

SEWERYN WYSŁOUCH

DAWNE DROGI POLESIA

ZE STUDJÓW NAD HISTORJĄ GOSPODARCZĄ POLESIA
W XVI — XVIII W.

ODBITKA Z „ATENEUM
WILEŃSKIEGO“
ROCZNIK XII, 1937 R.

W I L N O 1 9 3 7

SEWERYN WYSŁOUCH

DAWNE DROGI POLESIA

ODBITKA Z „ATENEUM
WILEŃSKIEGO”
ROCZNIK XII, 1937 R.

W I L N O 1 9 3 7



344108

Łądowe drogi komunikacyjne możnaby podzielić zgrubsza na dwie kategorie: 1. drogi magistralne o znaczeniu ogólnokrajowym lub nawet międzynarodowym, które według odwiecznej nomenklatury nazywać będziemy gościńcami, oraz 2. drogi drugorzędne o znaczeniu ściśle lokalnym. Przedmiotem zainteresowania w pracy niniejszej są wyłącznie drogi kategorii pierwszej t. zn. drogi o znaczeniu szerszym ogólnokrajowym.

Wielkie gościńce, według zgodnej opinii badaczy, niezmiernie przyczyniały się i przyczyniają do wszechstronnego rozwoju terytorjum, przez które przebiegają. Zjawisko powyższe jest równie żywotne dziś, jak i w odległej przeszłości. Składają się na to różnorodne przyczyny. Więć przedewszystkiem potrzebuje dróg handel, a wpływu tego czynnika na gospodarczy rozwój danego terytorjum lekceważyć nie należy. „Kierunek dróg stanowi o ruchu, o wartości położenia handlowego miejscowości, zwłaszcza w tych czasach (średniowiecze — przyp. S. W.) kiedy trudności komunikacji nie można było tak łatwo usunąć lub choćby osłabić. Większa lub mniejsza doniosłość drogi stanowi też pierwszy warunek rozwoju położonych przy niej miejscowości”¹⁾.

Drogi decydowały o stosunkach handlowych z krajami o wyższej kulturze gospodarczej. W przeszłości wielkie gościńce, przecinające dane terytorjum były źródłem dużych zysków, zarówno dla władców²⁾ otaczających je pieczołowitą opieką³⁾, jak i dla miejscowej ludności, czerpiącej zyski z handlu tranzytowego. „Jak wiadomo—stwierdza Rybarski—przy ówczesnych kosztach transportu i trudnościach handlu, tranzyto dawało krajowi, przez który się odbywało, daleko większe korzyści, aniżeli dzisiaj⁴⁾”. Rzecz prosta, że odsunięcie od głównych szlaków handlowych pozbawiało tych korzyści, co w konsekwencji powodowało opóźnienie w gospodarczym rozwoju danego terytorjum.

Niemniejszą również wagę przywiązywano do głównych gościńców ze względów politycznych i strategicznych.

Sprawa ta była szczególnie aktualna w W. Ks. Litewskim. Przyczyny są dość jasne. Olbrzymi rozrost terytorjalny państwa

1) K u t r z e b a St., Handel Krakowa, Rozpr. Ak. Umiej, t. 44, str. 6.

2) Ibid., str. 7.

3) R u t k o w s k i J., Zarys gospodarczych dziejów Polski w czasach przedrozbiorowych, Poznań 1923, str. 75.

4) R y b a r s k i R., Handel i polityka handlowa Polski w XVI st., Poznań 1928, t. I, str. 197.

Giedyminowiczów, słabe zaludnienie szczególnie ziem wschodnio i południowo-ruskich, niemal ustawiczna walka na dalekiem pograniczu — wszystko to wskazywało na konieczność dobrej organizacji środków komunikacyjnych w W. Ks. Litewskim. Nie brak też źródłowych dowodów, że władcy rozległego państwa wykazywali wielką dbałość o dobry stan dróg na Litwie i Rusi. Znaną była troska w. ks. Witolda o dobrą organizację środków komunikacyjnych w państwie, a pamięć o powyższych pracach Witolda żywą była jeszcze w poł. XVI w. na niedalekim od Polesia Wołyńni. Wielki gościniec z Brześcia Litewskiego do Włodzimierza przez Wyżwę nosił u współczesnych miano „dorohi hostinca Witłłowa”⁵⁾.

O trosce władców państw Jagiełłowych, by drogi komunikacyjne odpowiadały swemu przeznaczeniu, świadczą pośrednio przywileje na prawo pobierania myta. „Widnieje dbałość o to, by myto miało swoje rzeczowe uzasadnienie, by służyło istotnym potrzebom utrzymania środków komunikacyjnych w należytych stanie; nie ma ono być zwyczajnem opodatkowaniem na rzecz właściciela gruntu”⁶⁾. Walka z nadużyciami na tem polu, t. j. z wykorzystywaniem myta wyłącznie dla własnych zysków materialnych ze szkodą normalnego obrotu gospodarczego, znalazła swój wyraz obok licznych napomnień i wyroków hospodarskich w Statutach Litewskich z lat 1529 i 1566.

Przytoczone powyżej dane źródłowe stwierdzają dostatecznie wyraźnie, że ówczesne czynniki decydujące całkowicie doceniały znaczenie dla państwa dobrych dróg i sprawnie funkcjonującego aparatu komunikacyjnego⁷⁾, aby, jak to sformułowała uchwała sejmu wileńskiego z 1551 r., „sprawy hospodarskije i zemskije ne omeszkowali”⁸⁾. Wskazaliśmy pokrótce na podstawowe czynniki decydujące o roli i znaczeniu komunikacji. Dodamy jeszcze słów parę o samym procesie powstawania ważniejszych dróg.

Powstanie pewnej arterji komunikacyjnej o szerszem znaczeniu mogło mieć dwojakie źródło. Pierwsze — to polityka państwowa lub handlowa władców (szczególniej w epoce średniowiecza), przy dogodnych warunkach dla handlu tranzytowego. Rzecz jasna, że powstanie i rozwój takiej arterji komunikacyjnej nie stały w związku z siłami produkcyjnymi terytorjum, przez które wymieniona droga przebiegała. Druga forma—to wyodręb-

⁵⁾ Archeogr. Sborn. Dok., t. I, str. 81.

⁶⁾ Rybarski R., op. cit., t. I, str. 305.

⁷⁾ Wyśtouch S., Posługi komunikacyjne w miastach W. Ks. Litewskiego na prawie magdeburskiem do poł. XVI w., Wilno 1936, str. 13—51.

⁸⁾ Russkaja Istoricz. Biblij., t. XXX, str. 219.

nienie się pewnej drogi z pośród innych, o charakterze lokalnym, na skutek rozwoju gospodarczego lokalnych ośrodków. Dokonywało się ono poprzez zwiększenie faktycznego użytkowania pewnej drogi dla celów politycznych, strategicznych, handlowych lub gospodarczych. Dokoła w ten sposób powstałych arterij komunikacyjnych wznagało się tempo gospodarczego i kulturalnego rozwoju przydrożnego terytorjum. Już w zaraniu dziejów wzdłuż głównych dróg-gościńców, wykorzystujących dla swej trasy tereny wyższe i suchsze⁹⁾, niby wzdłuż koryt rzecznych, rozwijało się osadnictwo, grupowały się większymi lub mniejszymi oazami ludzkie osiedla.

Rzecz naturalna, że pierwszym warunkiem rozwoju miejscowości położonych przy drodze była jej większa lub mniejsza doniosłość. Tę ostatnią mierzy się przedewszystkiem znaczeniem politycznym, handlowym i gospodarczym danej drogi, słowem stopniem jej wszechstronnego wykorzystania. Gdy z jakichkolwiek powodów słabł lub zamierał ruch na danej arterji komunikacyjnej, wówczas „wielki gościniec” nieraz o znaczeniu ogólnokrajowym lub nawet międzynarodowym schodził do rzędu dróg o znaczeniu lokalnym lub wogóle zanikał. W niepamięć szła jego dawna świetność i znaczenie¹⁰⁾.

Innemi słowy, w historii niemal każdej większej drogi możemy spotkać naprzemian okresy rozwoju a czasami i świetnego rozkwitu, oraz okresy schyłku lub upadku, w ścisłej zależności od ogólnej konjunktury politycznej czy ekonomicznej bardziej lub mniej korzystnej dla danej arterji komunikacyjnej. Moment ostatni podkreślamy, gdyż inaczej pozostanie dla nas tajemnicą, dlaczego drogi, które ongiś przecinały terytorjum Polesia i posiadały znaczenie zasadnicze, później całkowicie zanikły.

Pod sugestją dzisiejszych stosunków komunikacyjnych na Polesiu zbyt może pochopnie przyjęto tezę o niedostępności i zacofoaniu gospodarczym i handlowym tego terytorjum w przeszłości. Przykładem może służyć cenna praca Lewickiego o drogach handlowych w Polsce w wiekach średnich¹¹⁾. Z pośród główniejszych dróg, łączących ziemie południowo-ruskie z Litwą właściwą w wiekach średnich i w wieku XVI, autor wymienił gościniec z Włodzimierza do Brześcia przez Włodawę oraz dwie drogi przecinające wschodnie Polesie: z Kijowa przez Owruć —

⁹⁾ W y s ł o u c h S., Rozwój granic i terytorjum powiatu kobryńskiego do poł. XVI w., Wilno 1930, str. 119.

¹⁰⁾ W y s ł o u c h S., Dobra szereszewskie, Wilno 1932, str. 46.

¹¹⁾ L e w i c k i S t., Drogi handlowe w Polsce w wiekach średnich, Kraków 1906.

Mozyrz do Żłobina i z Kijowa przez Czarnobyl — Łojowygród do Żłobina. Stąd wniosek, że zdaniami Lewickiego terytorjum zachodniego Polesia nie przecinała naówczas żadna ważniejsza arterja komunikacyjna, łącząca Wołyń i Łuck z północą. Oczywiście, jak zobaczymy niżej, pogląd ten jest całkowicie mylny i to nie tylko dla wieku XVI, ale także przynajmniej dla wieków XIV oraz XV.

Również Dąbrowski¹²⁾ rozwijając swą tezę o braku związków handlowych Litwy z portami czarnomorskimi do końca XIV w., tłumaczy to między innymi istnieniem „zapór naturalnych”. Wobec tego, że trudno jest mówić o zaporach naturalnych między Wołyniem i ziemią kijowską z jednej strony, wybrzeżem zaś czarnomorskim z drugiej, przypuścić należy, iż autor mógł mieć na myśli jedynie trudną do przebycia kotlinę poleską z jej dziewiczemi puszciami i mokradłami. Jednakże w świetle zachowanych przekazów źródłowych pogląd ten nie da się utrzymać nawet dla drugiej połowy XIV w.

Przytoczone przykłady wskazują na konieczność zrewidowania dotychczasowych poglądów na sprawę dróg komunikacyjnych, przecinających kotlinę poleską w przeszłości, oraz na znaczenie, jakie posiadały one zarówno dla życia gospodarczego i handlowego W. Ks. Litewskiego jak i dla zainteresowanego bezpośrednio terytorjum Polesia.

I.

Od uwag ogólnych przechodzimy do właściwego tematu niniejszego szkicu. Zgodnie z przytoczonymi wyżej spostrzeżeniami spróbujemy przedewszystkiem odtworzyć: 1) przypuszczalną sieć gościńców przecinających ongiś terytorjum Polesia, 2) znaczenie i rolę dróg tych w przeszłości.

Pod względem sytuacji geograficznej Polesie należy do terytorjów wybitnie pomostowych. Dzieli ono więc Litwę właściwą od Wołynia, Podola i Kijowszczyzny. Z drugiej strony szerokie pasmo kotliny poleskiej odgradza ziemie ruskie środkowego Dniepru od Polski i dorzecza Wisły, a co za tem idzie, od odległych rynków zachodnio-europejskich.

W tych warunkach nie dziwnego, że terytorjum Polesia

¹²⁾ Dąbrowski J., Z rozważań nad genezą problemu czarnomorskiego, Pamiętnik VI Pow. Zjazdu Hist. Pol., Lwów 1936, t. II, str. 334; Por.: Zajączkowski St., Wołyń pod panowaniem Litwy, Równe 1931, Roczn. Wołyński, t. II, str. 17.

przecinały od czasów najdawniejszych ważne arterje komunikacyjne.

Niestety, fragmentaryczny charakter zachowanych przekazów źródłowych utrudnia pracę badacza nad odtworzeniem sieci ważniejszych dróg w epoce średniowiecza. Wiele natomiast światła na stosunki komunikacyjne na Polesiu rzucają źródła z drugiej połowy XVIII w., a szczególnie bogaty pod tym względem materiał przynoszą „rewizje traktów większych i mniejszych”, dokonane w powiatach poleskich z polecenia Komisji Skarbowej W. Ks. Litewskiego w 1765 r.¹³⁾

Kotlinę poleską przecinały naówczas magistrale komunikacyjne w dwóch zwłaszcza kierunkach: 1) pionowym i 2) poziomym. Z południa na północ poprzez kotlinę poleską przebiegały nieliczne ale ongiś bardzo ważne gościńce, łączące Wołyń i Kijowszczyznę z Litwą właściwą. Rozległe i trudne do przebycia błota oraz bagniste koryta licznych rzek południowego Polesia w niewielu tylko miejscach udostępniały przeprawę ku północy. Stąd owe nieliczne przejścia posiadały pierwszorzędne znaczenie komunikacyjne. Powyższe zjawisko potwierdzają całkowicie wymienione „rewizje” z 1765 r.

Według danych „rewizji traktów, mostów i grobel” w woj. brzeskim kotlinę poleską przecinały z południa na północ następujące ważniejsze arterje komunikacyjne. Od granic koronnych z Podlasia biegł na północ przez miejscowości Hanna—Sławatycze—Tuczna—Pieszczac—Kijowiec—Pratolin—Wysokie „trakt z miasta Włodawy do Brześcia do Wysokiego do Litwy stamtąd i do Królewca“¹⁴⁾.

Ważna ta magistrala komunikacyjna łączyła się we Włodawie z inną niemniej doniosłego znaczenia, którą „rewizja” określa jako „trakt wielki z Ukrainy Wołynia od granic koronnych do Warszawy”¹⁵⁾. W miasteczku Wysokiem gościńce się rozchodziły: jeden biegł na północ do Prus i Królewca, drugi na północo-zachód do Gdańska.

Obok tego głównego traktu z południa na północ „rewizja” wymienia w pow. brzeskim jeszcze dwa inne mniejszego znaczenia: 1) „trakt z Chotysława do Brześcia i ku Litwie bardziej zimowy”¹⁶⁾ na Zburaż — Wuźnicę — Gierszonowicze — Kotelnię, oraz 2) „trakt z Dywina chmielarski i inne czasem prowadzą to-

¹³⁾ Archiwum Państwowe w Wilnie, nr. 3810 (Akta Komisji Skarbowej).

¹⁴⁾ Ibid., str. 38 v.

¹⁵⁾ Ibid., str. 38.

¹⁶⁾ Ibid., str. 42.

wary do Kobrynia lub mimo do Szereszewa, Prużany etc.”¹⁷⁾ na Bielsk—Płoskie—Stawki—Borysowicze—Kobryń.

Mimo że zarówno w Chotysławiu jak w Dywinie znajdowały się t. zw. „przykomorki” lub inaczej „straż brzeska” w celu ściągania myta od przejeżdżających kupców, oba wymienione gościńce posiadały znaczenie bardziej lokalne. Wyraźnie stwierdza to „rewizja”, charakteryzując trakt z Chotysławia jako „bardziej zimowy” oraz uzupełniając ten opis uwagą ogólną: „Ten gościńiec gdyby był zupełnie reparowany, kupiec do Brześcia na Lubieszów lub na Włodawę obchodzący miałby mil kilkanaście drogi bliższej¹⁸⁾”.

Wymieniony wyżej gościńiec na Lubieszów opisuje dokładnie „rewizja traktów większych i mniejszych w pow. pińskim”, umieszczając go na pierwszym miejscu wśród dróg tego powiatu pod nazwą „trakt z otali do Litwy wielki”¹⁹⁾. Według informacji „rewizji” w okolicy wsi Czerwiszcze nad Stochodem na pograniczu Korony i W. Ks. Litewskiego „gościńce dwa schodzą się jeden z Wołynia i Podola, drugi z Dubna i dalszych prowincyj koronnych...”. Powstały stąd wielki gościńiec do Litwy pod wsią Uhryniczami przecinał rzekę Stochód i biegł ku północy na Lubieszów—Lubiaż, gdzie „przychodzi z prawej ręki gościńiec od Koszyrskiego Kamienia w prowincji koronnej leżącego”. Uformowany w ten sposób wspólny gościńiec na północ pod Lubiazem przekraczał bagnistą Prypeć i przez wsie Dolsk—Mochro—Wulkę dochodził do Piny, którą przecinał pod wsią Kużeliczynem w powiecie pińskim.

Natychmiast po przebyciu kraju bagnistych rzek południowego Polesia gościńiec z Wołynia do Litwy rozwidłał się na trzy odnogi. „Z Kużeliczna”—głosi nasz dokument—„takowy trakt na dwa gościńce rozchodzi się większe do Litwy, a trzeci do Brześcia pierwszy do Nieświeża i dalszych prowincyj litewskich”²⁰⁾.

Według relacji „rewizji” z 1765 r., gościńiec do Nieświeża i Litwy biegł z Kużeliczna przez wsie Pieszkowa—Jewłasze—Czemeryn (gdzie przecinał „wielką a błotnistą rzekę Jesiołdę”)—Koziki do powiatu słonimskiego. Drugi, „trakt z Kużeliczna do Litwy”²¹⁾, kierował się przez wsie Konotop—miast. Janów—Wawulicze—Bezdzież—miast. Chomsk—Żabierz nad Jasiołdą do powiatu słonimskiego. Oba wymienione gościńce o wyraźnym kie-

¹⁷⁾ Ibid, str. 42.

¹⁸⁾ Ibid., str. 42.

¹⁹⁾ Ibid., str. 34.

²⁰⁾ Ibid., str. 35 v.

²¹⁾ Ibid., str. 35 v.

runku z południa na północ łączyły poprzez kotlinę poleską Wołyń z W. Ks. Litewskiem.

Drogi te na terytorjum pow. słonimskiego według lustracji tamtejszych „gościńców, mostów, grobel na traktach walnych będących...”, nosiły miano: z Czemeryna na północ „trakt najprostszy z Żyrowic do Pińska”²²⁾ na Zawiersze—Borki—Pańków—Jehleżewicze. Drugi zaś z Żabrza „trakt od Polesia Żyrowicki na Kosów”²³⁾ lub z Kosowa „trakt piński” na wsie Bielawicze—Dziady—Sokołów—Stryhin—Konotopy—Czerniewicze. Gościniec z Kosowa na północ do Żyrowic biegnący na wsie Zawiersze—Okuninowo—Pleszki—Bułła charakteryzuje też lustracja jako „trakt piński, brzeski, warszawski etc.”²⁴⁾ lub na innem miejscu: „trakt walny z Brześcia, Kobrynia, Wołynia i innych miast idących przez rzekę Hriwdę”²⁵⁾.

Wymieniony w lustracji 1765 r. gościniec z Wołynia i Polesia do Litwy w inwentarzu starostwa zdzitowskiego z 1778 r.²⁶⁾ nosi nazwę drogi „do Pińska i Wołynia”. Podaje więc np.: „Karczma sokołowska mil dwie z Dziadów stojąca na gościńcu do Pińska i Wołynia idącym...” Określenie „do Pińska i Wołynia” powtarza się w wymienionym dokumencie kilkakrotnie, wreszcie znajdujemy bliższe: „Karczma koreczyńska na zimowym walnym trakcie z Pińska i Janowa w powiat słonimski idącym...”

Przytoczone powyżej dane inwentarza z 1778 r. zdają się wskazywać, że wielki gościniec z Litwy na Wołyń przez Janów—Kuzeliczyn najprawdopodobniej w Bezdzieżu przyjmował gościniec z Pińska do Litwy na Motol.

Trzeci „trakt z Kuzeliczyna do Brześcia na Antopol”²⁷⁾ biegł z Kuzeliczyna w północno-zachodnim kierunku przez miejscowości Hniewczyce—Osowce—Popina—Woławel, gdzie łączył się z wielkim gościńcem z Pińska do Brześcia.

Następnym z kolei gościńcem z Wołynia na północ poprzez kotlinę poleską był według „rewizji” z 1765 r. „trakt z Ołyki i innych miast oraz prowincyj koronnych do Litwy krajem zarzeczynem na Łachwę idący”²⁸⁾. Kierował się on z południa ku północy brzegiem Horynia na miejscowości Kuraż—Bereżce—Urwanicę—miast. Dąbrowicę (przykomorek piński)—Rudę—

²²⁾ Ibid., str. 21.

²³⁾ Ibid., str. 22 v—23.

²⁴⁾ Ibid., str. 20 v.

²⁵⁾ Ibid., str. 20 v.

²⁶⁾ Archiwum Państwowe w Wilnie, nr. 11382.

²⁷⁾ Archiwum Państwowe w Wilnie, nr. 3180, str. 36.

²⁸⁾ Ibid., str. 37 v.

karczmę Wysocką—Terebeżów — miast. Stolin — Orły — Łachwę—Kožangródek, „miasteczko już w województwie nowogródzkim leżące”.

