

# Samsonowicz, Henryk

---

## Przemiany osi drożnych w Polsce późnego średniowiecza

---

Przegląd Historyczny 64/4, 697-716

---

1973

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych, tworzonej przez Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

## Przemiany osi drożnych w Polsce późnego średniowiecza

Obszerna literatura przedmiotu zajmując się dziejami szlaków komunikacyjnych w Polsce stara się przede wszystkim odtworzyć ich przebieg w określonej przestrzeni wykreślając szlaki łączące różne punkty osadnicze<sup>1</sup>. Badania nad dziejami wymiany handlowej czy kulturalnej powinny ukazywać także przemiany zachodzące w czasie, związane z różnorodnym rozwojem gospodarczym i politycznym poszczególnych ziem. W niniejszym szkicu, pomyślanym jako fragment większej całości, pragnę ukazać przemiany zachodzące w głównych osiach wielkiej międzynarodowej wymiany przechodzącej przez Polskę w XIII—XVI wieku. Przez jej pryzmat można ukazać wiele istotnych czynników kształtujących stosunki gospodarcze i społeczne. Ruch towarów, ludzi i idei wpływał na ożywienie ośrodków życia lokalnego. Rozwijała się sieć usług, powiększała się liczba ludzi bezpośrednio lub pośrednio żyjących z wymiany. Na obszary, przez które przebiegały szlaki przybywali nowi osadnicy, nowi przedsiębiorcy, ci wszyscy, którzy chcieli wykorzystać istniejącą koniunkturę. W tym sensie wielki handel modelował — z biegiem stuleci coraz silniej — stosunki wewnętrzne<sup>2</sup>.

Wyjaśnienia wymaga oczywiście pojęcie dalekiego handlu. Dotyczy ono nie tylko względnego pojęcia dystansu, pokonywanego przez kupców

<sup>1</sup> Wśród licznych prac poświęconych zagadnieniom dróg w Polsce podstawową i niezastąpioną do dziś jest praca S. Weymana, *Cła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej*, Poznań 1938. Por. też *Ze studiów nad zagadnieniem dróg w Wielkopolsce od X do XVIII w.*, „Przegląd Zachodni” t. II, 1953, s. 194 nn. Także J. Nowakowa, *Rozmieszczenie komór celnych i przebieg dróg handlowych na Śląsku do końca XIV w.*, Wrocław 1951; K. Ślaski, *Pomorskie szlaki handlowe w XII i XIII w.*, „Przegląd Zachodni” t. I, 1948, s. 285 nn.; Fr. Bruns, H. Weczerka, *Hansische Handelsstrassen*, Köln-Graz 1962—1968. Ciekawe ujęcie dała T. Wąsowicz, *Sandomierska sieć drożna w wiekach średnich*, „Studia sandomierskie” t. I, 1967, s. 113 nn.

Ze starszych prac por. St. Lewicki, *Drogi handlowe w Polsce w wiekach średnich*, Warszawa 1926 oraz monografie dotyczące dziejów handlu w poszczególnych miastach: St. Kutrzeba, *Handel Krakowa w wiekach średnich*, RAU whf Kraków 1903, s. 6 nn.; L. Koczy, *Handel miasta Poznania do połowy XVI w.*, Poznań 1930, s. 21; tenże, *Dzieje wewnętrzne Torunia do r. 1793*, [w:] *Dzieje Torunia*, Toruń 1933, s. 139; Ł. Charewiczowa, *Handel średniowiecznego Lwowa*, Lwów 1925, s. 101 nn., a także prace poświęcone cłom: St. Kutrzeba, *Taryfy celne i polityka celna w Polsce od XIII do XV w.*, „Ekonomista” t. III, 1902, s. 201 nn.

<sup>2</sup> Zestawienie badań M. Małowista na ten temat przynosi zbiór jego prac *Croissance et régression en Europe XIV<sup>e</sup>—XVI<sup>e</sup> siècles*, Paris 1972, zwłaszcza s. 220. Por. też autora, *Studia z dziejów rzemiosła w okresie kryzysu feudalizmu w zachodniej Europie w XIV i XV w.*, Warszawa 1954, s. 418 nn. Także A. Gieysztor, *Local Markets and Foreign Exchange in Central and East Europe before 1200*, „Ergon” t. V, 1966, s. 769; tenże, *Wieś i miasto słowiańskie przed XII wiekiem. Rynki lokalne i regiony ekonomiczne*, „Sprawozdania Wrocławskiego Towarzystwa Naukowego” 17. A, 1962, s. 93. Por. też T. Lalik, *O cyrkulacji kruszców w Polsce X—XII w.*, PH LVIII, 1967, z. 1, s. 7; H. Samsonowicz, *Późne średniowiecze miast nadbałtyckich*, Warszawa 1968, s. 101.

ale także określonej struktury towarów, techniki działania oraz wyodrębnionego statusu zawodowego i prawnego organizatorów handlu.

Wymiana lokalna była w zasadzie jednym ze środków umożliwiających uzupełnianie potrzeb gospodarstwa domowego ludzi nią się zajmujących. We wcześniejszym średniowieczu krąg dalekiego handlu obejmował natomiast stosunkowo niewielki asortyment towarów, w dużym stopniu produktów luksusowych. Interesował on przede wszystkim górne warstwy społeczeństwa, które potrafiły po pierwsze — zdobywać dzięki niemu dodatkowe dochody, po drugie — jakością nabywanych produktów coraz bardziej wyróżniać się od warstw niższych<sup>3</sup>.

Handlem lokalnym zajmowano się przy okazji działalności rolniczej, hodowlanej i myśliwskiej; handlem dalekim mogli zajmować się jedynie ci, którzy posiadali określone możliwości czasowe i finansowe. Albo byli to możnowładcy, traktujący to zajęcie jako uzupełnienie innych form działalności albo kupcy zawodowi. Rzecz prosta, że przewóz produktów i organizacja wymagały w przypadku handlu dalekiego innych systemów działania, a także i innych predyspozycji psychicznych niż w przypadku wymiany lokalnej<sup>4</sup>.

Już w okresie kształtowania się różnic klasowych i formowania się państwa oba kręgi — wymiany lokalnej i wymiany dalekosiężnej — w pewnym stopniu na siebie zachodziły. Handel niewolnikami, solą sprowadzaną niekiedy z dalekich stron, wyrobami metalowymi, futrami zwierząt łowionych przez ludność miejscową i dostarczanych na zbyt — wpływał na stosunki lokalne, a nawet w pewnym stopniu kształtował formy życia gospodarczego. Wzajemne oddziaływanie i przenikanie obu kręgów wymiany pogłębiło się znacznie w XIII w., kiedy to kolonizacja na prawie niemieckim upowszechniła zawód kupca-mieszczanina. Rozwój gospodarki towarowo-pieniężnej stworzył sieć miast utrzymujących bliskie związki z krajami ościennymi. Kupcy, którzy miasta te organizowali, starali się z powodzeniem opanować tak handel daleki jak i lokalny. Oparciem dla wielkiej wymiany XIII—XIV w. stały się rynki lokalne, dostarczające bądź wyspecjalizowanych produktów przemysłowych, bądź surowców<sup>5</sup>.

Dalszym etapem łączącym oba kręgi handlu stały się te przemiany, które wiązały się ze schyłkiem średniowiecza. Rozwój masowej wymiany, która była niezbędna dla prawidłowego funkcjonowania poszczególnych krajów, stworzył powiązania tak poziome — w sensie geograficznym, jak i pionowe — w sensie uzależniania ekonomiki lokalnej od potrzeb dalekiego handlu. Wpływ rynku zagranicznego na kształtowanie się gospo-

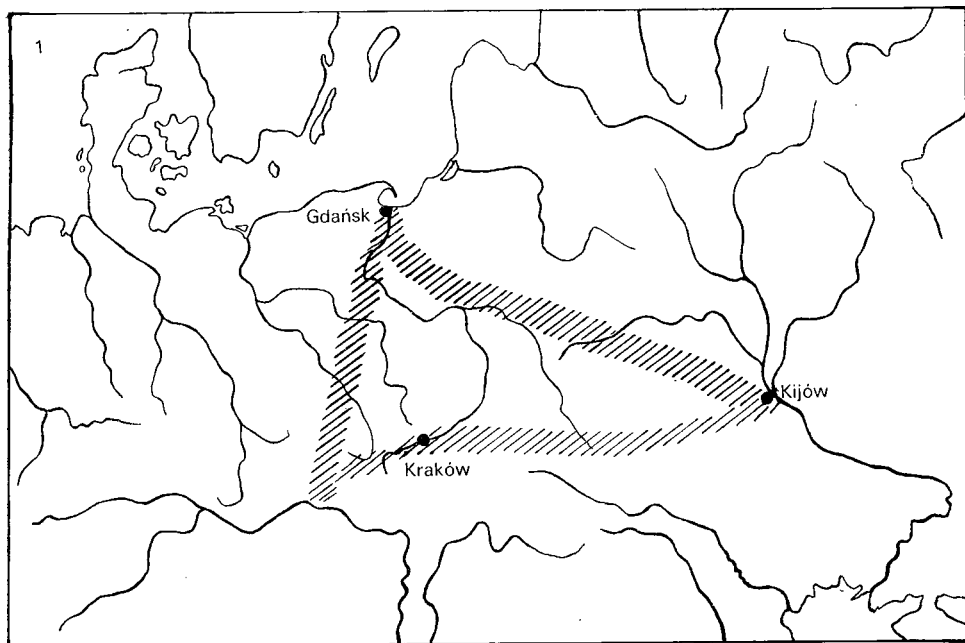
<sup>3</sup> Tamże, specyfikacja sukna sprowadzanego do naszego kraju wskazuje na jego przeznaczenie dla zamożniejszych warstw społeczeństwa. Por. KDWklp. I (wyd. I. R a c z y ń s k i e g o), nr 207, 237; *Pommereisches Urkundenbuch*, wyd. M. P e r l b a c h, Danzig 1882, nr 33. Por. na ten temat H. A m m a n, *Deutschland und die Tuchindustrie Nordwesteuropas im Mittelalter*, „Hansische Geschichtsblätter” t. LXXII, 1954; G. S z é k é l y, *Niederlandische und englische Tucharten im Mitteleuropa des 13—17 Jhs.*, „Annales Universitatis Scientiarum Budapestensis. Sectio Historica” t. VIII, Budapest 1966.

