

Archeolog na drodze - zło konieczne czy pozytywne signum temporis? cz. I

Utworzono: czwartek, 06, wrzesień 2007 10:10 Andrzej Kokowski



Wykopaliska wykonywane przy okazji wielkich inwestycji drogowych mają ogromne znaczenie dla archeologii. Efekt końcowy zależy od wzajemnego zrozumienia spraw archeologicznych i inwestycyjnych.

We współczesny krajobraz działań wyprzedzających wielkie inwestycje wrósł na trwałe archeolog. Podróżując szlakiem wielkich budów realizowanych przez drogowców, górników, czy przemysłowców napotykamy już powszechnie na większe lub mniejsze grupy ludzi, które „oczyszczają” teren z tkwiącej w ziemi, niewidocznej gołym okiem na jej powierzchni „treści historycznej”, na który za moment wejdą ciężkie maszyny budowlane.

Prowadzone przez archeologów prace pochłaniają określony procent kapitału przewidzianego dla realizacji inwestycji i trwają w określonym miejscu od kilku do kilkudziesięciu miesięcy, budząc emocje od zachwyty do skrajnego podenerwowania. Nad udziałem archeologów w takich przedsięwzięciach, jak również nad sposobem prowadzenia przez nich prac, stoją precyzyjnie określone uwarunkowania dyktowane ustawą o Ochronie Dóbr Kultury, która ma różnego rodzaju uszczegóławiające uregulowania wykonawcze; oraz regulaminy, zasady i modele postępowania badawczego dotyczące bezpośrednio wykopalisk, konkretnych stanowisk, czy nawet konkretnych instytucji podejmujących się ich realizacji (1).

Prosta zasada – uratować to, co może zniszczyć ingerująca w ziemię budowa, powinna zasadniczo nieodwracalnie regulować stosunek inwestora do wykonawcy tego zadania. Ponadto praca archeologa wpisana jest w modne i nośne hasło „ochrony europejskiego dziedzictwa kulturowego (archeologicznego)”, co nadaje jej szlachetną otoczkę ponadregionalnej, ponadnarodowej a wręcz ponadpaństwowej

Archeolog na drodze - zło konieczne czy pozytywne signum temporis?

cz. I

Utworzono: czwartek, 06, wrzesień 2007 10:10 Andrzej Kokowski

wartości. Archeologia przemawia, bowiem językiem bardziej rozumiałym niż historia, może również dla tego, że jest w znacznej mierze pozbawiona właśnie emocji narodowych. Nadto szereg zjawisk archeologicznych wychodzi poza nowożytne granice polityczne i może być analizowana w różnych miejscach, z zastosowaniem różnych metod, ale zawsze z koniecznością odwołania prowadzonych analiz do szerokiego spektrum odkryć.

Pozornie tylko na styku kompetencji archeologa i wykonawcy inwestycji stoją wyłącznie dwa, potocznie uważane za zasadnicze punkty: termin i pieniądze. To ogromne uproszczenie jest niestety przyczyną rzucającą niekiedy głębokie cienie na działalność obydwu partnerów, lub na któregoś z nich, a w tym przypadku najczęściej niestety na archeologa. Jak zwykle w takich okolicznościach bywa, decyduje „biblijny” wręcz w swojej wymowie czynnik ludzki – zakresu zrozumienia wzajemnych kompetencji oraz mocy sprawczej działania. Dotykają, a trafniej chyba określić należy, że dotyczą one dwóch podstawowych obszarów działań wyrażonych: bezpośrednim okresem prowadzenia wykopalisk i czasem po ich zamknięciu.

Pierwszy z nich, to mało znany okres ogromnego dyskomfortu dla prowadzącego wykopaliska, wynikającego z prostej przyczyny. Archeolog tak na prawdę nie wie, co czeka na niego po zdjęciu humusu. Nie ma najmniejszego pojęcia nie tylko o ilości obiektów archeologicznych, głębokości ich zalegania, złożoności układów stratygraficznych (sposobie naruszania się wzajemnie różnych jam), ale również o gęstości występowania zabytków, czy też sposobie i stanie ich zachowania. To przeciwległy biegun w stosunku do tego, czym dysponuje inwestor, mający precyzyjnie określone w planach wykonawczych kolejne kroki postępowania i jasno oznaczone ich koszty. Upraszczając sens różnicy w tym zakresie, możemy powiedzieć tak. Kierujący budową odcinka autostrady, czy też każdej innej drogi, wie już wiele miesięcy naprzód, jak będzie przebiegała jego inwestycja, ile będą kosztowały go materiały, jaki park maszynowy musi zgromadzić i ile roboczogodzin przeznaczyć na poszczególne działania. W przeciwieństwie do tego, archeolog często przez pierwsze tygodnie od chwili rozpoczęcia swoich działań nie wie nawet tego.... jaki zakres prac go w najbliższej przyszłości czeka (!). Z czego to wynika? Otóż typowanie stanowiska do badań wykopaliskowych odbywa się przecież nieomal wyłącznie na podstawie oglądu jego powierzchni, a ocena merytoryczna oczekiwanych badań – na podstawie kilku – kilkunastu znalezionych tam fragmentów naczyń, bądź krzemieni. Określenia wielkości stanowiska, ale również jego interpretacja (jest to osada, obozowisko, czy cmentarzysko) są na tym etapie po prostu szacunkowe i wręcz umowne.