Gościniec z Ołyki „do Litwy krajem zarzecznym idący” był ostatnim przejściem przez bagna poleskie na terytorjum powiatu pińskiego. Dalej na wschód ciągnęły się nieprzebyte błota i moczary Prypeci oraz jej dopływów, całkowicie [niedostępne dla komunikacji lądowej. Warunki terenowe zmieniały się dopiero we wschodniej części Polesia. To też terytorjum powiatu mozyrskiego według „rewizji traktów” z 1765 r. przecinało kilka dróg łączących południe z północą. Wymienimy je w kolejnym porządku posuwając się z zachodu ku wschodowi.

Przedewszystkiem więc podaje rewizja z 1765 r. „trakt podolski i wołyński od rzeczki Sławecznej do Petrykowa i Litwy”²⁹⁾. Z kolei „trakt od Owrucza do Mozyra”³⁰⁾. Trzecim gościńcem z południa ku północy był „trakt z Muchojedy z zagranicy Berdyczowa... do Mozyra”³¹⁾.

Wyliczone powyżej drogi pod względem znaczenia gospodarczego i komunikacyjnego ustępowały dwom innym odwiecznym arterjom, biegnącym po obu stronach Prypeci wgórę rzeki. Świadczą o tem słowa „rewizji traktów” pow. mozyrskiego z 1765 r.: „przez ten powiat jadą kupcy z Ukrainy, z Wołynia do Litwy na jarmarki do Petrykowa do Hłuska, inni zaś przez Litwę jadą do Śląska do Prus: prowadzą towary futra różne, hanyż, tytuń, ryby, żelazo, sól. Bywają także z bakalią to jest z różnemi fruktami tureckimi. Wjeżdżają w powiat mozyrski dwoma traktami: pierwszym przez Cieszków od Czarnobyła... drugim traktem wjeżdżają kupcy z zagranicy w powiat mozyrski przez Zahale od Brahinia jadąc na Hłusk do Prus, Śląska etc. W Zahalu jest przykomerek i być powinien”³²⁾.

Trasę wielkiego gościńca z Kijowszczyzny do W. Ks. Litewskiego przez Czarnobyl—Petryków—Słuck wytyka rewizja 1765 r. Biegł on prawym brzegiem Prypeci przez miejscowości Cieszków—Konotop — Narowla—Prawciuki — Mitki — Michałkowo—Bokowa—Kamenka—Szczokutowo—Słoboda—Skryhotowo — Bałażewicze—Szetowicze—Petryków („przewóz na rzece Prypeci”). Stąd rozpoczynał się „trakt z Petrykowa do Słucka i dalej na Litwę”³³⁾ na Łuhicze—Wietczyno.

²⁹⁾ Ibid., str. 135—135 v.

³⁰⁾ Ibid., str. 134 v.

³¹⁾ Ibid., str. 134.

³²⁾ Ibid., str. 90 v.—91.

³³⁾ Ibid., str. 135 v.

Drugi wielki gościniec z Ukrainy do W. Ks. Litewskiego przez Brahin—Zahale—Hłusk przebiegał lewym brzegiem Prypeci przez miejscowości Zahale—Bogusławicze—Wodowicze—Prudek—Kalenkiewicze—Rudnia—Dryniów—Kozłowicze—Ozarycze—Wołosowicze—Bielka—Zubarowicze—Swierchy—Hłusk. Obok tych wielkich gościńców istniał poprzednio, według informacji rewizji, „trakt walny z Ukrainy”⁸⁴⁾ od Czarnobyła przez Łojów i Rzeczycę na północ. W chwili sporządzenia rewizji nie posiadał widocznie większego znaczenia, skoro znajdujemy tam uwagę „a teraz żadnego niema”.

Gościńce, wiążące poprzez wschodnie Polesie Ukrainę z W. Ks. Litewskim, krzyżowały się z drogami, biegnącymi do Litwy z „zagranicy moskiewskiej”. Według więc danych „rewizji traktów” z 1765 r., w powiecie rzeczyckim „są dwa trakty najznaczniejsze z zagranicy moskiewskiej przez które kupcy różne towary prowadzą do Śląska, Gdańska i Prus. Pierwszy trakt przez Dobrankę farpost moskiewski a drugi przez Wyszków także farpost wolnej jazdy inne zaś wjazdy wszystkie zabronione”⁸⁵⁾.

„Trakt z Dobranki na Hłusk do Śląska” przebiegał przez Homel—Horwol—Czerkowicze—Parycze—Hłusk dalej wgłąb W. Ks. Litewskiego. Drugi trakt z Wyszkowa do Hłuska przez Wietki i Chalcz omijał Homel z północy, łącząc się z pierwszym pod Horwolem.

Jako ważne ośrodki komunikacyjne i handlowe, w których krzyżowały się wielkie gościńce o ogólnopaństwowem a nawet międzynarodowem znaczeniu, z pośród miast Polesia wysunęły się na czoło: Petryków, Mozyrz, Homel, Rzeczyca i Żłobin. W Petrykowie więc u przeprawy przez Prypeć zbiegały się gościńce z Wołynia i Podola od Sławeczna oraz z Ukrainy od Czarnobyła. Stąd biegły dalej ku północy, rozwidlając się w kilka odnóg na Słuck, Hłusk, Bobrujsk i Żłobin. Podobnie w Mozyrzcu zbiegały się gościńce z Wołynia owrucki i berdyczowski, kierując się na północ, „za rzekę Prypeć” „do Litwy”. W bliskim sąsiedztwie Mozyrza przebiegały również dwa znane nam „walne” trakty: z Czarnobyła przez Petryków do Słucka i z Brahinia przez Zahale do Hłuska.

Jeszcze większe znaczenie jako ośrodki komunikacyjne posiadały Homel i Żłobin. W Homlu krzyżowały się gościńce do Żłobina, Rzeczycy, Łojowa, Hłuska i Mohylowa (przez Czeczersk),

⁸⁴⁾ Ibid., str. 84.

⁸⁵⁾ Ibid., str. 79.

w Żłobinie zaś obok dwóch „walnych traktów” do Mińska znajdujemy gościńce do Hłuska, Homla, Mozyrza, Bobrujska, Rzeczycy. Również w Rzeczycy krzyżowały się drogi do Łojowa (dawny trakt walny do Ukrainy na Carnobyl), do Hłuska i przez Żłobin do Mohylowa.

Gościńce przecinające wschodnie Polesie posiadały obok znaczenia politycznego i strategicznego poważne znaczenie handlowe. Sądząc z danych rewizji z 1765 r., ruch handlowy na drogach wiodących z Ukrainy oraz z „zagranicy moskiewskiej” do W. Ks. Litewskiego i Prus był dość ożywiony i zdaje się znaczny. Świadczą o tem liczne jarmarki, jakie się odbywały w ważniejszych ośrodkach miejskich na skrzyżowaniu magistrali komunikacyjnych.

W Petrykowie więc „jarmark walny na Illą Ruską stoi cały tydzień. Bywają kupcy zagraniczni z futrami, z tytuniem, hanyżem, łojem, rybami etc.”³⁶⁾.

Ważnym ośrodkiem handlowym był również Mozyrz. Obok dróg lądowych, które się tam krzyżowały, wykorzystywał Mozyrz swe położenie nad spławną rzeką. To wyjątkowe położenie geograficzne podkreśla rewizja w słowach: „Mozyrz miasto ma rzekę portową Prypeć, na której wiosłowe i brzegowe kupcy płacą. Gdy zaś na jarmarkach bywają kupcy żadnego cła nie płacą za protekcją zamkową. Przykomorek jest i być powinien...” Co do jarmarków „na Trzy Króle ruskie i na Spasa stoi przez tydzień. Kupce bywają z towarami, z hanyżem, tytuniem, z rybą, z łojem a najwięcej z solą”³⁷⁾.

Również w Homlu na trzech dorocznych jarmarkach „kupcy bywają z futrami, z koźmi, z tytuniem, hanyżem, solą i rybą”³⁸⁾. Większe znaczenie posiadały, zdaje się, jarmarki w Żłobinie. Podaje więc rewizja, że „Żłobin ma w roku jarmarków cztery walnych... bywają kupcy z zagranicy z futrami, łojami, woskami, rybami, solą, hanyżem, bakalią turecką, różnemi fruktami, figami, migdałami, z koźmi, z wełną, z żelazem”³⁹⁾.

Mniejsze znaczenie posiadały dwa doroczne jarmarki w Rzeczycy, gdyż „towarów zagranicznych znacznych nie przywożą oprócz soli i ryby”⁴⁰⁾. Obok jarmarków w większych ośrodkach miejskich, spotykamy „kupców zagranicznych” w mniejszych

³⁶⁾ Ibid., str. 91

³⁷⁾ Ibid., str. 92 v

³⁸⁾ Ibid., str. 79.

³⁹⁾ Ibid., str. 85 v.

⁴⁰⁾ Ibid., str. 84.

miastach. Podaje więc np. rewizja, że w mieście Chalczu na jarmarkach „bywają kupcy z futrami, z hanyżem, tytuniem, a najwięcej z solą krymską...”⁴¹⁾ Podobnie na jarmarkach w Czeczersku na drodze do Mohylowa „bywają kupcy zagraniczni z futrami, z hanyżem, solą, rybą, tytuniem”⁴²⁾.

W świetle przytoczonych wyżej danych źródłowych nie ulega wątpliwości, że drogi komunikacyjne, przecinające wschodnie Polesie, w drugiej połowie XVIII w. odgrywały ważną rolę gospodarczą i handlową i że istotnie przez powiaty mozyrski i rzeczycycki przejeżdżali liczni kupcy zarówno „z zagranicy moskiewskiej” jak z Ukrainy i Wołynia na jarmarki „do Litwy” i dalej „do Śląska, Gdańska i Prus”.

Inaczej wyglądały stosunki handlowe (w zakresie handlu tranzytowego) na terytorjum zachodniego Polesia, t. j. w województwie brzesko-litewskim. Świadczą o tem charakterystyczne informacje „rewizji traktów” woj. brzeskiego z 1765 r. Mianowicie w rozdziale poświęconym opisowi „jarmarków znaczniejszych w pow. pińskim i woj. brzeskim”⁴³⁾, znajdujemy następującą uwagę: „W powiecie pińskim niemasz jarmarku na którymby bywali z cudzych krajów z zagranicy z towarami kupcy, tylko znajdują się po miasteczkach z żelazem, tytuniem, rybą i innemi gospodarskimi towarami targi”.

Wyjątek stanowił jarmark na Św. Jakób w miast. Wysokiem na magistrali komunikacyjnej z Wołynia i Polesia do Gdańska i Prus „gdzie z otali z różnemi towarami tureckimi bywają”. Natomiast „w inszych miastach i miasteczkach acz bywają jarmaczki to partykularne, te się nie kładą”, dodaje rewizja.

Naszczicowaliśmy sieć dróg komunikacyjnych, przecinających kotlinę poleską z południa na północ, t. j. łączących Wołyn i Ukrainę z W. K. Litewskiem. Równocześnie na podstawie urzędowych świadectw staraliśmy się zapoznać z ich znaczeniem gospodarczem i handlowem w drugiej połowie XVIII w.

Zkolei parę słów należy poświęcić drogom, przecinającym kotlinę poleską ze wschodu na zachód.

Najważniejszy z gościńców o kierunku poziomym „trakt z Pińska, a zimą i z zarzek do Brześcia kto na Pińsk idzie”⁴⁴⁾ według relacji „rewizji traktów” z 1765 r. przebiegał przez miejscowości: Żabczyce—Brodnica — Janów—Socha—miast. Dro-

⁴¹⁾ Ibid., str. 87 v.

⁴²⁾ Ibid., str. 88.

⁴³⁾ Ibid., str. 43.

⁴⁴⁾ Ibid., str. 37.

hiczyn—Pirkowicze—Pihanowicze—Antopol i dalej przez Kobryń do Brześcia. Na południe od tej podstawowej osi komunikacyjnej zachodniego Polesia przebiegał znany już nam gościńiec z Kuźeliczyna do Brześcia przez Hniewczyce — Osowce—Popinę—Woławel, gdzie łączył się z gościńcem Pińsk—Brześć.

Z głębi Polesia biegły na zachód gościńce: „trakt z Dawidgródka, Turowa łądowy czasem do Brześcia”⁴⁵⁾ na Łachwę — Kozangródek — Łohiszyn lub Czemeryn „jak skończą groble” — Drużyłowicze—Wawulicze—Sochę — miast. Drohiczyn do gościńca brzeskiego, omijając w ten sposób Pińsk od północy, oraz „trakt za rzekoma w powiecie pińskim zimowy do Czarnobyła i Kijowa z Pińska”⁴⁶⁾, kierujący się przez miejscowości Płotnicę—Osowce—Osowę—Duboję — Budę—Dubieniec—Orły — Horodce—Tury — Dawidgródek — Olszany — Małaszewicze — Turów — Pohost — Smiedyń. Rolę pomocniczą wśród dróg Polesia pińskiego spełniał „trakt z Dawidgródka i Turowa w Kamieszczynę i dalej zimowy”⁴⁷⁾ na Ozierzany — Teniż — Danielewicze — Symonowicze — Lelczyce do powiatu mozyrskiego.

Z pośród dróg zachodniego Polesia ważną odnogą ku północy od gościńca Pińsk — Brześć był „trakt z Gdańska do Wysokiego gdzie się i królewiecki do Prus schodzi i z Wysokiego w powiat piński”⁴⁸⁾, kierujący się z miasteczka Wysokie na miejscowości Trościanicę—Demenicze—Olizarowy Staw—Siechnowicze — Matyjewicze — Czerewaczyce — Kobryń. Omijał on w ten sposób Brześć od północy, łącząc bezpośrednio Pińszczyznę ze znanym nam wielkim gościńcem z południa do Gdańska i Królewca. Według innych informacji współczesnych nosił on poza tem nazwę traktu „z Pińska do Warszawy”⁴⁹⁾.

Odrębną grupę szlaków komunikacyjnych zachodniego Polesia tworzyły gościńce związane z Brześciem Litewskim. Poza znanym już nam gościńcem Pińsk — Brześć z odnogami przez Kuźeliczyn na Wołyń oraz Łohiszyn lub Czemeryn do Dawidgródka i Turowa włąb wschodniego Polesia wchodziły tu w grę trakty do Korony: 1) „trakt z Śląska na Międzyrzec do Brześcia i Pińska”⁵⁰⁾; 2) „trakt z Warszawy do Brześcia”⁵¹⁾; 3) „trakt z Lublina

⁴⁵⁾ Ibid., str. 37 v.

⁴⁶⁾ Ibid., str. 42 v.

⁴⁷⁾ Ibid., str. 42 v.

⁴⁸⁾ Ibid., str. 40.

⁴⁹⁾ Dziennik Handlowy, Warszawa 1786, cz. VII i VIII, str. 401.

⁵⁰⁾ Archiwum Państwowe w Wilnie, nr. 3180, str. 41.

⁵¹⁾ Ibid., str. 41.

do Brześcia”⁵²). Na północo - zachód od Brześcia poza gościńcem przez Wysokie do Gdańska, Królewca i Litwy biegły: 1) „trakt z Brześcia do Kamieńca”⁵³); 2) „trakt z Brześcia do Szereszewa”⁵⁴); 3) „trakt z Brześcia do Prużany”⁵⁵). Ku południowi zaś znane już nam 1) „trakt z Włodawy do Brześcia i Wysokiego”; 2) „trakt z Chotysława do Brześcia i ku Litwie bardziej zimowy”.

Wykreślona powyżej na podstawie danych oficjalnych sieć ważniejszych dróg komunikacyjnych na Polesiu 1. nie obejmowała wszystkich gościńców, 2. nie zapewniała na niektórych odcinkach możliwości wygodnego lub bezpiecznego przejazdu. Stąd wykaz ten należy uzupełnić przez wymienienie gościńca z Pińska do Nieświeża i Mińska na Łohiszyn — Bobryk — Chotynicze — Lubieszów — Sieniawkę — Kleck — Nieśwież — Swierzeń — Kojdanów — Mińsk⁵⁶) oraz gościńca z Pińska przez Chomsk do magistrali łączącej przez Kuźeliczyn — Chomsk — Kossów Wołyń z W. Ks. Litewskiem⁵⁷).

Wartość użytkowa dróg wiodących z Pińska na Wołyń i Ukrainę nie była widocznie zbyt duża, skoro w kilka lat później w opisie „traktów lądowych pińskich” znajdujemy uwagę: „Co zaś z Pińska na Wołyń i Ukrainę dawniej żadnej komunikacji lądowej nie było, i na Brześć, na Włodawę objeżdżać musiano, co mil około 40 drogi przyczyniało. Zkróciła się wprawdzie ta droga w ten czas, kiedy J. J. W. W. Czarneccy kasztelanowie braclawscy około Lubieszowa i Lubiazia groble sypać kazawszy, komunikację do Pińska otworzyli; wszelako i tamtędy z Pińska na Wołyń, osobliwie zaś w Polesie wołyńskie, i ku Ukrainie dwadzieścia kilka mil było dalej, jak na prosto wypada linia”⁵⁸).

Wyrażona w tych słowach opinia autora „opisania” budzi jednak poważne zastrzeżenia ze względu na tendencyjność opisu. Autorowi bowiem chodziło o szczególniejsze podkreślenie zasług, a przez to samo wywyższenie dzieła i osoby Mateusza Butrymowicza, który „zrobił projekt otworzenia komunikacji lądowej jak najbliższej z Pińska na Wołyń, a to sypiąc groble, i dając mosty przez wszystkie rzeki i błota które Pińsk od Wołynia dziela”⁵⁹).

⁵²) Ibid., str. 40 v.

⁵³) Ibid., str. 41.

⁵⁴) Ibid., str. 41 v.

⁵⁵) Ibid., str. 41 v.

⁵⁶) Dz. Handl., 1786, cz. VII i VIII, str. 403.

⁵⁷) Ibid., str. 394.

⁵⁸) Ibid., str. 396.

⁵⁹) Ibid., str. 397.

Szeroko rozreklamowany gościniec Butrymowicza został zbudowany w latach 1778—1784 i przebiegał z Pińska do Dąbrowicy na Wołyniu, kierując się na miejscowości Górne — Serniczki — Chlaby—Łopatyn—Łasick—Żółkinia—Witczówka—Oziersk—Złote—Dąbrowica⁶⁰). Z Dąbrowicy biegły dalej dwa gościńce: 1. trakt na Wołyń do Dubna, („Dubno jest środkiem Wołynia, początkiem traktu na Podole”) ⁶¹) i 2. trakt na Ukrainę na Korzec—Zwiahel — Żytomierz—Berdyczów („i tu z Berdyczowa początek Ukrainy”) ⁶²).

Wracając do przytoczonej wyżej charakterystyki stosunków komunikacyjnych Polesia pińskiego z Wołyniem, stwierdzamy, że obok drogi na Lubieszów — Lubiaż istniała w tym samym czasie droga z Kobrynia na Wołyń przez Dywin (gdzie się znajdował przykomorek brzeski), o której autor „opisania” musiał niewątpliwie wiedzieć. W każdym razie współczesne „opisanie miasta Kobrynia” ⁶³) mówiąc o położeniu tego miasta podkreśla, że „w bardzo dobrym co do handlu zostaje położeniu nad rzeką Muchawcem teraz spławną oraz na trakcie lądowym z Brześcia do Pińska i z Wołynia do Litwy”. Z tego też powodu liczne jarmarki kobryńskie (6 razy do roku) „licznym ludem prócz bliższych z głębszej Litwy, Podlasia, Wołynia, Mazowsza i różnemi domowemi produktami, koźmi, bydłem, wieprzami, skórami, żelazem, woskiem, łojem, wełną, płótnem, miodem, naczyniem wszelakim gospodarskim, rybą suchą, i cybulą z Pińszczyzny napełnione bywają wielką obywatelom przynosząc wygodę”.

Obok drogi butrymowiczowskiej przez błota pińskie do Dąbrowicy w tym samym czasie została zbudowana t. zw. grobla Szczytowej pod Kozangródkiem, ułatwiająca przejazd z W. Ks. Litewskiego przez Łachwę do Dąbrowicy i Wołynia. Obie te drogi według opinii Wincentego Szyrmy z 1787 r. ⁶⁴) „ułatwiają przejazd z Litwy na Wołyń i Ukrainę” z tem, że „ktokolwiek chciałby jechać na Wołyń z Białej Rusi, z mińskiego, nowogródzkiego, a nie miałyby być w Pińsku, temu jest zrzęcniej udać się na Łachwę do Kozangródka, stamtąd milę groblami do rzeki Prypeci, a pod karczma J. W. Szczytowej przewiozłszy się przez tę rzekę jechać dwie mile groblami do folwarku tejże Dubieńca, stamtąd zaś na Stolin i Terebeżów trafiać do Dąbrowicy. Lecz ktokolwiek

⁶⁰) Ibid., str. 398—401.

⁶¹) Ibid., cz. XI i XII, str. 559.

⁶²) Ibid.

⁶³) Ibid., 1788, cz. IX, str. 687—689.

⁶⁴) Ibid., 1787, cz. V, str. 291—295.

z grodzieńskiego, lidzkiego, oszmiańskiego, słonimskiego, części województwa nowogródzkiego i części województwa brzeskiego, jednym słowem z całej Litwy, chciałby jechać na Wołyń, czyli Ukrainę, już temu najprościej jest udać się do Pińska, i przebierać groblami butrymowiczowskiemi”.

Obok drogi z Pińska do Dąbrowicy Butrymowicz zbudował inną z Łohiszyna przez Świętawolę do Kozik, skracając w ten sposób trasę dawnego gościńca z Pińska do Słonima. „I na tym trakcie co najwięcej przybliżyło i wygodną uczyniło drogę”—zaznacza entuzjasta prac Butrymowicza — „jest to ufundowanie grobli przez rzekę Jasiołdę, gdzie był dawniej przewóz ćwierć mili długi, a zawsze niewygodny i niebezpieczny”⁶⁵⁾.

