

Kazimierz Myśliński

Lublin a handel Wrocławia z Rusią

Rocznik Lubelski 3, 5-36

1960

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

KAZIMIERZ MYŚLIŃSKI

LUBLIN A HANDEL WROCŁAWIA Z RUSIĄ
W XIV I XV W.

I.

ZDOBYCIE PRZEZ KRAKÓW MONOPOLU NA HANDEL Z RUSIĄ W XIV W.

Zagadnienie dróg handlowych w rozwoju miast średniowiecznych uważane było zawsze za pierwszoplanowe. Poświęcono mu też słusznie w nauce szereg cennych prac. Nieraz co prawda przeceniano ich znaczenie, widząc np. w wykształceniu się dróg handlowych wyjaśnienie genezy miast na zachodzie i w Polsce. Nowsza nauka stara się sprowadzić znaczenie dróg handlowych do właściwej miary: były one ważnym elementem rozwoju miast i w konsekwencji całego społeczeństwa, nie były przecież elementem jedynym, ani nawet nie najważniejszym. Nie ulega jednak wątpliwości, że w życiu określonych miast mogły w ich specyficznych warunkach odegrać rolę mniejszą lub większą.

Taką większą niż gdzieindziej rolę odegrały drogi handlowe w rozwoju Lublina. Podkreślano to w literaturze niejednokrotnie. Przed końcem XIV w. było to wynikiem faktu, że położony na peryferiach średniowiecznej Polski i ograniczony do funkcji głównie obronno-wojskowych Lublin nie miał warunków na wszechstronny rozwój gospodarczy. Od końca zaś XIV w., od unii polsko-litewskiej, usytuowany korzystnie u styku ziem polskich, ruskich i litewskich, stawał się naturalnym punktem wymiany między tymi odmiennymi strefami gospodarczymi.

Wśród problemów międzynarodowego handlu tego czasu na miejscu pierwszym należy postawić handel na linii wschód—zachód, przebiegający różnymi szlakami przez ziemie polskie. Wśród nich zaś szczególnego znaczenia nabral wnet szlak łączący Wrocław ze Lwowem, dwa miasta, z których jedno stanowiło bramę wypadową do krajów zachodnio-europejskich, drugie — do krajów wschodu. W dziejach wzajemnego stosunku tych dwóch potężnych ośrodków średniowiecznego handlu przyszło i Lublinowi odegrać pewną rolę. Jej przedstawienie w XIV i XV w. jest zadaniem niniejszej pracy.

Wyraźne dowody na istnienie drogi z Wrocławia na Ruś posiadamy już z XIII w. Także w pierwszej połowie XIV w., dopokąd księstwo halicko-włodzimierskie zachowuje samoistność państwową, kupcy wrocławscy docierają na Ruś, do Włodzimierza i Lwowa, bez więk-

szych trudności. W szczególności nie może im w tym przeszkodzić Kraków, który po buncie wójta Alberta w 1311 r. nie mógł liczyć na większe poparcie ze strony Władysława Łokietka, a przywilej składowy Krakowa z 1306 r., zniesiony zresztą po buncie, odnosił się tylko do miedzi z wyłączeniem innych przedmiotów handlu. Lublin z pewnością odegrał poważną rolę w tym handlu.

Zmiana zaszła w momencie, kiedy księstwo halicko-włodzimierskie, Ruś Czerwona, znalazło się w granicach państwa polskiego. Już w 1344 r. Kazimierz Wielki wystawia dokument, którym ustanawia drogi handlowe między innymi na Ruś¹. Zgodnie z nim kupcy obcy, idący z towarami na Ruś, „ultra Cracoviam, Wisliciam, Sandomiriam et ad ulterim ad Lublin civitatem iter suum non protendant... iterato in Cracoviam et deinde ad propria securiter reversuri”. Także kupcy obcy, idący z Rusi do Polski — czytamy w dokumencie — „hii transeant per Lublin, Sandomiriam, per Wisliciam in Cracoviam, ibique non utra res suas vendant seu deponant”. Druga z powyższych wzmianek wytycza drogę z Rusi przez Lublin, Sandomierz i Wiślicę do Krakowa, który miał być już dla obcych kupców stacją ostatnią, gdzie obowiązywała sprzedaż wiezionego towaru. Pierwsza wymienia co prawda w drodze na Ruś kolejno poza Krakowem te same miasta w odwrotnym porządku, ale oczywistą jest rzeczą, że na jednej i tej samej drodze pierwsza wzmiankowana stacja, w tym wypadku Kraków, była zarazem stacją ostatnią. Skoro bowiem kupcowi nie wolno było jechać poza Kraków, to wyliczenie jeszcze Wiślicy, Sandomierza i Lublina nie miało już właściwie większego znaczenia. Zresztą zwrot „iterato in Cracoviam et deinde ad propria securiter reversuri” ten stan rzeczy niedwuznacznie precyzuje. Jest więc zrozumiałe, że chociaż dokument nosi charakter ogólny, w Krakowie traktowano go jako przywilej własny i pomieszczono we własnej księdze przywilejów.

Za pierwszym poszły przywileje następne. Z nich wymienić warto najpierw przywilej królowej Elżbiety z 1371 r.² Przyznaje on kupcom miast polskich wyłączne prawo handlowania z Rusią, „omnibus mercatoribus extraneis, ut puta Boemis, Moravis, Slesicis ac ceteris quibuscunque... eundem versus Russiae partes transitum et quaelibet loca Russiae pro comparandis mercibus seu mercimoniis... nostro regio edicto perpetue prohibentes. Sed mercatores iidem extranei... cum eorum rebus et mercibus... ad nostram civitatem Cracoviam et non ulterim... transire potuerint”. Wreszcie nieco później, w 1387 r., otrzymuje Kraków formalne prawo składowe, które przedstawiony wyżej stan ostatecznie miało usankcjonować³. Odnośny dokument zabrania kupcom obcym udawania się z towarami poza Kraków, w którym należało towar składać i sprzedawać. Z kupców tych wymienieni są imiennie: „Thorunenses, Prutheni, Ungari, Moravi, Bohemi, Slesite”. Podkreśla dobitnie, że kupcy „nullas vias extraneas vel circumvagas... nisi super civitatem nostram Cracoviensem... transire debeant”. Od tych

¹ Najstarszy zbiór przywilejów i wilkierzy miasta Krakowa, wyd. St. Estreicher, Kraków 1936, nr 3, s. 3.

² Tamże, nr 8, s. 9.

³ Kodeks dyplomatyczny m. Krakowa 1257—1506, wyd. Fr. Piekosiński, t. I, Kraków 1879, nr 63, s. 76/77.

rygorów wyłącza się tylko tych kupców obcych, „quos ad civitates nostras Sandomiriensem et Lublinensem cum rebus et mercibus ipsorum quibusvis contigerit proficisci...”.

Uwaga ostatnia pozornie tylko ogranicza prawo składowe Krakowa i nie ma w gruncie rzeczy większego znaczenia niż przytoczony już zwrot dokumentu z 1344 r. W żadnym zaś razie nie otwiera ona kupcom obcym mocno zatrzaśniętych drzwi do ziem ruskich.

W tych warunkach ustalone zostało monopolistyczne stanowisko Krakowa w handlu z Rusią i dokonana pełna eliminacja stamtąd jego konkurentów, przede wszystkim Wrocławia. Droga zaś przez Kraków stawała się jedyną drogą na Ruś^{3a}.

Polityka królów polskich jest jasna: chcieli oni korzyści z handlu wschodniego zapewnić miastom polskim. W źródłach śląskich czytamy pod r. 1354: „Rex dixit, se terram Russye propriis suis hominibus expugnasse et quod illa solum suis hominibus et mercatoribus patere debet...”⁴.

Wrocławianie robili wszelkie wysiłki dla złamania krakowskiej bariery i odzyskania swobodnego dojścia do Rusi. „...utrzymywanie łączności ze wschodem było dla kupiectwa wrocławskiego od samego początku zagadnieniem bytu”⁵. Odwołali się przede wszystkim do króla czeskiego i cesarza Karola IV, który miał pertraktować z królem Kazimierzem, „...quod mercatores nostri (scil. wratislavienses) cum suis mercibus Russyam sine solutione novi thelonei et allis gravaminibus inconsuetis procedere valeant”⁶. Ten w liście do wrocławskiej rady miejskiej w 1352 r. zapowiadał nawet represje wobec obywateli polskich na terenie Czech i całego Cesarstwa. Mieli oni mianowicie być zatrzymywani wraz z wiezionymi rzeczami aż do uzyskania żądanej satysfakcji dla kupców wrocławskich⁷. Ponadto wrocławianie szukali nawet możliwości bezpośredniego połączenia z Rusią przez tereny państwa zakonnego i Litwę. Dowiadujemy się, „quomodo per mercatores inter dominos terre Prussye et Lythwanis tractatum sit de quadam strata publica ducente de Prussia per Lythwania versus Russiam”⁸.

^{3a} Tę monopolistyczną rolę Krakowa uznaje się powszechnie w literaturze dawniejszej i nowszej i różnice zdań powstają jedynie w odniesieniu do kwestii istnienia okresów względnej swobody handlu z Rusią. Z nowszych poglądów warto przytoczyć zdanie K. Pieradzkiej, która to umocnienie pozycji Krakowa wśród innych miast polskich w XIV i XV w. widzi m. in. „w skierowaniu kupców obcych dążących od Rusi ku Wielkopolsce i na zachód na Śląsk — na Kraków, podobnie kupców z Czech i różnych stron Węgier”, i dalej „w zamknięciu czasowym dróg z Wrocławia na Ruś dla obcego kupca, a monopolizacji handlu wszelkimi towarami ze wschodu na zachód i na odwrót w ręku kupców krakowskich”, Zob. Krystyna Pieradzka, „Rozkwit średniowiecznego Krakowa w XIV i XV w.”, w wydawnictwie zbiorowym: „Kraków, studia nad rozwojem miasta”, pod redakcją Jana Dąbrowskiego, Kraków 1957, s. 152.

⁴ Breslauer Urkundenbuch, Breslau 1870, nr 189.

⁵ L. Koczy, Związki handlowe Wrocławia z Polską do końca XVI wieku, Katowice 1936, s. 14.

⁶ Breslauer U. B., nr 189.

⁷ A. Mosbach, Przyczynki do dziejów polskich z Archiwum miasta Wrocławia, Poznań 1860, s. 79.

⁸ Breslauer Ub., nr 189.

Zachodzi pytanie, — jak zakończyła się ta walka, czy Wrocław został z handlu ruskiego definitywnie i na stałe już usunięty, czy odzyskał poprzednią swobodę handlu z Rusią.

W literaturze spotykamy się najpierw z poglądem, że trudności Wrocławia w handlu z Rusią były przejściowe i krótkotrwałe i że już pod koniec rządów Kazimierza Wielkiego względnie wnet potem miasto odzyskało poprzedni swobodny kontakt ze wschodem. W nowszej nauce z poglądem takim wystąpił najpierw Max Rauprich⁹. Według niego królowie polscy nie tylko, że tolerowali handel wrocławski w swoim kraju lecz nawet popierali go z uwagi na korzyści z opłat celnych¹⁰. Polityka Kazimierza Wielkiego stanowiła by tu pewien wyjątek, ale tłumaczy ją ówczesny antagonizm do Karola IV. Była zresztą zjawiskiem przejściowym. Swoboda w handlu trwała więc następnie aż w głąb drugiej połowy XV w. W latach czterdziestych wystąpiły pierwsze próby przeszkodzenia Wrocławowi w tym handlu, co Rauprich przypisuje staraniom miast polskich, niechętnych Wrocławowi ze względów konkurencyjnych. Kupcy polscy byli szczególnie niezadowoleni z faktu zniżania się wrocławian dla dyktowania im w ten sposób niskich cen za dostarczane towary oraz obniżania wartości monety polskiej. Walka mieszczaństwa polskiego z Wrocławiem przyniosła rezultat dopiero pod koniec XV w., kiedy zmuszone własną trudną sytuacją, spowodowaną zresztą antymiejską polityką szlachty, wyraźnie zaznaczoną w uchwałach sejmu piotrkowskiego 1496 r., próbują one nawiązać bezpośredni kontakt z miastami niemieckimi z pominięciem Wrocławia i wypychają Wrocław z rynku polskiego¹¹.

Pogląd powyższy przyjął następnie w naszej nauce Stanisław Kutrzeba, który argumentując za swoją tezę o powrocie faktycznej swobody handlu Wrocławia z Rusią od końca XIV w., wysunął przypuszczenie, że „gdzieś pewnie pod koniec XIV w. i w wieku XV powstają nowe drogi, które przedstawiają się jako konkurencyjne dla krakowskiej”¹². Drogi te według Kutrzeby były krótsze, a więc wygodniejsze i omijały Kraków. Z nich najważniejsza była droga przez Wieluń, Radom, Kazimierz i Lublin. Uzupełniła ten pogląd Ł. Charewiczowa wskazując na to, że Kraków, który oddawna dążył do przerywania kontaktów Wrocławia z Rusią, teraz występuje o to mniej energicznie lub wcale¹³. Dowodem na to miało być jej zdaniem to, że nie zwalcza on w praktyce dróg bocznych, omijających Kraków”. Dostęp do Rusi był więc w praktyce dla wrocławian wolny¹⁴.

Nowymi argumentami poparł tę tezę L. Koczy, który ubolewał nad tym, że „piękne zamiary mieszczan krakowskich i stojącego za nimi króla polskiego” w czasach Kazimierza Wielkiego spełzyły na niczym.

⁹ M. Rauprich, *Breslaus Handelslage im Ausgange des Mittelalters*. (Zeitschrift d. Vereins f. Geschichte und Alterthum Schlesiens, t. 26, Wrocław 1892.

¹⁰ Tamże, s. 14.

¹¹ Tamże, s. 15—17.

¹² St. Kutrzeba, *Handel Krakowa w wiekach średnich na tle stosunków handlowych Polski*. Rozpr. Akad. Um., Wydz. Hist.-Filoz., s. II, t. 19, Kraków 1903.

¹³ Ł. Charewiczowa, *Handel średniowiecznego Lwowa*, Lwów 1925, s. 96 n. s. 80).

¹⁴ Tamże.

