

# Dziubiński, Andrzej

---

## Drogi handlowe polsko-tureckie w XVI stuleciu

---

Przegląd Historyczny 56/2, 232-259

---

1965

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

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

ANDRZEJ DZIUBIŃSKI

## Drogi handlowe polsko-tureckie w XVI stuleciu

Handel Polski ze Wschodem muzułmańskim i trasy, którymi on przebiegał w okresie późnego średniowiecza, znane nam są przede wszystkim dzięki paru pracom Ł. Charewiczowej. Zainteresowania innych badaczy, którzy zajmowali się tym zagadnieniem, także nie wykraczały poza chronologiczną cezurę końcowych lat piętnastego stulecia. W dawniejszej historiografii utrzymywał się nadto pogląd, że pomyślność handlu została zachwiana w sposób trwały przez działalność Turków na Bliskim Wschodzie. Stąd przekonanie (St. Kutrzeba), że jego „złoty okres“ to czasy poprzedzające przejście we władanie tureckie Kaffy i Białogrodu. Może właśnie dlatego nie zwrócono prawie wcale uwagi, poza fragmentami prac Łozińskiego, Bałabana i Schipperera, na jeden z najważniejszych okresów w rozwoju handlu polsko-tureckiego, jakim był wiek szesnasty.

Upadek Konstantynopola w 1453 r. został oceniony przez niektórych historyków jako korzystny dla Lwowa ze względu na skierowanie się po tej dacie towaru wschodniego na drogę lądową<sup>1</sup>. Morze Czarne stało się odtąd morzem tureckim, a Bosfor zamknięty został dla statków włoskich. W tym czasie w kontaktach handlowych kolonii genueńskich na Krymie z Europą pośredniczyły Białogród i Lwów<sup>2</sup>. Okres owych kilkudziesięciu lat do momentu przejścia we władanie tureckie Kaffy (1475) i Białogrodu (1484) był dla polskiego handlu bardzo pomyślny. Z chwilą utraty portów zmniejszyło się znaczenie polityczne Polski nad Morzem Czarnym, a w stosunkach handlowych ze Wschodem nastąpił przejściowy kryzys. Był on wynikiem działań wojennych prowadzonych na trasie handlowej i pierwszych chwil umacniania się władzy tureckiej na świeżo zdobytym terytorium. Owa niesprzyjająca dla handlu sytuacja przeciągnęła się do początku XVI w., z powodu antytureckiej polityki króla Jana Olbrachta. O jakimś krachu kupiectwa lwowskiego w tym czasie nie można jednak mówić, bowiem nie ma na to żadnego dowodu w aktach miejskich<sup>3</sup>. Stan tymczasowości i niepokoju, który przedłużały krótkotrwałe rozejmy z Turcją (1489 i 1494) trwał aż do 1501 r. Zawarty został wtedy paroletni rozejm, zamienniony w 1533 r. na „pokój wieczysty“, dotrzymany zasadniczo przez Turcję do końca XVI w. Toteż na początku tego stulecia, polski handel lewantyński stanął przed nową perspektywą stosunkowo spokojnego rozwoju.

<sup>1</sup> S. Lewicki, *Targi lwowskie od XIV do XIX wieku*, Lwów 1921, s. 20. Por. także I. Schipper, *Dzieje handlu żydowskiego na ziemiach polskich*, Warszawa 1937, s. 20.

<sup>2</sup> M. Małowist, *Kaffa kolonia genueńska na Krymie i problem wschodni w latach 1453—1475*, Warszawa 1947, s. 62.

<sup>3</sup> Ł. Charewiczowa, *Handel Lwowa z Mołdawią i Multanami w wiekach średnich*, KH XXXVIII, 1924, s. 57.

W XVI w. Państwo Ottomańskie przeżywało moment swej największej ekspansji, jednocząc cały Bliski Wschód, północną Afrykę, i północne wybrzeża Morza Czarnego. W ten sposób olbrzymie te terytoria, rozbite dotąd na niezależne i wrogie często państwa, stały się częścią składową jednego wielkiego Imperium. Wszędzie tam, chociaż z różnym skutkiem, działać zaczęła turecka machina administracyjna — trzeba to przyznać — jedna z najsprawniejszych w owym czasie. Zaś militarna siła Turcji narzuciła podbitej części świata swoistą *pax turcica*. Turcy, jeśli sami w dużej mierze nie zajmowali się handlem jako naród wojowników, pozostawiając to zajęcie Grekom, Ormianom, Żydom i innym narodowościom, doceniali przecież znaczenie, jakie dla ich dochodów skarbowych przy polityce ciągłej ekspansji miał rozwój handlu<sup>4</sup>. Konsekwencją tego była odpowiednia polityka handlowa sułtanów w pierwszej połowie XVI w. Dążyli oni, po opanowaniu wybrzeży lewantyńskich, do skierowania równoległych dotąd strumieni handlu (czarnomorskiego, anatolijskiego i syryjsko-egipskiego) w jeden — stambulski. Posłużył temu często stosowany w Państwie Ottomańskim system przymusowych przesiedleń. W r. 1475 przesiedleni zostali do Stambułu kupcy włoscy z Kaffy<sup>5</sup>. Następnie Selim I, po opanowaniu Egiptu w 1517 r., zarządził przewiezienie do Stambułu najbogatszych kupców kairskich<sup>6</sup>, a jednocześnie wydał zarządzenie, aby jedwab perski, który dotąd wieziony był głównie do Syrii, kierowany był nad Bosfor. Ponadto zamierzeniem Sulejmana I było scentralizowanie w stolicy handlu korzennego<sup>7</sup>. To ostatnie rozporządzenie niewiele już zmieniało w złej sytuacji Wenecji i Aleksandrii na rynku korzennym ze względu na skuteczną w latach dwudziestych blokadę morską Egiptu przez Portugalczyków. Natomiast powyższe posunięcia administracji tureckiej były bardzo korzystne dla polskiego handlu, nadając większe znaczenie drodze lądowej, biegnącej ze Wschodu przez Bosfor i Bałkany do Lwowa. Odtąd Stambuł zaczął odgrywać w handlu polskim coraz większą rolę. Rzucony zaś na rynek stambulski towar kierował się siłą rzeczy także do Polski. Można tym posunięciem tureckim zarzucić pogarszanie sytuacji gospodarczej innych ośrodków handlowych Imperium na korzyść stolicy. Nie należy jednak zapominać o szkodliwej dla miast Bliskiego Wschodu działalności portugalskich flot na Oceanie Indyjskim. W pewnym sensie posunięcia tureckie uzupełniały tylko to, co swą polityką kolonialną zmienili w szlakach handlowych Portugalczycy, którzy stosując krwawy terror wobec przyłapanych na morzu kupców arabskich znacznie ograniczyli w pierwszej połowie XVI w. arabską żeglugę pomiędzy Indiami, Persją i Egiptem<sup>8</sup>. Dzięki temu wzrosło znaczenie azjatyckich dróg kontynentalnych, a szcze-

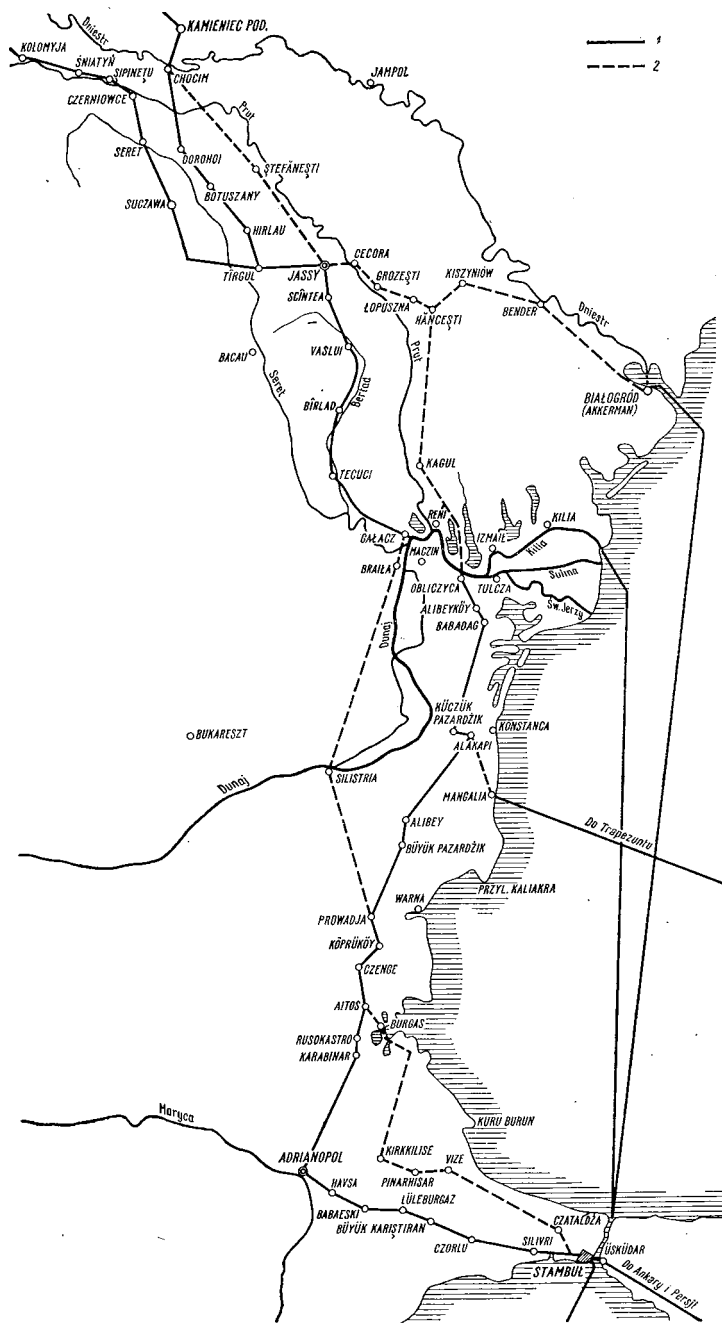
<sup>4</sup> E. Alberi, *Le Relazioni degli ambasciatori veneti*, serie III, t. I, Firenze 1846, s. 283—284: Stambuł 1560 r. Relacja Marino Cavalli dla senatu weneckiego: *Un altro rispetto, e di molta importanza, che muovera il Gran-Signore a non far guerra senza causa a vostra serenità, è il danno grande ch'egli sente nelli suoi dazi quando li nostri mercanti non possono trafficare con li suoi [...]*. Tamże t. I, s. 38: B. Navagero (luty 1553 r.): dochód roczny z ceł i handlu przynosi w całym państwie sułtanowi ponad 1 200 000 dukatów. Tamże, t. I, s. 311: M. Barbaro (1573 r.): na 8 mln dochodu rocznego państwa z ceł pochodziło 2 mln dukatów.

<sup>5</sup> M. Małowist, *op. cit.*, s. 336.

<sup>6</sup> *Journal d'un bourgeois du Caire. Chronique de Ibn Iyâs*, wyd. G. Wiet, t. II, Paris 1960, s. 173 i 177 (kwiecień—maj 1517 r.).

<sup>7</sup> W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant* t. II, Leipzig 1936, s. 546.

<sup>8</sup> A. Kammerer, *La Mer Rouge, l'Abysinie et l'Arabie depuis l'antiquité* t. II, *Les guerres du poivre*, Le Caire 1935, s. 105.



1. Drogi handlowe polsko-tureckie w XVI w.

1 — drogi główne, 2 — drogi drugorzędne

gólnie ożywiły się miasta perskie, ponieważ wrogo nastawione do Portugalczyków mahometańskie księstwa z północnych Indii tam właśnie kierowały swój eksport korzeni. Sytuację tę można uważać za typową tylko dla pierwszej połowy stulecia, bowiem Portugalia nie była w stanie zniszczyć dośzczętnie i na długi czas żeglugi arabskiej na oceanie i na Morzu Czerwonym, a rozporządzenie Sulejmana, aby przenieść handel korzeniami z Aleksandrii do Stambułu, zostało raczej na papierze. Dostarczenie władze portugalskiej w Indiach musiały pójść na kompromis i zmienić nieprzejednaną przez pierwsze ćwierćwiecze XVI w. postawę w stosunku do handlu muzułmańskiego.

Złożyło się na to parę przyczyn. Po pierwsze, jak podają źródła weneckie z połowy stulecia, zasoby korzeni gromadzone corocznie w faktoriach portugalskich w Indiach przekraczały możliwości transportowe floty<sup>9</sup>. Wobec tego najbardziej pożądane przyprawy na rynku europejskim, jak pieprz i imbir, wysyłane były do Lizbony, zaś pozostałe, aby uniknąć konieczności sprzedania ich z minimalnym zyskiem na miejscu w Goa, kierowano przez Ormuz na rynki arabskie. W ten sposób ponownie ożywiła się żegluga arabska. Po drugie, od lat sześćdziesiątych XVI w. stopniowo słabnie potęga morską Portugalii wskutek monopolistycznej polityki królewskiej zapoczątkowanej przez Manuela I<sup>10</sup>. Trzecią wreszcie przyczyną były wojny turecko-portugalskie, podczas których Portugalczycy, szukając w Persach sojusznika, zmuszeni byli zezwolić na wywóz korzeni do Basry. Ich wywóz ponownie zaczął się kierować do Kazwinu, albo drogą wodną Eufratu do Syrii. Zjawiska te wpłynęły na ogólną zmianę sytuacji w handlu korzeniami, czego dowiedli już F. C. Lane i F. Braudel<sup>11</sup>. Lata sześćdziesiąte XVI w. były więc chwilą ponownego odrodzenia się handlu lewantyńskiego z centralnym targiem korzennym w Aleksandrii. Przybywające do tego portu transporty z Malabaru równały się co do wielkości dostawom lizbońskim. Z Aleksandrii towar wywożony był do Wenecji i Stambułu.

Czy przemiany te uwidoczniły się na rynku polskim? Można na to odpowiedzieć twierdząco. W czasie wojny handlowej toczącej się pomiędzy Polską a Wrocławiem w 1511 r., Zygmunt I zakazał w celach represyjnych dowożenia do Polski korzeni ze Śląska. Marcin Bielski podaje w swej Kronice, że zaczęli je wtedy Ormianie wozić z Turcji, a następnie import gdański począł pokrywać zapotrzebowanie krajowe<sup>12</sup>. Wnioskować stąd można, iż w okresie wojennych stosunków z Turcją, w czasie wyprawy Jana Olbrachta, a potem przez następne kilkanaście lat XVI w., kiedy odwrócone zostało przez Portugalczyków ujście korzeni indyjskich na Ocean Atlantycki, nie sprowadzała Polska tego towaru z Turcji, ponieważ było go tam jeszcze niewiele. Decyzja królewska z lat 1511—1515, aby nie przywozić do kraju korzeni ze Śląska, miała obok względów represyjnych i ten aspekt, że Wenecja w owym czasie przeżywała jedną z najbardziej krytycznych chwil w handlu korzeniami.