<sup>4</sup> E. M a s c h k e, *Das Berufsbewusstsein des mittelalterlichen Fernkaufmanns. Beiträge zur Berufsbewusstsein des mittelalterlichen Menschen*, red. P. W i l p e r t, Berlin 1969, s. 318; H. S a m s o n o w i c z, *Ideologia mieszczańska w Polsce w XIII w.* (w druku).

<sup>5</sup> M. M a ł o w i s t, *Uwagi o roli kapitału kupieckiego w Europie wschodniej w późnym średniowieczu*, PH LVI, 1965, z. 2, s. 221. Szerzej na ten temat piszę w pracy *Późne średniowiecze*, s. 116 nn.

darki folwarczno-pańszczyźnianej w Polsce jest jednym z klasycznych przykładów tego stanu rzeczy <sup>6</sup>.

Rozważania o osiach wielkiej wymiany rozpocząć wypada od sformułowania pewnych założeń. Stałymi punktami na drogach były bądź miasta, bądź niektóre tylko inwestycje, takie jak przeprawy, groble, mosty itp. <sup>7</sup> Drogi, podobnie jak ma to miejsce jeszcze dziś tam gdzie brak jest



Mapa 1 — Główne ciągi drożne w Polsce do połowy XIII w.

twardej, sztucznej nawierzchni, często zmieniały swój bieg w zależności od stanu wód gruntowych, atrakcyjności osad, potrzeb i możliwości przejeżdżających. Z biegiem XIII—XV wieku dawała się jednak zauważyć tendencja do utrwalania ciągów drożnych, a to na skutek zmian zachodzących w stosunkach własnościowych. Reforma kolonizacyjna, pomiar gruntów ornych, doprowadziły do względnej petryfikacji dróg, szczególnie na obszarach bardziej zaludnionych.

Dla niniejszych rozważań ważniejsze wydaje się inne założenie, które można sformułować następująco: każdy punkt osadniczy ma możliwie najprostrze i najwygodniejsze powiązania ze wszystkimi sąsiednimi punktami osadniczymi. Dotyczy to nie tylko wsi i przysiółków ale także, w skali większej, miast i miasteczek. Istniały bezpośrednie powiązania

<sup>6</sup> M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła*, s. 462; Wł. Rusiński, *Drogi rozwojowe folwarku pańszczyźnianego*, PH XLVII, 1956, z. 4, s. 617 nn.; J. Topolski, *Narodziny kapitalizmu w Europie XIV—XVI w.*, Warszawa 1965, s. 81 nn.; A. Maczak, *Między Gdańskiem a Sundem*, Warszawa 1972, s. 157 nn.

<sup>7</sup> S. Weyman, *Cła i drogi*, s. 12. Por. *Lustracja dróg woj. krakowskiego z roku 1570*, wyd. B. Wyrozumska, wstęp K. Buczka, Wrocław 1971; *Protokół rewizji dróg i mostów i grobel w m. Ostrowie nad Tyśmiennicą, 1619 r.*, [w:] L. Białkowski, *Lublin na starych szlakach handlowych*, „Pamiętnik Lubelski” t. III, 1938, s. 292.

między sąsiadującymi ośrodkami rynków lokalnych, czy między ośrodkami handlu dalekiego. To założenie powinno leżeć u podstaw tworzenia mapy historycznej. Rzut oka na dokonywane rekonstrukcje szlaków drożnych przekonuje, że bezpośrednie informacje źródłowe zachowały się w stanie szczątkowym. Jest rzeczą absolutnie niemożliwą — jak ukazują niektóre mapy historyczne — by kupcy z Łęczycy mieli do Sieradza jeździć przez Konin<sup>8</sup>.

Ten stan rzeczy był wykorzystywany przez zmienne koniunktury gospodarcze. Wraz z rozwojem kontaktów między poszczególnymi ośrodkami atrakcyjnymi dla powiązań międzynarodowych, wykorzystywana była istniejąca lokalna sieć drożna. Ulepszano przeprawy, budowano komory celne, rozwijała się sieć usług, ale w zasadzie — na siatce istniejących szlaków<sup>9</sup>. Oczywiście w przypadkach szczególnych wytyczane były zupełnie nowe drogi, ale nie sędzę, aby do nich ograniczał się ruch ludzi i towarów. Nigdy zresztą jeden szlak nie zamykał, mimo niejednokrotnych starań politycznych, innych możliwości kontaktów<sup>10</sup>.

Z tych założeń wynika dalszy wniosek. Badania dróg wielkiej wymiany możliwe są wówczas gdy odtworzy się rejony i ośrodki szczególnie atrakcyjne gospodarczo. I w zależności od geografii ekonomicznej poszczególnych obszarów można będzie wyznaczyć główne ciągi komunikacyjne przechodzące przez nasz kraj.

Na początku XIII w., u progu przemian wiążących się z tzw. kolonizacją na prawie niemieckim, niewątpliwą potęgą gospodarczą i demograficzną, atrakcyjną ze względu na powiązania ze Wschodem i Południem był Kijów<sup>11</sup>. Dyspozytor wschodnich i greckich towarów dostarczał ze swych obszarów sól, wożoną aż na Kujawy. Z drugiej strony granic polskich dominowały Czechy — tak ze względu na powiązania z południowymi Niemcami, jak i ze względu na własne bogate zasoby kruszców kopalnych<sup>12</sup>. Wreszcie trzecim rejonem atrakcyjnym dla wielkiego handlu był Bałtyk<sup>13</sup>, stanowiący szlak łączący Flandrię z Rosją. Generalnie rzecz

<sup>8</sup> Jak wynika z mapy dróg handlowych Polski Piastowskiej, opracowanej na podstawie źródeł pisanych przez S. Weymana, *Cta i drogi*.

<sup>9</sup> S. Weyman (*Ze studiów nad zagadnieniem dróg*, s. 196) stwierdza, że podstawowa sieć dróg zarówno lokalnych, jak i głównych była wykształcona już w XVI w. Dla przepędu wołów wykorzystywane były „drogi zwykłe” i „stare”. Por. MRPS t. III, suppl. nr 234, 1493 r.; nr 1028, 1503 r. i inne.

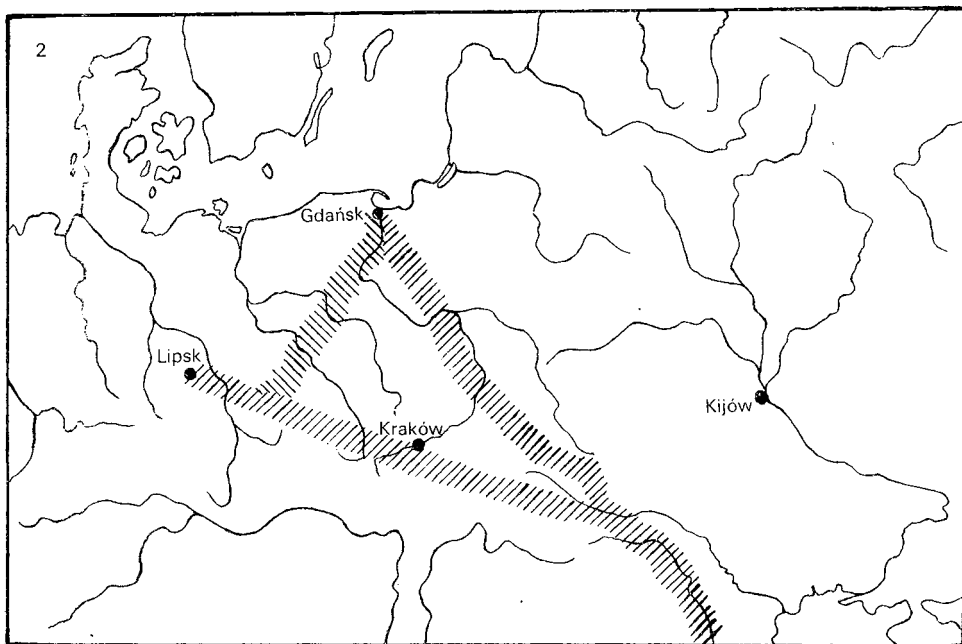
<sup>10</sup> Por. przedstawione przez St. Kutrzebę (*Handel Krakowa*, s. 6 nn.) dzieje tzw. drogi pruskiej, dróg ruskich czy przez K. Myślińskiego (*Lublin a handel Wrocławia z Rusią w XIV i XV w.*, „Rocznik Lubelski” t. III, s. 15 nn.) dróg śląskich. O różnych wariantach dróg lokalnych czy międzynarodowych pisze też T. Wąsowicz, op. cit., s. 117, 121. W związku z tym trwały jeszcze w XVI w. bezskuteczne walki Torunia o utrzymanie monopolu na drogi do Gdańska. Por. L. Koczy, op. cit., s. 230.

<sup>11</sup> Ostatnie prace podkreślają znaczenie Kijowa wczesnośredniowiecznego i szacują — czy nie zbyt wysoko? — jego wielkość na ponad 40 tys. mieszkańców w XI—XII w. Por. P. T. Tołoczko, *Istoriczna topografija starodawneho Kyjewa*, Kyiw 1972. Istotna rola tego miasta w wielkim handlu nie budzi wątpliwości (por. L. K. Goetz, *Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters*, Lübeck 1922).

