

Henryk Samsonowicz (Warszawa)

Horyzonty przestrzenne różnych grup społecznych w Polsce XVI wieku

Pytanie, które postawione zostało źródłom XVI-wiecznej Polski, brzmi: Czy tryb życia zmuszał mieszkańców naszego kraju do stałej ruchliwości w przestrzeni i — w jakim stopniu było to udziałem różnych warstw społecznych¹? Założenie wstępne, na pewno dyskusyjne, jest następujące. Zaspokajanie potrzeb kulturalnych, a więc podróże na uniwersytety, pielgrzymki, wyprawy poznawcze — stanowiły (czy raczej: stanowić mogły) wydarzenia akcydentalne, jednorazowe, nie zmieniające form codziennego bytowania. Podobnie podróże związane z działalnością polityczną — na sejmy, poselstwa, zjazdy — nie stanowiły konieczności życiowej. Inaczej było z ruchliwością stanowiącą niezbędny warunek uprawiania zawodu, szczególnie handlu. Musiała mieć miejsce stale, wymagała znajomości dróg, ludzi, stosunków gospodarczych, nierzadko także języków. Szlak handlowy z Ukrainy nad Bałtyk przechodził przecież przez obszary językowe ruskie, niemieckie, polskie, czasem ormiańskie, żydowskie i włoskie, niekiedy holenderskie, greckie, wołoskie nawet szkockie². Droga z Inflant i Litwy na Śląsk wymagała znajomości obyczajów i elementów słownictwa niemieckiego, litewskiego, polskiego, czeskiego. Wielość języków, którymi wpisywano transakcje do ksiąg miejskich, dodatkowo o tym świadczy. Jeśli mamy do czynienia z przypadkami masowymi, nie indywidualnymi, to można spróbować, zdając sobie w pełni sprawę z niepewności wnioskowania, dokonania niejako zespołowego wizerunku ludzi wędrujących stale, to znaczy — znających określony obszar, którego wielkość

¹ Na ten temat por. J. T a z b i r, *Ziemiannin — żeglarz — podróżnik morski. Kształtowanie się stereotypów w kulturze staropolskiej*, „Odrodzenie i Reformacja w Polsce”, R. XXII 1977, s. 123. T e n ż e, *Polscy przyjaciele i wrogowie konkwistadorów*, tamże, R. XII, 1967, s. 117. T e n ż e: *Rzeczpospolita i świat. Studia z dziejów kultury XVII w.*, Wrocław 1971; t e n ż e, *Kultura szlachecka w Polsce*, Warszawa 1983, s. 10. Por. też A. M a c z a k: *Życie codzienne w podróżach po Europie w XVI i XVII w.*, Warszawa 1978. Sprawy struktury społecznej por. A. W y c z a Ń s k i: *Uwarstwienie społeczne w Polsce XVI w.*, Wrocław 1977.

² M. B o g u c k a, H. S a m s o n o w i c z: *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*, Wrocław 1986, s. 266, tab. 25.

można obliczyć. Ułatwiając sobie zadanie należy uczynić jeszcze dwa zastrzeżenia: chodzi tu przede wszystkim o tych ludzi, którzy samodzielnie podejmowali decyzje dotyczące podróżowania. Liczna służba Radziwiłła Sierotki czy Katarzyny Jagiellonki nie wybierała szlaków, którymi przemieszczały się pańskie dwory. Nie biorę też pod uwagę wiedzy uczonej, akademickiej. To jest niejako inny problem kultury elitarnej, jak zawsze tak i wówczas niezbyt związanej z kulturą masową³.

Uwagi poniższe oparte będą przede wszystkim na informacjach zawartych w źródłach *par excellence* gospodarczych, a mianowicie w księgach celnych zachowanych dla XVI w.⁴ Notują one dane dotyczące osoby przewożącej towary, niejednokrotnie miejsce jej pochodzenia i cel podróży. Mimo że zasięg kontaktów, rzecz prosta, zmieniał się w ciągu stuleci, w tym miejscu ze względu na stan źródeł próbuję wyciągnąć wnioski dotyczące stanu rzeczy w Polsce w ciągu całego XVI w. Można w tym celu wykorzystać dane zawarte w szczegółowych rejestrach cła morskiego pobieranego w Gdańsku i lądowego (tzw. starego), ściąganego na komorze częstochowskiej⁵. Niestety, określenie proveniencji społecznej osób biorących udział w handlu — nie lokalnym, lecz przekraczającym granice ziemi i państwa — nie zawsze jest możliwe. Siłą rzeczy, uwagi poniższe mogą jedynie stanowić punkt wyjścia do dalszych rozważań, opartych już na bardziej różnorodnych danych.