Zestawiając przytoczone wyżej opinie z lat 1786—87 z danymi urzędowych rewizyj z 1765 r., stwierdzamy, że jeśli chodzi o połączenia z północą i południem stosunki komunikacyjne w Pińszczyźnie uległy pewnej poprawie w związku z budową lub naprawą dróg przez Butrymowicza i Szczytową. Nie należy jednak wyolbrzymiać zasług obojga, uważając ich niemal za twórców sieci komunikacyjnej w Pińszczyźnie⁶⁶⁾.

Również nie straciły na znaczeniu gościńce przecinające wschodnie Polesie na Petryków i Mozyrz. Świadczy o tem przede wszystkim istnienie naówczas komory dąbrowickiej z „przykormkami” celnymi⁶⁷⁾ w Pińsku, Lubieszowie, Turowie, Petrykowie, Mozyrzcu i Wasilkowie, jak również i to, że „transporta z Królewca Niemnem do Stołpców sprowadzone, jako to: sledzi, win francuskich, likierów i wódek francuskich... zimową sanna drogą pobliskimi lasami zawsze trwała, sprowadzają się”⁶⁸⁾ aż do miasta Fastowa w głąbi stepów ukraińskich.

Na podstawie danych źródłowych z drugiej połowy XVIII w. wykreśliłmy sieć ważniejszych arterij komunikacyjnych, przecinających terytorjum Polesia. Nasuwa się zkolei pytanie, czy na ten obraz sieci komunikacyjnej, ustalony dla połowy XVIII w., składają się drogi stare, czy też mamy tu do czynienia z drogami stosunkowo późnego pochodzenia? Poruszone zagadnienie wymaga głębszej analizy zachowanych przekazów źródłowych, do czego też zkolei przechodzimy.

⁶⁵⁾ Ibid., 1786, cz. VII i VIII, str. 394.

⁶⁶⁾ Korzon T., Wewnętrzne dzieje Polski, t. II, str. 62—63; Rutkowski J., Zarys gospodarczych dziejów Polski, str. 199—200.

⁶⁷⁾ Dz. Handl., 1788, cz. VII i VIII, str. 524.

⁶⁸⁾ Ibid., 1788, cz. IV, str. 427—430.

II.

Ustalenie sieci lądowych dróg komunikacyjnych przecinających kotlinę poleską w okresie średniowiecza przy dzisiejszym stanie łądań, natrafia na duże trudności przede wszystkim ze względu na zbyt szczupły i fragmentaryczny materiał źródłowy.

Ponadto na podstawie obserwacji zjawisk współczesnego nam życia możemy stwierdzić, że trasy dróg na Polesiu, szczególnie na terenach piaszczystych, nie są bynajmniej trwałe i ulegają w zależności od rozmaitych czynników częstym zmianom⁶⁹). Oczywiście nie dotyczy to „przejść” przez błota poleskie, jakie z natury rzeczy stwarzały w specyficznych warunkach topograficznych jedyne możliwości rozstrzygnięć komunikacyjnych i jako takie posiadały i posiadają charakter niezmienny.

Ścisłe wytknięcie trasy danej arterji komunikacyjnej posiada dla nas pozatem znaczenie drugorzędne. Nie jest bowiem kwestją zasadniczą, czy np. wielki gościniec z Wołynia na Litwę przebiegał przez terytorjum Polesia kierując się na miejscowość X lub Y, natomiast bardzo ważnem jest stwierdzenie faktu, czy taki gościniec tamtędy w przeszłości przebiegał istotnie oraz od jak dawna. Innemi słowy, chodzi nam o ustalenie, czy drogi o charakterystycznym kierunku z południa na północ lub ze wschodu na zachód, jakie przecinały terytorjum Polesia w okresie rewizji 1765 r., istniały dawniej oraz jaką spełniały wówczas rolę.

Zacznijmy od dróg wiodących ze wschodu na zachód. Należały one prawdopodobnie do najstarszych lądowych arterji komunikacyjnych na Polesiu. Powstanie bowiem i rozwój dróg łączących wschodnie Polesie i dalsze ziemie ruskie z Zachodem posiadało pewien związek z osadnictwem w ziemi brzeskiej, a nawet częściowo na Podlasiu. Problem osadnictwa w dorzeczu Bugu wykracza poza ramy niniejszego szkicu⁷⁰). Ogólnie przyjętą w nauce jest natomiast teza o wpływach poleskich na rozwój i dzieje osadnictwa w ziemi brzeskiej. Nie budzi również wątpliwości fakt, że ziemia brzeska w latach 1087—1157 wchodziła w skład księstwa turowsko-pińskiego i dopiero w drugiej po-

⁶⁹) Niezbrzycki J., Polesie, opis wojskowo-geograficzny i studium terenu, Warszawa 1930, str. 245—246.

⁷⁰) Literaturę dotyczącą osadnictwa na Polesiu zebrał i zestawił: Orda J. Geneza Pińska, Ks. Pam. Kola Hist. U. S. B., Wilno 1933.

łowie XII w. wróciła pod panowanie władców Wołynia⁷¹⁾. Otóż łączność etniczna oraz polityczna ziem brzeskiej i turowsko-pińskiej może służyć za dowód ożywionych i bliskich stosunków między temi sąsiadującymi terytorjami. Rzecz jasna, że w tym wypadku musiały istnieć jakieś drogi, łączące Turów i Pińsk z Brześciem.

Dotychczas nie wspomnieliśmy o jeszcze jednym czynniku, wywierającym znaczny wpływ na kształtowanie kierunków arteryj komunikacyjnych, t. zn. o handlu, w szczególności zaś handlu tranzytowym. Ten ostatni czynnik dla stosunków poleskich posiadał duże znaczenie już w okresie wczesnego średniowiecza. Powszechnie⁷²⁾ więc podkreśla się znaczenie Prypeci jako jednej z najważniejszych i najstarszych dróg handlowych na Rusi. „Prypec” — zdaniem A. S. Hruszewskiego — „to droga handlowa dla ziemi środkowej Wisły oraz dorzecza Bugu: za jej pośrednictwem szły do Mazowsza i Polski przedmioty greckiej i arabskiej kultury, zaś na rynek kijowski produkty ziemi Dregowiczów — przedewszystkiem surowce”⁷³⁾. Obok wodnej arterji komunikacyjnej z zachodu na wschód biegły drogi lądowe. Jedna z nich przebiegała w miejscu „gdzie Pina za pośrednictwem „wołoka” zbliżała się do Bugu koło Brześcia”⁷⁴⁾.

Drogom wiodącym z Turowa na zachód przypisuje historyk księstwa turowsko-pińskiego ogromne znaczenie. Turów, zdaniem A. Hruszewskiego, zawdzięczał swój rozkwit położeniu nad wodnym szlakiem Prypeci: „Via Turów są prowadzone stosunki kulturalne i dyplomatyczne z Polską i dopóki Polska w najdawniejszej zagranicznej polityce ruskiej posiada wpływy i znaczenie, dopóty dla Kijowa ważnem jest władanie turowskim księstwem”⁷⁵⁾. To też z osłabieniem Polski i jej wpływów upada wielkość dawnego Turowa, ziemi pierwszej po Kijowie, dzielnicy Światopełka Włodzimierzowicza, zięcia króla Bolesława Chrobrego. „Od Brześcia i linii Bugu” — stwierdza ostatnio J. Orda — „poprzez Muchawiec z dopływem Wołokiem, Pinę i Prypec już w odległej przeszłości

⁷¹⁾ Hruszewskij M., Istorija Ukrainy—Rusy, Lwów, 1905, t. II, s. 371.

⁷²⁾ Barsow N., Oczerki ruskij istoriczeskoj geografii, War. 1885, str. 21; Linniczenko I., Wzaimnyja odnoszenja Rusi i Polski do poł. XIV st., Kijów 1884, str. 184—185; Hruszewskij M., Oczerk istorii kijewskoj ziemi ot smierci Jaroslawa do konca XIV st., Kijów 1891, str. 386; Hruszewskij A. S., Ocz. ist. tur.-pińsk. kniaź. X—XIII w., Kijów 1901, passim.

⁷³⁾ Hruszewskij A. S., op. cit. str. 15.

⁷⁴⁾ Ibid.

⁷⁵⁾ Ibid., str. 39.

biegł ważny szlak handlowy i strategiczny w stronę Dniepru i macierzy grodów ruskich, Kijowa”⁷⁶).

Od tajemniczego, pogrążonego w mrokach przeszłości okresu wczesnego średniowiecza na Polesiu przechodzimy poprzez bezmała pięć stuleci do czasów późnego średniowiecza litewskiego. Teraz dopiero trafiamy na trwalszy grunt pod nogami. Zachowane przekazy źródłowe z początków XVI w. rzucają nieco światła na dzieje interesującej nas drogi handlowej i jej znaczenie.

W stosunku do wczesnego średniowiecza zmieniły się zasadniczo warunki rozwojowe ziem poleskich. Zbliżenie polityczne i gospodarcze Polski i W. Ks. Litewskiego w końcu XIV wieku sprzyjało niewątpliwie ożywieniu wzajemnych stosunków handlowych. Wzrasta znaczenie gospodarcze i handlowe Brześcia Litewskiego, jednego z najważniejszych węzłów komunikacyjnych ówczesnej Litwy⁷⁷). Prawdopodobnie zyskał też na znaczeniu odwieczny gościniec biegnący z krajów ruskich przez Pińsk i Brześć na Zachód. Jednak bliższych szczegółów z tego okresu nie znamy.

Istotny stan rzeczy poznajemy dopiero z listu Dańka Jeśkowicza, dzierżawcy myt brzeskich z 1516 r.⁷⁸). Wskazówki i instrukcje zawarte w tym niezwykle cennym półoficjalnym dokumencie opierały się na zwyczajach, panujących w komorze brzeskiej „za staroho korola, otca korola jeho miłosti”, t. zn. w drugiej połowie XV w. Cóż one stanowiły? Dańko Jeśkowicz komunikował Michelowi Józefowiczowi, nowemu dzierżawcy myt brzeskich o stosunkach jakie za jego czasów istniały w tej komorze. „Kijane, Czernichowcy, Mozyrane, Piniane — czytamy w tym dokumencie, — nikhdy ne meli dorohi na Raten, a ni na Chołm, tołko na Berestej do Lublina do Poznania, do Warszawy i do Gnezna”. Winni nieposłuszeństwa karani byli konfiskatą towaru: „A kotoryi by choteli inszymi dorohami jezdit, takowych jeśmo z weku u promyte hospodarskoj zabirywali: na hospodara jeho miłost’ połowina promyta, a na nas bywała połowina“. O rozległości handlu tranzytowego via Brześć świadczyły dalsze słowa dokumentu: „I też Turkowe, Kofincy i Kijane i Moskwiczi, tyi wsi daiwali ot kopy po tri hroszy”.

Z pośród miast koronnych rolę „wielkiego targowiska na pograniczu ziem polsko - litewsko - ruskich”⁷⁹) spełniał w owym

⁷⁶) Orda J., Op. cit., str. 2

⁷⁷) Wysłouch S., Dobra szereszewskie, str. 41—43.

⁷⁸) Bierszadskij S. A., Rus.-Jewr. Arch., Petersburg 1882, t. I, str. 90.

⁷⁹) Koczy L., Handel Poznania do poł. XVI w., Poznań 1930, str. 50.

czasie Lublin. To też na jarmarki, z których pierwszy zaczynał się od święta M. B. Gromnicznej, drugi zaś od Zielonych Świąt, przybywali tutaj „kupcy z różnych narodów, Niemcy, Francuzi, Włosi, z Moskwy, Turcy i Ormianie”⁸⁰⁾. „Z północy zjawiają się kupcy z Brześcia Litewskiego, z Pińska, Połocka, Słucka, Smoleńska, z Witebska, Nowogródka, Trok i Wilna” stwierdza Rybarski na podstawie rejestru cła lubelskiego z 1530 r.⁸¹⁾.

O rozmiarach handlu Pińska z Lublinem świadczą ciekawe dane komory celnej brzeskiej z 1583 r.⁸²⁾. Dla przykładu wystarczy przytoczyć, że wedle niepełnego wykazu za miesiąc luty (brak danych za trzy pierwsze dni miesiąca) przez komorę celną brzeską przeszło z jarmarku lubelskiego (2 luty) do Pińska 18 karawan kupieckich, ogółem ponad 169 wozów, w tem 53 ładowanych wyrobami przemysłowemi, 116 zaś wozów żelaza. Dla porównania należy zaznaczyć, że równocześnie z Korony do Wilna przeszło przez Brześć 16 karawan kupców wileńskich, ogółem 119 wozów ładowanych przeważnie winem; do miast Słucka, Słonima, Nowogródka, Mińska, Mohyłowa, Bobrujska, Trok i Dworca—18 karawan złożonych z 86 wozów kupieckich.

O rozległości handlu pińskiego świadczą dane komory brzeskiej za miesiąc maj, gdzie znajdujemy 10 kupców pińskich, powracających z towarami, przeważnie suknem różnych gatunków, z jarmarku w Gnieźnie, na Ś. Wojciech.

Przytoczone powyżej cyfry dają zaledwie słabe pojęcie o poprzednim znaczeniu handlowem Pińska i wielkiego gościńca z Polesia przez Brześć do Korony. Pochodzą one bowiem z końca XVI w., t. j. z okresu po unji lubelskiej, kiedy odpadły od Litwy ziemie południowe, a wraz z nimi i wszelkie ograniczenia celne, o których wspominał list Dańka Jeśkowicza. Inaczej wyglądały stosunki komunikacyjne na tym odcinku przedtem, kiedy w związku z konfiguracją polityczną W. Ks. Litewskiego i t. zw. lubomelsko-ratneńskim zębem koronnym, zdaniem M. Hruszewskiego „ruch towarowy, który ongiś z Kijowszczyzny szedł starożytną drogą włodzimierską do północnego Wołynia i dalej w Lachy”⁸³⁾ skie-

⁸⁰⁾ Baliński M. i Lipiński T., *Starożytna Polska*, Warszawa 1886, t. III, str. 243.

⁸¹⁾ Rybarski R., *Handel i polityka handlowa Polski w XVI st.*, t. I, str. 202.

⁸²⁾ *Archeogr. Sborn. Dok.*, t. III i IV.

⁸³⁾ Hruszewskij M., *Ist. Ukr. Rusy*, t. VI, str. 50 i 53.

rował się teraz na północ drogą na Pińsk-Brześć. Było to wynikiem przymusowych zarządzeń rządu litewskiego, mających na celu obejście komór celnych koronnych na drodze z Łucka do Brześcia. Nie też dziwnego, że gościniec z Pińska do Brześcia w źródłach z połowy XVI w.⁸⁴⁾ uzyskał nazwy: „droga wielka bereszczajska”, „gościniec wielki”, wreszcie „gościniec brzeszczeński”.

Wyzyskane wyżej dane źródłowe zgodnie charakteryzują wielki gościniec brzesko-piński jako magistralę komunikacyjną ważną dla handlu tranzytowego z krajów wschodnio i południoworuskich do Korony w XV—XVI w.

W latach następnych zmienia się charakter handlowy i gospodarczy interesującej nas arterji komunikacyjnej. Stopniowo dostosowuje się ona do nowych warunków i potrzeb życia gospodarczego w W. Ks. Litewskim. Wiek XVI to okres bardzo ważny w historii gospodarczej Polski i Litwy. Masowa produkcja zboża w związku z coraz to wzrastającym popytem na rynkach zachodnich przeobraża formy eksploatacji roli. Rozwija się gospodarka folwarczna w miejsce dawnej czynszowej. „Rosły folwarki zwłaszcza tam, skąd można było dostać się łatwo do Wisły i jej dopływów, później dopiero w dalszych okolicach“⁸⁵⁾.

Nowe warunki i sposoby eksploatacji roli szerzą się na Polesiu na większą skalę dopiero w połowie XVI w., prawdopodobnie pod wpływem umiejętnej polityki gospodarczej królowej Bony.

O zabiegach królowej na tem polu najdobitniej może świadczy ciekawy list króla Zygmunta z 1536 r.⁸⁶⁾ „z storony osażenia ludej w puszczy kobrynskiej na mestach hodnych”. Dokument ten skierowany do starostów i dzierżawców hospodarskich brzeskiego, kamienieckiego, drohiczyńskiego i mielnickiego, komunikował im, że królowa Bona nakazała staroście swemu kobryńskiemu panu Iwanowi Michajłowiczowi „w puszczy jeje miłosty kobrynskiej ludy na sebe sadyty na mestcoch hodnych” i woli im dawaty, kotoryi tam za jeje miłostiu osiadut”. W związku z temi zamierzeniami królowej nakazywał gospodar wymienionym starostom i dzierżawcom: „Sztoby jeste po mestom i dworom naszym kazali zaklikaty, i tyi woli wsim opowedaty, i kotorybykolwe ludy

⁸⁴⁾ Piscowaja Kniga Pinskawo Starostwa, Wilno 1874, t. I, str. 60, 62, 74, 76, 80, 84, 88, 186.

⁸⁵⁾ K u t r z e b a St, Historia Ustroju Polski, t. I, str. 130.

⁸⁶⁾ Arch. Główn. Akt. Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 206, str. 234.

wolni pochożyi u powetech waszych choteli z mesteczok i torhow i imenej kniaźskich i panskich za jeje miłost ity i na toj woli sadity, tych by jeste ludej neweleli nikomu niczym hamowaty". Ponadto widocznie w celu uniknięcia nieporozumień, król Zygmunt wyraźnie polecał starostom i dzierżawcom, by „tych wsich ludej z żonami i z detmi i z statki ich z mest i dworow naszych dobrowolne odpuszczali bez wsiakoje zaczepki i hamowania konieczno, aby to inak ne było”.

Nie znamy szczegółów akcji kolonizacyjnej królowej Bony w lasach kobryńskich, tem niemniej omówiony dokument króla Zygmunta świadczy, że posiadała ona szeroki rozmach i że prawdopodobnie nie pozostawała bez dalszych skutków gospodarczych. Zabiegi królowej Bony na tem polu związane były prawdopodobnie z dążeniem do zwiększenia produkcji zbożowej na eksport. Równocześnie rozwijała się szybko eksploatacja lasów poleskich, zwłaszcza w Kobryńszczyźnie. O eksporcie wyrobów leśnych i zboża z Polesia wzmiankowały księgi ceł komory włościańskiej z lat 1546, 1555 i dalszych⁸⁷⁾.

I na tem polu również przodowała królowa Bona. Świadczą o tem zachowane przekazy źródłowe. Zawiera więc królowa w 1548 r.⁸⁸⁾ „umowu z Gierkom Popelarom na palene popełu i roblene wanczosu i klepok w lesech naszych zamku kobrynskoho”. Zgodnie z postanowieniami tej umowy Gierko, który już od 1546 r. pracował w lasach królowej, „majet ku pożytku skarbu naszoho poczonszy od seho czasu, aż pokol lesow naszych tamosznych kobrynskich dla takowych robot stawati budet popeł paliti, wanczosi i klepki robiti i do Gdanska spuszczati i takowyje roboty lesnyje pry pisaru naszom, abo starosty naszoho kobrynskoho u Gdansku na brak gdanski oddawati“.

Prawdopodobnie w związku z powyższą na tak szeroką skalę pomyślaną eksploatacją puszczy kobryńskiej zawiera królowa Bona w 1550 r.⁸⁹⁾ „umowę z mieszczany i kupcy gdańskimi Hanuskopem Vintholtem, a Klausulczem, którą umowę imieniem ich jako mocny ich od nas przyjął słuźebnik a pisarz Klausulczow Jakub Glaiser na roboty nasze leśne kobryńskie i szereszowskie, na sześćset łasztów popiołu, łaszt każdy po dwanaście złotych

⁸⁷⁾ K u t r z e b a St. i D u d a Fr., Regestra Thelonei Aquatici Wladislaviensis saeculi XVI, Kraków 1915, str. 31, 47, 224, 366, 422, 427, 431.

⁸⁸⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 212, str. 796.

⁸⁹⁾ Ibid, L. 213, str. 19, 39—40.

liczby i monety polskiej, na dwieście łąszków smoły łąszk każdy po trzysta złotych polskich, wanczosa ile tego będzie sto każde po czterysta złotych polskich, klepek ile ich też będzie po dwudziestu i po dwu złotych polskich sto każde” z zastrzeżeniem, że gdyby ceny w Gdańsku były wyższe od wymienionych w umowie, „tedy ci kupcy będą powinni to nam płacić jakoby na wyżej targ był”.

Wyszczególnione wyżej towary „mają być do Gdańska przyszłej wiosny w roku niniejszym spuszczone przez starostę naszego kobryńskiego Stanisława Chwalczewskiego, albo przez tego komu on to od siebie poruczy i mają we Gdańsku tym kupcom tu w liście naszym opisanym oddane być, a oni skoro te roboty do rąk swych przyjąwszy i odebrawszy będą powinni gotowemi pieniędzmi zapłacić”.

Eksploatacja lasów Kobryńszczyzny była przedsięwzięciem handlowem bardzo zyskowym dla skarbu królowej. Wówczas bowiem kiedy (zgodnie z umową z Gierkiem) koszty produkcji wynosiły za każdy łąszk popiołu „kolko ich ku ktoromu spustu wesennomu wyhotujet” 40 gr. lit. oraz za setkę wanczosa lub klepek po 55 gr. lit.—ceny uzyskiwane w Gdańsku ustalała umowa z tamtejszymi kupcami na minimum 12 zł. pol. za łąszk popiołu, 14 zł. pol. za setkę wanczosa, wreszcie 22 zł. pol. za setkę klepek.

