

58429

A autorn



58429

RZUT OKA NA ZNACZENIE DNEPRU W DZIEJACH GOSPODARCZYCH POLSKI*).

Zbędnym byłoby już dzisiaj uzasadnianie powszechnie uznanej prawdy, iż rzeki spławne z dobrze rozgałęzionymi dopływami wywierają wpływ znaczny na ukształtowanie się gospodarce kraju. Nie budzi wątpliwości obecnie i ten pewnik, że rzeki, nadając kierunek rozwojowi gospodarstwu, wpływają na wytknięcie zasadniczych linii zarówno świadomej, jak i nieświadomej polityki każdego narodu. Rozpatrując jednakże dzieje historyczno-geograficzne niektórych rzek europejskich, możemy czasem dostrzedz i fakt odmienny, a również niezwykle donośny, mianowicie wpływ warunków politycznych na znaczenie gospodarcze rzek spławnych, wpływ, który może znaczenie ich dla danego kraju zupełnie odmienić, lub nawet prawie zneutralizować. Taka rozbieżność pomiędzy naturalnym wpływem gospodarczym rzek, a położeniem politycznym nie bywa jednak zbyt długotrwałą. Po dziesiątkach, czy po setkach lat walki, rozbieżność ta ustępuje, kończąc się zwycięstwem rzeki i bieg życia gospodarczego znowu otrzymuje swój przyrodzony kierunek. W granicach dawnej Rzeczypospolitej Polskiej mamy właśnie rzekę potężną—Dniepr, której wpływ gospodarczy, od wieków potężny, był w ciągu paru stuleci zupełnie wynaturzony przez ukształtowanie się stosunków politycznych. Dzieje też Dniepru, a raczej jego wpływu gospodarczego, są niezwykle pouczające i zasługują, by się na nich zatrzymała uwaga historyka.

Dniepr miał wszelkie warunki, żeby odegrać poważną rolę w dziejach Europy. Czwarta co do długości rzeka naszej części świata, liczy on 240 mil długości, zaś blisko na przestrzeni 220 mil jest spławny; dorzecze jego zajmuje przeszło 10.000 mil kwadrato-

*) Wykład habilitacyjny, odbyty w Uniw. Jagiell. d. 13 lipca 1916 r.

CBGIOS, ul. Twarda 51/55
tel. 22 69-78-773



Wa5150333

ogr. hist.
curie dawne
NH-42615 TIN
abc. 4. 28/66

wych, szerokość dorzecza ma 120 mil. Rozgałęzione i spławne jego dopływy rozchodzą się daleko na północ, zachód i wschód, zbliżając się bardzo blisko do dorzeczy Wisły, Niemna, Dźwiny, a dalej Łowati i Wołgi¹⁾. W ten sposób Dniepr tworzy doskonałą drogę wodną, prowadzącą od morza Czarnego do Bałtyku, ongi, gdy nie były przekopane kanały, przerywaną 'niewielkimi tylko przestrzeniami, na których przewlekać trzeba było łódki, posiadającą zaś we wschodnich i zachodnich dopływach rzeki znakomite bocznice. Początkowo znaczenie Dniepru polega na ułatwianiu stosunków handlowych czarnomorskich kolonii greckich z wnętrzem Europy. Już w wieku V-ym w pobliżu ujścia Dniepru znajdowały się greckie kolonie nadmorskie. Stąd kupcy helleńscy udawali się w górę Dniepru, który zwali Borystenem, przez Prypeć przedostawali się na Bug i Wisłę, albo przez Prypeć, Jasiołdę, na Szczarę i Niemen, lub wreszcie żeglowali aż do górnego Dniepru do tego punktu, gdzie rzeka ta najbardziej się zbliża do Dźwiny Zachodniej, a gdzie dziś leży miasto Orsza, w starożytności zaś znajdowało się miasto Sarum; stąd zapewne przewlekano towary na Dźwinę. Głównym celem tego ruchu handlowego była dostawa bursztynu z nad brzegów Bałtyku, wzamian za sól z czarnomorskich limanów. W ten sposób znaczenie Dniepru, jako pierwszorzędnej arteryi komunikacyjnej, sięga kilkanaście wieków wstecz poza czasy, gdy w jego dorzeczu osiedlili się słowianie.

Słowianie usadowiwszy się w dorzeczu Dniepru w wieku VII-ym, wkrótce zostali wciągnięci w stosunki handlowe ze światem greckim, które nie były obce już i dawniejszym tych okolic władcom. Nadto, w dobie słowiańskiej, dorzecze Dniepru, przez dopływy zbliżając się do dorzecza Donu i Wołgi, weszło w stosunki handlowe z arabskim wschodem. Liczne wykopaliska monet, znalezione w tych okolicach, są niezbitemi dowodami istnienia ożywionych stosunków handlowych naddnieprzańskich słowian z arabami już w wieku VII-ym po Chrystusie²⁾. Rozsiedliwszy się wzdłuż Dniepru i jego dopływów, słowianie zaczynają dostarczać kupcom produktów surowych, przede wszystkim drzewa i futer. Produkty te dowożone są do nadrzecznych punktów zbornych, czyli do tak zwanych „pogostów“. Te z pogostów, które znalazły się w najlepszych warunkach handlowych, rozwinęły się w miasta. W ten

¹⁾ Nałkowski: Dniepr, Słownik Geograficzny t. II str. 49.