Tłumaczył to potęgą gospodarczą Wrocławia i trudnościami gospodarczymi Polski, która odcięta od Bałtyku przez posiadłości Zakonu i niechętny Toruń, nie miała innej drogi do krajów zachodnich jak przez Wrocław i musiała płacić za przejście tamteży wysoką cenę: ustąpić naleganiom Wrocławia co do swobodnego handlowania z Rusią¹⁵. Tak więc i wojna handlowa w czasach Kazimierza Wielkiego została przez Wrocław wygrana, a znane represyjne zarządzenia króla cofnięte jeszcze przed jego śmiercią. „Już około roku 1360 — pisze Koczy — ucichła walka między Krakowem a Wrocławiem, a drogi na Ruś otworzyły się znowu i to „na ścieżaj”¹⁶. Pozostały otwarte aż do lat czterdziestych XV w. Nie mogło być inaczej. Walcząc z Zakonem Polska musiała zabezpieczyć sobie drogę na zachód przez Wrocław. Dopiero z 1440 r. miasta polskie zaczynają coraz skuteczniej przeciwstawiać się przewadze Wrocławia, a pierwszym dowodem jest pismemne zezwolenie na handel z Polską, wystawione kupcom wrocławskim przez Władysława Warneńczyka w 1441 r.; nie byłoby ono potrzebne, gdyby dotychczasowa swoboda w handlu nie została zakłócona. Następnie jednak przychodzi ustanowienie składów w Poznaniu, Kaliszu i Wieluniu w 1444 r., miastach, przez które przechodziły wszystkie drogi z Wrocławia w głąb Polski, a w 1451 r. król ustanawia trzy jarmarki w tych samych miastach, przy czym cel tych posunięć jest represyjny: kupiec polski nie ma jeździć do Wrocławia na tamtejsze jarmarki. Ten etap walki trwa aż do 1490 r., kiedy walka miast polskich z Wrocławiem wkroczy w swoją najbardziej ostrą fazę. Trwać ona będzie w głąb XVI w.¹⁷

Znacznie ostrożniejsze stanowisko zajmuje w sprawie handlu wrocławsko-ruskiego przez ziemie polskie K. Maleczyński¹⁸. Mimo, że sprawa dróg hadlowych przede wszystkim zaprzęta uwagę wrocławskiej rady miejskiej na przełomie XIV i XV w., „Droga lądowa na wschód po drogocenne towary wschodnie była wciąż dla nich (tj. kupców wrocławskich) zamknięta”¹⁹. Rokowania między Wrocławiem a Toruniem, trwające w osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych latach XIV w., łączy autor z planem dotarcia tą określoną drogą do zamkniętego wschodu. Za koniec polityki represyjnej wobec Wrocławia zdaje się autor uważać przywilej Jagiełły dla Wrocławia z 1402 r., który zezwalał na swobodne kupieckie wyprawy do Torunia i następny z 1417 r. otwierający przed kupcem wrocławskim Tatarszczyznę i Multany²⁰.

W ten sposób, w świetle literatury, od końca XIV w. względnie od początku XV w. i aż prawie do jego końca, Wrocław miał cieszyć się swobodą w handlu ze Lwowem i korzystać bez większych przeszkód z drogi względnie z dróg, które tam wiodły. Pewną rolę na tym szlaku musiał odgrywać Lublin.

¹⁵ L. Koczy, *Związki*, s. 17.

¹⁶ Tamże, s. 16. Zob. też: St. Kalfas Pitrowska, *Stosunki handlowe śląsko-polskie za Kazimierza W.*, Katowice 1936, w której reprezentuje pogląd o przywróceniu swobody handlu Wrocławia z Rusią od 1360 r.

¹⁷ Tamże, s. 18—20.

¹⁸ W pracy zbiorowej, pióra W. Długoborskiego, J. Gierowskiego i K. Maleczyńskiego, *Dzieje Wrocławia do roku 1807*, Warszawa 1958.

¹⁹ Tamże, s. 132.

²⁰ Tamże, s. 132.

Zadaniem niniejszej pracy jest odpowiedź na pytanie, jak naprawdę przedstawiała się ta wolność handlu Wrocławia z Rusią i jaka była rzeczywista rola Lublina, jako ośrodka łączącego oba miasta.

Na początku trzeba jednak ustalić, o jaki handel ze wschodem chodzi i jaki indeks towarowy bierze się pod uwagę. Między innymi bowiem tu tkwiła przyczyna różnic w poglądach.

Rauprich rozumie rolę handlową Wrocławia przede wszystkim jako punktu wymiany między przemysłowymi krajami zachodu i rolniczymi krajami Europy wschodniej, z Polską i Rosją na czele. Z Niderlandów, Norymbergi, Pragi i Wiednia dostarczano towarów przemysłowych głównie sukna, ze wschodu napływały do Wrocławia surowce, jak zwłaszcza sól, воск, miód, futra i bydło²¹. Autor nie wymienia wcale towarów, jakie szły do Wrocławia drogą przez Lwów i ziemie polskie z portów czarnomorskich, głównie Kaffy, a które określa się zazwyczaj mianem handlu lewantyńskiego.

Teza Raupricha staje się więc zrozumiała; handel z Polską i ziemiami ruskimi trwał nieprzerwanie w XIV i XV w. Była to bowiem wymiana podstawowych produktów i surowców różnych stref gospodarczych, przemysłowej i rolniczej i żaden kraj na stałe nie mógł się wyrzec takiej wymiany. Tragedia Wrocławia przełomu XV i XVI w. polegała nie na upadku tego handlu, lecz na zastąpieniu Wrocławia przez inne miasta, tym razem niemieckie.

Koczy nie neguje bynajmniej tak szeroko pojętej wymiany handlowej. Na plan pierwszy wysuwa jednak zjawisko, przez Raupricha niedoceniane: handel lewantyński czy inaczej mówiąc — czarnomorski. Szedł tu za H. Wendtem, dla którego historycznym problemem handlu tej części świata było powiązanie przemysłowych krajów północno-zachodniej Europy z bogactwami Azji²². Dla zachodniej Europy podstawowe znaczenie posiadał w średniowieczu import ze Wschodu przede wszystkim korzeni i tkanin, a następnie różnych innych towarów jak barwniki, broń, perły, szkło, owoce, wino i konie²³. Centrami tego handlu były między innymi kolonie miast włoskich, założone u północnych wybrzeży Morza Czarnego, Kilia, przy ujściu Dunaju, Białogród przy ujściu Dniestru, przede wszystkim jednak Kaffa nad Morzem Azowskim, skąd biegła droga do Astrachania nad Morzem Kaspijskim i dalej do Persji i Azji środkowej. „Kaffa była przez długi czas — pisze Koczy — bezkonkurencyjnie największym targowiskiem na towary nadchodzące z Chin, Indii i Azji Mniejszej”²⁴.

Kupiec wrocławski począwszy od końca XIII w. dąży do nawiązania bezpośrednich kontaktów handlowych z portami czarnomorskimi i tej dziedzinie handlu wśród licznych swoich stosunków handlowych w Polsce i na ziemiach ruskich poświęca najwięcej bodaj uwagi. Na tym odcinku najostrzej toczy się walka między kupcem wrocławskim a kupcem miast polskich, gdy na innych odcinkach wymiana wzajemna dokonuje się bez większych trudności.

²¹ M. Rauprich, *Breslaus Handelslage*, s. 14.

²² H. Wendt, *Schlesien und der Orient*, Wrocław 1916.

²³ L. Koczy, *Związki*, s. 14.

²⁴ Tamże, s. 15.

W niniejszej pracy nie zamierzamy omawiać całokształtu stosunków handlowych między Wrocławiem a Polską. Zrobił to znakomicie, mimo niezbyt rozległej podstawy źródłowej, Maleczyński²⁵. Interesuje nas tylko kwestia handlu lewantyńskiego przez ziemie polskie, a ujmując rzecz jeszcze ściślej — kwestia jego dróg na szlaku od Lwowa do Wrocławia. Samo to zagadnienie w literaturze dotychczas nie budzi dyskusji i zasadnicze ujęcie w monografii Kaffy prof. M. Małowista utrzymuje się powszechnie. Przyjmował on mianowicie, że kupcy kaffscy ani na teren państwa polskiego ani tymbardziej do krajów na zachód od Polski położonych nie docierali. Zatrzymywał ich, a właściwie nie ich samych a odgrywających w handlu Kaffy z Polską rolę pośrednika kupców Białogrodu, skład w mieście Lwowie, skąd dopiero część przywiezionych z Białogrodu towarów wschodnich szła dalej na zachód^{25a}. Ze Lwowa droga towarów wschodnich na zachód biegła przez Kraków i Wrocław. Problem handlu wschodniego jest jednak zbyt szeroki, aby tu mógł być szerzej omówiony, także kwestia rozchodzenia się towarów tego handlu w Polsce przekracza ramy i zakres tej pracy. Praca stawia sobie niemniej zadanie rzucenia światła na ewentualny udział Lublina w handlu wschodnim i znaczenie, jakie w nim odegrała droga handlowa, łącząca Lwów z Lublinem i dalej z Wrocławiem.

II.

KWESTIA SWOBODY HANDLU WROCŁAWIA ZE WSCHODEM
W KOŃCU XIV I DO POŁOWY XV W.

W rozdziale tym chciałbym rozpatrzeć wszystkie fakty, które rzucają światło na zagadnienie wschodniego handlu Wrocławia przed połową XV w. Ich analiza ma w konsekwencji stworzyć podstawy do wniosku końcowego.

Na pierwszym miejscu trzeba wymienić przywilej Jagielly dla Wrocławia z 1402 r., na mocy którego król zezwala kupcom wrocławskim na wyprawy handlowe do Torunia z warunkiem jedynie opłaty cła²⁶. Przez ziemie zakonne a następnie litewskie mógł następnie kupiec wrocławski nawiązywać niezbędne kontakty z ośrodkami handlu wschodniego. Argument ten nieraz używany był na poparcie tezy o swobodnym handlu Wrocławia ze wschodem. Ale chyba niestety. Umożliwienie Wrocławowi handlu z Toruniem tym jaskrawiej wykazuje niechęć króla polskiego i stojących za nim czynników politycznych do przyznania takich samych uprawnień, jeżeli idzie o kontakt ze Lwowem.

W 1417 r. król pozwala wrocławianom udawać się w celach handlowych „ad partes gentilium thartarorum seu Walachorum”, a droga tam wiodła przecież przez ziemie ruskie²⁷. Ale i ten argument należałoby odrzucić w świetle bliższej analizy. W dokumencie zaznacza się bowiem że wyprawy na Wołoszczyznę i kraje tatarskie odbywać się mają „non

²⁵ K. Maleczyński, o. c.

^{25a} M. Małowist, Kaffa kolonia genueńska na Krymie i problem wschodni w latach 1453—1475, Warszawa 1947, s. 62 i n.

²⁶ A. Mosbach, Przyczynki, s. 82.

²⁷ Tamże, s. 91.

aliis novae inventionis stratis sed antiquis et diutinus institutis viis publicis et appertis". Kryje się w tym dotychczasowy przymus drogowy, a więc przymus drogi przez Kraków, w którym obowiązywało tamtejsze prawo składowe. Podróże kupców wrocławskich nie miały więc w świetle tego dokumentu ograniczyć praw Krakowa, tym samym zaś stawał się sam przywilej z 1417 r. dość iluzoryczny.

Nie przywiązywałbym też większego znaczenia do daru, jaki królowi ofiarowało miasto Wrocław w 1427 r. Składały się na niego trzy łuki, pewna ilość cukru, hełm, suknia purpurowa i pieprz, łącznej wartości około 13 grzywien²⁸. Wprawdzie są to typowe dla handlu wschodniego artykuły, ale ich stosunkowa nie duża wartość nie odpowiada jakimś zasadniczym posunięciom w zakresie polityki handlowej.

Wprost przeciw istnieniu swobodnego handlu na linii Wrocław — Lwów przemawia list Jagiełły do rady miejskiej Wrocławia z 1432 r.²⁹ Mówi tam król o zapadłej na zjeździe w Sieradzu uchwale, zabraniającej wywożenia, oczywiście na Śląsk, wszelkich płodów krajowych z wyjątkiem soli, miedzi, rudy, ołowiu i żelaza, „nie z inszej przyczyny, tylko dlatego, aby zapobiec wprowadzeniu fałszywej monety”. Charakter uchwały jest wyraźnie represyjny. Trudno wyobrazić sobie, aby w takiej atmosferze możliwe były jakieś daleko idące względy dla kupców wrocławskich, takie naprzykład jak prawo handlu z Rusią. Spotykamy też w uchwale argument, który podnosi się w Polsce zawsze, gdy zaostrza się walka z miastami śląskimi: zarzut fałszowania polskiej monety.

Zwolennicy swobodnego handlu wschodniego Wrocławia najczęściej sięgali do dokumentu Władysława Warnieńczyka dla Wrocławia z 1441 r.³⁰ Król mówi w nim, że zważywszy na usługi, jakie mieszkańcy Wrocławia „a primaevio felici nostro ingressu in hoc inclytum regnum nostrum Hungariae nostrae placere meruerunt Majestati” i licząc na dalsze usługi, „ipsis... civibus... civitatis... Wratislaviensis... sum omnibus ipsorum mercibus seu mercantiis, quibuscunque dicantur nominibus et bobus in et per Regnum nostrum Poloniae civitatesque puta Cracoviensem, Posnaniensem, Sandomiriensem, Lublinensem et quascunque alias ad usque in ducatum nostrum Lithuaniae et Regnum nostrum Hungariae ire, equitare et fluitare plenam damus et omnimodam... perpetuis temporibus concedimus libertatem...”

Warnieńczyk wystawiał ten dokument w rok po objęciu tronu węgierskiego i za poparcie, okazane mu przez miasto po elekcji, chciał zapewne okazać mu jak najdalej idące dowody monarszej życzliwości. A jednak przyznane miastu korzyści są poważnie pod względem handlowym ograniczone. W dokumencie mówi się o Wielkim Księstwie Litewskim i Węgrzech, z miast polskich, do których docierać mogą wrocławianie, wymienia się Kraków, Poznań, Sandomierz i Lublin. Lwów nie jest wspomniany wcale, a przecież to był najważniejszy bodaj w Polsce punkt, który tu powinien być nazwany. Ostrożna redakcja dokumentu

²⁸ Tamże, s. 14.

²⁹ Tamże, s. 96.

³⁰ Tamże, s. 98. Zob. też. Wierzbowski, *Matricularum Regni Poloniae Summaria*, III, suppl. nr 132, s. 199.

nie narusza w niczym stanu prawnego, jaki istniał dotychczas. Wskazana możliwość rozwinięcia handlu z Polską nie oznacza bynajmniej otwarcia drogi na Ruś. Główna korzyść zdaje się polegać na rozwinięciu handlu wołami, ale to nie był typowy artykuł handlu wschodniego. Podkreślić należy ponadto, że sam fakt udzielania zezwolenia na handel z Polską, Litwą i Węgrami pośrednio wskazuje, że tej wolności dotąd nie było i że trzeba było jej torować drogę osobnym królewskim przywilejem.