<sup>9</sup> E. Alberi, op. cit., serie III, t. II, s. 6 (relacja D. Barbarigo z 1564 r.).

<sup>10</sup> Kupcy portugalscy wycofują się z budowania własnych statków, przez co zmniejsza się liczebność floty portugalskiej. Por. J. Pirenne, *Les grands courants de l'histoire universelle* t. II, Paris 1950, s. 352.

<sup>11</sup> F. C. Lane, *The Mediterranean Spice Trade*, „The American Historical Review” t. XIV; F. Braudel, *Le Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1949.

<sup>12</sup> M. Bielski, *Kronika Polska* t. II, Sanok 1856, s. 961.

Jej galery w r. 1512 powróciły z dorocznego rejsu do Syrii puste<sup>13</sup>. Jednocześnie towar ten zaczął się już kierować z Indii na drogi lądowe Persji i Turcji. Stąd korzenie idące w sporych ilościach z Turcji do Polski były tańsze od korzeni weneckich sprowadzanych ze Śląska.

Można zatem przyjąć, że w pierwszej połowie XVI w. polski handel lewantyński odniósł korzyść ze zmienionej sytuacji na Oceanie Indyjskim. Dla Lwowa, w przeciwieństwie do Wenecji, dla której zagadnienie portów, do których korzenie docierały było istotne, nie miało większego znaczenia, czy towary będą wiezione z Aleksandrii do Stambułu, czy także drogami anatolijskimi. Kiedy na Lewancie przeważały szlaki anatolijskie, Lwów zyskał na tym. W późniejszym okresie, kiedy bardziej opłacalny i globalnie większy był już import produktów kolonialnych przez Gdańsk, inne towary w przywozie z Turcji, jak owoce, wina, jedwab i wyroby rzemieślnicze, zajęły ich miejsce tak, że nie pogorszyło to sytuacji polskiego handlu wschodniego.

Po tym wprowadzeniu w ogólne przemiany gospodarczo-polityczne przejdę do szczegółowego przedstawienia dróg handlowych polsko-tureckich.

Jak zaznaczyłem na wstępie, drogi łączące Polskę ze Wschodem w XV w. omówione zostały przez Łucję Charewicz<sup>14</sup>. Głównym dla niej źródłem był przywilej wystawiony dla lwowian przez księcia mołdawskiego Aleksandra Dobrego w 1408 r.<sup>15</sup> Wyliczone tam komory celne umożliwiły dokładne wytyczenie najważniejszych kierunków. Szlaki te dla pierwszej połowy XV w. były stałe, znajdują bowiem potwierdzenie w aktach następnym gospodarów, którzy ten przywilej przedłużali<sup>16</sup>. Drogi handlowe na terenie mołdawskim w XV stuleciu przedstawiały rysunek o wiele bardziej różnorodny niż znajdujemy to w XVI w. Można mówić tam o wielu kierunkach, które od Lwowa, wzdłuż biegu Seretu, Prutu i Dniestru zmierzały do Białogrodu i Kili. W Suczawie krzyżowały się wszystkie główne linie drożne. Lwów miał z nią połączenie za pośrednictwem dwóch dróg: jednej przez Trembowłę, Kamieniec, Chocim, Dorohoi, oraz drugiej przebiegającej przez Halicz, Kołomyję, Śniatyń, Czerniowce i Seret<sup>17</sup>. Najważniejszą z dróg wychodzących na płd.-wschód z Suczawy był szlak prowadzący do Białogrodu przez Jassy i Łopuszno. Szlak ten przedłużał się następnie drogą morską ku Kaffie lub Konstantynopolowi.

Jest to w zarysie stan dróg na „przesmyku“ mołdawskim do 1484 r. — daty upadku Białogrodu. Wymieniłem tutaj tylko ten port opuszczając celowo Kilię, cytowaną zawsze obok Białogrodu z racji upadku ich równoczesnego niemal (14 i 28 lipca 1484) zdobycia przez Turków. Olgierd Górka odmawiał Kili takiego znaczenia handlowego, jakie się temu miastu przypisuje w opracowaniach naukowych, uważając ją za zwykłą twierdzę strzegącą ujść Dunaju<sup>18</sup>. Przejrzane przeze mnie źródła zasadniczo potwierdzają tezę Górki. Tak na przykład dokument Aleksandra Dobrego z 1408 r. i następne jego potwierdzenia wymieniają

<sup>13</sup> W. Heyd, op. cit. t. II, s. 544.

<sup>14</sup> Ł. Charewiczowa, *Handel średniowiecznego Lwowa*, Lwów 1926, s. 36 i mapa.

<sup>15</sup> AGiZ VII, s. 205, nr 2: Suczawa, 8 października 1408.

<sup>16</sup> Tamże t. VII, s. 214, nr 3: 1409 r.; s. 216, nr 4: 1434 r.; s. 228, nr 7: 1465 r.

<sup>17</sup> Ł. Charewiczowa, *Handel średniowiecznego Lwowa*, s. 36.

<sup>18</sup> O. Górka, *Białogród i Kilia a wyprawa czarnomorska z 1497 roku*, Warszawa 1939.

Białogród nie wspominając wcale o Kilii. Podobnie rozporządzenie sultana Mehmeta II z 9 czerwca 1456 zezwala jedynie kupcom z Białogrodu przybywać statkami i handlować w Adrianopolu, Stambule i Bursie<sup>19</sup>. Dokumenty sultańskie z XVI w. dotyczące różnych incydentów i zatargów pogranicznych polsko-tureckich, kiedy wymieniają Białogród (Akkerman), określają go nadal jako port i dotyczą nieraz spraw handlowych, natomiast nazwa Kilii pojawia się nader rzadko; wymieniany bywa przeważnie kadi kilijski w związku z zarządzeniami natury sądowej lub administracyjnej. Wobec przesunięcia się po 1484 r. głównego odcinka drogi polsko-tureckiej z linii Suczawa—Białogród, na trasę Suczawa—Jassy—Gałac, Kilia mająca za pośrednictwem Dunaju połączenie z Gałacem leżała bliżej nowej drogi handlowej niż Białogród, który pomimo tych zmian swej funkcji portu nie zatracił. Podobnie Kaffa po przejściu w ręce tureckie w 1475 r. utrzymywała nadal z Polską stosunki handlowe<sup>20</sup>, kontynuowane w XVI w.<sup>21</sup> O Kilii nic w tym czasie nie słychać. Dopiero począwszy od lat siedemdziesiątych XVI w. stała się ona portem dla win greckich importowanych do Polski<sup>22</sup>. Na tej podstawie uważam, że decydujące znaczenie dla ukształtowania się nowego kierunku drogi lądowej polsko-tureckiej, na trasie jej przebiegu mołdawskiego miał tylko upadek Białogrodu. Utwierdzenie się władzy tureckiej w Dobrudży po zdobyciu wymienionych twierdz, a także zhołdowanie przez Portę w 1476 r. Multan mogło wywrzeć wpływ na ostateczne uformowanie się kierunku drogi lądowej do Stambułu. Na odcinku tureckim nastąpiło to ostatecznie w dziewięćdziesiątych latach XV w. Droga ta była aktualna nadal jeszcze w XVIII stuleciu<sup>23</sup>.

Niemal jedynym źródłem, na podstawie którego możemy wytyczyć szlak handlowy między Lwowem a Stambułem, są itineraria posłów polskich udających się do Turcji w XVI i XVII w. Szczególnie pomocne do ustalenia miejscowości, przez które droga ta przechodziła w granicach Turcji, jest sprawozdanie Erazma Otwinowskiego z podróży odbytej w 1557 r. w orszaku posła Andrzeja Bzickiego<sup>24</sup>. Wartość jego jest tym większa, że wraz z posłem jechała karawana kupców ormiańskich. Z obcych podróżników Anglik Henry Austell jechał w 1585 r. ze Stambułu do Lwowa tą samą prawie trasą co Otwinowski<sup>25</sup>. Pewną trudność sprawia dokładne ustalenie przebiegu trasy handlowej na terenie Mołdawii. Nasz fragmentaryczny materiał (brak danych dla komór celnych) pozwala raczej ogólnie określić kierunki. Według Nistora kupcy polscy na Wołoszczyźnie używali w XVI w. następującej drogi: Chocim—Dorohoi—Jassy, a dalej przez Berład do Gałacz nad Dunajem<sup>26</sup>. Droga Otwinowskiego tylko w jednym punkcie pokrywa się z wymienioną, mianowicie

<sup>19</sup> *Katalog dokumentów tureckich* t. I, cz. I [dalej KDT], wyd. Z. Abrahamowicz, Warszawa 1959, s. 22, nr 2.

<sup>20</sup> KDT, s. 25, nr 7: Bayazit II do Kazimierza Jagiellończyka, 31 marca 1489.

<sup>21</sup> L. Koczy, *Handel Poznania do połowy XVI wieku*, Poznań 1930, s. 45.

<sup>22</sup> Wł. Łoziński, *Patrycjat i mieszczaństwo lwowskie w XVI i XVII wieku*, Lwów 1892, s. 50.

<sup>23</sup> P. P. Panaitescu, *Călători poloni în țările române*, București 1930. Zamieszczone są tam diariusze poselskie do Turcji z XVIII w.

<sup>24</sup> J. I. Kraszewski, *Podróże i poselstwa polskie do Turcji*, Kraków 1860, s. 9—12.

<sup>25</sup> R. Hakluyt, *The Principal Navigations of the English Nation*, „Hakluyt Society” t. V, Glasgow 1904, s. 324—325.

<sup>26</sup> I. Nistor, *Die auswärtigen Handelsbeziehungen der Moldau im XIV., XV und XVI. Jahrhundert. Nach Quellen dargestellt*, Gotha 1911, s. 66.

przebiega przez Jassy. Podobnie itineraria z XVII w., jak droga powrotna posła Miaskowskiego ze Stambułu do Polski w 1640 r.<sup>27</sup> oraz Gnińskiego z 1677 r.<sup>28</sup>, uwzględniają Jassy. Gniński wymienia nawet drogę, która w głównych punktach pokrywa się z ustaloną przez Nistora. Poseł jechał z Jass przez Scintea, Vaslui, Berład, Tucuci do Gałaczu. Na ostateczne ukształtowanie się kierunku drogi na tym odcinku wpłynęła także rzeźba terenu i rzeki. Oto ustęp z relacji Gnińskiego: „Byłać do Galacu, pod którym Dunaj przebywać należało, bliższa droga to jest na Skinte sioło miasteczku równe, pod którym poczyna się rzeczka Berład. Skinte cztery godziny drogi leży od Jass, a dwie godziny przez bukowinę zaraz od Jass, a dwie godzinie polami górzystemi. Za Skinte trzeba było jechać na miasto Wasłuy nazwane sześć godzin od Skinte leżące, *olim* stolicę gospodarów nad tąż rzeką Berład leżące, dla czego i wszystka droga miała być tej rzeki żłobem [podkreślenie moje — AD]. Z Wasłuy przypadała droga na Berład miasto dobre, teżże rzeki żłobem, nad którą leży, w dziewięci godzin drogi odległe. Z Berład do Tekucia miasta nad tąż rzeką, nad tymże żłobem w sześciu godzin drogi leżące. Z Tekucia do Gałacu teżże rzeki żłobem, póki w Seret nie wpadnie, a potem nad żłobem do Seretu dziesięć godzin wszystkiej drogi“<sup>29</sup>.

Cytowany już dokument hospodara Aleksandra z 1408 r. wymienia Berład jako komorę celną na drodze ze Lwowa do Braiłowa<sup>30</sup>. Jest to zatem stary szlak, który w XVI w. dzięki zamianie drogi białogrodzkiej na gałacką stał się główną arterią handlową na terenie wołoskim. Znaczenie jego utwierdziło się z chwilą, kiedy Aleksander IV Lăpuşneanu po 1552 r. (ściślej w 1565 r.) przeniósł stolicę Mołdawii z Suczawy do Jass. Działo się to, według Nistora, skutkiem upadku znaczenia dawnej głównej drogi wiodącej ze Lwowa na Wołoszczyznę, która przecinała granicę państwową w Śniatyniu<sup>31</sup>. Od połowy XVI w. przejmuje jej rolę i znaczenie droga prowadząca ze Lwowa przez Kamieniec Podolski, którą bliżej było do Jass. Kamieniec w tym czasie rozwijał swą działalność handlową, a pod względem liczby zamieszkujących go Ormian rywalizował ze Lwowem<sup>32</sup>. Tamtędy więc, siłą rzeczy, skierował się handel wschodni. Zmusiło to Lăpuşneanu do przeniesienia jarmarków odbywających się na starym szlaku w Sipinetu i Lintesti na nowe miejsce do Chocimia<sup>33</sup>. To zwiększenie znaczenia handlowego drogi przebiegającej przez Jassy skłoniło gospodarów do przeniesienia tam swojej stolicy. Możemy zatem uznać odcinek mołdawski drogi handlowej polsko-tureckiej dla XVI w. za ustalony w tym sensie, że główny strumień handlu płynął trasą: Lwów, Kamieniec, Chocim, Dorohoi, Jassy, Vaslui, Berład, Tucuci

<sup>27</sup> R. Ottman, *Diariusz drogi tureckiej i akta konstantynopolskie z r. 1640*, „Kłosy” t. XXXVI, 1883, s. 246.

<sup>28</sup> Fr. Pułaski, *Źródła do poselstwa Jana Gnińskiego do Turcji w latach 1677—1678*, Warszawa 1907, s. 12.

<sup>29</sup> Tamże, s. 12.

<sup>30</sup> A więc przez Jassy, ponieważ droga przez Suczawę do Braiłowa prowadziła przez Bacau, oba zaś te szlaki rozdziela Wyżyna Mołdawska.

<sup>31</sup> E. Hurmuzaki, *Documente privitoare la istoria Românilor*, supl. II, t. I, s. 10, nr 2.

<sup>32</sup> E. Rykaczewski, *Relacje nuncjusów apostolskich i innych osób o Polsce od roku 1548 do 1690*, Berlin—Poznań 1864, s. 249. Relacja H. Lippomano z 1575 r.: „Ormianie, których jest blisko sześćdziesiąt famiilij we Lwowie, a około trzystu w Kamieńcu Podolskim...”.

<sup>33</sup> I. Nistor, op. cit., s. 66.



i Gałacz. Nadaje temu zdaniu zabarwienie warunkowe, bowiem dawny szlak prowadzący do Jassy przez Śniatyń nie został mimo wszystko wyeliminowany z tego handlu. Wydaje się, że służył on przede wszystkim handlowi polsko-mołdawskiemu.