<sup>12</sup> Ostatnio na ten temat M. Małowist, *Górnictwo w średniowiecznej Europie środkowej i wschodniej jako element struktur społeczno-gospodarczych w XII—XIV w.*, PH LXIII, 1972, z. 4, s. 593.

<sup>13</sup> H. Jahnkuhn, *Haithabu. Ein Handelsplatz der Wikingerzeit*, Neumünster 1956; L. Leciejewicz, *Początki nadmorskich miast na Pomorzu Zachodnim*, Wrocław 1962; M. Małowist, *Z problematyki dziejów gospodarczych strefy bałtyckiej we wczesnym średniowieczu*, RDSG t. X, 1948; H. Ziółkowska, *Pomorze a handel bałtycki w okresie wczesnośredniowiecznym*, „Przegląd Zachodni” t. VII, 1951; J. Bronstad, *Vikingerne*, København 1960.

biorąc, ziemie polskie leżały między ważnymi szlakami europejskimi. W handlu bowiem Europy istotną rolę odgrywała Ruś kijowska, stanowiąca bodaj od czasów karolińskich<sup>14</sup> najbardziej atrakcyjny i najbogatszy kraj słowiański. Szlak ruski wiódł z Kijowa przez Sandomierz nad Wisłą do Krakowa, dalej zapewne przez Bramę Morawską do Pragi i dalej do Ratyzbony i Górnych Niemiec<sup>15</sup>.



Mapa 2 — Główne ciągi drożne w Polsce zjednoczonej w XIV w.

Drugim magnesem, ściągającym uwagę wielkich kupców była droga bałtycka, także już od czasów karolińskich stanowiąca atrakcyjny szlak handlowy dla kupców przewożących sukno, bursztyn, broń, futra<sup>16</sup>. Między tymi dwoma szlakami główne połączenie stanowiła *put' iz Waregu w Greki*<sup>17</sup>. Natomiast przez ziemie polskie przechodziły dwa ważne połączenia: jedno — stanowiła droga biegnąca wzdłuż Bugu przez Drohiczyn do Płocka i dalej nad Wisłą na Pomorze<sup>18</sup>, drugie — szlak wiodący z Moraw (Śląska) na Kujawy i dalej nad Zatokę Gdańską. Podstawą wielkiego handlu, prowadzonego przez kupców-możnych rycerzy w Polsce było

<sup>14</sup> *Codex diplomaticus et epistolaris Regni Bohemiae* t. I, wyd. G. Friedrich, Praga 1904, nr 31, cap. VI: *Sclavi* — *qui de Rugis* [tj. Rusi] *vel Boemanis mercandi causa exeunt*. Por. na ten temat F. L. Ganshof, *Note sur l'Inquisition de thelonis Raffelstetensis*, „Le Moyen Age” 1966, 2, s. 197 nn.

<sup>15</sup> Por. przywilej Ottokara VI dla kupców z Ratyzbony jeżdżących na Ruś z 1191 r. W. Wasilewskij, *Drewnaja torowla*, „Archiv für Kunde der Österreichischen Geschichtsquellen” t. X, 1853, s. 87.

<sup>16</sup> Por. wyżej przypis 13 oraz H. van Werveke, *Die Beziehungen Flanderns zu Osteuropa in der Hanzezeit. Die deutsche Hanse als Mittler zwischen Ost und West*, Köln-Opladen 1963.

<sup>17</sup> *Powiest wremiennych let* t. II, wyd. D. Lichaczow, Moskwa 1950, s. 215.

<sup>18</sup> K. Musianowicz, *Drohiczyn we wczesnym średniowieczu*, „Materiały wczesnośredniowieczne” t. VI, Wrocław 1969, s. 7 n.,

włączenie się z wywozonymi produktami (niewolnikami, futrami) do tranzytu europejskiego, przechodzącego po bokach trójkąta, którego podstawą była linia łącząca Halicz—Kraków—Wrocław, a wierzchołkiem Gdańsk.

W ciągu XIII w. ten stan rzeczy uległ zmianie, co spowodowane było rozwojem gospodarczym ziem Polski, upadkiem Rusi, zniszczonej przez najazd tatarski i kolonizacją niemiecką oraz pojawieniem się państw zakonnych nad Bałtykiem. Szlak wiodący znad Morza Czarnego przez Kijów stracił poprzecznie znaczenie, pojawiły się na Pomorzu i Prusach krzyżackich duże i silne ośrodki powiązane z Flandrią i Nadrenią<sup>19</sup>.

Rozwój gospodarki pieniężnej w Polsce wiązał się ze ściślejszym powiązaniem rynków lokalnych z wymianą międzynarodową; ukształtowanie i rozwój klasy wielkich posiadaczy ziemskich zwiększyło chłonność rynku krajowego<sup>20</sup> a co za tym idzie wzrosła jego atrakcyjność dla przybyszów. Na zmiany w strukturze handlu w znacznym stopniu wpłynął też rozwój górnictwa na pogórzu karpaccim i sudeckim. Kopalnie miedzi w Słowacji (Węgry), ołowiu, srebra i soli w Małopolsce, złota na Śląsku i srebra w Czechach — stanowiły wielką strefę produkcji górniczej ściągającą kupców z sąsiednich obszarów<sup>21</sup>. Zmieniły się też w następstwie tego główne osie wielkiej wymiany. Nabierał coraz większego znaczenia szlak wiodący ze wschodu, z kolonii genueńskich nad Morzem Czarnym — Kaffy, Tany, przez ziemie Rusi halickiej, Kraków — na Śląsk i Czechy. W Krakowie krzyżował się on z tzw. drogą pruską, łączącą miedzionośne obszary Karpat z Hanzą nadbałtycką. Odnoga drogi czarnomorskiej (*via magna, via nova Flandrensis*) zmierzała nad Bałtyk albo łącząc się w Toruniu z drogą pruską, albo przez Poznań, Santok zmierzając w stronę miast wendyjskich<sup>22</sup>. Głównym, najważniejszym kontrahentem w handlu ziem Polski stały się kraje Zachodu — bądź poprzez miasta hanzeatyckie nad Bałtykiem, bądź przez Śląsk i Czechy. Na uwagę zasługuje tu fakt, że oś zjednoczonego Królestwa Polskiego w połowie XIV w. stanowiła droga łącząca Bałtyk z Morzem Czarnym. Produkty azjatyckie do Flandrii przewożone były przez Polskę szlakiem, na którym wyrósł Lwów i rozwinął się Poznań czy Toruń<sup>23</sup>. W XIV w. uchwycenie pośrednictwa przez kupców polskich stanowiło świadomą wytyczną polityki państwa. Kazimierz Wielki zdobywał Ruś „swoimi ludźmi dla swoich ludzi”, jak stwierdzał Wrocław w skardze na króla polskiego zanoszonej przed cesarza Karola IV<sup>24</sup>. Świadoma polityka króla Kazimierza kierowała także wielki międzynarodowy tranzyt na ziemie należące bezpośrednio do Korony. Wyraźnym przykładem jest przesunięcie szlaku łączącego państwo krzyżackie z Rusią Halicką. Droga z Torunia do Włodzimierza, na której

<sup>19</sup> M. Małowist, *Le développement des rapports économiques entre la Flandre, la Pologne et les pays limitrophes du XIII<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> s.*, „Revue Belge de Philologie et d'Histoire” t. X, 1931, s. 1013 nn.; Ph. Dollinger, *La Hanse*, Paris 1964, s. 42.

<sup>20</sup> R. Grodecki, *Polska piastowska*, Warszawa 1969, s. 436; T. Lalik, *Dzieje wewnętrzne Polski piastowskiej*, „Studia Historyczne” t. XIII, 1970, z. 3, s. 444.

<sup>21</sup> M. v. Stromer, *Entrepreneurs nurembergois dans la zone des Carpathes. Oligopole haut allemand des métaux non-ferreux*, KHKM t. XVI, 1968, z. 4, s. 641 nn.; D. Molenda, *Górnictwo kruszcowe na terenie złóż śląsko-krakowskich do połowy XVI w.*, Wrocław 1963, s. 34 nn.

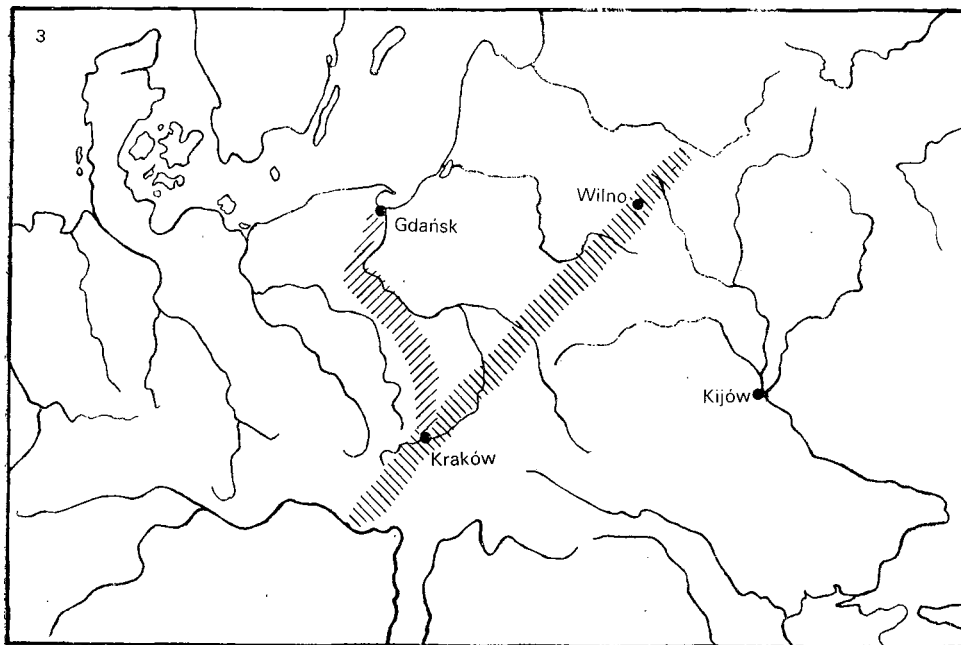
<sup>22</sup> S. Weyman, *Cła i drogi handlowe*, s. 99, 106.