Jest rzeczą ciekawą śledzić ówczesne stosunki handlowe Wrocławia z Wenecją. Miasto to było ciągle jeszcze wtedy centrum handlu lewantyńskiego i zaopatrywało w towary wschodnie prawie całą zachodnią Europę. Import towarów wschodnich przez Wenecję i za jej pośrednictwem nie był oczywiście dla Wrocławia nazbyt korzystny. Przede wszystkim dlatego, że Wenecja nie reflektowała bynajmniej na towary kupców wrocławskich i ci za towary wschodnie musieli w Wenecji płacić złotem³¹. Znacznie korzystniej przedstawiał się dla Wrocławia import tych towarów przez Polskę, na tej drodze bowiem zapłata dokonywała się również towarami.

Wedle Koczego, który przyjmuje od roku 1360 do połowy XV w. swobodny handel Wrocławia ze Lwowem, stosunki wrocławsko-weneckie w tym czasie nie były szczególnie rozwinięte³². Wbrew temu jednak w nowszej literaturze napotykamy na szereg dowodów wzmożonych obrotów towarowych między obu miastami. W 1381 r. wystarali się wrocławianie o wolną drogę do Włoch przez Karyntię³³, co dowodziłoby, że droga ta wówczas właśnie była im szczególnie potrzebna. W 1392 r. zapłacili kupcy wrocławscy w Wenecji 400 dukatów za transport szafranu³⁴. Z następnego roku znamy transakcję na taką sumę³⁵. Pełnomocnik jednego z kupców wrocławskich zakupił w Wenecji w latach 1418—1419 samego pieprzu za sumę 4200 dukatów, a w 1419 r. za atlasy i złotogłów zapłacił 2672 dukaty³⁶.

Rozwój handlu z Wenecją w końcu XIV i pierwszej połowie XV w. dowodzi, że wrocławianie byli zmuszeni rozwijać transakcję tą drogą, mimo że nie była ona dla nich korzystna. Świadczy więc pośrednio o tym, że korzystniejsza droga handlu lewantyńskiego, droga przez Polskę, była dla nich w tym czasie zamknięta.

Nie bez znaczenia dla problemu jest też przysięga kupców krakowskich, złożona wobec króla Kazimierza Jagiellończyka na zamku krakowskim w 1453 r. dla stwierdzenia, jakie drogi handlowe obowiązywały dotychczas w Polsce³⁷. Jeżeli idzie o handel ze wschodem, to — jak czytamy w akcie przysięgi — „Omnes de Lublin et de Russia, qui

³¹ L. Koczy, *Związki*, s. 14/15.

³² Tamże

³³ K. Maleczyński, o. c., s. 130.

³⁴ Tamże, s. 119.

³⁵ Tamże.

³⁶ Tamże

³⁷ T. Wierzbowski, *Summaria*, III, suppl. nr 155. Zob. też. *Kodeks dypl. m. Krakowa*, I, nr 156, s. 220.

volunt transire in Slesiam et in Magnam Poloniam et tangunt terram cracoviensem, ire debent non alias nisi per Cracoviam et qui tangunt terram sandomiriensem, debent ire per Sandomiriam in eundo et redeundo..." Wprawdzie rajcy krakowscy zeznawali tę przysięgę w szczególnych okolicznościach jako rzecznicy interesów swego miasta, ale w tym punkcie oświadczenie ich brzmi wiarogodnie. Wynika z niego, że przed połową XV w. nie ma jeszcze innych dróg handlowych ze Śląska na Ruś i że obowiązuje w tym okresie jedna tylko droga, jeszcze czternastowieczna — przez Kraków. Zamknięta zaś ona była, jak wiadomo, składem krakowskim.

Jest jeszcze jeden fakt, który dla problemu handlu Wrocławia z Rusią w omawianym okresie ma znaczenie bodaj rozstrzygające: nieistnienie żadnych przywilejów, które by przed kupcami wrocławskimi otwierały wolną i nieskrępowaną drogę do Lwowa. Fakt ten wynika z wypowiedzi samych rajców wrocławskich wobec króla węgierskiego, Macieja, u którego zabiegali w 1485 r. o poparcie wobec zapowiadającej się wyraźnie próby ostatecznego wyparcia ich z Polski. Na stale zanoszone przez nich skargi król Kazimierz Jagiellończyk zażądał od nich, aby zjawili się oni przed nim w Krakowie i w oznaczonym terminie przedstawili wszystkie własne dokumenty i prawa, dotyczące wolności ich handlu z Polską i w szczególności z Rusią. Od tego uzależnił swą decyzję. Rajcy wrocławscy pytają więc króla Macieja o radę, jak mają postąpić. „Stawić się bowiem na czas oznaczony — czytamy w liście — nie zdaje się im być bardzo dogodnym, gdyż nie mają innych dokumentów nad zwyczaj; przeto Polacy tym usilniej przy swoim obstawac będą”³⁸.

Nie mamy powodu kwestionować powyższego tekstu, jakkolwiek nie znamy go w oryginale, a jedynie w tłumaczeniu Mosbacha. Wynika z niego to, za czym przemawiają także liczne poprzednio analizowane dokumenty: że Wrocław nie otrzymał dotąd nigdy żadnych formalnych uprawnień do wolnego handlu z Rusią, chociaż w analogicznych sytuacjach umiał się postarać o przywileje u różnych książąt i u samego cesarza³⁹. Królów polscy od Kazimierza Wielkiego do Jagiellończyka okazali się konsekwentni: korzyści z handlu ruskiego zastrzegali dla swoich miast.

W rozdziale niniejszym zwracamy uwagę głównie na sam Wrocław, niewątpliwie najpotężniejszy z handlowych ośrodków Śląska. Nie wydaje się, aby inne mniejsze miasta śląskie mogły odegrać jakąś poważniejszą rolę w handlu wschodnim. Zakazy i utrudnienia odnosić się musiały do nich w niemniejszej mierze jak do Wrocławia. Niemniej i one stale rozszerzają swoje handlowe kontakty z ziemiami polskimi i nie jest wykluczone, że za pośrednictwem miast polskich pewna część towarów wschodnich dociera na ich rynek.

³⁸ A. Mosbach, *Przyczynki*, s. 115.

³⁹ Zestawił je K. Maleczyński, o. c., s. 130—132.

III.

POWSTANIE DROGI HANDLOWEJ Z WROCŁAWIĄ DO LWOWA
PRZEZ RADOM I LUBLIN I JEJ AKTYWIZACJA DO POŁOWY XV WIEKU

Negatywny wynik rozważań nad kwestią swobodnego handlu między Wrocławiem a Lwowem został osiągnięty przy założeniu, że istniała jedna tylko droga łącząca oba miasta: droga krakowska. Zwolennicy przeciwnego poglądu wskazywali więc na wczesne, bo sięgające jeszcze XIV w. wytworzenie się innej drogi, niezależnej od tamtej, a nawet konkurencyjnej w stosunku do niej. St. Kutrzeba wskazywał wprost drogę przez Wieluń, Radom, Kazimierz i Lublin jaką tę właśnie konkurencyjną drogę⁴⁰. Potwierdzeniem tej tezy może być choćby sformułowanie dokumentu Kazimierza Jagiellończyka z 5 stycznia 1450 r., w którym droga ta nazwana została dawną i zwykłą, a z treści dokumentu wynika ponadto, że sankcjonuje on tylko stan rzeczy, ustanowiony jeszcze przez Jagiełłę. Dokument ten jest pierwszym oficjalnym aktem, podającym przebieg tej drogi. Wszelkie próby jej bliższego zbadania zacząć należy więc od jego szczegółowej analizy⁴¹.

W dokumencie, a ściślej mówiąc mandacie królewskim z dn. 5 stycznia 1450 r. Kazimierz Jagiellończyk oświadcza najpierw, że zwróciła się do niego królowa-matka, a więc Zofia, z usilną prośbą o zachowanie jej przy prawie, nadanym jej jeszcze przez Jagiełłę, a polegającym na tym, że kupcy, kramarze i furmani, jadący z towarami z ziemi ruskiej i bełskiej do Wrocławia względnie do Wielkopolski, jechać powinni przez Hrubieszów, Krasnystaw, Lublin, Kazimierz, Zwoleń i Radom „stratis antiquis et consuetis”. Król wyraża na to zgodę. „In quo iure praefatam dominam genitricem nostram remanemus et ad dies vite sue extremos conservamus, huiusmodi transitum mercatorum per civitates, oppida et stratas consuetas superius descriptas approbantes”. Ta część dokumentu nosi ogólniejszy charakter, odnosi się do wszystkich w ogóle kupców, ale ograniczona jest czasowo: rozciąga ona ważność dokumentu tylko na czas do końca życia królowej Zofii. Bezpośrednio po tym następuje druga część dokumentu. Ta adresowana jest, rzecz ciekawa, wprost i tylko do kupców lubelskich. „Volumus etiam ut cives lublinese et ipsorum mercatores, institores et vectores cum ipsorum mercantiis, pannis, bobus, ceris, pellibus et aliis rebus et bonis quibuscumque memoratis stratis seu viis usque per civitatem Radomiensem proficiscantur, de Radom vero versus terras Maioris Polonie per Przitik et Inowłodz, Wratislaviam autem per oppidum Opoczno iter continuando, ineundo et redeundo, pergere ac transire debent”. W trzeciej części dokumentu zawarte jest polecenie, mandat, do wszystkich urzędników. „quatenus pretactos cives nostros lublinese et ipsorum mercatores, institores et vectores cum eorum bonis quibuscumque stratis seu viis prescriptis proficiscentes secure sine quovis impedimento... permittatis”.

⁴⁰ St. Kutrzeba, *Handel Krakowa*, s. 80.

⁴¹ Biblioteka Łopacińskiego w Lublinie, rkp. nr 36, jego regest — zob. Jan Riabinin, *Materiały do historii miasta Lublina 1317—1792*, Lublin 1938, nr 30 s. 10; pełny tekst poprawnie wydał L. Białkowski w pracy *Lublin na starych szlakach handlowych*, zamieszczonej w *Pamiętniku Lubelskim*, t. III, 1938, s. 290.

Przed wszystkim ustosunkować się należy do stwierdzenia dokumentu, że prawo królowej Zofii co do przejazdu kupców z Rusi do Wrocławia i Poznania ustanowione zostało przez Jagiełłę, że więc wspomniana droga była czynna już w czasie jego rządów. Za takim rozumieniem sprawy opowiedział się Jan Riabinin, uważając dokument niniejszy za proste potwierdzenie tylko jakiegoś dawniejszego przywileju Jagiełły⁴². Tak samo sądził L. Białkowski, uważając wyznaczony szlak handlowy przez Radom za stary⁴³, do czego asumpt dawało mu określenie w dokumencie tych dróg jako „starych i zwykłych”.

Tymczasem brzmienie dokumentu nie pozwala na twierdzenie o istnieniu wcześniejszego dokumentu Jagiełły. O żadnym pisanym przywileju nie ma w dokumencie ani słowa. Gdyby istniał, podano by w dokumencie zapewne datę jego wystawienia i inne dane. Wiedzieli byśmy o nim z innych dokumentów, zbyt wielkie bowiem byłoby jego znaczenie, zwłaszcza dla miasta Lublina. Trudno więc uznać domysł Riabinina. Dokument z 1450 r. nie miał swoich pisanych antecedensów.

Dla zrozumienia dokumentu z 1450 r. ważne byłoby ustalenie, kto jest właściwie jego adresatem. W narracji król powiada co prawda, że wystawia go na prośbę swojej matki, królowej Zofii. Wydając dyspozycję co do wyznaczenia drogi przez Lublin—Radom król oświadcza, że ma tak być „ad dies vite sue extremos” a więc do końca życia królowej. Ona zatem formalnie jest adresatem dokumentu. Tak też sądził Białkowski, wyjaśniając, że Radom „należał do tych kilku miast królewskich, na których król Władysław Jagiełło zapisał był jej wiano”⁴⁴. Zapis wiana miał nastąpić w 1424 r., a jego wysokość wyniosła 20 tysięcy grzywn⁴⁵. Królowa Zofia była więc zainteresowana osobiście w uprzywilejowaniu Radomia: powiększało to jej własne dochody.

W poszukiwaniu faktycznego, a nie tylko formalnego adresata trzeba iść jednak dalej. Na uwagę zasługują kilka faktów. Najpierw ten, że wprawdzie w pierwszej części dokumentu mówi się, iż „omnes et singuli mercatores, institores et vectores”, idący z ziem ruskich i z ziemi bełzkiej, mają korzystać właśnie z tej drogi, ale następnie wylicza się imiennie tylko kupców, kramarzy i furmanów lubelskich. Co ważniejsze zaś, właściwy mandat królewski, zawarty w trzeciej części dokumentu, czyli rozkaz do wszystkich urzędników w państwie, odnosi się wyłącznie do kupców lubelskich. Urzędnicy mają dbać o to, aby ci tylko kupcy bezpiecznie i bez przeszkód mogli iść ze swoimi towarami do Wrocławia i do Wielkopolski.

Nie może więc ulegać żadnej wątpliwości, że właściwym adresatem dokumentu z 1450 r. jest miasto Lublin i jego kupiectwo, a bynajmniej nie królowa Zofia. Jej wymienienie w narracji dokumentu nie było jednak przypadkowe. Przeciw uprzywilejowaniu kupców lubelskich mogły się podnosić protesty ze strony kupców innych miast, zwłaszcza Krakowa. Obok krakowskiej drogi na wschód wyrastała przecież droga konkurencyjna. Wysunięcie na czoło motywów dokumentu osoby kró-

⁴² J. Riabinin, *Materiały* s. 10.

⁴³ L. Białkowski, *Lublin na starych szlakach*, s. 289.

⁴⁴ L. Białkowski, *Lublin na starych szlakach*, s. 288.

⁴⁵ Tamże, s. 289.

lowej-matki, miało być może na celu uchylenie się od ataków. Następnie podkreślenie, że droga przez Lublin—Radom ma być otwarta tylko do końca jej życia, ograniczało poważnie zasięg przywileju i dodatkowo mogło uspokoić jego przeciwników. W tych warunkach przywilej z 1450 r. miał zachować ważność na kilka, co najwyżej kilkanaście lat. W momencie wystawienia oznaczał on ogromny sukces Lublina. Miasto korzystało z niego w znacznie większym stopniu niż królowa Zofia.

Zachodzi jeszcze pytanie, czy obok Lublina także inne jeszcze miasta nie miały korzystać z faktu otwarcia nowej drogi na wschód. W szczególności, czy nie miał z niego korzystać Wrocław. Tu należy przypomnieć, że dokument pozwala w zasadzie na korzystanie z tej drogi wszystkim w ogóle kupcom zmierzającym z Rusi do Wrocławia i Wielkopolski. Faktyczna jednak swoboda poruszania się na niej była problematyczna dla wszystkich kupców z wyjątkiem lubelskich. Jedynie ich bowiem nakazywał przepuszczać bez przeszkód i utrudnień mandat z 1450 r. Niemniej jednak kupcy innych miast mogli teraz odważnie kierować się na nową drogę. Mogli to czynić i kupcy wrocławscy w pewnej mierze.