• W 1579 r. Piotr V Chromy przeniósł znów jarmarki z Chocimia do Śpiniętu niedaleko Czerniowiec<sup>34</sup>. Wydany w tym celu dokument za główną przyczynę podaje prośby kupców mołdawskich, lecz rzeczywistym inspiratorem aktu wydaje się być strona polska, ściślej panowie, którym zmniejszyły się dochody celne na dawnej drodze wołoskiej<sup>35</sup>. Wynika z tego, że w trzeciej ćwierci XVI w. oba odcinki uzupełniały się; potwierdzałoby to przypuszczenie sprawozdanie z lustracji cła śniatyńskiego w 1565 r. mówiące, że „teraz jest znowu tamtędy gościniec i jarmarki bywają, acz nie tak główne, jako pierwiej, bo przedsię i u Chocimia bywają“<sup>36</sup>. Potwierdza to i uniwersał poborowy z r. 1578, który nakazywał, aby obok Kamieńca także przez Śniatyń wożono wina małmazjowe i muszkatele<sup>37</sup>.

Wspomniałem wyżej, że Białogród w XVI w. był nadal portem handlowym<sup>38</sup>. Powracam tutaj do niego ze względu na znaczenie, jakie posiadała dla Turków odstąpiona im w 1538 r. przez Stefana V Lacusę komora celna w Benderze nad Dniestrem<sup>39</sup>. Nistor uważał tę stację celną za najbogatszą w Mołdawii w XVI w. Selim II pisząc w lipcu 1571 r. do Zygmunta Augusta podaje, że nakazał bejowi Benderu egzekwować cło od kupców udających się tamtędy do Polski<sup>40</sup>. Podobnie traktat Mehmeta III z Zygmuntem III z sierpnia 1598 r. nakazuje, aby od kupców polskich w Stambule, Adrianopolu i Bursie, skoro opłacą przepisane cła, nie pobierać dodatkowych opłat między innymi w Benderze<sup>41</sup>. Stąd wnosić można, że przez Bender, a zatem i Białogród, udawali się kupcy polscy do Turcji właściwej. Jednakże byłoby ryzykowne twierdzić na tej podstawie, że dawny szlak Jassy—Białogród nadal spełniał tę funkcję co i w XV w. oraz że droga ta rywalizowała z trasą gałacką. Niemniej należy przypuszczać, że pewna liczba kupców tureckich udawała się tędy corocznie do ziem koronnych, tym bardziej że przez Białogród przewijała się spora liczba tureckich kupców udających się „gościńcem wielkim“ przez Oczaków do Moskwy<sup>42</sup>, lub Kaffy<sup>43</sup>. Kupcy kaffscy, którzy utrzymywali stosunki z Polską, docierając nawet do Poznania<sup>44</sup>, tym „gościńcem“ dążyć musieli do Białogrodu, aby skierować się następnie na Bender i Jassy ku Podolu. Dawna *via tartarica*, która prowadziła z Krymu do Lwowa, nie miała już żadnego znaczenia dla handlu po

<sup>34</sup> AGiZ VII, s. 248, nr 12: Jassy, 8 stycznia 1579.

<sup>35</sup> Tamże: „A my theraz pamiętawszy na przyjaźń Jego K. M. i nie chcąc czynić szkody panom Waszym w myciech, my theraz postanawiamy, by był jarmark w Szypińcach”.

<sup>36</sup> M. H r u s z e w s k y j, *Zereła do istoryi Ukrainy-Rusy* t. I, Lwów 1897—1900, s. 4; także s. 5.

<sup>37</sup> *Volumina Legum* t. II, f. 986; także w 1598 r., f. 1486.

<sup>38</sup> *Akta Aleksandra 1501—1506*, wyd. Fr. Papée, Kraków 1927, s. 102, nr 83: Lublin, 15 czerwca 1502. *Credentia oratori regio Firlei data ad Turkum: Dicatur quod cesar ordinet, ut mercatores haberent aditum et reditum in Byalogrod.*

<sup>39</sup> I. Nistor, op. cit., s. 60.

<sup>40</sup> KDT, s. 203, nr 210. Por. tamże, s. 138: traktat Sulejmana z Zygmuntem Augustem z 1 sierpnia 1553.

<sup>41</sup> Tamże, s. 233, nr 241; 4 sierpnia 1598.

<sup>42</sup> Al. G w a g n i n, *Z Kroniki Sarmacji europejskiej*, Kraków 1860, s. 222.

<sup>43</sup> KDT, s. 98, nr 91: 1547 r.

<sup>44</sup> L. K o c z y, op. cit., s. 44.

1500 r.<sup>45</sup>, a Dzikie Pola stały się wtedy domeną napadów tatarskich i polsko-kozackich.

Przyjrzyjmy się teraz tureckiemu odcinkowi drogi Lwów—Sambuł. Otwinowski jadąc do Turcji ominął Gałacz, przekraczając w obu kierunkach Dunaj w jednym tylko miejscu, w miasteczku tureckim Obliczyca. Miejscowość ta leży na prawym brzegu rzeki. Obliczyca, zwana w XVI w. po turecku Isak Köy, to obecna Isaccea<sup>46</sup>. Znajdowała się tam komora celna poświadczona jeszcze w 1599 r.<sup>47</sup> Przeprawa przez rzekę była dogodna dlatego, że w tym miejscu pośrodku jej nurtu leżała spora wyspa<sup>48</sup>. Otwinowski nadto podaje, że tylko w Obliczycy i Stambule pobierane było cło od wiezionych towarów<sup>49</sup>. Wobec tego kupcy zdążający przez Gałacz płynąć musieli Dunajem kilkanaście mil od Obliczycy, by tam dopiero na tureckim brzegu, po zapłaceniu cła, skierować się dalej. Można przypuszczać, że kupcy zamiast przez Gałacz mogli jechać przez Reni, a wówczas musieli przeprować się w Obliczycy. Natomiast ci, którzy przybywali do Gałaczu mogli, jak to czyniono potem w XVIII w., przeprować się galarem na drugą stronę rzeki kierując się do miasteczka Maczin leżącego w kolanie Dunaju<sup>50</sup>. Stąd po kilkudziesięciu kilometrach docierali oni do tego samego miejsca na drodze stambulskiej, dokąd dochodziło się także z Obliczycy, to jest do miejscowości Babadag. Stąd droga wiodła przez Dobrudżę do Prowadii przechodząc przez miasta Küczük Pazardżik (Medgidia) i Büyüçük Pazardżik (Tołbuchin), aby przekroczyć dalej Bałkan Wschodni między wsią Köprüköy a miasteczkiem Aitos. Następnie jechano przez Adrianopol<sup>51</sup>, Lüleburgaz i Silivri doambu. Poświadczona w źródłach, równoległa do tej droga z Aitos przez Kirkkilise (Kirkklareli), Czataldża doambu, nie wiadomo, czy była przez polskich kupców uczęszczana. Droga tą przejeżdżali często poskowie. Kupców polskich obowiązywało płacenie cła w Adrianopolu, stąd przymus drożny nakazywałby im używać pierwszej z wymienionych dróg. Jeśli Otwinowski, który przejeżdżał z kupcami przez to miasto nic o cło nie wspomina, to prawdopodobnie dlatego, że kupcy ci przemycili swe wozy w orszaku posta Bzickiego.

Dopełnieniem drogi lądowej wiodącej z Turcji do Polski był szlak morski. Korzystali z niego kupcy kandioccy wożący wina greckie i kreteńskie, którzy posiadali do tego celu własną flotę składającą się z siedmiu lub ośmiu galeonów<sup>52</sup>. Docierali oni Dunajem do Gałaczu, Reni<sup>53</sup> lub Kilii<sup>54</sup>, skąd wina ich podróżowały dalej lądem do Lwowa. Droga ta jednakże często była niepewna dla kupców kreteńskich, poddanych Wenecji, wobec nie zawsze poprawnych stosunków pomiędzy Signorią a Portą. Toteż w 1592 r. starali się kandiooci o zlikwidowanie trasy mor-

<sup>45</sup> E. Charewiczowa, *Handel średniowiecznego Lwowa*, s. 37.

<sup>46</sup> G. J. Lahovari, *Marele Dicționar Geografic al României* t. IV, București 1901, s. 64.

<sup>47</sup> P. P. Panaitescu, *Documente privitoare la istoria lui Mihai Viteazul*, București 1936, s. 77, nr 31.

<sup>48</sup> B. J. Laskoronskij, *Guillaume Levasseur de Beauplan i jego istoriko-geograficzeskije trudy*, Kijew 1901, mapa I: „Typus generalis Ukraine”.

<sup>49</sup> J. I. Kraszewski, op. cit., s. 36.

<sup>50</sup> P. P. Panaitescu, *Călători*, s. 84: Rafał Leszczyński w 1700 r.; s. 163: Filip Orlik w 1722 r.

<sup>51</sup> Po turecku Edirne, stąd XVI-wieczne polskie Jędrno, ogólnie używane. To spolszczenie dowodzi częstotliwości stosunków handlowych z tym miastem.

<sup>52</sup> E. Alberi, op. cit., serie III, t. II, s. 412: relacja L. Bernardo z 1592 r.

<sup>53</sup> I. Nistor, op. cit., s. 74: 1587 r.

<sup>54</sup> Wł. Łoziński, op. cit., s. 50: 1570 r.

skiej przez cieśniny tureckie na rzecz drogi prowadzącej przez Wenecję i Austrię do Krakowa. Zabiegi ich musiały być energiczne skoro pisali o tym do Signorii, pod tą samą datą, poseł wenecki w Polsce Pietro Duodo<sup>55</sup> i ambasador wenecki w Stambule Lorenzo Bernardo<sup>56</sup>. Zaczynające się w tych latach kozackie napady na miasta naddunajskie także dezorganizowały dowóz win greckich do Polski. Obok Greków drogi morskiej używali kupcy polscy. Mamy na to potwierdzenie w treści traktatów polsko-tureckich. Ustęp z traktatu Murada III ze Stefanem Batorym z 1577 r.: *...mercatores utriusque partis, Mari nigro et albo terraque omnibus generibus mercium, libere quaestum exercent...*<sup>57</sup> należy tłumaczyć w ten sposób, że po odbyciu etapu czarnomorskiego (*mari nigro*) kupcy polscy udawali się morzem Marmara (*mari albo*) do portu Mudanya<sup>58</sup>. Mudanya była portem Bursy, która stanowiła punkt docelowy tych podróży. Bursa zaś była etapem końcowym na drodze jedwabiu dowożonego z Persji. Tłumaczenie w tym tekście *mari albo* na Morze Śródziemne nie wydawało mi się słuszne, bo musielibyśmy rozumieć to wtedy jako czysty zwrot kancelaryjny. Tytułatura sułtana zawierała zawsze sformułowanie: „pan na Morzu Białym i Morzu Czarnym, Rumelii i Anatolii etc.“. A chociaż wiadomo skądinąd, że kupcy polscy udawali się do Egiptu i Syrii częściowo morzem, zapewne były to zjawiska wyjątkowe. Większość kupców zadowalała się dotarciem do Anatolii, korzystając tutaj z pośrednictwa miejscowego kupiectwa przy nabywaniu towaru pochodzącego z dalszych stron. Komunikacja morska pomiędzy Stambułem a ujściami Dunaju była stała i ożywiona także z racji dowozu zboża bałkańskiego do Konstantynopola.

Żywotność obu dróg, lądowej i morskiej, przetrwała do końca XVIII w. Chrzanowski, który podróżował drogą lądową w 1780 r., podaje, że „Ormianie osiedli w Polsce i którzy sami oborczyli handel turecki z Polską, równie do portu Galatzu udają się, skąd lub Morzem Czarnym, lub też ziemią do Stambułu jada“<sup>59</sup>. Czyli, że przez równe trzy stulecia nie zaszły żadne znaczniejsze zmiany w drodze handlowej do Turcji ustalonej u schyłku XV w. Wnosić stąd można o bardzo dużym jej znaczeniu dla obu stron w XVI stuleciu.

Ustaliliśmy dotąd drogi handlowe wiodące z ziem polskich do Stambułu i Bursy, czyli do miejsc najczęściej odwiedzanych przez naszych kupców. Jednakże na podstawie paru przekazów z XVI w. wiemy, iż Ormianie z Polski udawali się po towar bezpośrednio na Bliski Wschód. Celem tych wypraw był przede wszystkim zakup jedwabiu, wyrobów rzemiosła perskiego oraz korzeni. Zasadniczą drogą, która łączyła Persję z Azją Mniejszą, był szlak jedwabny prowadzący z Tebriz przez Wan, Erzindzan, Sivas, Tokat, Ankarę do Bursy<sup>60</sup>. Używali tej drogi również kupcy polscy. Zapewne kierowało nimi wówczas dążenie do ominięcia tureckiego pośrednictwa, a więc znacznego zmniejszenia kosztów. Mimo to

<sup>55</sup> J. U. Niemcewicz, *Zbiór pamiątek o dawnej Polsce* t. IV, Lipsk 1838, s. 69.

<sup>56</sup> E. Alberi, loc. cit.

<sup>57</sup> AGAD, *Libri Legationum* ks. 21, f. 206.

<sup>58</sup> Ak Deniz (Morze Białe) — turecka nazwa Morza Śródziemnego — tu Marmara traktowane jako jego część. Mudanyę wymienia berat Mehmeta II (§9) z około 1476 r. w dokumencie nr 36 na s. 112 w *Les actes des premiers sultans*, wyd. N. Beldiceanu, Paris 1960.

<sup>59</sup> P. P. Panaitescu, *Călători*, s. 230.

<sup>60</sup> G. Berchet, *La Repubblica di Venezia e la Persia*, Torino 1865, s. 270, nr 80 z 1514 r. oraz s. 191, nr 28 z 1580 r.

mogli uprawiać tak rozległy handel tylko kupcy prowadzący swe interesy na bardzo dużą skalę. Takim był kupiec warszawski Sefer Muratowicz, który odbył podróz do Persji w 1601 r. z polecenia Zygmunta III. Muratowicz zresztą ominął trasę lądową Bursa—Tebriz płynąc Morzem Czarnym do Trapezuntu<sup>61</sup>. Na trasie lądowej handel jedwabiem i wyrobami perskimi spoczywał w ręku kupców tureckich, udających się kilkusetosobowymi karawanami do północnego Iranu<sup>62</sup>. Obok Turków także Wenecjanie używali tej drogi. Badając maksymalną rozpiętość dróg handlowych łączących ziemie polskie ze Wschodem możemy równocześnie prześledzić drogę danego towaru na dużych przestrzeniach i miejsce jego przeznaczenia. Pozwala nam to także określić rolę dróg polskich w XVI w., które były naturalnym odgałęzieniem szlaków międzynarodowych, a zatem określić funkcję terytorium polskiego w tym handlu. Mamy wreszcie możliwość obliczenia stosunku przestrzeni do czasu podróży.

