowiskach, które zaczęto podejrzewać o związki z przewłokami. Wśród nich wyróżnia się eponimiczny dla później odkrywanych stanowisk tego typu kompleks osadniczy w miejscowości Żółte na Pojezierzu Drawskim (ryc. 3), usytuowany na dziale wodnym Starej Regi i Drawy, czyli na styku nizin nadmorskich i strefy sandrowej. W skład rzeczzonego zespołu wchodzi: grodzisko (st. 1), dwie osady podgrodowe (st. 1a, 1b) położone na półwyspie Jeziora Zarańskiego oraz przede wszystkim wyspa ze śladami dookolnej zabudowy drewnianej (st. 33) i prowadzącej do niej przeprawy mostowej. Wypę zinterpretowano

⁹² E. Kowalczyk, *Powracający temat*, s. 491–510; Н.И. Толстой, *Славянская географическая терминология*, s. 160–164. O niezaważaniu transportu włóczego zob. także M. Dembińska, *Obsługa ruchu i sieć drożna*, s. 243.

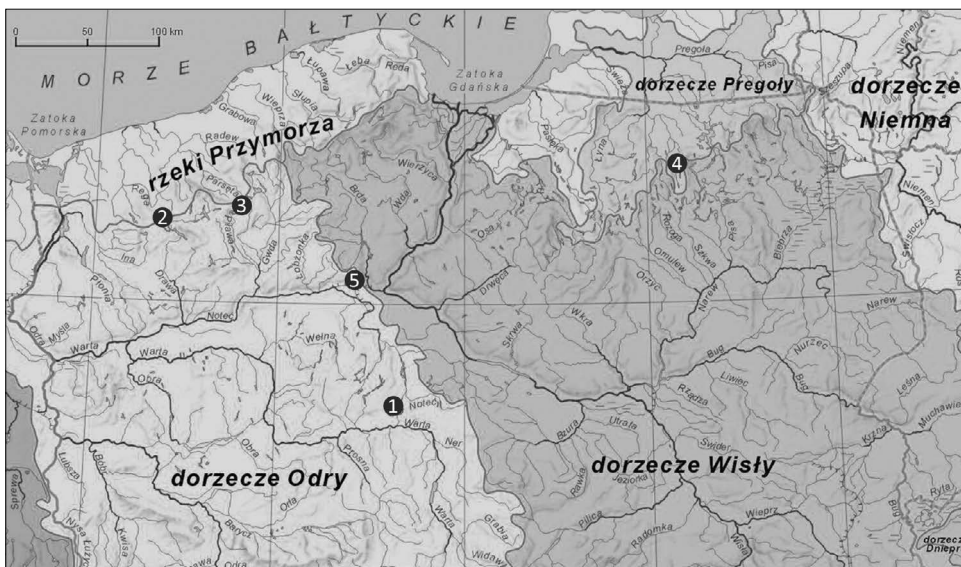
⁹³ В.А. Жучкевич, *Топонимические свидетельства*, s. 55; K. Sognnes, *The Myth of Portages: On Ancient Portaging at the Trøndelag Coast, Norway*, w: *The Significance of Portages*, s. 209–215.

⁹⁴ Zorian Dolega-Chodakowski nazwał przewłoki korotką i uchtomską „drzwiami znacnodząciami się niegdyś przed krajem przemysłu futrzanego [Rusia/Rosja]”, natomiast Archer Butler Hulbert jako „klucze kontynentu” określił przewłoki w Ameryce Północnej, które odegrały istotną rolę w jej kolonizacji. Z. Dolega-Chodakowski, *Drogi komunikacyjne w starożytnej Rosyji*, „Biblioteka Zakładu im. Ossolińskich”, 8, 1843, s. 76–77; A.B. Hulbert, *Portage paths*, passim.

⁹⁵ Por. M. Bogucki, *Główne etapy upieniężnienia rynków na ziemiach polskich we wczesnym średniowieczu*, w: *Upieniężnienie – kiedy moneta staje się pieniądzem. XIV Ogólnopolska Sesja Numizmatyczna*, red. B. Paszkiewicz, Nowa Sól 2011, s. 69–90.

⁹⁶ M. Potrykowski, Z. Taylor, *Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczyh*, Warszawa 1982, s. 11.

⁹⁷ I. Tarski, *Koordinacja transportu*, Warszawa 1968, s. 108.



Ryc. 3. Lokalizacja omawianych w tekście stanowisk na tle głównych wododziałów Polski: 1. Przewłoki (woj. wielkopolskie), 2. Żółte (woj. zachodniopomorskie), 3. Parsecko (woj. zachodniopomorskie), 4. Szeszto (woj. warmińsko-mazurskie), 5. Pawłówek (woj. kujawsko-pomorskie).

Źródło: oprac. P. Kucypera na podstawie http://www.adam.krynicky.net/lo/mapy/pol_zlewisko.jpg (dostęp: 14 września 2017)

jako wielofunkcyjne miejsce centralne, o którego randze (jak i całego mezoregionu) świadczą związane z pierwszą fazą jego funkcjonowania (koniec IX–X w.) znaleziska pojedynczych dirhemów i skarbów srebrnych oraz zabytki wydzielone, jak unikatowy pod względem formy i ornamentyki żelazny grot włóczni odkryty przy moście prowadzącym na wyspę grodową w sąsiednim Nętynie (jedyną analogię stanowi jak dotąd egzemplarz wyłowiony z Dunaju w Budapeszcie). Z drugiej fazy istnienia wyspy w Żółtych (lata czterdzieste–osiemdziesiąte XI w.) pochodzi liczny zespół monet, utensyliów kupieckich (fragmenty wagi, odważniki) oraz importów. Wprawdzie odkryto niewiele zabytków związanych z transportem (głównie łyżwy kościane, ale też dłubankę) i w niedostatecznym stopniu rozpoznano okoliczne osadnictwo otwarte, lecz mimo to w pełni słuszne wydaje się twierdzenie, że miejsce to pełniło rolę ważnego węzła na południkowym szlaku

komunikacyjnym łączącym w X–XI w. ośrodki nadbałtyckie z państwem gnieźnieńskim. Możliwości funkcjonowania połączenia o takim przebiegu nie brano dotąd w zasadzie pod uwagę, a jeśli już – to tylko jego wersję lądową⁹⁸.

Nieco inaczej rysuje się kwestia analogicznego (także pod względem chronologicznym) stanowiska wyspowego w Parsecku, położonego na nieistniejącym już jeziorze Pojezierza Drawskiego, bezpośrednio u źródeł Parsęty, a więc w pobliżu działu wodnego tej rzeki z Gwdą (st. 1) (ryc. 3). Zbliżony zestaw zabytków ruchomych (ozdoby, broń, wiosła) dowodzi, iż w XI w. wyspa w Parsecku pełniła podobne funkcje społeczne, jak omówione

⁹⁸ Brak w: K. Ślaski, *Lądowe szlaki handlowe Pomorza w XI–XIII wieku*, „Zapiski Historyczne”, 34 (3), 1969, s. 29–44. Wyłącznie szlaki lądowe w: Z. Wielgosz, *Pogranicze wielkopolsko-pomorskie we wczesnym średniowieczu*, w: *Pradolina Noteci na tle pradziejowych i wczesnośredniowiecznych szlaków handlowych*, red. H. Machajewski, J. Rola, Poznań 2006, s. 307–327. Por. szerzej monografię stanowiska: *The Island in Żółte on Lake Zarnańskie. Early Medieval Gateway into West Pomerania*, ed. W. Chudziak, R. Kaźmierczak, Toruń 2014.

wcześniej pokrótce stanowisko w Żółtych. Niezbyt jasno z kolei przedstawia się jej udział w wymianie ponadregionalnej⁹⁹, choć za partycypowaniem w niej ludności zamieszkującej tutejszy mezoregion zdają się przemawiać znane stąd znaleziska pojedynczych monet, trzech skarbów srebrnych (w tym odkrytego ostatnio nieopodal Szczecinka) czy odważnika i ozdobnego okucia¹⁰⁰. Autorzy reinterpretacji tego stanowiska powiązali je wyłącznie ze szlakiem komunikacyjnym łączącym Pomorze z Rusią¹⁰¹, co jest oczywiście prawdopodobne, ale bardziej naturalne wydaje się wykorzystanie Gwdy jako fragmentu trasy łączącej Kołobrzeg z Poznaniem poprzez Ujście nad Notecią. Zwana jest ona szlakiem solnym, a informacje o niej dość często powtarza się w literaturze za późniejszymi źródłami pisanyymi, które ukazują jednak tylko jej charakter lądowy¹⁰². Można wszakże przypuszczać, że w wcześniej (w XI w.) wyspa w Parsęcku (podobnie jak bliźniacza w Żółtych) odgrywała również rolę ważnego węzła w komunikacji wodnej, co zdaje się sugerować jej lokalizacja niemal w źródłiskach dwóch wzmiankowanych wcześniej rzek. Oprócz tego obu ośrodkom wyspowym wraz z podobnymi im w Bobięcinie na Pojezierzu Bytowskim i Dobrej na Pojezierzu Zachodniopomorskim przypisano spore znaczenie strategiczne: uznano je za punkty pograniczne o charakterze emporialnym państwa władanego

być może przez *Zemuzila*, wymienionego przez *Roczniki Altajskie* w 1046 r. na równi z polskim Kazimierzem i czeskim Brzetyśławem¹⁰³.

