

KRYSTYNA PIERADZKA

ZWIĄZKI HANDLOWE ŁUŻYC ZE ŚLĄSKIEM W DAWNYCH WIEKACH

Handel w stosunkach pomiędzy państwami w ubiegłych wiekach był tym czynnikiem, który łączył przeróżne warstwy społeczeństwa, ułatwiał kontakty i zbliżał do siebie bardzo różne środowiska. Rozwijał się nieraz dość niezależnie od stosunków politycznych i dopiero dłuższe wojny, specjalne zamknięcia granic itp. przerywały na jakiś czas handel i wymianę.

Łużyce Górne i Dolne stanowiły bardzo ważny teren przejściowy, rodzaj pomostu pomiędzy Polską i najbardziej na zachód wysuniętą jej dzielnicą tj. Śląskiem, a Saksonią i Turynią, na którym krzyżowały się wpływy niemieckie, czeskie i polskie, a wielu kupców ze Śląska i Wielkopolski (Poznania) ciągnęło do Lipska, Drezna i środkowych Niemiec. Ponieważ Łużyce podlegały w ciągu wieków ciągłym podziałom pomiędzy Czechy, Marchię, w dobie nowożytnej pomiędzy Prusy i Saksonię — nie można w ich dziejach uchwycić jakiejś wytycznej polityki handlowej. Inną politykę prowadzili Luksemburgowie, inną Brandenburgia, podobnie Saksonia i Prusy. Wreszcie miasta handlowe prowadziły na własną rękę interesa, uzyskując od władców Łuzyc przywileje otwierające im drogę czy to do Czech, czy do Brandenburgii, lub zapewniające im monopol na danych odcinkach dróg handlowych. Stanowiły one czynnik o znaczeniu politycznym (związek sześciu miast łużyckich, o czym niżej), a nieraz łączyły się z miastami śląskimi.

Handel przez Łużyce rozwijał się na drogach przecinających kraj w kierunku południkowym i równoleżnikowym. Z natury zagadnienia będziemy się tu zajmowali raczej drogami z zachodu na wschód, niż połączeniami od Czech do Marchii przez Łużyce,

choć niektóre z tych ostatnich biegly wzdłuż Nysy, lub przez terytoria dziś należące do Dolnego Śląska.

Drogi handlowe we wcześniejszym średniowieczu były ważne szczególnie dla transportu soli, stąd do najnowszych czasów jedna z dróg handlowych przez D. Łużyce zwie się „drogą solną“. Od Halli skąd wożono tę sól — szła ona przez Magdeburg, przechodziła do granic Łużyc do Dąbna (Dahme) na Łuków, Kaławę, Chociebuż, Borść na żary i dalej w głąb Śląska. Na północ od tego traktu bardzo wcześnie wytworzyło się odgałęzienie od Łukowa na Lubin (okraczające Błota) — do Gubina, gdzie w 1243 r. jest wzmiankowana droga handlowa przez Krosno Odrzańskie ku Poznaniowi¹). Trzecia droga przez D. Łużyce, również od zachodu na wschód — szła od Lipska na Liebenwerda, koło najstarszych grodzisk, (a więc szlakiem wczesnohistorycznego zasiedlenia serbskiego, niedaleko wsi Hohenleipisch utożsamianej z Lubuszą z czasów Thietmara) — na Zły Komorów, Gródek, Mużaków, przejście przez Nysę na Przewóz. Właściwie przejście przez Nysę musiało być w pierw nie pod Mużakowem, ale pod Przewozem, na co wskazuje i nazwa miasteczka, i leżąca po drugiej stronie rzeki wieś Podrosche (Podroże). Z Przewozu najbliższej do starodawnej, znanej z X w. Howy, stąd prosta droga w głąb Śląska na żagań, (gród i kasztelania). Ta droga musiała należeć do najstarszych w Dolnych Łużycach, tak jak „droga królewska“ na Łużycach Górnych.

O wiele ważniejsze dla handlu z Polską były drogi przez G. Łużyce. Z głębi Saksonii od Lipska, Drezna, przez Miśnię szła droga na górnołużycki Kinspórk (Königsbrück — most królewski) — na Kamjenc do Budziszyna. Wedle starej mapy okręgu budziszynskiego (wydanej, jak i nasz „Atlas Silesiae“ przez następców Homanna) z 1746 roku kierunek tej drogi od Budziszyna na wschód był na Rychbach do Zgorzelca. Wszystkie wsie oznaczone przy tej drodze są stare, z okresu średniowiecznej kolonizacji, a istniejące przy niektórych z nich grodziska świadczą o jeszcze wcześniejszym szlaku komunikacyjnym. Najdawniejsza nazwa w źródłach tej drogi brzmi: „strata antiqua“²). Bardzo ciekawy opis tej drogi z uwzględnieniem starych wsi śląskich i lużyckich

¹) M u n d t H., Die Heer u. Handelsstrassen d. Mark Brandenburg v. Zeitalter d. Kolonisation bis zum Ende des XVIII Jahrh., Breslau 1932, str. 43.

²) Seeliger E., Geschichte d. Stadt Löbau u. ihrer Umgebung... (N. Laus. Mag. t. 97, 1921), str. 98.

dał Schönwälder³⁾, rozpoczynając od Lubania. Na polach koło Zazrecza, od strony Dymin (Thiemendorf) jeszcze w 1880 r. istniały ślady drogi szerokiej na sześć wozów z resztkami kamieni dla oznaczenia jej brzegów. Dalej na zachód szła ta droga łukiem na Pisarzów (Schreibersdorf). Z Neu-Kretscham otwiera się widok na bliższą część G. Łużyc i tereny dawnej żupy Zagost. Po przekroczeniu Nysy pod Zgorzelcem, (gdzie był starodawny most, przy którym wybierano tzw. cło tranzytowe („Durchgangzoll“) droga kierowała się z ominięciem starego grodziska Landeskrone na Hain-Hauwald, przez Markersdorf na Rychbach. Dalszej części tej tzw. „drogi królewskiej“ nie mamy potrzeby opisywać. Był to najważniejszy trakt w handlu śląsko-polskim i połączeniu z Zachodem przez Łużyce, zwany też „die Hohe Strasse“ i mający dziś wcale znaczną literaturę.

