

Prof. zw. dr hab. Juliusz Jundziłł

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr Karoliny Trusz
Znaczenie infrastruktury portów południowych wybrzeży Azji Mniejszej w obsłudze
starożytnego handlu śródziemnomorskiego.

Promotor prof. zw. dr hab. Iwona Modrzewska-Pianetti, Warszawa 2022

Rozprawa doktorska mgr K. Trusz składa się ze Wstępu, w którym omówiono cel pracy, słusznie zakładając, że ustalenie znaczenia badanych portów musi się opierać o rozpoznanie ich funkcjonowania na tle warunków naturalnych regionu, gospodarki, a także uwarunkowań społecznych. Służy temu także opracowanie map rozmieszczenia portów, z założeniem, że będą sporządzone w oparciu o źródła pisane i archeologiczne.

Starannie przedstawiono stan badań odnośnie interesującego Doktorantkę rejonu południowej Azji Mniejszej. Autorka ustaliła, iż mimo istnienia wielu opracowań wykazują one luki odnośnie podjętego zakresu badań, a więc uzupełnienie dorobku w tym zakresie jest zasadne.

Przyjęcie chronologii badań na okres od VI w. p. n. e. do VI w. n. e., a incydentalnie Doktorantka sięga nawet XVI w. p.n.e., wydaje się za szerokie, z racji możliwości badawczych odnośnie penetrowanych stanowisk, ale i różnic między realiami przed greckimi, Grecji klasycznej i hellenistycznej, tym bardziej między nimi, a epoką rzymską.

Obszerne omówienie źródeł pisanych, w tym dzieła Witruwiusza, daje dobrą podstawę do ich konfrontacji z wynikami badań archeologicznych poszczególnych portów, co Doktorantka czyni w opisach poszczególnych stanowisk. Wartościowe jest także wprowadzenie w specyfikę badań w ramach archeologii podwodnej, które w znacznej części stanowiły podstawę rekonstrukcji budowy badanych portów. Metody są dobrze dostosowane do charakteru rozprawy, łączą bowiem zasady pracy archeologa klasycznego z archeologią podwodną i analizą źródeł pisanych oraz twórczym wykorzystaniem opracowań naukowych. Rozdział pierwszy (a nie drugi według podanej numeracji) ma nieadekwatny do treści tytuł: 'Zachowane świadectwa materialne portów', gdyż Autorka omawia ogólnie budowę i funkcjonowanie portów w oparciu o literaturę naukową. W rozdziale drugim charakteryzuje specyfikę geografii badanego regionu, czyli Licji, Pamfili i Cylicji, podkreślając trudne warunki do transportu lądowego, stąd duże znaczenie szlaków wodnych. Następnie w rozdziale trzecim przechodzi do krótkiej charakterystyki historii politycznej tego regionu, co można było

rozszerzyć o dzieje społeczne i gospodarcze, oczywiście w daleko posuniętym zarysie i z powiązaniem z dobrze datowanymi obiektami z terenu badanych portów oraz pozostałościami po działalności gospodarczej na lądzie.

Autorka w rozdziale czwartym umieszcza charakterystykę lądowych i morskich tras handlowych oraz przewożonych towarów. Trasy lądowe biegły na ogół wzdłuż wybrzeży, co dawało szansę na powiązanie ich z portami, o czym Doktorantka wspomina przy opisach badanych portów. Wcześniejsze szlaki na ogół nie są datowane dokładniej, ma to miejsce dopiero odnośnie czasów rzymskich, z racji większej liczby źródeł. Odnośnie szlaków morskich podzielonych na kabotażowe i pełnomorskie także brakuje czasami ich datowania, dobrze omówione zostały natomiast metody nawigacyjne.

Dokładnie scharakteryzowano rodzaje przewożonych towarów, także obszary ich produkcji, w tym lokalizację warsztatów produkujących amfory i inne wyroby gliniane (z dokładną datacją). Podobnie jest z wytwórniami oliwy i wina, co do których także podano lokalizację i datowanie. Wydobycie metali Doktorantka słusznie lokalizuje w głębi lądu, a pochodzenie ładunków zboża i kamienia z dalszych rejonów wschodniego basenu Morza Śródziemnego. Drewno, smoła i miód oraz ryby potrzebne do wytwarzania garum i jego pochodnych (stąd konieczna aktywność rybaków morskich, choć słabo poświadczona) pochodziły z rejonów nadmorskich i pobliskiego zaplecza. Budzi pewne zastrzeżenie umieszczenie w ostatnim podrozdziale opisu działań piratów w tym regionie. Może lepiej było to połączyć z historią badanego regionu.