Warto również zwrócić uwagę na kompleks osadniczy skupiony wokół grodziska (st. III) w Szestnie-Czarnym Lesie nad Jeziorem Sałęt na Pojezierzu Mragowskim (ryc. 3), który w świetle badań archeologicznych pośredniczył w X–XI w. w wymianie dalekosieżnej między Rusią a wybrzeżem Morza Bałtyckiego, gdzie funkcjonowało wówczas emporium w Truso (Janów Pomorski w okolicach Elbląga) zdominowane przez Skandynawów (Duńczyków). Autorzy badań i wyciągniętych na ich podstawie wniosków uwypuklają rolę komunikacji wodnej zarówno na poziomie lokalnym, jak i ponadregionalnym. Ciekawe jednak, iż rekonstruuja tylko połączenie wykorzystujące system rzek i jezior prowadzący na północ, a bardzo pobieżnie traktują połączenia południowe¹⁰⁴. Badacze omawianego mikroregionu nie zauważyli, że cechuje go położenie stykowe, w pobliżu wododziału Pregoty i Wisły, co mogło mieć wpływ na struktury osadnicze i tak przez nich podkreślane znaczenie komunikacyjne.

W przypadku trzech powyższych stanowisk wskazywano, iż korzystanie z komunikacji wodnej ułatwiała obfitsza we wczesnym średniowieczu sieć hydrograficzna, składająca się z wielu mniejszych i większych wzajemnie połączonych cieków oraz jezior. Prawdopodobieństwo działania przewłoki lub przewłok rozważano jedynie w odniesieniu do stanowisk z Żółtych i Parsęcka, jednak badania geomorfologiczne, hydrograficzne i hydrologiczne przeprowadzone na pierwszym z nich nie dały w tej kwestii

⁹⁹ Szerzej zob. W. Chudziak, R. Kaźmierczak, J. Niegowski, *Próba reinterpretacji zabudowy wyspy w Parsęcku na Pomorzu Środkowym*, „Przegląd Archeologiczny”, 55, 2007, s. 145–169.

¹⁰⁰ T. i R. Kiernowscy, *Wczesnośredniowieczne skarby srebrne z Pomorza. Materiały*, w: *Polskie Skarby Wczesnośredniowieczne*, t. 2, Warszawa–Wrocław 1959, s. 29 (nr 3 – Barwice), 70–71 (nr 104 – Mosina), 97 (nr 157 – Stary Chwalim). Wzmianki o nowo odkrytym skarbie ze Szczecinka, który czeka na opracowanie: P. Piętkowski, *Rzeki pomorskie w świetle źródeł historycznych i archeologicznych do końca XII wieku*, Wrocław 2017, s. 103, p. 424; A. Krzyszowski, E. Krause, *Odważnik i ozdoby okucia z wczesnośredniowiecznej osady z końca XI – I. połowy XIII wieku ze stanowiska 7/1 w Turowie, gm. Szczecinek, w województwie koszalińskim*, w: *Kraje słowiańskie w wiekach średnich. Profanum i sacrum*, red. H. Kóćka-Krenz, W. Łosiński, Poznań 1998, s. 292–303.

¹⁰¹ W. Chudziak, R. Kaźmierczak, J. Niegowski, *Próba*, s. 163 (tu też więcej literatury).

¹⁰² Np.: W. Szymański, *Kontakty*, s. 71; K. Ślaski, *Lądowe szlaki*, s. 34–35.

¹⁰³ W. Chudziak, E. Siemianowska, *Problem przyłączenia Pomorza Środkowego do państwa Piastów*. *Głos archeologa*, w: *Tradycje i nowoczesność. Początki państwa polskiego na tle środkowoeuropejskim w badaniach interdyscyplinarnych*, red. H. Kóćka-Krenz, M. Matla, M. Danielewski, Poznań 2016, s. 187–206.

¹⁰⁴ W. Wróblewski, T. Nowakiewicz, M. Bogucki, *Terra desolata. Wczesnośredniowieczna Galindia w świetle badań mikroregionu Jeziora Sałęt*, w: *Studia Galindzkie*, t. 1, red. W. Wróblewski, Warszawa 2003, s. 157–180.

jednoznacznej odpowiedzi¹⁰⁵. Nie można również wykluczyć, iż o wyborze środka transportu decydowała pora roku, a przy niższym stanie wody rzeki i ich koryta pełniły rolę drogowisk¹⁰⁶.

W szerszej perspektywie wagę tych stanowisk zwiększa fakt, iż usytuowane były na południowych obrzeżach działającej wówczas tzw. nadbałtyckiej strefy gospodarczej¹⁰⁷, która jakkolwiek stanowi konstrukcję historiograficzną, dobrze oddaje zjawiska ekonomiczne zachodzące we wczesnym średniowieczu w obrębie zwanego systemu komunikacji opartego na Bałtyku i jego dopływach¹⁰⁸. Co więcej, pogranicza tej strefy zdają się pokrywać z tradycyjnymi strefami transportowymi ustalonymi przez Christera Westerdahla dla Europy Północnej i Środkowo-Wschodniej (ryc. 4)¹⁰⁹. Takie położenie przywodzi na myśl kompleks osadniczy w leżącym kilkanaście kilometrów na zachód od Smoleńska Gniezdowie, ulokowany na Wyżynie Wałdajskiej, która oddziela/łączy zlewiska Bałtyku, Morza Czarnego i Morza Kaspijskiego. Owo umiejscowienie, w którym widzi się genezę rzeczonoego ośrodka, zezwalało na kontrolę połączeń dalekiego zasięgu, a zwłaszcza szlaku od Waregów do Greków, w tym wchodzącego w ich skład systemu przewłok. Świadczą o tym wciąż odkrywane tam importy oraz pochów-

ki identyfikowane jako skandynawskie (dokładnie szwedzkie)¹¹⁰. Podobną lokalizację miało Hedeby (ryc. 4), czyli emporium przeżywające rozkwit między IX a XI w. Położone było ono u nasady Półwyspu Jutlandzkiego, przy wspomnianej wcześniej przewłocie między zatoką Schlei a rzeką Treene, która skracająca drogę między Bałtykiem a Morzem Północnym¹¹¹.

Jako nieco odmienny przykład można podać gród w Pawłótku (st. 11), który zarówno ze względu na położenie (krawędź pradoliny Noteci na wschód od Nakła), jak i chronologię (XI–1. poł. XII w.) wpisuje się w ciąg obiektów obronnych określanych w literaturze jako limes nadnotecki, choć – co warto zaznaczyć – zwykle nie bywa do niego zaliczany (ryc. 3)¹¹². Efektem podjętych kilka lat temu badań archeologicznych jest obraz grodu jako ważnego elementu pogranicza kujawsko-pomorskiego, co potwierdzają: dyspersja skarbów datowanych na lata siedemdziesiąte XI w., liczne utensylia kupieckie, monety, importy oraz znaleziska związane z transportem: łyżwy kościane, wiosła, pozostałości przystani. Jest wśród nich również kamienny krążek z rytem interpretowanym przez odkrywców jako róża wiatrów, w którym widzą oni naśladownictwo dysków nawigacyjnych; wydaje się jednak, że wymaga to bardziej dogłębnych studiów, w tym badań fizykochemicznych. Na charakter komunikacyjny tego jednofazowego założenia wskazywać mogą prawdopodobnie także relikty zabudowy (być może dwukondygnacyjnej, o rozmiarach większych niż standardowe dla omawianego czasu), w obrębie której znaleziono większość z wyżej wymienionych zabytków wydzielonych, które

¹⁰⁵ J. Kordowski, *Geomorphological Setting*, w: *The Island in Żółte*, s. 27–40; K. Kubiak-Wójcicka, A. Solarczyk, *Lake Żarańskie – Hydrographic and Hydrological Conditions*, w: *The Island in Żółte*, s. 40–48.

¹⁰⁶ Powiązania rzek północnego i południowego skłonu Pomorza poprzez omawiane stanowiska nie zauważa Piotr Piętkowski. P. Piętkowski, *Rzeki*, s. 103–104, 112–114.