<sup>23</sup> S. Lewicki, *Drogi handlowe w Polsce w wiekach średnich*, Warszawa 1926. Por. też mapę dróg w XIV w. w: S. Weyman, *Cła i drogi*.

<sup>24</sup> *Quod rex Polonie dixerit, se terram Rusiae propriis suis hominibus expugnasse, et quot illa via solum suis hominibus et mercatoribus patere deberet* (Breslauer Urkundenbuch t. I, wyd. J. Korn, nr 189, 1354 r.).

m. in. rozwinęła się Warszawa, została w połowie XIV w. przesunięta na zachód serią rozporządzeń królewskich przewidujących ostre restrykcje w stosunku do kupców, którzy chcieliby przejechać Mazowsze z ominięciem Kujaw i Małopolski<sup>25</sup>. Nowe drogi z Pomorza do Lwowa pozostawały pod kontrolą króla polskiego.

Rozwój wydarzeń wiązał się w tym czasie z ogólnymi przemianami gospodarki Europy. Wobec narastających trudności, związanych z kryzy-



Mapa 3 — Główne ciągi drożne w pierwszym okresie unii polsko-litewskiej w XV w.

sem XIV w., w Polsce pojawili się kupcy szukający możliwości korzystniejszych lokat kapitałów. Byli wśród nich nie tylko Hanzeaci, ale i finansjści z południowych Niemiec, z Włoch, Nadrenii, Anglii, Szkocji i Holandii<sup>26</sup>. Kryzys, który dotknął wysoko rozwinięte kraje Europy zachodniej najpewniej odbił się korzystnie w krajach Europy środkowej, aktywizując gospodarczo ziemie leżące na dotychczasowych peryferiach kontynentu<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> KDWlkp. I (wyd. I. Raczyńskiego), nr 1289; ustanowienie drogi na Ruś w 1349 r.; *Hansisches Urkundenbuch* t. III, wyd. K. Köhler, Halle 1876, nr 532, 533, 1360 r.; skargi Torunia na utrudnienia w handlu stworzone przez króla Kazimierza na drogach wiodących przez Mazowsze.

<sup>26</sup> St. Kutrzeba, J. Ptaśnik, *Dzieje handlu i kupiectwa krakowskiego*, „Rocznik Krakowski” t. XIV, 1910, s. 73 nn.

<sup>27</sup> F. Lütge, *Das 14./15. Jh. in des Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, [w:] *Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Stuttgart 1963, s. 338; M. Malowist, *Studia z dziejów rzemiosła*, s. 385 nn.; tegoż autora, *The Problem of the Inequality of Economic Development in Europe in the Later Middle Ages*, „The Economic History Review” seria 2, t. XIX, 1966; H. Samsonowicz, *Polska w gospodarce europejskiej późnego średniowiecza*, [w:] *Pamiętnik X Zjazdu Historyków Polskich* t. I, Warszawa 1968, s. 94.



Kolejna zmiana charakteru związków gospodarczych Polski z Europą miała miejsce poczynając od końca XIV w. Unia z Litwą pozwoliła na włączenie w obręb zainteresowań kupców polskich olbrzymich obszarów największego w Europie rejonu produkcji futer<sup>28</sup>. Poczynając od XV w. rosło też w Europie zapotrzebowanie na masowy import drewna, futer, wosku, popiołu — tego wszystkiego czego dostarczać mogły puszcze litewsko-ruskie. Niedługo potem Czechy na ponad 20 lat odcięte zostały w okresie rewolucji husyckiej od wielkiego handlu. Nastąpił też wraz z postępami Turków stopniowy upadek wymiany z portami Morza Czarnego, pogłębiony w siedemdziesiątych i osiemdziesiątych latach XV w. przez zdobycie Kaffy, Kili i Białogrodu<sup>29</sup>. Główną osią państwową i głównym szlakiem handlowym stała się droga łącząca stołeczne miasta: Wilno i Kraków<sup>30</sup>. Na niej rozwijały się Lublin, Warszawa, w późniejszych latach na odnogach tej drogi wyrosły Gniezno i Poznań<sup>31</sup>. Jednocześnie uległa zmianie struktura handlu. W miejsce prowadzonego przez nielicznych specjalistów przewozu towarów luksusowych — w tym sukna — główną rolę zaczął odgrywać handel masowy, w którym bezpośrednio zainteresowani byli obok mieszczan i pozostali producenci masy towarowej — szlachta i chłopci.

Ostatni etap wielkiego handlu rozpoczął się w drugiej połowie XV stulecia. Wiązał się z wzrostem produkcji zboża i eksportem tego produktu do Europy Zachodniej, głównie do Niderlandów. Rozwój szlacheckiego folwarku pańszczyźnianego szedł w parze z pomyślną koniunkturą dla tych miast, których położenie i funkcje wiązały się ze skupem i przewozem żyta i pszenicy<sup>32</sup>. W handlu zbożowym coraz większą rolę odgrywała szlachta. Natomiast nie uległa zmianie struktura handlu lądowego litewsko-ruskiego przechodzącego przez ziemie polskie. Aż do klęsk wojennych połowy XVII w. wielki handel w Polsce określany był przez eksport trzech podstawowych artykułów: zboża z dorzecza Wisły i Warty, spławianego tymi rzekami do Gdańska i częściowo do Szczecina; futer przewożonych z północnego wschodu przez Lublin, Warszawę, Poznań do Lipska i dalej na zachód; wreszcie wołów pędzonych przez Jarosław, Kraków do Brzegu Śląskiego. Nie znaczy to, by w wielkim handlu prowadzonym na ziemiach polskich nie uczestniczyły inne towary wywożone z Polski: wosk, popiół, czerwiec, polskie sukno, len, konopie. Rzecz prosta w wymianie międzynarodowej wielką rolę odgrywał także import, głównie tekstylia.

W jaki sposób można zweryfikować ten schemat rozwoju wielkiej wymiany? Wydaje się, że uważna lektura zachowanego materiału może

<sup>28</sup> L. Koczy, *Handel Poznania*, s. 49 nn.; K. Myśliński, op. cit., s. 21 nn.; H. Samsonowicz, *Handel Lublina na przelomie XI i XVI w.*, PH LIX, 1968, z. 4, s. 622; M. P. Lesnikow, *Der hansische Pelzhandel zu Beginn des 15. Jhs.*, [w:] *Hansische Studien*, Berlin 1961, s. 219 nn.

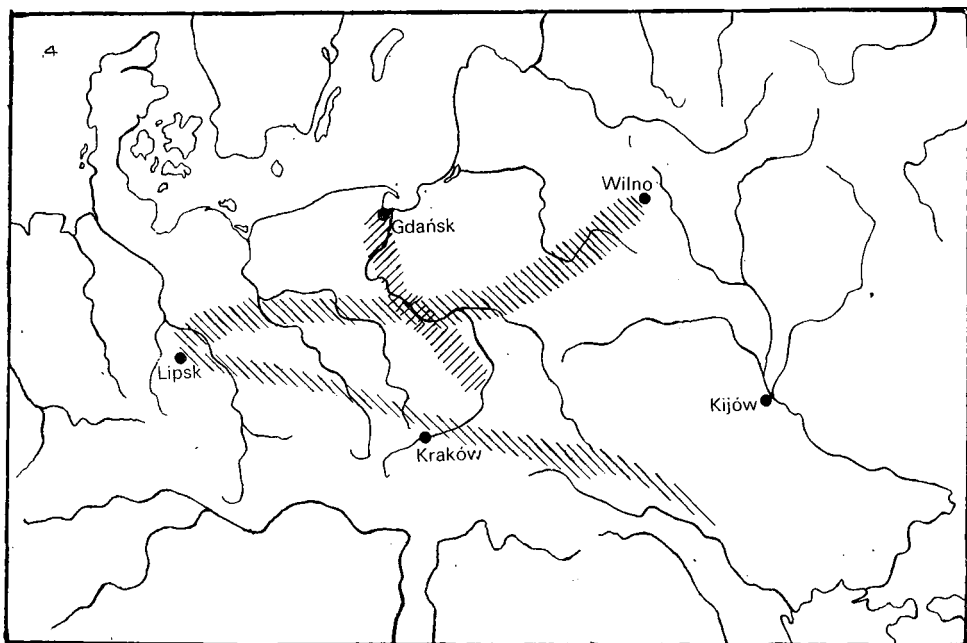
<sup>29</sup> M. Małowist, *Kaffa — kolonia genueńska na Krymie i problem wschodni w latach 1453—1475*, Warszawa 1947, s. 340.

<sup>30</sup> H. Samsonowicz, *Handel Lublina*, s. 622.

<sup>31</sup> Por. J. Topolski, *Rola Gniezna w handlu europejskim w XV—XVII w.*, „Studia i materiały do dziejów Wielkopolski i Pomorza” t. VII, 1962, s. 22.