Nie jest tu miejsce na wyjaśnienie przyczyn, dla których Kazimierz Jagiellończyk przyznawał Lublinowi tak daleko idące przywileje handlowe. Wystarczy przypomnieć, że Lublin cieszył się w początkowym okresie rządów tego króla zgoła wyjątkową jego opieką. Pierwszym dowodem na to był przywilej z 1448 r., powiększający liczbę jarmarków lubelskich o trzy dalsze, z których najważniejszym miał się stać nowo utworzony jarmark 16-dniowy na 2 lutego. Dwa 16-dniowe jarmarki, starszy-zielonoświęteczny i nowy — lutowy uzyskały też przywilej zwalnający przybywających kupców od opłaty cła⁴⁶. Przywilej z 1448 r. zaczyna właściwie karierę jarmarków lubelskich, które miały tak wielką rolę odegrać w kształtowaniu się gospodarczej jedności zjednoczonego państwa. Przywilej z 1450 r. uzupełnił poprzedni i powiększał znaczenie jarmarków lubelskich. Nowa droga, wolna od ciężarów składowych Krakowa, miała stanowić dla nich dodatkowy moment atrakcyjności i nadać Lublinowi charakter międzynarodowego centrum handlowego. Dodajmy, że dokument z 1450 r. wylicza określone przedmioty handlu, które na tym szlaku odgrywają rolę największą. Są to sukna, woły, воск i futra, niewątpliwie główne artykuły obrotu towarowego piętnastowiecznego Lublina. Są to w dużej mierze produkty ziem ruskich.

Nie będzie więc pozbawiona podstaw teza, że Lublin połowy XV w. zaczyna w pewnych dziedzinach odgrywać rolę konkurenta dla potężnego Krakowa, a nowa „lubelska” droga na wschód — rolę konkurencyjną w stosunku do starej, krakowskiej.

Mimo ostrożnej redakcji i zastrzeżeń w tekście, dokument z 1450 r. musiał wywołać sprzeciw, skoro król zdecydował się zasięgnąć informacji „de viis et itineribus seu stratis antiquis” i w tym celu polecił przybyć do Krakowa rajcom niektórych miast. Ci zjawili się przed królem w dniu 25 lipca 1453 r. i złożyli przysięgę zeznając, że z ziemi ruskiej względnie bełskiej jeździli zawsze „per vias antiquas, solitas et

⁴⁶ J. Riabinin, Materiały, nr 27, s. 10.

consuetas" przez miasta, które imiennie wyliczają. Są to te same miasta, które wspomina dokument z 1450 r. z Lubliniem i Radomiem na czele. Chodzi tu więc o znaną nam już lubelską drogę do Wrocławia i do Wielkopolski. Król nie zatwierdził wszakże ostatecznie tej nowej drogi, lecz odroczył decyzję w tej sprawie, aby uzyskać jeszcze jaśniejszą informację⁴⁷.

Jeżeli niektóre miasta przez swoich rajców, składających przysięgę w Krakowie, opowiedziały się za nową drogą, to nie poparł jej Kraków. Tego samego jeszcze dnia, w którym król wysłuchiwał zdania rajców, tj. 25 lipca 1453 r. zgłosili się u króla rajcy krakowscy w osobach Jana Sweidnicera, Waltera Kezingera, Jerzego Arnsberga, Stanisława Złotnika, Jana Pieczenia, Jana Kyntha i Jana Beme i ze swej strony złożyli osobną przysięgę „super stratas et vias”⁴⁸.

Zeznanie ich brzmiało oczywiście całkiem inaczej niż oświadczenie rajców innych miast. Wedle słów przedstawicieli Krakowa, droga którą zawsze dotąd pędzono z Rusi woły przeznaczone na sprzedaż, biegła przez Sandomierz, a przeznaczone na rzeź w samym Krakowie — krótszą drogą przez Ropczyce. Droga handlowa z Rusi i Lublina dla kupców, pragnących iść na Śląsk i do Wielkopolski, którzy „tangunt terram cracoviensem”, biegła „non alias nisi per Cracoviam”, a dla tych, którzy „tangunt terram sandomiriensem... per Sandomiriam”. Podobna trasa obowiązywała kupców, idących z Wielkopolski ku Lublinowi i na Ruś. Dalej, wozy ciężkie kupieckie z Krakowa do Lwowa kierowane były przez Sandomierz, a lżejsze krótszą drogą przez Ropczyce. To samo dotyczyło kupców lwowskich.

Już bardzo pobieżna analiza dróg handlowych, tak jak je królowi przedstawili rajcy krakowscy, wykazuje, że ich bieg uwzględnia przede wszystkim interesy Krakowa, w żadnym zaś wypadku — Lublina. Lublin zainteresowany był głównie w dwóch drogach: jednej, którą pędzono woły ruskie na zachód i drugiej, którą jeździli kupcy do Wrocławia i Wielkopolski. Pierwsza, wedle oświadczenia rajców krakowskich omijała Lublin, kierując się na Sandomierz. Druga wiodła przez ziemię krakowską i sandomierską i obowiązywała kupców do przechodzenia przez Kraków względnie Sandomierz. W sumie oba akty przysięgi, złożone przed królem w dniu 25 lipca 1453 r. wyrażają dwie przeciwstawne i zwalczające się koncepcje, z których jedna łączy się z interesami Krakowa, druga — Lublina. Należy dodać, że akt przysięgi rajców krakowskich wydaje się być wymierzony przede wszystkim przeciw przywilejowi z 1450 r.

Nasuwać się może zaraz pytanie, czy kupcom krakowskim udało się przeprowadzić swoje zamierzenia, uwidocznione w przysiędze z dnia 25 lipca 1453 r. Charakterystyczna może tu być formuła końcowa wspomnianego aktu, która brzmi: „talem eciam scedulam habet dominus Rex in thezauro suo regio”⁴⁹. Wynika z niej, że rajcy krakowscy

⁴⁷ K. Raczynski, Kodeks dyplom. Wielkopolski, Poznań 1840, nr 126, s. 174. Określenie: Droga „lubelska” spotyka się w źródłach XV w. zob. T. Wierzbowski, Summaria, II, nr 485 pod 1495 r.

⁴⁸ Kodeks dypl. m. Krakowa, I, nr 156, s. 220; T. Wierzbowski, Summaria, III, suppl. nr 155; J. Riabinin, Materiały, nr 37.

⁴⁹ Kodeks dypl. m. Krakowa, I, s. 220.

nie tylko przedstawili królowi swoje stanowisko w tej sprawie, ale doręczyli mu nawet ową „scedulam”, jakiś memoriał na piśmie. Ciekawe jest, że sam akt przysięgi został wpisany do akt Metryki Koronnej dopiero za króla Aleksandra. Przede wszystkim jednak nie nastąpiło bynajmniej uchylene przywileju z 1450 r. przez króla, a przeciwnie już wkrótce król podtrzyma go w całej rozciągłości.

Chodzi tu o mandat króla Kazimierza Jagiellończyka wydany pod datą 8 maja 1454 r.⁵⁰ Jego wydawca, L. Białkowski wydał go razem z przywilejem z 1450 r. Nie zwrócił jednak w swoim zresztą bardzo lakonicznym komentarzu uwagi na fakt, że wystawienie w odstępie zaledwie czterech lat drugiego mandatu w tej samej sprawie musiało być uzasadnione jakimiś szczególnymi okolicznościami. Nie dostrzegali ich w pretenzjach Krakowa, zawartych w akcie przysięgi z 25 lipca 1453 r. i wogóle nie widział związku między jednym i drugim.

W nowym mandacie król opisuje najpierw przyczyny jego wystawienia. Chciał mianowicie dowiedzieć się, jakimi drogami „mercatores Regni nostri cum bonis et rebus ipsorum ad nundinas scilicet mercantias hincinde per regnum debeant ambulare”. Król pisze więc, że chodziło tylko o drogi na jarmarki i że dotyczyło to wszystkich kupców. Zaraz z następnych zdań wynika jednak, że ma na myśli jedynie kupców lubelskich i jarmarki lubelskie. Czytamy mianowicie w mandacie, że w celu zasięgnięcia informacji król polecił przybyć do siebie do Łęczycy rajcom miast królewskich „et signanter civitatis Lublinensis”... „ut per eos — jak powiada król — de huiusmodi itineribus plenius informati fuissetus”. Ci w obecności króla złożyli znowu przysięgę i zeznali, że obowiązani są iść z Rusi do Wrocławia i do Wielkopolski „per vias antiquas, solitas et consuetas”, przez miasta, które następnie są szczegółowo wyliczone. Są to miasta na tej samej trasie, o której mówił już mandat z 1450 r.: jedna droga wspólna do Radomia przez Hrubieszów, Krasnystaw, Lublin, Kazimierz i Zwolen, poczem z Radomia dwie. Pierwsza przez Skrzynno, Opoczno, Żarnów, Przedbórz, Radomsko, Brzeźnicę, Wieluń i Bolesławiec do Wrocławia, druga do Wielkopolski przez Przytyk, Odrzywół, Inowódź, Brzeźiny i Łęczycę. Podany szlak ma znowu jedną cechę główną: omija Sandomierz i Kraków. Król przyjął to zeznanie rajców do wiadomości i polecił wszystkim urzędnikom w państwie, „quatenus cives ipsos nostros Lublinenses per vias novas insolitas et inconsuetas nulla astringatis ire et ambulare ratione”. Nadmienienia raz jeszcze, że chodzi o drogi, którymi „ad nundinas seu annualia fora consueverant ambulare”. Podkreśla, że mogą oni poruszać się po tych drogach z towarami „libere, secure et sine quovis impedimento ac arrestacione”, w czym widzieć może należy dowód, że takie przeszkody kupcom lubelskim były jednak stawiane. Grozi bardzo poważnymi konsekwencjami tym wszystkim urzędnikom, którzy nie będą przestrzegać niniejszego mandatu.

W mandacie mowa jest nie tylko o rajcach lubelskich, ale i o rajcach innych miast, uczestniczących we wspomnianym spotkaniu z królem na

⁵⁰ Oryginał w Bibliotece Łopacińskiego w Lublinie, sygn. 39; Regest zob. J. Riabinin, Materiały nr 39, s. 13; pełny tekst wydał poprawnie L. Białkowski, Lublin na starych szlakach, s. 291.

zjeździe w Łęczycy. Poza Lublinem nie wiemy jednak, jakie to były miasta. Domyślać się można Radomia, może Poznania i innych, leżących przy nowym szlaku. Raczej trudno przypuścić obecność przedstawicieli Krakowa, skoro w dokumencie nie słychać o sprzeciwach i trudnościach. Zresztą jego stanowisko jest znane.

Warto jeszcze dla porównania zestawić treść przywilejów królewskich z 1450 i 1454 r. Oba dotyczą tej samej w zasadzie sprawy: likwidacji monopolu miasta Krakowa na handel z Rusią. Oba mówią o otwarciu przez króla nowej drogi na Ruś przez Lublin i Radom. Oba dotyczą przede wszystkim Lublina i mają na celu podniesienie jego dotychczasowej pozycji. Jeżeli odnośnie dokumentu z 1450 r. mógł jeszcze L. Białkowski wysunąć przypuszczenie, że głównym motywem jego wystawienia była chęć przysporzenia dochodów królowej Zofii w Radomiu, gdzie miała zapisane wiano⁵¹, to niesposób z nim wystąpić po zestawieniu obu dokumentów. W pierwszym jest mowa, owszem, o prośbach królowej — matki, w drugim już o tym ani słowa. Gdy w pierwszym główny kontrahent, miasto Lublin, występuje w nieco zawołowanej postaci, to w drugim jego właśnie interesy są jasno i wyraźnie podniesione na pierwszym miejscu.

Mandat królewski z 1454 r. wykazuje, że Kazimierz Jagiellończyk przeszedł do porządku nad pretensjami Krakowa i opierając się na przysiędze rajców miast królewskich, pierwszej złożonej w Krakowie 25.VII. 1453 r. i drugiej złożonej podczas zjazdu w Łęczycy, podtrzymał swoją decyzję z 1450 r. o nadaniu drodze handlowej na Ruś przez Radom i Lublin ogólniejszego znaczenia. Ponieważ zaś przywileje z 1450 r. i 1454 r. odnosiły się tylko do kupców lubelskich, uważał za wskazane wystawić na zjeździe piotrkowskim w dniu 19 maja 1455 r. nowy mandat, o szerszym zakresie, którym poleca urzędnikom respektowanie swoich zarządzeń co do swobody poruszania się na nowej drodze wszystkich wogóle kupców⁵². Byłaby to więc ostateczna aprobata nowej drogi, niezdecydowana jeszcze i odroczonej, jak wiemy, w dniu 25 lipca 1453 r.

Sprawa więc po dłuższych oporach i trudnościach została zamknięta. Obok dawnej monopolistycznej drogi na wschód, drogi krakowskiej, ustalała się nowa, lubelska droga, która musiała wnet nabrać znaczenia także z punktu widzenia handlu Wrocławia z Rusią.

Nasuwa się jednak jeszcze pytanie, dlaczego droga przez Radom — Lublin nazwana została w dokumentach drogą starą i zwykłą, gdy jak przedstawiliśmy wyżej, była to wtedy właśnie droga nowa.

Tu najpierw trzeba zanaczyć, że kwestie terminologiczne nie były bez znaczenia. Nie dalej bowiem jak w 1447 r. podjęto na zjeździe piotrkowskim uchwałę, która zabrania kupcom podróżowania drogami nowymi ze szkodą dla dróg starych. „Item prohibemus — czytamy w konstytucjach tego zjazdu — omnibus mercatoribus, ne cum rebus et mercimoniis suis audeant per novas vias et loca transire, sed iuxta constitutionem... Casimiri II... antiquas stratas observent...”⁵³ Najwidoczniej gdzieś na początku rządów Kazimierza Jagiellończyka sprawa nowych

⁵¹ L. Białkowski, o. c., s. 288.

⁵² K. Raczyński, Kodeks Wielkopolski, nr 126, s. 174.

⁵³ Volumina legum, I, s. 153, (wyd. pijarskie).

dróg handlowych stała się aktualna, skoro wtedy właśnie zapadają uchwały sejmowe. Aby po 1447 r. zalegalizować niejako drogi nowe, trzeba więc było, z uwagi na powyższą uchwałę, wykazać ich dawność i rzeczywiście użytkowanie.

Niemniej szukać należy dowodów na ewentualne funkcjonowanie tej drogi przed połową XV w. Jedynie to bowiem mogło usprawiedliwić termin: droga dawna i zwykła.

Od razu trzeba powiedzieć, że nie posiadamy tu informacji bezpośrednich. Toteż musimy się zadowolić tylko pośrednimi dowodami⁵⁴.