Bardzo cenną wzmiankę o podróży jednego towaru na wielkiej przestrzeni podaje nam Wenecjanin Vincenzo de Alessandri w 1572 r. Oto wyjątek z jego listu: *Le spezie che vengono per via di Ormuz [do Kazwinnu — AD] ...restano abbandonate da qualche parte in poi, che vengono condotte a Costantinopoli stessa, e di la in Bogdania, spargendosi per la Polonia, e di li la in Danimarca, Svezia ed altri luoghi...*<sup>63</sup> Dla nas ważna jest wiadomość o bezpośrednim połączeniu pomiędzy Lwowem a Zatoką Perską. Jednocześnie z tego przekazu wynika, że Polska była tylko jednym z etapów na drodze lądowej towaru wschodniego napływającego do Europy w XVI w., aczkolwiek najważniejszym i pochłaniającym lwią część importu. Ten tranzytowy charakter ziem polskich potwierdzają dane z komór celnych zestawione przez Rybarskiego. Według rejestrów komory poznańskiej jedwab turecki (a pod tą nazwą mógł być rozumiany i perski) kierował się ze Lwowa do Pragi czeskiej oraz do Augsburga i Norymbergi<sup>64</sup>. Kierunek tranzytowy zachodni na terytorium Rzeczypospolitej posiadał równoważnik w kierunku północno-wschodnim, tj. moskiewskim<sup>65</sup>. Droga do Moskwy z Kamieńca czy ze Lwowa przez Łuck, Wilno, Smoleńsk przebiegała jednak przez terytorium W. Ks. Litewskiego<sup>66</sup>. Już z tych paru faktów widać, że nie da się utrzymać pesymistyczny pogląd Kutrzeby, jakoby towar orientalny w XVI w. nie szedł poza Polskę<sup>67</sup>.

Pozostał nam jeszcze do obliczenia stosunek czasu podróży do przestrzeni. Jako przykład weźmy wymienioną już trasę maksymalną: Ormuz—Lwów. Dzięki informacji Vincenzo de Alessandri wiadomo nawet, że trasą tą wieziono określony towar — korzenie. Z Ormuzu prowadziło parę wariantów dróg nad Morze Czarne. Drogę Ormuz—Tebriz

<sup>61</sup> *Relacja Sefera Muratowicza, obywatela warszawskiego etc.*, Warszawa 1807.

<sup>62</sup> G. Berchet, op. cit., s. 191, nr 28: *mi messi in una carovana di 200 persone, et feci la via di Van ...* (1580 r.).

<sup>63</sup> Tamże, s. 179, nr 26.

<sup>64</sup> R. Rybarski, *Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu* t. I, Warszawa 1958, s. 178: r. 1547 i 1585; s. 180: tą samą drogą szedł do Pragi turecki czamlet i muchajer w 1547/48 r.

<sup>65</sup> KDT, s. 162, nr 163 (r. 1561) i liczne inne (przejazd kupca tureckiego do Moskwy).

<sup>66</sup> A. Wawrzyńczyk, *Studia z dziejów handlu Polski z Wielkim Księstwem Litewskim i Rosją w XVI wieku*, Warszawa 1956, s. 30.

<sup>67</sup> St. Kutrzeba, *Handel Polski ze Wschodem*, „Przegląd Polski” t. CL, 1903, s. 144. Natomiast uwaga tegoż, że Lwów w XVI w. nie zaopatrywał już całej Polski, jest nadal aktualna.

wzdłuż pasma górskiego Zagros pokonywano zazwyczaj w pięćdziesiąt dni na obciążonych wielbłądach<sup>68</sup>. Trasę Tebriz—Stambuł, do której danych nie posiadam, a która wynosi więcej 1800 kilometrów, można było przebyć w około 60 dni, gdy przyjmujemy etapy dzienne po 30 km. Tą szybkością podróżowali kupcy; podobnie też jechał ze Stambułu do Amasji w 1555 r. poseł Ferdynanda I Busbecq pokonując odległość 850 km dzielącą te miasta w 30 dni. Jednakże biorąc pod uwagę górski charakter terenu i wliczając postoje wypadnie przyjąć czasokres trwania podróży na około 2,5 do trzech miesięcy. Ze Stambułu do Kamieńca Podolskiego podróż drogą lądową trwała przeciętnie półtora miesiąca<sup>69</sup>. Natomiast Morzem Czarnym była znacznie krótsza. Nawet w trzy dni można było dopłynąć z Konstantynopola do Gałacz<sup>70</sup>, stamtąd zaś do Kamieńca znanym już szlakiem docierano w dwa tygodnie<sup>71</sup>. Zatem na odcinku Stambuł—Kamieniec zachodziła duża różnica w czasie podróży w zależności od drogi lądowej (43 dni), lub morsko-lądowej (20 dni). Sumując czas pokonywania wymienionych wyżej przestrzeni przyjąć należy, że podróż towaru z Zatoki Perskiej do Lwowa trwała około pięć i pół miesiąca — okrążyło pół roku. Dla porównania podam tu jeszcze inny wariant tejże drogi. Na przepłynięcie odcinka Zatoki Perskiej z Ormuzu do Basry używano przy sprzyjającym wietrze osiem dni<sup>72</sup>. Odległość zaś pomiędzy Basrą a Trapezuntem pokonywano w trzydzieści dni<sup>73</sup>. Z tego miasta można było udać się morzem do portu Mangalia w Dobrudży. Sefer Muratowicz, który w 1601 r. przepływał Morze Czarne, stracił na tym odcinku przy przeciwnym wietrze dwa miesiące. Z Mangalii prowadziła droga przez Gałacz do Kamieńca. Czas podróży wynosił tym razem około czterech miesięcy. Uwzględniając straty, lub znacznie rzadsze oszczędności na czasie, wypada tutaj ta sama średnia półroczna trwania podróży, czyli w obie strony rok czasu.

Obliczając długotrwałość podróży danego towaru znanego z Oceanu Indyjskiego do Polski drogą lądową wziąłem dla przykładu korzenie. W XVI w. jednak *gros* towaru korzennego, w tym pieprz, sprowadzaliśmy przez Gdańsk. Jeśli porównamy drogę morską Portugalczyków z drogą lądową turecką, to wypadnie nam stwierdzić, że korzenie indyjskie docierały do Polski przez Turcję szybciej lub w tym samym czasie. Podróż z Goa do Lizbony trwała pięć miesięcy<sup>74</sup>, a doliczyć trzeba do niej przeszło miesięczną żeglugę z Lizbony do Gdańska i przestoje w portach. A więc trwała ona przeszło pół roku. Wiadomo jest, że Poznań, a wydać się to może

<sup>68</sup> *Anglijskie putieszestwienniki w moskowskom gosudarstwie w XVI wiekz*, Leningrad 1937, s. 229: relacja A. Edwardsa z 8 sierpnia 1566. Por. także *The Suma Oriental of Tomè Pires* t. II, „Hakluyt Society”, London 1944, s. 340: *taurjs que he durmuz cincoenta dias damdure e camellos a tira* (1515). Także G. Berchet, op. cit., s. 292, nr 84: 1586 r.

<sup>69</sup> J. I. Kraszewski, op. cit., s. 9—12. E. Otwinowski podróżował od 12 lipca do 24 sierpnia 1557, podobnie poseł Miaskowski jechał od 5 czerwca do 16 lipca 1640.

<sup>70</sup> P. P. Panaitescu, *Călători*, s. 230. Relacja Chrzanowskiego z 1780 r.: „Za dobrym wiatrem okręta od Dunaju w Morze Czarne w dni trzy lub najdalej w Stambule stawają”.

<sup>71</sup> Poseł Miaskowski — od 1 do 16 lipca 1640.

<sup>72</sup> *The Suma Oriental* t. II, s. 338. Pires podaje, że z Ormuz do wysp Bahrein płynię się 4 dni. Ponieważ wyspy Bahrein leżą w połowie odległości Ormuz-Basra, przeto przyjmujemy 8 dni żeglugi dla całości.

<sup>73</sup> G. Berchet, op. cit., s. 273, nr 81.

<sup>74</sup> G. Luzzatto, *Storia economica dell'eta moderna e contemporanea*, Padova 1950, s. 160 (na podstawie E. Alberiego, serie I, t. V).

paradoksalne, sprowadzał korzenie ze Lwowa, mimo że Gdańsk leżał dwa razy bliżej<sup>75</sup>. Stąd wniosek, że może nazbyt przecenia się znaczenie drogi morskiej w XVI w. pomniejszając wartość dróg lądowych. Jeśli na trasie lądowej cenę towaru zwiększały niezliczone cła, straty pochodzące z rabunków oraz wyższe koszty transportu, to odpowiednikiem tego na morzu były straty z powodu zatonięcia<sup>76</sup>, uszkodzenia towaru lub napadów korsarzy.

Środki transportu, jakie stosowano w handlu polsko-tureckim, to przede wszystkim wozy. Na trasach anatolijskich używano zwierząt jucznych — wielbłądów, mułów i koni; aż do XVIII w. nie spotykało się tu prawie wcale wozów. Przyczyną tego była przede wszystkim górzyść terenu i drogi nieszersze nieraz od ścieżek. Wóz był dosyć nieporęcznym środkiem przewozu, dają nam na to świadectwo cytowane już opisy podróży. Najcięższym odcinkiem do przejechania wozami było dla kupców pasmo górskie Wschodniego Bałkanu w drodze z Aitos do Prowadii. Pokonywali oni tę przeszkodę w dwa dni „dużo się kół po tak ostrym i gęstym kamieniu nadszamotawiszy“. Z powodu panujących w Rumelii upałów, jeśli wierzyć Gnińskiemu, wozy i koła rozsychały się i rozsypywały. Nie posiadam opisu wozu przeznaczonego do podróży przez Bałkany<sup>77</sup>. We współczesnych źródłach polskich określa się wozy według liczby koni w zaprzęgu, albo też dzieląc wozy na większe — telegi i na mniejsze — kolasy. Poruszano się systemem karawanowym, a w języku polskim utarł się nawet termin na określenie wozu wchodzącego w skład karawany — karawan<sup>78</sup>. Kupieckie karawany nie były liczne, składały się z dwudziestu paru wozów<sup>79</sup>. Wzmianka z 1600 r. podająca, że „kupców inszych poddany[ch] Waszi Krolewskiej Mosczi, których jest do kilkudziesiąt wozów za Dunajem...“<sup>80</sup>, a która każe przypuszczać, że była ich tam większa liczba, wskazuje chyba na spotkanie się przynajmniej paru takich karawan. W tym wypadku kupcy zatrzymali się za Dunajem w obawie przed złymi wobec nich zamiarami hospodara. Opieram swe twierdzenie o liczebności karawan na doniesieniach o dokonanych rabunkach. Ofiarą padało przeciętnie 15—18 wozów od razu. Ta liczba wskazuje, że chodzi tu o całą karawanę, bowiem trudno uwierzyć, aby karawana licząca na przykład 50 wozów z towarzyszącą jej co najmniej stuosobową załogą pozwoliła zabrać sobie prawie połowę stanu posiadania bandzie opryszków. Wydaje się, że transporty kupców sułtańskich, handlujących na rzecz dworu, dorównywały liczebnie karawanom. Jako przykład podaję rejestr towarów wiezionych w lecie 1568 r. przez kupca Mehmeta Czelebi, który wioził 3000 funtów indygo, 45 beczek tkanin jedwabnych i innych wyrobów, 7 skrzyń złotogłowiu i korzeni, 66 worków pieprzu oraz 63 węzły różnych towarów<sup>81</sup>. Wszystkie te towary mogły mieścić się na około 10—15 wozach<sup>82</sup>.

<sup>75</sup> L. Koczy, op. cit., s. 48.

<sup>76</sup> G. Luzzatto, op. cit., s. 157; do 30% statków.

<sup>77</sup> P. P. Panaitescu, *Documente*, s. 118, nr 50, 1600 r.: „ze the wozy tak wielkie y nękie [niskie ?—AD] przez the gory [tj. Alpy Transylwańskie] z trudnością przejść mają”.

<sup>78</sup> *Źródła do poselstwa Jana Gnińskiego*, s. 22.

<sup>79</sup> KDT, s. 51, nr 37 (1534 r.); tamże, s. 180, nr 185 (1565 r.); tamże, s. 186, nr 190 (1567 r.) od 15 do 18 wozów. Por. także E. Hurmuzaki, op. cit. t. II, cz. 4, s. 302, nr 168 (1542 r.).

<sup>80</sup> P. P. Panaitescu, *Documente*, s. 119, nr 50.

<sup>81</sup> AGAD, Archiwum Koronne Dz. turecki, teczka 196, nr 376.

<sup>82</sup> 3000 funtów = 25 kantarów tureckich = 1290 kg. Ponieważ uciąg jednego

Towar przewożono najczęściej w beczkach celem lepszej konserwacji przedmiotów. W beczkach wożono tak różnorodne towary jak jedwab, kadzidło, dzbanki, brzytwy. Bardzo często występują wzmianki o dowozie do Polski soku cytrynowego w beczkach. Używano do przewozu także skrzyń i worków. Warto zwrócić uwagę na to, że słowa „torba“ i „juk“, przejęte przez język polski z tureckiego w oryginalnej wymowie oznaczały sakwy i toboły, w których wieziono na tej trasie towary<sup>83</sup>. Kupcy tureccy używali do opakowań także papieru. Nie znamy pojemności ówczesnych wozów. Jeśli podana jest czasami wielkość transportu jednego kupca, jak w wypadku Mehmeta Czelebi<sup>84</sup>, to wagi całego ładunku nie można określić i nie wiadomo, ile najmować musiał wozów, jakie były więc przybliżone koszty przewozu. Natomiast co do zwierząt jucznych jesteśmy lepiej poinformowani: wielbłąd zabierał tysiąc funtów towaru, muł sześćset, a inne zwierzęta (koń, osioł) do 300<sup>85</sup>.

Przewozem towarów na drodze ze Lwowa do Stambułu trudnili się wyspecjalizowani w tym przedsiębiorcy — furmani. Często przejeżdżali przez Lwów tranzytem do Stambułu furmani moskiewscy wiozący towary kupców sułtańskich. Cena transportu między obu miastami wynosiła w końcu XVI w. 6 talarów lub 7 złotych od centnara<sup>86</sup>. Przytoczona przez Bałabana z akt miejskich Lwowa cena przewozu 528 florenów w 1589 r., nie wiadomo czy zawiera w sobie wynagrodzenie za drogę powrotną, czy jest to taksa jednokierunkowa<sup>87</sup>.