Rozdział piąty poświęcony jest znaleziskom wraków w badanym regionie (instruktywna jest mapa ich rozmieszczenia), ale Doktorantka omawia przecież także wraki w badanych portach. Charakterystyka ich budowy i ładunków daje dobry obraz różnych aspektów handlu morskiego, ale także wrażenie, pewnego powtarzania się treści w stosunku do analiz funkcjonowania badanych portów. Te wstępne rozdziały mogą sugerować, że przeprowadzone badania są tylko ilustracją znanych sytuacji związanych z handlem morskim, a przecież tak nie jest, gdyż zgromadzony materiał badawczy jest oryginalny i wartościowy.

Właściwa tematyka pracy to rozdział szósty, zawierający charakterystyki badanych portów, przystani i kotwicowisk. Tytuł jest niepełny gdyż opisy pozostałości portów dominują, a ich topografia jest jednym z elementów opisów. Rozdział zawiera charakterystykę pozostałości po 14 portach Licji, 8 portach Pamfilii i 33 portach Cylicji, czyli Doktorantka dokonała analizy aż 55 stanowisk w postaci portów, przystani, kotwicowisk, czyli naturalnych zatok i zatoczek, chroniących przed wiatrem. Tak szeroki zakres badań jest cenny z racji

uchwycenia sieci portowej w całym regionie południowej Azji Mniejszej, tym samym uzupełnienia danych dla całego wschodniego basenu Morza Śródziemnego.

Najbardziej rozbudowane są opisy portów, ale ich różny stan zachowania nie pozwalał czasami na kompleksową prospekcję i stworzenie dokładniejszego planu, co jednak w wielu przypadkach Doktorantka potrafiła wykonać. W odniesieniu do portów usytuowanych u ujścia rzek lub w ich pobliżu dochodziło do zamulania basenów portowych. Na zamulonych terenach powstawały bagniska lub z czasem stały łąd. Wśród różnych kształtów basenów portowych pojawia się basen trójkątny, nie wyjaśniono jednak jego wyjątkowego kształtu (s. 137). Mimo niejednokrotnie trudnego dostępu do pozostałości infrastruktury portowej jej badanie jest solidne i daje podstawy do rekonstrukcji ich kształtu i funkcjonowania.

Ruchy tektoniczne zatapiały porty, ale nie zawsze całkowicie niszczyły ich strukturę, a wtedy w grę wchodziły badania podwodne, które umożliwiały ustalenie przebiegu fałochronów i innych elementów zabudowy. Równie niszczycielska była także późniejsza działalność mieszkańców tych miejsc poprzez zabudowę umieszczaną na resztkach starożytnych, stąd znaczenie przeprowadzonych badań dla sporządzenia dokumentacji zachowanych pozostałości stanowisk umożliwiającą późniejsze badania.

Najczęściej zachowywały się potężne niejednokrotnie fałochrony z epoki hellenistycznej i rzymskiej. Czasami na nich lub w ich pobliżu Autorka odnajduje kamienie cumownicze lub pachołki, oderwane od mola lub fałochronów, które leżały także na dnie morza, co pozwalało niejednokrotnie na ocenę możliwości obsługi takiej czy innej liczby statków.

W dużych portach zachowały się pozostałości doków, co Doktorantka interpretuje w nielicznych przypadkach jako pochylnie dla okrętów, częściej jako stocznie, zwłaszcza w połączeniu z ruinami warsztatów okrętowych. Można w nich było budować statki lub je remontować. Doktorantka słusznie uważa, że przypisanie im konkretnej roli, z racji stanu zachowania, jest trudne, najpewniej były to głównie warsztaty lub pełnowymiarowe stocznie.

Wśród zachowanych elementów zabudowy portowej są fundamenty latarń morskich, które jeszcze częściej poświadczone były w źródłach pisanych i ikonograficznych, np. na monetach. Równie dosyć dobrze przetrwały niekiedy fundamenty lub nawet resztki ścian magazynów portowych i cystern, nieraz znacznych rozmiarów, a także pozostałości warsztatów rzemieślniczych, w tym wytwórni ceramiki, zwłaszcza amfor, tak potrzebnych w handlu morskim.

Ważne było zdefiniowanie wytwórni purpury z dużymi wysypiskami resztek muszli skorupiaków, czasami o wysokości 50 cm. Purpura była istotnym produktem dla tego regionu,

umieszczenie ich wytwórni w pobliżu portów dowodzi racjonalnego myślenia ekonomicznego na miarę współczesnych działań w tym zakresie.

Doktorantka zidentyfikowała związane z portami resztki dróg prowadzących do miast portowych, czasami z reprezentacyjnymi kolumnadami po obu stronach. Z konieczności zwięźle scharakteryzowała także pozostałości budowli miejskich, zwłaszcza większych miast, z forami, bazylikami, świątyniami (później kościołami), łaźniami, niektóre z nich umieszczono blisko portów, co Autorka słusznie interpretuje jako przeznaczonych głównie dla korzystających z portów, ale i pracowników portowych. Były także pozostałości nekropoli z których niejednokrotnie wykorzystywano sarkofagi, jako wtórny materiał do konstruowania falochronów.