Według ówczesnego kursu kopy groszy litewskich 75 gr. pol.⁹⁰⁾ koszt produkcji 1 łąszka popiołu wynosił niecałe 2 zł. pol., zaś setki wanczosa lub klepek niewiele ponad 2 zł. pol. Wobec tego, że odpowiedzialnym za wady i braki dostarczonego do Gdańska towaru był Gierko, czysty dochód skarbu królowej z handlu wytworami leśnymi był bardzo znaczny, całe zaś przedsięwzięcie wybitnie rentujące. Nic też dziwnego, że inicjatywa królowej Bony znalazła naśladowców w osobach innych posiadaczy obszarów leśnych na Polesiu.

W połowie XVI w. szerzy się eksploatacja lasów w Pińszczyźnie. W 1561⁹¹⁾ żyd piński Michel Chimicz wyrabia towary leśne w Worocewiczach i Bielinie, w roku następnym w Symonowiczach. W 1563 r.⁹²⁾ żyd brzeski Tobjasz Bohdanowicz eksplo-

⁹⁰⁾ Rybarski R., Handel i polityka handlowa Polski w XVI st., t. II, str. 314—315.

⁹¹⁾ Akty Wil. Arch. Kom., t. XVIII, str. 5—7 i 10—11.

⁹²⁾ Ibid., str. 19.

atuje lasy ziemian Oleszów w maj. Bereżne (w pow. horodeckim). W 1563 r.⁹³⁾ żyd piński Szmojło Piszczewicz zobowiązuje się wyrobić w lasach kobryńskich 105 łasztów popiołu i dostarczyć towar do „spustu wodenocho” nad Muchawiec w Kobryniu. W 1577⁹⁴⁾ król Stefan Batory wydaje Ostafiemu Wołłowiczowi list na bezcłowy eksport 9 komięg z popiołem i ziarnem z Muchawca na Bug do Torunia itd.

Ciekawych informacji co do eksportu wyrobów leśnych i zboża z Polesia dostarcza znana już nam księga ceł brzeskich z 1583 r.⁹⁵⁾. Już na pierwszy rzut oka uderza stosunkowo mała ilość transportów leśnych i zbożowych z Polesia, zwłaszcza w zestawieniu z Podlasiem i Wołyniem. Fakt ten może służyć za dowód, że pod względem rozwoju gospodarczego ówczesne Polesie pozostawało znacznie w tyle w stosunku do ziem nadbużańskich.

Z zapisów księgi ceł brzeskich wynika, iż z powiatów brzeskiego i pińskiego z pośród tamtejszych ziemian „meł do Gdańska rekoju Muchawcom” 2 komięgi żyta ks. Benedykt Wojna z dóbr Ławryna Wojny—Wyżłowicz i Domaszcz. Iwanowa Fursowa spławiła Muchawcem do Gdańska 2 komięgi żyta z dóbr własnych Niepokojezyc i Opoła. Mateusz Protasewicz Ostrowski „meł z reki Muchawca na Bug i Wisłu do Gdańska” większą ilość towarów leśnych z majątków Mohilna i Zdzitów. Prokop Marchotka, właściciel Woławla, wysyłał do Gdańska popiół wyrobiony we własnych lasach. Również „meł do Gdańska” 2 komięgi żyta i owsa książę Andrzej Fedorowicz Ostrożecki z majątku swego Rożanec w pow. brzeskim. Z majątku Zbirohi w pow. brzeskim spławił Adam Janowicz Hajko do Gdańska 330 beczek żyta „bo newelika szkuta”.

Obok ziemian możniejsi panowie eksportują zboże i leśne towary z Polesia. A więc pan Jan Kiszka „meł z reki Muchawca na Bug i Wisłu do Gdańska” szkutę żyta i większą ilość klepek z majątności swych w powiecie brzeskim Bołkowo i Czerniewo. Książę Janusz Korybutowicz Zbaraski, wojewoda brasławski, starosta piński i krzemieniecki „meł do Gdańska z reki Muchawca na Bug i Wisłu” większe ilości towarów leśnych, wyrobionych „s puszczi lesow jeho korolewskoje miłosti, także szlacheckich leżaczich u powete pinskiom”. Pan Mikołaj Sapieha, wojewoda

⁹³⁾ Ibid., str. 17—18.

⁹⁴⁾ Opis. Dok. Wil. Centr. Arch., t. X, str. 247 i 255

⁹⁵⁾ Archeogr. Sboin. Dok., t. IV.

miński, spławił do Gdańska większe ilości towarów leśnych i zboża z majątności swych, leżących w powiecie brzeskim, Kodnia i Bunina. Kniahinja Barbara Zbaraska z Kozina eksportowała ze swych majątności Kozin, Dubrowica, Hołub i Osmitowicze 4 komięgi żyta i popiołu. Wreszcie Abram Szmojłowicz, dzierżawca dóbr kniazia Romana Romanowicza Sanguszki, położonych na Wołyniu i w powiecie brzeskim, „spuścił rekoju Bugom na Wisłu do Gdańska” 46 komięg naładowanych żytem, pszenicą, jęczmieniem i owsem, wpłacając tytułem cła na komorze brzeskiej znaczną sumę 372 kop gr.

Zacytowane wyżej liczne wzmianki źródłowe stwierdzają, iż przedmioty eksportu wodnego do Gdańska dowożono końmi do rzek Muchawca lub Bugu z rozmaitych nieraz odległych zakątków Polesia. Rzecz zrozumiała, że w tych warunkach zyskiwały na znaczeniu lądowe drogi, łączące Polesie wschodnie z zachodem i spławniemi rzekami, zwłaszcza zaś starożytny gościniec z Pińska przez Kobryń do Brześcia i Bugu. Stopniowo zatracą on dawny charakter arterji komunikacyjnej dla handlu tranzytowego, dostosowując się do zmienionych warunków i potrzeb życia gospodarczego na Polesiu w drugiej połowie XVI i pocz. XVII w.

W wyjątkowych okolicznościach gościniec brzesko - piński wykorzystywano także dla przewozu transportów zbożowych z zachodnich prowincyj litewskich do Pińska i dalej Prypecią oraz Dnieprem do Kijowa. Działo się to prawdopodobnie w związku z wyprawami Tatarów na południowo-ruskie ziemie W. Ks. Litewskiego i powstałym stąd spustoszeniem kraju.

Dla przykładu wystarczy przytoczyć fakt, iż w r. 1529⁹⁶⁾ w związku z „robotami zamkowemi” w Kijowie dostarczono tam 1000 beczek żyta, w tem 500 beczek podwodami z Grodna do Słucka na rzekę Słucz—Prypeć, zaś pozostałe 500 beczek z Brześcia, Mielnika, Kamieńca i Słonima „majut tyje wsi derżawcy toje żyto otwesti do Pinska na rok na Bożje Narodzenie... a pan Bohusz majet komiehi nianiat i toje żyto spuścił wodoju do Kijewa”.

Są to jednak wypadki odosobnione, podyktowane wyjątkowymi okolicznościami, natomiast kierunek eksportu ze wschodu na zachód posiadał charakter trwały.

O sile atrakcyjnej spławu gdańskiego, jak również o nowej

⁹⁶⁾ Akty Lit.-Rus. Gos, wyp. I, str. 229—230

roli gościńca brzesko-pińskiego, świadczy dokument z r. 1630⁹⁷⁾. Skarży się w nim sługa kniazia Konstantego Wiśniowieckiego na Pawła Sapiehę, „iż w roku teperesznim... iduczi dej mne z bajdakami kniazati jeho miłosti pana mojeho, kotorych bajdakow 7 portom zwyczajnym i dorohoju dobrowolnuju, rekoju Prypetju u werch s Pripeti s potaszju do mesta hospodarskoho Pinskoho, a s Pinska wozami do Brescia prowaditi meli, ktoroho toho potaszu na tych bajdakach było 312 boczok”. Cały ten transport, jak wynika z treści skargi, został zatrzymany w Czarnobyłu (20 klm od Dniepru) przez Pawła Sapiehę, co spowodowało niemożliwość dopłynięcia przed zimą do Pińska. Wyładowano więc cały ładunek we wsi Ledcach po drodze do Pińska, skąd końmi przewieziono „ot Ledca do Brestia”.

Przytoczony powyżej urywek ze skargi sługi kniazia Wiśniowieckiego dowodzi, iż nawet z Kijowszczyzny przywożono towary eksportowe do Gdańska, wykorzystując drogę wodną Prypecią oraz lądową—gościniec brzesko-piński do Brześcia.

Eksport zboża i wyrobów leśnych z Polesia rozwijał się szybko i już w końcu w. XVI, przynajmniej w zachodniej połaci kraju, uchodził za rzecz zwykłą. W inwentarzu starostwa kobryńskiego z 1597 r.⁹⁸⁾ znajdujemy ciekawą pod tym względem notatkę o komięgach: „Powinni też poddani, wedle dawnego zwyczaju, w każdy rok z puszcze naszej kobryńskiej drzewa wywieść i zrobić sześć komięg... do których komięg do portu powinni poddani zboża dworne i dziakielne dowieść wedle dawnej powinności swojej”. Obowiązek budowy sześciu komięg co roku tłumaczy się tem, iż były to statki bardzo wątej konstrukcji i służyły tylko do jednorazowego spławu, poczem sprzedawano je w Gdańsku na rozbiórkę⁹⁹⁾. Zwyczajne obciążenie komięgi wynosiło przeciętnie 15—20 łasztów¹⁰⁰⁾, czasem jednak bywało znacznie większe. Licząc po 1860 klg¹⁰¹⁾ w zwyczajnym łaszcie zboża, będziemy mieli obraz przeciętnego eksportu zboża z starostwa kobryńskiego w końcu w. XVI. Produkcja ziemiopłodów na eksport do Gdańska rozwija się szybko, a równocześnie za-

⁹⁷⁾ Akty Wil. Arch. Kom., t. XXVIII, str. 132; Por: Hruszewskyj M, Istorija Ukrainy Rusy, t. VI, str. 182—191.

⁹⁸⁾ Ibid., t. XIV, str. 551.

⁹⁹⁾ Rutkowski J., Op. cit., str. 203.

¹⁰⁰⁾ Kutrzeba St. i Duda Fr., Regestra thelonei, str. XXXVI.

¹⁰¹⁾ Rybarski R., Op. cit., t. II, str. 334.

ludnia się transportami towarów leśnych i zboża wielki gościniec brzesko-piński, najważniejsza magistrala handlowa Polesia owego czasu. Jako przykład organizacji eksportu zbożowego z Polesia w połowie XVIII w. przytoczymy informacje inwentarza „hrabstwa Drohiczyńskiego dóbr dziedzicznych miasta Dorohiczyna, folwarków Sochy, Rowin, Ostrówek, Ruczek z wsiami do nich należącymi (Lipniki, Pikacze, Misiowce, Starosiele, Zarzeczką, Nowiki, Sałowa, Sutki, Rowiny i Socha) z r. 1778¹⁰²⁾. Wśród nieruchomości „hrabstwa” drohiczyńskiego znajdujemy mianowicie „szpiklerz na Piaskach w Brześciu Litewskim nad Bugiem portowy do sypania zboża na fryor i złożenia i innych towarów, z drzewa sosnowego kostkowego, na palach dębowych w węgieł budowany, w środku dwa słupki od przepierzenia, podłoga z tarcie zapuszczona, bez półapu, drzwi dwoje, — pierwsze od przyjazdu na zawiasach trzech, kruków trzy z zamkiem wewnętrznym, skobel żelazny we trzy nity z dwoma probojami, z kłódką prostą do zamknięcia, drugie drzwi na tył od Bugu na zawiasach trzech i krukach trzech, z zaporą drewnianą, do tej w uszakach kun żelaznych dwie, przy tych drzwiach od Bugu ściana spaczona, dach pokryty słomą, pokrycie stare powleczone słomą targaną, miejscami strzecha wydarta”.

Przytoczyliśmy powyżej charakterystyczny opis ówczesnego elewatora zbożowego dóbr drohiczyńskich. Służył on do magazynowania zboża, przeznaczonego na eksport do Gdańska. Obowiązek dostawy zboża do Brześcia ciążył na ludności poddańczej dóbr drohiczyńskich. „Z wywózką zboża — czytamy w rozdziale o powinnościach „poddąństwa osiadłego w wsiach folwarków hrabstwa Drohiczyńskiego” — do Pała Brzeskiego na fryor, którzy mają sprzężaj bądź więcej bądź mniej bawi tygodnia, jednak pańszczyzna za jeden tydzień męzka przyjęta, kobita zaś pańszczyznę swoją odbywa”.

Tak mniej więcej wyglądała organizacja zbytu zboża z „hrabstwa” drohiczyńskiego w drugiej połowie w. XVIII, kiedy to ze zmniejszeniem importu z Polski wywóz zboża z Gdańska na Zachód wykazywał znaczne osłabienie¹⁰³⁾.

Z danych inwentarza, jak również i z warunków ogólnej konjunktury eksportu zbóż z Polski w w. XVIII należy wnosić, iż opi-

¹⁰²⁾ Akty Wil. Arch. Kom., t. XXXV, str. 340—410.

¹⁰³⁾ K u t r z e b a St., Handel i przemysł do r. 1793, w pracy zbior.: Gdańsk, r 1928, str. 150

sana powyżej organizacja zbytu była znacznie wcześniejszego pochodzenia. Być może pochodziła ona z okresu panowania Zygmunta III i Władysława IV, kiedy cyfry eksportu zboża polskiego na Zachód doszły do swego apogeum¹⁰⁴). Wojny za Jana Kazimierza tak wyniszczyły i wyludniły ziemie poleskie, iż od tego czasu obserwujemy gwałtowny upadek życia gospodarczego Polesia, a w związku z tem i osłabienie zdolności eksportowych. Wypadki tego okresu zaciążyły i na znaczeniu gospodarczem i handlowem magistrali brzesko-pińskiej. Zachowała ona wprawdzie charakter najważniejszej drogi na Polesiu, jednak okres rozwoju i świetności z w. XVI — poł. XVII należał już do dawno i bezpowrotnie minionej przeszłości.

III.

Omówiliśmy pokrótce dzieje i znaczenie w życiu handlowem i gospodarczem Polesia dróg, wiodących ze wschodu na zachód, a zwłaszcza starożytnego gościńca brzesko-pińskiego. Nie trzeba dodawać, że posiadał on również niemałe znaczenie polityczne i strategiczne. Żeby się o tem przekonać, wystarczy w zupełności rzut oka na mapę dawnej Rzeczypospolitej i jej sieć komunikacyjną na wschodzie.

Przechodzimy z kolei do historii dróg biegnących z południa na północ, t. zn. poprzez kotlinę poleską łączących Wołyn z Litwą właściwą. Ustalić datę ich powstania niesposób. Z mroków przeszłości wyłoniły się one na horyzont historyczny już we wczesnem średniowieczu.

Problem komunikacyjny wiąże się tu ściśle z pierwotnem osadnictwem. Według ogólnie przyjętych poglądów naukowych całe dorzecze Prypeci zajmowała kolonizacja dregowicka. Wśród ważniejszych grodów dregowickich wymienia się Mozyrz, Brahin, Rohaczew, Dąbrowicę, Czartorysk, Nebel, Zdzitów oraz na północy Kleck i Słuck. Nie ulega wątpliwości, że już w okresie wczesnego średniowiecza musiały istnieć jakieś arterje komunikacyjne, łączące wymienione grody i włości z centrum kraju, t. j. pierwotnie z Turowem, później zaś z Pińskiem. Wymagały tego przede wszystkim względy polityczne i strategiczne, być może również i względy gospodarcze oraz handlowe.

¹⁰⁴) Ibid., str. 149; Por.: Cellarius An., Regni Poloniae, Magnique Ducatus Lituaniae Omniumque regionum juri Polonico subjectorum novissima descriptio, Amstelodami 1659, str. 293—294, 297.

Jakież to były drogi? O odpowiedź nietrudno. Samo rozmieszczenie ważniejszych grodów dregowickich nad brzegami rzek dorzecza Prypeci wskazuje, że one to spełniały, a nawet i dziś jeszcze spełniają rolę magistrali komunikacyjnych wschodniego Polesia. Naturalna wodna sieć komunikacyjna, obok prawdopodobnie drogi lądowej łączącej Kijów z Turowem, zaspokajały potrzeby ziemi dregowickiej w okresie jej ciążenia (ekonomicznego i politycznego) ku systemowi Dniepru i księstwu kijowskiemu. Sytuacja zmienia się w w. XII—XIII. Z widowni historycznej w cień zapomnienia schodzi dawny świetny Kijów. Sukcesję po nim obejmują z jednej strony budząca się do politycznej potęgi Litwa, z drugiej Ruś wołyńska. Wraz z nowym układem sił politycznych na Rusi zmienia się sytuacja wschodniego Polesia. Upadek w w. XII—XIII Turowa i wyniesienie na plan pierwszy Pińska—oto jeden ze skutków dokonywanego się procesu. Położony nad systemem wodnym górnej Prypeci, w miejscu bardziej dostępnym, gdzie krzyżowały się drogi handlowe i strategiczne z południa, północy, wschodu i zachodu¹⁰⁵⁾ nadawał się Pińsk znacznie bardziej do roli ośrodka politycznego Polesia w w. XIII w okresie rywalizacji wołyńsko-litewskiej, niż starożytny Turów.

Przeobrażeniom ulega też pierwotna sieć komunikacyjna na Polesiu. Rzeki, owe najdawniejsze drogi Polesia, nie są już zdolne podołać zadaniom nowego życia politycznego i gospodarczego. Na czoło wysuwa się sieć lądowych magistrali komunikacyjnych (jako konieczne uzupełnienie wodnych) o charakterystycznej osi kierunkowej z północy na południe.

Pińszczyzna w okresie walk litewsko-ruskich była terenem operacji wojennych oraz bazą w wyprawach przeciwko Litwie. W związku z tem kronika wołyńska niejednokrotnie wspomina o drogach wiodących poprzez Pińszczyznę na Litwę. Pod rokiem 1246¹⁰⁶⁾ zapisuje kronikarz wiadomość: „Pridosza Litwa i wojewasza około Peresopnice” na Wołyniu. Książęta wołyńscy „Danił że i Wasilko jechasza wo Pinesk i predwarista jeho, dondeże prichod jeho byst’. Onem że iduszczim po polu Pińskomu, izidosta na ne iz hrada; pohanym że odinako hordost’ imejuszczim wo serdce svojem, pohnasza je, onem że ne sterpewszım pobehosza, beżaszczim że im padachu s konij... i byst’ radost’ welika wo hrade Pinske o pobede Daniła i Wasilka: weś bo plen otjasta, Bohu pomohajuszczu im”.

¹⁰⁵⁾ Hruszewskij A. S., Ocz. ist. tur.-pinsk. kniaź. X—XIII w., str. 18.

¹⁰⁶⁾ Połn. Sobr. Rus. Let., t. II, str. 181—182.

Zacytowana opowieść wskazuje, iż książęta wołyńscy odcięli pod Pińskiem drogę wracającym ze zwycięskiej wyprawy Litwinom zadając im tu klęskę i odbijając łupy. Widocznie droga do Litwy biegła na Pińsk, co zresztą potwierdzają i dalsze wzmianki kroniki wołyńskiej¹⁰⁷).

Bardziej zagadkowo brzmi relacja latopisu o wyprawie Litwinów na Wołyń w r. 1262¹⁰⁸). Ażeby wprowadzić w błąd Wasylka, wysłała Mendog dwa oddziały. Jeden z nich: „wojewasza około Kamenca (Kamena)”, drugi zaś „wojewasza toje że nedeli około Melnice... wczasza że połona mnoho”. Wasylko przejrząwszy zamysły Mendoga wysłał oddział wojska pod Kamień, który: „honisza po nich (Litwinów) olno do Jasiołny, i ne uhonisza ich biaszet’ bo rat’ mała, połona że wziali biachut’, temże i ujdosza borzo”. Sam zaś wyruszył na Litwinów, grasujących pod Mielnicą „i uhonisza ja u Nebla horoda. Litwa że biasze stała pri ozere i widiwsze połky izradiszasia i sedosza wo tri rady za szczity, po swojemu norowu; Wasilko że izriadiw swoje połky, pojde protiwu im i sraziszasia oboi. Litwa że ne sterpewsze ustremiszasia na beh, i ne byst’ lże uteczi, obiszło bo biaszet’ ozero około; i tako naczasza seczi je, a druzii wo ozere istoposza, i tako izbisza ja wse i ne osta ot nich ni odin“.

Jakież wnioski możnaby wysnuć z zacytowanej powyżej relacji kronikarza? 1. Jezioro nebelskie a zatem i bagna poleskie nie były naówczas zamarznęte (wo ozere istoposza), co zmuszało napastników, objuczonych w dodatku łupami, do trzymania się utartych dróg lądowych z Wołynia na północ. 2. Oddziały litewskie wracały z wyprawy na Wołyń różnymi drogami. Innemi słowy, z Wołynia na Litwę poprzez kotlinę poleską wiodły przynajmniej dwie drogi: z Mielnicy przez Pińsk ku Litwie, oraz z Kamienia „ołno do Jasiołny“.

Szczupłe informacje kroniki wołyńskiej nie pozwalają na bardziej dokładne wytknięcie trasy tych dróg. Jedyne pośrednio z relacji o wyprawie Daniły i Wasylka na Litwę w r. 1252¹⁰⁹), kiedy to główne uderzenie skierowali książęta wołyńscy na Czarną Ruś, a przede wszystkim na Zdzitów* („a sam ide ko Zditowu”), możemy wnosić o kierunku drogi, którą uciekali Litwini z pod Kamienia „do Jasiołny“.

