Prof. dr hab. Piotr Włodarczak

Instytut Archeologii i Etnologii PAN

Ul. Sławkowska 17, 31-016 Kraków

p.wlodarczak@iaepan.edu.pl

Recenzja pracy doktorskiej mgr Justyny Rzońcy pt. „Pojazdy kołowe w strategii militarnej społeczności Wielkiego Stepu w epoce brązu"

Zagadnienie genezy, funkcji oraz znaczenia pojazdów kołowych jest jednym z kluczowych problemów prahistorii Starego Świata. Na pierwszy plan wysuwa się tu zagadnienie wozu jako środka transportu i jego istotna rola w tak zwanej „drugiej rewolucji neolitycznej", czyli w zmianach prowadzących do narodzin cywilizacji epoki brązu. Ważnym problemem jest także zastosowanie pojazdów kołowych w strategiach militarnych, a w tym narodziny rydwanu – podstawowego środka bojowego starożytnych konfliktów zbrojnych. Kwestię tą podjęła w swojej rozprawie mgr Justyna Rzońca, zajmując się zagadnieniem początków używania wozów przez społeczności zamieszkujące obszar eurazjatyckiego stepu w IV-II tysiącleciu p.n.e. Należy podkreślić, że temat ten jest nie lada wyzwaniem, trudnym do realizacji już na etapie gromadzenia bazy źródłowej, a następnie wymagającym w trakcie syntetyzowania wyników. Potrzebna jest tu bowiem rozległa wiedza erudycyjna na rozmaite tematy prahistoryczne obejmująca rozległy obszar i zakres ponad 2000 lat. Wyczerpujące omówienie tego zagadnienia nie wydaje mi się możliwe do zaprezentowania w pracy doktorskiej. Wskazane jest w niej przedstawienie koncepcji w nowatorski sposób omawiającej wybrane aspekty związane z pojazdami kołowymi eneolitu i epoki brązu. Recenzując rozprawę Pani mgr Justyny Rzońcy chciałbym zatem ograniczyć się jedynie do oceny zaprezentowanego przez nią konceptu.

Przedłożona do recenzji praca jest dziełem obszernym, złożonym z dwóch tomów: części tekstowej (520 stron, na których umieszczono 31 rycin) oraz części złożonej z 59 tablic, 12 zestawień tabelarycznych i trzech map. Ilustracje z tablic to przedruki z publikacji, prezentujące omawiane w pracy groby i odkryte w nich materiały. Doktorantka zebrała w nich większość, a możliwe że komplet dostępnych źródeł, przez co katalog jest dobrym kompendium

wiedzy i ułatwia korzystanie z głównego tekstu. Niedostatkiem jest natomiast mała liczba i niewystarczająca jakość przedstawień kartograficznych, a dużym mankamentem jest brak numeracji stanowisk na załączonych mapach. Nie stanowi to przeszkody jedynie dla dobrych specjalistów archeologii Wielkiego Stepu, mających w pamięci położenie cytowanych w tekście stanowisk.

Rozprawa składa się ze wstępu (I), czterech głównych rozdziałów (II-V), podsumowania (VI), katalogu znalezisk (VII) oraz wykazu cytowanej literatury (VIII). Główne rozdziały książki omawiają kolejno: problematykę zwierząt pociągowych i udomowienia konia (II), charakterystykę wozów (III), zagadnienie uzbrojenia (IV) oraz sztukę naskalną (V). Ten ostatni rozdział dotyczy problematyki tylko miejscami zazębiającej się z tematyką pracy. Omówienie rytów naskalnych wymaga przy tym podejścia metodologicznego odmiennego niż w przypadku znalezisk z wykopalisk archeologicznych. Zaprezentowane materiały są w większości przypadków młodsze od pojazdów kołowych analizowanych przez Doktorantkę. Dyskusyjna jest zatem potrzeba tak szerokiej prezentacji rytów naskalnych z regionów środowiskowo i kulturowo różnych od świata Wielkiego Stepu. Bez wątpienia znaleziska te stanowią jednak interesujący kontekst, a czasem dostarczają inspirujących sugestii dla prahistorycznych rekonstrukcji. Umiejscowiony na końcu części tekstowej katalog (VII) jest obszerną prezentacją wszystkich znalezisk analizowanych w rozprawie, zamieszczonych w porządku chronologicznym. Autorka podjęła słuszną w mojej ocenie decyzję o wyczerpującej opisowej prezentacji tych materiałów. Ujęcia tabelaryczne, czy próby kodyfikacji znacząco by te opisy zubożyły. Reasumując, praca ma dobrą, przemyślaną konstrukcję. W ciągu wywodu omawiane są kolejne pakiety zagadnień, prowadząc czytelnika płynnie do prezentacji wniosków w rozdziale podsumowującym (VI). Małym mankamentem są powtórzenia tych samych kwestii w rozdziałach i podrozdziałach. Można je tłumaczyć różnym kontekstem przytaczanych faktów.

