

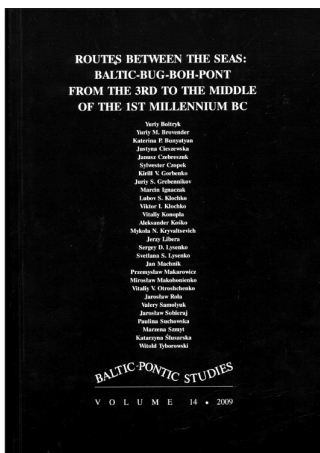
Izrakumos konstatētas arī kaula apstrādes pēdas – kaula un raga atgriezumi, pusfabrikāti, kā arī gatavie priekšmeti, kuru vidū nereti ir mākslinieciski augstvērtīgi izstrādājumi (1. vāka attēls). Atrasti arī priekšmeti no koka (mucu daļas, karotes, trauki, 10. gs. smeļamā kausa sagatave) un dažādi kokapstrādes amatnieku darbarīki: cirvji, kalti, koku skaldāmie naži, vīles, naži, virpas. Visi šie darbarīki bija arī kaula griežējiem, iespējams, ka sākotnējā attīstības posmā šie amati nebija atsevišķi izdalīti.

Pilsētas izrakumu slāņos ir daudz dažādu ādas izstrādājumu, apavu un to detaļu fragmentu. Sākotnēji ādas apstrādātāju un kurpnieku amats bija apvienots. 16. gs. beigās notiek specializācija un kurpnieka amats tiek izdalīts kā atsevišķs nodarbes veids. Mīkstos ādas apavus pakāpeniski nomaina apavi ar cieta kapi un vairāku veidu ādas slokšņu papēžiem. Apavus rotā ar dažādiem izšuvumiem, ažuŗiem un iespiesti ornamentiem.

Pētniece analizē arī tādus atradumus kā māla pīpes, kas Vitebskas slāņos ir gan no balta, gan sarkana māla, kā arī iepazīstina lasītājus ar importa māla traukiem un krāsns podiņu kolekcijām. Nodaļas nobeigumā autore pievēršas Vitebskas pilsētai kā tirdzniecības centram Podvinskas baseinā. Visus viduslaikus Vitebskas eksports pārsniedza importu, kas ievērojami veicināja tirdzniecības attīstību, tika radītas tirdzniecības kompānijas, kas 1738. gadā apvienojās Vitebskas tirdznieciskajā domē ar labi izveidotiem statūtiem.

O. Ļevko pētījums paredzēts pilsētu pētniekiem, vēsturniekiem, arheologiem, muzeju darbiniekiem, augstskolu pasniedzējiem un studentiem, kā arī plašam lasītāju lokam, kas interesējas par senās Baltkrievijas vēsturi un arheoloģiju. Monogrāfija bagātīgi ilustrēta ar senlietu zīmējumiem, krāsainām fotogrāfijām, kartēm. Veiksmīgs ir vāka noformējums – Vitebskas pilsētas krāsaina fotogrāfija un oriģināls kaula izstrādājums – amulets.

*Silvija Tilko*



Routes between the Seas: Baltic – Bug – Boh – Pont from the 3rd to the Middle of the 1st Millenium BC. Baltic – Pontic Studies. Vol. 14 / Ed. by Aleksander Koško and Victor I. Klocho. – Poznań: Adam Mickiewicz University. Institute of the Eastern studies. Institute of Prehistory, 2009. – 657 p.: ill. (Ceļi starp jūrām: Baltija – Rietumbuga – Dienvidbuga – Ponts no 3. gadu tūkstoša līdz 1. gadu tūkstoša vidum pirms Kristus)

Adama Mickeviča Universitātes Austrumu pētījumu institūts un Aizvēstures pētījumu institūts Poznaņā (Polija) 2009. gadā laidis klajā izdevuma "Baltijas – Ponta pētījumi" 14. sējumu, kurā apkopoti 28 dažādu autoru raksti. To pamatā ir referāti, kas nolasīti simpozijā "Ceļi starp jūrām: Baltija – Rietumbuga – Dienvidbuga – Ponts" Poznaņā 2008. gada oktobrī. Šī izdevuma pastāvīgais redaktors ir Aleksandrs Koško, arī šo sējumu rediģējis Aleksandrs Koško un Viktors Kločko (Ukraina). Apsveicama ir poļu un ukraiņu arheoloģijas skolas drosme intelektualizēt milzīgu bloku arheoloģijas (un ne tikai arheoloģiski risināmu) jautājumu.