¹⁰⁷) Ibid., str. 182, 188, 201—202.

¹⁰⁸) Ibid., str. 200.

¹⁰⁹) Ibid., str. 187.

Obok wymienionych wyżej dróg z Wołynia do Litwy, przebiegających przez terytorjum Polesia pińskiego, istniały naówczas niewątpliwie drogi z południa ku północy, przecinające kotlinę poleską w jej zachodniej części. Do dróg tych należy przede wszystkim zaliczyć główną arterję komunikacyjną Podlasia, łączącą Wołyń z północo-zachodem. Przecinała ona ziemię poleską i podlaską, zdążając z bogatego i sławnego naówczas Włodzimierza do Mazowsza i Prus. Kierowała się prawdopodobnie z Włodzimierza przez Luboml-Brześć-Mielnik-Drohiczyn i dalej na północo-zachód.

W Brześciu magistralę wołyńską przecinały inne, biegnące z północo-wschodu do krajów koronnych. Jedna z nich kierowała się na podlaski Bielsk do Grodna i na Litwę, druga na Kamieniec i Wołkowysk do Czarnej Rusi i Litwy. Obie te drogi w okresie walk wołyńsko-litewskich spełniały doniosłą rolę strategiczną¹¹⁰⁾.

Obok okrężnej drogi z Wołynia na Litwę przez Brześć-Kamieniec istniała prawdopodobnie jakaś droga o mniejszym znaczeniu, łącząca z południem Kobryń, wołyński gród na terytorjum zachodniego Polesia. Trudno bowiem przypuścić, by gród ten, broniący granic wołyńskich od północy, nie miał bezpośredniego połączenia komunikacyjnego z ośrodkami politycznymi państwa.

Wiekowy okres rywalizacji wołyńsko-litewskiej zakończył się katastrofą państwa Romanowiczów. W końcu XIII w. umarł ostatni z rodzimych książąt ruskich—władca Pińska¹¹¹⁾. Już Gedymin osadził tutaj swego syna Narymunta. Po zajęciu Pińszczyzny polityczna ekspansja Litwy posuwała się szybko doliną Prypeci wgłąb dawnej ziemi Drewlan¹¹²⁾, dążąc do opanowania Kijowszczyzny. Równocześnie władztwo litewskie rozciągnęło się nad Wołyniem. Ziemie południowo-ruskie rozpoczęły nową fazę swego politycznego i gospodarczego rozwoju.

Rzecz zrozumiała, że w nowych warunkach politycznych znane już nam z uprzedniego okresu drogi lądowe nie tylko się utrzymały, ale nawet zyskały na znaczeniu, szczególnie drogi na Wołyń do Łucka, oraz wgłąb Kijowszczyzny i dalej na południe.

¹¹⁰⁾ Wysłouch S., Dobra szereszewskie, str. 33—58.

¹¹¹⁾ Połn. Sobr. Rus. Let., t. II, str. 226.

¹¹²⁾ Halecki O., Dzieje unii Jagiellońskiej, t. I, str. 47.

Z Polesia ku południowi na Owrucz do Kijowa biegł „stary gościniec litewski” oraz bliżej Dniepru na Czarnobyl — Kijów „droga wyszogrodzka”¹¹³). W przekazach źródłowych z XV i XVI w. nie brak dowodów, że wielka arterja komunikacyjna z Litwy do Kijowa na Czarnobyl odgrywała doniosłą rolę.

Jako jeden z najważniejszych ośrodków komunikacyjnych ziemi kijowskiej wysunął się Czarnobyl na naczelne miejsce już za czasów w. ks. Witolda, a może i wcześniej. Świadczą o tem słowa przywileju Zygmunta I dla ziemi kijowskiej z 1507 r.¹¹⁴), dotyczące tamtejszej organizacji służby komunikacyjnej na potrzeby państwowe: „A kotoryje ludi cerkownyje i kniazskije i panskije w Czornobyli nedeli sterebut, tym ludem konej ne pastwiti i drow ne woziti: tolko im smotreti nedeli swojeje, posła da honca, kak budet było za welikoho kniazia Witowta”.

Z lustracji zamku czarnobylskiego w 1552¹¹⁵) poznajemy zasięg terytorjalny tamtejszej organizacji służby komunikacyjnej. Według zaprzysiężonych zeznań „starszych tubylcow” „powinni zamok robiti, podwody i stacyi dawati wsi, jako hospodarskije tak ziemianskije i cerkownyje poddanyje so wsich seł powetu czornobylskoho, a na imia seła tyje: [następuje długi wykaz siół monasterskich, kościelnych i ziemiańskich położonych wzdłuż rzek: Dniepru, aż w okolice Kijowa, Prypeci, aż pod Mozyrz, Uszy i Teterewa, w głąb powiatu owruckiego] i inszije seła po wsem powete czornobylskom i owruckom powinni stacej i podwody dawati i derzati pri zamku, na perejmy otmeniwajuczisia czerhami po nedelam”.

Do zjawisk bardzo ciekawych i rzadko spotykanych w organizacji służby komunikacyjnej w W. Ks. Litewskim należy odnieść podporządkowanie zamkowi czarnobylskiemu w zakresie świadczeń podwodowych i stacyjnych szeregu wsi, położonych na terytorjum powiatów owruckiego i kijowskiego.

Nie bez znaczenia też prawdopodobnie pozostawał fakt, że lustracja z 1552 r. wyliczała kolejno wsie nadbrzeżne, grupując je w odrębne jednostki komunikacyjno-organizacyjne w zależności od ich położenia geograficznego nad brzegami Dniepru, Prypeci, Uszy i Teterewa. Być może mamy tu dowód, że tradycyjna orga-

¹¹³) R u l i k o w s k i E., Dawne drogi i szlaki na prawym brzegu Dniepru i ich znaczenie historyczne, Warszawa 1878, Ateneum, R. III, str. 522; J a b ł o n o w s k i A., Handel Ukrainy, Warszawa 1910, Pisma, t. II, str. 258—260.

¹¹⁴) Akty Zap. Ros., t. II, str. 34.

¹¹⁵) Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. VII, t. I, str. 587—588.

nizacja powinności komunikacyjnych, zachowana w Czarnobylu w XVI w., pochodziła z okresu znacznie wcześniejszego, z czasów kiedy drogi wodne jako arterje komunikacyjne odgrywały w tej części kraju specjalnie wybitną rolę.

W każdym razie w pocz. XV w. Czarnobyl jako ośrodek komunikacyjny na magistrali z Litwy do Kijowa posiadał już ustalone znaczenie i zasięg terytorjalny. Świadczy o tem chociażby przywilej księcia kijowskiego Aleksandra Włodzimierzowicza z 1443 r.¹¹⁶⁾ „wyzwalający” bojarzyna owruckiego Łaryona Walewskiego: „Nie trzeba jemu nam z sługami służbę służyć, a popłatów płacić i innych żadnych poszlin w Czornobylu nie kazali podwodami nie strzec, służyć jemu służbę z bojary”.

Również w. ks. Aleksander potwierdził w 1493 r.¹¹⁷⁾ namiestnikowi owruckiemu Hornostajowi Romanowiczowi nadanie króla Kazimierza „w kijewskom powete czołoweka, na imia Di-tiatkowicza”, z zastrzeżeniem: „S ymenja konia majet stawit' na nedelu w Czornobyli po dawnomu”. Innemi słowy, już w poł. XV w. poddani bojarscy z niektórych wsi położonych na terytorjum powiatów owruckiego i kijowskiego obowiązani byli do dostarczania świadczeń komunikacyjnych na potrzeby ośrodka czarnobylskiego.

Obok Czarnobyla podstawowe znaczenie komunikacyjne na magistrali Litwa — Kijów posiadał Mozyrz. Świadczy o tem zarówno rewizja zamku mozyrskiego z 1552 r.¹¹⁸⁾, jak i szereg innych zachowanych przekazów źródłowych. Zgodnie z danemi rewizji „meszczane wsi mozyrskije jako ich jest, tri nedeli, a wolosti szest nedeli winni dawati posłom i honcem podwody i stacei. A tak z jednania swojego s neboszczikom panom Andrejem Nemirowiczom na tot czas starostu swoim, postupili jemu staroste swojemu po nem na żywnost' samomu i na podnimate posłow i honcew i na podwody 268 kop hroszej a 260 boczok żita mery mozyrskoje, to uczinit 398 solanok”.

W zasadzie więc podwód i stacyj na potrzeby komunikacji państwowej miał w Mozyrzcu dostarczać tamtejszy starosta, otrzymując wzamian od ludności znaczne świadczenia w gotowiznie i zbożu. Jednak nie zawsze. Świadczy o tem wyrok wojewody wileńskiego pana Mikołaja Radziwiłła z 1551 r.¹¹⁹⁾ w sprawie mię-

¹¹⁶⁾ Ibid., cz. IV, t. I, str. 3.

¹¹⁷⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 34.

¹¹⁸⁾ Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. VII, t. I, str. 622.

¹¹⁹⁾ Ibid., cz. VIII, t. V, str. 60—61.

dzy mozyrskimi mieszczanami a tamtejszym dzierżawcą panem Narbuttem.

Uskarżali się więc mieszczanie na swego dzierżawcę, „powejdajucy: my dei z wołostju podle prywilja jeho korolewskoje miłosti płat wroczystyj dajem 260 kop hroszej, a 260 boczok żyta; s toho dei derżawca meł wychowanie swoje meti i pošły i honcy stacejami i podwodami podnimati; teper koli dei pošoł z skarbm idet, na staceju nas dei ponewołajut' i podwodami wodnymi samych skarb jeho woziti berut', a koli dei za tym skarbm pošoł korolewskij z swoimi reczmi pryjdet, derżawca dei w nas komiahi i czołny beruczy pod pošła i pod tyje reczy dajet”.

W odpowiedzi na skargi mieszczan dzierżawca wyjaśnił: „Ja dei nikhdy stacei w nich na pošła, a ni na honca brat' ne kažu; ale dei na vse toje w namestnika swojeho penezi zostawlam, jeno ż dei oni toho na priwiliu swojem ne majut', iż by derżawca pod skarb i pod pošła, kotoryj pri skarbe idet', podwody dawati meł. I khdy dei pošoł z skarbm idet', na liste hospodarskom menowite opisano majet, kolko podwod potrebowati budet, i wzemszy wiża podle listu tołko podwod wozmet', a dla toho dei jako pod skarb, tak też pod toho pošła, kotoryj pry skarbe idet podwod dawati ne powinien”.

Niezależnie od wyniku rozprawy sądowej zacytowane słowa świadczą wyraźnie, że drogą przez Mozyrz do Kijowa zarówno lądową jak i wodną jeździli posłowie i gońcy królewscy oraz że tamtędy przewożono t. zw. „skarb”, czyli coroczne podarunki dla chana tatarskiego i jego dworu.

Obok włości mozyrskiej władzy tamtejszego dzierżawcy podlegała sąsiednia włość bczycka. O organizacji służby podwodowej i stacyjnej na terytorjum tej włości lustracja stanowiła co następuje: „Wołosti bczickoje podwody i stacije. Wołost' bczicka poddanych hospodarskich szest' nedeli, a panskich i ziemianskich dwie nedeli, jako niżej menowite, každoje seło do wożenia winni podwody i stacei pošlom i honcom dawati zawždy w sełach wołosti tamoszneje bczickoje lete u Łucziczach, a zime u Sokiriczach, wsech nedeli 8”¹²⁰).

Z przytoczonych słów należy wnosić, że ludność włości bczyckiej dostarczała świadczeń i posług komunikacyjnych na potrzeby posłów oraz gońców „po nedelam” we wsiach Łuczyce (latem) i Sokiryce (zimą). Innemi słowy, obie te miejscowości

¹²⁰) Ibid., cz. VII, t. I, str. 622.

leżały na magistrali komunikacyjnej, którą jeździli zwykle posłowie i posłańcy gospodarscy z Litwy na Mozyrz do Kijowa.

Zestawiając dane lustracji 1552 r. z „adnotacją traktów, gościńców generalnych kupieckich...” w powiecie mozyrskim z 1766 r.¹²¹⁾, stwierdzamy, że w XVIII w. wieś Łuczycy leżała mniej więcej w połowie drogi przy trakcie biegnącym prawym brzegiem rzeki Ptyczy z Petrykowa do Hłuska „i dalej w Litwę”. Niedaleko od Łuczycy we wsi Zalesie trakt z Petrykowa rozwidłał się: jedna odnoga biegła do Hłuska, druga przez wsie Sokiryce i Wołosowice do Bobrujska i Żłobina.

W ten sposób na podstawie danych źródłowych z połowy XVI w. stwierdzamy, że przez terytorjum wschodniego Polesia na odcinku między Mozyrzem i Petrykowem z jednej strony, zaś Bobrujskiem, Hłuskim i Słuckim z drugiej, wzdłuż brzegów Ptyczy biegły ważne arterje komunikacyjne, wiążące odległą Kijowszczyznę z centrum W. Ks. Litewskiego. Wnosząc ponadto z tamtejszej organizacji służby komunikacyjnej na potrzeby państwowe, zbudowanej na trwałych tradycyjnych podstawach sięgających głęboko poza połowę XVI w.¹²²⁾, drogi te powstały w odległej przeszłości, być może w okresie politycznej ekspansji W. Ks. Litewskiego ku południowi.

W XVI w. (a prawdopodobnie również i wcześniej) posiadały one duże znaczenie polityczne i strategiczne, tamtędy bowiem przebiegały orszaki poselskie z Litwy do Krymu oraz hufce zbrojne, śpieszące z pomocą zagrożonym ziemiom ukraińskim.

Magistrale te spełniały pozatem doniosłe zadania handlowe. Świadczy o tem chociażby przywilej w. ks. Aleksandra dla mieszczan kijowskich z 1494 r.¹²³⁾, gdzie wśród swobód i ulg znajdujemy postanowienie: „A wyszehorodskoho i czornobylskoho i bełohorodskoho i hlewackoho myta im ne płatiti i po wsej zemli kijewskoj”. Z pośród komór mytnych „wsej zemli kijewskoj” przywilej wielkoksiążęcy, wzorowany zresztą na dawnej praktyce („po dawnomu, kak było za welikoho kniazia Witowta”) wymieniał tylko trzy bliższe miejscowości, położone na trzech walnych gościńcach prowadzących do Kijowa, t. zn. Wyszogród, Bił-

¹²¹⁾ Arch. Państw. w Wilnie, nr. 3180.

¹²²⁾ Wysłouch S., Posługi komunikacyjne w miastach W. Ks. Litewskiego, *passim*.

¹²³⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 145.

horodkę i Hlewasze, z pośród dalszych zaś jedynie Czarnobyl. Wskazuje to pośrednio na znaczenie dla handlu kijowskiego czarnobylskiej komory mytnej, położonej na magistrali komunikacyjnej z Kijowa do Litwy.

Ciekawych informacji o drogach handlowych, wiodących poprzez wschodnie Polesie, dostarcza wyrok króla Zygmunta z 1510 r.¹²⁴⁾ w sprawie sądowej między kupcami Ormianami Bejatem z Kaffy i Demianem z Kijowa o dług 150 kop gr. Pozwany przez Bejata kupiec kijowski Demian wyjaśnił przed sądem, że „wziął był jesmi w tebe za półtorasta kop hroszej towaru w Kijewe, i sam jesmi pojechał do Wilni, i wmówił jesmi s tobou tak: sztoż meł jesmi tobe za tot towar zapłatiti peniazi zasia prijechawszi do Kijewa; i ty ne żduczzi mene w Kijewe i prijechał jesi za mnoju w Wilni”.

Po pewnym czasie obaj kupcy ruszyli z powrotem do Kijowa „i potom obadwa pojechali jesmo do Słucka, i ne mohli jesmo dalej s Słucka jechati, dla zradcy Hlinskoho; i ja ostawiwszy tebe w Słucku, i weś towar swoj i słuhu swojego podał jesmi tobe w ruki, a sam pojechał jesmi k Łucku, a tobe ne weleł jesmi s Słucka nikudy jechati do tych czasow, poki by ot toho zradcy Hlinskoho doroha czista była; i ty, bez mojeje woli, s Słucka pojechał, i słuhu jesi mojeho i weś towar moj s sobou wziął; i mytnik kniazia Konstantinow łuckij, na imia Szomak, porenemski tebe, i towar twój i moj w tebe w promyte zabrał”. Powodem konfiskaty towaru było według zeznań Bejata to, „iż pojechał był jesi s Słucka dorohami poselskimi, a ne hostincom, myto objeżdeczajuczzi, ino mytnik łuckij towar twój i moj w tebe w promyte zabrał”.

Przytoczone wyżej zeznania obu kupców rzucają ciekawe światło na ówczesne stosunki handlowe W. Księstwa z Kaffą. Widocznie wobec istniejącego w Kijowie prawa składu kupiec Bejat z Kaffy towar swój odsprzedał tamtejszemu kupcowi Demianowi, który wyruszył z nim dalej do Wilna.

Z zeznań zainteresowanych kupców dowiadujemy się ponadto, że od właściwych dróg handlowych, t. zw. gościńców, odróżniano drogi „poselskie”, któremi przejazd w celach handlowych był niedozwolony ze względu na omijanie komór mytnych. Nakoniec rzecz dla nas najważniejsza: trasa gościńca z Kijowa do Wilna biegła na Mozyrz i Słuck, skoro kupcy „ne mohli dalej

¹²⁴⁾ Rus. Ist. Biblj., t. XX, str. 635—637.

s Słucka jechati, dla zradcy Hlinskoho”, wiadomo zaś, że w 1508 r. Gliński w walce z królem zajął Mozyrz, skąd się opierał wojskom W. Księstwa.

Obok magistrali komunikacyjnej Słuck-Mozyrz-Kijów istniała inna ze Słucka do Łucka, którą pojechał kupiec Demian, a za nim z towarami Bejat. Droga ta omijała Mozyrz z zachodu, skoro można było nią przejechać do Łucka mimo walk z Glińskim pod Mozyrzem.

Dane te podkreślają raz jeszcze znaczenie, jakie posiadała wielka arterja komunikacyjna z Kijowa na Czarnobyl-Mozyrz-Słuck również dla celów handlowych i gospodarczych ówczesnego W. Ks. Litewskiego.

Obok dróg łączących centrum W. Ks. Litewskiego z Kijowszczyzną i dalekiem południem, a przebiegających przez terytorjum wschodniego Polesia, w XV—XVI w. utrzymały się i rozwinęły również magistrale komunikacyjne wiążące Wołyń z Litwą poprzez Polesie zachodnie.

Wiadomości o drodze z Łucka na północ przechowały źródła średniowieczne. Przedewszystkiem akt ugody króla Kazimierza z Lubartem z drugiej połowy w. XIV¹²⁵⁾ podaje następującą wzmiankę o granicach: „A ot Peszczana Brodu po pińskij most a ottole po Turju, pokole Turja proszła”. Ustaleniem nazw geograficznych z powyższego dokumentu zajął się M. Downar-Zapolski. Odnośnie określenia „pińskij most” przypuszcza on, iż jest to most po drodze z Łucka do Pińska na odcinku między Łuckiem a Mielnicą¹²⁶⁾. Na ślad tegoż gościńca trafiamy w „rewizji puszczy” z r. 1559. Granicę puszczy kowelskiej Grzegorz Wołowicz prowadzi „...ot Łuż do hostinca Łuckoho, kotoryj idet’ s Polesia, s Pinska do Łucka...”¹²⁷⁾, mając widocznie na względzie odcinek gościńca łuckiego na lewym brzegu Stochodu między Mielnicą a Obzyrem.

W akcie rozgraniczenia gruntów poddanych królewskich z Czerncz-horodka i Maniewicz z Karasinem, dobrami kniazia Fedora Andrzejewicza Sanguszki (z r. 1543), granica przebiega „od Belskoho lesa do Cetani brodu, po dorohu welikuju Pinskuj, do

¹²⁵⁾ Arch. XX. Sanguszków, Lwów 1887, t. I, str. 1.

¹²⁶⁾ Downar-Zapolskij M., Iz istorii litowsko-polskoj bor’by za Wołyń, Kijów 1896, str. 11.

¹²⁷⁾ Rew. Puszczy i Pier. Zwier., str. 6.

hranicy Czerwiaskoje i Borowienskoje”¹²⁸) na prawym brzegu Stochodu.

Z zestawienia tych danych źródłowych wynika, że w połowie w. XVI istniały dwie drogi po obu stronach Stochodu, z których jedna nosiła miano gościńca łuckiego („s Pinska do Łucka”), druga zaś „dorohi wielkiej Pinskoj”. Obie te drogi zbiegały się pod wsią Czerwiszczami. Odpowiada to całkowicie układowi dróg z Wołynia do Litwy według danych „rewizji” 1765 r., gdzie pod wsią Czerwiszczami nad Stochodem „gościńce dwa schodzą się jeden z Wołynia i Podola”, drugi zaś z „dalszych prowincyj koronnych...”

Gościniec z Wołynia na Litwę przecinał pasmo błot nadprypeckich, w okolicy wsi Kużeliczyna wydostając się na terytorjum wyższe. W źródłach z poł. w. XVI na odcinku pod Kużeliczynem nosił on miano „drogi Wielkiej” (określenie stosowane przez Chwalczewskiego tylko w odniesieniu do magistralnych arteryj komunikacyjnych, przecinających terytorjum Pińszczyzny¹²⁹).