Taki stan rzeczy może budzić zrozumiałe zastrzeżenia u inwestora, co do kompetencji wykonawcy badań wyprzedzających budowę drogi. Świat precyzji technicznych wyliczeń inżynierów nie wytrzymuje próby konfrontacji z intuicyjnymi oczekiwaniami – jakby nie patrzeć – humanisty. Jest to przecież klasyczny proces badawczy, porównywalny z eksperymentem naukowym, gdzie wynik jest oczekiwaną niewiadomą. Oczywiście są wyjątki, pokazujące głęboką wyrozumiałość i zrozumienie dla takiej „niepewnej” sytuacji. Mówię tak na podstawie moich

Archeolog na drodze - zło konieczne czy pozytywne signum temporis? cz. I

Utworzono: czwartek, 06, wrzesień 2007 10:10 Andrzej Kokowski

doświadczeń współpracy z drogowcami z Lubelszczyzny, którzy doskonale pojęli istotę i znaczenie owej „niewiadomej” tkwiącej w poszukiwaniach archeologicznych. Myślę, że z biegiem czasu problem ten poprzez efekty doświadczenia wzajemnej współpracy przestanie zupełnie istnieć. Więc chociaż uważam, że dzisiaj jest on nadal istotny we współpracy na linii archeolog-drogowiec, to nie demonizowałabym jego znaczenia.



Nie mam też zamiaru dyskutować, a tym bardziej rozwodzić się nad zasadnością podejmowania wyprzedzających badań wykopaliskowych. Na ten temat powiedziano już bardzo wiele, równie wiele, jak dokonano wzajemnych ustaleń i uregulowań w tym zakresie. Mam również swój niewielki udział w tej dyskusji i ważne dla mnie doświadczenie konfrontowania stanowiska prezentowanego przez archeologa z tym, jakie reprezentują drogowcy. Uczyniłem to na Krajowej Konferencji Naukowo-Technicznej „Estetyka i ochrona środowiska w drogownictwie” (Nałęczów, 16-17 czerwca 2005); co zwerbalizowałem w tekście zamieszczonym w materiałach tej konferencji (2); wyraziłem je, wraz z kierowanym przeze mnie zespołem, w materiałach podsumowujących projekt badań na obwodnicy w Hrebennem (pow. tomaszowski, woj. lubelskie) i na wystawie prezentującej jego dorobek (3) ; oraz w trakcie konferencji „Badania Archeologiczne w Polsce południowowschodniej w roku 2005”. Zdobyte na tej drodze doświadczenia znajdą oczywiste miejsce w kolejnych publikacjach.

Prof. dr hab. Andrzej Kokowski
Instytut Archeologii Uniwersytetu Marii Curie Skłodowskiej w Lublinie

Artykuł został opublikowany w Czasopiśmie: "Drogownictwo", 2006, nr 12

1. Por. chociażby – K. Gradkowski, Archeologiczne badania przy inwestycjach drogowych i liniowych, „Drogownictwo” 4/2006, s. 152-155.

2. A. Kokowski, Drogi archeologii – archeologia na drodze, [w:] Estetyka i ochrona środowiska w drogownictwie. Krajowa Konferencja Naukowo-Techniczna. Nałęczów, 16-17 czerwca 2005, Lublin 2005, s. 223-240.

Archeolog na drodze - zło konieczne czy pozytywne signum temporis? cz. I

Utworzono: czwartek, 06, wrzesień 2007 10:10 Andrzej Kokowski

3. A. Kokowski (red.) Archeologia na drodze – drogi archeologii, szósta wystawa Instytutu Archeologii Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Muzeum UMCS, pod honorowym patronatem Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie inż. Janusza Wójtowicza i Jego Magnificencja Rektor UMCS prof. dr hab. Wiesława Andrzeja Kamińskiego, Lublin 2006, 55 ss.