²⁾ Kluczewskij: Kurs ruskoj Istoryi, tom I, str. 147.

sposób na prawym, wysokim brzegu Dniepru, rozwija się z paru połączonych wioseczek Kijów, który powstaje w tem miejscu, gdzie stykają się ze sobą tereny leśne, dostarczające drzewa, miodu i futer, z terenami bezleśnymi, jaknajlepiej nadającymi się do uprawy, a nadto dochodzi do Dniepru droga lądowa, prowadząca od dolnego brzegu Donu. W tym samym czasie, lub nie wiele później, powstaje szereg innych handlowych osad miejskich, zarówno nad samym Dnieprem, jak i nad jego dopływami, jak wreszcie nad Dźwiną i Wołchowem, stanowiącymi dalsze części drogi handlowej bałtycko-czarnomorskiej; do takich najstarszych osad należały: Czernihów nad Desną, Smoleńsk nad górnym Dnieprem, Lubiecz nad Trubieżą, Połock nad Dźwiną, Nowogród nad Wołchowem i t. d. Wszystkie te osady miejskie, zrodzone, jak widzimy, przez Dniepr, odgrywają rolę olbrzymią w organizowaniu ziem ruskich; około każdego handlowego miasta tworzy się tam, już w wieku VII-ym po Chrystusie, okrąg gospodarczy, zależny od niego nie tylko pod względem ekonomicznym, ale i politycznym ¹⁾. Dniepr był już wówczas drogą handlową najzupełniej międzynarodową, oprócz słowiańskich i wschodnich kupców, snują się po nim coraz liczniejsi zbrojni skandynawi, którzy ze swojej północnej ojczyzny docierają aż do Konstantynopola. Znaczna ich liczba osiadała po miastach i miasteczkach nadnieprzańskich, tworzyła stałe drużyny wojenne, dostarczała zdolnych wodzów miejscowemu kupiectwu. A właśnie dorzeczu Dniepru konieczny był wówczas dopływ rycerstwa. Jak wiemy już, rozwój nie tylko miast, ale wogóle całego Naddnieprza opierał się na handlu tranzytowym, głównie bizantyńskim, posuwającym się w dół po Dnieprze, to też uniemożliwienie, czy utrudnienie handlu Dnieprzańskiego doprowadzić musiało do zupełnej ruiny całego kraju. Tymczasem na stepy, ciągnące się nad dolnym Dnieprem, przywędrowują koczownicze plemiona Czarnych Bułgarów i Pieczyngów, którzy w wieku IX-ym podchodzą już blisko do Kijowa. I oto wówczas rozpoczyna się tysiącletnia bez mała walka o ujście i dolny bieg Dniepru, walka, od której powodzenia lub niepowodzenia w danej chwili zależne było całe życie gospodarcze, a poczęści i polityczne dorzecza Dniepru. Pierwszym rezultatem tej walki było przeobrażenie się dotychczasowych handlowych miejskich Rzeczypospolitych na Rusi na księstwa, pozostające pod władzą wareskich kuningów, którzy w wieku X-ym i pierwszej połowie jede-

¹⁾ Ibidem 149.

nastego zdołali połączyć pod swą władzą wszystkie okręgi miejskie, położone wzdłuż Dniepru i jego drogi handlowej. W ten sposób powstało państwo ruskie Rurykowiczów. Ale oprócz wpływu gospodarczego i politycznego, wywarł Dniepr olbrzymi wpływ kulturalny na całą Ruś. On zdecydował, gdzie się zwrócą plemiona ruskie: do Rzymu, czy do Bizancyum, dzięki niemu Ruś została pozyskana dla wschodniego kościoła i dla bizantyńskiej kultury. I nie mogło być inaczej. Kupcy ruscy byli w owych czasach w jaknajściślejszych stosunkach handlowych z Konstantynopolem. Corocznie w sezonie handlowym płynęli oni Dnieprem do Carogrodu ze swymi towarami, leśnymi produktami dorzecza Dniepru, przywożąc do ojczyzny bizantyńskie pieniądze i bizantyńskie wyroby. Szereg traktatów handlowych, z których najstarsze sięgały czasów Olega i Igora, regulował stosunki rusko-bizantyńskie. W jaki sposób odbywał się splaw towarów do Konstantynopola, poucza nas dokładnie Konstanty Porfirogeneta. Otóż, według świadectwa uczonego cesarza, łódki, przybywające corocznie do Carogrodu, pochodziły miały nawet i z odległych miast, a więc z Czernihowa, Milliniska, zapewne Smoleńska, — a nawet z Nowogrodu, leżącego już na krańcach drogi handlowej bałtycko-czarnomorskiej. „W miesiącu czerwcu puszczają się rusowie rzeką Dnieprem i dojeżdżają do Witecewy, która jest grodem dannicznym rusów. I przybywszy tam, czekają dwa lub trzy dni, dopóki się wszystkie czółna nie zbiorą, wyruszają wreszcie i jadą pomienioną rzeką Dnieprem“. Wielkie trudności sprawiają rusom „progi“, których Porfirogeneta opisuje siedem. Przy niektórych z nich musieli kupcy wysiadać na ląd, czółna ich zaś trzeba było wlec na łańcuchach, czasem zaś nawet nieść na barkach. Niemniejsze trudności sprawiali Pieczyngowie, którzy od tak zwanego przewozu kraryjskiego nie przestawali niepokoić rusów aż do ujścia Dniepru. Nic też dziwnego, że Porfirogeneta nazywa wyprawy rusów do Konstantynopola „uciążliwą, niebezpieczną, mozolną i przykrą żeglugą“¹⁾. Pomimo jednakże tych wszystkich trudności, handel z Bizancyum przynosił rusom olbrzymie korzyści. Kijów za czasów Włodzimierza Świętego i Jarosława Mądrego był już ogromnym miastem, pełnym pomników sztuki bizantyńskiej, miastem, które olśniewało swem bogactwem słowian zachodnich. Ogromne zasoby gromadziły się powoli i w odległym Nowogrodzie. Jak wspominaliśmy, utrzymanie pomyslnych stosunków handlowych z Grecją, wyma-