Ostatni na koniec rodzaj transportu — na statkach, morzem, był możliwy tylko w pewnym okresie roku. Na Morzu Czarnym, jak i na Morzu Śródziemnym, sezon nawigacyjny zaczynał się na św. Jerzego — czyli 5 maja, a kończył się na św. Dymitra (23 października<sup>88</sup>). Używanymi typami statków były nawy<sup>89</sup> i galeony. Spośród tureckich typów występowała odmiana galeonu: maona<sup>90</sup> oraz najbardziej rozpowszechniony na wodach Lewantu statek — *karamürsel* albo karamuzal. Były to statki wąskie i długie, posiadały pokład i dwa maszty, a przy tym rozwijały

konia wynosi maksymalnie pięć kantarów, przeto musiał je wieźć na około 3—4 wozach (po 258 kg). Kantar turecki = 40 okka (po 1,2828 kg) = 120 funtów. Por. H. C. Honey, *A Turkish—English Dictionary*, Oxford 1957, s. 182. Ponieważ waga pozostałych ładunków jest niemożliwa do określenia, pozostaje tylko hipotetyczny szacunek liczby wozów.

<sup>83</sup> Torby tureckie sprowadzano do Polski jako osobny towar; występowały także „torby kobiercowe”, jako pokrowce na kobierce. Por. *Inwentarze mieszczańskie z lat 1528—1635 z ksiąg miejskich Poznania*, wyd. St. Nawrocki, J. Wisłocki, Poznań 1962, s. 257, nr 271 (1585 r.) i s. 204, nr 232 (1581 r.).

<sup>84</sup> Wł. Łoziński, op. cit., s. 271; ponadto kupcy tureccy wymienieni w dokumentach z Archiwum Koronnego (AGAD).

<sup>85</sup> G. Berchet, op. cit., s. 250, nr 48; R. Rybarski, op. cit. t. I, s. 13 przyjmuje ładunek konia na 5 centnarów, tj. 325 kg.

<sup>86</sup> Wł. Łoziński, op. cit., s. 270.

<sup>87</sup> M. Bałaban, *Zydzi lwowscy na przełomie XVI i XVII wieku*, Lwów 1906, s. 466.

<sup>88</sup> F. Braudel, op. cit. Także Th. de Gontaud Biron, *Ambassade en Turquie de Jean de Gontaud Biron*, Paris 1888, s. 117.

<sup>89</sup> G. Berchet, op. cit., s. 166, nr 25. W Stambule w 1572 r. *trouai nave che stava per andar al Danubio per formento*. Por. P. P. Panaitescu, *Călători*, s. 192: relacja Józefa Podoskiego, Gałac 6 listopada 1759: „chodziliśmy oglądać stojące na Dunaju statki, są zrobione na kształt szmagów, Turcy je gimie zowią. U rudla są bardzo szerokie i wysokie. Głębokie są łokci 25 z wierzchu dobrze sklepione, inne o jednym, inne o trzech masztach. Wożą żyto, pszeniczki z miast nad Dunajem leżących, jako to Gałacu, Brahyłowa i innych do Stambułu, Czarnym Morzem, a z Stambułu różne towary tureckie, osobliwie bakalią, to jest korzenie do tyczeń miast rozwożą”.

<sup>90</sup> C. Manfroni, *Storia della marina italiana* t. II, Roma 1897, s. 185.

dużą szybkość<sup>91</sup>. Na Archipelagu były przeważającym typem jednostki. Jeśli chodzi o komunikację morską, można o XVI w. powiedzieć, że pomiędzy Gałaczem, Stambułem i Aleksandrią była ona stała i regularna. Konstantynopol żyjący *di giorno in giorno* nie posiadał zapasów zbożowych na dłużej niż na dwa tygodnie. Toteż *le navi d'Alessandria cariche di riso, usato alimento dei Turchi, le quali scaricate a Costantinopoli, vanno subito nel mar Maggiore a caricare formenti per ritornarsene a soccorrere la città* krążyły ruchem wahałowym pomiędzy ujściami Dunaju a Egiptem<sup>92</sup>.

W dostępnych mi publikacjach zdołałem zebrać niewiele wiadomości o komorach celnych i składach rozmieszczonych w XVI w. na drodze handlowej wiodącej ze Lwowa do Turcji. Niewiele też można dowiedzieć się o wysokości ceł z dokumentów poświęconych sprawom celnym. Zazwyczaj zbywają one szczegółowe ich omówienie słowami „podług dawnego zwyczaju“. Traktaty zawierane z Portą Ottomańską bardzo rzadko wymieniają wysokość ceł, podając tylko nazwy opłat. Pomimo ubóstwa źródeł, treść ich pozwala na częściową rekonstrukcję myt i ceł. Obie drogi prowadzące ze Lwowa do Mołdawii miały przebieg wytknięty stacjami celnymi już od początków XV w. Mieszczanie lwowscy zostali uwolnieni w 1505 r. od wszelkich ceł na terenie Korony i zrównani pod tym względem z krakowianami<sup>93</sup>, jednakże w rzeczywistości walor tego przywileju był mniejszy i z biegiem lat malał coraz bardziej. Tylko w pierwszym trzydziestoleciu istnienia przywileju można mówić o jego efektywnym znaczeniu. Cytowany już uniwersał poborowy z 1578 r. orzekł, że w Kamieńcu i Śniatyniu od każdej importowanej kufy małmazji lub muszkateli przywożący ją oraz kupujący mieli płacić po cztery złote *nemine excepto*. Cło od win pobierano często w towarze. 20 grudnia 1521 na sejmie walsnym w Piotrkowie Zygmunt I uregulował cła na obu drogach łączących Lwów z Wołoszczyzną *volentes providere ne id fiat in preiudicium Leopoliensium*<sup>94</sup>. Na obu trasach, w miejscowościach, które w wymienienia dokument, lwowianie ceł ani myt nie płacili, lecz jedynie na podstawie dobrowolnej umowy ze szlachtą, dzierżącą te miejsca, uiszczali opłaty od wozów i zwierząt pociągowych na cele reperacji i konserwacji grobel i mostów.

W tabeli zamieszczonej na s. 247 podają zestawienie owych świadczeń według rozporządzenia z 20 grudnia 1521. Opłaty te były częścią ogólnych kosztów transportu dla kupców udających się ze Lwowa drogą turecką na Wschód.

W 1565 r. myto w Kołomyi od wozu kupieckiego wynosiło trzy grosze<sup>95</sup>. Od 1537 r. kupcy lwowscy byli uwolnieni przez króla od cła i myta w Kołomyi<sup>96</sup>. Jednakże, jeżeli kupcy lwowscy przez pierwszą połowę XVI w. cieszyli się wolnością celną w Koronie, to pozostali kupcy, w tym kupcy z państwa tureckiego, musieli uiszczać rozmaite opłaty. W Kamieńcu i Śniatyniu pobierano cło wwozowe od wina; kwit wzięty od poborcy zwalniał kupca od pozostałych ceł państwowych<sup>97</sup>. Uniwersały po-

<sup>91</sup> Tamże oraz M. K. Radziwiłła *Peregrynacja do Ziemi Świętej (1582—1584)*, wyd. J. Czubek, Kraków 1925, s. 82.

<sup>92</sup> E. Alberi, op. cit., ser. III, t. II, s. 300: relacja Maffeo Venier z 1586 r.

<sup>93</sup> AGiZ IX, s. 224, nr 162: Radom, 19 maja 1505.

<sup>94</sup> E. Hurmuzaki, op. cit., supl. II, t. I, s. 10, nr 2.

<sup>95</sup> M. Hruszewskij, op. cit., s. 48.

<sup>96</sup> D. Zubrzycki, *Kronika miasta Lwowa*, Lwów 1844, s. 156 n.

<sup>97</sup> *Volumina Legum* t. II, f. 1446, 1596 r.



borowe podają niezmiennie do 1611 r. wysokość cła śniatyńskiego i kamienieckiego od win greckich — 4 złote od kufy<sup>98</sup>. W 1580 r. ustanowiono we Lwowie, na naprawy murów miejskich, opłatę w wysokości 15 groszy od beczki małmazji i muszkateli, a także od beczki cytryn i soku cytrynowego<sup>99</sup>. Ponadto kupcy wywożący towary polskie za granicę oprócz cła lub myta granicznego płacili po 4 grosze<sup>100</sup>, a kupcy obcy, lub ich

Tabela 1

Miejscowość	Przedmiot opłaty celnej	Opłata celna	Kara za minięcie opłaty	Kierunek
Żuków	wóz	1/2 gr	1 wiardunek	Kamieniec
Żuków	wół	1/2 gr		Kamieniec
Żuków	wóz z wyzina i karpiami	7 1/2 gr	1 wiardunek	Kamieniec
Tłumacz	wóz	1/2 gr	12 gr	Kołomyja
Tłumacz	wół	1 ternar	12 gr	Kołomyja
Tłumacz	koń	1 ternar	12 gr	Kołomyja
Tyśmienica	wóz	1/2 gr	1 wiardunek	Kołomyja
Tyśmienica	wół	1/2 gr	1 wiardunek	Kołomyja
Tyśmienica	koń	1/2 gr	1 wiardunek	Kołomyja
Tyśmienica	wół wolno idący	1 ternar	1 wiardunek	Kołomyja
Tyśmienica	koń wolno idący	1 ternar	1 wiardunek	Kołomyja
Grodzisko	wóz	6 denarów	1 wiardunek	Kołomyja
Grodzisko	wół	6 denarów	1 wiardunek	Kołomyja
Grodzisko	koń	6 denarów	1 wiardunek	Kołomyja
Ważyczyn	koń	1 ternar		
Ważyczyn	wół	1 ternar		
Ważyczyn	wóz	1/2 gr		
Buczacz	wóz	1/2 gr		
Buczacz	wół	1 ternar		
Buczacz	koń	1 ternar		
Gołogóry	wóz	1/2 gr		Kamieniec
Gołogóry	wół	1 ternar		Kamieniec
Gołogóry	koń	1 ternar		Kamieniec
Pomieniata	wóz	4 obole		Kamieniec?
Pomieniata	wół	1 obol		Kamieniec
Złotniki	wóz	1/2 gr		Kamieniec
Złotniki	wół	1 ternar		Kamieniec
Kuropatniki	wóz	4 obole	1 wiardunek	Kamieniec
Kuropatniki	wół	1 obol	1 wiardunek	Kamieniec
Dunajów	wóz ładowny	1/2 gr		Kamieniec?
Dunajów	wół	3 denary		Kamieniec
Dunajów	wóz pusty	2 denary		Kamieniec

faktorzy handlujący w Koronie i W. Ks. Litewskim płacili od osoby po 10 złotych<sup>101</sup>. W 1598 r. ustanowiono cło od gotówki wywożonej za granicę „do Wołoch, Multan i Turek“ przez kupców jakiegokolwiek narodowości. Pobierano to cło w Kamieńcu i Śniatyniu w stosunku 6 groszy od

<sup>98</sup> Tamże t. III, f. 227 w 1613 r.

<sup>99</sup> D. Zubrzycki, op. cit., s. 205.

<sup>100</sup> *Volumina Legum* t. II, f. 1251, 1588 r.

<sup>101</sup> Tamże, f. 1383, 1591 r.

10 zł. Miało ono być przez 10 lat obracane na budowę zamku śniatyńskiego<sup>102</sup>. Od obowiązku opłacania tego cła musieli być jednak wyłączeni kupcy tureccy z tego względu, że w tym samym roku sułtan Mehmet III wydał rozporządzenie zwalniające kupców polskich na terenie Turcji z płacenia cła od przywożonej gotówki (*kuruş gümrüğü*).

Z systemem celnym wiąże się ściśle przymus drożny i prawo składu. Kupców tureckich obowiązywać powinny na terenie Polski dwa sklady w miastach, do których docierali, a mianowicie we Lwowie 14 dni i w Czerniowcach 8 dni<sup>103</sup>. Lublin w XVI w. nie był miastem składowym. W sprawie tego obowiązku zachował się ciekawy dokument z maja lub czerwca 1513 r. Jest to list króla do starosty kamienieckiego Stanisława Lanckorońskiego, w którym zawiadamia on starostę, aby kupcy tureccy sprzedawali swe towary we Lwowie *in depositorio existentes* i aby nie przejeżdżali dalej poza miasto<sup>104</sup>. Na decyzję królewską wpłynęły skargi Lwowian z ubiegłego roku na Mikołaja Lanckorońskiego, poborcę cła w ziemi lwowskiej. Od paru lat, dla własnych korzyści, przepuszczał on obcych kupców poza Lwów<sup>105</sup>. Jest to jedyny znany mi dokument, który nakazuje kupcom tureckim w Polsce podlegać prawu składowemu. Nie wiadomo jednak, czy zarządzenie to wprowadzono w życie.

Jeśli prawo składowe obowiązywało nawet Turków, to najczęściej nie wykonywano go w stosunku do nich. Wskazuje na to zawartość ich wozów kupieckich, na których wieźli towary wschodnie po wewnętrznych drogach Korony. Ponadto w 1571 r. dzierżawca cła ruskich, Korniakt, otrzymał od króla polecenie, aby przepuszczał bez cła towary Żydów tureckich. Ta tolerancja w stosunku do Turków opierała się prawdopodobnie na odpowiednich ulgach stosowanych wobec Polaków w Turcji, chociaż nic o tym nie wiemy. Na podstawie przejranych materiałów źródłowych wydaje się jednak, że stanowisko strony polskiej było bardziej ustępliwe. Bezwzględnie natomiast i tylko z nielicznymi wyjątkami wykonywany był skład lwowski w stosunku do Wołochów<sup>106</sup>. Lwów w sporach z hospodarem wysuwał zawsze argument, że jego skład jest starszy chronologicznie od mołdawskich i stał na stanowisku nierównorzędności partnerów<sup>107</sup>.

Przechodząc do omówienia cła na terenie księstwa Mołdawskiego przyjmuję za punkt wyjścia dokument Stefana IV z 1522 r., poręczający kupcom lwowskim wszystkie dotychczasowe ich prawa i wolności handlowe listem glejtowym tej samej treści co podobny akt Stefana Wielkiego z 25 stycznia 1463<sup>108</sup>. Otóż Stefan Wielki pod tą ostatnią datą porę-

<sup>102</sup> Tamże, f. 1473.

<sup>103</sup> S. Lewicki, op. cit., s. 3.

<sup>104</sup> E. Hurmuzaki, op. cit. t. II, s. 82, nr 88: *Turci autem negotiatores, si modo exploratores non sint, versus Leopolim permittenti sunt, illic enim, tanquam in depositorio existentes, res suas vendent et inde ad sua redibunt.*

<sup>105</sup> D. Zubrzycki, op. cit., s. 138—139.

<sup>106</sup> E. Hurmuzaki, op. cit., supl. II, t. I, s. 48, nr 16: Kraków, 20 lutego 1532. Rozejm z Piotrem IV Rareszem i wzajemne uwolnienie od składów.