Kolejną przeszkodę naturalną w postaci szerokiego pasma błot i błotnistych puszczeń dorzecza Jasiołdy droga z Wołynia na Litwę przewyciężała w w. XVI w dwóch miejscach, rozwidlając się na dwie odnogi: 1. przez przesmyk piaszczysty pośród trudnych do przebycia błot i mokradeł w okolicy odwiecznego Zdzitowa; 2. przez bagna Jasiołdy i dalej na Łohiszyn-Kleck-Nieśwież.

O drodze z Wołynia przez terytorjum Zdzitowa wspominał Grzegorz Wołłowicz w „rewizji” puszczeń z 1559 r. w związku z ograniczeniem puszczy zdzitowskiej. Wymieniona granica przebiegała „...od wrociszcza Riticy łuhom do dorohi wielkoje berezinskoje i zditowskoje kotoraja idet z Wołyni do Wilna”¹³⁰). Inny znów dokument z 1566 r.¹³¹) gościniec ten charakteryzował jako „dorohu zwykłoju na imenje kniazia Koszerskoho Kosow”, której podróżna „z Litwy jechała do imenej poleskich”. Określenie „doroha zwykłaia” niewątpliwie wskazuje na wykorzystywanie jej jako normalnej drogi w podróżach z Wołynia do Litwy.

Obok gościńca na Zdzitów—Kosów ważną arterią komunikacyjną był gościniec z Pińska do Nieświeża.

U Chwalczewskiego w „regestrze pomierzania ziem na włóki”

¹²⁸) Arch. XX. Sang., t. IV, str. 355.

¹²⁹) Piscowaja Kniga Pinskago i Kleckago Kniazestw, Wilno 1884, str. 59, 97, 100, 102, 127, 128, 316.

¹³⁰) Rew. Puszczy i Pier. Zwier, str. 20—21

¹³¹) Akty Wil. Arch. Kom., t. XXII, str. 258.

księstw pińskiego i kleckiego z lat 1552—1555¹³²) występował on pod nazwami „drogi starej wileńskiej”, „drogi wielkiej wileńskiej”, „drogi wileńskiej”, „wielkiej drogi kleckiej”, „drogi wielkiej z Klecka ku Sieniawce”, wreszcie „wielkiej drogi nieświeżskiej”.

Gościniec „wileński” przecinał Jasiołdę w pobliżu wsi Merczyce i biegł dalej przez Łohiszyn (Kowniatyn)—Sieniawkę—Kleck—Nieśwież—Mir do Nowogródka i Wilna. W lustracji starostwa pińskiego Ławryna Wojny z lat 1561—1566¹³³) wymieniony gościniec nosił nazwę „drogi welikej wilenskiej”, lub na innym miejscu „gościniec, który leży z miasta Pińska do Litwy”. Grzegorz Wołowicz w „rewizji” puszczy z 1559 r.¹³⁴) drogę tą nazywał „dorohoju welikoju pinskoju”, „dorohoju kleckoju”, wreszcie „hostinec wilenskiy”.

Innymi słowy, źródła z poł. XVI w. zgodnie podkreślają doniosłość arterji komunikacyjnej, łączącej Pińsk z W. Ks. Litewskiem i Wilnem.

Znaczenie tej drogi podkreślały również i źródła wcześniejsze. Gościniec z Pińska do Nieświeża i Wilna w dokumencie z 1517 r.¹³⁵) na odcinku w okolicy Jasiołdy nosił miano „welikoj dorohi, kotoraja ż idet i bežit k jasiołdskomu mostu”, na innym miejscu „dorohi z wecznoj korolewskoj”. Dodać należy, że most na Jasiołdzie w okolicy wsi Merczyce posiadał duże znaczenie komunikacyjne ze względu na „trudną przeszkodę do przebycia”¹³⁶) w postaci rozległych bagien Jasiołdy i jej dopływów.

Zgrupowane powyżej dane źródłowe z poł. XVI w. w odniesieniu do dróg, poprzez ziemie położone na zachód od Pińska zdążających ku północy do Litwy właściwej, potwierdzają informacje „rewizji” dróg z 1765 r. A więc obie drogi z Kuźeliczyna na północ, których trasy wytykała „rewizja” z 1765 r., istniały już przynajmniej w początkach XVI w.

Która z tych dróg była dawniejszego pochodzenia, odpowiedzieć niesposób. Względy geograficzne jednak przemawiałyby za drogą przez Zdzitów¹³⁷), skoro przeprawa przez błota Jasiołdy na

¹³²) Pisc. Kn. Pinsk. i Kleck. Kniaż., str. 11, 286, 316, 44, 410, 450, 440, 446, 451, 502, 520, 518, 534, 535, 537, 538 i inne.

¹³³) Pisc. Kn. Pinsk. Star., t. I, str. 296 i 306.

¹³⁴) Rew. Puszczy i Pier. Zwier., str. 8, 14, 115.

¹³⁵) Hruszewskij A. S., Ocz. ist. tur.-pinsk. kn. XIV—XVI w., Priłożenja, str. 26—28.

¹³⁶) Niezbrzycki J., Polesie, Warszawa 1930, str. 185.

¹³⁷) Wysłouch S., Rozm. gr. i ter. pow. kobr., str. 110—114.

tym odcinku nie napotykała na zbyt duże trudności, trasa zaś „wileńskiego” gościńca na Nieśwież przebiegała przez terytorjum nawet i dziś bardzo uciążliwe dla połączeń komunikacyjnych.

Obok dróg poprzez terytorjum poleskie na zachód od Pińska łączących właściwą Litwę z Wołyniem, istniała droga z południa na północ biegnąca (według nomenklatury „rewizji” dróg z 1765 r.) „krajem zarzecznym” na wschód od Pińska. W XVIII w. gościniec ten biegł z Ołyki ku północy brzegiem Horynia przez miejscowości Kuraż—Bereźce—Urwanicę—miasteczko Dąbrowicę—Rudę—karczmę Wysocką—Terebeżów—miasteczko Stolin—Orły—Łachwę do Kozanródka, leżącego już w województwie nowogródzkim.

Czy gościniec ten istniał w XV i XVI stuleciach?

Zestawmy informacje zachowanych przekazów źródłowych. W 1496 r.¹³⁸⁾ w. ks. Aleksander na prośbę w. ks. Iwana Wasylewicza wystawił giejt posłom wojewody wołoskiego Stefana IV na przejazd do Moskwy przez ziemie litewskie, „poczonwszy ot hranicy ot Brasławla, toju dorohoju na Wenicu, na Korec, na Dubrowicu, na Pinesk, do hranicy moskowskoje”. Trasa drogi posłów wołoskich biegła więc na odcinku poleskim z Dąbrowicy do Pińska i dalej do granicy moskiewskiej. Łatwy stąd wniosek, że terytorjum Polesia na wschód od Pińska przecinała naówczas jakaś magistrała komunikacyjna widocznie dość ważna, skoro tą drogą skierowywano poselstwa zagraniczne wołoskie i moskiewskie.

O gościńcu z Pińska do Dąbrowicy wspominają i inne zachowane przekazy źródłowe. Wyliczał więc np. w dokumencie z 1521 r.¹³⁹⁾ bojarzyn piński Fedor Kałaur powinności i posługi, ciążące na jego poddanych: „A szto se dotyczet’ służby zemskoje, wojennoje i ku tomu roboty zamkowoje, to jest: jako zamku rubiti parkanu i rowu i mostowoj roboty, tak na Jasołde, jako i za Pinoju rekoju toju dorohoju s Pinska do Dubrowicy, tyje wsi służby i powinności, to ja, Fedor Kałaur, maju vse tyje służby sam swomi ludmi robiti i służyti”. O drodze z Wołynia do Pińska „krajem zarzecznym” wspominał też akt rozgraniczenia księstwa pińskiego z dobrami kniazia Fedora Czartoryskiego z 1537 r.¹⁴⁰⁾. Granica, biegnąc od rzeki Styru w kierunku wschodnim, przecinała jezioro Łukę i osiągała dalej „welikoje dorohi pinskoje, ko-

¹³⁸⁾ Źródła Dziejowe, t. X, str. 64—65.

¹³⁹⁾ Rew. Puszczy i Pier. Zwier., str. 315.

¹⁴⁰⁾ Hruszewskij A. S., Ocz. ist. tur.-pinsk. kn. XIV—XVI w., Priłożenja, str. 51—54.

toraja idet do Czortoryjska". O drodze tej wspominał również w swej „rewizji” puszczy z 1559 r. Grzegorz Wołowicz, nazywając ją na odcinku między Stolinem a wsią Płotnica „welikoju dorohoju”¹⁴¹⁾.

Obok gościńca z Dąbrowicy do Pińska musiały istnieć w początkach XVI w. jakieś drogi lądowe, biegnące od Stolina włąb Polesia wschodniego do Dawidgródka i dalej. Świadczy o tem przywilej króla Zygmunta z 1530 r.¹⁴²⁾, zezwalający królowej Bonie na ściąganie myta „hołownoho” w zamku horodeckim. Zgodnie z tym przywilejem „wsi kupcy tureckije i wołoskije i wsiakii inyi naszich i czużich kotorych kolwek zeml, kotoryi by meli s towary swoimi choditi po panstwech naszich, a szli by czerez Horodok i czerez powet horodeckii suchim putem i wodnym, to jest’ rekoju Pripetju, Wetlicoju i Horineju, tyi wsi majut ot towarow swoich oszacowawszi ot każdeje kopy dawati po dwa hroszi”.

Drogami wodnymi i lądowymi przez powiat horodecki jeżdżono zarówno do Litwy właściwej jak i do Kijowa. Wyraźnie bowiem stanowił przywilej: „A kotoryi kupec budet prowaditi sol telehami abo komiahami tym że wyszepisanym suchim i wodnym putem do Kijewa abo na inszii kotoryi kolwek mestca...”, lub nieco dalej: „A kotoryi by kupcy choteli iti do Litwy wozy abo komiahami, choteli projeżczati myto naszo łuckoje, tyi wsi majut dati cło u Horodku albo w Pinsku podłuh tojeż ustawy naszoje”.

A więc kupcy z Łucka i Wołynia mogli jeździć do Litwy na Pińsk, gdzie opłacali myto lub też na Dawidgródek.

W tych warunkach nie ulega wątpliwości, że obok dróg wodnych rzekami Prypecią, Wietlicą i Horyniem istniały drogi lądowe, dostosowane do potrzeb komunikacji handlowej, przebiegające terytorjum Polesia na wschód od Pińska. Prawdopodobnie tą właśnie drogą przejeżdżał w 1508 r. ze Słucka do Łucka znany już nam kupiec Bejat z Kaffy¹⁴³⁾.

Reasumując nasze wywody, na podstawie danych źródłowych z końca XV i początków XVI w. dochodzimy do wniosku, że wymieniony w „rewizji” dróg z 1765 r. gościniec z Ołyki do Litwy na Łachwę istniał i był wykorzystywany dla celów komunikacyjnych i handlowych już przynajmniej w drugiej połowie XV w., a może i wcześniej.

¹⁴¹⁾ Rew. Puszczy i Pier. Zwier., str. 9.

¹⁴²⁾ Hruszewskij A. S., Op. cit., str. 47—48, 49—50, 109.

¹⁴³⁾ R. I. B., t. XX, str. 635—637.

Obok dróg lądowych, przecinających Pińszczyznę z północy na południe, duże znaczenie komunikacyjne w XV i XVI w. posiadały rzeki, owe, jak już wspomnieliśmy, prastare drogi Polesia. Wśród nich prócz wyżej wymienionych na pierwszym miejscu należy postawić Styr, łączący Łuck z Pińskiem.

Na innym miejscu¹⁴⁴⁾ omówiliśmy drogi zachodniego Polesia, związane z brzeskim węzłem komunikacyjnym. Wystarczy tu przypomnieć, że miały one przeszłość niemniej bogatą, niż drogi Pińszczyzny i wschodniego Polesia¹⁴⁵⁾.

Wytknęliśmy sieć magistralnych arteryj komunikacyjnych, wiążących poprzez kotlinę poleską Wołyń i ziemię kijowską z właściwą Litwą. Przy pomocy metody retrogresywnej udało się nam ustalić, że ważniejsze gościńce i trakty wymienione w „rewizji” dróg z 1765 r. istniały już dawniej w XV i XVI stuleciach, moment zaś ich powstania należy prawdopodobnie cofnąć w głębokie średniowiecze litewsko-ruskie.

Podany wyżej obraz stosunków komunikacyjnych na Polesiu nie będzie jednak dostatecznie wyraźny, jeśli choć słów kilku nie dodamy o zadaniu, jakie spełniały wielkie arterje komunikacyjne wiążące Litwę z Wołyniem i Kijowszczyzną. Na pierwszym miejscu wymienić należy ich ogólnopństwowe znaczenie polityczne i strategiczne.

Drogi lądowe z Litwy na Wołyń i Kijowszczyznę rozwinęły się w okresie politycznej i militarnej ekspansji W. Księstwa. Gościńcami poprzez Polesie płynęły zbrojne zastępy litewskie w zwycięskim pochodzie na południe i południo-wschód ku morzu Czarnemu szlakiem Olgierda i Witolda. Stąd polityczne i strategiczne znaczenie tych dróg musiało być szczególnie wielkie w okresie realizowania dalekosiężnych planów władców W. Ks. Litewskiego.

I odwrotnie, podupadły na znaczeniu gościńce, wiodące z Wilna na dalekie wybrzeża czarnomorskie, kiedy w w. XVI—XVII załamała się południowa i południowo-wschodnia polityka państw Jagiellonów.

Nie należy też lekceważyć znaczenia dróg z Litwy na Wołyń i Kijowszczyznę w życiu handlowym i gospodarczym W. Księ-

¹⁴⁴⁾ Wysłouch S., Dobra szereszewskie, str. 33—58.

¹⁴⁵⁾ Rewieńska W., Bereza Kartuska, wybrane rozdziały z antropogeografii miasteczka, Wilno 1934, str. 16—28; Rozanów M., Powiat prużański, szkic historyczny, Prużana 1935, str. 101—117.

stwa w XV i XVI stuleciach. Dotknęliśmy tu bardzo ciekawego problemu stosunków handlowych W. Ks. Litewskiego z południem ¹⁴⁶⁾. Mimo że zagadnienie handlu czarnomorskiego wykracza poza ramy naszej pracy, poświęcić mu wypada nieco uwagi ze względu na znaczenie, jakie posiadało ono dla gospodarczego i handlowego rozwoju interesujących nas dróg poleskich.

Do zajęcia się choć w kilku słowach sprawą litewskiego handlu czarnomorskiego skłania nas również polemika, jaka się na ten temat toczy ostatnio w nauce polskiej. Wywołały ją poglądy G ó r k i, który za właściwego twórcę polityki czarnomorskiej uważał w. ks. Witolda i Litwę „w przeciwstawieniu do braku zapędów, a nawet zainteresowań Jagiełły i Polski w odniesieniu do zagadnień czarnomorskich” ¹⁴⁷⁾. W odpowiedzi na tak skrajnie sformułowaną tezę o zupełnym braku zainteresowań ze strony polskiej sprawą czarnomorską, D ą b r o w s k i zajął stanowisko biegunowo przeciwne, odmawiając Litwie i Witoldowi tytułu „twórcy polityki czarnomorskiej i mentora w tej mierze Polaków, znających od lat 50 najmniej te zagadnienia, z którymi Witold zbliska zetknął się nie na długo przed Worską” ¹⁴⁸⁾.

Sprzeczne ze sobą poglądy G ó r k i i D ą b r o w s k i e g o mają jeden punkt styczny. Dotyczy on mianowicie charakteru ekspansji czarnomorskiej Polski i Litwy. „Polska—stwierdza D ą b r o w s k i—szuka terenów kolonizacyjnych i wielkich arterij handlowych, Litwa dokonuje podbojów ze względów czysto politycznych; walka z Tatarami (jak to zaznaczył H a l e c k i) nakłada na nią konieczność zgromadzenia w swem ręku wszystkich ziem ruskich. Jest to konieczność polityczna państwa litewskiego, z którą nie korespondują jego potrzeby gospodarcze. Litwa nie ma ani sił ludzkich, ani materialnych do kolonizacji i nie odczuwa jej konieczności. Związana z północnymi szlakami handlowymi, odcięta zaporami naturalnymi, pozbawiona jest Litwa związków handlowych z portami czarnomorskimi; kierującymi swe obroty nie ku północy, ale na południowy zachód. Nici nawiązujące się coraz mocniej między Polską a temi portami, między nimi a Litwą nie istnieją.

¹⁴⁶⁾ Literaturę przedmiotu zebrał i krytycznie omówił H r u s z e w s k y j M., *Istorijsa Ukrainy-Rusy*, t. VI. Dodatki 1 i 2, str. 601—609.

¹⁴⁷⁾ G ó r k a Oł., *Zagadnienie czarnomorskie w polityce polskiego średniowiecza. Część I (1359—1450)*, Warszawa 1933. *Przegląd Hist.*, t. 30, str. 370—371 i in.

¹⁴⁸⁾ D ą b r o w s k i J., *Z rozważań nad genezą problemu czarnomorskiego*, *Pamiętnik VI Powsz. Zjazdu Hist. Pol.*, Lwów 1936, t. II, str. 336.

Stan ten trwający do końca XIV w. jest jedną z przyczyn, dla których ekspansja litewska ugrzęzła w Dzikich Polach, w próżni, między zasiedlonymi przestrzeniami Rusi południowej, a portami Morza Czarnego¹⁴⁹⁾”.

Pogląd „o litewskiej genezie politycznej strony zagadnienia czarnomorskiego przy równoczesnem handlowem znaczeniu tego zagadnienia dla strony polskiej”¹⁵⁰⁾ wypowiada również G ó r k a.

W ten sposób między obu uczonymi zachodzi zgoda co do oceny charakteru ekspansji Litwy i Polski ku wybrzeżu czarnomorskiemu. Akcja litewska spowodowana została przez elementy ściśle polityczne, polska raczej przez elementy gospodarcze i handlowe.

Przytoczone wyżej poglądy Dą b r o w s k i e g o i G ó r k i od-
biegają znacznie od dotychczasowych, które w polityce czarnomor-
skiej W. Ks. Litewskiego dopatrywały się zupełnie wyraźnie także
elementów gospodarczych i handlowych¹⁵¹⁾. Nie wydają się nam
również zbyt przekonujące argumenty, jakie przytacza Dą b-
r o w s k i dla poparcia swej tezy o braku zainteresowań gospodar-
czych Litwy na południu. Zwłaszcza budzą zastrzeżenia słowa:
„Związana z północnemi szlakami handlowemi, odcięta zaporami
naturalnemi, pozbawiona jest Litwa związków handlowych z por-
tami czarnomorskimi, kierującemi swe obroty nie ku północy,
ale na południowy zachód“.

Problem zainteresowań czarnomorskich W. Ks. Litewskiego
wiąże się, zdaniem naszym, z władztwem nad Wołyniem i ziemią
kijowską. Z momentem usadowienia się Litwy na trwałe w tych
ziemiach została ona siłą faktu wciągnięta w krąg zainteresowań
i zagadnień, jakie w swoim czasie realizowało państwo wołyń-
skie. Stąd też dla odpowiedzi na pytanie, czy Litwa utrzymywała
stosunki gospodarcze lub handlowe z portami czarnomorskimi,

¹⁴⁹⁾ Ibid., str. 334.

¹⁵⁰⁾ Ibid., str. 74.

¹⁵¹⁾ Antonowicz W. B., Kijew, jewo sud'ba i znaczenije s XIV po XVI
st., Monografii po istorii zapadnoj i jugo-zapadnoj Rossii, Kijów 1885, t. I, str.
253—255; Hruszewskyj M., Ist. Ukr. Rusy, t. VI, str. 58—59; Jarosze-
wicz J., Obraz Litwy pod względem jej cywilizacji, Wilno 1844, t. II, str. 92—
96; Korzon T., Historia handlu w zarysie, Warszawa 1914, str. 103; Pro-
chaska A., Dzieje Witolda w. księcia Litwy, Wilno 1914, str. 355—356; Ba-
ranowski I. T., Rzut oka na znaczenie Dniepru, Warszawa 1916, Przeg. Hist.,
t. XX, str. 274—275; Rulikowski E., Dawne drogi i szlaki, Ateneum, t. III,
str. 514—516; Pfizner J., Grossfürst Witold von Litauen, Praga 1930,
str. 150—153 i inni.

wystarczy odpowiedzieć, czy stosunki te utrzymywały wówczas Kijów oraz Łuck i Włodzimierz na Wołyniu.

Przykładem zainteresowania litewskich władców problemami handlu wschodniego czarnomorskiego w okresie przedwitoldowym służyć mogą umowy, zawierane z kupiectwem miast polskich i pruskich przez Lubarta i Kiejstuta. Wymienieni władcy np. w przywileju dla mieszczan toruńskich, pochodzącym z przed 1366 r.¹⁵²⁾, zezwalali na swobodny przejazd przez ziemie litewskie „do Łucka torhowat' is Toruń“, co niewątpliwie wiązało się z handlem wschodnim via Łuck.

O Włodzimierzu i Łucku jako starodawnych miastach składowych dla kupców polskich i niemieckich, udających się w celach handlowych do krajów pogańskich, mówił wyraźnie przywilej Lubarta z 1379 r.¹⁵³⁾ dla mieszczan lwowskich. Stąd też nie należy zbyt lekceważyć słów jerłyku tochtamyszowego z 1392 r.¹⁵⁴⁾ do króla Jagiełły: „A jeszcze co było między nami zdawna, gościom droga wolna, i waszym i naszym kupcom, bez opłat, bez dokuczania każdemu człeku i pracowitym ludziom“, przypuszczając bowiem można, że opierały się one na jakiejś dawniejszej tradycji w stosunkach handlowych litewsko-rusko-tatarskich.