¹⁾ Bielowski: *Monumenta Poloniae Historica*, tom I, str. 18.

gało ciągłej walki z koczownikami, kręcącymi się nad dolnym Dnieprem. Jeszcze w XI-ym wieku przybywają ze Skandynawii wciąż nowe drużyny rycerstwa waregskiego, które, wstępując w służbę książąt ruskich, pomagały im w walce z koczownikami. Powoli jednak ten dopływ waregów słabnie i wreszcie ustaje zupełnie, jednocześnie zaś wzrastają siły koczowników - pieczyngów i połowców, którzy, jak się skarżył w roku 1167 książę Mściśław-Iziasławowicz Wołyński, odbierali Rusi drogi „handlowe”. W dwunastym wieku książęta ruscy robią jeszcze wysiłki powstrzymania koczowników, ale wysiłki te słabną coraz bardziej, w rezultacie stosunki z Grecją rozluźniają się, handel upada stopniowo, rozpoczyna się ciężki kryzys dla całego dorzecza Dniepru, które wyludnia się coraz bardziej, by dostarczyć kolonistów krajom nadwożańskim i Wołyniowi. Handel czarnomorski, który dotąd koncentrował się w Kijowie, kieruje się stopniowo na drogę lądową ku Włodzimierzowi i Lwowu, które zajmują w wieku XIV miejsce naddnieprzańskiej stolicy¹⁾. Pierwszy akt walki o dolny Dniepr skończył się niepomyślnie dla mieszkańców jego środkowego i górnego dorzecza. Znaczenie jednak handlowe Dniepru nie zupełnie zamarło. Starożytny trakt handlowy, który t. zw. Nestor w kronice nazywa drogą „iz Wariag w Greki“, nie przestaje istnieć, ale podczas gdy dotąd najwięcej ożywiona była jego część południowa, to teraz rozwijać się zaczyna ruch na części północnej, kierując się nie tylko ku Wołchowowi, lecz coraz bardziej ku Dźwinie Zachodniej, przez kraj, należący do plemienia Krywiczów. Dwa miasta Krywiczów — a mianowicie Smoleńsk, leżący nad Dnieprem i Połock nad Dźwiną, były prawdopodobnie temi miejscami, w których znajdowały się składy towarów. Pomiędzy Łuczesą, dopływem Dźwiny, a Orszycą, wpadającą do Dniepru pod Orszą, lub też pomiędzy Ułłą, a Berezyną, przewlekano łódki z towarami²⁾, kierowanymi ku wyspie Gotland, odgrywającej ogromną rolę w ruchu handlowym pomiędzy Rusią a Europą Zachodnią. Znaczenie drogi Dnieprzańsko-Dźwińskiej wzmożło się jeszcze, gdy w roku 1201 założono osadę niemiecką przy ujściu Dźwiny—Ryę. Na ożywione stosunki handlowe, jakie od chwili założenia Rygi istniały pomiędzy nią, a miastami ruskimi, leżącymi wzdłuż drogi handlowej Dnieprzańsko-Dźwińskiej, wskazują liczne traktaty³⁾. Naj-

1) Kutrzeba St. Handel Polski ze wschodem. Przegląd Polski 1903, tom II, str. 206.

2) Sapunow: Zapadnaja Dwina, str. 266.

3) Napierski: Russisch-livländische Urkunden, str. 417 i następne.

charakterystyczniejszy z tych traktatów zawarty został w roku 1229 pomiędzy Rygą a Smoleńskiem. W traktacie tym zagwarantowana została swoboda handlu dla kupców niemieckich w Smoleńsku, a zaś ruskich kupców w Rydze, Wirby, Lubece, a dalej zastrzeżono, iż temu samemu kodeksowi karnemu ulegać mają rusini w miastach niemieckich, a zaś Niemcy na Rusi.

Liczne łodzie musiały wówczas przedostawać się z Dniepru na Dźwinę i odwrotnie, kiedy, jak poucza nas traktat z roku 1229, ustanowiony był specjalny urzędnik, tak zwany „Wołoczny Tiwun“, który dozorował przewlekania łódek z jednego systemu rzecznego na drugi ¹⁾. Niemieccy kupcy, skoro tylko przybyli do miejsca, gdzie rozpocząć się miało przewlekanie łódek, obowiązani byli zawiadomić o tem „wołoczego tiwuna“, ten zaś winien był przysłać „wołoczan“, ażeby przenieśli towary i bronili ich po drodze od napadów pogan. Jeżeli jednocześnie na miejsce przewlekania przybyli i Niemcy i smoleńszczanie, to miano decydować przy pomocy losowania, czyje towary przenieść wpierw. Za całość przenoszonych towarów odpowiadali „wołoczanie“ solidarnie. W traktatach z Niemcami z miast naddnieprzańskich uczestniczył jeden tylko Smoleńsk, natomiast biorą w nich udział miasta, położone nad Dźwiną, Witebsk i Połock. Ta okoliczność świadczy wymownie, jak małą rolę w handlu rusko-niemieckim odgrywa już nie tylko południowy, ale nawet i środkowy brzeg Dniepru.