Dokładniej są opracowane drogi łączące Łużyce z Marchią, które tylko w pewnej mierze dotyczą naszego dzisiejszego najdalszego pogranicza nad Nysą i Odrą⁴⁾. Wzdłuż Bobra wiodła droga do Gersdorf poprzez Nowogród Bobrzański, żagań. Za Karola IV i z jego rozporządzenia weszła w użycie droga pomiędzy Marchią a Czechami z Gubina na Przewóz, Trzebiel, Zgorzelec do Żytawy⁵⁾. Druga droga wzdłuż Nysy szła na Hennersdorf, Lubij, Rychbach, Zgorzelec, Rozbork, Podroże, przekraczała Nysę — następnie szła do Przewozu i na Trzebiel. W Trzeblu rozdzielała się na tzw. „niedere Landstrasse“ przez Mużaków do Gródka i przez Lubsko do Gubina. W 1364 r. w Trzeblu łączy się droga z Budziszyna przez Mużaków idąca z poprzednio wymienionymi⁶⁾. Miasto Przybrzeg (Fürstenberg) nad Odrą chciał Karol IV uczynić konkurencyjnym dla Słubic. Odkupił miejscowość od cystersów w Neuzelle i pozwolił budować most na Odrze celem stworzenia drogi przez D. Łużyce do kraiku Torzym (Sternberg) ku Polsce⁷⁾. Dalsze liczne trakty przez Łużyce o kierunku z północy na południe nie należą do niniejszego tematu.

Najdokładniej dowiadujemy się o obrotach handlowych i centrach handlu z przywilejów miast łużyckich. Wszyst-

3) Schönwälder dr, Die hohe Landstrasse durch die Oberlausitz im Mittelalter (N. Laus. Mag. t. 56, 1880).

4) M u n d t, op. cit., str. 42.

5) Tamże, str. 43.

6) M u n d t, op. cit. str. 43.

7) Tamże.

kie większe miasta, zwłaszcza na pograniczu śląskim, miały przywileje, lub skład na towary idące z Polski i do Polski. Większym ośrodkiem handlowym od strony Śląska był na D. Łużycach Gubin u spływu Lubst i Nysy. Pierwszy raz jest Gubin wymieniony w 1211 r. w przywileju Henryka Brodatego dla mnichów lubuskiego klasztoru, którym książę pozwala dwa razy do roku jechać dwiema łodziami lub 40 wozami do Gubina — po sól i śledzie⁸⁾). Drugi raz jest Gubin wzmiankowany w 1243 r. w układzie książąt polskich z Zakonem o drogę handlową od Włocławka przez Poznań, Gniezno „versus Gubin“⁹⁾). Gubin był od początku środowiskiem bardzo niemczonym, handel jego rozwinął się wcześniej, bo już w 1288 r.¹⁰⁾ miasto posiadało przywilej składowy na sól i śledzie, a przez całe wieki średnie było poważnym konkurentem Wrocławia na drodze odrzańskiej. Prawo składu nadane w XVI w. Słubicom na towary wiezione Odrą poważnie ograniczyło gubinian, w tymże stuleciu przestali oni docierać z towarami do Szczecina. Osobną pozycję w handlu Gubina zajmowało wino gubińskie, od 1250 r. hodowane na okolicznych wzgórzach, które w XV w. szło w większych ilościach do Gdańska i Szczecina¹¹⁾). Miasta dolno-łużyckie otrzymały przywileje handlowe przeważnie od margrabiów brandenburskich; ci nadawali ulgi handlowe i zwolnienia od ceł w Marchii, chcąc D. Łużyce silniej związać ze swymi posiadłościami. Chociaż w XVI w. był bardzo znaczny ruch handlowy przez D. Łużyce do Wielkopolski, ale Gubin został odsunięty od najważniejszych obrotów i tracił swe znaczenie na rzecz śląskiego Głogowa¹²⁾). W czasie walki o skład wrocławski w początkach XVI w., Głogów wysunął się na pierwszy plan w obrotach Poznań—Lipsk¹³⁾). Kontakty Poznań—Lipsk istniały już wcześniej, od trzeciej ćwierci XV w.

⁸⁾ Codex dipl. Silesiae t. 17, str. 1.

⁹⁾ Cod. dipl. Maioris Poloniae t. I, nr 237. Ustanowiona wtedy taryfa celna obejmowała głównie sukna, płótna, ryby, wino.

¹⁰⁾ Deutsches Städtebuch, wyd. E. Keyser t. I (Nordostdeutschland), 1939, v. pod Guben.

¹¹⁾ Por. w N. Laus. Mag. t. 22.

¹²⁾ Koczy L., Handel Poznania do poł. wieku XVI, Poznań 1930, str. 201.

¹³⁾ Tamże, str. 206 wspomina zjazd we Wschowie 18 IV 1512 i unormowanie stosunków handlowych pomiędzy Poznaniem a Lipskiem, z wyznaczeniem drogi przez Głogów.

Pisze o nich obszernie Koczy¹⁴⁾, wysuwając Poznań jako główny ośrodek handlu z Lipskiem. Tymczasem, jak wynika z danych, które podajemy niżej, wiele towarów szło też przez Kraków na Śląsk na G. Łużycę, drogą „królewską“ do Saksonii i Lipska.