Analiza osób występujących w księgach celnych pozwala, jak się wydaje, na wyróżnienie paru grup pochodzących z miast. W dalszym ciągu bowiem w handlu prowadzonym w Polsce liczebnie dominowali mieszczanie. W handlu morskim przeważali, rzecz prosta, gdańszczanie (w dalszej kolejności mieszkańcy Elbląga). W handlu najczęściej występowali mieszkańcy licznych osad rozrzuconych po całym kraju. Mieszkańcy Warszawy, którzy jeździli na trasie między Grodnem i Wrocławiem, Częstochowy — między Radomskiem i Brzegiem, a także — na wszystkich komorach celnych — mieszkańcy Łomży, Opoczna, Koniecpola, Sandomierza, Krakowa. Wydaje się, że upraszczając sprawę można ich podzielić na trzy kategorie: Do pierwszej zaliczyłbym drobnych wędrownych handlarzy jeżdżących z niewielką ilością towarów jednym wozem (czasem nawet chodzących pieszo). Zamieszkiwali oni wszystkie bodaj miasta w Polsce i dominowali liczebnie w małych ośrodkach: Lelowie, Koniecpolu, Radomsku, Skale czy Łomży. Druga grupa rekrutowała się z zamożnego kupiectwa miast odgrywających pierwszoplanową rolę w Koronie: Krakowa, Poznania, Warszawy, Lublina, Lwowa. Wreszcie trzecią grupę

³ A. Mączyak: *Życie codzienne*, s. 137.

⁴ Por. R. Rybarski: *Handel i polityka handlowa Polski w XVI w.*, t. I, II, reprint, Warszawa 1956.

⁵ Archiwum Główne Akt Dawnych, Dokumenty papierowe (wykazy cła starego) 37 36, 37 37, 37 39 z 1584 r. Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Gdańsku, 300.19.7, 8, 9, 10. wykazy komory palowej z XVI w.

stanowili przedsiębiorcy liczący się w handlu europejskim: przede wszystkim gdańszczanie, ale także znalazłoby się w tej grupie paru kupców z Krakowa, Lwowa, Poznania.

W XVI stuleciu handel Polski jednak w znacznym stopniu opierał się na działalności szlachty. Znowu należy wprowadzić tu podział, przynajmniej na trzy grupy. Pierwszą stanowili przedstawiciele magnaterii, rodów senatorskich, w najgorszym razie — użytkowników bogatych dóbr królewskich — starostów. Członkami drugiej była drobna (czy średnio zamożna) szlachta, która parała się handlem, przewożąc osobiście towary przez komory celne. Wreszcie trzecią grupę stanowili szlacheccy „śludzy” — plenipotenci, bogatej (lub: nie jeżdżącej) współbraci szlacheckiej. Oni zajmowali się organizacją wymiany „Pani wojewodziny ruskiej”, „Pana Marszałka Dwornego” czy „Pana wojewody rawskiego”. Oni też — zapewne obok faktorów żydowskich — organizowali wymianę towarów szlachty urzędniczej, posesjonatów, takich jak podstarościego lełowskiego czy podstarościego olsztyńskiego, którzy sami „za handlem nie jeździli”.

Na szczególną uwagę zasługują wzmianki, które wskazują na udział chłopów w podróżach handlowych po kraju. Osoby określone imieniem i przewiskiem (lub samym imieniem, np. Wojciech, Jakub Piluda, Wojciech Poros) pochodzące z wiosek i przewożące niewielką ilość towarów — worek kaszy czy krup — winny chyba być zaliczone do stanu chłopskiego. W każdym razie na pewno nie wywodzili się z miast. Przeciwno ich szlacheckiemu pochodzeniu przemawia fakt, że przewożąc towary własne nie byli zwolnieni od opłat celnych. Brakuje też jakichkolwiek określeń (pan, *generosus*, *nobilis*, szlachetny) sugerujących, że mogli być zaliczani do stanu uprzywilejowanego. Nie ulega też wątpliwości, że ludność chłopska była wykorzystywana przy prowadzeniu dalekiego handlu. Jeśli słyszymy o furmanach na trasie z Brześcia przez Warszawę w kierunku Krzepic, to w grę wchodzi albo ubodzy mieszkańcy miast, albo Żydzi (od XV w. parający się tą działalnością), albo chłopię⁶. Ci ostatni także byli wykorzystywani przy przepędzie stad wołów liczących po kilkaset sztuk, na trasie z Ukrainy na Śląsk.