<sup>32</sup> M. Małowist, *The Economic and Social Development of the Baltic Countries from the 15th to the 17th Century*, „The Economic History Review” seria 2, t. XVII, 1959, nr 2; H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV w.*, PH XLVII, 1956, z. 2; R. Rybarski, *Handel i polityka handlowa Polski w XVI w.* t. I, Warszawa 1958, s. 23 nn.; J. Małecki, *Związki handlowe miast polskich z Gdańskiem w XVI i pierwszej połowie XVII w.*, Wrocław 1968, s. 32 nn.

potwierdzić powyższą konstrukcję. Rozpocznijmy analizę źródeł dotyczących ceł. Wbrew zdaniu S. Weymana<sup>33</sup> nie sądziłbym, że istniał bezpośredni związek komór celnych z siecią dróg głównych. Cło stanowiło ważne źródło dochodu, przeto starano się możliwie często usytuować komory celne. Liczba komór celnych *in ambitu Cuyaviensis Ducatus* przynależnych<sup>34</sup> kościołowi wynosiła 15 na obszarze około 2500 km<sup>2</sup>, przy



Mapa 4 — Główne ciągi drożne w okresie rozwoju folwarku pańszczyźnianego w XV–XVI w.

czym odległość jednej komory od drugiej wynosiła od 10 do 20 km. Oczywiście, że na wszystkich drogach wielkiego handlu pobierano cła, ale pobierano je także i na szlakach drugorzędnych. Większość komór najpewniej pobierała zwyczajowe opłaty, często w towarze, od przewożonych artykułów codziennego użytku. Natomiast taryfy były wydawane tylko dla towarów szczególnych — wyjątkowo cennych, ilościowo i jakościowo różniących się od produktów miejscowych. Opłaty przez nie wprowadzane wykraczały poza powszechnie znane formy myta. Tak więc — szczególnie dla najdawniejszego okresu — taryfy celne mogą być istotnym źródłem wiadomości o dalekim handlu.

Jeśli podzielimy znane taryfy celne w dwie grupy — starszą i młodszą, przy czym granica przebiegać będzie w trzydziestych — czterdziestych latach XIII w. — to pierwsza wyznaczy główne kierunki handlu w XII/XIII w., druga — XIII/XIV w. W pierwszej znajdują się taryfy dotyczące szlaku bałtyckiego — kołobrzaska z 1159 r.<sup>35</sup> i gdańska z lat dwu-

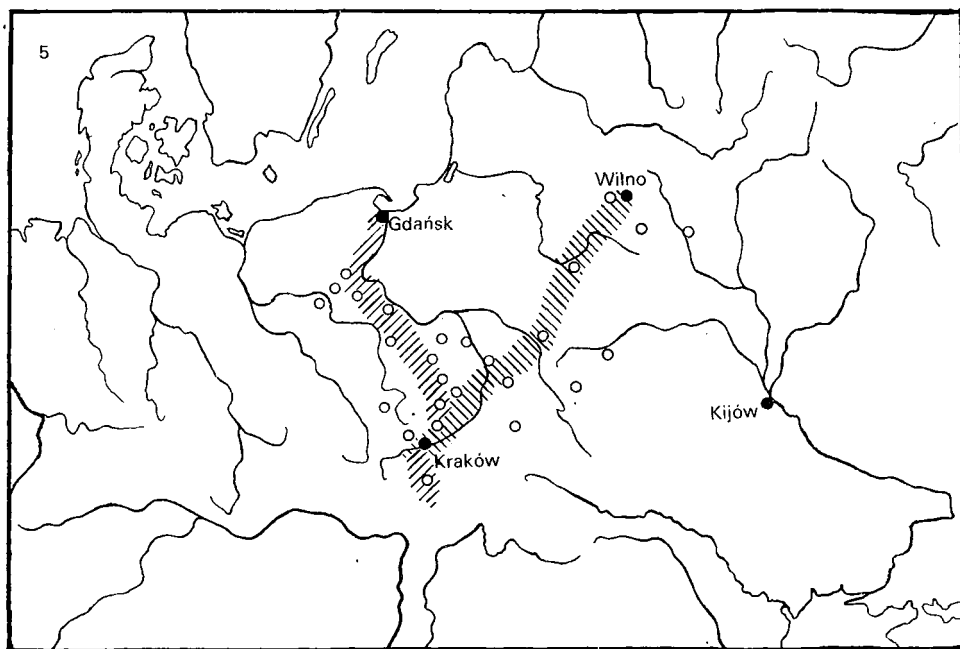
<sup>33</sup> S. Weyman, *Cła i drogi handlowe*, s. 90.

<sup>34</sup> *Codex diplomaticus Prussicus*, wyd. J. Voigt, Königsberg 1836, nr XC.

<sup>35</sup> *Pommersches Urkundenbuch*, I Abt., wyd. R. Klemplin, Stettin 1868, nr 48.

dziestych XIII w.<sup>36</sup> Stanowią one ślad wielkiej drogi bałtyckiej. Do nich zaliczyć należy także taryfy wydawane dla szlaku Ruś—Bałtyk: pomni-chowską z XI—XII w.<sup>37</sup> i biskupstwa plockiego z XII w.<sup>38</sup> Wreszcie taryfy z Oleśna i Siewierza z 1226 r.<sup>39</sup> dotyczyły szlaku łączącego Morawy z Bałtykiem.

W 1238 r. pojawił się problem niemieckich kupców z państwa zakonnego, dla których wydana była taryfa przez Władysława Odonicza<sup>40</sup>.



Mapa 5 — Większe komory celne na szlakach handlowych w XV—XVI w.

Dotyczyła ona drogi biegnącej ze Śląska do państwa zakonnego, podobnie jak taryfa wielkopolska z 1243 r. Ta sama droga wymieniona jest w taryfach toruńskich z połowy XIV w. dotyczących kontaktów między Toruniem i Wrocławiem<sup>41</sup>. Drogi południkowej — Węgry—Prusy — dotyczy taryfa sądecka z 1310 r.<sup>42</sup> i (zapewne z tego samego okresu) taryfa krakowska. Wreszcie szlaków łączących Ruś Włodzimiersko-Halicką i wybrzeże Morza Czarnego z państwem krzyżackim nad Bałtykiem dotyczą taryfy toruńskie z połowy XIV w.<sup>43</sup> Taryfy portowe z Gryfii i czy Szczec-

<sup>36</sup> *Pommerellisches Urkundenbuch*, wyd. M. Perlbach, nr 33. Por. H. Lesiński, *Początki i rozwój stosunków polsko-hanzeatyckich w XIII w.*, „Przegląd Zachodni” t. II, 1952, s. 135.

<sup>37</sup> KDMaz. Koch., nr 88.

<sup>38</sup> MPH t. V, s. 437.

<sup>39</sup> *Kodeks Dyplomatyczny Śląska* t. III, wyd. K. Maleczyński, nr 309.

<sup>40</sup> KDWłkp. I (wyd. I. Raczynskiego), nr 207, 237.

<sup>41</sup> *Hansisches Urkundenbuch* t. III, nr 559.

<sup>42</sup> KDM. K. t. I, nr 7. Por. na ten temat St. Kutrzeba, *Taryfy celne*, s. 33 nn.

<sup>43</sup> *Hansisches Urkundenbuch* t. III, nr 559.

cina z XIII w. potwierdzają dalszy rozwój szlaku bałtyckiego w tym okresie <sup>44</sup>.

Uzupełniają i potwierdzają ten materiał dane dotyczące prawa składu: Toruń i Wrocław, Kraków i Lwów stanowiły największe ośrodki stosujące przymus handlowy <sup>45</sup>. Czynię tu założenie następujące: przywileje składowe nadawane były w okresie pomyślnego rozwoju, względnie istniejących stosunków handlowych. W przeciwnym razie nadawanie ich miałyby się z celem, zamiast zachęcać odstraszałoby jeszcze obcych kupców. Zatem przywileje te świadczą o istniejącym handlu i to handlu dalekim, tym który miał miejsce na szlakach przebiegających ze Lwowa do Torunia, Krakowa i Wrocławia, z Krakowa i z Wrocławia do Torunia.

Wreszcie niezależnie od licznych wiadomości bezpośrednio charakteryzujących wielki obrót towarowy na schyłku wieków średnich zwrócić należy uwagę na jeszcze jeden typ wiadomości wskazujących na daleką wymianę, a dotyczących jarmarków. Te instytucje szczególnie intensywnie rozwijające się w późnym średniowieczu w swoim założeniu <sup>46</sup> wiązały się z handlem dalekim. W praktyce rzecz prosta, bywało różnie. Nie wszystkie jarmarki odgrywały poważniejszą rolę. Po próbie weryfikacji na podstawie Metryki Koronnej oraz dokumentów wydawanych od początku XIV w. można dojść do wniosku, że w ciągu 200 lat 340 miejscowości uzyskało prawo organizowania jarmarków. W rozbiciu na województwa i dziesięciolecia obrazuje to poniższe zestawienie (por. tab. 1). Wnioski dotyczą okresów szczególnie owocnych dla uzyskiwania praw jarmarcznych oraz powstających na mapie ciągów, które ukazują najpewniej szlaki międzynarodowej wymiany. Nie jest w tym przypadku sprawą najważniejszą, czy rzeczywiście wszystkie jarmarki uczestniczyły w wielkiej wymianie. Nadzieje właścicieli miast opierały się na założeniu, że uda się wykorzystać istniejącą w tym rejonie koniunkturę. I to jest istotne dla odtworzenia osi międzynarodowego handlu.

Zestawienie wskazuje, jak sądzę, na cztery okresy, w których następował rozwój nowych jarmarków. Druga połowa XIV w. poczynając od ostatnich 15—20 lat panowania Kazimierza Wielkiego, drugi i trzeci dziesiątek XV w., początki panowania Kazimierza Jagiellończyka i wresz-

<sup>44</sup> Zestawiam te cła w artykule *Cła nadbałtyckie w późnym średniowieczu*, ZH t. XXXIII, 1968, z. 3, s. 155.