Handel ku Wielkopolsce rozwijał się już u schyłku średniowiecza na Wschowę, Kościan, Poznań, lub na Kalisz do Poznania (w 1497 r. został ustanowiony skład w Kaliszu¹⁵⁾). Kupcy nieraz usiłowali ominąć Kalisz, bo im ta droga była mniej wygodna. Najżywotniejszymi punktami stały się u schyłku średniowiecza na pograniczu Śląska: Krosno i Głogów, przez obie te miejscowości szedł towar na Poznań. Poza tym ciekawe są stosunki bezpośrednie pomiędzy Poznaniem a Zgorzelcem¹⁶⁾, szczególnie w obrotach suknem, chociaż oba miasta leżały na zupełnie różnych szlakach handlowych. Zgorzeliczenie w poł. XV w. sami zjawiali się z suknem na jarmarkach poznańskich i to częściej, niż na wrocławskich¹⁷⁾.

Na Łużycach G. dwa miasta zaznaczyły się w handlu tranzytowym, oba położone przy drodze „królewskiej“: Budziszyn i Zgorzelec. Pierwszy był o wiele mniej uprzywilejowany (być może jako miasto o bardzo licznym elemencie słowiańskim), wiemy bowiem tylko o wykupnie targowego przez miasto, jak również o pozwoleniu na budowę domu handlowego (kufusz¹⁸⁾ w 1284, czy 1287 r.). A przecież Budziszyn leżał przy drodze „królewskiej“ i powinien był posiadać skład na różne towary. Zupełnie inaczej przedstawiają się przywileje Zgorzelca, zniemczonego środowiska, położonego tuż nad Nysą, które decydowały o obrotach handlowych całych G. Łużyc ze Śląskiem i z Polską.

¹⁴⁾ Tamże, rozdz. VII. Niechętnie to widzieli kupcy ze Słubic i Wrocławia: por. list rady Słubic (Frankfurtu) do rady m. Wrocławia z 1511 r., by wrocławianie uważali na drogach, gdyż zgorzeliczenie dają znać o ruchu towarowym skierowanym na Głogów. Kupcy jadą tamtędy na jarmark gnieźnieński (Mosbach A., Przyczynki do dziejów Polski z archiwum m. Wrocławia, str. 124).

¹⁵⁾ Koczy L., op. cit. str. 16. Kupcy omijali trakt na Kalisz jako znacznie dłuższy.

¹⁶⁾ Tamże, str. 202.

¹⁷⁾ Tamże, str. 202.

¹⁸⁾ Por. Scheltz Th., Gesamt-Geschichte der Ober- u. Nieder-Lausitz t. I, Halle 1847, str. 547 co do rozbieżności tych dwu dat.

Najważniejszym było nadanie prawa składu na barwik do sukna w a i d (urzet farbiarski) z dnia 12 maja 1339 r.¹⁹⁾. Już w 1341 r. 28. V. Jan Luksemburski rozstrzygnął spór Zgorzelca z Żytawą o drogę handlową, w ten sposób, że kupcy jadący z Saksonii czy też z Polski musieli się zatrzymywać w Zgorzelcu, nie wolno im było iść drogą na Friedland²⁰⁾. Zgorzelec miał więc prócz prawa składu i przymus używania drogi dla wszystkich jadących na Śląsk i do Polski. Jeszcze w 1381 r. trwał spór między Żytawą a Zgorzelcem o drogę przez Friedland na Zawidów, Sulików i Lubań, co oznacza, że kupcy nie bardzo się liczyli z poprzednimi rozporządzeniami. Od XIV w. miało też miasto cło tranzytowe pobierane przy moście na Nysie, poprzednio oddawane w lenno. Najświetniejsze lata Zgorzelca, kiedy miasto promieniuje kulturą i zachwyca zabytkami sztuki — to schyłek XV w. do 1547 r. (czyli do tzw. Pönfall — okresu upadku miast łżyckich).

Co do innych miast górnośląskich, to kontakty bezpośrednie handlowe ze Śląskiem były hamowane przez Zgorzelec. Jedynie należałoby wymienić jeszcze Lubij (leżący na uboczu od „drogi królewskiej“), które miało główne obroty z Czechami. Około 1371 r.²¹⁾ dowiadujemy się, jakie towary szły przez Lubij: śledzie, sukno, płótno, ryby, szafran, konie i bydło, kramne rzeczy, sól, pieprz i korzenie, oraz wosk. Wolne od cła były: napoje, miód, skóry, żelazo. Wśród znacznych obrotów towarowych Lubija duża część średniowiecznego towaru musiała iść na Śląsk. Poza tym Lubij słynął z licznych sukienników, z piwa i wyszynków.

Wśród takiej konfiguracji miast łżyckich, zorientowanych w Dolnych Łżycach ku Brandenburgii, w Górnych — ku Czechom — niezmiernie ważne są związki miast, gdyż wciągano do nich i miasta śląskie. Wcześniejsze były związki miast śląskich (np. związek zawarty w 1310 r. dla tępienia i ścigania złoczyńców i bezpieczeństwa na drogach²²⁾). W 1318 r. dnia 20. VIII Waldemar III ostatni z Askańczyków nadał prawo ścigania i karania złoczyńców miastom: Gubinowi, Krosnu, Lubsku, Żaganiowi i Trzeblowi, znajdującym się podówczas pod jego wła-

19) Ober-Laus. Urkunden Verzeichniss t. I, nr 219, str. 40.

20) Tamże, str. 42.

21) Seeliger, Gesch. d. Stadt Löbau... str. 116.