Przytoczone dokumenty świadczą o tem, że po zajęciu przez Litwę ziem południowo-ruskich zagadnienia handlu czarnomorskiego z konieczności absorbowały uwagę nowych władców, którzy zresztą wykazali w tej dziedzinie sporo inicjatywy i zdolności organizacyjnych. Stąd też pogląd o braku zainteresowań gospodarczych lub handlowych władców W. Ks. Litewskiego w ich polityce czarnomorskiej budzi poważne zastrzeżenia nawet dla drugiej połowy XIV w., pomijając już okres wielkoksiążęcych rządów Witolda.

Wyczerpującą i rozstrzygającą odpowiedź na powyższe pytanie dać jednak może dopiero dokładne zbadanie stosunków handlowych W. Ks. Litewskiego z południem, co niestety w literaturze naukowej nie zostało dotychczas wykonane¹⁵⁵⁾.

Pewne zastrzeżenia budzi również wysunięty przez Dąbrowskiego problem „zapór naturalnych“. Jediną zaporą naturalną

¹⁵²⁾ R o z o w, Ukraiński Hramoti, Kijów 1928, t. I, str. 2.

¹⁵³⁾ Akta Grodz. i Ziem., t. III, nr. 30, str. 59—60.

¹⁵⁴⁾ Bibliot. Warsz., 1853, t. III, str. 573—574.

¹⁵⁵⁾ Pomija całkowicie kwestję handlu W. Ks. Litewskiego z południem: K o c z y L., Handel Litwy przed połową XVII w., Pam. VI Powsz. Zjazdu Hist. Pol., Lwów 1935, str. 272—278.

o charakterze poważniejszym mogła być kotlina poleska. Nie odgrywała ona jednak znaczenia zasadniczego, ponieważ z chwilą usadowienia się Litwy w Łucku i Kijowie organizacja dróg komunikacyjnych, któreby zapewniły W. Księstwu panowanie nad ziemiami południowo-ruskiemi, stała się sprawą polityki wewnętrznej państwa, rozwiązywaną w czasach Witoldowych z dużą umiejętnością, energią i zrozumieniem jej ogólnopañstwowego znaczenia¹⁵⁶).

W świetle przytoczonych wyżej spornych kwestyj jeszcze wyraźniej zarysowuje się konieczność dokładnego zbadania stosunków handlowych i gospodarczych W. Ks. Litewskiego z wschodem i południem w XIV — XV w. oraz wpływu, jaki wywierały one na całokształt litewskiej polityki czarnomorskiej. Wśród zagadnień zaś, jakie się wiążą z temi zasadniczymi problemami Litwy średniowiecznej, niepoślednie miejsce posiada ustalenie sieci komunikacyjnej, która poprzez kotlinę poleską łączyła centrum państwa z czarnomorskiem wybrzeżem.

IV.

W korespondencji dyplomatycznej w. ks. moskiewskiego Iwana Wasylewicza z w. ks. Aleksandrem Jagiellończykiem pod rokiem 1496¹⁵⁷) znajdujemy następujący zarzut z powodu zamknięcia kupcom tureckim i tatarskim drogi przez ziemie litewskie do Moskwy: „A u otca u twojeho, u korola, ot turskoho mnohije posły bywali, da i hosti mnohije chodili w waszu zemlu da i w naszu zemlu bez wsiakich zacepok; da i nyne w twoju zemlu iz turskoho zemli, a iz twojej zemli w turskuju zemlu hosti chodiat; i ty, brate, sam i położ na swoim razume: my s toboju w lubwi i w dokonczanje i w krestnom cełowanje i w swojstwe, a ty ko mne posłow i hostej ne propuskajesz; ino kotoroje dobro druhu i nedruhu słyszeti? I nam, brate, toho nyne welmi žal stało, czto jesi toho posła k nam ne propustił, a i hostem jesi w naszu zemlu put' zatworil”.

W odpowiedzi na zarzuty moskiewskie strona litewska wyjaśniła: „Prawda, że u Kazimierza ojca Aleksandrowego bywali tureccy kupcy w Litwie, lecz to się działo wskutek istniejącego wtedy traktatu, na mocy którego przyjeżdżali często zobopólni posłowie razem z kupcami, którzy to kupcy natychmiast z po-

¹⁵⁶) W y s ł o u c h S., Posługi komunikacyjne, str. 28—38.

¹⁵⁷) Pamiatniki Diplomatycz. Snoszenij Mosk. Gos. s. Polsko-Litowsk., t. I. Sbornik Imp. Rus. Istor. Obszcz., t. 35, Petersburg 1882, str. 222.

słem do kraju wracali. Innego zaś rodzaju kupcy zamorscy nigdy do krajów litewskich wpuszczani nie byli, ale przyjechawszy tylko do Kijowa, w nim sprzedawali swe towary i nazad powracali. Za Kazimierza albowiem dwa były składowe miejsca dla kupców zamorskich, jedno w Kijowie, a drugie w wielkim Łucku¹⁵⁸⁾.

W parę lat później 1498¹⁵⁹⁾, z powodu nowych nieporozumień i krzywd od jadących do Moskwy kupców „zamorskich”, w. ks. Aleksander ponownie wyjaśnił: „Pro to nechaj by brat nasz welikij kniaź, sam toho i posmotrił horazdo li to pošły jeho cziniat, czto pohanstwo Tatar nawodiat na naszi zemli, a hostej kupcow prowadiat s soboj mimo naszi hołownyji mesta? A tam w naszoj zemli, w Kijewe i w Łucku, składy izdawna bywali wsia-
kim kupcom zamorskim. Pro to, czto by brat nasz, welikij kniaź, prikazywał swoim poštom, ažby jezdili obyczanymi dorohami, a kotoryi by kupci jego, a lubo zamorskije s nimi jezdili, ažby myt naszich ne objeżżali, a hde zdawna składy hostem bywali, tut by i teper byli”.

Przytoczone wyżej fragmenty z korespondencji dyplomatycznej rzucają nieco światła na zagadnienie stosunków handlowych W. Ks. Litewskiego i Moskwy z południem w XV w. Dowiadujemy się przedewszystkiem, że za czasów króla Kazimierza były one dość ożywione, skoro wedle słów w. ks. moskiewskiego „hosti mnohije chodili w waszu zemlu da i w naszu zemlu”.

Ponadto, jak to stwierdzał w. ks. Aleksander, w W. Ks. Litewskim „izdawna” istniały dla handlu czarnomorskiego „dwa miejsca składowe dla kupców zamorskich, jedno w Kijowie, a drugie w wielkim Łucku”. Wjazd w głąb kraju kupcom tureckim i tatarskim zasadniczo był zakazany. Wyjątkowo dopuszczano, by mogli oni towarzyszyć poštom w podróży, „którzy to kupcy natychmiast z poštem do kraju wracali”.

Ze słów w. ks. Aleksandra sądzić możemy, że stosunki handlowe Litwy z południem posiadały naówczas dawną tradycję, sięgającą być może końca XIV lub połowy XV w. Jakoż nie brak dowodów źródłowych, że tak było istotnie. Znakomita w XIV w. „via tartarica”, biegnąca przez Ruś południową na Krym ku Kaffie i nad morze azowskie ku Tanie, uczęszczana była niewątpliwie również i przez kupców W. Ks. Litewskiego.

¹⁵⁸⁾ D a n i ł o w i c z I., Skarbiec Dyplomatów, Wilno 1860, nr. 2096, s. 246.

¹⁵⁹⁾ Pam. Dipl. Sn. Mosk. Goss. Polsko-Lit., t. I, str. 245.

Ważnymi ośrodkami handlu czarnomorskiego na Wołyniu były miasta Włodzimierz i Łuck, występujące w 1379 r.¹⁶⁰) obok Lwowa jako „von alders her” istniejące miasta składowe dla kupców polskich i niemieckich, którzy wedle słów przywileju Lubarta „her zey von Polen ader von Duyczhen Landen durch unzer lant ken Heydenlant“. Obok Łucka i Włodzimierza ważnym ośrodkiem handlu czarnomorskiego stał się w XV w. odwieczny Kijów, powstający szybko z upadku pod opiekuńczymi skrzydłami państwa litewskiego.

Stosunki handlowe Litwy z południem nie ograniczały się wyłącznie do Krymu i Kaffy. Nie brak dowodów, że już w pierwszej połowie XV w. istniał handel z Wołoszczyzną. W każdym razie o kupcach państw Jagiełły i Witolda („tudzież kupcom i mieszczanom, pochodzącym z państwa brata mego, wielkiego księcia Witolda”) mówi przywilej księcia multkańskiego Mirczy około 1391 r.¹⁶¹), zapewniając im wolności celne w gospodarstwie multkańskim. W innym znów przekazie źródłowym, przywileju wojewody i hospodara ziemi mołdawskiej Piotra z 1456 r.¹⁶²), wśród szeregu wyliczanych towarów spotykamy obok „nemeckoho” termin „litowskoje połotno”, co niewątpliwie może służyć za dowód istnienia stosunków handlowych między Wołoszczyzną i Litwą. Termin „litowskoje połotno” obok „krosenskoje” występuje wśród „kramnych reczej” również w przywileju wojewody Szczepana z 1460 r.¹⁶³), nie można więc określenia „litowskoje” uważać za coś przypadkowego.

Ośrodkami handlu południowego na Wołyniu były początkowo Włodzimierz i Łuck. Stopniowo ten ostatni uzyskał całkowitą przewagę nad Włodzimierzem, stając się ostatecznie niemal monopolistą w handlu czarnomorskim. Przez Łuck, jak stwierdza historyk Ukrainy, „musiały iść towary [wschodnie] do ziem białoruskich i litewskich, częściowo zaś na Pomorze bałtyckie”¹⁶⁴). To też dla handlu litewskiego w drugiej połowie XV w. „wielki” Łuck posiadał znaczenie pierwszorzędne. W W. Ks. Litewskim tego czasu odgrywał on rolę analogiczną do tej, jaką wobec Korony spełniał ówczesny Lwów. Stwierdzał to w. ks. Aleksander w cytowa-

¹⁶⁰) Akta Grodz. i Ziem., t. III, nr. 30, str. 59—60.

¹⁶¹) Ibid., t. VII, str. 200—201.

¹⁶²) Ibid., str. 229.

¹⁶³) Ibid., str. 238.

¹⁶⁴) H r u s z e w s k y j M., Ist. Ukr. Rusy, t. VI, str. 48; J a b ł o n o w s k i A., Podole u schyłku w. XV, Pisma, t. IV, str. 378.

nej wyżej korespondencji dyplomatycznej z Moskwą z lat 1496 i 1498.

Świadczy o tem również przywilej króla Zygmunta Augusta z 1558 r.¹⁶⁵), potwierdzający dla Łucka odwieczne prawo składu. „Którzy kupcy — stanowił przywilej królewski — jako z ziemi tureckiej, wołoskiej i inszych stron przyjeżdżają do Łucka z towary swemi, w takowych snać oni z dawnych czasów, za dozwozeniem i nadaniem wolności temu miastu od sławnej i świętej pamięci przodków naszych wielkich książąt litewskich danych wolność miewali i teraz mają wszelakie towary zdojmem a nie narożno, jak na wagę tak i na łokieć, kupować; ani jeden snać z takowych kupców przyjeżdżych nie śmiał, ani wolen był nijakiemu inszemu kupcowi, ani gościowi przyjeżdżczemu towarów swych jako wzdoimem tak i rozdrob sprzedawać, okrom ich tylko samych mieszczan łuckich”.

Prawo składu w Łucku nie było jednakże przestrzegane zbyt rygorystycznie¹⁶⁶). Toteż kupcy „zamorscy” jechali dalej w głąb krajów litewskich. Świadczy o tem np. przywilej króla Zygmunta z 1530 r.¹⁶⁷), zezwalający królowej Bonie na ściąganie „myta hołownoho” w Horodku nad Horyniem. Mieli je opłacać „wsi kupcy tureckije i wołoskije i wsiakii inyi naszich i czużich kotorych kolwek zeml, kotoryi by meli s towary swoimi choditi po panstwech naszich, a szli by czerez Horodok i czerez powet horodeckii suchim putem i wodnym”, z pominięciem Łucka.

Obok drogi na Litwę przez Łuck istniała odwieczna handlowa magistrala komunikacyjna wzdłuż Dniepru na Kijów. O znaczeniu tej drogi dla handlu czarnomorskiego świadczą słowa Michalona Litwina (ok. 1540 r.), doskonale znającego tamtejsze stosunki. „Kijów — powiada on — obfituje w cudzoziemskie towary, niema bowiem drogi bardziej uczęszczanej, jak starożytna, dawno utworowana i znana dobrze droga, prowadząca z portu czarnomorskiego miasta Kaffy przez wrota Tauryki na przewóz tawański na Dnieprze, a stamtąd przez step do Kijowa. Drogą tą idą z Azji, Persji, Indji, Arabji i Syrji na północ — do Moskwy, Pskowa, Nowogrodu, Szwecji i Danji wszystkie towary wschodnie, jako to: drogie kamienie, jedwab i tkaniny jedwabne, kadzidło, pachnidła, szafran, pieprz i inne korzenie. Drogą tą często chodzą kupcy

¹⁶⁵) Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. V, t. I, str. 24.

¹⁶⁶) H r u s z e w s k y j M., Ist. Ukr. Rusy, t. VI, str. 48.

¹⁶⁷) Akty Już. i Zap. Ros., t. I, nr. 92.

cudzoziemscy; gromadzą oni orszaki, czasem tysiąc ludzi wynoszące zwane karawanami i towarzyszą taborom, składającym się z wielkich ilości naładowanych wozów i objuczonych wielbłądów”¹⁶⁸).

Informacje Michalona Litwina o handlu tauryckim znajdują potwierdzenia i w innych zachowanych przekazach źródłowych. Pod tym względem ciekawe są dane lustracji zamków ukraińskich z 1552 r. Jak podaje np. rewizja zamku w Czerkasach¹⁶⁹), starosta tamtejszy otrzymywał od kupców idących z karawanami prócz t. zw. „obwieski” dary: „Ot korowana, khdy z Ordy idet staroste: kamka aleksandryjskaja na zołote, litra szołku, kower, tiżmy, tebenki, safjan... a khdy do Ordy korowan idet, tohdy staroste ot korowanu: szuba lisja zajwyskowa, sahadak, sedło, szlik lisij. A khdy wodoju korowan idet, ino ni s koho innoho najmati im s czołny ne wolno, odno Czerkaszen, i dajut s toho Czerkaszy staroste ot kaźdoho czołna po zołotomu”.

Podobnież w Kaniowie¹⁷⁰) „staroste ot korowana, khdy z Ordy idet kower, tebeńki; a khdy do Ordy tohdy szuba sibirkowa bez kołnera, kołpak, szłyk lisij, sedło, a k tomu pokłony i podarki z dobrowoje woli, a khdy wodoju idet’ korowan najmajutsia pod nich s czołnami meszczane tutosznyje tiahłyje, a ziemianskim, ani żadnym innym najmatisia ne wolno, i dajut’ z toho staroste ot czołna po zołotomu”.

Krótko wreszcie formułowała obowiązki kupców „rewizja” zamku kijowskiego z 1552 r.¹⁷¹): „Khdy kupcy czużozemcy idut’ w korowanech z Turkow, z Ordy, abo z Moskwy, dajut’ wojewode myto hołownoje ot kopy po 2 hroszi, a k tomu pokłon po dobroj woli dajut’, z Turkow iduczi rzeczami jedwabnymi, a z Moskwy sobolmi i ińszymi towary tamosznymi”.

Sądząc z drobiazgowego wyliczenia zwykłych „darów” staroście oraz ze szczegółów, dotyczących transportu wodnego, jako to: kto miał wyłączne prawo przewozić towary, jakie uiszczzał za to opłaty zamkowi i t. d., możemy wnosić, że ruch handlowy na starożytnej drodze Czerkasy — Kaniów — Kijów i dalej do Moskwy lub W. Ks. Litewskiego w połowie XVI w. miał swoje dawne tradycje.

¹⁶⁸) Michalonis Litvani, De moribus tartarorum, lituanorum et moschorum, Basileae 1615, str. 35.

¹⁶⁹) Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. VII, t. I, str. 82.

¹⁷⁰) Ibid., str. 96.

¹⁷¹) Ibid., str. 112.

O licznych kupcach z północnej Rusi (Rossia alta), zjeżdżających z futrami do Kijowa w drodze do Kaffy wspominał w swej relacji z 1474 r. włoski podróżnik A. Contarini¹⁷²⁾. „Turkowie wżiasza Kafu, i hostej moskowskich mnohich pobisza a inych poimasza, a inych pohrabiw na okup dawasza“¹⁷³⁾, głosił współczesny przekaz źródłowy.

Świadczą o tem również skargi mieszczan czerkaskich na swego starostę w 1536 r.¹⁷⁴⁾. „A szto dej oni pered tym korowan hostej wożiwali, ino dej pan Ostafej ustawił sobe z nich brati ot czołnu po zołotomu, a toho dej pered tym starodawna nikoli ne bywało“, oraz „i też dej kotorych kupcow kafinskih i inszych oni proważiwali, i s toho sobe prowadnoje mewali, to dej wse pan Ostafej na sebe obernuł“.

Nie rozstrzygając sprawy merytorycznie, król polecił staroście czerkaskiemu: „A szto sia dotyczet wożenja korowanu, w toj reczy by jesi ich po staromu zachował i tiazkosti i drapeżstwa w tom by im ne było“. Odwołanie się króla do „stariny“ już w pierwszej połowie XVI w. naświetla w sposób charakterystyczny zagadnienie „dawności“ handlu czarnomorskiego w Czerkasach.

Kupcy z towarami wschodnimi to zjawisko zwykłe w W. Ks. Litewskim poł. XVI w., jak tego dowodzi chociażby przywilej króla Zygmunta Augusta z 1551 r.¹⁷⁵⁾, stwierdzający jako rzecz znaną, że „Turkowie, Tatarowe, Urmianowe, Moskwiczi i inyi hosti prijeżczii w tom meste naszom wilenskom wsiakimi kupłami i towarami swoimi dobrowolne torhujut“.

Stosunki handlowe W. Ks. Litewskiego z Krymem i Kaffą były tak dawno i mocno zadziergnięte, że nie zdołały ich zerwać nawet klęski polityczne, jakie w końcu XV w. spadły na ziemie południowe. Mamy na myśli straszliwe spustoszenia Kijowszczyzny i Wołynia przez hordy Mengli-Gireja oraz podbój Kaffy w 1475 r. przez Turków. Nie znajduje również potwierdzenia w źródłach powszechnie dziś przyjęty pogląd o całkowitym zaniku handlowego znaczenia Kaffy z chwilą przejścia tej kolonii genueńskiej pod panowanie tureckie¹⁷⁶⁾. Powróćmy się na parę

¹⁷²⁾ Biblioteka inostrannych pisatelej o Rossii, Petersburg 1836, t. I, s. 135.

¹⁷³⁾ K a r a m z i n N. M. Istorija gos. rossijskawo, Petersburg 1842, t. VI, Primeczanija, str. 29.

¹⁷⁴⁾ Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. VIII, t. V, str. 9—13.

¹⁷⁵⁾ B i e r s z a d s k i j S. A., Rus.-Jewr. Arch., t. II, str. 20.

¹⁷⁶⁾ C h a r e w i c z o w a Ł., Handel średniowiecznego Lwowa, Lwów

przykładów. Kupiec Bejat z Kaffy bawił w celach handlowych w Wilnie w 1508 r.¹⁷⁷). Turków i „Kafinców“ jako kupców przejeżdżających przez Brześć na zachód w celach handlowych wymienił list dzierżawcy myt brzeskich Dańka Jeśkowicza z 1516 r.¹⁷⁸), omawiający stosunki i zwyczaje, panujące na tej komorze celnej w końcu XV w.

O kupcach z Kaffy mówi również wydany celnikom kijowskim kwit w. ks. Aleksandra z 1499 r.¹⁷⁹). Wyraźnie stwierdził w nim hospodar: „A roschodu położyli jeste na listy naszi, na kwitacei i też szto jeste pokupili na naszo prikazanje u kupców kafincow u Ochmata, Frażanina, Turczina i u Chożisina Namisurenina perła i inyje reczi, i też na jeje miłość' naszeje wielikoje knehini perła, szołki, tafty, kowry, czomłaty“.

Najciekawsze jednak dane zawiera korespondencja dyplomatyczna w. ks. moskiewskiego Iwana Wasylewicza z królem Kazimierzem Jagiellończykiem z lat 1488—1492. Uskarżał się Iwan Wasylewicz w 1488 r.¹⁸⁰) że „szli naszi ludzi torhowyje is Kafy czerez twoju zemlu: Senka Fofanow, da Wasiuk Woroszyłow, da Beket s towarzyszi, i w twojej zemle w Proporske poimaw ich da sweli w Wilnu i s ich towarom“.

Równocześnie załączał „spisok o hostech, czto sia im siła czyniła w litowskoj zemle“. Wśród kupców moskiewskich rzekomo pokrzywdzonych przez namiestników i celników litewskich wymieniano „welikoho kniazia hosti: Michajło Semenow syn Jurjewa, da Hrihorej Iwanow syn Aleksejewa, da Hridia Łukin s towarzyszi szli is Kafy czerez litowskiju zemlu“. Obok idących bezpośrednio z Kaffy do Moskwy kupców wykaz wymieniał innych. A więc „welikoho kniazia czełówek, Rodeju zowut, Moskwitin, szoł is perekopskije ordy“. Dalej „także welikoho kniazia host', Stepan Wasiljew syn Dmitrejewa, szoł iz zamorja czerez litowskiju zemlu“.