<sup>45</sup> Por. KDM. K. t. I, 4, 29, 41, 43, 63. Na temat prawa składu por. St. Lewicki, *Prawo składu w Polsce*, Lwów 1910; J. Ptaśnik, *Miasta i mieszczaństwo w dawnej Polsce*, Kraków 1934, s. 164; O. Gönnerwein, *Das Stapel- und Niederlagsrecht*, Weimar 1939 oraz St. Kutrzeba, *Handel Krakowa*, s. 10, 184.

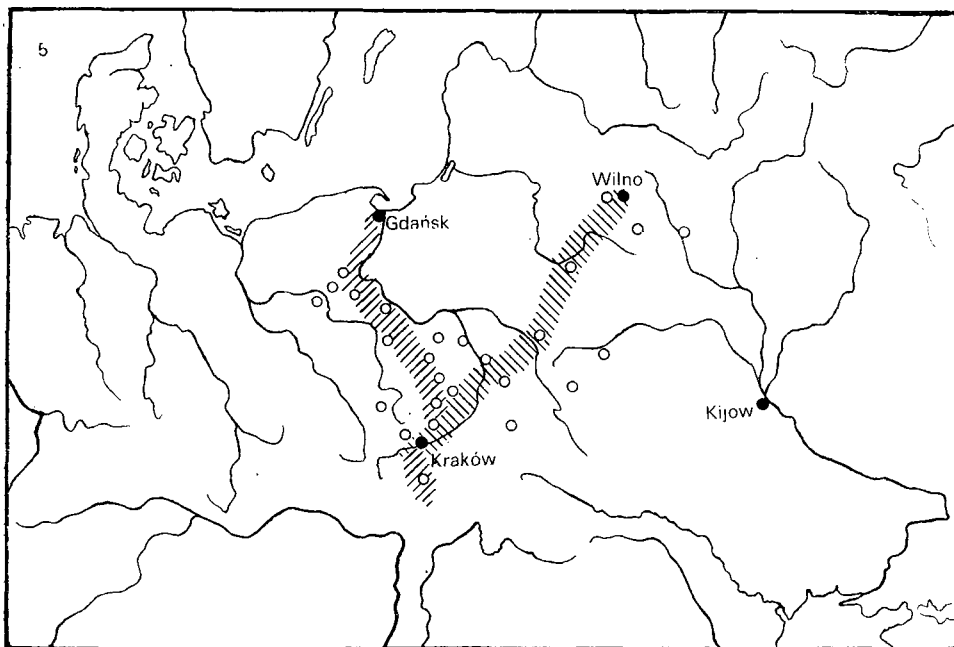
<sup>46</sup> A. Wyrobisz, *Handel w Solcu nad Wisłą do końca XVIII w. Przyczynki do historii rynku wewnętrznego w Polsce przedrozbiorowej*, PH LVII, 1966, z. 1, s. 26; St. Lewicki, *Targi lwowskie od XIV—XIX w.*, Lwów 1921; J. Topolski, *Faktoren der Entstehung eines internationalen Jahrmärktenetzes in Polen im 16. und 17. Jh.*, „*Studia Historiae Oeconomicae*” V, 1970, s. 101 nn.; H. Samsonowicz, *Jarmarki w Polsce na tle sytuacji gospodarczej w Europie w XV—XVI w.*, [w:] *Europa—Słowiańszczyzna—Polska*, Warszawa 1970. Rolę jarmarków w późnośredniowiecznej Europie omawiają J. Gilissen, *The Notion of the Fair in the Light of the Comparative Method*, s. 334, w zbiorze wydanym przez Société Jean Bodin pt. *La Foire, Bruxelles 1953*. Tamże R.-H. Bautier, *Les foires de Champagne*, s. 97. Por. też Ch. Verlinden, *Markets and the Fairs*, [w:] *The Cambridge Economic History* t. III, Cambridge 1963, s. 150; E. Coornaert, *Caractères et mouvements des foires internationales au Moyen Age et au XVI<sup>e</sup> siècle*, [w:] *Studi in onore di Armando Sapori* t. II, Milano 1957, s. 357; G. F. Bergier, *Gèneve et l'économie européenne de la Renaissance*, Paris 1963, s. 215. Na temat rytmu jarmarków w XV w. por. też H. Amman, *Die Nördlinger Messe im Mittelalter*, [w:] *Festschrift F. Meyer* t. II, Konstanz 1954, s. 704.

Tabela 1

## NADANIA JARMARKÓW W KORONIE W LATACH 1320—1530 (WEDŁUG WOJEWÓDZTW)

Lata	Krakowskie	Sando- mierskie	Lubelskie	Ruskie	Bełskie	Podolskie	Poznańskie	Kaliskie	Sieradzkie	Kęczyckie	Inowroc- kawe	Brzeskie	Mazowieckie	Rawskie	Plockie	Pomorskie	Chełmińskie	Razem
1320—1330	1																	1
1330—1340																		1
1340—1350	1											1						2
1350—1360	1			2			1											5
1360—1370	2			1									1					3
1370—1380	1			1	1					1								7
1380—1390	3	1		1														2
1390—1400									1									5
1400—1410							1		1									11
1410—1420	1	3		1						1			1	1				3
1420—1430	2	1		1	1		2	1			1		1					9
1430—1440	1							1			2	1	1					8
1440—1450				2	1		1											6
1450—1460	2	4														2		12
1460—1470																2		16
1470—1480				2		1		1				1				2		85
1480—1490	2	1	2	3			3	3	2	1				1				2
1490—1500	2	5	1	1			6	4	4	3	1	2	3	2	2			80
1500—1510	10	9	5	20	11	1	6	9	1	2		2	2	3	5		2	84
1510—1520	7	9	3	19	4	6	10	10	5	4		1	5	6	3		3	
1520—1530	9	6		18	1	3	10	10	5	4	4					6	5	
Razem	45	39	12	70	19	11	30	29	14	12	4	9	13	13	10	6	5	340

cie — przełom XV i XVI w., kiedy to następuje prawdziwa eksplozja nadań jarmarcznych. W pierwszym okresie dominują miejscowości leżące na szlakach węgierskim i ruskim: Kraków, Kazimierz, Stary i Nowy Sącz, Przemyśl<sup>47</sup>. W drugim okresie — lokowane zostają jarmarki m.in. w Ilży Koszycach, Lelowie, Osieku, Radoszycach w Małopolsce oraz w Haliczu na Rusi, Magnuszewie (potwierdzenie), Rawie na Mazowszu, pod Łęczycą,



Mapa 6 — Większe jarmarki na szlakach handlowych w XV—XVI w.

w Kruszwicy<sup>48</sup>. Tworzą one dość czytelny układ szlaków biegnących na Litwę z Wielkopolski i Małopolski. Wyraźniej jeszcze występuje to zjawisko w następnym okresie: Brześć Litewski, Ratno, Łańcut, Tyszowce, Lublin, Warszawa, Inowrocław, Strzelno, Włocławek, Gniezno, Poznań, Kościelec, Chodecz, a także Żelechów, Białaczów, Skrzynno<sup>49</sup> dość wyraźnie ukazują szlaki biegnące z Litwy na zachód. Jeśli dodamy do tego potwierdzenia prawa jarmarków dla Lelowa, Miechowa, to i połączenie Wilno—Kraków znajdzie tu swoje potwierdzenie. Wreszcie czwarty okres przynosi wyjątkową aktywizację Rusi (częściowo jest to zresztą efekt prób odbudowy zniszczeń tatarskich), następnie Małopolski, Wielkopolski i Mazowsza. W źródłach występują m.in. Rawa, Płock, Gostynin, Łowicz, Lwów, Krosno, Jarosław, Bełż, Kalisz, Gniezno, Krobia, Parczew, Węgrowiec, Staw, Mirosław, Toruń, Wieluń, Piątek, Sobota, Sandomierz, Zwo-

<sup>47</sup> KDMłp. t. I, nr 160, 245, KDm. K. t. I, nr 207; MRPS t. III, suppl., nr 47, 52 oraz t. IV, 3, suppl. nr 343, 287.

<sup>48</sup> MRPS t. III, suppl. nr 102; t. IV, 3, suppl. nr 495, 516, 553, 558, 587, 591, 607, 640, 647, 891.

<sup>49</sup> MRPS t. I, 5, 18, 22, 105, 112, 321; t. I, suppl. nr 125, 147; t. IV, 3 suppl. nr 743, 775, 776, 816, 915.

leń, Uchanie<sup>50</sup>. W pozornym chaosie występują przecież geograficzne prawidłowości. Wydawane w tym samym roku przywileje dla Broka, Wyszkowa, Pułtuszka<sup>51</sup> ukazują jeden ze szlaków mazowieckich, podobnie jak przywileje dla Lublina, Warszawy, Gniezna i Poznania<sup>52</sup>. Ten stan rzeczy ukazują załączone mapki.

Nie wszystkie jarmarki odgrywały istotną rolę w wielkiej wymianie. Jak wynika z analizy transakcji prowadzonych i zapisywanych w księgach miejskich, a także długości czasu imprez, kilkanaście jarmarków późnego średniowiecza odgrywało szczególną rolę<sup>53</sup>. Na nich dokonywano rozliczeń finansowych sięgających od Antwerpii do Nowogrodu Wielkiego. Poczynając od wschodu należy tu wymienić Lwów, zapewne Łuck, Wilno, Grodno, następnie Lublin, uzupełniające się nawzajem Jarosław i Przeworsk. Dalej liczne miasta wzdłuż Wisły: Kraków z Kazimierzem Górnym, Sandomierz, Kazimierz Dolny, Warszawa, Toruń, Gdańsk, następnie Gniezno uzupełniane przez Poznań, Łowicz, Łęczyca, być może Skaryszów, na Śląsku Wrocław i Brzeg, wreszcie Lipsk, który wtedy właśnie zaczynał przeżywać swój rozkwit.