22) Podaje Scheltz, op. cit. t. I, str. 567 nie cytując dokumentu.

dzą²³⁾. Ważny dokument Jana Luksemburczyka z 10. VIII. 1339 r. zatwierdził związek miast śląskich i łużyckich²⁴⁾, mianowicie: Wrocławia, Środy, Głogowa, Zgorzelca, Budziszyna, Kamjeńca, Lubija, oraz dwu miast śląskich zastawionych: Strzelec i Oławy. Związek miał również na celu ściganie złoczyńców po drogach. Zestawienie miast wskazuje najwyraźniej, że chodziło o ochronę „drogi królewskiej“ i tu po raz pierwszy zaznaczył się najwyraźniej ścisły związek miast śląskich z łużyckimi dla obrony interesów handlowych. Związki te były zawierane na pewien czas i zależały od ogólnej sytuacji politycznej (a więc shodowania Śląska przez Czechy podczas gdy G. Łużyce były jeszcze wtedy lennem Wittelsbachów). Główny akt związku sześciu miast był wydany w Lubiju 21. VIII. 1346 r.²⁵⁾ przez burmistrzów i rajców miast przystępujących do związku tj. Zgorzelca, Lubania, Żytawy, Budziszyna, Lubija i Kamjeńca. Parokrotnie związek ten odnawiano, w pierw w Budziszynie 29. XI. 1350 r., następnie w 1360 r. należało do związku tylko 5 miast (bez Kamjeńca) — dokument z 1367 r. wymienia wszystkie sześć miast²⁶⁾. Związek był potężny, miał na celu ochronę handlu, a w zakresie wymiaru kary rozbójnikom i złoczyńcom (o czym mowa we wszystkich układach poprzednich) miał najpełniejsze uprawnienia, do kary śmierci włącznie. Do rzędu takich rozporządzeń zaliczyć należy również tzw. „Spruch Königs Wladislaus“ dokument wydany 7. VI. 1497 r. przez Władysława Jagiellończyka dla Zgorzelca, dozwalający miastu sądzić sprawy dotyczące morderstw, podpaleń, rabunku, złodziejstwa, zdrady²⁷⁾.

Ochrona handlu i kupiectwa była konieczna wobec niesłychanego rozwielenienia się rozbojów po drogach. Miasta zakładały osobne księgi w II połowie XV w. (a więc po wojnach husyckich, które ogromnie wpłynęły na rozwielenienie się elementów zbrodniczych). Czytamy w nich o procesach zbójców, z reguły kończących się wyrokiem na szubienicę. W świetle tych

²³⁾ Worbs J. G., Inventarium dipl. Lusatiae infer., 1834, nr 364.

²⁴⁾ Koehler G., Codex dipl. Lusatiae superioris t. I, 1856, str. 330—1.

²⁵⁾ Koehler G., Cod. dipl. Lusatiae super. I, str. 377—9. Główny akt był wydany w języku niemieckim.

²⁶⁾ Por. Scheltz Th., Gesamt-Gesch. d. Ober- u. Nieder-Lausitz, t. I, str. 568.

²⁷⁾ Jecht R., Geschichte d. Stadt Görlitz, Görlitz 1926, t. I, str. 279.

ksiąg, które prowadziły głównie Budziszyn i Zgorzelec²⁸⁾, okazuje się, że w handlu brała udział znaczna ilość faktorów z Polski i ci właśnie najczęściej stykali się z ludnością łużycką. Na dalekie wyprawy posyłał zwykle hurtownik z Poznania, czy Wrocławia faktorów, a ci nieraz padali ofiarą rabunku. Warunki bezpieczeństwa na drogach przez Łużyce w XV—XVI w. były niesamowite. Całe bandy grasowały na drogach ku Szprotawie i Bolesławcowi, szczególnie pod Przewozem. W 1512 r. mieszczanie Zgorzelca informują kupców w Budziszynie, że gromady łużyckich jeźdźców z Czech i D. Łużyc zgromadziły się na pastwisku koło Bolesławca, by chwytać towary z Poznania wiezione do Zgorzelca i Kamjeńca. Był wypadek nasłania zbójów i zamordowania Polaka dla... 10 florenów zdobyczy²⁹⁾. Sądząc z liczby skazanych, rozboje musiały być bardzo częste, a miasta używały w pełni swych praw całymi grupami skazując winnych na szubienicę.

W takich warunkach odbywał się handel przeróżnymi towarami, których skład i przeznaczenie zasługują na bliższą uwagę. Jednym z towarów którym od najdawniejszych czasów handlowano na całych Łużycach była sól idąca przez Halle, Magdeburg na D. Łużyce, albo przez Berlin, Słubice na Gubin. Soli tej było za mało dla całego kraju, bo ani dostawa z Lüneburga ani z Kołobrzegu nie była wystarczająca, tak, że do solenia ryb używano tzw. Travensalz. Sól tę wozili lubeczanie, dochodziła ona do Czech, Łużyc i Moraw. Sól polska³⁰⁾, która zaopatrywała szereg miast śląskich i w tym Wrocław, nie szła zdaje się, zbyt daleko na zachód³¹⁾. Kurfirst saski w 60-tych latach XVI w. po-

²⁸⁾ Por. Adelmach: Bekentnisse von Strassenplackern aus Oberlausitzer Geschichtsquellen 1457—1513, Görlitz 1909; dr Arras Paul, Bautzener Bekentnisse in d. Jahren 1457—1479, wedle księgi sądowej w arch. m. Budziszyna. Seeliger E. A., Görlitzer Bekentnissbuch aus d. J. 1466—89, na str. 86 notuje obrabowanie 4 wozów z Frankfurtu do Polski jadących w 1483 r. W świetle tego opracowania uwydatnia się bardzo duży ruch handlowy ze Śląskiem, na Bolesławiec, Szprotawę. Jecht R.: Görlitzer Adelmach aus d. Jahren 1498—1513; str. 144 opisuje stosunki z r. 1506 koło Przewozu.

²⁹⁾ Jecht R., Görlitzer Adelmach... str. 144.

³⁰⁾ Rybarski R., Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu, Poznań 1928, t. I, str. 129.