¹⁰⁷ W. Chudziak, E. Siemianowska, *Problem*, s. 187–206.

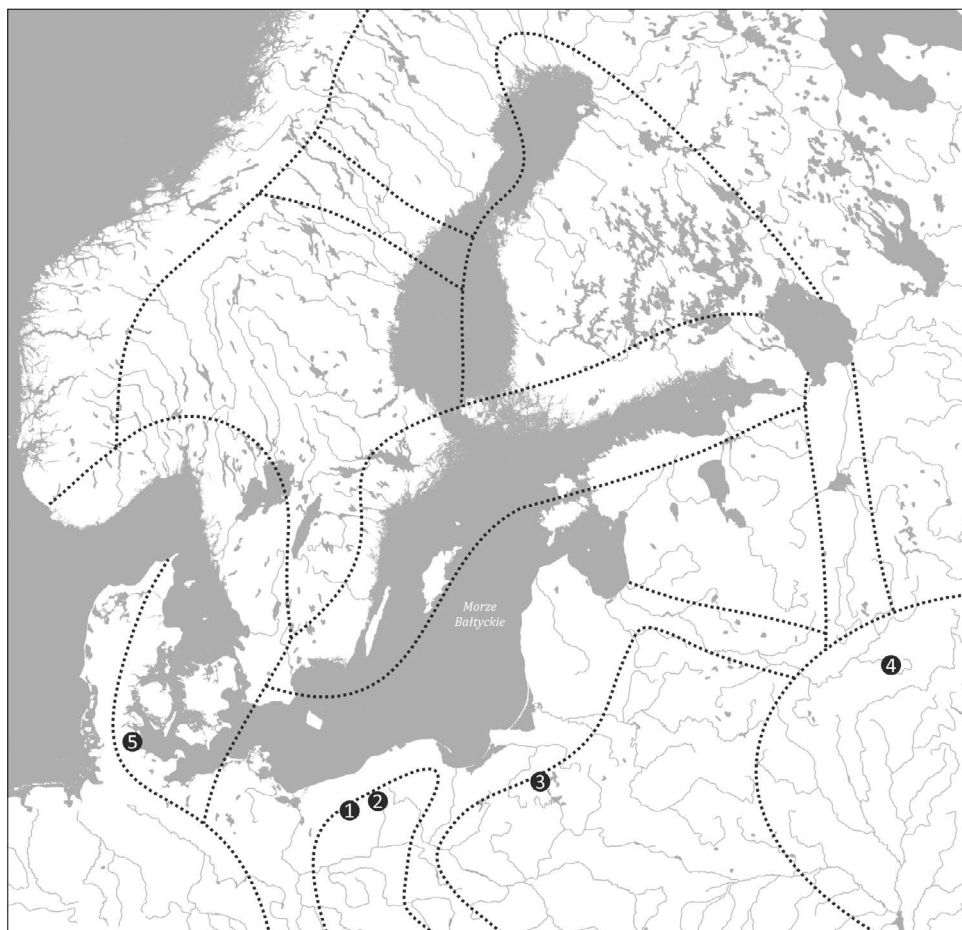
¹⁰⁸ A. Mączak, H. Samsonowicz, *Z zagadnień genezy rynku europejskiego: strefa bałtycka*, „Przegląd Historyczny”, 55 (2), 1964, s. 198–202. Zagadnienie bałtyckiej/nadbałtyckiej strefy gospodarczej często pojawia się w historycznych i archeologicznych studiach dotyczących wczesnego średniowiecza. Nie doczekało się jednak jak dotąd całościowego opracowania, które powinno być efektem pracy przedstawicieli wielu dyscyplin naukowych z krajów basenu Morza Bałtyckiego.

¹⁰⁹ Ch. Westerdahl, *Transport Zones in Wulfstan's Days*, w: *Wulfstan's Voyage. The Baltic Sea Region in the Early Viking Age as Seen from Shipboard*, ed. A. Englert, A. Trakadas, Roskilde 2009 (Maritime Culture of the North, 2), s. 206–219.

¹¹⁰ W. Duczko, *Ruś wikingów. Historia obecności Skandynawów we wczesno-średniowiecznej Europie Wschodniej*, Warszawa 2006, s. 131–157.

¹¹¹ K. Brandt, *Portage*, s. 53–63; V. Hilberg, *Hedeby in Wulfstan's Days: a Danish Emporium of the Viking Age between East and West*, w: *Wulfstan's Voyage*, s. 79–113.

¹¹² A.M. Wyrwa, *Czynniki związane z procesem formowania się grodów limesu nadnoteckiego we wczesnym średniowieczu. Stan i perspektywy badań*, w: *Pradolina Noteci*, s. 281–305.



Ryc. 4. Lokalizacja omawianych w tekście miejsc centralnych na tle schematu tradycyjnych stref transportowych ustalonych przez Christera Westerdahla dla Europy Północnej i Środkowo-Wschodniej:

1. Zółte (woj. zachodniopomorskie), 2. Parsecko (woj. zachodniopomorskie), 3. Szestno (woj. warmińsko-mazurskie), 4. Gniezdowo (obwód smoleński, Rosja), 5. Haithabu (Schleszwik-Holsztyn, Niemcy).

Źródło: oprac. P. Kucypera za: Ch. Westerdahl, „Transport zones”, s. 207, ryc. 1, s. 208, ryc. 2

wraz z zespolonymi z nią funkcjonalnie obiektami utożsamiono z pozostałościami karczmy lub komory celnej. Z pewnością gród w Pawłówku był ważnym punktem przeprawowym przez zabagnioną dolinę Noteci na południkowej trasie spinającej Kujawy i Pomorze Wschodnie¹¹³. Przebieg tej trasy dalekosieżnej wymaga dalszych, bardziej szczegółowych badań, podobnie

też jak jej relacja do innych południkowych szlaków przekraczających zabagnioną dolinę Noteci w sąsiednim Nakle oraz Brdę w Wyszogrodzie, łączących Gdańsk odpowiednio z Wrocławiem i Inowrocławiem, a znanych fragmentarycznie z późniejszych źródeł pisanych jako *via mercatorum* (1198), *via magna* (1273) czy *strata publica* (1282)¹¹⁴.

¹¹³ Szerzej o stanowisku zob. W. Chudziak, P. Błędowski, *Wczesnośredniowieczny zespół osadniczy w Pawłówku – „wrota” do Pomorza Wschodniego*, w: *Pradoliny pomorskich rzek*, s. 315–326.

¹¹⁴ S. Weymann, *Cła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej*, Poznań 1938, s. 98–99; tenże, *Ze studiów*, s. 215–216, 230; K. Ślaski, *Lądowe szlaki*, s. 36–37. Na marginesie wypada przypomnieć sugestie Wadima

O wiele mniej uwagi zwracano na możliwość równoleżnikowego połączenia między Notecią a Brdą: zbliżenie to zostało już przed laty dostrzeżone przez geografów, ale w kontekście współczesnego bydgoskiego węzła komunikacyjnego¹¹⁵; pisał o nim również niegdyś Stanisław Arnold, jednak nie uściślił, czy chodzi o drogę wodną, czy lądową, a co gorsza – nie poparł tej informacji żadnymi dowodami¹¹⁶. Ostatnio opcję wodną odrzucił kategorycznie Marcin Danielewski, twierdząc, że brak jej jakichkolwiek podstaw¹¹⁷. Z kolei archeolodzy zdają się bądź nie dostrzegać problemu¹¹⁸, bądź przyjmować na przykład za naturalny równoleżnikowy napływ arabskich dirhemów drogą wschodnią, czyli wzmiankowanym wyżej szlakiem bużańsko-wiślanym, który w X w. docierał do Wielkopolski poprzez wspomniane zbliżenie rzek; nie poświęcają jednak należytej uwagi aspektowi technicznemu tego zagadnienia¹¹⁹. Ostatnio wysunięto tezę o możliwości komunikacji na linii wschód–zachód, której punkty węzłowe stanowiłyby grody w Bydgoszczy, PawłóWKu i Nakle, a więc rozciągające się w strefie działu wodnego między zlewi-

skiem Wisły i Odry – dwóch najważniejszych rzek Nizy Polskiego¹²⁰. Za wskazówkę może tu poniekąd posłużyć Kanał Bydgoski (o czym wspominał Stanisław Arnold), wybudowany w tzw. martwej dolinie, ciągnącej się od Nakła do Bydgoszczy, i przecinający dział wodny; urządzenia tego rodzaju powstawały zwykle w miejscu dawnych przewłok, o czym decydowały oczywiście uwarunkowania fizjograficzne¹²¹. Poza tym o odkryciu „śladów i reszty odwiecznej Śluzu” podczas prac nad Kanałem Bydgoskim za Fryderyka II donosił Wawrzyniec Surowiecki¹²². Walenty Winid odnotował natomiast, że w 1827 r., podczas budowy szosy Bydgoszcz–Nakło znaleziono kotwicę, a w 1840 r., w trakcie prac przy kanale koło Łochowa (wsi położonej w niewielkiej odległości na południe od PawłóWka) „wydobyto część większego statku”. Autor ten podaje jeszcze jedną interesującą wiadomość, że „jeszcze w czasach historycznych stosowano przewłokę łądzi między Brdą i Notecią”, nie opatruje jej jednak pełnym przypisem¹²³. Trudno obecnie ocenić wartość owych „rewelacji”: nie wiadomo, czy właściwie rozpoznano ujawnione przedmioty, ani tym bardziej, do jakiego okresu dziejów należałoby je odnieść; kwestia ta powinna zostać spraw-