Utrudnienie, a częściowo nawet uniemożliwienie handlu z morzem Czarnym, które przestawało już być morzem ruskim, miało, jak wspominaliśmy, ogromny wpływ gospodarczy. Ruś wysyłała towary surowe, i było to ogromnym atutem w rękach kupców, handlujących z Konstantynopolem, że towary te szły z biegiem wody, a zatem eksport był tani. Natomiast, gdy punkt ciężkości eksportu zwrócił się ostatecznie ku zatoce Ryskiej, wypadało towary prowadzić Dnieprem pod wodę, co wówczas było połączone z ogromnym kosztem; to też ożywienie handlu ryskiego nie mogło bynajmniej zrównoważyć chylenia się do upadku handlu konstantynopolskiego. I oto ruch na Dnieprze zmniejsza się coraz bardziej w okolicach, leżących dalej od Dźwiny, eksport stopniowo słabnie, miejscowości zaś, położone nieco bliżej od tej rzeki, zaczynają wysyłać towary swoje wprost do Połocka, który w końcu wieku XIV-go staje się centrum handlu z Rygą ²⁾. Ostatni traktat handlowy rysko-smoleński, potwierdzony przez Gedymina, zawarty zo-

¹⁾ Ibidem str. 431.

²⁾ Sapunow: Op. cit. str. 275.

stał około roku 1338; jest rzeczą wielce charakterystyczną, że gdy w roku 1229 kupcy niemieccy urządzili sobie kościół w Smoleńsku, to w roku 1405 budują świątynię w Połocku ¹⁾. W późniejszych czasach, jak zobaczymy, będą jeszcze robione próby ożywienia ruchu handlowego na linii wodnej Smoleńsk-Ryga, ale pomimo to ruch ten przez długie wieki znajdować się jeszcze będzie w stanie wegetacji.

Mówiliśmy już o upadku południowej części drogi wodnej Waregsko - Greckiej, jaki nastąpił w wieku XII. Należy jednak pamiętać, że handel, prowadzony pomiędzy środkowym Dnieprem a wybrzeżami morza Czarnego, miał tradycję przeszło tysiącoletnią, to też nic dziwnego, iż pomimo najzupełniej niesprzyjających warunków, będą wciąż czynione próby ożywienia go na nowo, a nawet dążenia w tym kierunku wywrą wpływ poważny na politykę władców Rusi. Podtrzymać i ożywić handel Czarnomorski Rusi usiłują przedewszystkiem Genueńczycy, którzy około roku 1267 zakładają dwie kolonie handlowe, a mianowicie Kaffę na Krymie, w miejscu, gdzie znajdowała się kolonia Miletyńska już w wieku V-tym przed narodzeniem Chrystusa, tudzież Akkerman, czyli Białogród przy ujściu Dniestru. Pomimo ciężkich warunków, z jakimi musiał walczyć ówczesny handel czarnomorski, kolonie te rozwijają się w wieku XIV-tym wcale pomyślnie, w znacznej części dzięki wysiłkom dynastji Gedymina, która, zajmąwszy Ruś południową, umiała przez czas jakiś skutecznie walczyć z tatarami. Wielki książę Olgierd, usiłując umocnić swe panowanie nad Dnieprem, dotarł w swych wyprawach aż do samych wybrzeży morza Czarnego, rozbiwszy tatarów nad Limanem Dnieprowym. Na wybrzeżu morza Czarnego posiadał Olgierd dwa porty własne — Koczubej i Akkerman ²⁾. Ostatecznie rozprawić się z tatarami i umocnić na dobre nad dolnym Dnieprem, postanowił Wielki Książę Witold. Korzystając z wewnętrznych rozterek, jakie wówczas panowały w Hordzie, ruszył Witold w lecie 1398 roku przeciwko tatarom i rozbiwszy ich wojsko, zbudował nad dolnym Dnieprem szereg twierdz ³⁾. Niestety, już w następnym roku 1399, ponowiwszy kroki nieprzyjacielskie przeciwko tatarom, poniósł Witold straszną klęskę nad Worską. Zniweczyła ona dobrodziejstwa, jakie przyniosło zwycięstwo roku poprzedniego. Walka z tatarami o ujście Dniepru, przy którym założyli oni miasto Oczaków, trwać

¹⁾ Ibidem str. 281.

²⁾ Czacki: Dzieła III, str. 329.

³⁾ J. K. Kochanowski: Witold, Wielki Książę Litewski, str. 107.

będzie nieskończenie długo. Oczaków, uważany jeszcze do połowy wieku XVI-go za własność Litwy, przechodzić będzie z rąk do rąk. Handel Kijowa z południem kierować się będzie za Jagiellonów głównie drogą lądową, omijając progi, przeprawę, którą uniemożliwiali tatarzy.