Raksti sadalīti sešos blokos. Pirmais veltīts dabisko robežu identificēšanai, uzsverot austrumu–rietumu ceļu nozīmīgumu. Pamatu pamats šo tranzītcēļu iezīmēšanai austrumu–rietumu virzienā, kas tika skatīts Marijas Gimbutienes darbā (1965), novirzīts uz starpjūru tranzītcēļu izsekošanu, ņemot vērā ne tikai arheoloģiskos faktus, bet raksturojot arī senāko un agro vēsturisko tranzītcēļu Baltijas–Ponta kultūras areāla dabas apstākļus (Miroslavs Makohonienko). Dabas apstākļi Baltijas–Ponta areālā izmantoti par kritēriju tranzītcēļa identificēšanā – tie ir ģeobotāniskie apstākļi, klimats un augsne, ģeoloģija, zemes reljefs un fiziogeoģrāfiskās vienības, kā arī hidroloģija. Turklāt uzmanība pievērsta tieši dabiskajiem ceļiem, norādot uz vībotnēm kā stepes komponenta migrācijas virzienu noteicēju vēlajā leduslaikmetā un holocēnā (pēcduslaikmetā). Atzīmēts, ka Viduseiropa pārņēmusi austrumu kultūrelementus senākajos un agrākajos vēstures periodos. Pētīta vēsturisko ceļu ģeogrāfija Rietumukrainā un tas, kā zemes reljefs ietekmējis dabisko ceļu izveidi. Migrācija noteikta, izmantojot floras iespīšanās teritorijās pa dabiskiem ceļiem (dzeltenie lini, zemais grīslis, vasaras sārmeņi u.c). Par ekoloģisko kulturālo robežu tiek uzskatīta Baltijas mežu zona un Melnās jūras stepes.

Otrais rakstu bloks satur vērtīgus jaunus atklājumus par Baltijas–Ponta areāla jēlmateriāla resursiem. Rakstos iztirzāti jautājumi par Ponta ziemeļpiekrastes dzintara ceļiem, kas līdz šim apkopojošā veidā nebija apskatīti (*Janusz Czebreszuk*). Ukrainas dzintara dabiskās nogulas Kijevas tuvumā, kur tās fiksētas 50 vietās, liecina par iespēju izmantot vietējos resursus. Tomēr dzintara krellu formas, kuras zināmas kā *Tiryms* un *Allumiere* krelles Rietumukrainas atradumos Hordejevkas kapulaukā, kur atrastas arī bikoniskas krelles, norāda, ka pastāvējuši austrumu–rietumu apmaiņas ceļi virzienā no Karpatiem uz Ponta ziemeļu piekrasti. Turklāt ir pierādīts, ka dzintars Jonijas salās ievests no Ziemeļitālijas, bet ne no Mikēnām, kas savukārt norāda, ka Baltijas jūras sukcinīts izmantots šo dzintara krellu izgatavošanā bronzas laikmetā. Šajā laikā sāk figurēt Vislas – Rietumbugas un Dienvidbugas ceļi. Šie dati ir visai nozīmīgi arī Austrumbaltijas agro dzintara ceļu izvērtējumā, kas prasa ieviest korekcijas pašreiz izstrādāto hipotēžu precizēšanai, nepārspīlējot Vislas lomu Austrumbaltijas dzintara izplatībā.

Īpaša uzmanība veltīta vara rūdas raktuvēm Ziemeļu Ponta reģionā, uzsverot izejmateriālu ieguves produktivitāti paleometāla laikmetā. Tās ir jaunatklātās *Kartamysh* rūdas raktuves Doņecas baseinā, kur noskaidrots, ka tās varēja ienest no šī reģiona vara rūdas šahtām *Čevrone Ozero I–III*

60 000 tonnu vara rūdas, no kuras iegūts 3000 tonnu vara (5% no vara rūdas). Šie atklājumi kardināli izmaina senā vara apmaiņas ceļu kartogrāfiju Austrumeiropā. Turklāt iepriecina labi dokumentētie izrakumu materiāli (Jurijš Brovenders). Iespējams, ka vajadzētu pārskatīt arī Austrumbaltijas kartes par vara izplatību, prognozējot, ka tuvākā vai tālākā nākotnē varētu atklāties vēl jauni dati.