¹¹⁵ Żuczkiewicz, który podaje toponimy pokrewne do *волок* (*Накло, Конотон*), przy czym podkreśla, że są one znane przede wszystkim z obszarów Polski (*Накло, Конотон*). В.А. Жукович, *Топонимические свидетельства*, s. 55; tenże, *Дороги*, s. 11. Nazwa *Конотон* występuje wprawdzie w pobliżu Nakła nad Notecią, ale polscy językoznawcy nie wiążą jej znaczenia ani z przewłokami, ani z pobieraniem opłat za ich użytkowanie. Por. Z. Zierhoffer, *Конотон*, hasło w: *Nazwy miejscowe Polski*, t. 5, red. K. Rymut, U. Bijak, Kraków 2003, s. 111. Zob. też omówienia hasel *Накто* w: *Nazwy miejscowe Polski*, t. 7, red. K. Rymut, Kraków 2007, s. 338–339.

¹¹⁶ B. Krygowski, *Głos w dyskusji*, w: *Węzeł bydgoski: powiązania gospodarcze i komunikacyjne m. Bydgoszczy z Wielkim Pomorzem. Referaty, dyskusja i rezolucje konferencji naukowej Instytutu Bałtyckiego w Bydgoszczy 13–14 VI 1947*, red. J. Borowik, Gdańsk 1948, s. 92; K. Dziewoński, *Głos w dyskusji*, w: *Węzeł bydgoski*, s. 92.

¹¹⁷ S. Arnold, *Geografia historyczna Polski*, Warszawa 1951, s. 86.

¹¹⁸ M. Danielewski, *Korabniki, Niewody i Rybitwy*, s. 36, przyp. 8.

¹¹⁹ J. Woźny, *Zabytki archeologiczne w otoczeniu drogi wodnej Wisła–Odra*, w: *Zasoby przyrodnicze i kulturowe drogi wodnej Odra–Wisła*, t. 2, red. D. Szumińska, Bydgoszcz 2008, s. 60–66; J. Żychlińska, *Rola i znaczenie Kanału Bydgoskiego z perspektywy archeologicznej*, w: *Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2014, s. 9–17.

¹²⁰ W. Losiński, *W sprawie „wschodniej drogi” dopływu monet arabskich do Wielkopolski w X wieku*, w: *Moneta mediaevalis. Studia numizmatyczne i historyczne ofiarowane Profesorowi Stanisławowi Suchodolskiemu w 65. rocznicę urodzin*, red. R. Kiersnowski, Warszawa 2002, s. 185–192.

¹²¹ W. Chudziak, E. Siemianowska, *Z badań nad systemem komunikacji we wczesnym średniowieczu*, w: *Pradoliny pomorskich rzek. Kontakty kulturowe i handlowe społeczeństw w pradziejach i wczesnym średniowieczu*, red. M. Fudziński, W. Świętosławski, W. Chudziak, Gdańsk 2017, s. 293–300.

¹²² W miejscu dawnych przewłok powstały m.in.: Kanał Panamski, Kanał Koryncki, Kanał Sueski, ale także Kanał Dniepr–Bug (dawny szlak dniepro-bużańsko-wiślany) czy prawdopodobnie Kanał Ogińskiego, łączący Dniepr i Niemen przez Jasioldę i Szczarę, R.J. Kerner, *The Urge*, s. 127, przyp. 62–63.

¹²³ W. Surowiecki, *O rzekach y splayach Kraiów Xięstwa Warszawskiego*, Warszawa 1811, s. 121. Również Władysław Kowalenko donosi, że podczas budowy kanału łączącego Gopło z Wartą w latach 1938–1939 natrafiono na pozostałości „jakiegoś starego kanału” lub przystani, do 5–8 m szerokości, ubezpieczonego z każdej strony swego koryta rzędem grubych sosnowych i dębowych pali. W. Kowalenko, *Przewłoka*, s. 58, przyp. 29. Na informację tę zwrócił też uwagę Robert Domżał: R. Domżał, *Portages*, s. 72.

¹²⁴ W. Winid, *Kanał Bydgoski*, Warszawa 1928, s. 40. Pisząc o przewoście, jako źródło informacji przywołuje on jedynie „Słownik Geograficzny”. Oczywiście można się domyślić, iż chodzi o wydawany w latach 1880–1902 *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, ale przeszukiwanie go przez autorkę okazało się bezowocne.

dzona podczas poszukiwań archiwalnych. Wyniki badań palinologicznych, do których ze stanowiska w Pawłótku pobrano osady biogeniczne, wskazują na wysoki poziom wód powierzchniowych w drugiej połowie XI w., co tłumaczyłoby istnienie przystani przy grodzie¹²⁴ i wskazywałoby na możliwość istnienia w tym czasie wodnego połączenia między Brdą i Notecią.

Dwa z przywołanych stanowisk, a mianowicie wyspa w Żółtych oraz grodzisko w Pawłótku, zostały określone przez ich badaczy jako bramy/wrota do Pomorza, zgodnie z teorią ośrodków bramnych (*gateway cities*), o istocie których przesądzało nie tylko peryferyjne położenie względem danego terytorium, ale i doniosłe znaczenie powiązań dalekosiężnych, przy jednoczesnym funkcjonowaniu lokalnych. Miasta-wrota stanowią wejście do jakiegoś regionu i wyjście z niego, rozwijając się w strefie kontaktowej pomiędzy dwoma homogenicznie różnymi obszarami (o innej intensywności lub typach produkcji), służąc *eo ipso* jako zwornik różnych stref gospodarczych, geograficznych czy politycznych¹²⁵. Silnie uwypuklony aspekt komunikacyjny wiąże teorię ośrodków bramnych z uprzednio cytowanymi ustaleniami Charlesa H. Cooleya i zaproponowaną przez niego teorią przerwy w transporcie. Co ważne, stanowi ona tym samym odpowiedź na zarzuty Andrew Sherratta, który

brak zainteresowania przewłokami wśród archeologów należących do nurtu Nowej Archeologii wiązał przyjęciem przez nich też propagowanych przez przedstawicieli Nowej Geografii, opartych z kolei na teorii Waltera Christallera, której główny filar – przestrzeń izotropową, a więc jednolitą pod każdym względem – Andrew Sherratt uznał za mityczny¹²⁶.

Prezentowany artykuł nie miał na celu wyczerpania skomplikowanej, jak widać, problematyki przewłok, a jedynie zwrócenie uwagi na tak niedoceniane na ogół zagadnienie. Ubóstwo źródeł pisanych oraz toponimów nie powinno eliminować tego typu urządzeń ze świadomości badaczy, tym bardziej że analogie pokazują, iż odciskały one swe piętno na osadnictwie. Wykluczyć przewłoki powinny jedynie studia osadnicze oparte przede wszystkim o źródła archeologiczne i uwarunkowania przyrodnicze, ale przy uwzględnieniu kontekstu społecznego, gospodarczego, politycznego i technicznego. Te „proste, ale skuteczne” urządzenia nie musiały stanowić głównego czynnika sprawczego rozpatrywanych zjawisk (jak w koncepcji Roberta J. Kenera), ale być jednym z kilku, co nie znaczy, że nie warto brać ich pod uwagę. ■

¹²⁴ W. Chudziak, P. Błędowski, *Wczesnośredniowieczny zespól*, s. 324.

¹²⁵ E. Siemianowska, *O zastosoowaniu*, s. 35–39 (tu też więcej literatury).