Ówczesny handel Kijowa z Kaffą charakteryzuje Michał Litwin: „Kijów — powiada on, obfituje w cudzoziemskie towary, nie ma bowiem drogi bardziej uczęszczanej, jak starożytna, dawno utorowana i dobrze znana droga, prowadząca z portu miasta czarnomorskiego Kaffy przez wrota Tauryki na przewód Tawański na Dnieprze, a stamtąd potem do Kijowa. Droga tą idą z Azji, Persyi, Indyi, Otomanii, Arabii i Syryi na północ do Moskwy, Pskowa, Nowogrodu, Szwecyi i Danii, wszystkie towary wschodnie, jako to: drogie kamienie, jedwab, tkaniny jedwabne, kadzidło, pachnidła, szafran, pieprz i inne korzenie. Droga tą często też chodzą kupcy cudzoziemscy, gromadzą oni zastępy, czasem tysiąc ludzi wynoszące, karawanami zwane, i sami towarzyszą taborom, składającym się z mnóstwa wozów naładowanych i objuczonych wielbłądów“. Dawniej karawany owe — dodaje Michalon — płaciły znaczne cła przy przeprawie przez Dniepr u Tawani, gdzie dotąd dochowała się budowa kamienna ze sklepieniami, którą nasi, tatarzy i grecy zwą „Witoldową Łażnią“ i opowiadają, że w niej mieszkał niegdyś mytnik W. Księstwa Litewskiego, pobierający cło; kto zaś nie płacił cła — karano go w Kijowie konfiskatą całego mienia. Unikając dwóch przepraw przez Dniepr i nie chcąc płacić cła — wymijają czasem kupcy starą drogę, idącą przez państwa J. K. M-ci i od wrót tauryckich zawracają wprost, a następnie po nieprzejrzanym stepach do Moskwy przez Putywl, albo też wracają tą drogą, lecz często się zdarza, że ich rabują łupieżcy, wałęsający się w tych stronach“¹⁾. Opowiadanie Michała Litwina świadczy dobitnie, jak doskonale mógłby się rozwijać handel Dnieprzański, gdyby zdołano poradzić sobie z plondrującymi bezustanku nad dolnym Dnieprem tatarami.

Niestety, przez cały czas panowania Jagiellonów położenie zamiast się polepszać — pogarszało się coraz bardziej. W roku 1495 zdobywają turcy Kaffę i organizują z niej oddzielny paszalyk, w którym tatarzy zyskiwali nowy punkt oparcia w walce przeciwko Jagiellonom. I oto, jak zaznacza Dr. Pappée w swej „Polsce i Litwie na przełomie wieków średnich“²⁾, hasłem, które

1) Cytujemy za Jabłonowskim: Źródła dziejowe XXII str. 352.

2) Polska i Litwa na przełomie wieków średnich, str. 43.

przenikało całe dzieje koronne w ostatnich latach Kazimierza Jagiellończyka i które przekazane zostało jego następcy — była turecka wojna — a celem: odzyskanie czarnomorskich wybrzeży... uzyskanie ujścia Dniepru dla Litwy, a ujścia Dniestru dla Polski¹⁾. Do wojny z Turcyą namawiali gorąco Kazimierza Jagiellończyka i genueńczycy, marzący wciąż o odzyskaniu Kaffy i nawiązaniu na nowo stosunków handlowych z dorzeczem Dniepru. Niestety, jak wiadomo, do wojny tureckiej wówczas nie doszło. Nie wypędzono Turków z Krymu, nie poradzono sobie z tatarami, którzy coraz bardziej umacniają się nad dolnym Dnieprem i nawet, podjudzani przez Moskwę, „budują na prawym brzegu rzeki gród Tiahin“. Całe dorzecze Dniepru dolnego, a nawet środkowego jest zatamowane w swym rozwoju wskutek ciągłych napadów tatarskich. Dość powiedzieć, iż jeszcze w roku 1535 żyto dla zaopatrzenia zamku kijowskiego trzeba było sprowadzać z pod Grodna, Słomna, Brześcia²⁾. Nietylko jednak napady tatarskie wstrzymują rozwój gospodarczy Naddnieprza; w równie destrukcyjny sposób oddziałują kozacy-zaporożcy, którzy, usadowiwszy się przy progach Dnieprowych, byli plagą zarówno dla Polski, jak i dla Turcyi. Dopiero twierdza Kudak, założona w roku 1634 na prawym brzegu Dniepru powyżej Porohów, miała umożliwić utrzymywanie w karności kozaków i strzedz interesów gospodarczych Polskiego Naddnieprza. Jak wiadomo jednak, Kudak nie zdołał wypełnić pokładanych w nim nadziei. Już w roku 1635 został zdobyty szturmem przez kozaków. Wprawdzie w roku 1640 odbudowano go starannie przy pomocy francuskiego inżyniera, Beuplana, ale w osiem lat później dostał się znowu w ręce kozaków, by się już nigdy nie odrodzić.

Dla umożliwienia rozwoju gospodarczego Rusi południowej — po przegraniu wielkiej walki z tatarami i po straceniu nadziei odzyskania wybrzeży czarnomorskich — był już jeden tylko środek — utworzenie dobrej drogi wodnej na północ. Ale i to nie było łatwem. W roku 1514 stracili Jagiellonowie Smoleńsk, nadto większa część biegu Dźwiny należała wciąż jeszcze do rycerzy niemieckich. Trzeba więc było przedewszystkiem pomyśleć o nowych zdobyczach terytoryalnych, zanim można było popchnąć naprzód gospodarczy rozwój Rusi. I oto przez cały okres Zygmunto夫斯基 Polska z krótkimi przerwami prowadzi walkę z Moskwą o Dniepr i Dźwinę. Walka ta to-

¹⁾ Ibidem str. 162.