Trešais bloks (3 raksti) veltīts garu distanču transporta izmantošanai, apskatot Anatolijas, Mezopotāmijas un kontinentālās Grieķijas civilizāciju iespaidu uz Ziemeļu Ponta areālu. Ziemeļu Ponta reģionā, skatoties no Egejas, konstatēta interkulturālo kontaktu attīstība starp Vidusjūras austrumu piekrasti un Eiropas kontinentu bronzas laikmetā (*Paulina Suchowska*). Ir pietiekami daudz artefaktu, kas atļauj skatīt Egejas civilizāciju saistībā ar ziemeļu reģioniem. To vidū ir bruņucepures no meža cūku ilkņiem no Mikēnu *Circle A, IV* un *V* kapiem, kā arī *Malthi, Asea* un citām vietām. Šīs cepures pirmo reizi atrastas stepē starp Lejasdonavu un Volgu, ieskaitot Bulgārijas ZA daļu, un ir raksturīgas bedru un katakombu kultūras agrāji fāzei. Tikai pēc tam tās atrodamas Grieķijā (vidējā un vēlajā Elādas (*Helladic*) periodā), Vidus- un Austrumeiropā. Rakstā atrodami jaunākie radioaktīvā oglekļa dati par katakombu kultūras pieminekļiem. Neaizmirsīsim, ka meža cūku ilkņu izmantošana greznuma lietu izgatavošanai ir raksturīga vēlā neolīta kultūrai Lubāna mitrājā u.c. šī perioda Austrumbaltijas reģionos. Šajā laikā uzmanību saista Dņepras (kas ļoti interesē arī Austrumbaltijas vēlā neolīta pētniekus, it īpaši dzintara apmaiņas ceļu skaidrošanā) un Dienvidbugas kopēja delta, kuras tuvumā atrodas jau pieminētais Hordejevkas kapulauks ar tajā laikā modernajām dzintara krellēm kapu inventārā.

Ceturtais bloks (3 raksti) ir veltīts iedzīvotāju tuvai un tālai migrācijai Baltijas–Ponta starpreģionā 4.–3. g.t. pr.Kr. Šajā blokā ir rakstīts par vēlā neolīta Fatjanovas tipa cirvjiem kā Baltijas–Ponta kultūras apmaiņas interreģionālo ceļu potenciālajiem iezīmētājiem (*markers*). Jerži Libera atspēko uzskatu par minētā tipa cirvju izgatavošanu rietumu teritorijās un norāda, ka šī forma veidojās tieši tur, kur lokalizējās šī perioda kapulauki, tas ir, Volgas–Okas starpupju reģionā, kamēr Mazurijā Polijas austrumu daļā fiksēti tikai 25 Fatjanovas tipa cirvji, un tie jau pēc šīs pētījumu jomas autoritāšu Leona Kozlovskā (1924) un Tādeuša Sulimirskā (1955) vērtējuma nepieder pie oriģinālajām šīs kultūras cirvju formām.

Aplūkoti arī tālo distanču ganišanu piekopuso iedzīvotāju pārvietošanās ceļi gar Eiropas augstienēm 3. g.t. pr.Kr. (*Jan Machnik*). Analizējot Volīnijas augstienē pētītos *Sokal Ridge* auklas keramikas kultūras uzkalniņu kapus, noskaidrots, ka 2800.–2550. g. pr.Kr. ir konstatējama vērienīga iedzīvotāju pārvietošanās (rotācija) no Krakovas–Sandomiras apgabala, mazāka apjoma – no Vidusdņepras kultūras areāla.