<sup>107</sup> Tamże t. II, cz. 3, s. 65, nr 71: Instrukcja z 1512 r. dla posła Krupskiego udającego się do hospodara Jana Bohdana: *Quod si forte diceret: se propterea negare transitum mercatoribus nostris in Turciam per Soczawa et per terras suas, quia sui mercatoribus non permitterentur ultra Leopolim ire versus Lithuaniam cum mercibus eorum, tunc dicendum: quod Leopolis est locus depositorii privilegiatus ab antiquo, ad quem ex toto regno mercatores confluunt, ut cum hospitibus negotientur [...], per Soczawiam autem in Turciam libere itum est semper tute et libere.* Tamże, s. 260, nr 203, 1517 r.

<sup>108</sup> AGiZ VII, s. 246, nr 11: Suczawa, listopad 1522.

czył swój poprzedni dokument z 1460 r., w którym poręczał z kolei przywileje swego poprzednika, hospodara Piotra Arona<sup>109</sup>. Były to potwierdzenia nie wprowadzające zmian do treści przywilejów. Piotr Aron natomiast w 1456 r. uznawał za ważny nadal przywilej Aleksandra Dobrego z 1408 r.<sup>110</sup> Oznacza to, że w pierwszej ćwierci XVI w. obowiązywały kupców polskich na terenie wołoskim te same przepisy co i w XV w. Do danych Charewiczowej należy wprowadzić korektę odnośnie do tych komór celnych, które stały się nieaktualne wobec przesunięcia się w nowe miejsca niektórych dróg handlowych<sup>111</sup>. Podobnie musiała się zmienić realna wartość pobieranego cła w związku z wahaniami się wartości kruszcu, szczególnie w drugiej połowie XVI w., kiedy napływał on w większych ilościach do południowo-wschodniej Europy i do Turcji. Jednakże wysokość procentowa pobieranego od wartości towaru cła, mogła być właśnie ową wartością niezmienną, potwierdzaną przez gospodarów. Możliwość taką opieram na przykładzie tureckiego miasta Bursy, gdzie procentowa wysokość cła nie uległa zmianie na przestrzeni lat 1454/1481—1577<sup>112</sup>.

Aktualnymi stacjami celnymi dla XVI w., spośród wymienionych w dokumencie Aleksandra Dobrego, były komory w Serecie, Czerniowcach, Suczawie oraz w Dorohoi, Jassach i Berładzie. Tehinia (Bender) została odstąpiona w 1538 r. Turcji. Przedmioty, które w cytowanym akcie podlegały opłatom celnym, obejmują prawie wyłącznie towary mołdawskie. Tylko w Suczawie w 1408 r. od towaru tatarskiego (tj. tureckiego) pobierano opłatę 2 grosze od grzywny, czyli 5,5%<sup>113</sup>. Częste zmiany na tronie hospodarskim i wynikające stąd zamieszki sprzyjały nadużyciom celnym, dlatego też wysokość opłat nieustannie się wahała wywołując potrzebę nowych potwierdzeń.

Jeśli mój wywód o ważności dla XVI w. najważniejszych taryf celnych z XV w. jest słuszny, to bezpośrednią ciągłość tychże daje się prześledzić do połowy XVI stulecia. W traktacie zawartym w 1539 r. z wojewodą Stefanem VII Lepuetem jest mowa, że *non alia quam prisca vectigalia nostri mercatores dare necesse habeant*<sup>114</sup>. A więc jeśli użyte zostało określenie „starodawne cła“, wobec doraźnych ich podwyższeń, to wystawca polski i mołdawski tego aktu mógł mieć na myśli tylko dawne rozporządzenia potwierdzone między innymi w 1522 r.

O szesnastowiecznych cłach tureckich jesteśmy lepiej poinformowani, ponieważ znamy ich wysokość w niektórych miastach. Traktaty sułtanów zawierane z królami polskimi aż po koniec XVII w. wymieniają tylko trzy stacje celne: Adrianopol, Stambuł i Bursę, jako obowiązujące dla kupców z Polski<sup>115</sup>. Były to główne emporia handlowe w tej części Imperium Osmańskiego, podobnie jak na terytorium polskim kupcy tureccy płacić musieli cła przede wszystkim w Kamieńcu, Lwowie i Lublinie. Mniejsze ośrodki nie są wymieniane w traktatach; płacenie ceł regulo-

<sup>109</sup> Tamże, s. 242, nr 9: Jassy, 25 stycznia 1463; s. 237, nr 8: Suczawa, 3 lipca 1460.

<sup>110</sup> Tamże, s. 228, nr 7: Suczawa, 29 czerwca 1456.

<sup>111</sup> L. Charewiczowa, *Handel Lwowa z Mołdawią i Multanami*, s. 37—67.

<sup>112</sup> N. Beldiceanu, *Les actes des premiers sultans*, Paris 1960, s. 104, nr 30 oraz AGAD, *Libri Legationum* ks. 21, f. 206.

<sup>113</sup> 1 grzywna = 36 groszy = 216 asprów lub bani w XV wieku. Por. C. I. Baicoianu, *Geschichte der Rumänischen Zollpolitik seit dem 14. Jahrhundert bis 1874*, Stuttgart 1896, s. 18.

<sup>114</sup> E. Hurmuzaki, op. cit., supl. II, t. I, s. 118, nr 63 (20 lutego 1539).

<sup>115</sup> J. Grzegorzewski, *Dwa fermany z wieku XVIII*, Kraków 1917, s. 15. Traktat w Żurawnie z 1677 r., art. 36.

wane było bądź przez zwyczaj, bądź przez osobne rozporządzenia<sup>116</sup>. Wiadomo, że obowiązywało płacenie myta przewozowego w Obliczycy (Isakköy) nad Dunajem; o cło w Benderze mówiłem na początku artykułu. Cło sylistryjskie i białogrodzkie poświadczone jest w traktacie sultana Sulejmana z Zygmuntem Augustem z 1553 r.<sup>117</sup> W Białogrodzie było to *liman resmi* — cło portowe. Wzmianka o Sylistrii wskazuje, że kupcy polscy skracali sobie drogę na odcinku Gałac—Prowadia jadąc z Mołdawii do Rumelii przez Braile i Sylistrię. Tą drogą mogło być wiezione wino sylistryjskie importowane wtedy do Polski, jeżeli nie spławiano go Dunajem do Gałacz. Dla opłat stambulskich i burskich z XVI w. posiadamy dane porównawcze z poprzedniego stulecia. Wysokość tych ceł jest procentowo identyczna w obu epokach. Wenecjanin Domenico Trevisano podaje, że w 1554 r. cło od wszelkich towarów przywożonych do Stambułu wynosiło 5%<sup>118</sup>. Po 1476 r. cło na tej komorze wynosiło tyle samo<sup>119</sup>. W § 2 beratu Mehmeta II jest mowa, że opłata ta będzie pobierana od towarów przywożonych z Wenecji, Genui oraz z innych stron, w tym z Wołoszczyzny. Wyliczone tam przedmioty podlegające opłacie, m. in. łopaty i siekiery żelazne, mogły być dla Wołoszczyzny towarem tranzytowym, który szedł z Polski do Turcji. Że eksport wyrobów żelaznych w XV w. do Turcji istniał, dowiodła tego już Cherewiczowa. W naszym okresie stanowiły one jedną z ważniejszych pozycji w wywozie polskim do Turcji.

Czyniąc dalej przegląd ceł tureckich nie mogę określić dokładnie cła adrianopolskiego, ale sądząc z przeciętnej nie było ono niższe od 3%, a wyższe nad 5%. W Bursie w XV w. pobierano cło według „starego zwyczaju“ w wysokości 3 asprów od 100 od przywiezionego towaru. Temu samemu cłu podlegał towar wywożony, zakupiony na miejscu<sup>120</sup>. W XVI w. cło to nie uległo zmianie, jak to wynika z traktatu Murada III ze Stefanem Batorym z 1577 r.<sup>121</sup> Zaznaczenie w XV w., że opłaty w Bursie pobierane są według starego zwyczaju oznacza, że przynajmniej pod koniec XIV w. jego wysokość była już ustalona. Mamy tu dowód dużej stałości ceł w Turcji. Oprócz wymienionych dotąd opłat inne jeszcze świadczenia obciążały od czasu do czasu kupców polskich. Były to opłaty od wywozu (*reftiye*), tak zwane rzeźnicze (*kasab akczasy*) oraz cło od przywożonej gotówki (*kurusz gümrüğü*)<sup>122</sup>. Inne jeszcze opłaty — takie jak cło wwozowe (*amediyeye*) albo tranzytowe (*müruriye*) i wiele pozostałych opłat, chociaż obowiązywały w Turcji, nie są wymieniane w dokumentach polsko-tureckich, a stąd nie wiadomo czy je egzekwowano od naszych kupców. Natomiast *reftiye*, *kasab akczasy* i *kurusz gümrüğü* były na nich co jakiś czas wymuszane, bowiem dosyć często powracała w dokumentach międzypaństwowych sprawa ich uregulowania.

Komory celne i miejsca składowe funkcjonować mogły jedynie w wy-

<sup>116</sup> KDT, s. 234, nr 243: Stambuł, sierpień 1598: wzmianka o osobnym rozporządzeniu celnym w traktacie Mehmeta III z Zygmuntem III.

<sup>117</sup> Tamże, s. 138, nr 138; Stambuł, 1 sierpnia 1553.

<sup>118</sup> E. Alberi, op. cit., serie III, t. I, s. 122: *il dazio delle robe che sono condotte dai paesi de franchi a ragione di cinque per cento, da tutti ugualmente.*

<sup>119</sup> N. Beldiceanu, op. cit., s. 112—113, nr 36: berat Mehmeta II (po r. 1476).

<sup>120</sup> Tamże, s. 104—105, nr 30. Dokument ten datowany jest przez wydawcę na lata 1454—1463 albo 1479—1481.

<sup>121</sup> AGAD, Libri Legationum ks. 21, f. 212: Malbork, 5 listopada 1577. *In civitate Prussa, legitima tricesima persoluta, inusitata subditi nostri ne graventur.*

<sup>122</sup> KDT, s. 232, nr 241: Stambuł 4 sierpnia 1598. Traktat Mehmeta III z Zygmuntem III.

padku istnienia przymusu drożnego. Przymus taki opierał się na podobnych zasadach w Polsce, na tranzytowym terenie wołoskim i w Turcji, a wiązało się z nim wszędzie zjawisko przemytu. Na granicy podolsko-wołoskiej przemyt był endemiczny. Kupcy mołdawscy i tureccy obchodzili skład i myto lwowskie jadąc do Moskwy lub na Litwę prosto z Kamieńca, jak na przykład pewien Prochno, poddany mołdawski, przyłapany w 1513 r., który *multum sericum, etiam fraudato teloneo, in Lithuaniam traduxit, ... quod etiam sepius id facere antea consueverit*<sup>123</sup>. Czasami, a być może i częściej, próbowali przemytu na większą skalę uprzywilejowani kupcy sułtańscy dufni w swe stosunki i zwolnieni od ceł od towarów zakupionych na potrzeby padyszacha. Tak więc w 1532 r. w czasie wrogich stosunków panujących między Koroną a Mołdawią z powodu Pokucia, kupiec Porty, Andrzej Chalkokandytes, przemycał zakazany towar z Polski Piotrowi IV Rareszowi<sup>124</sup>. Ten sam kupiec zatrzymany został w 1539 r. pod zarzutem, że wiózł obok sułtańskich jeszcze czyjeś towary. Sprawa oparła się o sułtana, który zagroził odebraniem Chalkokandytesowi koncesji w razie ponowienia się skarg<sup>125</sup>.

Bardzo ciekawą przyczynę uprawiania przemytu przez kupców tureckich na ziemiach W. Ks. Litewskiego podaje instrukcja dla posła Piotra Zborowskiego udającego się do Stambułu w 1568 r. Oto kupcy ci dlatego jeżdżą bocznymi drogami i uchylają się od ceł, że wywożą do Turcji zakupionych niewolników, czyli „towar“ zakazany przez obowiązujące w Koronie i na Litwie ustawy<sup>126</sup>. Aby zapobiec przemytowi, od czasu do czasu odbywały się sejmy graniczne komisarzy polskich i mołdawskich ustanawiające przepisy i kary na przestępców. Grożono w uchwalanych tam artykułach często szubienicą, z czego widać, że stosowano te przepisy raczej względem przekupniów lub domokrażców niż w stosunku do kupców<sup>127</sup>. Zatrzymanemu na jawnym omijaniu właściwej drogi kupcowi w najgorszym razie, jeśli nie zdołał przekupić urzędników, konfiskowano towar. Tureccy kupcy, szczególnie wysyłani osobiście przez sułtanów, a przyłapani na uprawianiu przemytu unikali odpowiedzialności sądowej łatwiej niż inni kupcy. Po prostu dwór polski, o który te sprawy się opierały, znał drażliwość Wysokiej Porty na punkcie dóbr materialnych i wolał uniknąć zadrażnień, które mogłyby mieć następstwa polityczne, w myśl szesnastowiecznej zasady, że „Turka na się oburzyć a pożytek stracić, szalona by to rada!”<sup>128</sup>.

Na całej trasie Lwów—Persja największe stosunkowo bezpieczeństwo podróży istniało w Rumelii i Anatolii. Całkiem odmiennie przedstawiała się sytuacja na drogach perskich, gdzie bandy Kurdów z oddziałów szacha, z powodu zalegającego ustawicznie zółdu, napadały przejeżdżają-

<sup>123</sup> E. Hurmuzaki, op. cit. t. II, cz. 3, s. 74, nr 77: Zygmunt I do hospodara Bohdana, 26 lutego 1513; tamże, s. 75, nr 78: król do starosty kamienieckiego w tej sprawie, 26 lutego 1513.

<sup>124</sup> Tamże, supl. II, t. I, s. 47, nr 15: Kraków, 20 lutego 1532.

<sup>125</sup> KDT, s. 63, nr 51.

<sup>126</sup> J. Pajewski, *Legacja Piotra Zborowskiego do Turcji w 1568 r.*, „Rocznik Orientalistyczny” t. XII, Lwów 1936, s. 17; A. Dziubiński, *Handel niewolnikami polskimi i ruskimi w Turcji w XVI wieku i jego organizacja*, „Zeszyty Historyczne UW” t. III, 1963, s. 46.

<sup>127</sup> E. Hurmuzaki, op. cit., supl. II, t. I, s. 133, nr 69. Na przykład w Zgnilej Dąbrowie 1 czerwca 1540.