Zestawienie dat ustalonych w ciągu XV w., szczególnie tych, które zmieniane były w celu ulepszenia wzajemnych kontaktów, pozwala na stwierdzenie możliwości powiązań między jarmarkami<sup>54</sup>. Przy założeniu, że tempo poruszania się wynosiło około 20—30 km dziennie<sup>55</sup> i że jarmark trwał minimum tydzień i tyleż mniej więcej trwał pobyt na nim, można dojść do następujących wniosków opartych tak na mapie jarmarków, jak i na różnorodnych wzmiankach źródłowych, a pozwalających na odtworzenie głównych szlaków wielkiej wymiany handlowej.

Noworoczny jarmark lipski początkował transakcje, kontynuowane następnie w Lublinie w lutym. Ruch w odwrotną stronę rozpoczynał się na Litwie i na Ukrainie. Kupcy po styczniowych jarmarkach w Wilnie i w Łucku w XV w. i we Lwowie, przyjeżdżali na początek lutego do Lublina oraz w ostatniej dekadzie lutego do Jarosławia, przy czym, jak wiadomo z ksiąg lubelskich, istniała także wymiana między zimowymi jarmarkami tych dwóch miast. Z lubelskim wiązał się marcowy jarmark

<sup>50</sup> MRPS t. III, 2, nr 271, 412, 446, 671, 1198; t. III, nr 761, 1658, 1864, 2039, 2524, 2552, 2575, 2698; t. I, nr 2053, 2153.

<sup>51</sup> MRPS t. II, nr 1462, 1463, 1464 (w 1601 r.).

<sup>52</sup> MRPS t. IV, nr 5340 z 1528 r.

<sup>53</sup> Wnioski na podstawie licznych wzmianek źródłowych w księgach miejskich. WAP Poznań, Cons. nr 6, s. 8, 14, 44; Advocat. nr 198, s. 2, 7, 9, 10, 13, 14; WAP Kraków, Cons. nr 432, s. 190, 193, 196, 203, 204, 220, 221, 430, 576, 511, 536, 537; *Akta radzieckie poznańskie* t. III, wyd. K. Kaczmarczyk, Poznań 1948, nr 68, 109 189, 253, 272, 451, 1397, 1414, 1722; *Księga radziecka miasta Starej Warszawy* t. I: (1447—1527), wyd. A. Wolff, Wrocław 1963, nr 271, 331, 1360; MRPS t. II, 1444, 8348. Por. także J. Topolski, *Rola Gniezna w handlu europejskim*, s. 16 nn., 37, 69; tenże *Faktoren der Entstehung...*, s. 102; M. Zakrzewska-Dubasowa, *Przyczynek do historii jarmarków lubelskich*, „Annales UMCS” Sectio F, vol. XX, 1968. Nadto St. Lewicki, *Targi Lwowskie*, s. 6; R. Rybarski, *Handel i polityka handlowa* t. I, s. 278; St. Kutrzeba, *Handel Krakowa*, s. 14; H. Samsonowicz, *Handel Lublina*, s. 615; A. Wyrobisz, *Handel w Solcu*, s. 26; E. Ringelblum, *Żydzi w Warszawie od czasów najdawniejszych do ostatniego wygnania w 1527 r.*, Warszawa 1932, s. 66.

<sup>54</sup> O powiązaniu jarmarków świadczy wymownie petycja Władysława Węgierskiego do Kazimierza Jagiellończyka o zmianę terminu jarmarków poznańskich gdyż kolidują one z jarmarkami wrocławskimi. MRPS t. I, nr 321.

<sup>55</sup> Na podstawie postanowienia Zygmunta Starego z 1524 r. dotyczącego ustanowienia jarmarków w Krzepicach i Śremie mających zastąpić śląskie i brandenburskie (*Volumina Legum* t. I, s. 212).

Gdańska. Wilno początkowało także transakcje na trasie Warszawa (marzec—kwiecień), Toruń (maj), Gniezno (maj), Poznań lub Wrocław (czerwiec). W drugą stronę transakcje zawierane w czerwcu we Wrocławiu poprzez Poznań, Gniezno (sierpień) przenosiły się na październik do Warszawy lub Gdańska. Z Łucka i Jarosławia w styczniu można było zdążyć na przedwielkanocny, najczęściej marcowy jarmark lipski, gdzie w grudniu dojeżdżali też kupcy po jarmarkach październikowych w Warszawie i Krakowie. Marcowy jarmark lipski miał swoją kontynuację w Gnieźnie (w kwietniu) lub w Krakowie — też powiązany z Gniezmem (w maju). Jednocześnie trwał cykl rozpoczynający się w początkach maja w Wilnie i w Łucku, by przez majowy jarmark lubelski, bądź czerwcowy w Kazimierzu krakowskim dojść w sierpniu do Wrocławia, bądź przez czerwcowy krakowski, lipcowy w Łęczycy i sierpniowy w Sandomierzu zakończyć się w Gdańsku. Ten szlak wiązał się z transakcjami na drodze Kraków (maj), Skaryszew, Warszawa (czerwiec), Gdańsk i odwrotnie: Gdańsk (marzec), Warszawa (kwiecień), Kraków lub Lublin (czerwiec). Jednocześnie także trwał cykl lipcowo-sierpniowy na szlaku południowym. Lipcowy jarmark we Lwowie powiązany ze skupem bydła w Łucku i Brzozowie, podobnie jak lipcowy w Grodnie i w Belżu, początkował transakcje prowadzonej dalej w Jarosławiu, Kazimierzu krakowskim, Sandomierzu, Warszawie, Łowiczu, Gnieźnie, Wrocławiu, Brzegu Śląskim, wreszcie we wrześniu już w Lipsku. Tenże jarmark lipski miał swoje kontynuacje w początkach grudnia w Łęczycy a jeszcze wcześniej, w październiku w Warszawie, skąd kupcy docierali jeszcze na jesieni na jarmarki ruskie (Łuck, Belż, Halicz) do Grodna czy Jarosławia. Jarmark warszawski miał też swoje powiązania ze styczniowym w Wilnie. Wreszcie we wrześniu jarmarki łuckie poprzez październikowy zjazd w Warszawie, listopadowy we Wrocławiu łączyły się z noworocznym jarmarkiem lipskim, na którym też kontynuowano transakcje zawierane na przełomie listopada i grudnia w Jarosławiu i — zapewne — w Grodnie.

W ciągu roku można zatem wydzielić kilka rodzajów wiązanych transakcji. Obrazuje je poniższe zestawienie (por. tab. 2).

Tabela 2

## CYKLE TRANSAKCJI NA JARMARKACH XV—XVI W.

Pora roku (miesiąc)	Miejscowość	Kierunek przewozu towarów	Główny produkt
Zima (X-III)	Wilno, Łuck, Lublin, Lwów, Jarosław, Warszawa, Lipsk, Gdańsk	zachód	futra
Zima	Lipsk, Łęczycza, Lublin	wschód	sukna
Wiosna (III-V)	Łuck, Lublin, Warszawa, Gniezno, Kazimierz Kraków	wschód zachód	?
Wiosna	Lipsk, Gniezno	wschód	sukno
Wiosna-lato (V-VIII)	Łuck, Grodno, Lublin, Kazimierz krak., Sandomierz, Łęczycza, Gdańsk	północ	zboże
Lato-jesień (VII-IX)	Grodno, Lwów, Warszawa, Gniezno, Wrocław, Jarosław, Brzeg, Lipsk	zachód	woły
Jesień-zima (IX-XII)	Lipsk, Łęczycza, Wilno, Lwów	wschód	sukno



Osie wielkiej wymiany były zatem w pewnym stopniu podporządkowane określonym towarom. Sukno dowożono z zachodu na jarmarki gnieźnieńskie, łęczyckie, lubelskie i zapewne warszawskie oraz krakowskie, gdzie przez 14 dni przed dniem jarmarcznym i 14 dni po nim mogło być kupowane przez przybyszów spoza miasta<sup>56</sup>. Niekiedy sukno pojawiała się i na jarmarkach o znaczeniu lokalnym. Tak np. Władysław Jagiełło nadał Koprzywnicy prawo jarmarku, na którym swobodnie można było obracać suknem miejscowym<sup>57</sup>. Futra przywożono ze wschodu do Warszawy, Lublina, Lwowa i Gdańska, woły do Jarosławia, Warszawy i Lwowa, wreszcie zboże wywożono na północ, głównie wzdłuż szlaku wiślanego.

Pora zreasumować powyższe wywody.

Przemiany wielkiego handlu prowadziły do zmian osi drożnych łączących ziemie polskie z innymi krajami Europy. Można to, jak sądzę, zilustrować czterema schematami, ukazującymi najważniejsze cechy wymiany w różnych okresach. Punktem wyjścia jest stwierdzenie trzech rozwiniętych gospodarczo rejonów: Rusi (Kijów), Pomorza (Gdańsk) i Czech w XII/XIII w. Powiązania między nimi określały charakter wielkiej wymiany w Polsce, która we wszystkich trzech kierunkach dostarczała niewolników i futer. Drugi przekrój — od połowy XIII do schyłku XIV w. — to dominacja szlaku wodącego z Kaffy do miast Hanzy „uzupełnionego” szlakiem południowym z Węgier i ekspansją gospodarczą Śląska. Trzeci schemat ukazuje zasadniczą zmianę kierunków wymiany od schyłku XIV w. i początek dominacji szlaku litewskiego z północnego wschodu na południowy zachód. W tym też czasie ziemie polskie stały się chłonnym rynkiem na produkty zachodnie, eksportując w zamian drewno oraz futra. Czwarty i ostatni schemat dotyczy stosunków kształtujących się od schyłku XV w., kiedy to podstawowe znaczenie miały trzy drogi: wiślany spław zboża, wywóz futer litewskich i eksport wołów z Ukrainy.