²⁾ Lubawskij: Obłastnoje dielenie, str. 769.

czy się ze zmiennem szczęściem. Smoleńsk wprowadzie przez wiek XVI-ty miał pozostać w rękach rosyjskich, ale bądź co bądź, dzięki zabiegom Zygmunta Augusta i Stefana Batorego, cały bieg Dźwiny został przyłączony do Rzeczypospolitej. Wojskom Zygmunta III-go udało się zdobyć i Smoleńsk, zdawało się więc, iż nakoniec teraz będzie mogła się na dobre rozwinąć żegluga handlowa na linii Dniepr—Dźwina, a co zatem idzie, rozpocznie się szybki rozwój Białej—i Małej Rusi. Niestety jednak, przyłączenie dolnej Dźwiny do Polski okazało się nietrwałem. O Inflanty, za panowania Zygmunta III-go, toczy się długa wojna ze Szwecją, dla Polski przeważnie nieszczęśliwa; w roku 1621 stracona została Ryga na zawsze; wówczas rodzi się w Polsce nowa idea, która, o ileby została wcielona w życie, wywarłaby była wpływ olbrzymi na losy całej Rzeczypospolitej. Oto na sejmie Warszawskim złożony został projekt przekopania kanału, łączącego Dniepr z Niemnem, przez pośrednictwo Berezyny i Wilii. W ten sposób mniej dotkliwą stałaby się dla kraju strata dolnej Dźwiny, rozwój gospodarczy mało—i białoruskich województw otrzymywałby nowy impuls, nadto nowa droga, docierająca prawie do środka Rzeczypospolitej, stanowiłaby silny łącznik pomiędzy wschodnimi kresami a centrum, zapobiegała wyodrębnieniu się gospodarczemu, a co zatem idzie, kulturalnemu Naddnieprza. Nie wiadomo kto był autorem projektu budowy kanału Dnieprzańsko-Niemeńskiego: niewątpliwie jednak powstał on w najbliższym otoczeniu królewicza Władysława. Jak wiadomo, najmędrszy z Wazów polskich interesował się bardzo ziemiami Smoleńską i Siewierską, uzyskanymi od Moskwy na zasadzie rozejmu w Deulinie 1618 roku. Królewicz mianowicie starał się zadzierżgnąć mocne węzły między nowouzyskanymi ziemiami, a resztą Rzeczypospolitej, osadzając tam na lennych prawach rycerstwo polskie, które miało nie tylko bronić pogranicznych zamków, ale i szerzyć w tych stronach zachodnio-europejską kulturę. Kanał Berezyna - Wilia harmonizował najzupełniej z planami Władysława IV-go, który też ofiarował się „przekopać go na wieczną rzeczy pamiątkę, kosztem własnym“¹⁾. Projekt kanału spotkał się oczywiście z uznaniem stanów, które rozumiały, „iż przez złączenie rzeki Berezyny z Wilią nie tylko stanu szlacheckiego nad rzekami Dnieprem, Prypecią i Berezyną obywatelom wielkie stąd pożytków aukcye, ale i ludziom kupiec-

¹⁾ Volumina legum tom III, str. 685.

kim wcześniejsze, spławem towarów Berezyną do Wilii stać się mogą handle“¹⁾).

Ogromne korzyści projektowany kanał przyniosłby był między innymi szlachcie, mieszkającej wzdłuż Styru. Styr oddawna uznany był za trakt wodny, posiadający duże znaczenie handlowe. To też już konstytucya Piotrkowska 1447 roku wyróżnia go wśród największych rzek polskich, wolnych ku spuszczeniu zbóż, robót i towarów ludziom wszelkim, których pod karą siedemdziesiąt nie wolno było zamykać przeszkodami, ani sieciami²⁾. Według konstytucyi 1631 roku królewiczowi oddano rzeczywiście budowę kanału Berezyna-Wilia i pozwolono mu pobierać cło od przechodzących przez kanał towarów, dopóki mu się nakład nie wróci. Dozór nad kanałem miał być powierzony na wieczne czasy starostom Borysowskim, którzy pewien dochód quotannis na konserwacyę portu i służów od statków kupieckich wybierać mieli. Niestety, uchwała 1631 roku w sprawie kanału Berezynskiego nie miała nigdy wejść w życie. Być może, iż stanęła temu na przeszkodzie śmierć króla Zygmunta III-go w roku 1633 i objęcie tronu przez królewicza Władysława.

W ten sposób dorzecze Dniepru nie otrzymało wyjścia ku morzu Bałtyckiemu. Władysław IV, zamyślając na schyłku życia o wojnie tureckiej, miał nadzieję zagarnąć wybrzeża czarnomorskie i otworzyć ujście dla produkcji Rusi³⁾. Niestety, jak wiadomo, piękne plany Władysława IV-go nie urzeczywistniły się nigdy. Najżyźniejsza prowincya Rzeczypospolitej, Ukraina, nie miała więc uzyskać warunków, któreby pozwoliły jej wykorzystać swe naturalne bogactwa. Beuplan, wydając w roku 1650 swój opis Ukrainy, zaznaczał najzupełniej słusznie, iż niemożliwość wysyłania zboża na rynki ukraińskie zniechęca kozaków do zajmowania się pracą rolną i jest powodem kozackiego lenistwa⁴⁾. I niewątpliwie w tych słowach spostrzegawczego cudzoziemca jest dużo prawdy; cha-

1) Ibidem.