Dostarcza ich obserwacja historycznej sytuacji dwóch miejscowości, leżących na odcinku od Radomia do Kazimierza nad Wisłą: Janowca i Zwolenia. Wybraliśmy je nie bez przyczyny. W średniowiecznej sieci drożnej, Radom miał swoje określone miejsce, ale bynajmniej nie na drodze do Lublina. Leżał on na szlaku z Torunia do Sandomierza i na Ruś i od XIV w. od Opoczna przez Radom, Skaryszew, Iłżę do Opatowa i dalej do Sandomierza biegł jeden z wariantów tego szlaku⁵⁵. Rozwój tych dwóch i ewentualnie innych jeszcze miejscowości między Radomiem a Kazimierzem stoi niewątpliwie w związku z rozwinięciem się tutaj nowej drogi handlowej i dlatego śledzenie tego rozwoju posiada dla nas duże znaczenie.

Lokacja Zwolenia jako miasta na prawie niemieckim nastąpiła w 1425 r.⁵⁶ Wtedy też najprawdopodobniej nastąpiło utworzenie tutaj parafii⁵⁷. Z chwilą lokacji miejscowość otrzymała nazwę nową, dotychczas bowiem nazywała się inaczej, mianowicie Gotardowa Wola⁵⁸. Nazwa ta wskazuje na związek osady z akcją kolonizacyjną i może służyć jako pewna wskazówka datacyjna. Tutaj bowiem, na skraju puszczy radomskiej, kolonizacja przebiegała niesłychanie słabo i do połowy XIV wieku prawie nie tknęła puszczy z tej strony⁵⁹. Dopiero w drugiej połowie tego wieku, raczej bliżej końca, i na początku wieku następnego ożywia się ona znacznie. Do tych też czasów trzeba odnieść miejscowości takie jak Paciorkowa Wola, Świetlikowa Wola, Suska Wola i właśnie Gotardowa Wola⁶⁰. Rozwój ostatniej musiał więc być niesłychanie szybki, skoro już w 1425 r. awansuje do rzędu miast. I nie sposób wyjaśnić tej zagadki inaczej, jak tylko tym, że widać już wtedy zaczyna torować się droga handlowa z Radomia do Kazimierza. Mówimy: zaczyna, gdyż znowu trudno jej początki odnieść do czasów bardziej odległych. Znakomity badacz puszczy radomskiej, Karol Potkański, nie znalazł we wschodniej części puszczy żadnych śladów drogi handlowej w XIII w.

⁵⁴ St. Weymann w niezmiernie gruntownej pracy pt. *Ze studiów nad zagadnieniem dróg w Wielkopolsce od X do XVIII wieku* (Przegląd Zachodni, R. IX, 1953, nr 6—8, s. 214) nie był w stanie podać żadnych szczegółowych danych, jeżeli idzie o drogi z Poznania na wschód przed wiekiem XVI.

⁵⁵ K. Małczyński, *Najstarsze targi w Polsce i ich stosunek do miast przed kolonizacją na prawie niemieckim*, Lwów 1926, s. 13/14.

⁵⁶ J. Wiśniewski, *Dekanat kozienicki*, Radom 1913, s. 75—77. Tutaj drukowany jest w całości przywilej lokacyjny tego miasta. Zob. też *Słownik Geograficzny*, t. XV, s. 700.

⁵⁷ P. Szafran, *Rozwój średniowiecznej sieci parafialnej w Lubelskim*, Lublin 1958, s. 176.

⁵⁸ J. Wiśniewski, o. c., w dokumencie lokacyjnym.

⁵⁹ K. Potkański, *Puszcza radomska*, Pisma pośmiertne, t. I, Kraków 1922, s. 162.

⁶⁰ Tamże.

i nie był w stanie ściśle określić, kiedy w XIV w. należy szukać początkowego momentu wytworzenia się późniejszej drogi ze Śląska na Ruś⁶¹. Wszystko to pozwala na wniosek, że początków tej drogi szukać należy w końcu XIV w.

Pewne wnioski nasuwają się też z materiałów dotyczących wsi Janowca nad Wisłą, leżącej na zachodnim brzegu rzeki nieco bardziej na południe niż Kazimierz. Janowiec był wsią jeszcze w czasach Długosza i występuje w Liber beneficiorum pod swoją pierwotną nazwą Serokomli⁶². Prawa miejskie otrzymał dopiero w XIV w. Kościół w Serokomli wspomniany jest poraz pierwszy pod 1326 r. w rejestrach poboru świętopietrza, z adnotacją o zniszczeniu⁶³. Później musiał być odbudowany i obsadzony, skoro rejestry z lat czterdziestych i pięćdziesiątych wspominają o wnoszonych przez plebana opłatach⁶⁴. Ale dopiero po 1350 r. nastąpiło widocznie duże ożywienie w sytuacji osady, skoro biskup krakowski Bodzanta ufundował tam kościół nowy i to najprawdopodobniej już wtedy kościół murowany⁶⁵. Około 1470 r. widzimy już w Serokomli — Janowcu cztery karczmy⁶⁶, nieomylny dowód ożywienia na przeprawie przez Wisłę. Jest to już co prawda druga połowa XV w., wolno jednak sądzić, że dobrobyt osady musiał wzrastać czas dłuższy.

Nie lekceważyłbym też wzmianki o reperacji mostu we wsi Mszadla, leżącej na drodze ze Zwolenia do Janowca, przez Mikołaja Firleja z Dąbrowicy, chorążego krakowskiego i starostę lubelskiego „in strata publica, qua ex ant. quo vectores de Swolyen ad Cazymyrz ire consueverant”. Notatka pochodzi z 1504 r.,⁶⁷ ale zwrot „ex antiquo” w tym wypadku odnieść wolno z pewnością do czasów co najmniej z pierwszej połowy XV wieku.

Wszystko to razem przemawia za tym, że droga z Radomia do Kazimierza, ważny odcinek większej trasy prowadzącej do Lublina, wytworzyła się w drugiej połowie XIV w. i była ruchliwa przez całą pierwszą połowę XV w. Trakt był więc znany i w 1450 r. śmiało można go było określić jako „via antiqua et consueta”.

Nie posiadamy dowodów na to, aby tą drogą szedł do Wrocławia kupiec ruski. Podobnie brak dowodów na wykorzystywanie drogi przez wrocławian, jakkolwiek w sporadycznych wypadkach było to chyba możliwe. Można więc zapytać, kto jeździł tą drogą, jeżeli stwierdzamy jej ożywienie przed połową XV w. tak duże, że wpływało to decydująco

⁶¹ Tamże, s. 161.

⁶² J. Długosz Liber beneficiorum, t. II, s. 552. Identyfikacja miejscowości ustala P. Szafran, Rozwój sieci, s. 168.

⁶³ „Petrus, plebanus ecclesie de Srocomliha deserte nunquam solvit” — Monumenta Poloniae vaticana, I, s. 262 pod r. 1326.

⁶⁴ Tamże, np. lata 1446, 1447.

⁶⁵ Długosz, Lib. ben., II, s. 552: „Fundata autem est haec ecclesia per Bodzantham episcopum cracoviensem...” W innym zdaniu tegoż opisu wzmianka, że jest to kościół murowany. Możemy określić chronologię tego faktu: dzieło się to w 1350 r. Przemawia zatem to, że właśnie w tym roku, więc dwa lata po objęciu urzędu biskupiego, biskup Bodzanta nadaje plebanowi w Janowcu-Serokomli dziesięcinę z Kijan pod Łęczną, w Lubelskim. Zob. J. Wiśniewski, Dekanat kozienski, s. 49.

⁶⁶ J. Długosz, Lib. ben., III, s. 248.

⁶⁷ T. Wierzbowski, Summaria, III, nr 1318.

na sytuację gospodarczą miejscowości, położonych nad nią. Odpowiedź znajdujemy w źródłach: był to kupiec lubelski.

Wnioskujemy o tym z uchwały lubelskiej rady miejskiej z 1410 r. Brzmi ona dosłownie: „Domini consules moderni et antiqui statuerunt inter mercatores et vectores, quod ipsi debent invicem equitare versus Wrathislaviam vel alias ad fora alia et econtra et quis eorum hoc statutum non tenuerit, demeretur civitati pro pena quinque marcas sine omni contradictione solvendum”⁶⁸. Wynika z tej uchwały, że kupcy i furmani lubelscy jeździli do Wrocławia z towarem i po towar, przy czym wysokość oznaczonej kary, 5 grzywien, wskazuje na wysokość transakcji. Wynika z uchwały dalej, że wyjazdy do Wrocławia musiały być bardzo liczne, skoro kolejno mieli się tam wyprawiać raz kupcy raz furmani. Co prawda uchwała obejmuje także wyjazdy do innych miast na jarmarki. Nie wiemy, bo nie wynika to z uchwały, jaką drogą jeżdżono z Lublina do Wrocławia, ale rozmiary tych kontaktów zdają się niedwuznacznie wskazywać na ożywiającą się drogę przez Zwolen, Radom.

Przemawia za tym dodatkowo inny jeszcze fakt. W 1404 r. Jagiełło udzielił mianowicie kupcom wieluńskim prawa składania własnych towarów w Lublinie tylko przez trzy dni,⁶⁹ gdy lubelskie prawo skladowe przewidywało osiem dni⁷⁰. Wieluń leżał przecież na drodze lubelsko-radomskiej. Wprawdzie z Wielunia do Lublina można było również udawać się przez Kraków, więcej jednak przemawia za tamtą drogą.

Droga Wrocław—Lublin miała z pewnością swoje przedłużenie do Lwowa. O ruchu handlowym sa tym odcinku nie posiadamy jednak żadnych bliższych wiadomości. Wynika on jednak z czternastowiecznych jeszcze przywilejów, wspomnieć choćby przywilej z 1344 r.⁷¹ Potwierdzają go nieliczne co prawda wzmianki źródłowe. Tak więc w 1433 r. udaje się do Kaffy kupiec lubelski „Nikel Schumpeter... cum aliis mercatoribus mercaturas suas exercentibus” i na czas nieobecności ustanawia opiekuna nad rodziną i majątkiem. To samo czyni nieco później w tym samym roku inny kupiec lubelski, Bartholomeus, udający się również do Kaffy^{71a}).

Ostatnie fakty zasługują na to, aby się nad nimi nieco zatrzymać. Prof. M. Małowist skłonny był przyjmować, że jeszcze w drugiej połowie XV w. wyjazdy kupców polskich na Krym należą do rzadkości. Tu mamy do czynienia z faktami z pierwszej połowy tego stulecia. Akcentował on dalej pośrednictwo Białogrodu w handlu między mia-

⁶⁸ L. Białkowski, Materiały do monografii Lublina, Wilkierze XV—XVI w., Lublin, 1928, s. 2.

⁶⁹ Odnosny akt w Archiwum m. Krakowa, zbiory Rusieckich, Dyplom nr 971 informacja u Riabinina, Materiały, nr 11, s. 5.

⁷⁰ Kod. dypl. Małopolski, IV, nr 1017, s. 37.

⁷¹ St. Estreicher, Najstarszy zbiór, nr 3, s. 3. Niewątpliwą jest też rzeczą, że Lwów, który właśnie w II połowie XIV i pierwszej połowie XV. wieku „przeżywał okres gospodarczego rozkwitu” — jak piszą autorzy odpowiedniego rozdziału w pracy zbiorowej pt. „Narisi istorji Lwowa”, Lwów 1956, s. 45, szukał ze swej strony jaknajdogodniejszych kontaktów z różnymi miastami Polski. Kontakty jego z Lublinem nie mogą więc ulegać najmniejszej wątpliwości.

^{71a} Archiwum Kurii Biskupiej w Lublinie, t. I, K. 76 i 77. Zob. A. Wadowski, Kościoły lubelskie s. 24—5.

stami polskimi i Kaffą, gdy tutaj spotykamy się z kontaktami bezpośrednimi. Uważał wreszcie, że z miast polskich tylko Lwów i Kraków uczestniczą w handlu czarnomorskim. W oparciu o wspomniane dwa fakty należy i Lublin zaliczyć do miast zaangażowanych w tym handlu. Przy tym zaś zwrot: cum aliis mercatoribus mercaturas suas exercentibus zdaje się wskazywać nie na pojedyncze, a grupowe wyjazdy kupców lubelskich do Kaffy przy czym handlowe cele są tu podkreślone ^{71b}.

Zbierając razem wnioski z rozważań niniejszego rozdziału musimy stwierdzić, że powstała w drugiej połowie XIV w. droga handlowa lubelsko-radomska przez przeszło pół wieku służyła przede wszystkim kupcom lubelskim, bardzo ruchliwym i przedsiębiorczym, w mniejszym zaś chyba stopniu kupcom innych miast polskich. Nie została natomiast nigdy w tym czasie w poważniejszym stopniu opanowana przez wrocławian i nie przybrała charakteru właściwego szlaku wrocławsko-lwowskiego, równoważnego choćby w przybliżeniu krakowskiej drodze na Ruś. Dlatego czujnie strzegący swoich monopolistycznych uprawnień Kraków nie ma powodu do protestu i sprzeciwów. Podniesie je dopiero w 1453 r., kiedy decyzje królewskie „starej i zwykłej” drodze lubelsko-radomskiej nadadzą charakter zasadniczego szlaku handlowego, którym na Ruś udawać się będą także kupcy wrocławscy.

IV.

ROLA LUBLINA W HANDLU ZE WSCHODEM DO POŁOWY XV WIEKU

Bardzo interesujące jest pytanie, kiedy zaczynają kształtować się zainteresowania mieszczaństwa lubelskiego handlem wschodnim. Mówiąc o handlu wschodnim mamy przy tym na myśli zarówno handel z Rusią Czerwoną, dawnym księstwem halicko-włodzimierskim, jak i z Litwą oraz ziemiami północno-ruskimi. Dla uproszczenia sytuacji powiemy zaraz, że pomijamy zagadnienia handlu XIII w. i że wychodzimy od wypadków politycznych lat czterdziestych XIV w.

Tu najpierw trzeba stwierdzić, że dowody na bezpośrednie stosunki handlowe Lublina z Litwą i wchodzącymi w jej skład ziemiami północno-ruskimi, posiadamy dopiero z lat końcowych XIV w. Pierwszym dowodem jest znany przywilej Jagiełły, jeszcze jako wielkiego księcia Litwy i jego brata Skirgiełły, zezwalający kupcom lubelskim na wolny handel w obrębie Wielkiego Księstwa, wystawiony w 1383 r.⁷². Trudno się zgodzić z tezą, że i przed tą datą stosunki handlowe Lublina z Litwą były rozwinięte⁷³. Przemawiają przeciw temu niepomyślnie kształtujące się stosunki polityczne polsko-litewskie na tle rywalizacji na Rusi Czerwonej. W latach zaś bezpośrednio poprzedzających wystawienie wspomnianego przywileju mamy zbrojną wyprawę Jagiełły na Polskę, której rezultatem było duże zniszczenie ziemi lubelskiej i samego Lublina⁷⁴. Zniszczenie Lublina wynika ze sformułowania

^{71b} M. Małowist, Kaffa kolonia genueńska na Krymie i problem wschodni w latach 1453—1475, Warszawa 1947 s. 72/3.