Rzecz prosta, te schematycznie przedstawione okresy różniły się — i to znacznie — bilansem handlowym, strukturą wymiany, formami zawieranych transakcji. W grę wchodził w coraz większym stopniu kredyt, zwiększała się masa towarowa i jej wartość. Są to istotne zagadnienia, które wymagają dalszego badania. Tu tylko kończąc ten szkic, chciałbym zwrócić uwagę na fakt, że zmiany osi wielkiego handlu wpływały na rozwój poszczególnych dzielnic Polski. W pierwszym, drugim i czwartym okresie na pewno z ożywienia gospodarczego korzystało Pomorze, Krakowskie i Mazowsze. W drugim okresie — Śląsk i Małopolska, w trzecim — Mazowsze, północna Małopolska, w czwartym wreszcie coraz większy udział w dalekim handlu miały ziemie Wielkopolski i Ukrainy. W pewnym stopniu tłumaczyć to może przemieszczenie gospodarce i polityczne na naszych ziemiach: nie jest rzeczą przypadku, że największym miastem późnego średniowiecza stał się Gdańsk, że unia została zawarta w Lublinie, a stolica państwa przeniesiona w XVI w. do Warszawy.

Problemy dotyczące jarmarków w dawnej Polsce wymagają dalszej wszechstronnej dyskusji, którą mają zainaugurować artykuł niniejszy i drukowany w tymże tomie artykuł B. Grochulskiego.

<sup>56</sup> KDM. K. t. II, nr 309, 310, 319 (1432 r., 1446 r.).

<sup>57</sup> KDMip. t. IV, nr 256 (1428 r.).

## ХЕНРИК САМСОНОВИЧ

## ПЕРЕМЕЩЕНИЯ СТЕРЖНЕВЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В ПОЛЬШЕ ПОЗДНЕГО СРЕДНЕВЕКОВЬЯ

Автор занимается переменами путей сообщения в крупной торговле охватывавшей польские земли с XII по XVI в. Эти перемещения были следствием экономического развития отдельных областей Польши и соседних стран. В своих рассуждениях автор использует древнейшие пошлинные тарифы и анализирует данные об ярмарках: их появления, географии и функции. С исхода XV в. крупные ярмарки составляли торговую систему функционирующую между Вильно, Луцком и Каменцем а Лейпцигом на одном стержне, а также между Краковом, Сандомиром и Гданском на другом стержневом пути.

Перемещения стержневых путей соединяющих польские земли с другими странами Европы можно по мнению автора представить при помощи четырех схем показывающих наиболее существенные свойства торгового обмена в разные периоды. Исходной точкой является установление трех экономически развитых районов: Руси (Киев), Поморья (Гданск) и Чехии в XII—XIII в. Связи между ними определяли характер крупной торговли в Польше, которая во всех трех направлениях доставляла рабов и меха. Для второго периода с середины XIII по исход XIV в. характерно господство пути ведущего из Каффы в города Ганзы, дополненного южным путем из Венгрии и экономической экспансией Силезии. Третья схема показывает основные изменения направлений крупной торговли с исхода XIV в. и начало господства литовского пути с северо-востока на юго-запад. В то же время польские земли стали ёмким рынком на западные товары, вывозя в замен лес и меха. Четвертая и последняя схема касается отношений начиная с конца XV в., когда основное значение имели три дороги: сплав хлеба Вислой, вывоз литовских мехов и волов с Украины.

Так схематично представленные четыре периода отличались — и то значительно — торговым балансом, структурой товарообмена и формами завершаемых сделок. Все большее значение приобретал кредит, увеличивалась товарная масса и ее стоимость. Перемещения стержневых путей крупной торговли воздействовали на экономическое развитие отдельных областей Польши. В первый, второй и четвертый периоды экономическим оживлением пользовались Поморье, Краковская земля и Мазовия. Во второй период — Силезия и Малая Польша, в третий — Мазовия, северная Малая Польша, в четвертый наконец все большее значение в международной торговле приобретали земли Великой Польши и Украины.

Henryk Samsonowicz

LES TRANSFORMATIONS DES AXES ROUTIERS EN POLOGNE  
A LA FIN DU MOYEN AGE

L'auteur s'est intéressé aux changements des voies de communication et de transport en Pologne du XII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècles. L'auteur utilise les plus anciens droits d'entrée ainsi que les données concernant les foires: dates des privilèges de foire, situation géographique et fonctions. Depuis la fin du XV<sup>e</sup> siècle, les grandes foires constituaient un système de commerce qui fonctionnait sur deux axes: Wilno—Luck—Kamieniec—Leipzig d'une part, Cracovie—Sandomierz—Gdańsk de l'autre.

Il est possible d'illustrer les transformations de ces axes routiers à l'aide de quatre schémas qui permettent d'apercevoir les principaux caractères des échanges à différentes époques. Comme point de départ il faut prendre l'existence de trois provinces économiquement développées: aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles la Ruthénie avec Kiev, la Poméranie avec Gdańsk et la Bohême. Les liens existant entre ces régions déterminaient le caractère des échanges en Pologne qui fournissait dans toutes ces trois directions surtout des esclaves et des fourrures. Le second schéma — depuis le

milieu du XIII<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin du XIV<sup>e</sup> — c'est le caractère dominant de la voie commerciale allant de Kaffa en Crimée vers les villes de la Hanse, complétée par une route du sud venant de la Hongrie et par l'expansion économique de la Silésie. Durant une troisième période à partir de la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, un nouvel axe routier prédomine: celui qui passe par la Lituanie du nord-est vers le sud-ouest. C'est à cette époque que les territoires de la Pologne devinrent un excellent débouché pour les produits de l'Europe occidentale et se mirent à exporter, en échange, du bois et de grandes quantités de fourrures. Le dernier schéma se rapporte à la fin du XV<sup>e</sup> siècle. Trois voies avaient alors une importance capitale: la voie fluviale de la Vistule par laquelle on transportait du blé, l'exportation des fourrures de Lituanie, et celle des bovidés d'Ukraine vers la Silésie.

Ces quatre périodes présentées d'une façon schématique différaient entre elles — et parfois d'une façon considérable — par leur bilan commercial, la structure des échanges et les formes des contrats. Peu à peu le crédit fit son apparition et prit des proportions toujours plus grandes alors que le volume des marchandises augmentait ainsi que leur valeur. Au cours des deux premières périodes et de la quatrième l'essor économique fut particulièrement favorable à la Poméranie, à la province de Cracovie et à la Masovie. Au cours de la seconde y gagnèrent la Petite Pologne et la Silésie. Pendant la troisième c'est le nord de la Petite Pologne qui fut particulièrement favorisé ainsi que la Masovie. Les terres de la Grande Pologne et de l'Ukraine participèrent toujours plus activement au grand commerce durant la quatrième période.

## ANEKS

Daty dzienne ważniejszych jarmarków w Polsce i na Litwie w XV-XVI w.

Miejscowość	Daty	Przeniesienia	Rok przeniesienia	Długość trwania
1	2	3	4	5
Łuck	21 I, <i>Asc. Dni</i> , 29. I			
Bełż	15 VII, 29 IX			
Lwów	21 I*, <i>Trinitatis</i> **	* zniesiony ** 13 VII	1503 1530	2 tyg.
Halicz	29 IX			
Ratno	15 VIII			
Brzozów	15 V, 4 XII			
Wilno	6 I, 4 III, <i>Asc. Dni</i>			
Grodno	3 V, 13 VII, 30 XI			
Lublin	2 II, <i>Pentecost.</i> 28 X			2 tyg.
Jarosław	1 I, <i>caput ieiunii</i> , 15 VII, 30 XI			4 dni
Przemyśl	29 VI			
Przeworsk	14 II, 15 V, 14 IX			
Warszawa	<i>Miseric. Dni</i> , 1 VIII*, 15 X	dodany 24 VI zmien. 13 VI * zniesiony	ok. 1474 1528	2 tyg.
Płock	21 I	dodany	1518	
Gdańsk	<i>Medium quadrages.</i> , 4 VIII, 11 XI			
Toruń	6 I, 14 IX	6 V, 15 VIII	1514	
Kazimierz Dolny	24 VIII, 1 XI			
Sandomierz	15 V*, 15 VIII, 8 IX	*21 I	1505	
Opatów	4 VII, 11 XI	dodany 21 I	1505	
Skaryszew	<i>vocem iocunditatis</i> , 25 VII			
Kraków	8 V, 15 VI, 25 VII, 29 IX			
Kazimierz krak.,	<i>vigilia Corp. Christi*</i> , 24 VI, 1 XI	*10 VIII	1370	
Krzepice	poniedziałek po Wniebowst., 15 VII 28 VIII, 4 X, 1 I, 6 II, 1 VIII, 15 X	1524	1527	
Gorlice	25 III, 8 IX	1 V, 22 VII 4 X	1518	
Biecz	6 XII	25 I	1523	
Krosno	<i>Trinitatis</i>	<i>Cond. Paschae</i>	1504	
Wieluń	21 I			
Sieradz	15 VIII			
Łęczyca	16 VII, 6 XII			
Łask	24 X	29 IX i dodany 2 VIII po- poniedziałek przed N. Pal- mową, 8 V, 19 XI	1504 1528	

1	2	3	4	5
Łowicz	24 VI, 21 IX, 13 XII			1 tydzień
Poznań	24 VI, 4 VIII			2 tyg.
Kalisz	<i>septuagesima</i> , 15 VI			
Gniezno	23 IV, 26 V, 24 VIII			2 tyg.
Mirosław	28 IV	dodany	1527	
Krobia	15 XI	dodany	1521	
Oborniki	30 XI	dodany	1530	
Śrem	19 XI	24 VI, 15 VII, 10 VIII, 15 X	1524	
Wrocław	24 VI, 24 VIII, 19 XI			
Brzeg Śl.	25 VIII			
Lipsk	1 I, <i>Passio Dni</i> , 29 IX		=	