³¹⁾ Tamże. Koczy L., Handel Poznania... str. 306 i nast. nieco inaczej przedstawia te sprawy. Twierdzi on, że do początku XVI w. sól lüneburska przez Frankfurt (Słubice) przewożona, używana była w całej Wielkopolsce.

wziął plan sprowadzania soli wielickiej do Drezna i mieszania z niskoprocentową solą miejscową. Plan ten nie powiódł się z powodu kosztów transportu.

Podobnie transytem szły śledzie, których na Łużycach niewiele zostawało: dowodem składy główne w pogranicznych miastach Gubinie i Żytawie; ten ostatni był największym składem śledzi wysyłanych do Czech. Na Śląsk szły śledzie ze Słubic do Wrocławia, na skład główny — drogą odrzańską. Niewielkie ilości śledzi wykazują i komory celne polskie (Poznań) np. w 1553-4 r. do Budziszyna wysłano 103,5 beczek, do Żytawy 26 beczek³²⁾.

Wspomniano już uprzednio o najciekawszym produkcie dla celów przemysłowych w średniowieczu: barwiku do sukna urzecie farbiarskim (waid, tinctura sandix³³⁾ do farbowania sukna na kolory niebieski, zielony i czarny. Roślinę dostarczającą barwika uprawiano masowo wę Francji, poza tym w całych Niemczech, szczególnie w Nadrenii i Turyngii. Ludność łużycka z pogranicznych terytoriów, jak okolic Lubina i Łukowa emigrowała na lato do Turyngii, gdzie praca polegała na uprawie, zbieraniu i suszeniu liści urzetu, mieleniu w młynach, później liście te zmielone szły w workach do miast celem poddania odpowiedniemu procesowi chemicznemu. Turyngia była centralnym punktem tego handlu, kierowała transporty „drogą królewską“ na Zgorzelec i do Wrocławia. Zgorzelec, jak przedstawiono uprzednio, miał prawo składu na urzet z 1339 r., i przymus drogowy. Dalszym składem barwika była Świdnica, która miała prawo składu wcześniejsze niż Zgorzelec, bo z 1335 r.³⁴⁾. W późniejszych czasach, w XVI w. spotyka się urzet w niewielkich ilościach na wielu komorach celnych w Małopolsce i nadgranicznych powiatach Wielkopolski oraz w Poznaniu (dla wcześniejszego okresu brak źródeł³⁵⁾). Znaczną przeszkodę spowodowały wojny husyckie, lecz dopiero wojna 30-letnia była przyczyną ruiny firm zajmujących

Natomiast sól hallską przestano dowozić do Polski i droga G u b i n—P o z n a ń w końcu XV w. opustoszała.

³²⁾ Rybarski R., Handel... t. II, str. 78.

³³⁾ Jecht R., Beiträge zur Geschichte des ostdeutschen Waidhandels u. Tuchmachergewerbes (N. Laus. Mag. t. 99), str. 60 i nast.

³⁴⁾ Cod. dipl. Silesiae t. VIII, str. 16 i nast.

³⁵⁾ Rybarski R., op. cit. t. II, tablice. K o c z y L., Handel Poznania... str. 216 identyfikuje urzet z naszym „szwidłem“ wywożonym do Gdańska z lasów na pograniczu Litwy — niewiadomo czy słusznie.

się tymi obrotami. Dom składowy na urzet (*Waidhaus*) w Zgorzelcu opustoszał, poza tym wprowadzenie na rynek światowy indyga spowodowało zaniechanie użycia urzetu.

Innym towarem, którego obroty stanowiły najpoważniejszą pozycję na drogach na Śląsk i do Polski — było sukno. Obroty sukmem zrazu niewielkie³⁶⁾ wzrosły niepomiernie dopiero w II poł. XVI w.³⁷⁾ Główny bowiem import sukien w średniowieczu do Polski z Flandrii szedł innymi drogami. W XVI w. wzrósł import sukien średniej jakości, tańszych, wedle obliczeń historyków ubierały się w nie rzesze uboższej szlachty, mieszczenie i służba dworska. Zwłaszcza sukno „gierlickie“ (ze Zgorzelca) spotyka się w XVI w. prawie na każdej komorze celnej, jest to najczęstszy gatunek notowany w Krakowie na cle³⁸⁾. Były też w użyciu sukna ówиковskie (z Zwickau w Saksonii), miśnieńskie i gorzowskie (landsberskie) z pogranicza Brandenburgii. Sukno miśnieńskie zjawia się wpierw w 1542 r. na komorze poznańskiej, ale w niewielkich ilościach. Czwarte miejsce na komorze poznańskiej w 1553-4 r. co do ilości zajmuje sukno budziszynskie, później zgorzeleckie i śląskie³⁹⁾. Sukna te szły transytem z Krakowa do Lublina i dalej na wschód, lub na płn. Węgry w małych ilościach — reszta zostawała w kraju. Jest rzeczą pewną, że duże cyfry sukien wrocławskich oznaczają w gruncie rzeczy produkcję dolno-śląską i miast łużyckich. Wrocław nie miał tak wielu sukienników, a tymczasem cech sukienników należał do najdawniejszych w każdym większym mieście górnołużyckim. W Lubiju w XV w. co 8-my dom mieszkał sukiennik, a pomiędzy schyłkiem XIV a połową XVI w. aż 24 sukienników zasiadało w radzie miejskiej⁴⁰⁾. Nie zawsze też wystarczała miejscowa wełna do sukien łużyckich i miśnieńskich — sprowadzano ją masowo i z Polski.

³⁶⁾ Kutrzeba Stan., *Handel Krakowa w wiekach śr.* (odb. z *Rozpraw PAU* wydz. hist.-fil. t. 44), str. 84—5 daje najwcześniejszą wiadomość z 1404 r. o suknie zgorzeleckim przywożonym do Krakowa, wspomina też o uzyskaniu pozwolenia na handel z Miśnią w latach 1404—1410 (str. 88).

³⁷⁾ Rybarski R., *op. cit.* t. I, str. 169.