2) Volumina legum tom I, str. 151. Pamiętał o Styrze i sejm warszawski roku 1598: otóż wówczas postanowiono, iż ponieważ ludziom kupieckim dzieje się wielka szkoda i zatrudnienie w rozbijaniu komieg na gruncie Ur. Pawła Monwida Dorohostajskiego w imieniu jego Rzeczyckim w powiecie Pińskim, przeto rozkazano pomienionemu Dorohostajskiemu rzekę oczyścić. W nagrodę za poniesiony nakład upoważniono go do pobierania myta. Po jego śmierci prawo pobierania myta i obowiązek przeczyszczania Styru przechodził na jego potomka. Vol. leg. tom II, str. 1464.

3) Czermak: Plany wojny tureckiej, str. 21.

4) Beuplan: Description d'Ukraine. Petersburg 1832, str. 6.

rakter ludności ukraińskiej niewątpliwie był w silnym związku z brakiem rynków na produkty rolne. Ale nie tylko Ukraina, „Podole i znaczna część Wołynia nie miały żadnej wielkiej drogi handlowej do zbywania nadmiaru swej bogatej produkcji i marnowały swój plon rolniczy, doznając niedostatku pieniędzy wśród znacznej obfitości płodów natury“¹⁾.

Zastój w rozwoju gospodarczym Rusi potwierdzają i badania Jabłonowskiego, który twierdzi, iż jeszcze na przełomie wieków XVI-go i XVII-go na Ukrainie „zbóż zasiewano wciąż tyle tylko, ile tego domowa potrzeba poblizszego okola wymagała“²⁾. Więcej rozwija się z początku chów bydła, które następnie przepędzano na zachód; zwolna dopiero biorą się właściciele ziemscy Ukrainy, wspomagani częściowo kapitałem gdańskim, do eksploatacji bogactw leśnych, a więc popiołów, a z drugiej strony wosku. Produkta te wysyłane są do Gdańska, pomimo odległości tych okolic od portów wiślanych; oczywiście dziesiątki mil musiano je przeprowadzać drogą lądową. Jak słusznie zauważył Jabłonowski, port Gdański od końca wieku XVI-go miał już tak wielki wpływ na naddnieprzańskie okolice, iż tu i owdzie wpływał tam na regulacje powinności włościańskich: w niektórych więc dobrach ruskich chłopci, wolni od wszelkich powinności, obowiązani są dostarczać podwód dla dowożenia produktów do portów wiślanych. Tak więc przytacza Jabłonowski, jako przykład charakterystyczny, iż włościanie ze wsi, należących do dóbr Berdyczowskich, obowiązani byli dostarczać z włóki podwodę do Lwowa lub Bugu³⁾. Podobniej poddani z dóbr Zwiąhelskich Książąt Ostrogskich, leżących po obu stronach rzeki Słuczy, mają obowiązek dowozić popioły do Bugu, a w roku 1618 Piasoczyńscy właściciele dużych obszarów w Bracławszczyźnie wysyłali końmi potaż aż do Kazimierza nad Wisłą. W pierwszej połowie wieku XVII-go spotykamy się już i z próbami eksportowania zboża do Gdańska. Tak np. w latach 1633—1640 gdańszczanie zakupują w starostwie Kaniowskiem, leżącym nad samym Dnieprem, na południe od Kijowa żyto z obowiązkiem dostawy do Gdańska. Jak kosztowne i jak rujnujące dla chłopów były tak dalekie podróże z nad Dniepru do portów wiślanych, domyśleć się łatwo, to też produkcja rolna przy takich warunkach komunikacyjnych mogła się opłacać chyba na najżyźniejszych gruntach; nic też dziwnego, że w okolicach mniej urodzajnych na

1) Korzon: Dzieje wewnętrzne, tom II, str. 2.

2) Źródła dziejowe, tom XXII, str. 273.

3) Ibidem, str. 361.

północ od Kijowa, po nieudanych próbach, przedsięwziętych na początku wieku XVII-go, ograniczano rozmiary gospodarki folwarcznej. W dobrach np. Szkłowskich, leżących nad samym Dnieprem na północ od Mohilowa, w drugiej połowie wieku XVII-go jest już tylko 3 folwarki na 4.279 włók, jakie zajmowało to olbrzymie dominium. Folwarki te produkowały tyle jedynie, ile potrzebowała miejscowa administracja. W roku 1766 i te folwarki zostają zniesione. Jest też rzeczą wielce charakterystyczną, iż w wieku XVIII-tym włościanie szkłowscy za nic nie chcieli powiększać swych gospodarstw i odmawiali uprawy przysądzonych im przez dwór dodatków do gruntów. Faktu tego trudno tłómaczyć sobie niezaradnością, czy lenistwem włościan, źródło jego leżało raczej w niemożebności zbywania produktów rolnych, wobec zatamowania dolnego biegu Dniepru i nieuregulowania połączeń tej rzeki z Dźwiną i Niemnem. W innych dobrach naddnieprzańskich, w hrabstwie Byhowskiem, produkowano wprawdzie w osiemnastym wieku zboże na eksport, zresztą na niewielką skalę, jednak w roku 1759 ówczesny posiadacz tych dóbr, podkanclerzy Sapieha, obliczył, iż zniesienie folwarków zwiększyłoby jego dochody o kilkadziesiąt tysięcy złp.¹⁾