⁷² Kodeks dypl. Małopolski, II, nr 931, s. 349.

⁷³ Za takim poglądem opowiadał się L. Koczy, Handel Poznania do połowy w. XVI., Poznań 1930, s. 51.

⁷⁴ J. Dąbrowski, Dzieje Polski średniowiecznej, t. II, Kraków 1926, s. 178.

dokumentu Elżbiety z 1377 r., w którym czytamy, że „...cives et incolae civitatis nostrae Lublinensis in metis et finibus infidelium Lytwanorum constituti, plurimum indigeant auxiliis et subsidiis...”⁷⁵. Potwierdza je dokument Piotra ze Szczekocin, kasztelana i starosty lubelskiego z tegoż roku, w którym mówi się o prośbie, wniesionej do króla Ludwika przez rajców lubelskich, o zwolnienie od czynszów pewnych gruntów miejskich „ad utilitatem civitatis eiusdem et potius ad refugium terrigenarum divitum et pauperum universaliter omnium in terra Lublinensi existentium, cum infidelibus Lythuanis Christi emulis gwerris vigentibus...”⁷⁶. Fakty te stwierdzają, że klimat dla szerszych kontaktów handlowych nie był bynajmniej sprzyjający. Sam przywilej z 1383 r. dochodził do skutku w specjalnych okolicznościach, których cechą główną jest to, że niemiecki w dużym stopniu patrycjat handlowy Rygi i Wilna, odcięty od zachodu przez terytorialną potęgę Zakonu, szukał bezpośrednich kontaktów z krajami zachodnimi drogą przez Polskę. Tutaj kupiec litewski wkraczał na wielkie europejskie szlaki handlowe. Szczególnie korzystnym ich węzłem był zrazu Lublin⁷⁷. Nie przypadkowo autorem wspomnianego dokumentu był mieszczanin ryski i wileński, Hanul-Hans, będący w służbie Jagiełły, jako kierownik jego kancelarii i dyplomata⁷⁸. Wł. Semkowicz przypuszcza, że jednocześnie z przywilejem dla Lublina sporządzony został analogiczny w treści przywilej dla kupców litewskich, który zaginął⁷⁹. W tym stanie rzeczy przywilej z 1383 r. uważany być musi nie jako uwieńczenie dawnych starań kupców lubelskich względnie usankcjonowanie już istniejących kontaktów handlowych, ale jako wyraz aktualnych w tym czasie dążeń mieszczaństwa litewskiego. Stosunki handlowe Lublina z tym rejonem gospodarczym wtedy dopiero zaczynały się kształtować.

To też za wcześniejsze trzeba uznać stosunki handlowe, jakie ukształtowały się między Lublinem a południowymi ziemiami ruskimi, Rusią Czerwoną. Cofnąć je bowiem można do początku lat czterdziestych XIV w., a więc do czasu, kiedy zaczynało się dopiero włączanie tego terytorium w obręb państwa polskiego. Pierwszym z nich jest dokument z 1344 r. ten sam, którym Kazimierz Wielki ustanawiał drogi handlowe na Węgry i Ruś dla kupców obcych, wyznaczając im obowiązkową marszrutę przez Kraków⁸⁰. Dokument ten postanawiał między innymi, że kupcy obcy, idący z towarami z Rusi „versus partes regni nostri” — „hii transeat per Lublin Sandomiriam per Wisliciam in Cracoviam...” „Uznać to można za wyznaczenie tędy właśnie drogi handlowej do Polski.

Nie mamy zamiaru zajmować się tu kwestią, w jakim stopniu droga ta następnie była wykorzystywana i przestrzegana. Nie posiadamy dla jej oświetlenia bezpośrednich materiałów źródłowych. Raczej zależy

⁷⁵ Kodeks dypl. Małopolski, nr 888, s. 303, t. III.

⁷⁶ Kodeks dypl. Małop., III, nr 894, s. 312.

⁷⁷ Wł. Semkowicz, Hanul, namiestnik wileński (Ateneum Wileńskie, R. VII, 1930, s. 8—9.

⁷⁸ Tamże, s. 11.

⁷⁹ Tamże.

⁸⁰ St. Estreicher, Najstarszy zbiór, nr 3, s. 3.

nam na stwierdzeniu, czy istniała możliwość przechwycenia poważnej części handlu wschodniego przez kupców lubelskich.

Punktem wyjściowym jest dla nas w tym wypadku dokument z 1344 r., a raczej dopisek, jaki znajdujemy pod tekstem w Zbiorze przywilejów miasta Krakowa, wydanym przez St. Estreichera⁸¹. Dopisek zrobiony jest — jak stwierdza wydawca — ręką z początku XV w. i brzmi, jak następuje. „Istud privilegium est laceratum per dominos consules et seniores civitatis ad hoc specialiter congregatis et bona deliberatione et maturo ipsorum consilio, ea de causa, quia tenor ipsius erat contra deposicionem generalem civitatis, pro qua deposicione protunc inter Cracovienses et Thorunenses, qui per Cracoviam ad Ungariam transire voluerunt, fuerat lis exorta et ideo his eciam in registro extat cancelatum”.

Tekst powyższy jest jak najbardziej jasny. Rajcy krakowscy i „seniores”, głównie zapewne kupcy, skoro chodzi o przywilej treści handlowej, podarli dokument i wykreślili go z księgi przywilejów, gdyż w świetle przywileju składowego dla Krakowa z 1387 r. tracił on aktualność. Co więcej zwracał się on teraz przeciw interesom miasta. Gdy bowiem dokument z 1387 r. stwarzał bezwzględny skład w Krakowie między innymi dla kupców toruńskich, to w oparciu o tamten mogli oni upominać się o wolny przejazd na Węgry. I upominali się rzeczywiście, skoro mowa o sporze między Krakowem a Toruniem.

Pytanie tylko, dlaczego go niszczone i wykreślono z księgi przywilejów. Nie czyniło się przecież niczego podobnego w analogicznych sytuacjach. Chyba, że dawał on powody do jakiegoś szczególnego niezadowolenia ze strony kupców krakowskich.

Trudno jednak zrozumieć, aby powodem mogły być jego postanowienia korzystne dla kupców toruńskich. Zostały one przecież przekreślone przez późniejsze przywileje. Przekreśliła je również sytuacja polityczna, stosunki między Polską a Zakonem na przełomie XIV i XV w. Wreszcie sam handel z Węgrami od początku XV w. wyraźnie zaczyna upadać⁸², nie dając już jego polskim kontrahentom dawnych korzyści. Trudno więc ten motyw przyjąć za wystarczający dla ostrej reakcji Krakowa wobec przywileju z 1344 r. i należy szukać innego motywu.

Należy podkreślić, że dokument z 1344 r. nie we wszystkich punktach tracił aktualność. Były wśród nich takie, które ani przez późniejsze przywileje ani przez samą rzeczywistość nie zostały bynajmniej przekreślone. Do nich należy postanowienie co do kupców idących do Polski z Rusi; „...hii transeant per Lublin, Sandomiriam, per Wisliciam in Cracoviam...”, w rozumieniu określonej drogi handlowej. W chwili wystawienia dokumentu postanowienie to nie naruszało w niczym interesów Krakowa. W ówczesnej sytuacji kupiec obcy, idący z Rusi, musiał docierać z towarem do Krakowa i składować tam towar. Później dopiero zaszła pod tym względem zasadnicza zmiana. W 1392 r. Jagiełło nadał 8-dniowy skład Lublinowi z obowiązkiem składania tu towarów, wziętych przez wszystkich kupców, „in Lublin de quibusque partibus cum

⁸¹ Tamże, s. 4.

⁸² J. Rutkowski, Historia gospodarcza Polski, t. I, Poznań 1947, s. 85.

eorum mercibus et rebus quibusvis universis venientes" i tutaj kupcy ci przez 8 dni „ipsas suas merces universas deponere et vendere ...sint astricti"⁸³. A lubelskie prawo składowe nie pozostawało bynajmniej na papierze, lecz przestrzegane było widać dość rygorystycznie, skoro Jagiełło w 1404 r. zmniejszył kupcom wieluńskim obowiązek składowy w Lublinie do trzech dni⁸⁴.

Otóż z lubelskiego prawa składowego płynęła taka konsekwencja, że kupcy idący z Rusi nie musieli wcale docierać aż do Krakowa, ale już wcześniej, w Lublinie, wyzbywali się większości wiezionego towaru. Przechodził on do rąk kupiectwa lubelskiego, które rozprawdzało go dalej na jarmarkach swoich lub w innych miastach, korzystając przy tym z drogi handlowej na Kazimierz — Radom, która wytworzyła się w drugiej połowie XIV w.

Droga handlowa i prawo składowe sprawiły, że możliwości handlu ze wschodem w końcu XIV w. przedstawiały się dla Lublina nadzwyczaj pomyślnie. W związku z tym wolno wysunąć przypuszczenie, że rajcy krakowscy i kupcy tego miasta przede wszystkim ze względu na podważenie własnego monopolu na handel z Rusią mogli być niezadowoleni z treści dokumentu z 1344 r.

Lublin istotnie starał się wykorzystać możliwości. Należy sądzić, że wspomniani przed chwilą kupcy wieluńscy zaopatrywali się w Lublinie w towar ruski. Chyba też z tym towarem udawali się do Wrocławia kupcy lubelscy, o czym mówi uchwała rady miejskiej z 1410 r.⁸⁵ Pod rokiem 1441 podkreślony jest handel wołami, po które kupiec wrocławski może udawać się nawet do Lublina⁸⁶. Wreszcie dokument Kazimierza Jagiellończyka z 1450 r. wylicza wśród towarów, jakimi handlowano w Lublinie, sukna, woły, воск i futra⁸⁷. Nie wiemy co prawda, czy wśród tych towarów były i korzenie, najklasycniejszy artykuł handlu czarnomorskiego, ale nie wydaje się to wykluczone. Trzeba zauważyć, że handel wschodni Lublina obejmował nie tylko południowe ziemie ruskie, ale i północne oraz Litwę, a rola pośrednicząca Lublina podkreślana jest w literaturze⁸⁸. Nie wiemy jednak, o ile istniejące możliwości zostały przez kupców lubelskich wykorzystane.

W tych warunkach zrozumiała staje się tendencja Krakowa do popierania drogi ze Lwowa przez Sandomierz na Kraków. Omijała ona bowiem Lublin i z uwagi na skład krakowski była dla Krakowa znacznie korzystniejsza. Znana przysięga rajców krakowskich z 1453 r. daje wyraz tych dążeń.

Przed wszystkim jednak możliwościami Lublina co do rozwinięcia handlu ze wschodem trzeba tłumaczyć zainteresowanie się mieszczaństwa krakowskiego Lublinem, widoczne co najmniej od końca XIV w. Znalazło to wyraz w fakcie, że właśnie wtedy kluczowe w Lublinie sta-

⁸³ Kod. dypl. Małop., IV, nr 1017, s. 37.

⁸⁴ Zob. przyp. 69.

⁸⁵ L. Białkowski, Wilkierze, s. 2.

⁸⁶ A. Mosbach, Przyczynki, s. 98; T. Wierzbowski, Summaria, III, supl. nr 132, s. 199.

⁸⁷ Pamiętnik Lubelski, III, 1938, s. 290.

⁸⁸ A. Wawrzyńczyk, Studia z dziejów handlu Polski z W. Ks. Litewskim i Rosją w XVI w. Warszawa 1956, s. 13 i 14.

nowisko wójta dziedzicznego przeszło do rąk bogatych patrycjuszowskich rodzin krakowskich, które kolejno utrzymują je aż do początku XVI w.⁸⁹ Wójtowie lubelscy reprezentować więc będą przede wszystkim interesy Krakowa. Dowodem może być choćby fakt, że wśród rajców krakowskich, którzy na zamku królewskim w Krakowie składali w 1453 r. przysięgę o drogach handlowych, obowiązujących dotychczas, przysięgę tak niekorzystną dla interesów Lublina, znalazł się także ówczesny wójt lubelski i rajca krakowski, Janusz Pieczeń⁹⁰. Właśnie ten przykład jest niezmiernie charakterystyczny jako ilustracja tezy, że wójtowie lubelscy byli przeciwni ustaleniu się drogi lubelsko-radomskiej, a więc i rozwinięciu się na niej w jeszcze szerszym rozmiarze handlu wschodniego. To ich stanowisko jest jednym ze źródeł ostrego antagonizmu do nich ze strony rady miejskiej i całego mieszczaństwa lubelskiego.

Rezultaty dociekań tego rozdziału można sprowadzić do twierdzenia, że Lublin posiadał rzeczywiste warunki i możliwości rozwinięcia handlu ruskiego w XIV i XV w. Częściowo potrafił je nawet wykorzystać. Raczej hamulcem niż sprzymierzeńcem byli mu w tym względzie jego wójtowie dziedziczni, reprezentujący patrycjat krakowski. Walka o wójtostwo lubelskie po śmierci Piotra Schirmera przeciw jego sukcesorowi, Januszowi Pieczeniowi, trwająca przez kilka lat w samej połowie XV w.⁹¹, miała na celu usunięcie tego hamulca. Korzystając z poparcia króla Kazimierza Jagiellończyka lubelska rada miejska, mimo że nie zdołała usunąć Pieczenia z wójtostwa, ograniczyła jego dochody i zmniejszyła uprawnienia⁹², a następnie postarała się o przywilej królewski z 1450 r., który nadając ogólniejszy charakter drodze przez Lublin — Radom, miał otworzyć jeszcze większe perspektywy rozwoju handlu ze wschodem.

V.

WZROST ZNACZENIA DROGI RADOMSKO-LUBELSKIEJ W HANDLU ZE WSCHODEM W OKRESIE 1450—1470 R.

Można by postawić zarzut, że skoro kupcy lubelscy od końca XIV w. do połowy XV w. dość swobodnie mogli udawać się do Wrocławia, a z drugiej strony żywe są ich kontakty z ziemią ruskimi, niepotrzebny stawał się dokument z 1450 r.: król uznawał bowiem tylko drogę już faktycznie istniejącą.

Tu odpowiedzieć można najpierw, że najwidoczniej w latach bezpośrednio poprzedzających rok 1450-ty swoboda poruszania się na tej drodze była naruszana. Poświadczą to się zdaje uchwała sejmu piotrkow-

⁸⁹ J. Ptaśnik, Studium nad patrycjatem krakowskim wieków średnich, Rocznik Krakowski, XV, 1913, rozdział: Wójtowie lubelscy, s. 73 i n.