³⁸⁾ W Zgorzelcu istniał niedaleko mostu na Nysie stary folusz sukienniczy, od 1595 r. kilkakrotnie przebudowywany. (Jecht R., *Geschichte d. Stadt Görlitz* t. II, str. 732, 736). — Regesty cła starego dla komory krakowskiej zachowały się od r. 1589 w Archiwum Aktów Dawnych m. Krakowa, rkp. nra: 2115²²²—2121 dla końca XVI w.

³⁹⁾ Rybarski R., *op. cit.* t. I, str. 169.

⁴⁰⁾ Seeliger E., *Gesch. d. Stadt Löbau...* str. 145.

Mianowicie w 1553—1554 r. na komorze poznańskiej spotyka się w obrotach zagranicznych kupców wełnę: do Budziszyna 1443 kamienie, Drezna 47 kam., Zgorzelca 1023 kam., Żytawy 351 kam.⁴¹⁾.

O ile sukno było ważnym towarem dla schyłku średniowiecza i XVI w. w imporcie do Polski — o tyle w nowożytnych czasach rozwinęli Niemcy na terenie Łużyc ogromną produkcję płócien, analogicznie zresztą jak na Dolnym Śląsku⁴²⁾. Wsie, sposobem chałupniczym wyrabiały ogromne ilości nawet najcieńszych, wytwornych płócien, które wywożono we wszystkich kierunkach, także do Hiszpanii i Ameryki. Rozwój tej produkcji w ciągu XVIII w. dawał niewiarygodne dochody dworowi saskiemu a prowadził do największego jaki znają dzieje Łużyc ucisku bezrolnej ludności. Przy pracy akordowej kilkanaście godzin dziennie trwającej tkacz, czy prządka zaledwie mogli zarobić na życie — za to w 1801 r. wartość wywiezionych płócien osiągnęła 1 milion talarów! W dobie największego ucisku i nędzy w połowie XVIII w. tkacze łużyccy uciekali na Śląsk i do Czech mimo kontroli władz granicznych.

Otóż i Polska korzystała w pewnej mierze z tej produkcji, przeważnie przez małych kupców i faktorów, wiele płócien kupowali też kupcy rosyjscy. W 1786 r. Polacy i Rosjanie tyle płócien zamówili w Gryfowie Śląskim, że koniecznym było uzupełnić dostawy łużycką produkcją. Handel płótnami z Polską doznał gwałtownego obniżenia w dobie rozbiorów, ale już w 1795 r. wzrósł niepomierne, gdyż Polacy ułatwiali przemyt i handel wojskom rosyjskim. Dopiero ukazy z 1789 r. i 1804 r. zabraniające importu manufaktury do Rosji drogą lądową (celem podniesienia rękodziela w kraju) skierowały chwilowo płótna łużyckie do portów w Lubece i w Rydze. Wnet jednak okazało się, że ta długa droga jest dla importu do Rosji zbyt kosztowna. Zresztą blokada kontynentalna zapoczątkowana na rozkaz Napoleona była ciosem dla produkcji płócien łużyckich. Po pokoju tylżyckim sytuacja handlowa nieco się poprawiła, po 1805 r. zaczął się ożywiać ruch handlowy w kierunku krajów zamorskich (Ameryki Płdn.),

⁴¹⁾ Rybarski R., op. cit. t. II, str. 73.

⁴²⁾ Westernhagen W., Leinwandmanufaktur u. Leinwandhandel d. Oberlausitz in der II Hälfte des XVIII Jahrh. (N. Laus. Mag. t. 109). Podobne stosunki panowały i w Dolnych Łużycach, choć tam płóciennictwo było nieco słabiej rozwinięte.

a w 1808 r. kupcy polscy i rosyjscy znów zaroili się na jarmarkach łużyckich miasteczek.

Bardzo znaczne, ale i późne obroty zaznaczyły się w XVI w. bydłem rogatym, wołami⁴³⁾ wyhodowanymi na rozległych pastwiskach Wołynia i Podola w majątkach szlacheckich na terenach wschodnich. Woły te pędzono w wielkich ilościach z Podola przez Małopolskę, Sandomierz, Lelów, Krzepice, celem był Budstedt w Turyngii. Inna droga wiodła przez Rzeszów, Ropczyce, Bochnię, Oświęcim z ominięciem Krakowa na Śląsk, przez Łużyce do Saksonii. W Turyngii zjeżdżali się w poł. XVI w. handlarze z Nadrenii, Prus, Pomorza, Brandenburgii. Od 1535 r. ceny na bydło spadły wskutek importu z Polski. Jarmark na woły w Brzegu odbywał się na Narodzenie N. P. Marii oraz na św. Jakuba, gdzie pobierano nieraz cło od 10 000 wołów; Świdnica miała targi na bydło na św. Galla (w 1582 r. płacono tam cło od 17 195 wołów). Woły szły transytem przez Łużyce. Polska zaopatrywała również w XVI w. Saksonię w wieprze⁴⁴⁾, te szły znów przeważnie przez komorę w Głogowie. W 1507 i 1508 pewną niewielką ilość bydła rogatego pędzono przez komorę celną poznańską do Słubic, Gubina i do Lipska⁴⁵⁾.

O ile bydło rogate było towarem przechodzącym transytem przez Łużyce, o tyle skóry wołowe, juchtowe, kozłowe, baranie, drobne skórki zwierząt futerkowych znajdowały nabywców w Budziszynie i Zgorzelcu⁴⁶⁾. W 1551 — 7092 szt. skór wołowych idzie do Budziszyna, duże ilości do Słubic, do Żytawy, skóry „ruskie“ do Budziszyna. Wcześniej, w 1519—20 i w połowie XVI w. odbiorcami większej ilości dużych skór i drobnych skórek (futek) były: Budziszyn, Zgorzelec, Żytawa⁴⁷⁾. Podobnie łój — brano chętnie w Budziszynie, Zgorzelcu i Lipsku dla celów przemysłowych, lecz w niewielkich ilościach (1519—20⁴⁸⁾). Wśród produktów używanych w ówczesnym przemyśle ważny był wosk, który szedł na zachód w wielkich ilościach w latach 1533—34 i w 1536 r., przy czym najwyższe cyfry osiągnął wywóz do Wrocławia. Niewątpliwie przez Wrocław szedł wosk dalej na Łużyce.