Pod względem estetycznym praca prezentuje się również dobrze. Została dość dokładnie zadjustowana, przez co obecne są w niej nieliczne drobne błędy takie jak literówki czy usterki interpunkcyjne. Nieidealny jest natomiast poziom językowy: obecne są liczne błędy stylistyczne i składniowe. Szczególnie wiele błędów jest w pierwszym rozdziale, a następne części są pod tym względem dużo lepsze. Ta wskazana usterka nie przekreśla mojej generalnej oceny, w której praca została napisana w sposób mądry i zrozumiały.

Duża część nazw stanowisk wzmiankowanych w tekście ma pierwotnie zapis cyryliczny. Dla polepszenia estetyki pracy byłoby dobrym rozwiązaniem stosowanie jednej

zasady transliteracji dla konkretnego języka (przede wszystkim: rosyjskiego i ukraińskiego). Ponadto w duchu obecnych czasów, dobrym rozwiązaniem byłoby konsekwentne stosowanie transliteracji ukraińskiej dla stanowisk położonych na terenie Ukrainy.

W rozdziale wstępnym (I) zaprezentowano główny cel badawczy pracy: ukazanie ewolucji pojazdów kołowych w stronę użytecznego środka bojowego. Przy tej okazji, konieczne jest też szersze omówienie problematyki narodzin i rozwoju transportu kołowego na obszarach stepowych. Słusznie już na początku pracy przytaczane są różne wątpliwości co do dystynktywności źródeł i możliwości pewnego określenia funkcji analizowanych przedmiotów. Doktorantka zwraca uwagę np. na trudności w ich kwalifikacji jako uzbrojenia. Stąd też bierze się podstawowa trudność w kwestii obecności najstarszych wozów w grobach: jako składnika „pakietu militarnego" czy też w jakiejś innej roli.

Na początku pracy przedstawione zostały także uwarunkowania kulturowe i zakres chronologiczny pracy. Wyszczególniono tu trzy główne etapy, stosowane w kolejnych rozdziałach do zaprezentowania technologicznej ewolucji transportu kołowego. Generalnie przedstawiono trójpodział, odnoszący się do wczesnej-, środkowej- i późnej epoki brązu narzucający się przy różnego typu interpretacjach procesów, w pełni adekwatny do przedstawienia problematyki wozów. Niemniej zamieszczone uwagi są zbyt ogólne i nieusystematyzowane. Po pierwsze, należy zaznaczyć, że najstarsze pojazdy kołowe, w świetle dominującej narracji, łączą się z okresem późnego eneolitu (generalnie: druga połowa IV tysiąclecia p.n.e.). Na rozpatrywanych tu terenach stepowych mamy wówczas do czynienia z dwutorowo biegnącym procesem zmian kulturowych: w obrębie kręgów Majkop – późna kultura Trypillia (głównie: Usatove) oraz w ramach tak zwanego eneolitu stepowego (inaczej: kultury przedjamowe). Jest to ważne uzupełnienie, gdyż na tym pierwszym z wymienionych „torów" przebiegała transmisja technologii pomiędzy obszarami stepu, Bliskiego Wschodu i Europy Środkowej. Natomiast w świecie stepowego eneolitu rodził się system gospodarczy i społeczny, który zdominował analizowany obszar we wczesnej epoce brązu. Już tak ogólne uzupełnienie ukazuje wartość systematycznego ukazania sytuacji kulturowej dla prezentacji rozwoju transportu kołowego. Ponadto, przy omówieniu tych zagadnień, Autorka ograniczyła się jedynie ściśle do strefy stepowej, w której odkryto groby z elementami wozów. Natomiast w kolejnych rozdziałach analiza uwzględnia dane z terenów bardzo odległych i rozległych: Bliskiego Wschodu, Europy Środkowej, Chin czy górskich obszarów Azji Centralnej. Dla lepszego zobrazowania tła dobrze byłoby stworzyć tabele synchronizacyjne. Co więcej, wartościowe, moim zdaniem, byłoby wskazanie sugerowanych lat kalendarzowych dla