¹²⁶ A. Sherratt, *Portages: A Simple but Powerful Idea in Understanding*, s. 1. Nie do końca wypada się zgodzić z tak krytycznym stanowiskiem Andrew Sherratta, które udowadnia, że z teorią Waltera Christallera zapoznał się on pobieżnie. Przestrzeń izotropowa faktycznie nie przewiduje istnienia przewłok, ale autor teorii wykorzystał ją jedynie jako czynnik modelujący, co sprawia, że nie należy koncentrować się na mechanicznym dopasowaniu badanych zjawisk do tego schematu przestrzennego. Ponadto – co ważne dla rozpatrywanego tu zagadnienia – wyróżnił on grupę osiedli związanych z lokalnym zatrudnieniem mieszkańców utrzymujących się ze wspólnego zawodu, do której zaliczył miejscowości obsługujące mosty, brody, przełęcze czy też porty. Ponadto Christaller nosił się z zamiarem opracowania teorii ośrodków peryferyjnych, a więc uzupełniającej teorii ośrodków centralnych. Szerzej zob. E. Siemianowska, *O zastosoowaniu*, s. 28–35.

Bibliografia

Źródła drukowane

- Die Chronik Wigands von Marburg*, Hrsg. T. Hirsch, w: *Scriptores Rerum Prussicarum: die Geschichtsquellen der preussischen Vorzeit bis zum Untergange der Ordensherrschaft*, T. 2, Hrsg. T. Hirsch, M. Töppen, E. Strehlike, Leipzig 1863, s. 429–662.
- Konstantyn Porfirogeneta, *O rządzeniu państwem*, w: *Testimonia najdawniejszych dziejów Słowian. Seria grecka*, z. 2, *Pisarze z V–X wieku*, wyd. A. Brzostkowska, W. Swoboda, Wrocław 1989, s. 297–325.
- Lustracje królewskiej ziemi ruskich Wołynia, Podola i Ukrainy z pierwszjej połowy XVII wieku*, wyd. A. Jabłonowski, Warszawa 1877 (Źródła Dziejowe, 5).
- Powieść minionych lat. Najstarsza kronika kijowska*, przekład i oprac. F. Stelicki, Wodzisław Śląski 2014.
- Повесть временных лет*, перевод Д.С. Лихачёв, Б.А. Романов, ч. 1, Москва–Ленинград 1950.
- Русско-ливонские акты / Russisch-livländische Urkunden*, собр. К.Э. Напиерский, Санкт-Петербург 1868.
- Смоленские грамоты XIII–XIV вв.*, подг. Т.А. Сумников, В.В. Лопатин, Москва 1963.
- Arnold S., *Geografia historyczna Polski*, Warszawa 1951.
- Baranowski T., *Komunikacyjna rola Prosną we wczesnym średniowieczu*, w: *O rzecze i wodzie w życiu codziennym człowieka średniowiecza*, red. S. Możdziej, K. Chrzan, Wrocław 2015 (Spotkania Bytomskie, 8), s. 77–92.
- Berezowski S., *Zarys geografii komunikacji*, Warszawa 1979.
- Bieniak J., *Wielkopolska, Kujawy, ziemie łączycyka i siedzka wobec problemu zjednoczenia państwowego w latach 1300–1306*, Wodzisław Śląski 2011.
- Bogucki M., *Główne etapy upiężnienia ryneków na ziemiach polskich we wczesnym średniowieczu*, w: *Upiężnienie – kiedy moneta staje się pieniądzem. XIV Ogólnopolska Sesja Numizmatyczna*, red. B. Paszkiewicz, Nowa Sól 2011, s. 69–90.
- Borek H., *Nazwy miejscowe jako źródło historyczno-osadnicze*, w: *Badania z dziejów osadnictwa i toponii*, red. J. Janczak, T. Ładogórski, Wrocław i in. 1978, s. 37–53.
- Brandt K., *Portage at the Base of Jutland During the Viking Period in the Middle Ages*, w: *The Significance of Portages. Proceedings of the First International Conference on the Significance of Portages, 29th Sept–2nd Oct 2004, in Lyngdal, Vest-Agder, Norway, Arranged by the County Municipality of Vest-Agder, Kristiansand*, ed. Ch. Westerdahl, Oxford 2006 (BAR International Series, 1499), s. 53–63.
- Chubur A. i in., *Osteological Remains from the Feudal Castle Przewłoka (13–14th Centuries AD, Poland)*, „Journal of Archaeological Science: Reports”, 9, 2016, s. 646–653.
- Chudziak W., *Człowiek i środowisko w okresie wczesnohistorycznym na Niżu Polskim – uwagi z perspektywy studiów osadniczych*, w: *Studia interdyscyplinarne nad środowiskiem i kulturą w Polsce*, red. M. Makohonienko, D. Makowiecki, Z. Kurnatowska, Poznań 2007 (Środowisko – Człowiek – Cywilizacja, 1), s. 35–42.
- Chudziak W., Błędowski P., *Wczesnośredniowieczny zespół osadniczy w Pawłowku – „wrota” do Pomorza Wschodniego*, w: *Pradoliny pomorskich rzek. Kontakty kulturowe i handlowe społeczeństw w pradziejach i wczesnym średniowieczu*, red. M. Fudziński, W. Świętosławski, W. Chudziak, Gdańsk 2017, s. 315–326.
- Chudziak W. i in., *Domniemana karczma z wczesnośredniowiecznego zespołu osadniczego w Kaldusie na Pomorzu Nadwiślańskim*, „Przegląd Archeologiczny”, 64, 2016, s. 133–172.
- Chudziak W., Kaźmierczak R., Niegowski J., *Próba reinterpretacji zabudowy wyspy w Parsęcku na Pomorzu Środkowym*, „Przegląd Archeologiczny”, 55, 2007, s. 145–169.
- Chudziak W., Siemianowska E., *Problem przyłączenia Pomorza Środkowego do państwa Piastów. Głos archeologa*, w: *Tradycje i nowoczesność. Początki państwa polskiego na tle środkowoeuropejskim w badaniach interdyscyplinarnych*, red. H. Kóćka-Krenz, M. Matla, M. Danielewski, Poznań 2016, s. 187–206.
- Chudziak W., Siemianowska E., *Z badań nad systemem komunikacji we wczesnym średniowieczu*, w: *Pradoliny pomorskich rzek. Kontakty kulturowe i handlowe społeczeństw w pradziejach i wczesnym średniowieczu*, red. M. Fudziński, W. Świętosławski, W. Chudziak, Gdańsk 2017, s. 293–300.
- Cofta-Broniewska A., Koško A., *Kujawy w pradziejach i starożytności*, Inowrocław–Poznań 2002.