W charakterystykach portów znalazły się słusznie analizy możliwości wykorzystania transportowego pobliskich rzek, co czasami sprawiało trudności z racji ukształtowania ujść i ich zamulania. Doktorantka, dzięki konfrontacji źródeł pisanych i archeologicznych, ukazuje jednak, że podejmowano próby wpływania statków w górę rzek, a towary przeładowywano później na łodzie płaskodenne.

Charakterystyki portów w szerokim zakresie uzupełniają także znaleziska z dna morza w ich obrębie. Były to ładunki materiałów masowych, np. terrakota w różnej postaci, a zwłaszcza amfory, dachówki, także bloki kamienne i surowiec szklany oraz różne wyroby ze szkła, znaczących rozmiarów były także ładunki sarkofagów. Ładunki masowe wymagały większych statków i większych, mocniejszych urządzeń przeładunkowych w portach, co także wskazywało na ich znaczenie gospodarcze.

Poza znaleziskami całych ładunków statków znaleziono sporą liczbę artefaktów nie związanych z konkretnymi ładunkami, były to: płyty miedzi, cyny i żelaza; materiały budowlane, takie jak surowiec kamienny, zwłaszcza marmury w postaci obrobionych i nie obrobionych bloków, elementy budowli, np. bębny kolumn pojedyncze sarkofagi.

Poza tym nieodzownym dla takich miejsc artefaktami były kotwice kamienne i ich części składowe oraz kotwice żelazne. Jak dowodzą eksploracje lepiej zachowanych wraków statki nosiły po kilka kotwic, większą liczbę o ile były żelazne, ale kotwice stanowiły także czasami część ładunku. Mniej licznie występowały drobne znaleziska przedmiotów żelaznych i brązowych bliżej nie opisanych i datowanych oraz monety, za to liczne były znaleziska gwoździ, być może jako jedyne pozostałości po wrakach.

Przystanie wyposażano w mniejsze zabudowania i falochrony, mniej liczne były znaleziska ładunków i samych wraków. Na ogół także zaplecze na lądzie miało skromniejsze

wymiary. Kotwiczowiska to jeszcze skromniejsze artefakty, między innymi w postaci właśnie kotwic.

Charakterystyka wszystkich badanych portów, przystani i kotwiczowisk jest dokładna i wszechstronna. Brakuje jednak częściowo powiązania ładunków i ich resztek z miejscami ich produkcji i datowaniem. Oczywiście czasami było to niemożliwe, np. w odniesieniu do kotwic kamiennych, ale już żelazne kotwice przeszły dość czytelną w czasie ewolucję kształtów i na tej podstawie można je było datować. Zdarzało się nawet, że amfory, poza podaniem typu, nie były lokalizowane odnośnie rejonów produkcji i datowane. Takie rozpoznanie artefaktów, zwłaszcza amfor, dałoby lepszą podstawę do definicji szlaków żeglugowych, którym oparcie dawały badane porty.

Szczegółowe i wielostronne opracowanie tak licznych stanowisk wnosi istotny wkład z rozpoznaniem kulturowym i gospodarczym rejonu południowych wybrzeży Azji Mniejszej.

Wadą pracy jest brak istotnego, merytorycznego zestawienia wyników badań w Zakończeniu, co dałoby jasną odpowiedź na postawiony w tytule problem. W odniesieniu do charakterystyki, zwłaszcza większych portów te elementy są uwzględniane, ale czytelnik gubi się po lekturze opisów kilkudziesięciu stanowisk. Warto było także spróbować oddzielić pozostałości w postaci resztek ładunku przynależnych do tras kabotażowych od tych, związanych ze szlakami prowadzącymi z regionów dalszych od Azji Mniejszej.

Dużym metodologicznym błędem jest nieprecyzyjne stosowanie nazewnictwa w obrębie terminów statek – łódź – okręt. Jest ono używane zamiennie odnośnie tego samego typu jednostki pływającej, termin 'statek' zastępowany jest czasami np. terminem 'łódź', co nie jest poprawne (łódź to mała jednostka), podobnie 'okręt' to wyłącznie jednostka bojowa, a zastępowanie go terminem 'statek' i odwrotnie jest błędem. 'Statek' to wyłącznie jednostka o zastosowaniu gospodarczym.