omawianych fenomenów kulturowych oraz wyróżnionych faz rozwoju technologii transportu. Zamiast tego, w niektórych częściach pracy Doktorantka powołuje się na ustalenia chronometryczne innych badaczy. Propozycje te, jak to zwykle, znacząco różnią się między sobą. Niektóre są dyskusyjne, albo obecnie już nieaktualne. Na przykład na stronie 195, na podstawie ustaleń z pracy N. I. Morgunowej et al. 2018, ramy czasowe kultury grobów jamowych określone zostały na 3800-2200 BC. Przyjąwszy te ustalenia, fenomen ten byłby starszy od większości kurhanów kultury majkopskiej, a jego początki należałoby łączyć z samym prologiem późnego eneolitu. Takie datowanie wpływa też na interpretację technologicznej ewolucji transportu kołowego.

Uściślenie i usystematyzowanie chronologii względnej i bezwzględnej wpłynęłoby moim zdaniem na siłę stworzonej koncepcji. Dotyczy to nie tylko wzmiankowanych powyżej wczesnych etapów (IV tysiąclecie BC), ale także i kolejnych (np. problematyka znalezisk kół wozów w kulturze ceramiki sznurowej, czy chronologiczne relacje Sintashta – kultura trzciniecka – kultura mykeńska). Umożliwiłoby jeszcze lepsze uargumentowanie koncepcji związanych z pojazdami kołowymi.

W rozdziale II omówione zostały zagadnienia związane ze zwierzętami pociągowymi, przy szczególnej uwadze zwróconej na kwestię udomowienia konia. Zgromadzone dane wskazują na wiodącą rolę bydła na wczesnym etapie oraz na pojawienie się szczątków konia w grobach kultury katakumbowej. Istotną rolę jako siła pociągowa konie odgrywały dopiero w późnej epoce brązu, w „zespole kultur rydwanowych". Część ta stanowi wprowadzenie do rozdziału III omawiającego typy pojazdów kołowych i różne aspekty ich technologicznego rozwoju. Jest to, moim zdaniem, kluczowa część rozprawy, w której Autorka w sposób szczegółowy i wszechstronny zaprezentowała znaleziska związane z pojazdami. Umożliwiło to owocne przeprowadzenie dalszych analiz. Przedłożone tu studium ukazuje bardzo dobre rozeznanie Doktorantki tak aspektów technologicznych (przy analizach konstrukcji wozów), jak i archeologicznych (przy omówieniach znalezisk archeologicznych z różnych regionów i różnych czasów). Widać, że jest Ona dobrym znawcą i pasjonatem archeologii stepu.

Tematyka pojazdów została ukazana w rozbiciu na trzy wspomniane już powyżej horyzonty czasowe. Najstarszy etap łączy się z kulturą majkopską i kulturą grobów jamowych. Ponieważ z pierwszą z nich są związane tylko dwa grobowe znaleziska z grupy Novosvobodnaya, uwaga została skoncentrowana przede wszystkim na nieco młodszych znaleziskach kultury grobów jamowych. Wydaje mi się jednak wskazanym posunięciem silniejsze podkreślenie dwuetapowości badanego procesu. Starszy etap to okres ekspansji

nowej technologii na rozległe tereny Eurazji i problem relacji pomiędzy terenami stepu i Bliskiego Wschodu. Młodszy etap to z kolei ideologiczna zmiana polegająca na rosnącym znaczeniu wozów w obrządku pogrzebowym i coraz silniejszym ich łączeniu z aspektem militarnym.