⁴³⁾ Rybarski R., op. cit. t. I, str. 62 i nast.

⁴⁴⁾ Tamże, str. 73.

⁴⁵⁾ Tamże, t. II, str. 48.

⁴⁶⁾ Tamże, t. II, str. 101 (1585 r.).

⁴⁷⁾ Rybarski R., op. cit. t. II, str. 50—53.

⁴⁸⁾ Tamże, t. II, str. 64—65. Por. też Koczy L., op. cit. str. 221.

Największą ilość wywieźli w podanych latach kupcy krakowscy do Wrocławia, Słubic ⁴⁹⁾). Poza tym wszelkie inne towary, surowce, półfabrykaty szły z Polski na Łużycę i dalej ale w znacznie mniejszych ilościach niż towary wyżej wymienione.

Bardzo duże znaczenie w rozwoju handlu pomiędzy Polską a Łużycami miała wojna o skład wrocławski, jako czynnik hamujący. Rola Wrocławia w tym względzie była bardzo decydująca, gdyż od niego zależało jedno z dwu emporiów handlowych polskich zaangażowanych w handlu transytowym z zachodem: tj. Kraków. Poznań, jak widzieliśmy drugi i ważniejszy punkt przewozu towarów, posyłał kupców i towar przez Głogów, z Wrocławiem nie musiał się liczyć. Prawo składu Wrocławia uzyskane bardzo wcześnie, bo w 1247 r. ⁵⁰⁾ i sposób wykonywania tego prawa, powodowały, że skład był o charakterze bezwzględny, a towary winny były jedynie za pośrednictwem wrocławian iść na wschód i na Węgry. Radzili sobie kupcy w ten sposób, że osiedlali się w Krakowie, przyjmowali tu prawo miejskie, a z nim wszelkie uprawnienia przysługujące kupiectwu krakowskiemu. Wtedy niejako w obrębie jednej rodziny (a takich rodzin było sporo) mogli kupcy prowadzić rozgałęzione stosunki handlowe w kierunku Węgier, Lwowa, Rusi, mogli swobodnie jeździć poza Wrocław, w razie potrzeby zawsze ktoś z rodziny mógł występować w charakterze obcego kupca, któremu niezależnie od wojny handlowej wolno było towar z Polski wywieźć, byle zapłacił cło. Ta właśnie ostatnia okoliczność uwydatnia ważność studiów nad poszczególnymi rodzinami krakowsko-wrocławskimi, oraz poznańskimi, gdyż one w pewnych okresach czasu decydowały o wymianie i handlu zagranicznym. Mimo, iż wojna handlowa z Wrocławiem trwała z przerwami około 100 lat, handel nigdy nie był w zupełności zahamowany, właśnie dzięki inicjatywie kupców, którzy mieli we wszystkich centrach handlowych swoich krewnych. Koczy ustala na połowę XV w. początek zdecydowanej walki, polegającej na odcięciu wrocławianom drogi na Ruś i Litwę i powstrzymaniu kupców polskich od udawania się na jarmarki wrocławskie ⁵¹⁾. Zwraca on również uwagę na liczne zjazdy kupców

⁴⁹⁾ Rybarski, op. cit. t. II, tablice.

⁵⁰⁾ Omawia dokładnie Kutrzeba St., *Handel Krakowa...* str. 73.

⁵¹⁾ Koczy L., *Związki handlowe Wrocławia z Polską do końca XVI w.*, Katowice 1936, str. 20. Wiele szczegółów nieznanych z literatury niemieckiej, nieuwzględnionych w literaturze polskiej przytacza z lat 1504—1506 Nowo-

z miast górno-łużyckich na jarmarki poznańskie i na upadający zwolna autorytet Wrocławia w ciągu w. XV. Wrocław bronił się jednak, zawierając w 1507 r. tzw. umowę berlińską⁵²) z Brandenburgią co do ustanowienia bezwzględnych składów w Słubicach i u siebie dla wszystkich kupców. Choć umowa ta (zatwierdzona w 1511 r. a uprzednio uznana przez Władysława Jagiellończyka, króla Czech i Węgier) była w najwyższym stopniu szkodliwa dla handlu polskiego i niemieckiego — jest rzeczą charakterystyczną, kto na nią wpieryw zareagował. Oto miasta śląskie i łużyckie pod przewodnictwem Zgorzelca! Głogów stał się teraz punktem najznacznieszego ruchu handlowego ku Polsce.

Walka o skład wrocławski pomiędzy 1511 a 1515 r. przybrała specjalnie ostre formy i musiała wpłynąć na znaczne zmniejszenie obrotów handlowych przez Śląsk. Zubożyła ona Wrocław, skończyła się zwycięstwem Polski. W kilka lat później zaczęła się nowa wojna handlowa, tym razem zamknięcie granicy było spowodowane fałszywą monetą świdnicką. W 1521—22 r. były ponownie zakazy eksportu na Śląsk i do Marchii na lat 10. Wtedy to, w różnych fazach zamknięcia drogi kupcowi polskiemu na zachód ustanowiono jarmarki na woły w Śremie, w Krzepicach — a na Śląsku ustaliły się jarmarki w Brzegu, w Nysie i Świdnicy, by kupiec krajowy nie jeździł do Saksonii. Były to jarmarki szczególnie na bydło rogate.