- Cooley Ch.H., *The Theory of Transportation*, „Publications of the American Economic Association”, 9, 1894, s. 13–148.
- Cyngot D., *Komory celne we wczesnym średniowieczu. Możliwość identyfikacji archeologicznej na przykładzie szlaku bużańskiego-wiślanego*, w: *Meetings at the Borders. Studies Dedicated to Professor Władysław Duczek*, ed. J. Popielska-Grzybowska, J. Iwaszczyk przy współpracy B. Józefów-Czerwińskiej, Pułtusk 2016, s. 67–78.
- Danielewski M., *Korabniki, Niewody i Rybitwy z terenu Kujaw jako osady służebne związane z książęcym regale wodnym*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych”, 71, 2011, s. 33–53.
- Dąbkowski P., *Przewóz wodny. Studium z historii prawa polskiego*, Kraków 1914 (Rozprawy Akademii Umiejętności. Wydział Historyczno-Filozoficzny. Sekcja 2, 32), s. 196–301.
- Dembińska M., *Obsługa ruchu i sieć drożna*, w: *Historia kultury materialnej Polski w zarysie*, t. 1: *Od VII do XII wieku*, red. M. Dembińska, Z. Podwińska, Wrocław i in. 1978, s. 240–251.
- Denecke D., *Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege*, w: *Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts-, und Kirchengeschichte*, Hrsg. H. Jankhun, R. Wenskus, Singaringen 1979, s. 433–483.
- Dołęga-Chodakowski Z., *Drogi komunikacyjne w starożytnej Rosji*, „Biblioteka Zakładu im. Ossolińskich”, 7, 1843, s. 124–138.
- Dołęga-Chodakowski Z., *Drogi komunikacyjne w starożytnej Rosji*, „Biblioteka Zakładu im. Ossolińskich”, 8, 1843, s. 75–102.
- Domżał R., *Portages at the Coast of Poland in Medieval Times*, w: *The Significance of Portages. Proceedings of the First International Conference on the Significance of Portages, 29th Sept–2nd Oct 2004, in Lyngdal, Vest-Agder, Norway, Arranged by the County Municipality of Vest-Agder, Kristiansand*, ed. Ch. Westerdahl, Oxford 2006 (BAR International Series, 1499), s. 69–75.
- Duczek W., *Ruś wikingów. Historia obecności Skandynawów we wczesnośredniowiecznej Europie Wschodniej*, Warszawa 2006.
- Dunin-Wąsowicz T., *Zmiany w topografii osadnictwa wielkich dolin na Niżu Środkowoeuropejskim w XIII wieku*, Wrocław i in. 1974.
- Dziewoński K., *Głos w dyskusji*, w: *Węzeł bydgoski: powiązania gospodarcze i komunikacyjne m. Bydgoszczy z Wielkim Pomorzem. Referaty, dyskusja i rezolucje konferencji naukowej Instytutu Bałtyckiego w Bydgoszczy 13–14 VI 1947*, red. J. Borowik, Gdańsk 1948, s. 92.
- Edberg R., *Experimental „Viking Voyages” on Eastern European Rivers 1983–2006*, „Situne Dei”, 2009, s. 35–46.
- Goćkowski A., *Przyrodnicze uwarunkowania rozmieszczenia, zaludnienia i osadnictwa – koncepcje i metody badawcze*, „Prace i Studia Geograficzne”, 44, 2010, s. 79–96.
- Górski K., *Okruchy kruszwickie*, w: *Kultura średniowieczna i staropolska. Studia ofiarowane Aleksandrowi Gięsztorowi w pięćdziesięciolecie pracy naukowej*, red. D. Gawinowa i in., Warszawa 1991, s. 403–408.
- Hilberg V., *Hedeby in Wulfstan's days: A Danish Emporium of the Viking Age between East and West*, w: *Wulfstan's Voyage. The Baltic Sea Region in the Early Viking Age as Seen from Shipboard*, ed. A. Englert, A. Trakadas, Roskilde 2009 (Maritime Culture of the North, 2), s. 79–113.
- Höckmann O., *The Diolkos Trackway near Corinth, Greece*, w: *The Significance of Portages. Proceedings of the First International Conference on the Significance of Portages, 29th Sept–2nd Oct 2004, in Lyngdal, Vest-Agder, Norway, Arranged by the County Municipality of Vest-Agder, Kristiansand*, ed. Ch. Westerdahl, Oxford 2006 (BAR International Series, 1499), s. 257–258.
- Hulbert A.B., *Portage Paths. The Keys of the Continent*, Cleveland 1903 (Historic Highways of America, 7). *The Island in Żółte on Lake Żarańskie. Early Medieval Gateway into West Pomerania*, red. W. Chudziak, R. Kaźmierczak, Toruń 2014.
- Karczewski D., *Stan badań i zasób źródłowy do dziejów Kruszwicy i Kujaw Nadgoplańskich (IX w.–koniec XVIII w.)*, w: *Z dziejów pogranicza kujawsko-wielkopolskiego. Zbiór studiów*, t. 3, red. D. Karczewski, M. Wilczek-Karczewska, Strzelno–Kruszwica 2015, s. 9–26.
- Kerner R.J., *The Urge to the Sea. The Course of Russian History: The Role of Rivers, Portages, Ostrogs, Monasteries, and Furs*, Berkeley 1942.
- Kiersnowscy T. i R., *Wczesnośredniowieczne skarby srebrne z Pomorza. Materiały*, w: *Polskie Skarby Wczesnośredniowieczne*, t. 2, Warszawa–Wrocław 1959.
- Klimek R., *Misja św. Brunona z Kwerfurtu na tle wczesnośredniowiecznych szlaków komunikacyjnych*, w: *Święty Brunon: patron lokalny czy symbol jedności Europy i powszechności Kościoła*, red. A. Kopiczko, Olsztyn 2009, s. 109–136.
- Kordowski J., *Geomorphological Setting*, w: *The Island in Żółte on Lake Żarańskie. Early Medieval Gateway into West Pomerania*, red. W. Chudziak, R. Kaźmierczak, Toruń 2014, s. 27–40.
- Kowalczyk E., *Powracający temat: przewłoka*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, 43 (4), 1995, s. 491–510.
- Kowalczyk-Heyman E., *Dzieje granicy mazowiecko-krzyżackiej (między Pisą a Biebrzą)*, Warszawa 2013, s. 93–94.
- Kowalenko W., *Przewłoka na szlaku żegludowym Warta–Gopło–Wiśła*, „Przegląd Zachodni”, 8 (5–6), 1952, s. 46–100.

- Krygowski B., *Głos w dyskusji*, w: *Węzeł bydgoski: powiązania gospodarcze i komunikacyjne m. Bydgoszczy z Wielkim Pomorzem. Referaty, dyskusja i rezolucje konferencji naukowej Instytutu Bałtyckiego w Bydgoszczy 13–14 VI 1947*, red. J. Borowik, Gdańsk 1948, s. 92.
- Krzyszowski A., Krause E., *Odważnik i ozdoby okucie z wczesnośredniowiecznej osady z końca XI – I. połowy XIII wieku ze stanowiska 7/1 w Turowie, gm. Szczecinek, w województwie koszalińskim*, w: *Kraje słowiańskie w wiekach średnich. Profanum i sacrum*, red. H. Kóćka-Krenz, W. Łosiński, Poznań 1998, s. 292–303.
- Krzyżanowski W., *Zagadnienia teoretyczno-ekonomiczne geografii transportu*, „Przegląd Geograficzny”, 29, 1957, s. 287–315.
- Kubiak W., *Skarb monet kufickich z Antopola na Polesiu a szlak wodny prypecko-bużański*, „Vznik a počátky Slovanů”, 2, 1958, s. 225–232.
- Kubiak-Wójcicka K., Solarczyk A., *Lake Zaraniskie – Hydrographic and Hydrological Conditions*, w: *The Island in Żółte on Lake Zaraniskie. Early Medieval Gateway into West Pomerania*, red. W. Chudziak, R. Kaźmierczak, Toruń 2014, s. 40–48.
- Kuciński K., *Geografia ekonomiczna. Zarys teoretyczny*, Warszawa 1994.
- Kurnatowscy Z. i S., *Problematyka kształtowania się osiedli wczesnomiejskich w Wielkopolsce*, w: *Studia z dziejów i kultury zachodniej Słowiańszczyzny: materiały z sesji poświęconej pamięci profesora dra Wojciecha Kóćki*, red. J. Żak, J. Ostoja-Zagórski, Poznań 1983, s. 89–104.
- Kurnatowscy Z. i S., *Rola szlaków komunikacyjnych w wykreowaniu i dalszym rozwoju wczesnopanstwowych ośrodków stołecznych*, w: *Instantia est mater doctrinae. Księga jubileuszowa prof. dr. hab. Władysława Filipowiaka*, red. E. Wilgocki i in., Szczecin 2001, s. 93–100.
- Kurnatowscy Z. i S., *Znaczenie komunikacji wodnej dla społeczeństw pradziejowych i wczesnośredniowiecznych w Polsce*, w: *Słowiańszczyzna w Europie*, t. 1: *Plemiona i wczesne państwa*, red. Z. Kurnatowska, Wrocław 1996, s. 117–123.
- Kurnatowski S., *Interdyscyplinarność w badaniach przestrzeni dorzecza. Część pierwsza. Przemiany i wzajemne oddziaływania środowisk – przyrodniczego i kulturowego*, „Rzeki. Kultura – Cywilizacja – Historia”, 4, 1995, s. 33–54.
- Kurnatowski S., *Osadnictwo i jego rola w kształtowaniu krajobrazu*, „Folia Quaternalia”, 29, 1968, s. 183–197.
- Larsson G., *An Ethnoarchaeological Approach to the Problem of Portages, w: The Significance of Portages. Proceedings of the First International Conference on the Significance of Portages, 29th Sept–2nd Oct 2004, in Lyngdal, Vest-Agder, Norway, Arranged by the County Municipality of Vest-Agder, Kristiansand*, ed. Ch. Westerdahl, Oxford 2006 (BAR International Series, 1499), s. 151–168.
- Leciejewicz L., *Przewłoka*, hasło w: *Mały słownik kultury dawnych Słowian*, red. L. Leciejewicz, Warszawa 1990, s. 317.
- Lewis M.J.T., *Railways in the Greek and Roman World*, w: *Early Railways. A Selection of Papers from the First International Early Railways Conference*, ed. A. Guy, J. Rees, London 2001, s. 8–19.
- Lopez R.S., *The Evolution of Land Transport in the Middle Ages*, „Past and Present”, 9, 1956, s. 17–29.
- Łosiński W., *W sprawie „wschodniej drogi” dopływu monet arabskich do Wielkopolski w X wieku*, w: *Moneta mediaevalis. Studia numizmatyczne i historyczne ofiarowane Profesorowi Stanisławowi Suchbodolskiemu w 65. rocznicę urodzin*, red. R. Kiersnowski, Warszawa 2002, s. 185–192.
- Łuczynski E., *Staropolskie słownictwo związane z żegluga. XV i XVI wiek*, Gdańsk 1986.
- Magnus O., *Historia de gentibus septentrionalis*, Romae 1555.
- Makarov N.A., *Portages of the Russian North: Historical Geography and Archaeology*, „Fennoscandia archaeologica”, 11, 1994, s. 13–27.
- Makohonienko M., *Przyrodnicze aspekty pradziejowych i wczesnohistorycznych szlaków tranzytowych bałtycko-ponyjskiej przestrzeni kulturowej*, w: *Między Bałtykiem a Morzem Czarnym. Szlaki między morza IV–I tys. przed Chr.*, red. M. Ignaczak, A. Koško, M. Szmyt, Poznań 2011 (Archaeologia Bimaris. Dyskusje, 4), s. 21–60.
- Makula-Kosek W., *Dragacz*, hasło w: *Nazwy miejscowe Polski: historia, pochodzenie, zmiany*, t. 2, red. K. Rymut, Kraków 1997, s. 415.
- Mączak A., Samsonowicz H., *Z zagadnień genezy rymku europejskiego: strefa bałtycka*, „Przegląd Historyczny”, 55 (2), 1964, s. 198–222.
- Między Bałtykiem a Morzem Czarnym. Szlaki między morza IV–I tys. przed Chr.*, red. M. Ignaczak, A. Koško, M. Szmyt, Poznań 2011 (Archaeologia Bimaris. Dyskusje, 4).
- Nazwy miejscowe Polski: historia, pochodzenie, zmiany*, t. 7, red. K. Rymut, Kraków 2007.
- Nosov E., *The Rivers Systems of Eastern Europe and Their Role in Formation of Towns and the Russian State*, w: *Early Medieval Towns in the Western Mediterranean*, red. G.P. Brogiolo, Mantua 1996, s. 175–179.
- Nyman E., *Words for ‘Portage’ in the Scandinavian Languages, and Place-names Indicating Old Portages*, w: *The Significance of Portages. Proceedings of the First International Conference on the Significance of Portages, 29th Sept–2nd Oct 2004, in Lyngdal, Vest-Agder, Norway, Arranged by the County Mu-*