<sup>128</sup> *Dzienniki sejmów walnych koronnych za panowania Zygmunta Augusta 1555 i 1558 roku złożonych*, Kraków 1869, s. 137.

cych kupców<sup>129</sup>. Nawet w dużym mieście, jakim był Tebriz, rabunki nocne zajezdnych domów kupieckich nie były zjawiskiem odosobnionym<sup>130</sup>. Przyczyną upadku bezpieczeństwa na drogach perskich, szczególnie na tureckim pograniczu były wojny persko-tureckie. Toczyły się one w latach 1524—1555 i 1576—1590 wypełniając panowanie paru szachów od Tahmaspa I do Abbasa I.

Na tureckim odcinku drogi Lwów—Persja panowało stosunkowo największe bezpieczeństwo, szczególnie w okolicach Sztambułu i w samym mieście: *ove si teme un poco più che le ingiustizie vadano alle orecchie del Gran-Signore*<sup>131</sup>.

W listach sułtańskich do królów polskich, poza jednym wyjątkiem, nie ma wzmianek o rabunkach dokonywanych na kupcach na terenie tureckim<sup>132</sup>. Kancelaria Porty, wysyłając te listy, obok wymienienia szkód ponoszonych przez kupców tureckich na terenie Polski, streszczała zawsze list królewski, na który odpowiadała. W streszczeniach tych brak wzmianek o napadach na kupców polskich w Turcji, czego nie omieszkaby strona polska poruszyć.

Inaczej przedstawiało się zagadnienie bezpieczeństwa kupców na tranzytowym terenie mołdawskim. Napadali tutaj na kupców Tatarzy białogrodzcy z Budżaku, którzy będąc oficjalnie zależni od Porty, w rzeczywistości cieszyli się taką swobodą jak Kozacy w Polsce<sup>133</sup>. Całe pogranicze polsko-mołdawskie było zresztą dosyć niespokojne i często sprawy sporne załatwiano tam „prawem i lewem“. Województwa ruskie Korony były w owym czasie miejscem schronienia dla wszelkiego rodzaju amatorów łatwego zarobku. Właśnie tam uzurpatorzy tronu gospodarskiego werbowali swe drużyny. Poza tym nie wszyscy przedstawiciele władzy królewskiej na kresach byli sumiennymi jej wykonawcami, jak starosta kamieniecki Jan Lanckoroński<sup>134</sup>. Jakże często dziać się musiało na wzór zdarzenia z 1541 r., kiedy paru złoczyńców po obrabowaniu w Suczawie kamienicy bogatego kupca, uciekając do Polski, zostało schwytanych w Tyśmienicy przez urzędnika starosty żydaczowskiego, który wprawdzie odebrał im łup, lecz puścił ich wolno dając im „koję na strawę“!<sup>135</sup>

Nie te jednak zjawiska, choć charakterystyczne, były istotnym utrudnieniem dla handlu i nie one były przedmiotem bardzo ożywionej korespondencji królów polskich z hospodarami. Tym, co rzeczywiście od czasu do czasu zakłócało ruch towarowy na trasie polsko-tureckiej, było szczególne dążenie Mołdawii do przejęcia pośrednictwa w tym handlu. Książęta Mołdawii — kraju, który miał „niemałe dogodności handlowe z położenia swego między dwiema wielkimi rzekami i morzem, tudzież że jest na drodze z Polski do Turcji“<sup>136</sup> — starali się wszelkimi sposobami odstraszyć kupców polskich od przekraczania granic tureckich<sup>137</sup>.

<sup>129</sup> G. Berchet, op. cit., s. 292, nr 84 (1586 r.): *Il regno di Persia è pieno di ribelli*; tamże, s. 172, nr 26 (1572 r.).

<sup>130</sup> Tamże, s. 171, nr 26.

<sup>131</sup> E. Alberi, op. cit., serie III, t. I, s. 460, 1579 r.

<sup>132</sup> KDT, s. 120, nr 121. W 1550 r. w okręgu sądowym akkermańskim.

<sup>133</sup> E. Hurmuzaki, op. cit. t. II, cz. 3, s. 503, nr 354, 1525 r.

<sup>134</sup> Al. Jabłonowski, *Sprawy wołoskie za Jagiellonów. Akta i listy*, Warszawa 1878, s. 98, 1511 r.

<sup>135</sup> AGAD, Libri Legationum ks. 11, f. 184v. Por. tamże, f. 60v o staroście kamienieckim Jerzym Jazłowieckim z Buczacza.

<sup>136</sup> E. Rykaczewski, *Relacje*, s. 209, 1568 r.

<sup>137</sup> E. Hurmuzaki, op. cit. t. II, cz. 2, s. 488, nr 389, 1501 r.

Na zmianę więc stosowano represje przetrzymując towary<sup>138</sup> wiezione ze Stambułu, a nawet konfiskowano je lub niszczone<sup>139</sup>. Kiedy na ręce hospodara nadchodziły protesty kancelarii królewskiej, lub starostów pogranicznych, ujmujących się za kupcami, władze wołoskie wskazywały, że przecież naśladują tylko prawa polskie, dlaczego bowiem Lwów ma być miejscem składowym dla kupców mołdawskich, a mołdawska Suczawa nie ma być takim miejscem dla kupców polskich?<sup>140</sup> Przez pierwsze kilkadziesiąt lat XVI w. trwały usiłowania Mołdawian przejęcia pośrednictwa handlowego. Kończyły się one zawsze niepowodzeniem dlatego, że rząd polski w wypadku uniemożliwienia przejazdu kupcom lwowskim lub kamienieckim do Turcji zamykał granicę nie wypuszczając kupców polskich do Mołdawii<sup>141</sup> i nie wpuszczając w granice Korony wołoskich.

Na wszystkich innych granicach polskich w XVI w., w wypadku wojny handlowej, jak na przykład z Wrocławiem w początkach tego stulecia, nie puszczano jedynie kupców krajowych za granicę. Natomiast śląscy kupcy mogli do Korony przybywać, ponieważ w ten sposób punkt ciężkości handlu przenosił się do ziem polskich, a obroty śląskie na miejscu zmniejszały się.

W stosunku do Mołdawii wypróbowano inną metodę, tj. całkowitego wstrzymania handlu, między innymi dlatego, że Mołdawia była uzależniona od Polski przy imporcie pewnych artykułów. Co roku hospodar wołoski obowiązany był złożyć sułtanowi w trybucie pewną ilość kosztownych futer pochodzenia litewskiego lub moskiewskiego, które mógł nabyć jedynie w Polsce<sup>142</sup>. Niemożność wywiązania się z terminowego dostarczenia tych futer Porcie zadrażniała stosunki między rządem tureckim a hospodarem. Było to tym niebezpieczniejsze dla Mołdawii, że księstwo to, będąc wciąż niepewnym wasalem Turcji z powodu swych dążeń emancypacyjnych, pozostawało pod baczną obserwacją Turków, którzy nie wahali się pod byle pozorem interweniować w jego sprawy wewnętrzne.

W czasie zadrażnień stosunków handlowych na Wołoszczyźnie cierpiał na tym i handel turecki, nie tylko polski. Toteż ostateczną groźbą ze strony polskiej w toczących się wojnach handlowych z Mołdawią było udanie się o pomoc do sułtana. Tak na przykład stało się, kiedy stary wróg Polski, książę Piotr IV Raresz, przedłużał z powodu nie załatwionej sprawy Pokucia stan wojenny z Polską aż po rok 1538, utrudniając stosunki handlowe. Został on zrzucony z tronu przez sułtana Sulejmana, do którego zwróciła się strona polska. Na tronie wołoskim osadzony został Stefan V Lacusta, który jednakże zapłacił za to sporą cenę w postaci odstąpienia Turkom najbardziej dochodowej w Mołdawii stacji celnej — Tehini<sup>143</sup>.

W sumie walka Mołdawii o pośrednictwo handlowe przynosiła jej szkodę w znaczeniu tak gospodarczym, jak i politycznym, ponieważ je-

<sup>138</sup> Tamże t. II, cz. 3, s. 186, nr 162, 1514 r.

<sup>139</sup> Tamże t. II, cz. 3, s. 732, nr 462, 1527 r. Ta polityka handlowa książąt mołdawskich zaczęła się już w XV w. kiedy hospodar Jan Stefan nie mogąc zabronić kupcom polskim i tureckim przejazdu przez terytorium Mołdawii podwyższał nadmiernie cła. *Akta Aleksandra*, s. 430, nr 261 z 1504 r., w instrukcji posła Golańskiego udającego się do Mołdawii i Turcji.

<sup>140</sup> Tamże, s. 65, nr 71, 1512 r.

<sup>141</sup> Tamże t. II, cz. 4, s. 385, nr 230, 1546 r.

<sup>142</sup> Tamże t. II, cz. 3, s. 708, nr 458, 1523 r.

<sup>143</sup> I. Nistor, op. cit., s. 59—60.

dynie skarb książęcy korzystał z doraźnych konfiskat towaru kupieckiego. Zresztą wydarcie pośrednictwa handlu przez małe księstwo wołoskie takim państwom jak Polska i Turcja było rzeczą nierealną, a wzmagalo tylko zainteresowanie obu partnerów niespokojnym księstwem, co znalazło w końcu rozwiązanie w wydarzeniach bałkańskich na przełomie XVI/XVII w.

W Polsce spotykały kupców tureckich od czasu do czasu rabunki lub areszty towarów. Zdarzało się, że nie zawodowi zbóje, lecz najęci woźnicy, albo tłumacze, nie mogący się oprzeć chęci zdobycia bogatego wschodniego towaru zabijali tych kupców<sup>144</sup>. Za ostatnich Jagiellonów zbytniego bezpieczeństwa publicznego nie było, na co skarżyły się sejmy<sup>145</sup> i sam król Zygmunt Stary, iż z powodu zbójców i złodziei *publica itinera passim infesta fuerunt*<sup>146</sup>.

Na zakończenie należy jeszcze wspomnieć o paru interesujących projektach z drugiej połowy XVI w. dotyczących nowych dróg handlowych mogących łączyć Polskę ze Wschodem. Pierwszy z nich i najmożliwszy do urzeczywistnienia wysunął około 1564 r. nuncjusz papieski przy dworze polskim, Wenecjanin Commendoni. Podał on królowi myśl spławiania Dniestrem podolskiego zboża do Morza Czarnego i wywóz jego dalej przez cieśniny tureckie do Wenecji. Projekt kardynała posiadał poważne uzasadnienie w ówczesnej sytuacji aprowizacyjnej Republiki św. Marka, która odczuwała trudności w zaopatrzeniu zbożowym i w dużej mierze musiała polegać na dowozie tureckich nadwyżek rolnych. W każdej chwili jednak mogły wyniknąć powikłania polityczne między blokiem państw chrześcijańskich a Turcją i sułtan mógł wstrzymać dostawy. Stało się tak w 1563 r. i w następnym 1564, kiedy toczyły się działania wojenne hiszpańsko-tureckie u wybrzeży Tunisu i na Malcie<sup>147</sup>. Także po 1570 r., po zagarnięciu przez Turków Cypru, istniał zakaz eksportu zboża do Wenecji, gdzie Signoria zastanawiała się nad koniecznością osuszenia bagien we Włoszech celem dania ich pod uprawę.

Tak więc już od 1563 r. sprawa rozwiązania kwestii zbożowej była aktualna i Commendoni, jeśli był nawet autorem projektu dotyczącego zastosowania drogi wodnej Dniestru, to działał na pewno w porozumieniu z rządem weneckim. Waga tego projektu i możliwości jego realizacji nie byłyby w pełni uwypuklone, gdyby uszły naszej uwadze interesy samej Turcji. Państwo to sprzedawało nadmiar zboża w latach urodzajnych do Włoch, jeżeli aktualna polityka temu sprzyjała. Handel ten był bardzo dochodowy dla skarbu sułtańskiego, który posiadając *quasi* monopol w trudnych dla kontrahenta latach mógł śrubować ceny. W drugiej jednak połowie XVI stulecia pogarsza się sytuacja zbożowa, następuje szereg lat nieurodzajów w zachodnim basenie Morza Śródziemnego, i w Turcji, która mimo posiadania dużego zaplecza rolniczego na Bałkanach nie mogła dostatecznie zapewnić pożywienia przede wszystkim kilkuset tysięcy Stambułowi. Na przykład w 1566 r. panował w tym mieście głód<sup>148</sup>, a w dwa lata potem drożyzna na jęczmień<sup>149</sup>; w latach 1573

<sup>144</sup> AGAD, Libri Legationum ks. 11, f. 94v, 1543 r. oraz w KDT, s. 116, 1550 r.

<sup>145</sup> *Dzienniki sejmów walnych koronnych*, s. 50: „wielkie morderstwa się dzieją po wszystkiej Polsce”.

<sup>146</sup> E. Hurmuzaki, *supl.* II, t. 1, s. 85, nr 39, 1535 r.

<sup>147</sup> E. Alberi, *op. cit.*, serie III, t. II, s. 21: relacja D. Barbarigo z 1564 r.

<sup>148</sup> *Pamiętniki Janczara czyli Kronika turecka Konstantego z Ostrowicy napisana między 1496 a 1501 rokiem*, wyd. J. Łoś, Kraków 1912, *Addamenta* z XVI wieku, s. 197.

<sup>149</sup> J. Pajewski, *op. cit.*, s. 32.



i 1574 znów głód nawiedził Turcję<sup>150</sup>. Od września zaś do stycznia 1575 r. brak było zboża i dawał się odczuć niedobór innych środków żywnościowych w Stambule<sup>151</sup>. Projekt Commendoniego rozwiązywałby wiele rzeczy jednocześnie. Zboże polskie w okresie dobrych stosunków Wenecji z Turcją uniezależniłoby ją od zawsze niepewnych dostaw tureckich, Stambuł miałby zawsze zapewnioną rezerwę zbożową, ponadto Turcy korzystałoby na cłach tranzytowych. Dla Polski w wypadku realizacji projektu oznaczałoby to poważne zwiększenie się globalnego eksportu zboża za granicę, a jednocześnie wzmacniałoby nowym masowym towarem naszą wymianę ze Wschodem.