Jak daleko docierał towar z Łużyc przez Polskę wieziony? Jedynym towarem, który docierał najdalej na wschód — było sukno zgorzeleckie w dwu rodzajach, które szczególnie kupowano w Wilnie i Brześciu Litewskim⁵³). Zamówienia, wypłaty itp. uskutecziano na jarmarkach poznańskich. Krótkotrwały był zakaz przywozu sukna ze Zgorzelca w pocz. XVI w. zresztą nawet w czasie wojny handlowej z Wrocławiem zgorzelczanie mogli przywozić sukna do Polski i na Węgry. Wraz z suknem zgorzeleckim docierało do Wilna i miśnieńskie przez Poznań. Towarzyszył temu transytowi duży napływ sukien zwykłych śląskich, które tymi samymi drogami też na wschód dochodziły. Koczy zaznacza jednak, że za sukna śląskie i miśnieńskie oraz łużyckie —

grodzki St., Rządy Zygmunta Jagiellończyka na Śląsku i Łużycach. Kraków 1937 w rozdz. V.

⁵²) Tamże, str. 21 i nast.

⁵³) Koczy L., Handel Poznania... str. 291—2. Sukno zgorzeleckie brano też dla potrzeb dworu królewskiego.

szła wełna wielkopolska zagranicę do wytwórców wspomnianych sukien⁵⁴⁾. Gospodarka tą wełną była szczególnie nieroztropna, gdyż wywóz dziewięciokrotnie przewyższał obroty wewnętrzne i spowodował brak na polskim rynku wełny na sukna. Szczególnie Dolny Śląsk, Łużyce i Czechy pracowały polską wełną⁵⁵⁾. Dowód, że sukna zgorzeleckie szły na Węgry — mamy np. w dwu rejestrach cła starego na małej komorze małopolskiej w Krośnie⁵⁶⁾ — ale przede wszystkim w ogromnym materiale zestawionym na tablicach u Rybarskiego. Płótna łuzycskie szły w XVIII w. do Rosji, poza tym docierały aż do kontynentu amerykańskiego. Wino gubińskie w XV w. docierało tylko do Szczecina i Gdańska. Po wojnie 30-letniej hodowla wina w tamtych stronach zupełnie niszczała. Polska tych win nie potrzebowała, mając ogromny import win węgierskich.

Resumując: Przejściowe położenie Łużyc Górnych i Dolnych niezmiernie się przyczyniło do wzbogacenia miast łuzycskich na handlu transytowym. Transyt ów wyraża się ogromną różnorodnością towarów: surowców, fabrykatów, ale głównie surowców i bydła z Polski — oraz dość ograniczonymi pozycjami w towarze przywożonym do Polski. Kto się bogacił na tych obrotach? Bez wątpienia najwięcej niemieckie i ziemczone kupiectwo, czego dowodem wzrost i znaczenie Zgorzelca. Kupiec wrocławski jeździł sam (za wyjątkiem najzamożniejszych) — kupiec polski wysyłał często faktora. Szczególnie faktorami posługiwała się szlachta wysyłająca woły za granicę. Poza odgórną warstwę wielkich kupców, kapitalistów, patrycjuszy miast Wrocławia, Zgorzelca i in. całe rzesze Polaków stykały się przy tym handlu z Łużyczanami. Są to właśnie owi przewoźnicy, faktorzy, słudzy, pilnowacze bydła, których imiona zaledwie przechowały polskie rejestry celne, czy księgi sądowe miast łuzycskich. Jeszcze mniej wiemy o ludności łuzycskiej, która stykała się z Polakami. Wszak Łużyczanie już od dawna byli zepchnięci do najniższych warstw

⁵⁴⁾ Tamże, str. 294.

⁵⁵⁾ Tamże, str. 360.

⁵⁶⁾ Warszawa, Archiwum Skarbowe (Ask) rkp. XIII 13 z lat 1551—52 i Ask XIII 16 z lat 1553—54. Wykazują one bardzo małe obroty na Węgry, ale i pograniczna komora celna w Krośnie była niewielka. w Ask XIII 13 fol. 115—116 jest wykazanych 35 „bali“ sukna „gorlickiego“ przy znacznie mniejszej liczbie innych nieoznaczonych sukien. W Ask XIII 16 są dane o wywozie sukien zgorzeleckich przez Krosno i Biecz, pograniczne komory Węgier.

społecznych, bądź jako chłopci na roli (wolni i niewolni) bądź jako najubożsi rzemieślnicy po miastach. Nigdy nie ciągnęli korzyści z wielkiego handlu przez ich kraj. A przecież w ręku jednych i drugich był faktycznie transport, ciężki, nieraz niebezpieczny, grożący obrabowaniem, czy utratą życia. I wcześniej w dobie nowożytnej a nawet najnowszej powstał polski średni stan kupiecki, ruchliwy i obrotowy, który będzie usiłował dotrzeć za granicę — niż na Łużycach, gdzie nawet o wytworzenie rodzimego stanu kupieckiego było trudno. To też nie powstał on na Łużycach wcześniej, jak w II połowie XIX wieku. Ludność, nawet po otrzymaniu ulg od rządów pruskiego i saskiego nie potrafiła wytworzyć silnej warstwy mieszczańskiej, pozostając wciąż na roli i przy warsztacie chałupniczym, czy wreszcie w fabrykach. Zresztą i konkurencja z kupcem niemieckim nie była możliwa. Drobne kupiectwo łużyckie mogło się dźwigać dopiero drogą zrzeczeń, w zaczątkach spółdzielczości i związków, podobnie, jak inne mniejszości pod rządami niemieckimi. Stąd drogi i kontakty handlowe polsko-śląsko-łużyckie w dobie najnowszej rozeszły się w przeciwnych kierunkach nie tylko wskutek wielkich zmian politycznych, ale nowych metod polityki handlowej Rzeszy, która umiała zamknąć granice i uniemożliwić obopólne kontakty.