⁹⁰ Kodeks dypl. m. Krakowa, I, nr 156, s. 220. Jest to ten sam Pieczeń, przeciw któremu toczy się na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych XV w. szereg procesów, mających na celu usunięcie go z wójtostwa lubelskiego.

⁹¹ J. Ptaśnik, Studium nad patrycjatem, s. 76; poza jego informacje nie wychodzi w zasadzie Z. Froehlichowa, Z dziejów organizacji władz miejskich m. Lublina do końca XVII w. Pamiętnik Lubelski, I, 1930, s. 79 i n.

⁹² Temat ten przedstawiłem w osobnej nie drukowanej jeszcze pracy.

skiego 1447 r., wyraźnie zabraniająca używania dróg nowych ze szkodą dla dawnych⁹³. Świadczyć o tym może brzmienie dokumentu z 1450 r., który zabraniając urzędnikom stawiania jakichkolwiek przeszkód kupcom lubelskim czy innym na tej drodze, stwierdza pośrednio, że przeszkody takie były stawiane. Akt przysięgi rajców krakowskich z 1453 r. wskazuje zaś na te koła, z których wychodziły wspomniane trudności. Zachodziła więc niewątpliwa potrzeba wydania mandatu królewskiego. W ten sposób król sankcjonował drogę radomsko-lubelską i nadawał jej publiczny charakter.

Z drugiej jednak strony wcale nie jest wykluczone, że król liczył się z tym, aby droga radomsko-lubelska w znacznie szerszym niż dotąd rozmiarze mogła być wykorzystywana przez kupców wrocławskich w ich próbach dotarcia do Lublina lub jeszcze dalej na wschód. Był do tego poniekąd zobowiązany układem z kilku miastami śląskimi z Wrocławiem na czele, zawartym dwukrotnie w 1447 r., raz na jeden rok, następnie na lat dziesięć, który postanawiał, że kupcy jednej strony mogą udawać się swobodnie w celach handlowych na teren strony drugiej⁹⁴. Z tego wynikało, że droga do Polski miała być dla kupców wrocławskich otwarta.

Istotnie, wkrótce po 1450 r. spotykamy się z faktami, świadczącymi o wyprawach handlowych kupców wrocławskich na wschód drogą radomsko-lubelską.

Należy tu najpierw brewe papieża Piusa II do rady miejskiej Wrocławia z 1464 r., w którym zawiadamia, że zlecił królowi Kazimierzowi Jagiellończykowi opiekę nad wrocławianami⁹⁵. Jest rzeczą oczywistą, że pismo takie wyjednanie być mogło przez samych wrocławian i miało na celu usunięcie trudności, na jakie napotykali w Polsce.

W następnym roku wrocławska rada miejska listem z dn. 22 maja zawiadomiła króla Kazimierza Jagiellończyka o tym, że kupcy wrocławscy zostali w Radomiu i Sandomierzu obciążeni nadzwyczajnymi cłami. Wynika z tego, że jechali oni między innymi przez Radom, a więc nową drogą. W swojej odpowiedzi z 10 czerwca tego roku król przyrzeka wydać odpowiednie polecenia, aby im zwrócono to, co niesłusznie zostało wydarte i aby na przyszłość nie uciskano ich podobnymi nadzwyczajnymi opłatami. Zapowiada także odesłanie do najbliższego sejmku kwestii „jakiemi drogami wedle dawnego zwyczaju kupcy wrocławscy winni jeździć w Polsce”⁹⁶. Istotnie w 1466 r. wydał król decyzję, zezwalającą kupcom wrocławskim na udawanie się na jarmarki lubelskie przez Radom i Sandomierz, a więc znowu między innymi nową drogą⁹⁷. Byłaby to więc częściowa realizacja obietnicy sprzed roku.

⁹³ Volumina legum, I, s. 53; Stoi ona może w związku z ustanowieniem w 1444 r. składów w Poznaniu, Kaliszu i Wieluniu, co uważać trzeba za środek represyjny w stosunku do Wrocławia. Zob. L. Koczy, Związki, s. 19.

⁹⁴ „...Ita quod una pars ad aliam per terras et loca earundem partium, infra tempus sufferentiarum iam dictum, sine omni impedimento, cum rebus, bonis et mercanciis suis, secure ambulare, ire, stare, morari et pergere utrinque debent, personis, corporibus et rebus earunden in omnibus salvis”. A. Mosbach, Przyczynki, s. 99.

⁹⁵ A. Mosbach, Przyczynki, s. 110.

⁹⁶ Tamże, s. 28.

⁹⁷ Tamże, s. 110.

Wreszcie rzecz najważniejsza: mandat królewski z 5 września 1467 r. Król pisze w nim, że sprawa wyznaczenia kupcom wrocławskim dróg na terenie państwa polskiego, odłożona w ostatnim czasie do najbliższego sejmku, nie została załatwiona i dlatego on sam daje im „interim” prawo udawania się na jarmarki lubelskie „per vias ad id aptas, quibus per prius ambulabant, videlicet per Radom et eiusdem stratas cum suis mercibus...”⁹⁸.

Wynika z tego jasno, że droga radomsko-lubelska rzeczywiście służyła także Wrocławowi, co prawda tylko do Lublina. Za pośrednictwem tego miasta możliwy był dopiero kontakt z Rusią. Nie sposób jednak nie zwrócić tu uwagi na trudności i przeciąganie sprawy ze strony sejmku i na czasowy tylko charakter zgody króla. Nie sposób też nie podkreślić, że interesy Lublina nie tylko nie zostały naruszone, ale raczej zyskały na wzroście znaczenia jarmarków lubelskich.

Nie ulega wątpliwości, że kupcy wrocławscy próbowali następnie wyprawiać się do Lwowa, a stamtąd do portów czarnomorskich. Nie posiadamy na to jednak bezpośrednich informacji. Pośrednią może być informacja zawarta w dokumencie królewskim z 1450 r., w którym czytamy, że niektórzy kupcy i furmani idący w kierunku Lwowa, „viis novis insolitis et inconsuetis proficiscerentur... ipsamque civitatem Leopoliensem assidue praeterirent, in eius et nostrorum pariter theloneorum grave praepiudicium et iacturam...”⁹⁹ W dokumencie nie powiedziano wprawdzie, że chodzi o kupców wrocławskich. W sytuacji, jaką stwarzał dokument z 1450 r., wcale nie jest jednak wykluczone, że to oni właśnie omijali Lwów w dalszej drodze na wschód.

Nie powinno budzić zdziwienia poparcie Kazimierza Jagiellończyka dla Wrocławia. W latach sześćdziesiątych działają tu motywy polityczne, które każą królowi liczyć się z potęgą Wrocławia w czasie, gdy rozpoczynała się walka o tron czeski¹⁰⁰. Ale i wcześniej polityka klóciła się nieraz z momentami gospodarczymi, zwłaszcza gdy idzie o dynastyczną politykę Jagiellonów. Nawet dość daleko idący przywilej Warneńczyka z 1441 r. uzasadniany jest przecież, jak wiadomo, usługami, oddanymi mu przy objęciu tronu węgierskiego i z rachubą na dalsze zyczliwe poparcie¹⁰¹. Z tych samych motywów płyną wydane w latach sześćdziesiątych przywileje dla kupców warszawskich na handel z Wrocławiem¹⁰², a L. Koczy, który zgromadził wszystkie elementy gospodarczej wojny z Wrocławiem, wyraźnie zaznaczył, że szlaki na Warszawę i Lublin oznaczały stworzenie dla wrocławian furtki w murze, zbudowanym wcześniejszymi decyzjami o składzie i jarmarkach w Poznaniu, Kaliszu i Wieluniu¹⁰³.

Okres realnego korzystania wrocławian z drogi radomsko-lubelskiej okazał się jednak bardzo krótki. Poważne trudności ujawniły się już w 1469 r. w związku z walką o tron czeski między Jerzym z Podiebradu

⁹⁸ Tamże, s. 110.

⁹⁹ Akta Grodzkie i Ziemskie, t. V, nr 130, s. 170.

¹⁰⁰ Zwrócił na to uwagę L. Koczy, Związki, s. 20.

¹⁰¹ A. Mosbach, Przyczynki, s. 98; zob. uwagi na s. 10—11.

¹⁰² L. Koczy, Związki, s. 20.

¹⁰³ Tamże, s. 19/20.

a Maciejem Korwinem¹⁰⁴. Początkiem wojny był wybór Macieja Korwina na króla czeskiego przeciw panującemu tam już oddawna „kace-rzowi”, Jerzemu. W walce Polacy trzymali stronę Jerzego w nadziei na uzyskanie po nim tronu czeskiego dla jednego z synów Kazimierza Jagiellończyka. Rzeczywiście jeszcze w 1469 r. sejm czeski w Pradze wybrał Władysława Jagiellończyka najpierw następcą Jerzego, a po jego rychłej śmierci w 1471 r. rzeczywistym królem Czech. Obok niego jednak partia katolicka w Czechach ogłosiła ponownie wybór Macieja na króla czeskiego. Doszło do wojny między Polską a Maciejem, która zaostrzyła się jeszcze, kiedy w 1471 r. wyruszyła na Węgry wyprawa polska w celu usunięcia Macieja także z tronu węgierskiego i osadzenia na nim drugiego syna Kazimierza Jagiellończyka, Kazimierza¹⁰⁵.

W tej całej skomplikowanej sytuacji międzynarodowej ważne było stanowisko Śląska, a tam — miasta Wrocławia. Bronił on sprawy Macieja, stając tym samym przeciw interesom polityki polskiej. Konsekwencją musiały być między innymi represje gospodarcze, polegające głównie na zamknięciu miastu dróg do Polski i w Polsce. Już w sierpniu 1469 r. poseł polski oświadczył we Wrocławiu, że jeśli miasto będzie popierał Macieja, wtedy „król i panowie polscy wydadzą rozkaz, aby nic z Polski nie przywożono do Wrocławia”¹⁰⁶. W warunkach wojennych oczywistą jest rzeczą gwałtowny spadek handlu Wrocławia z Polską.

Tak więc w dn. 29 kwietnia 1472 r. w odpowiedzi na prośbę kupców wrocławskich o list żelazny na jarmark krakowski, otrzymują oni odpowiedź odmowną od kanclerza Jakuba z Dębna „dla niespokojności wojennych”. W tym samym czasie wrocławianie zanoszą skargę do Dobiesława z Kurozwek o to, że wyrządzono im w Polsce liczne krzywdy¹⁰⁷. Później mamy kilka innych wiadomości o napadach na kupców wrocławskich w Polsce i wyrządzonych szkodach¹⁰⁸. Wszystko to oznacza, że już około 1470 r. nastąpiło tak daleko idące utrudnienie wyjazdów kupców wrocławskich do Polski, że można mówić o faktycznym przerwaniu tego handlu.

Ale pierwszy dowód zaczynających się trudności dla wrocławian na nowej i tak wygodnej drodze spotykamy w Lublinie. Mam na myśli dokument Kazimierza Jagiellończyka wystawiony w Jedlni 21 stycznia 1468 r., na mocy którego król odnawia prawo składowe Lublina z 1392 r.¹⁰⁹. Jego przypomnienie właśnie w tym czasie nie stoi oczywiście w związku z chęcią generalnego potwierdzenia dawnych przywilejów miejskich, co król zresztą już dawno uczynił, ale ma jakąś szczególną przyczynę i szukając jej najłatwiej wskazać na zaostrzające się stosunki z Wrocławiem. Dotąd w ogólnej atmosferze wyraźnej przychylności dla stolicy Śląska kupcom wrocławskim udawało się przemykać i poza Lublin, zwłaszcza jeżeli prawo składowe przy bardzo uczęszczanych jarmar-

¹⁰⁴ J. Dąbrowski, *Dzieje Polski średniowiecznej*, t. II, s. 405 i n.

¹⁰⁵ Tamże, s. 408.

¹⁰⁶ A. Mosbach, *Przyczynki*, s. 32.

¹⁰⁷ Tamże, s. 114.

¹⁰⁸ Tamże.

¹⁰⁹ J. Riabinin, *Materiały*, nr 51, s. 17.

kach nie bardzo było przestrzegane. Teraz te możliwości zostały stanowczo przerwane.

Ten sam dokument zawiera jeszcze jeden przywilej dla Lublina, który również musiał mieć znaczenie dla kupców wrocławskich, jeżeli w ogóle ich głównie nie dotyczył. Chodzi o prawo pomiaru — mensura alias strigelth — nadane w tym dokumencie. Miasto miało odtąd prawo mierzenia i sprowadzenia pod względem jakości i wartości wszelkiego przywożonego sukna¹¹⁰. Interesujące są motywy podane w dokumencie. Rajcy miasta Lublina mieli mianowicie podać królowi, że często się zdarzają fakty przywożenia do miasta sukna mniejszej miary przez niektórych kupców i sprzedaży ze szkodą dla kupców krajowych i innych mieszkańców królestwa¹¹¹. Jeżeli interpretacja nie idzie tu za daleko, należy stąd wysnuć wniosek, że oskarżenie kieruje się pod adresem jakichś kupców obcych, a z uwagi na rolę Wrocławia w handlu sukna, domyślać się tu wolno kupców wrocławskich. Lubelski strygeld byłby więc środkiem represyjnym w stosunku do Wrocławia. Nowa opłata stanowiła dodatkowy haracz, narzucony jego kupcom, a sam strygeld pozwalał na dokładniejsze obliczanie opłat celnych i kontrolę rzeczywistych obrotów handlowych.

W nowej sytuacji nastąpiło zamknięcie drogi lubelsko-radomskiej dla kupców wrocławskich. Świadczyć o tym może najpierw dokument Kazimierza Jagiellończyka z 1472 r., który ustanawia dwa nowe jarmarki we Lwowie¹¹². Spotykamy w nim ciekawy szczególnie odnośnie do handlu wrocławsko-lwowskiego. „Statuimus — czytamy w dokumencie — ut mercatores Slezie, Prussiae, Poloniae, qui iter suum ab antiquo versus Leopolim habent super Sandomiriam, itinera eorum habeant libera, ut a pristinis temporibus habuerunt...” Wynika z niego, że dla kupców wrocławskich jest wolna droga przez Sandomierz, a więc i przez Kraków, gdy o drodze lubelskiej się nie wspomina. Jest to pierwszy sygnał, zapowiadający zamknięcie drogi lubelskiej, a przywrócenie monopolistycznej drogi krakowskiej.

Cios decydujący spadł na wrocławian w 1485 r. Kraków wystąpił mianowicie z oficjalną skargą do króla przeciw Wrocławowi o omijanie składu krakowskiego przez jego kupców w drodze na Ruś, „alias Leopolim” i do Lublina¹¹³. W tej sprawie zjawilo się u króla osobne poselstwo miasta Wrocławia¹¹⁴. Król zażądał, aby obie strony przedstawiły mu, a raczej wyznaczonym przez niego komisarzom, posiadane przywileje i dokumenty. Kraków istotnie przedstawił je wkrótce, wrocławianie

¹¹⁰ Jest to prawo: „...omnia et singula pannorum stamina cuiuscunque existimationis, taxe, valoris et coloris existant, dimensurandi, examinandi et in mensura eiusque plenitudine comprobandi mensurataque et comprobata signeto civili aut eo quo id solitum est fieri consignandi”. J. Riabinin, *Materiały*, nr 51, s. 18.