1925, str. 59; D u b i e c k i M., Kaffa, osada genueńska i jej stosunek do Polski w XV w., Obrazy i studja hist., serja II, Warszawa 1899, str. 31; K u t r z e b a St., Handel Polski ze Wschodem, Przegląd Polski, Roczn. XXXVII, str. 496, R. XXXVIII, str. 533 i inne; K u t r z e b a St., Handel Krakowa w wiekach średnich, Kraków 1903; Rozpr. Akad. Um., t. 44, str. 114; P a n a i t e s c u P. P., La route commerciale de Pologne à la mer Noire au moyen âge., Bukareszt 1934, str. 22. Odbitka z Revista Istorica Româna, vol. 3, fasc. 2—3.

¹⁷⁷) R. I. B., t. XX, str. 635—637.

¹⁷⁸) B i e r s z a d s k i j S. A., Rus.-Jewr. Arch., t. I, str. 90.

¹⁷⁹) Akty Lit.-Rus. Gos., str. 90, nr. 64.

¹⁸⁰) Pam. Dipl. Snosz. Mosk. Gos. s Pol.-Lit., t. I, str. 6—12.

„Iz zamorja czerez litowskuju zemlu” szli również inni kupcy: Wachonia Chonew, Tiszka Kowriszkin i Hridia Łukin. Z wykazów towarów, jakie zostały od nich rzekomo nieprawnie odebrane przez namiestników i celników litewskich, sądzić można, iż kupcy ci trudnili się wyłącznie handlem towarami wschodnimi.

W kilka miesięcy później, w 1489 r.¹⁸¹⁾, uskarżał się w. ks. moskiewski ponownie, że „nynecza jak seho leta naszii hosti moskowskije zemli i tferskije zemli i nouhorodskije zemli mnohije ludi szli iz Kryma s twoim posłom Janom wmeście; da kak przisli na Tawani k perewozu, i twojeho posła Jana perewozniki Dnepr perewezli, a naszich hostej Dnepra ne perewezli”. Liczna ta karawana kupiecka („wsech ich było hołowami sto czełowek da dwatcať, oprócz ich ludej”) szła do Moskwy z Kaffy i u przewozu na Dnieprze została ograbiona przez ludzi wojewody kijowskiego. Załączony rejestr zagrabionych towarów daje pojęcie o wielkości, bogactwie i rozpiętości handlu moskiewskiego z Kaffą.

Nie będziemy mnożyli przykładów, przytoczone bowiem dostatecznie jasno stwierdzają, że już w trzynaście lat po politycznym upadku Kaffy jako kolonji genueńskiej odgrywała ona ponownie rolę ważnego ośrodka handlu południowego, przyciągając do swych rynków dalekich gości z Litwy, Moskwy, W. Nowogrodu i innych. Rozkwitu więc handlu południowego w poł. XVI w., o którym świadczą słowa Michałona Litwina, nie należy uważać za coś nowego, powstałego w początku tego wieku, lecz raczej za dalszy etap rozwoju dawnych stosunków handlowych z Krymem i Kaffą, które nie zostały zerwane mimo klęsk politycznych, jakie spadły w drugiej połowie XV w. na kolonje genueńskie i ziemie południowo-ruskie W. Księstwa.

Zyskowy dla ludności ziem południowo-ruskich handel tranzytowy cennych i zbyt kosztownych towarów „wschodnich” — to jedna ze stron życia gospodarczego Kijowa i Łucka. Niemniej ważne było znaczenie tych miast jako ośrodków handlu artykułami pierwszej potrzeby, przede wszystkim solą. Sól dowożono w wielkich ilościach z Krymu oraz z żup podkarpackich, przede wszystkim z Kołomyi.

Świadczy o tem układ Zygmunta I z chanem perekopskim Sahap Girejem z ok. 1540 r.¹⁸²⁾, mocą którego zapewniono, że

¹⁸¹⁾ Ibid., str. 21—33.

¹⁸²⁾ R. I. B., t. XXX, str. 79.

„kupyce panstw jeho miłosti, Koruny Polskoje i Kniazstwa Wielikoho Litowskoho, majut' dobrowolne w Kaczibijewe sol brati i, myta wodłuh dawnoho obyczaju zapłatiwszy, do Kijewa i do Łucka i do inszych horodow sol pribawlati za storożoju ludej carewych”.

O transportach soli dowożonych na Litwę z Podkarpacia i Kołomyi mówił wyraźnie list króla Zygmunta Augusta z 1563 r.¹⁵³) w sprawie utworzenia składu soli w Pińsku: „Katoraja sol tołpiastaja bełaja idet' do mesta naszoho łuckoho s Kołomyi, z Doliny i z inszych mest...”. „Główny skład soli (w epoce litewskiej) był oczywiście w Kijowie, skąd ją następnie rozwożono już wszędy po całym nawet obszarze W. Księstwa”¹⁵⁴). Do Kijowa, jak świadczą „rewizje” zamków ukraińskich z 1552 r. oraz informacje Michalona Litwina, przychodziła sól „z nizu” czołnami i drogą lądową, albo t. zw. „biała” wozami przez Podole.

Z Łucka drogą wodną, rzeką Styrem lub drogami lądowymi dowożono sól do Pińska i stąd dopiero rozwożono ją po całym kraju. Świadczy o tem zacytowany już wyżej list króla Zygmunta Augusta z 1563 r.: „A z Łucka jeje (t. j. sól) do mesta naszoho pińskoho poddanyje naszi meszczane pińskije i okolicznyje meszczane i wołoszczane obowатели inszych mest i seł naszich hospodarskich, także i kniaźskich, pańskich, ziemianskich i duchownych, kotorych imenja ku zamku pińskomu prisłuchajut', na produżu prowadiat'”.

O transportach soli z Łucka do Pińska i dalej wspominał też przywilej króla Zygmunta I z 1530 r.¹⁵⁵) na prawo pobierania myta w Horodku: „A kotoryi kupec budet prowaditi sol telehami abo komiahami tym że wyszepisanym suchim i wodnym putem do Kijewa abo na inszii kotoryi kolwek mestca... a kotoryi by kupyce choteli iti do Łitwy wozy abo komiahami, choteli projeżczati myto naszo łuckoje, tyi wsi majut dati cło u Horodku albo w Pińsku podłuh tojeż ustawy naszoje”. Wskutek skarg mieszczan łuckich królowa Bona w przywileju z 1532 r.¹⁵⁶) przyznała im ulgi w płaceniu myta w Horodku, jeśliby „oni myto i solejniczoje w Łucku zapłatili, i na to kwit mytnikow łuckich k naszym mytnikom prinesli”.

¹⁵³) Downar-Zapolskij M., Gos. Choz., Priloženje, str. 86—87.

¹⁵⁴) Jabłonowski A., Handel Ukrainy w XVI w., Pisma, t. 2, s. 268.

¹⁵⁵) Akty Już. i Zap. Ros., t. I, str. 92

¹⁵⁶) Hruszewskij A. S., Ocz. ist. tur.-pinsk. kn. XIV—XVI w., Priloženje, nr. 39, str. 49—50.

Chcąc uniknąć płacenia myta usiłowano wymijać komory celne drogami bocznymi. Uskarżał się więc np. w 1525 r.¹⁸⁷⁾ dzierżawca myta brzeskiego Michel Józefowicz, „iż mnohije ludi z Litwy do Wołynia jezdiat na Diwin i też Kobrincy i Ratniane projezżajut' i sol prowoziat mnohimi dorohami i solaniczaho do komory berestejskoje ne zapłatiwszy, a w tom jemu kriwda se dejet”.

Przytoczone słowa są dowodem, że łucki rynek zasilał solą nie tylko Polesie wschodnie, ale również poprzez Kobryńszczyznę i Litwę właściwą.

O żywotności handlu solą i znaczeniu jego dla Pińska mogą świadczyć bardzo ciekawe dane źródłowe, dotyczące historii tamtejszego monopolu solnego w połowie XVI w.¹⁸⁸⁾ oraz walki, jakie z nim toczyło mieszczaństwo pińskie. Niemniej pod tym względem ciekawy jest zachowany z początków XVII w.¹⁸⁹⁾ rejestr kupców pińskich. Mimo swych braków rejestr kupiectwa pińskiego ilustruje rolę handlową Pińska na przełomie XVI—XVII w., jako pośrednika w obrotach handlowych Wołynia i Litwy. Przedmiotami handlu były: zboże, sól, bydło, konie, łój, skóry, miód i wosk.

Kupcy utrzymujący stosunki handlowe z Koroną dowozili wyroby przemysłu polskiego, objęte w rejestrze ogólną nazwą „polskich towarów”. Przeważająca ilościowo część kupców pińskich trudniła się handlem z Wołyniem i Litwą („na Wołyń i do Litwy jezdit”). Kilku z pośród nich wprost „na Wołyń komiahoju po sol chodit”. Wogóle handel solą zdaje się naówczas w Pińsku dominować.

Zachowane przekazy źródłowe z XV i XVI w. wskazują, że był on znaczny i że zarówno dla życia gospodarczego ziem południowo-ruskich jak i W. Ks. Litewskiego posiadał znaczenie doniosłe. Brak odpowiednich materiałów źródłowych nie pozwala na bardziej dokładne określenie rozmiarów tego handlu.

W pewnej mierze o obrotach handlowych możemy wnosić z dochodów myta hospodarskiego. Wobec przymusu drogowego obowiązującego kupców podczas podróży w granicach W. Księstwa oraz konsekwentnego (pod groźbą konfiskaty towaru) przestrzegania zasady, aby „kupcy myt naszich ne objeżżali“, dane te w ogólnych zarysach dają pojęcie o obrotach handlowych via Kijów i Łuck, że pominiemy drobniejsze komory celne.

¹⁸⁷⁾ B i e r s z a d s k i j A. S., Rus.-Jewr. Arch., t. I, str. 121.

¹⁸⁸⁾ D o w n a r - Z a p o l s k i j M., Gos. Choz., str. 482—485.

¹⁸⁹⁾ Archeogr. Sborn. Dok., t. VI, str. 213—214.

Pod tym względem Łuck początkowo przoduje. Dla ilustracji wystarczy przytoczyć, że mimo klęsk wojennych i spustoszenia kraju przez Tatarów w latach 1487—1490 myto łuckie przynosiło skarbowi W. Ks. Litewskiego po 1525 kop gr.¹⁹⁰⁾ dochodu rocznie. Równocześnie myto kijowskie dawało 950 kop gr.¹⁹¹⁾ rocznie, wszystkie zaś komory celne zachodnie, t. j. brzeskie, drohiczynskie, bielskie i grodzieńskie — łączną sumę 1100 kop gr.¹⁹²⁾ rocznie. Włodzimierz na Wołyniu, ów najważniejszy ośrodek handlowy w XIII w., w latach 1484 i następnych dawał z myta tylko 140 kop gr.¹⁹³⁾ rocznie.

Sumy osiągnięte z dochodów myta łuckiego i kijowskiego uderzają przy zestawieniu z wpływami komór celnych na północo-wschodzie państwa. Tak więc w tym samym czasie myto mińskie dawało 250, kowieńskie 250, smoleńskie 200, nowogródzkie 322 kop gr. rocznie¹⁹⁴⁾.

Dane te stwierdzają dostatecznie wyraźnie, jak wielkie znaczenie dla W. Ks. Litewskiego posiadał handel czarnomorski towarami wschodnimi.

W latach najgłębszego upadku dochodowości myta gospodarskiego (1496 — 1498), komora łucka z dzierżawy dawała rocznie 500 kop gr.¹⁹⁵⁾, kijowska zaś utrzymywana „k wernoj ruce“ 755 kop gr.¹⁹⁶⁾. Równocześnie dzierżawa myta brzeskiego, drohiczynskiego, bielskiego i grodzieńskiego przynosiła skarbowi W. Ks. Litewskiego łącznie w roku 1498 sumę 400 w następnych zaś latach po 500 kop gr. rocznie¹⁹⁷⁾.

Z rozwojem handlu Litwy z Polską zmienił się stosunek dochodów z myta podlaskiego i wołyńskiego. Wówczas gdy wpływy z komór wołyńskich w połowie XVI w.¹⁹⁸⁾ utrzymywały się średnio na poziomie 2000 kop gr. rocznie, wpływy z komór podlaskich wzrosły znacznie, osiągając przeciętnie sumę 3000 kop gr. rocznie. W latach siedemdziesiątych XVI stulecia dochody z myta wołyńskiego ponownie wzięły górę nad podlaskimi, osiągając

¹⁹⁰⁾ Bierszadskij S. A., Rus.-Jewr. Arch., t. I, str. 43—44.

¹⁹¹⁾ Ibid., str. 38—39.

¹⁹²⁾ Ibid., str. 42—43.

¹⁹³⁾ Ibid., str. 48—49.

¹⁹⁴⁾ Downar-Zapolskij M., Gos. choz., str. 559.

¹⁹⁵⁾ Akty Lit.-Rus. Gos, wyp. I, str. 81—82.

¹⁹⁶⁾ Ibid., str. 90.

¹⁹⁷⁾ Ibid., str. 82—83.

¹⁹⁸⁾ Downar-Zapolskij M., Gos. choz., str. 562.

sumę 2700 kop gr., podczas gdy te ostatnie spadły do 2200 kop gr. rocznie. W okresie tym dochody z komór celnych wołyńskich ustępują jedynie wpływowi z komory kowieńskiej, wynoszącym w 1570 r. sumę 5520 kop gr.

Przytoczone powyżej dane dostatecznie wyraźnie podkreślają znaczenie handlu południowego dla W. Ks. Litewskiego w XV i XVI stuleciach oraz rolę, jaką w nim odgrywały Łuck i Kijów. Towary wschodnie przez Kijów i Łuck szły dalej ku północy, sięgając daleko poza granice W. Ks. Litewskiego. Przeważną część tego cennego tranzytu przewożono na północ drogami lądowymi z Łucka i Kijowa poprzez wschodnie Polesie. To też obfitował Pińsk w cenne towary wschodnie, skoro np. jeden tylko z kupców tamtejszych Jakób Bielezyc w 1655 r.¹⁹⁹⁾ podczas ucieczki przed wojskiem moskiewskim stracił w Chomsku na skutek grabieży lisowszczyków między innymi „szafranu funtów sto, pieprzu worów wielkich trzy kamieni 90, imbieru kamieni 50, goździków funtów 50, cukrów kanarów głów 100, cynamonów i różnego korzenia niemało...”

Omówione wyżej stosunki handlowe W. Ks. Litewskiego z południem nie były jednak trwałe. Od roku 1648 aż po rok 1699 Polska stała się widownią niszczących wojen i wszelakich nieszczęść. „Okropna nędza — stwierdza Korzon — materialna i umysłowa w następstwie 70-letniego wycieńczenia zaległa obszar „wszystkich państw i narodów“ Rzeczypospolitej²⁰⁰⁾. Ruina najsilniej dotknęła ziemie południowo-ruskie pospołu z bogatym i ludnym Wołyniem. Zniszczone gospodarczo ziemie ukraińskie nie miały się już podnieść z upadku. Nie było bowiem komu śpieszyć z pomocą zrujnowanym prowincjom. Więcej nawet, to co zaoszczędziły wojny i najazdy nieprzyjacielskie, zniszczyły ciemnota i egoizm polityczny szlachty w w. XVII—XVIII.

Upadły ongiś zamożne miasta i mieszczaństwo, a wraz z nimi i „wielki“ tranzytowy handel z przed „potopu“. Straciły na znaczeniu odwieczne wielkie magistrale komunikacyjne, owe tętnice życia gospodarczego w dobie uprzedniej.

Ten stan rzeczy zaciążył również na stosunkach handlowych Polesia. Z pośród dawnych dróg, jak już wspomnieliśmy, w pewnej mierze utrzymały swe znaczenie gospodarcze drogi o kierunku poziomym ze wschodu na zachód, łączące ziemie poleskie

¹⁹⁹⁾ Akty Wil. Arch. Kom., t. XXXIV, str. 75.

²⁰⁰⁾ Korzon T., Historia handlu, str. 220.

z dorzeczem Wisły i stołeczną Warszawą. Poza momentami politycznymi wchodzi tu jeszcze ciągle w grę siła atrakcyjna spławu gdańskiego.

Inaczej z drogami, łączącymi poprzez kotlinę poleską południe z północą, t. j. Wołyń i ziemie ukraińskie ze stołecznem dawniej Wilnem. Zakres politycznego i gospodarczego oddziaływania Wilna gwałtownie się kurczy i w drugiej poł. XVII—XVIII w. nie wykracza poza terytorja Litwy właściwej.

W tych warunkach ruch handlowy, zwłaszcza tranzytowy, jaki w drugiej połowie XVIII w. obserwowaliśmy na gościńcach wiodących z Wołynia i Kijowszczyzny „do Litwy”, odpowiadał schyłkowemu okresowi w historii handlu W. Ks. Litewskiego z południem. Ożywienie w tej dziedzinie zostało spowodowane przez politykę gospodarczą Katarzyny II²⁰¹); nie stało to jednak w żadnym związku z dawnym handlem W. Ks. Litewskiego z południem.

V.

Kończymy przegląd ewolucyj, jakim podlegały w przeszłości drogi magistralne przecinające kotlinę poleską.

Zestawmy osiągnięte wyniki. Rozpowszechniony dziś w nauce pogląd o niedostępności Polesia dla celów komunikacyjnych (zwłaszcza w okresie średniowiecza) należy zmodyfikować, a nawet odrzucić. W świetle bowiem zachowanych przekazów źródłowych, terytorjum Polesia już w czasach wczesnego średniowiecza przecinały w różnych kierunkach ważne arterje komunikacyjne wodne i lądowe.

Zjawisko to o dużem znaczeniu, jeśli chodzi o wszechstronny rozwój kraju, było wynikiem działania różnorodnych czynników społecznych oraz geograficzno-fizycznych. Z pośród tych ostatnich na pierwszym miejscu należy postawić wybitnie przejściowy, pomostowy charakter Polesia, położonego między Litwą właściwą a Wołyniem i dalszemi ziemiami południowo-ruskimi.

Gościńce poleskie, wykorzystując na swej trasie tereny wyższe i suchsze, przebiegały ze wschodu na zachód wzdłuż linii działu wodnego Prypeci i Jasiołdy, oraz kierując się z południa na północ przecinały trudne do przebycia koryta Prypeci i jej błotnistych dopływów.

²⁰¹) Korzon T., Wewn. dzieje Polski, t. II, str. 53—54 i 118—120.

Czynniki fizyczno-geograficzne, wyznaczając trasę gościńców poprzez mokradła Polesia, spełniały funkcję pomocniczą jedynie wobec czynników społecznych. Stąd też, aczkolwiek warunki fizyczno-geograficzne naogół do dziś nie uległy większym zmianom, nie oddziaływało to w większym stopniu na dzieje naszych gościńców. W rzeczywistości bowiem życie takiego delikatnego organizmu jak drogi komunikacyjne zależy od różnorodnych czynników przede wszystkim społecznego charakteru. Stąd też momenty rozwoju lub upadku dróg poleskich wiążą się ściśle z dziejami politycznymi i gospodarczymi tego terytorjum.

Drogi lądowe z Litwy na Wołyń i Kijowszczyznę rozwinęły się w okresie politycznej, militarnej i handlowej ekspansji W. Księstwa na południe i południo-wschód. Stąd znaczenie tych dróg musiało być szczególnie wielkie w okresie realizowania dalekoosiężnych planów władców W. Ks. Litewskiego. I odwrotnie, podpadły na znaczeniu, kiedy w w. XVI—XVII załamała się polsko-litewska polityka południowa i południowo-wschodnia. Wyszły źródła potęgi, nie stało się na dalszą ekspansję, i oto obserwujemy zanik dawnych arterij komunikacyjnych, wiodących poprzez Polesie na dalekie południe ku czarnomorskiemu wybrzeżu.

Podobnie czynniki społeczne zaciążyły nad dziejami dróg, łączących ziemie wschodnio-ruskie z Zachodem. Przebudowa życia gospodarczego Polski i W. Ks. Litewskiego w XV—XVI st., skierowanie handlu drzewnego i zbożowego ku wiślanemu wyjściu na morze wysunęły na pierwsze miejsce drogi wiodące na zachód ku Koronie i Gdańskowi. Wojny znów z czasów Jana Kazimierza tak wyniszczyły i wyludniły ziemie ruskie, że od tego czasu obserwujemy gwałtowny upadek życia gospodarczego i zdolności eksportowych Polesia, co konsekwentnie odbiło się na znaczeniu gospodarczym i handlowym dróg wiodących na zachód.

Słowem, w historii dróg poleskich spotykamy naprzemian okresy rozwoju a czasami i świetnego rozkwitu oraz okresy schyłku lub upadku w ściślejszej zależności od ogólnej konjunktury politycznej czy gospodarczej, bardziej lub mniej korzystnej dla danej arterji komunikacyjnej. W tych warunkach zrozumiałem się stając, dlaczego arterje komunikacyjne, które ongiś przecinały Polesie i tętniły życiem, kiedy poprzez to terytorjum przewalały się fale państwowotwórczej energii W. Ks. Litewskiego, później zanikły i zatraciły niemal całkowicie swe dawne znaczenie.

Uniwersytet Wrocławski
Biblioteka Wydziału Prawa,
Administracji i Ekonomii

344108