Przy lokalizacji miejsca pochodzenia kupca i celu jego podróży można — z przybliżeniem, rzecz jasna — uzyskać dane, które wskazują na ruchliwość różnych grup społecznych. Zdają się one wskazywać na zbieżności zachodzące między pozycją społeczną (a więc i majątkową) a wielkością penetrowanego obszaru, przez mieszkańca ziem polskich. Nie są to jednak zależności proste, wyrażające się twierdzeniem, że im kto wyżej postawiony w hierarchii społecznej, tym dalej jeździ. Była już mowa o rękodajnych czy plenipotentach. Ubodzy Żydzi podróżowali przez pół kontynentu, zatrudniając się jako przewoźnicy. Dane bardziej masowe zdają się tę wątpliwość potwierdzać.

⁶ *Księga radziecka miasta Starej Warszawy, 1447—1527*, t. I, wyd. A. Wolff, Wrocław 1963, Nr 59, 247, 285, 382, 641, 651, 1109, 1070, 1139, 1734.

W województwie sieradzkim chłopci wędrowali kilka razy do roku spod Radomska do miast śląskich — Głogówka, Namysłowa, Lublińca, a także do morawskiej Opawy. Regułą było odwiedzanie przez nich targów, nawet nie tych najbliższych, ale także położonych dalej od ich miejsca zamieszkania. Średnica koła, po którego powierzchni się poruszali, wynosiła ok. 120 km. Podobnie rzecz się miała i na wschodzie ziem koronnych. Spotkać można chłopów (jak się wydaje) jeżdżących na lubelskie jarmarki z odległości sięgających ponad 100 km. Tak było w przypadku wsi leżących pod Leżajskiem, Biłgorajem, acz w przeważającej liczbie przypadków były to odległości znacznie bliższe.

Dystans przemierzany przez mieszczan był — rzecz prosta — bardzo zróżnicowany. Można jednak stwierdzić, że mieszkańcy Opoczna, Radomska czy Częstochowy krążyli po obszarze, którego średnica wynosiła ok. 150—200 km. Tyle mniej więcej wynosił dystans dzielący Radomsko z Opolem, Łomżę z Warszawą, Toruń z portami bałtyckimi. Duże miasta stanowiły i punkt docelowy, i granicę zainteresowań (lub możliwości dotarcia) tych, którzy jeździli z własnymi lub cudzymi towarami. Znacznie dalej — przynajmniej dwukrotnie — sięgali mieszczaństwo miast dużych. Warszawiacy dojeżdżali do Poznania, Krakowa, Gdańska, Wrocławia (300—360 km). Krakowianie bywali w Koszycach, w Ołomuńcu, we Wrocławiu, a nawet w Pradze. Niekiedy (chyba rzadziej niż w stuleciu poprzednim) dochodzili też do portów bałtyckich (500 km), szczególnie do Gdańska. Zasięg kupców lubelskich wyznaczała granica Krakowa (240 km), Wilna (430), Poznania (400), Gdańska (450 km) i Lwowa (180 km)⁷. Oczywiście, niekiedy docierali znacznie dalej, ale były to raczej kontakty sporadyczne. Znacznie więcej można powiedzieć o ich stałych podróżach po bliższym obszarze: do Opatowa, Chełma, Jarosławia, Belza, Sandomierza, Radomia (poniżej 100 km).

Fenomenem w Polsce wyjątkowym był Gdańsk. Jego mieszkańcy — niezależnie od sporadycznych kontaktów z Włochami, Turcją, Portugalią, Twerem — utrzymywali stałą wymianę z wybrzeżem zatoki Biskajskiej (ok. 2000 km), portami Anglii (ok. 1200), Niderlandów (ok. 1000 km). Stanowili też stałych gości na rynkach Litwy, Inflant, Szwecji, Danii (400—600 km), nie mówiąc już o ziemiach koronnych — o Prusach, Mazowszu, Kujawach, Wielkopolsce (50—200 km).