Piektajā blokā (10 raksti) apskatīti jautājumi par agrājiem tālajiem ceļiem starp Baltijas jūru un Pontu pa upēm – Rietumbugu un Dienvidbugu. Šeit pirmām kārtām jānorāda uz Viktora Kločko un Aleksandra Koško rakstu par auklas keramikas kultūras (AKK) un Melnās jūras piekrastes apdzīvojošo bedru un katakombu kultūras iedzīvotājiem Baltijas–Melnās

jūras ceļu tīklā. Autori iezīmējuši gan AKK, gan bedru un katakombu kultūras iedzīvotāju izmantoto ceļu virzienus, pamatojoties uz arheoloģiskā materiāla analīzi. Šis raksts atšķiras ar metodoloģiski rūpīgu pieeju, galvenie ceļi iezīmēti, vadoties pēc apbedīšanas paražām, importētiem metāla un stikla priekšmetiem, katakombu kultūras akmens cirvjiem un plakanajām vālēm. Noskaidrots, ka dažas bedru un katakombu kultūras tradīciju iezīmes ir saskatāmas Rietumbugas, Vepšas (*Wieprz*) un Vislas vidusteces un pat lejteces zonā. Savukārt AKK iezīmes konstatētas Ingulas un Doņecas–Donas katakombu kultūras areālā. Zīmīgi, ka tieši Zlotas kultūras apbedījumos Sandomiras reģionā saskatāmi Melnās jūras piekrastes apdzīvotāju paradumi – apbērt mirušo ar okeru, kā arī deformēt galvaskausu, padarot to garāku. Autori konstatējuši, ka Vislas, Volīnijas un Dienvidbugas augšteces AKK un pēcAKK akmens kātcauruma cirvji līdzinās rakstā pirmo reizi noteiktajiem Ingulas tipa cirvjiem, kas bija vai nu importēti, vai arī imitēja Melnās jūras piekrastes akmens cirvju formas. Demonstrēti piemēri no Viņņicas, Volīnijas, Helmno zemes un Pievislas reģiona, saskatot līdzību arī ar katakombu kultūras cirvjiem. Tas ir apsveicami, tomēr gribētos redzēt šo tēmu izvērstu vēl plašāk, jo starp parādītajiem piemēriem ir atrodamas cirvju formas, kas raksturīgas daudz plašākam akmens kaujas cirvju izplatības areālam Vidus- un Austrumeiropā. 15. attēlā (3. un 8., kā arī 4. un 9. nr.) redzami akmens cirvji, kas iegūti Bidgoščas vojevodistē un Bubnovā Čerkasu rajonā, tāpat *Kaldus* Helmno vojevodistē un *Dobskij* Rostovas apgabalā, nav līdzīgi. Tikai vienam no 66 demonstrētajiem cirvjiem ir dots šķēsgriezums.

Atzīmējams arī Ļubovas Kločko raksts par Skitijas iedzīvotāju dzintara rotājumiem Dņepras labā krasta reģionā. To vidū saspraudes, krelles, auskari, kas kļuvuši populāri 7.–5. gs. pr.Kr. Šie dzintara ceļi veidojušies virzienā no Dienvidbugas uz Vidusjūruas baseinu un Tuvajiem Austrumiem, bet otrs ceļš iezīmēts no Vislas pāri Dņeprai un tālāk uz Donu un Kaukāzu.

Pēdējā blokā viens raksts skar arī Latvijas arheoloģijas problēmas, turklāt analizētas turpmākās izpētes perspektīvas. Runa ir par Baltkrievijas teritorijas komunikāciju ceļu sistēmu izveidi laikā no 3000. līdz 2000. g. pr.Kr. (*Mykola Kryvaltsevich*). Rakstā tiek skatīti jautājumi par Dņepras, Dņepras–Daugavas (Dvinas) un Dņepras labā krasta pietekas Pripetes ceļu. Dņepras kreisā krasta baseinā atrasti AKK dzintara izstrādājumi – cirvjevida piekariņi, kas Vidusdņepras AKK kultūrai piederīgajos kapulaukos Streļicā, Stolpņikovskā, Pečkuros un Proletariāta ciematā uzrāda nepāprotamu līdzību ar Lubāna mitrājā atrastajiem, kur tie pārstāv Aboras vēla neolīta apmetnes dzintara apstrādātāju skolu. Šis ir viens no galvenajiem argumentiem, kas raksta autoram dod iespēju turpināt Daugavas ceļu līdz Dņepras augštecei. Tie ir ceļi, pa kuriem dzintars no Baltijas jūras nokļuva līdz Daugavas augštecei – Krivinas (Daugavas kreisā krasta pieteka) purviem, iespējams, caur Lubāna mitrāja dzintara apstrādes centru. Autors vērs uzmanību arī uz Dņepras tiešā tuvumā – Moškas Hodosoviču 1. uzkalniņa 11. kapā atrasto lielo dzintara ripveida piekariņu ar stienveida pagarinājumu augšdaļā, kuram ir komplikēts caurums tā piekāšanai. Tā kā šāda veida