Zygmunt August, który z chwilą zapoznania się z pomysłem zaczął go gorąco popierać, idąc za radą kardynała począł sondować na ten temat Portę, początkowo nie uzyskując przyzwolenia z powodu ogólnego wstrzymania dostaw tureckich do państw chrześcijańskich, związanego z toczącymi się działaniami wojennymi na Malcie. Aby zwiększyć nacisk na rząd turecki, próbował król za pośrednictwem posła Zborowskiego w Stambule użyć do tego celu wystąpień weneckich u sułtana. Mimo początkowego fiaska rozmów, w następnych latach Porta zajęła przychylnie stanowisko. Także zgoda Mołdawii była w tym wypadku do uzyskania. Cały plan załamał się wobec sprzeciwu części panów z Rady Koronnej. Wojewoda podolski, Mikołaj Mielecki, orzekł na podstawie doniesienia komisarzy wysłanych do zlustrowania biegu Dniestru, że na porohy dniestrzowe znajdujące się poniżej Jampola, w celu ich wysadzenia dla umożliwienia spławu nazbyt dużo trzeba by zużyć środków wybuchowych, a co za tym idzie koszt przedsięwzięcia byłby nieopłacalny<sup>152</sup>. Przeciwnego zdania był pewien Florentczyk, Jan Tedaldo, który podejmował się wysadzić skały żądając wzamian za to jedynie ustąpienia sobie ceł na rzece na lat osiem<sup>153</sup>. Tę ostatnią zgodę musiałby jednak dać sułtan i hospodar, ale jak stwierdza opat Ruggieri, który nam o tym relacjonuje, było to do uzyskania przy trwającym przymierzu między trzema państwami. Najciekawsza w tym sporze o spław dniestrzowy jest sprawa owych porohów, rzekomo uniemożliwiających żeglugę na rzece między Mohyłowem a Raskzowem. Cała dyskusja w Radzie Koronnej wygląda tak, jakby Mielecki chciał świadomie wyolbrzymić przeszkodę, a Tedaldo nigdy nie widział porohów, które miał ochotę wysadzić. Bowiem Walerian Dzie duszycki, który w 1785 r. przedsięwziął podróż po Dniestrze celem zbadania spławności rzeki tak się o owych porohach wyraża: „...słyszałem zawsze dawnością tradycji ugruntowany ten przesąd [czyżby od 1564 r.? — AD], że progi kamienne pod Jampolem będące tak wielką są tamą do tejsze defluidacyi, że na przełamanie tychże milionowych trzeba wykładów. Zwiedzenie jednak tych progów, przez oficerów z rozkazu J. K. Mści wyprawionych, doświadczenie moje własne, gdyż kilka razy

<sup>150</sup> M. Strykowski, \*Kronika Polska t. I, Warszawa 1846, s. XVI.

<sup>151</sup> Al. Ciorănescu, *Documente privitoare la istoria Românilor culese din arhivele din Simancas*, București 1940, s. 69, nr CXXXIII z 10 września 1575 i s. 70, nr CXXXIV z 10 grudnia 1575: dwa raporty wysłane z Wenecji do Filipa II przez D. Guzmána de Silva. Nasilenie nieurodzaju w basenie Morza Śródziemnego miało nastąpić w latach 1586—1590, kiedy pierwsza Toskania zdecydowała się sprowadzić zboże z Gdańska. Potem już coraz więcej zaczęło się pojawiać statków holenderskich i hanzeatyckich ze zbożem, a ich portem stało się Livorno. Por. F. Braudel, R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547—1611)*, Paris 1951.

<sup>152</sup> J. U. Niemcewicz, op. cit. t. I, s. 67.

<sup>153</sup> Tamże t. III, s. 13 (1568 r.).

przez też przeprowaiałem się, przekonano mnie, że też nie są i nie mogą być istotną zawadą teje defluidacyi“<sup>154</sup>. Dzieduszycki rozpoczął swą podróż od miasteczka Ladawy leżącej powyżej Mohylowa. Płynął całą flotyllą zawierającą oprócz szkut wiślanych dwa kaiki tureckie, statki mogące nawet żeglować po morzu, z których każdy wiózł 900 korcy pszenicy. Statki te o sporym zanurzeniu przeszły bez przeszkód poroży jam-polskie tak w jedną, jak i w drugą stronę. Zresztą jeśli idzie o przeszkody, to bardziej uciążliwe mogły być mieliżny niż skały, od Raszkowa jednak Dniestr jest już głęboki.

A więc jeśli naturalne przeszkody były fikcją, musiał istnieć inny powód — polityczny. Tym powodem, jak się wydaje, była obawa, aby nie ukazywać Turkom łatwiejszego dostępu do Polski<sup>155</sup>. Obawa ta o tyle posiadała uzasadnienie, że Turcy, chociaż dopiero w sto lat potem, w 1678 r., to jednak zbudowali flotyllę małych stateczków — tartan — dla dowiezienia Dniestrem swych wojsk do Polski<sup>156</sup>. W każdym bądź razie obawa przed ewentualnym konfliktem z Turcją, jaka dawała się wyczuć tak na dworze królewskim, jak i wśród rzesz szlacheckich w XVI w., wpłynęła na stanowisko rządu polskiego by zaniechał jednego z pożyteczniejszych dla polskiej gospodarki projektów<sup>157</sup>. Rzucona w XVI w. myśl wydała owoce dopiero w XVIII w., kiedy obok Dzieduszyckiego wielu innych przedsiębiorczych ludzi, w rodzaju starosty olchowieckiego Koziobrodzkiego lub brygadiera Dzierzka, zaczęło próbować spławiania Dniestrem zboża i „legumin“ do Akkermanu, a Prot Potocki, wojewoda kijowski, zapoczątkował — chociaż na krótko — regularną żeglugę po rzece. W parę lat po Commendonim, wspomniany już Jan Tedaldo przedłożył sejmowi i panom polskim uzupełniający projekt do pomysłu kardynała. Według niego Dniestr byłby etapem tranzytowym wielkiej drogi wodnej łączącej Anglię z Bliskim Wschodem. Oto Anglicy i Holendrzy mogliby wysyłać swoje towary do Hamburga, a stamtąd ładem do Bremy w celu ominięcia cieśnin duńskich. Następnie podróżowałyby one morzem do Gdańska. Z tego portu polskimi rzekami z niewielkimi przewozem ładowym dostawałyby się one do Dniestru i dalej Morzem Czarnym do Turcji<sup>158</sup>. Projekt nakreślony był z rozmachem, ziemiom polskim przyznawał ważne znaczenie tranzytowe, został jednakże tylko na papierze.

Trzeci wreszcie i ostatni mi znany projekt wyszedł od kanclerza w. koronnego Jana Zamoyskiego w 1588 r. Nosił się on z myślą ustanowienia nowej drogi handlowej między Polską a Turcją, częściowo Morzem Czarnym, aby ominąć niebezpieczną dla handlu Mołdawię i uprzy-

<sup>154</sup> W. Dzieduszycki, *Podróż dla doświadczenia spławu Dniestrowego w roku 1785*, „Przyjaciół Ludu”, Leszno 1843, nr 8, s. 66—67 oraz nr 19, s. 151.

<sup>155</sup> J. Pajewski, op. cit., s. 21.

<sup>156</sup> *Zródła do poselstwa J. Gnińskiego*, s. 81.

<sup>157</sup> Marcin Bielski pisze w swej Kronice, że w XV w. spławiano Dniestrem pszenicę do Białogrodu, a stamtąd płynęła ona aż do Cypru (*Kronika Polska* t. I, Sanok 1858, s. 882). Może dlatego, kiedy pojawił się projekt Commendoniego, znalazł on obok oponentów wielu zwolenników, powracając na porządek dzienny przez około dziesięć lat z rządu. Wszak jeszcze w 1571 r. tenże kardynał, który, jak podaje Jabłonowski (*Sprawy włoskie*, s. CXLVI), zwiedził południowe ziemie Rzplitej, nie zrezygnował z prób ponownego przeforsowania projektu proponując nawet założenie w dolnym biegu Dniestru portu. Może tu jest znów reminiscencja handlu zbożem uprawianego przez kasztelana kamienieckiego Teodora z Buczacza w Koczubeju od 1442 r. (?) (por. przywilej Warneńczyka w AGAD, Libri Legationum ks. 11, f. 79).

<sup>158</sup> E. Rykaczewski, *Relacje* t. I, s. 212: relacja J. Ruggieri (1568 r.).

wilejowany Lwów. Kierowały nim względy na polepszenie sytuacji gospodarczej rozwijającego się wówczas Zamościa<sup>159</sup>. Możliwe też, że szło kanclerzowi o nowo założony Szarogród, który w przywileju nadanym przez Zygmunta III 26 stycznia 1588 r. uzyskał prawo składu obowiązującego kupców z Turcji<sup>160</sup>.

Złożone zagadnienie dróg handlowych opracowałem tylko od strony gospodarczej. Wydarzenia polityczne, głównie wojny polsko-mołdawskie, turecko-weneckie i persko-tureckie w XVI w. miały wpływ jedynie na bezpieczeństwo handlu i na samą wymianę towarową, lecz nie na kształtowanie się kierunków dróg w naszym okresie. Zagadnienia te należałoby jednak uwzględnić przy opracowywaniu historii handlu Polski z Turcją w XVI stuleciu.

Анджей Дзюбинский

#### ПОЛЬСКО-ТУРЕЦКИЕ ТОРГОВЫЕ ПУТИ В XVI СТОЛЕТИИ

Турецкая экспансия на Балканах, особенно активная во второй половине XV в. вызвала временный застой в левантийской торговле. В результате покорения болгарских земель а также Добруджи и Молдавии, а с 1517 г. Сирии и Египта, Турция стала новым и главным посредником в сухопутной торговле Европы с Востоком.

В рассматриваемый период Османское государство располагавшее очень исправным административным аппаратом сумело обеспечить относительную безопасность на своих путях сообщения, а султанская казна получавшая большую выгоду от взимаемых пошлин не была заинтересована в создании препятствия в международном торговом обмене. Торговая политика Селима I и Сулимана I привела к частичной централизации в Стамбуле торговли основными статьями товарообмена Восток—Европа. В результате выдвигения Стамбула как главного центра этой части Леванта возросло значение сухопутных путей сходящихся в этом городе. С этим строго связан в XVI в. рост значения сухопутного пути соединяющего Львов через Галац и Адрианополь со Стамбулом. Упадок давнейшего значения Белгорода после 1484 г. и укрепление Турок в Добруджи вызвали довольно быструю замену сухопутно-морского пути Львов—Белгород—Стамбул на сухопутную дорогу Львов—Галац—Бюйюк—Пазарджик—Адрианополь—Люлебургак—Стамбул. Вопрос торговых путей соединяющих Польшу с Востоком в настоящем исследовании рассмотрен довольно подробно в территориальном отношении, охватывая район от Персидского залива по Львов включительно. Таким образом более понятным становится значение польского транзитного пути, предельными точками которого являются в Европе для некоторых продуктов Нюрнберг и Москва. Произведенное при этом сравнение времени пребывания в пути определенного товара — пряностей с побережья Индийского океана сухопутным путем в Польшу и морским путем вокруг Африки через Португалию в Гданск показало, что доставка по суше продолжалась не дальше чем плавание кораблем, а иногда даже совершалась несколько скорее.

<sup>159</sup> E. Hurmuzaki, op. cit. t. XI, s. 717, nr 180: raport Pezzena ze Stambulu z 18 października 1588; I. Nistor, op. cit., s. 75.

<sup>160</sup> *Archiwum Jana Zamoyskiego* t. IV, Warszawa 1948, s. 422, nr 34: dwudniowe prawo składu.

Следующий рассматриваемый в статье вопрос это средства транспорта, пошлинные вносы в Польше, Молдавии и Турции, а также контрабанда на подольско-волошской границе. С вопросом личной безопасности купцов и торговли вообще, связана борьба ведшаяся Молдавией в течении нескольких десятилетий XVI в. за торговое посредничество между Польшей и Турцией. Эта борьба приобретала иногда черты международного конфликта.

Последним вопросом, которому уделяется место в статье являются три проекта второй половины XVI в. касающиеся установления новых торговых путей. Хотя и очень интересны с польской точки зрения, они не были осуществлены. Первый и самый важный из этих проектов имел в виду вывоз подольского хлеба Днестром и по Черному морю через турецкие проливы в Венецию.

Andrzej Dziubiński

#### LES ROUTES COMMERCIALES POLONO-TURQUES AU XVI<sup>e</sup> SIÈCLE

L'expansion turque dans les Balkans, très active dans la deuxième moitié du XV<sup>e</sup> siècle, provoqua une stagnation passagère du commerce levantin. A la suite de l'occupation de la Bulgarie, de la Dobroudja et de la Moldavie, puis, à partir de 1517, de la Syrie et de l'Egypte, la Turquie devint le principal intermédiaire pour le commerce de l'Europe avec l'Orient par voie de terre. Au XVI<sup>e</sup> siècle, l'état ottoman, disposant d'une administration très efficace, sut assurer une relative sécurité sur ses voies de communication: le fisc du sultan, qui tirait des recettes importantes des droits de douane, n'avait aucun intérêt à entraver l'échange des marchandises avec les pays étrangers. Le politique de Sélim I et de Soliman II aboutit à centraliser partiellement à Stamboul, le commerce des articles les plus importants pour les échanges entre l'Europe et l'Orient. Stamboul étant devenu le principal emporium dans cette partie du Levant, les voies de terre qui aboutissaient à cette ville acquirent une nouvelle importance. C'est ce qui explique la prédominance, au XVI<sup>e</sup> siècle, de la nouvelle voie de terre qui reliait Léopol à Stamboul, via Galatzi et Andrinople. La décadence de Bielgorod après 1484 et l'installation des Turcs dans la Dobroudja, eurent pour conséquence que la vieille route continentale-maritime Léopol—Bielgorod—Stamboul fut bientôt abandonnée pour la route continentale Léopol—Galatzi—Büyük Pazardžik—Andrinople—Lüleburgaz—Stamboul. Le problème des routes commerciales qui reliaient la Pologne à l'Orient est envisagé dans le présent article, d'une façon assez large au point de vue territorial, en prenant en considération tout le territoire compris entre le Golfe Persique et Léopol, pour mieux éclairer l'importance du segment polonais de la grande route dont les points extrêmes en Europe, pour certaines marchandises, étaient constitués par Nuremberg et Moscou.

L'auteur a comparé le temps qu'il fallait pour transporter une marchandise — les épices — des pays riverains de l'Océan Indien en Pologne par la voie de terre, et le temps que demandait le transport de la même marchandise par voie de mer autour de l'Afrique, en passant par le Portugal, jusqu'à Gdańsk. La comparaison montre que le transport par la route continentale ne durait pas davantage que le transport par bateau, et que parfois il durait même un peu moins.

Un autre problème traité par l'auteur est celui des moyens de transport, des droits de douane en Pologne, en Moldavie et en Turquie, ainsi que de la contrebande entre la Podolie et la Valachie.

Au problème de la sécurité personnelle des marchands et du commerce en

général est étroitement liée la lutte que la Moldavie mena pour obtenir le rôle d'intermédiaire commercial entre la Pologne et la Turquie — lutte qui parfois prit les proportions d'un conflit international.

A la fin, l'article traite de trois projets de la deuxième moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, concernant l'ouverture de nouvelles routes commerciales. Très avantageux au point de vue polonais, ils ne furent jamais réalisés. Le premier et le plus important de ces projets envisageait l'exportation du blé de Podolie par le Dniestr, la Mer Noire et les détroits turcs, vers Venise.