- nicipality of Vest-Agder, Kristiansand, ed. Ch. Westerdahl, Oxford 2006 (BAR International Series, 1499), s. 169–173.
- Nymoen P., *Boats for Rivers and Mountains: Sources for New Narratives about River Travel?*, „The International Journal of Nautical Archaeology”, 37 (1), 2008, s. 3–16.
- Piętkowski P., *Rzeki pomorskie w świetle źródeł historycznych i archeologicznych do końca XII wieku*, Wrocław 2017.
- Potrykowski M., Taylor Z., *Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych*, Warszawa 1982.
- Rączkowski W., *Kwestia identyfikacji przeszłych szlaków tranzytowych metodami teledetekcyjnymi*, w: *Między Bałtykiem a Morzem Czarnym. Szlaki między morza IV–I tys. przed Chr.*, red. M. Ignaczak, A. Koško, M. Szymt, Poznań 2011 (Archaeologia Bimariss, Dyskusje, 4), s. 61–69.
- Sherratt A., *Portages. A Simple but Powerful Idea in Economic History*, „ArchAtlas”, 2005 (<http://www.archatlas.org/Portages/Portages.php>, dostęp: 5 maja 2017).
- Sherratt A., *Portages: A Simple but Powerful Idea in Understanding Human History*, w: *The Significance of Portages. Proceedings of the First International Conference on the Significance of Portages, 29th Sept–2nd Oct 2004, in Lyngdal, Vest-Agder, Norway, Arranged by the County Municipality of Vest-Agder, Kristiansand*, ed. Ch. Westerdahl, Oxford 2006 (BAR International Series, 1499), s. 1–13.
- Siemianowska E., *W sprawie metody badań wczesnośredniowiecznych szlaków dalekosiężnych*, „Acta Universitatis Nicolai Copernici. Archeologia”, 33, 2013, s. 91–110.
- Siemianowska E., *O zastosowaniu niektórych modeli teoretycznych w badaniach nad ośrodkami miejskimi w średniowieczu*, „Archaeologia Historica Polona”, 22, 2014, s. 27–54.
- The Significance of Portages. Proceedings of the First International Conference on the Significance of Portages, 29th Sept–2nd Oct 2004, in Lyngdal, Vest-Agder, Norway, Arranged by the County Municipality of Vest-Agder, Kristiansand*, ed. Ch. Westerdahl, Oxford 2006 (BAR International Series, 1499).
- Skoczylas J., *Wykorzystywanie dróg wodnych w średniowieczu w Wielkopolsce, ze szczególnym uwzględnieniem Warty w rejonie Poznania*, w: *Wody powierzchniowe Poznania: problemy wodne obszarów miejskich*, konferencja naukowa, Poznań, 6 listopada 1995, t. 1, red. A. Kaniecki, J. Rotnicka, Poznań 1995, s. 42–46.
- Skrzyńska-Jankowska K., *Early Medieval Portages on the Trade Route between the Baltic and Black Sea: A Case Study from the Polish-Rus' Borderland*, w: *The Significance of Portages. Proceedings of the First International Conference on the Significance of Portages, 29th Sept–2nd Oct 2004, in Lyngdal, Vest-Agder, Norway, Arranged by the County Municipality of Vest-Agder, Kristiansand*, ed. Ch. Westerdahl, Oxford 2006 (BAR International Series, 1499), s. 199–207.
- Skrzyńska-Jankowska K., *Wczesnośredniowieczne pogranicze polsko-ruskie w dorzeczu środkowego Bugu – główne problemy badawcze*, w: *Stan badań archeologicznych na pograniczu polsko-białoruskim od wczesnego średniowiecza po czasy nowożytne*, red. H. Karwowska, A. Andrzejewski, Białystok 2006, s. 51–62.
- Sognnes K., *The Myth of Portages: On Ancient Portaging at the Trøndelag Coast, Norway*, w: *The Significance of Portages. Proceedings of the First International Conference on the Significance of Portages, 29th Sept–2nd Oct 2004, in Lyngdal, Vest-Agder, Norway, Arranged by the County Municipality of Vest-Agder, Kristiansand*, ed. Ch. Westerdahl, Oxford 2006 (BAR International Series, 1499), s. 209–215.
- Stawicki M., *Szlak bursztynowy i Askaukalis na terenie dzisiejszego Inowrocławia – próba odmitologizowania miejskiej legendy*, „Ziemia Kujawska”, 24, 2015, s. 115–122.
- Surowiecki W., *O rzekach y spławach Kraiów Xięstwa Warszawskiego*, Warszawa 1811.
- Szymański W., *Kontakty handlowe Wielkopolski w IX–XI wieku*, Poznań 1958.
- Ślaski K., *Łądowe szlaki handlowe Pomorza w XI–XIII wieku*, „Zapiski Historyczne”, 34 (3), 1969, s. 28–34.
- Tarski I., *Koordynacja transportu*, Warszawa 1968.
- Tymieniecki K., *Ziemie polskie w starożytności. Ludy i kultury najdawniejsze*, Poznań 1951.
- Tyszkiewicz J., *Geografia historyczna. Zarys problematyki*, Warszawa 2014.
- Wąsowiczówna T., *W sprawie metody badań przebiegu wczesnośredniowiecznych dróg lądowych Polski*, „Przegląd Zachodni”, 9 (9–10), s. 310–320.
- Westerdahl Ch., *Amphibian Transport Systems in Northern Europe. A Survey of Medieval Pattern of Life*, „Fennoscandia archaeologica”, 13, 1996, s. 69–82.
- Westerdahl Ch., *Boats, Portages and Texts. Comments on Society and Water Transport in Inland Russia during the Viking Age*, „Årbok Norsk Maritimt Museum”, 14, 2015, s. 71–109.
- Westerdahl Ch., *On the Significance of Portages. A Survey of a New Research Theme*, w: *The Significance of Portages. Proceedings of the First International Conference on the Significance of Portages, 29th Sept–2nd Oct 2004, in Lyngdal, Vest-Agder, Norway, Arranged by the County Municipality of Vest-Agder, Kristiansand*, ed. Ch. Westerdahl, Oxford 2006 (BAR International Series, 1499), s. 209–215.