cauruma urbums ir fiksēts tikai Aboras I vēlā neolīta dzintara apstrādes darbnīcā, raksta autors norāda uz tā izgatavošanas vietu un atzīst, ka tas varēja nonākt Vidusdņepras AKK areālā no Lubāna mitrāja – Daugavas vidusteces baseina. Šie jautājumi Latvijas historiogrāfijā ir skatīti vairākkārt un atrodami mūsu publikācijās. Jāpiebilst, ka rakstā atzīmētais fakts par Vidusdņepras kultūrai raksturīgo kausu rotājumu ar parketveidā sakārtotajiem iegriezumiem ir raksturīgs arī Viduseiropas auklas keramikas kultūras kausiem.

Jautājums par bronzas laikmeta komunikācijas ceļu izveidi Ponta ziemeļu areālā risināts Vitālija Ostrošenko rakstā, balstoties uz stingri noteiktiem kritērijiem šo ceļu identificēšanā: akmens elki, antropomorfas stēlas, dzintars, rituālie ieroči, ratu zīmējumi uz keramikas, kaujas rati gulbūvju kapu kultūras un Andronovas kultūras apbedījumos, kā arī bronzas lietu depozīti. Autors norāda, ka šo kritēriju uzsvēršana nevar būt ārpus bronzas laikmeta pētnieku interesēm un nedrīkst šī jautājuma risināšanu atstāt pašplūsmā. Rakstā pievērsta uzmanība arī dzintara ceļu izveidei vēlajā bronzas laikmetā, norādīts, ka iezīmētie ceļi gājuši gar Dienvidbugu, starp Rietumbugu un Dņestru. Komunikāciju ceļi iezīmēti virzienā no Prutas deltas līdz Dņepras un Dienvidbugas kopējai deltai un tālāk līdz pat Azovas jūrai.

Rakstu krājums izraisa lielu zinātnisku interesi, jo jaunās atziņas pamatojas bagātīgā arheoloģisko materiālu bāzē. Neapšaubāmi, ka austrumu–rietumu un rietumu–austrumu komunikāciju ceļu izpēte Eiropā tiks turpināta.

Tomēr problēma būtu jārisina plašākā kontekstā, iesaistot arī Austrumbaltijas, tajā skaitā Latvijas teritoriju. Rakstu krājumā iezīmēti tranzīta ceļi starp Baltijas un Melno jūru, šķērsojot Eiropas lielas daļas teritorijas, kamēr citi speciālisti kartografē ierobežotā teritorijā, rakstot par kāda reģiona bronzas laikmeta sakaru sfēru, kā tas ticis darīts Latvijas teritorijā, norādot tikai te iegūtos bronzas izstrādājumus un apstrādes vietas. Tikai vienā krājuma rakstā (*Mykola Kryvaltsevitch*) ir iezīmēts komunikāciju ceļš no Austrumbaltijas uz Dņepras labā krasta baseinu (10. att. 456. lpp.). Šajā gadījumā ir uzsvērtā Dņepras ūdensceļa nozīme savstarpējo sakaru izveidē. Par to ir rakstījis arī Arnolds Spekke 1952. gadā, kritizējot J. M. de Navarro par Dņepras ūdensceļa ignoranci pētījumā par senajiem dzintara ceļiem, uz kuru vēršis uzmanību jau Hērodots. Tomēr jāpiezīmē, ka Austrumbaltijas dzintara pētījumu jomā ne viss ir atklāts un ne vienmēr ir skaidrs, kuri dzintara apstrādes centri apgādāja arī plašās Austrumeiropas meža joslas teritorijas vēlajā neolītā, jo atradumi Kuršu kāpās Jodkrantes ostas vietā liecina par vērienīga dzintara apstrādes centra bojāeju vēl Litorīnas jūras (Baltijas jūras attīstības stadija) transgresiju laikā.

*Ilze Loze*