Słusznie w starszym okresie wyróżnione zostały znaleziska grobowe kultury Novotitarovskaya (ew. nowotitarowska; Autorka powtarza częsty błąd nazywając ją „kulturą nowotitorowską"; nazwa pochodzi od miasta Novotitarovskaya w Kraju Kranodarskim). Stanowią one pomost pomiędzy materiałami kultury majkopskiej i kultury grobów jamowych. Tematyka z nią związana wywołuje także problem relacji pomiędzy obszarem Wielkiego Stepu a terenami położonymi na południe od pasma Kaukazu. Jakkolwiek wykracza to poza główną tematykę rozprawy, to Autorka omawia także przykłady wczesnych pojazdów kołowych z Bliskiego Wschodu. Myślę, że jest to konieczne do właściwej interpretacji procesów prahistorycznych w makroskali. W zamieszczonych uwagach ważne byłoby, moim zdaniem, szersze omówienie obszarów przykaukaskich (pomimo braku w tym okresie pochówków z wozami). Dla terenów południowokaukaskich szerzej omówiony jest jedynie przykład bogatego pochówku z Ananauri, który łączy się z kulturą Bedeni, a zatem z fazą środkową a nie wczesną (po raz drugi jest zresztą charakteryzowany przy okazji omówienia horyzontu kultury grobów katakumbowych). Dla analizowanej tu problematyki ważniejsze jest zaprezentowanie koncepcji południowej ekspansji ludów stepowych a wraz z nimi wozów z zaprzęgami bydlęcymi. Kluczowa jest więc kwestia genezy kultury kuro-arakskiej oraz jej ekspansji ku terenom południowym. Z innej strony, interesująca jest kwestia odmienności bliskowschodnich pojazdów z pierwszej połowy III tysiąclecia od wozów stepowych i wcześnie datowane przykłady użycia koniowatych do zaprzęgu (tak jak osłów azjatyckich w przypadku mozaiki na Sztandarze z Ur). Warto byłoby szerzej omówić problemy relacji północ – południe od najstarszego etapu począwszy, a skończywszy na zespole kultur rydwanowych.

W kontekście wczesnego etapu wzmiankowane są różne przykłady poświadczające obecność wozów w Europie Środkowej (tak jak znaleziska kół z Holandii, czy z przyalpejskich stanowisk palafitowych). Autorka przytacza znaleziska związane przede wszystkim z kulturą ceramiki sznurowej, a więc przynależne do horyzontu kultury grobów jamowych oraz kultury grobów katakumbowych. Ważny jednak jest także niezaakcentowany w pracy fakt obecności licznych przykładów wskazujących na znaczenie wozów już w horyzoncie przedsznurowym/przedjamowym (u schyłku IV tysiąclecia BC). Ukazują to np. pochówki par bydła towarzyszące w sugestywny sposób grobom ludzkim (w kulturze badeńskiej, a później

w kulturze amfor kulistych), czy groby interpretowane jako odtworzenie wozu (w późnej fazie kultury pucharów lejkowatych w Europie północnej).

Ważnym osiągnięciem Doktorantki jest wskazanie na ewolucję w budowie pojazdów dokonującą się w fazie środkowej (horyzont kultury katakumbowej). Zwróciła też uwagę na obecność wozów cztero- i dwukołowych oraz stosowanie nowych rozwiązań konstrukcyjnych. Ważne jest również podkreślenie wyraźniejszego niż we wcześniejszym okresie powiązania ideologicznego wozu ze statusem wojownika. Możliwe zatem jest pojawianie się atrybutów woźnicy w wyższej klasie pochówków mężczyzn. Niemniej, trudno zgodzić się interpretacją uznającą układ zmarłego z grobu kultury katakumbowej w Sharakhalsun za pozycję woźnicy (tabl. XIII: 1). Jest to bowiem jeden z najbardziej charakterystycznych sposobów ułożenia zwłok zmarłego w fazach późna Jamna – wczesna Katakombna. Samo wskazanie na możliwość interpretacji aranżacji grobowych jako pochówków woźniców jest bardzo cenne. Istotne jest również uznanie za potencjalnie związanych z powożeniem przedmiotów w typie ościeni i szpicrut (do których zaliczono także charakterystyczne szydła). Dodać by do tego można przedmioty określane jako laski – pastorały (ros. posokh), znajdowane czasem w grobach, bądź prezentowane na stelach kamiennych.

Późna faza kultury Katakombna może się czasowo zazębiać z początkiem kultur kręgu rydwanowego (w tym Sintashta). Moim zdaniem trafna jest interpretacja Autorki wyróżniająca w materiałach ze środkowej fazy zarówno pojazdy o tradycyjnej – „jamowej" konstrukcji oraz gospodarczym przeznaczeniu, a także wozy zbliżone do rydwanu – o stricte militarnej funkcji.