Mogą być też poczynione spostrzeżenia dotyczące ruchliwości szlachty. Dane z komór celnych lądowych pozwalają na stwierdzenie, że drobni posiadacze — Witkowscy z Witkowa (ziemia płocka), Wierzchowscy z Wierzchowa (z. rawska), Rogowscy z Rogowa (z. rawska) jeździli z końmi, wołami na trasy łączące Mazowsze z miastami nadodrzańskimi na Śląsku, pokonując dystans 200—300 km. Mazurzy jeździli też na obszary Prus książęcych,

⁷ Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Lublinie, Acta advocatialis et scabinalia 1, 2, 3; Acta consularia 144, 429, 432.

szlachta sieradzka dojeżdżała do Brandenburgii, na Śląsk, do Wielkopolski. Towary folwarczne splewiane były rzekami aż do Gdańska, ale wydaje się, sądząc z cel warszawskich i wrocławskich, iż właściciele — jeśli sami z nimi w ogóle jeździli, to najwyżej do miejsca załadunku na barki rzeczne. Co ciekawsze, sporo „urodzonych” najmowało się jako plenipotenci magnatów. Chodziło tu o przepęd wołów na Śląsk czy do Prus — rzadziej — spław do Gdańska. Ich działalność gospodarcza — tym różniła się od np. gdańszczan — sięgała znacznie bliżej. Transport zboża z Kujaw czy Sandomierszczyzny do portów nadbałtyckich, przepęd wołów z Ukrainy na Śląsk — to w zasadzie największe, czy najodleglejsze, przedsięwzięcia gospodarcze. Na ogół nie przekraczały one dystansu większego niż 500 km. Mimo że czasem z Braclawszczyzny przepędzane były stada przez Węgry aż w Alpy — do Styrii, Karyntii — to odbywało się to etapami, których organizacja nie interesowała już polskich eksporterów⁸.

Trudno omówić tu bliżej zasięg praktycznej wiedzy geograficznej magnaterii. Jej przedstawiciele nie musieli sami jeździć w interesach. Wiemy, że kręcili się po całej Europie, odwiedzając uniwersytety, pielgrzymując, zdobywając wiedzę po dworach panujących. Sztokholm, Londyn, Madryt, Rzym, bliski Wschód wyznaczały granicę poznania o promieniu długości 1—2 tys. km od miejsca zamieszkania⁹.

Powyższe obliczenia oczywiście wymagają weryfikacji przeprowadzonej na podstawie źródeł innej proveniencji. Trzeba skonstatować bowiem, że dotyczą one bądź kupców, bądź ludzi zatrudnionych w transporcie, a więc marynarzy, woźniców, poganiaczy stad. Nieco inaczej działali rzemieślnicy, którzy wędrowali rzadziej. Ale i oni przemieszczali się z miejsca na miejsce¹⁰. Wiemy o podróżach Krakowian do Miśni, Norymbergi (Frankonia), Nadrenii, Prus. Rzemieślnicy Warszawy i Sieradza byli mniej ruchliwi. Ich kontakty docierały głównie do miejscowości, z których pochodzili, odległych o ok. 100—150 km. Ale i oni bywali w Krakowie, Poznaniu, Gdańsku. Mieszkańców zaś tego ostatniego miasta spotkać można było w wielu miastach Hanzy na wybrzeżach morskich aż po Bremę. Rzemieślnicy małych miast także byli ruchliwi. Sentencja ławy przemyskiej — „Rusini nie wędrują, więc rzemiosła nie umieją”¹¹ — potwierdza czynione spostrzeżenia, że przepisy cechowe rzemiosła w miastach na prawie „majdeberskim” o wędrownie czeladniczej były respektowane.

⁸ *Regesta Thelonei aquatici Vladislaviensis saeculi XVI*, wyd. S. Kutrzeba i F. Duda, Kraków 1915. Por. też H. Obuchowska-Pysiova: *Handel wiślany w pierwszej połowie XVII w.*, Wrocław 1964. S. Gierszewski, *Magnaci i szlachta jako zawodowi kupcy-przewoźnicy w XVI—XVIII w.*, „Roczniki dziejów społecznych i gospodarczych”, t. 47, 1986, *passim*.

⁹ A. Mączak: *Życie codzienne*, s. 141.

¹⁰ Por. M. Bogucka: *Gdańsk jako ośrodek produkcyjny w XIV—XVII w.*, Warszawa 1982, s. 313. M. Bogucka, H. Samsonowicz: *Dzieje*, s. 202.