¹¹¹ „...plerumque contingit, mercatores nonnullos ad civitatem predictam lublinsensem cum mercibus et pannorum staminibus descendentes interdum stamina incompleta seu minorem mensuram habencia illic introducere ac pro completis ac integris staminibus mercatoribus regni nostri ceterisque ad fora eiusdem depositorii venientibus nec non etiam nonnullis terrigenis regni nostri vendere et ...commutare...” Tamże, s. 18.

¹¹² Akta Grodzkie i Ziemskie, VI, nr 105, s. 157 i n.

¹¹³ Kodeks dypl. m. Krakowa, I, nr 195, s. 275.

¹¹⁴ A. Mosbach, *Przyczynki*, s. 115.

natomiast zapewniali wprawdzie, że je mają, przed sądem jednak komiarskim ani ich nie złożyli, ani nie wysłali swoich przedstawicieli¹¹⁵. Z korespondencji między Wrocławiem a popierającym miasto królem węgierskim Maciejem wiemy, że wrocławianie nie mieli „innych dokumentów nad zwyczaj”¹¹⁶. Wezwani następnie przed samego króla przedstawili jedynie dokument Władysława Wareńczyka z 1441 r., „cuius... vigore liberari se a depositorio cracoviensi petebant”¹¹⁷. W tym stanie rzeczy król wydał decyzję dla Wrocławia niepomyślną i oświadczył, że „wratislavienses cives non debere de cetero illarum vigore litterarum Russiam et Lublyn versus eundo, depositorium cracoviense preterire, sed Cracoviam venire et descendere... iurique et consuetudini depositorii satisfacere”¹¹⁸.

Dokument powyższy ma ogromne znaczenie dla samego problemu, rozpatrywanego w niniejszej pracy. Stwierdza on, że kupcy wrocławscy istotnie po 1441 r. i w oparciu o wydany wtedy dokument Wareńczyka udawali się do Lublina, stamtąd zaś dalej na Ruś, czyli głównie do Lwowa. Wynika z niego, że omijali na tej drodze skład krakowski, a zatem i sam Kraków, udawali się zaś do Lublina drogą inną, którą była z pewnością droga radomsko-lubelska. Stąd niepozbowione podstaw są wnioski o niezadowoleniu Krakowa z tej drogi i o antagonizmie krakowsko-lubelskim jako rezultacie sprzeczności interesów obu miast małopolskich.

Zamknięcie drogi radomsko-lubelskiej w latach siedemdziesiątych XV w. okazało się już zjawiskiem trwałym. Dowiadujemy się później, że w 1494 r. król Jan Olbracht „pozwała kupcom wrocławskim przyjeżdżać do Polski w interesach handlowych, ale bez uszczerbku składu krakowskiego”¹¹⁹. Następnie czytamy w liście Władysława, króla Czech i Węgier, do Jana Olbrachta z 1496 r.: „Oznajmili nam wrocławianie, iż w kr. mć. niedawno kazałeś obwołać edykt w Lublinie, aby kupcy polscy z Rusi nie jeździli do Wrocławia lecz do Krakowa i Poznania szli z towarami, a wrocławianie aby w interesach handlowych nie udawali się na Ruś”¹²⁰. W związku z tym stoi napewno dekret Jana Olbrachta dotyczący dróg, którymi wolno pędzić woły i bydło z Rusi i Podola. Mowa jest w nim o drodze przez Hrubieszów, Lublin, Radom i stamtąd per vias solitas et consuetas¹²¹. Wynika z tego pośrednio, że droga radomsko-lubelska została ograniczona do przepędzania wołów, głównie do Poznania i że innych towarów tędy nie kierowano. Przytem w dokumencie zaznaczono, że chodzi o woły z ziemi wołyńskiej, bo woły z lwowskiej, podolskiej i przemyskiej ziemi pędzić należało przez Sandomierz. Dokument ten wystawiony został w 1493 r., a odnowiony przez króla Aleksandra w 1503 r.¹²². Sytuacja nie ulegała więc zmianie.

Nie uległa też zmianie do połowy XVI w. Przytoczyć tu warto źródło,

¹¹⁵ Kodeks dypl. m. Krakowa, nr 195.

¹¹⁶ A. Mosbach, Przyczynki, s. 115.

¹¹⁷ Kodeks dypl. m. Krakowa, nr 195.

¹¹⁸ Tamże.

¹¹⁹ A. Mosbach, Przyczynki, s. 117.

¹²⁰ Tamże, s. 43.

¹²¹ T. Wierzbowski, Summaria, III, suppl. nr 234.

¹²² Tamże, III, nr 1028.

pochodzące z samej połowy XVI w., a stanowiące poprostu wykaz dróg handlowych, krzyżujących się w Poznaniu¹²³. W spisie głównych poznańskich traktów handlowych wymienia się tam oddzielnie drogę do Lublina i drogę do Lwowa. Najwidoczniej do Lwowa nie jeździło się już wcale przez Lublin. Odtwarzając przebieg obu dróg St. Weymann stwierdza, że biegly one jednolicie do Łęczycy, gdzie się rozgałęziały. Stąd zaś już inaczej jechano do Lublina znaną drogą przez Inowłódź, Przytyk, Radom, Zwolen, Kazimierz n/Wisłą, inaczej zaś do Lwowa przez Inowłódź, Opoczno, Iłżę, Opatów, Sandomierz, Jarosław i Przemysł¹²⁴. Przy odtworzeniu tych dróg Weymann posłużył się innym jeszcze źródłem, współczesnym prawie poprzedniemu. Jest nim pochodząca z połowy XVI w. skarga kupców poznańskich na niesłusznie od nich w niektórych miejscowościach pobierano cło¹²⁵. Może interesować nas w tym wypadku fakt, że Radom stracił swoje znaczenie stacji na drodze z Łęczycy do Lwowa, które posiadał jeszcze w XIV w. na rzecz pobliskiej Iłży. Na pytanie, dlaczego tak się stało, odpowiada Weymann, że w ten sposób skracano drogę na odcinku Opoczno-Opatów¹²⁶. Przekreślenie wskazuje interesów Radomia jest tu podpadające. Nie negując więc wyjaśnienia Weymanna, chciałbym zwrócić uwagę na inną jeszcze możliwą przyczynę skrócenia drogi: chęć eliminacji Radomia z jednego z najważniejszych szlaków handlowych ówczesnej Polski, wiodących na Ruś z północy. Z Radomia przecież kupiec mógł zdecydować się ewentualnie na jazdę przez Zwolen i Lublin, z Iłży nie dało się już tego zrobić i trzeba było jechać na Sandomierz i dalej drogą, którą określiliśmy jako krakowską. Ta modyfikacja drogi mogła się dokonać już w końcu XV w., kiedy zamykano względnie zredukowano pod względem znaczenia szlak radomsko-lubelski.

Zbierając wyniki dotychczasowego rozumowania należy stwierdzić, że okres stosunkowo dużej swobody na drodze radomsko-lubelskiej, okres w którym nabrała ona rzeczywiście charakteru jednego z głównych szlaków handlowych Polski, okazał się stosunkowo niedługi i zamyka się w granicach lat 1450—1470. W tych latach kupcy wrocławscy mogli łatwiej niż kiedykolwiek dotąd docierać do Lublina, na lubelskie jarmarki. Udawali się i do Lwowa, a może jeszcze dalej. Potem wypadki polityczne, zreszcie wykorzystane przez ich polskich konkurentów, głównie kupców krakowskich, utrudniły im swobodę ruchu na tej drodze i w ogóle w Polsce, jeszcze później zaś droga przez Radom—Lublin całkowicie została dla nich zamknięta. I tak już miało pozostać aż wgląd XVI w.

Wykazano w pewnym miejscu tej pracy, że wytworzenie się i rozwój drogi radomsko-lubelskiej, stało w ścisłym związku z prawem skła-

¹²³ Pełny tytuł źródła: „Cursus onusti mercibus a vectoribus subsequentibus itineribus proficisci antiquitus solent e Posnania”. Drukowane w pracy J. Leitgera, *Z dziejów handlu i kupiectwa poznańskiego w dawnej Rzeczypospolitej Polskiej*, Poznań 1929, s. 138—143. Wykorzystane szeroko w cytowanej już pracy St. Weymanna, *Ze studiów nad zagadnieniem dróg w Wielkopolsce*.

¹²⁴ St. Weymann, o. c., s. 223 i 224.

¹²⁵ Tamże, s. 221 i 224, przypisy 93, 97, 99.

¹²⁶ St. Weymann, a. 124.

dowym, które Lublinowi nadał jeszcze Jagiełło w 1392 r. Upadek znaczenia tej drogi nie mógł pozostać bez wpływu na prawo składu tego miasta. Należało oczekiwać jego osłabienia.

Istotnie już z początkiem XVI w. spotykamy się z pewnymi informacjami, które rzucają światło na tę sprawę. Chodzi o wypowiedź króla czeskiego i węgierskiego, Władysława Jagiellończyka, wobec posłów polskich podczas pertraktacji na temat co dopiero odnowionego prawa składu Wrocławia w 1511 r. Broniąc składu wrocławskiego król powoływał się na to, że „sama Polska ma skład w Krakowie, a poza to miasto zagranicznemu kupcowi iść nie wolno¹²⁷. Wynikałoby z tego może mniejsze i nie warte wspomnienia prawo składu np. Lublina, jeżeli idzie o miasta położone bardziej niż Kraków na wschodzie. Ale już w głębi XVI w. informacje o zaniku lubelskiego prawa składowego są liczniejsze i bardziej jasne. W r. 1537 dochodzi do sporu o prawo składowe między Lublinem a Lwowem, przy czym badając sprawę z pozwu mieszczan lubelskich, król wydaje rozstrzygnięcie tymczasowe, które staje na zasadzie status quo, a więc nie uwzględnia pretensji Lublina. Zapowiada też definitywną decyzję dopiero po rozważeniu przywilejów obu miast¹²⁸. Ponieważ zarzut Lublina polegał na tym, że jakoby Lwów narusza przywilej składowy i przywileje na jarmarki, decyzja królewska oznaczała małe liczenie się z lubelskim przywilejem składowym.

W tym samym roku król Zygmunt Stary rozpatruje skargę Lublina na kupców, „qui ex magno ducatu nostro Litvanie Vratislaviam euntes declinare et preterire solent itinera publica per civitatem nostram Lublinsensem dirigentia unacum rebus et mercibus suis”¹²⁹. Król daje w tej sprawie polecenia staroście lubelskiemu, ale już to samo, że aż interwencja królewska była niezbędna, dowodzi, jak bardzo kupcy litewscy nie oglądali się już na dawne przywileje lubelskie.

Później znowu doszło do sporu ratione depositorii między rajcami lubelskimi i krakowskimi, którego rozpatrzenie skierowano na zjazd generalny do Krakowa w 1553 r. Decyzja jednak nie zapadła, natomiast zdecydowano odroczenie sporu na cztery lata lub więcej, „tam diu, donec regni nostri generalia comitia cracoviensia celebrari contigerit”. Postanowiono też, że w ciągu tego czasu kupcy z Wrocławia, Śląska, Moraw i Czech nie mają prawa ani przyjeżdżać z towarami na jarmarki lubelskie, ani wywozić z Lublina towarów pod karą ich utraty¹³⁰. Dopiero sejm piotrowski 1565 r. potwierdził Lublinowi dawne prawo składowe¹³¹.

Perypetie z prawem składowym Lublina, które śledzić można od początku XVI w., zasługują niewątpliwie na dokładniejsze zbadanie. To co powiedziano wyżej, wystarczy dla stwierdzenia, że pierwsza połowa XVI w. także pod tym względem była dla miasta niekorzystna. Wydaje się, że zbieżność czasowa tego zjawiska z zamknięciem drogi radomsko-lubelskiej nie była przypadkowa i że są to zjawiska współzależne.

¹²⁷ A. Mosbach, Przyczynki, s. 48.

¹²⁸ J. Riabinin, Materiały, nr 157 pod 1537 r.

¹²⁹ Tamże, nr 158.

¹³⁰ Tamże, nr 211.

¹³¹ Tamże, nr 227. Zob. też Vol. leg. II, s. 707, wyd. pijarskie.

VI.

WNIOSKI KOŃCOWE

W pracy niniejszej poruszone zostały pewne zagadnienia szersze i niektóre lokalne. Jedne i drugie wiążą się tu z problemem drogi handlowej, nazwanej w pracy drogą radomsko-lubelską, która w dziejach handlu Wrocławia z Rusią czy wogóle z ziemiami polskimi odegrała w XV w. doniosłą rolę.

Jej początki kładzie autor, zgodnie zresztą z literaturą przedmiotu, na koniec XIV w. W I. połowie XV w. nie posiadała ona jeszcze większego znaczenia, ani jeżeli idzie o szlak handlowy do Wrocławia, ani — do Poznania. W małym, jak się zdaje, stopniu wykorzystywana przez kupców wrocławskich i lwowskich, była przede wszystkim domeną działalności handlowej kupiectwa lubelskiego, które mogło powołać się na sięgające połowy XIV w. tytuły prawne i na własne prawo składowe z 1392 r. Nie stała się konkurentką głównej wówczas drogi przez Polskę na wschód, drogi krakowskiej, co można wytłumaczyć opanowaniem władz miejskich Lublina w poważnym zakresie przez mieszczan krakowskich (wójt dziedziczny).

Mandat królewski z 1450 r. nadał tej bocznej dotąd drodze znaczenie pełnoprawnej trasy handlowej ze Lwowa przez Lublin i Radom do Wrocławia i Poznania. Odtąd rzeczywiście konkuruje ona z drogą krakowską, budząc ze strony Krakowa niezadowolenie i protesty. Korzysta z niej przedsiębiorczy kupiec wrocławski i — najprawdopodobniej — także lwowski czy wogóle ruski, któremu ciąży skład krakowski. Wprowadza ona jarmarki lubelskie do rzędu najpoważniejszych spotkań kupieckich z Polski i krajów sąsiednich, głównie ruskich.

Krótko trwała jednak wielka kariera drogi radomsko-lubelskiej. Jej zanik następuje na progu lat siedemdziesiątych XV w. Później już nigdy nie będzie się jeździć tędy z Rusi ani do Wrocławia ani do Poznania. Zanim upadła, stworzyła jednak jeszcze potęgę jarmarków lubelskich, które ją przetrwały i rozwinęły później niezależnie od niej.