Analizując wozy z najmłodszego okresu (Sintashta i inne kultury kręgu rydwanowego), Autorka zmierzyła się z problemem rekonstrukcji wozów składanych do grobów tylko we fragmentach. Bazując na dostatecznie jednak bogatym materiale, jednoznacznie określiła ich militarne przeznaczenie. Omówiła także pobocznice tarczowate i ich związek z zaprzęgiem konnym. Po przeanalizowaniu danych chronologicznych opowiedziała się za stepowym pochodzeniem bojowego wykorzystania wozu w typie rydwanu. Jest to, moim zdaniem, prawdopodobna hipoteza, jakkolwiek wskazałem wcześniej na konieczność rozważenia roli wcześniejszej migracji ludów stepowych/indoeuropejskich (?) na tereny Bliskiego Wschodu.

W rozdziale VI omówione zostało uzbrojenie w epoce brązu na terenie Wielkiego Stepu. Jego ewolucja została zaprezentowana w trzech wyszczególnionych fazach chronologicznych. Uwagę zwrócono przy tym na związek poszczególnych kategorii uzbrojenia z grobami, w których odkryto elementy wozów. Słabą korelację pomiędzy bronią a wozami stwierdzono w

przypadku kultury grobów jamowych. Trzeba jednak zaznaczyć, że w obrządku pogrzebowym tej kultury nie zaznacza się trend akcentowania funkcji zmarłego, w tym także jego pozycji wojownika. Deponowanie broni w grobach jest rzadko dokumentowane, w większość tego przykładów to pochówki z młodszej fazy kultury grobów jamowych. Podkreślanie specjalizacji zmarłego – tak wojownika, jak i woźnicy jest charakterystyczne dla drugiej połowy III tysiąclecia BC (także w Europie Środkowej). Można zatem oczekiwać, że dopiero w środkowej epoce brązu aspekty militarne zyskały dużą ideologiczną wagę w rytuale funeralnym. Niemniej, w rozdziale IV Doktorantka przeprowadziła interesujące i wieloaspektowe porównanie uzbrojenia w kolejnych fazach ukazując przy tym doskonalenie technologii i jej przystosowywanie do nowej taktyki uwzględniającej stosowanie rydwanów z zaprzęgami konnymi. Ważne jest przy tym ukazanie płynności w rozwoju pomiędzy etapem katakumbowym a późną epoką brązu.

W rozdziale V zaprezentowano problematykę przedstawień wozów w sztuce naskalnej w różnych regionach Azji. Bez wątpienia analiza sztuki naskalnej wzbogaca wiedzę o konstrukcji wozów, sposobach ich używania, a przede wszystkim o związanej z nimi ideologii. W części tej przeanalizowany został obszerny i interesujący materiał. Niewątpliwie jest on najbardziej przydatny przy omówieniu problematyki pojazdów kołowych w kulturach kręgu rydwanowego.

W podsumowaniu (VI) w sposób syntetyczny powtórzone zostały główne efekty analizy, która pozwoliła na ukazanie etapów ewolucji pojazdów kołowych w epoce brązu. Prowadziły one do powstania rydwanu – ważnego środka prowadzenia konfliktów zbrojnych w starożytności. Na zaprezentowane tu wnioski złożyły się żmudne analizy licznych źródeł, omówione w rozdziałach II-V.

Reasumując, Pani Justyna Rzońca napisała bardzo interesującą rozprawę, porządkującą wiele zagadnień związanych z wczesnymi pojazdami kołowymi. Moje uznanie i pełną aprobatę budzi jej chęć jak najpełniejszego wykorzystania jak największej liczby źródeł. Cenna jest także dążność do funkcjonalistycznego wyjaśniania analizowanych przedmiotów i procesów. Przedstawiona praca jest dojrzałym głosem w badaniach nad ważnym aspektem archeologii stepu. Zaprezentowane powyżej moje krytyczne uwagi dotyczą konieczności doprecyzowania tła kulturowo-chronologicznego i usystematyzowania wywodu. Na pewno mankamentem jest brak zsyntetyzowanych ujęć, przede wszystkim rysunkowych, prezentujących typy wozów i próby ich rekonstrukcji w poszczególnych okresach. Przedstawiłem także kilka możliwości poszerzenia spojrzenia na problem genezy i rozprzestrzeniania się wozów (w tym pojazdów

militarnych) wierząc, że Doktorantka znajdzie w przyszłości możliwość i ochotę na kontynuację naukowych dociekań dotyczących archeologii stepu.

Z pełnym przekonaniem stwierdzam, że przedłożona mi do oceny rozprawa Pani Justyny Rzońcy jest dużym osiągnięciem naukowym i spełnia wszystkie wymogi formalne stawiane przed pracami doktorskimi. Wnioskuję zatem o dopuszczenie Pani mgr Justyny Rzońcy do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