¹¹ K. Arłowski: *Dzieje przemyskich cechów rzemieślniczych w dawnej Polsce*, Przemysł 1931, s. 67.

Podróżowało „zawodowo” wielu przedstawicieli szlachty nie zajmującej się handlem, który to wniosek może być potwierdzony przez inne źródło, a mianowicie popisy wojska koronnego z przełomu XV i XVI w.¹² Dostarczają one informacji o ludziach, których przynależność społeczną można określić na podstawie analogii z danymi z ksiąg ziemskich i miejskich. Na tej podstawie można sądzić, że 52% zaciężnych należało do drobnej szlachty, ok. 14% do chłopów (bądź przedstawicieli niższych grup społecznych), wreszcie ok. 22% — do osób pochodzących z miasta. Popisy dokonywane były pod Krakowem. Identyfikacja miejsca pochodzenia nie jest łatwa. W przypadkach możliwych do rozpoznania 33% zaciężnych przybyło z okolicy nie dalszej niż 80 km, 50% pochodziło z woj. ruskiego i kaliskiego, a więc pokonało dystans ok. 200—250 km, wreszcie ok. 16% zaciężnych przybyło z rejonów dalszych: poznańskiego, mazowieckiego, odległych o ok. 300—350 km. Warto jednak dodać, że zaciężni mieli — zgodnie z umową — wyruszyć na Węgry lub do Prus, pokonując dalsze 200—300 km. W każdym razie w tym przypadku szlachta (tak jak i mieszczenie) była oswojona z dystansami wynoszącymi w obie strony do 600 km.

Nie są uprawnione zbyt daleko idące wnioski z tych rozważań. Można oczywiście dokonać zestawienia ukazującego przeciętny dystans przemierzany w ramach stałych prac przez przedstawicieli różnych grup społecznych, a więc ukazać ich horyzont przestrzenny:

grupa społeczna	dystans w km	czas potrzebny do pokonania w dniach
chłopi	120	4
mieszkańcy miast małych	150	5
mieszkańcy miast średnich	600	20
mieszkańcy Gdańska	1000	33
szlachta	600	20
magnateria	1000	33

Ukazuje on inną nieco zależność ruchliwości — a więc i znajomości świata, niż można było założyć. Ale ważniejsze chyba jest inna konstatacja. Polska była krajem ludzi jeżdżących niezbyt daleko. Dystans przemierzany dobrowolnie, wyznaczający horyzonty geograficzne — i ekonomiczne — mieszkańców, był funkcją statusu społecznego, co nie jest zapewne zbyt odkrywcze, ale opiera się na źródłach do tych badań nie wykorzystywanych. Powstaje też refleksja generalniejsza. W XVI w. Portugalczycy i Hiszpanie, Anglicy i Holendrzy — opływali kulę ziemską. Wojska zaciężne tych krajów maszerowały w poprzek całej Europy, a chłopci zaczęli kolonizować inne kontynenty. W tej dziedzinie życia pozostawaliśmy wobec innych w sytuacji społeczeństwa mało ruchliwego.

¹² Archiwum Główne Akt Dawnych, Archiwum Skarbu Koronnego oddział 85, t. I, Rejestry popisowe wojska koronnego z wymienieniem ludzi, koni, broni.

Les horizons spatiaux de différents groupes sociaux en Pologne au XVI^e s.

Comme il résulte des recherches de l'auteur, fondées principalement sur les sources de nature économique (registres des douanes du XVI^e s.), la mobilité relativement la plus grande caractérisait les marchands parmi lesquels venaient en tête pour le commerce maritime les habitants de Gdańsk (suivis de près par ceux d'Elbląg). Ils entretenaient des échanges permanents avec le littoral du golfe de Gascogne (distance d'env. 2000 km), avec les ports d'Angleterre (env. 1200 km) et des Pays-Bas (env. 1000 km). Les habitants des bourgades circulaient dans un territoire d'un diamètre d'env. 150—200 km, les marchands des villes plus importantes parcouraient des distances de 300 à 500 km. Voyageaient aussi des représentants de la petite et moyenne noblesse qui s'occupaient des affaires des magnats ou s'adonnaient au commerce à leur propre compte. Sporadiquement parmi les marchands se trouvaient aussi des paysans. Au total, la Pologne était un pays de gens qui se déplaçaient sur des distances peu importantes; elle était habitée par une société peu mobile en comparaison avec les Espagnols, les Portugais, les Anglais ou les Hollandais du XVI^e s.