Zastrzeżenia budzi sposób zapisu treści rozprawy. Zbyt rzadko Doktorantka stosuje akapity, co utrudnia percepcję treści. Inne niezręczności to s. 64: 100 sztuk statków; s. 88: garum to nie solone ryby (w innych miejscach tekstu opis garum jest właściwy); zwroty: autor w swojej książce; s. 90: rybak powiązany ze środowiskiem morskim (może łowiący na morzu?); s. 115: cedrowe drzewa; s. 155: statki transportowały towary po powierzchni morza, s. 158: na monecie przedstawiono boginię na kole okrętowym; s. 175: wywożenie towarów wagonami; s. 102 – 105: dlaczego omawiane są wraki nowożytnie?; s. 181: wzmiance o 'prasie do oliwek towarzyszy uwaga, że badacze uważają, iż służyła do produkcji wina. Częste są literówki, czasami błędny jest szyk wyrazów w zdaniu, co wskazuje na braki w korekcie.

Takie błędy językowe to jednak nie tylko wynik braku dokładniejszej korekty, ale też skutek poświęcenia głównie uwagi opisom znalezisk archeologicznych, wtedy język jest precyzyjny, poddany regułom tej dyscypliny. Natomiast, gdy Autorka wychodzi poza te ramy i przechodzi do opisu sytuacji nie tak ściśle związanej z relacjami o artefaktach archeologicznych, traci dyscyplinę językową.

W spisie źródeł pisanych są wyłącznie tłumaczenia angielskie, mimo istnienia niejednokrotnie przekładów polskich, nawet Dzieje Apostolskie podane są w tłumaczeniu na angielski. O ile leży w zamiarze wydanie pracy po angielsku, taki dobór tłumaczeń jest zasadny, natomiast jeśli rozprawa ma być wydana po polsku, to nie widzę powodów pominięcia przekładów polskich.

Bibliografia jest bogata ilościowo i znacząca naukowo. Na podkreślenie zasługuje wielostronność tematyczna (nie tylko archeologia) i zróżnicowanie ośrodków naukowych. Zwraca uwagę wykorzystanie tureckich prac naukowych, pozornie oczywiste, skoro Doktorantka prowadziła badania na terytorium Turcji, ale na Zachodzie nie jest to raczej częstym zjawiskiem.

Na wysoką ocenę zasługuje Katalog liczący ponad 200 stron, w postaci wizualnego opisu wszystkich badanych stanowisk archeologicznych, co powoduje zwiększenie czytelności opisów portów. Na charakterystykę stanowisk składają się mapki rejonów portów, zdjęcia pozostałości budowli i samych portów, krótka charakterystyka typu stanowiska, przy czym podane są odległości od innych punktów odniesienia (miast, rzek, portów). Zamieszczono także wybraną literaturę przedmiotu. Na podkreślenie zasługuje fakt, że Doktorantka sama wykonała wszystkie plany i zdjęcia obiektów. Jest to znaczący element badań ratunkowych, gdyż udokumentowane zdjęciami i plamami pozostałości portów zanikają z powodu panujących na wybrzeżu warunków naturalnych, ruchów tektonicznych, zamulania, a w końcu działalności człowieka. Porównując XIX wieczne ryciny wielu stanowisk z epoki starożytnej z ich stanem w XX w. i obecnie widać, jak znacznej degradacji uległy. Stąd dodatkowa wartość rozprawy, dająca następcom znaczący punkt wyjścia do ich badań.

Najbardziej kontrowersyjnym zagadnieniem jest relacja między tytułem pracy a jej treścią. Wydaje się, że Doktorantka uznała realizację terminu 'znaczenie' poprzez możliwość odczytania go jako samą obecność portów, przystani czy kotwicowisk na badanym wybrzeżu i zgęszczenie ich sieci, co pokazuje między innymi mapa w końcu rozprawy.

W treści opisów niektórych portów pojawiają się wzmianki o ich powiązaniach z szerzej traktowanym handlem morskim i lądowym (takie elementy są także w opisach z Katalogu), ale

nie zawsze, poza tym brak zbiorczego ujęcia tego zagadnienia w Zakończeniu, którego brak w większym zakresie.

Pełna realizacja tematu pracy wymagałaby także powiązania sieci portowej z gospodarką tego regionu oraz wschodniego basenu Morza Śródziemnego i to zarówno w epoce hellenistycznej, jak i rzymskiej. Elementy takiego podejścia badawczego są w wielu charakterystykach portów, ale raczej w odniesieniu do najbliższego rejonu, a przecież w badanych stanowiskach nie mamy do czynienia tylko z żegluga kobotażową.

Uznaję, że rozprawa jest wartościowa i mimo pewnych usterek wnosi znaczący wkład w badania problematyki morskiej, w tym do dorobku archeologii podwodnej, co pozwala na postawienie wniosku o dopuszczenie Doktorantki do dalszych czynności w ramach przewodu doktorskiego.

Gdańsk 22.08.2022 r.

prof. zw. dr hab. Juliusz Jundziłł