- ed. Ch. Westerdahl, Oxford 2006 (BAR International Series, 1499), s. 15–51.
- Westerdahl Ch., *The Relationship Between Land Routes and Sea Routes in the Past – Some Reflections*, „Deutsches Schiffahrtsarchiv”, 29, 2006, s. 59–114.
- Westerdahl Ch., *Transport Zones in Wulfstan's Days*, w: *Wulfstan's Voyage. The Baltic Sea Region in the Early Viking Age as Seen from Shipboard*, ed. A. Englert, A. Trakadas, Roskilde 2009 (Maritime Culture of the North, 2), s. 206–219.
- Weymann S., *Clia i drogi handlowe w Polsce piastowskiej*, Poznań 1938.
- Weymann S., *Ze studiów nad zagadnieniem dróg w Wielkopolsce od X do XVIII wieku*, „Przegląd Zachodni”, 9 (6–8), 1953, s. 194–253.
- Wędzki A., *Przewłoka*, hasło w: *Słownik starożytności słowiańskich: encyklopedyczny zarys kultury Słowian od czasów najdawniejszych*, t. 4, cz. 1, red. G. Labuda, Z. Stieber, Warszawa 1970, s. 390.
- Wędzki A., *Przewłoka*, hasło w: *Wczesna Słowiańszczyzna: przewodnik po dziejach i literaturze przedmiotu*, t. 1: A–Z, red. A. Wędzki, Warszawa 2008, s. 493.
- Wielgosz Z., *Pogranicze wielkopolsko-pomorskie we wczesnym średniowieczu*, w: *Pradolina Noteci na tle pradziejowych i wczesnośredniowiecznych szlaków handlowych*, red. H. Machajewski, J. Rola, Poznań 2006, s. 307–327.
- Wielowiejski J., *Główny szlak bursztynowy w czasach Cesarstwa Rzymskiego*, Wrocław in. 1980.
- Winid W., *Kanał Bydgoski*, Warszawa 1928.
- Wołowik B., *Tropem przewłoki w polskiej toponimii*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Opolskiego. Językoznawstwo”, 17, 1998, s. 151–154.
- Woźny J., *Pogranicze kujawsko-wielkopolskie w starożytności: szlaki, przejścia i przewłoki*, w: *Studia z dziejów pogranicza kujawsko-wielkopolskiego*, t. 1, red. A. Mietz, P. Szczepankiewicz, Bydgoszcz–Wierzbinek 2011, s. 7–15.
- Woźny J., *Zabytki archeologiczne w otoczeniu drogi wodnej Wisła–Odra*, w: *Zasoby przyrodnicze i kulturowe drogi wodnej Odra–Wisła*, t. 2, red. D. Szumińska, Bydgoszcz 2008, s. 60–66.
- Wróblewski W., Nowakiewicz T., Bogucki M., *Terra desolata. Wczesnośredniowieczna Galindia w świetle badań mikroregionu Jeziona Salet*, w: *Studia Galindzkie*, t. 1, red. W. Wróblewski, Warszawa 2003, s. 157–180.
- Wyrwa A.M., *Czynniki związane z procesem formowania się grodów limesu nadnoteckiego we wczesnym średniowieczu. Stan i perspektywy badań*, w: *Pradolina Noteci na tle pradziejowych i wczesnośredniowiecznych szlaków handlowych*, red. H. Machajewski, J. Rola, Poznań 2006, s. 281–305.
- Zierhoffer Z., *Konotop*, hasło w: *Nazwy miejscowe Polski: historia, pochodzenie, zmiany*, t. 5, red. K. Rytm, U. Bijak, Kraków 2003, s. 111.
- Żychlińska J., *Rola i znaczenie Kanału Bydgoskiego z perspektywy archeologicznej*, w: *Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2014, s. 9–17.
- Алексеев Л.В., „Оковский лес” Повести временных лет, w: *Культура средневековой Руси. Посвящается 70-летию М.К. Каргера*, ред. А.Н. Кирпичников, П.А. Раппорорт, Ленинград 1974, s. 1–11.
- Анциферова А.И., *Реконструкция средневекового пути „Кенский волок” и водно-волокового судна „берестяной каюк”*, w: *Кенозерские чтения – 2011. Человек и среда: гармония и противоречия. Сборник материалов V Всероссийской научно-практической конференции*, ред. Е.Ф. Шатковская, Архангельск 2012, s. 20–30.
- Афанасев А.П., *Исторические, географические и топонимические аспекты изучения древних водно-волоковых путей*, w: *Топонимика на службе географии*, Москва 1979 (Вопросы географии, 110), s. 56–63.
- Едовин А.Г., *Кенский волок – история и археология*, w: *Кенозерские чтения – 2011. Человек и среда: гармония и противоречия. Сборник материалов V Всероссийской научно-практической конференции*, ред. Е.Ф. Шатковская, Архангельск 2012, s. 80–90.
- Еремеев И.И., *Волок „с верха Днепра до Ловати” и варяги*, „Археологические вести”, 12, 2005, s. 98–122.
- Жучкевич В.А., *Топонимические свидетельства древних волоков на водоразделах Днепра и рек бассейна Балтийского моря*, w: *Топонимика на службе географии*, Москва 1979 (Вопросы географии, 110), s. 50–56.
- Жучкевич В.А., *Дороги и водные пути Белоруссии*, Минск 1977.
- Зелюткина Л.О., *Эволюция и природопользование водно-волоковых путей на земле Вологодской*, „Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 7: Геология. География”, (4), 2006, s. 71–79.
- Иванов Ф.Н., *Значение топонимии при изучении древних водных путей верхней Волги*, w: *Географические названия*, Москва 1962 (Вопросы географии, 58), s. 100–108.
- Левко О.Н., *Витебское Подвинье в процессе формирования и функционирования пути „из Варяг в Греки”*, w: *Беларускае Падзвінне: вопыт, метадыка і вынікі плявых і міждысцыплінарных даследаванняў: зборнік навуковых артыкулаў III міжнароднай навуковай канферэнцыі (Полацк, 14–15 красавіка 2016 г.)*, ч. 1, ред. Д.У. Дук, А.І. Корсак, У.А. Лобач, Наваполацк 2016, s. 4–10.
- Носов Е.Н., *Волховский водный путь и поселения конца I тысячелетия н. э.*, „Краткие сообщения Института археологии”, 164, 1981, s. 19–24.

Носов Е.Н., *Поселение у волховских порогов*, „Краткие сообщения Института археологии”, 146, 1976, s. 76–81.

Петровна М.Н., Михайловна А.О., *Оперспективах археологического изучения мест зимовок дружины Ермака*, „Вестник археологии, антропологии и этнографии”, 27 (4), 2014, s. 58–68.

Сергеев В.И., *К вопросу о походе в Сибирь дружины Ермака*, „Вопросы истории”, 1, 1959, s. 120–129.

Толстой Н.И., *Славянская географическая терминология. Семасиологические этюды*, Москва 1969.

Шушарин В.П., *Современная буржуазная историография древней Руси*, Москва 1964. ■

Once more on the Subject of Portages

Summary

According to a handful of researchers who have explored the problem of portages, they have been present in almost every time period and in almost every place, but the interest they have garnered is disproportionate to the role they used to play. Scarce source information on them is surely an important factor here, and a similar situation can be seen in the Polish historiography, which – due to the very poor source base (written records, place names) – is basically limited to two examples: the alleged Ślesin portage and the system of portages on the Polish-Ruthenian borderland. Meanwhile, as Andrew Sherratt argued, the portages were “a simple but powerful idea:” in a situation where rivers and reservoirs determined directions themselves, portages – comprising the landborne part of primarily waterway routes – offered a more “flexible” way of using these connections. Such a combination (both water- and land-based) type of communication is considered to be characteristic of the early stages of transport systems development, which has not always been recognised in

the literature, where the importance of water communication is particularly highlighted in the context of prehistoric and early historic societies. Portages stimulated settlement (contact points, break in transportation), and therefore, in the absence of other preconditions, settlement analysis including habitational, economic, spiritual and communicational spheres of human activity should be treated as the main identification factors of these communication amenities. Only the results of such an extensive research can indicate not only the locations of presumed portages, but also their local and supra-local significance. It seems that they are usually wrongly linked to long-distance routes. Recently conducted archaeological research and settlement studies based on them allow to suggest the presence of such communication solutions near several sites (Żółte, Parsęcko, West Pomeranian Voivodeship; Pawłówek, Kuyavian-Pomeranian Voivodeship) which could be also localised on the frontiers of the so-called Baltic zone functioned from 9th to 11th century. ■

Słowa kluczowe: przewłoki, wczesne średniowiecze, komunikacja, osadnictwo, pogranicza, wododziały

Keywords: portages, early middle ages, communication, settlement, frontiers, watersheds

mgr Ewelina Siemianowska – historyk i archeolog, pracownik Instytutu Archeologii Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Przygotowuje rozprawę doktorską o szlakach komunikacyjnych Pomorza we wczesnym średniowieczu (e-mail: ewelinasiemianowska@gmail.com)