Brak dróg handlowych, prowadzących z województw ruskich do portów Czarnomorskich, powodował szaloną różnicę cen zboża pomiędzy rynkami miejscowymi, a targami, położonymi w dorzeczu Wisły. Na urodzajnem Podolu, już po okupacji austriackiej, ceny były tak niskie, że nie uzyskiwało się nawet zwrotu wartości włożonej robocizny²⁾. Jeżeli porównamy rozwój gospodarczy ziem, położonych przy dorzeczu Niemna, a przede wszystkim Warty i Wisły, z położeniem gospodarzem dorzecza Dniepru, mającego tak doskonałe warunki przyrodzone rozwoju, będziemy mieli wymowny dowód, jak przyczyny polityczne mogą do czasu wypaczać normalny rozwój gospodarczy.

Nie należy jednak przypuszczać, by w trzech ostatnich wiekach istnienia Rzeczypospolitej zupełnie zamarła żegluga na Dnieprze. Przeciwnie, żegluga ta wegetuje ciągle, nie współdziała ona jednak wielkiemu eksportowemu, czy transportowemu handlowi, lecz raczej handlowi lokalnemu; conajwyżej ułatwia stosunki z Moskwą przez górny Dniepr lub Desnę. Jeszcze więc w roku 1571 mieszczanie kijowscy posiadają 20 komieg, „którymi sobie handel wiodą“. Urząd sta-

1) Baranowski: Wieś i folwark. Trzy hrabstwa Białoruskie.

2) Tokarz: Galicya w początkach ery Józefińskiej, str. 208.

3) Źródła dziejowe, tom XXII, str. 355.

rościński kijowski pobierał też „myto od ryb, które Dnieprem do miasta i gdzieindziej na Niż statkami średnimi prowadzą“. „Na Niż dla kozaków“ — pisze Jabłonowski — wszystko wogóle idzie Dnieprem z góry. Napróżno wcale rewizorowie królewscy już w roku 1570 w Kaniowie zastrzegają: „świńców, prochów, saletry i inszych wszelkich żywności mieszczanie nie mają wywozić kozakom na Niż. Dnieprem też bardziej splawiają latorobki północne zapasy swoje na dół, a pośredniczą tu kupcy kijowscy przedewszystkiem“. Wspominaliśmy już o projektach Władysława IV-go, zmierzających do stworzenia drogi wodnej, któraby pozwoliła wyzyskać bogactwa rolne i leśne dorzecza Dniepru. Burza, jaka szalała nad Polską za panowania Jana Kazimierza, wstrzymała na długie lata rozwój gospodarczy kraju, znaczną zaś część Naddnieprza obróciła w perzynę. Przez długie też lata nic nie robi się, a nawet bodaj i nie planuje się nic, coby mogło w ten czy inny sposób przywrócić Dnieprowi rolę wielkiej drogi handlowej. Strata Smoleńska, Zaddnieprzańskiej Ukrainy, a wreszcie Kijowa sprawę tę zagmatwała jeszcze. Dniepr przestawał być ostatecznie rzeką wyłącznie polską, główne jego przystanie nie były już na terytorium polskiem. To też nic dziwnego, że gdy w epoce międzyrozbiorowej zaczęła się Polska na nowo rozwijać pod względem gospodarczym, gdy zaczęto znów myśleć o stworzeniu prawidłowych dróg handlowych, to zwrócono uwagę na połączenie kanałami Dniepru z Niemnem i Wisłą, a nie z Dźwiną, zwrócono się więc do dawnej idei Władysława IV-go.

Największą zasługę przy wykonaniu tej idei położył Michał Ogiński, wojewoda Wileński, który własnym kosztem wyłożywszy 12.000.000 złp., przeprowadził kanał, łączący Niemen przez Szczarę, jezioro Wyganowskie, Jasioldę i Prypec z Dnieprem. Budowę kanału tego rozpoczęto w roku 1765, emigracja Ogińskiego na czas jakiś robotę przerwała, jednakże w roku 1784 przeszedł przez kanał statek o 35 łasztach z Chersonu do Królewca. W roku 1790 Michał Ogiński rozpoczął także budowę drugiego kanału pod Stetyczowem na Polesiu, a zaś Skirmunt, prezes ziemski¹⁾ Piński, prowadził roboty kanalizacyjne od Horowachy do Welatycz. W kilka lat po rozpoczęciu budowy kanału Ogińskiego przystąpiono pod kierunkiem Komisji Skarbowej Litewskiej do przekopania kanału Królewskiego, czyli Dnieprzańsko - Bużańskiego. Kanał ten, łączący Pinę, dopływ Prypeci, z Muchawcem, dopływem Bugu, liczy 8 mil długości; w roku 1784 był oddany do użytku

¹⁾ Korzon: Dzieje Wewnętrzne, II, 67. Volumina legum, VII, s. 846.

publicznego, a Miecznik Mateusz Butrymowicz, sławny statysta owej epoki, mógł już wyprawić 10 swoich „szuhalej“ (statków poleskich) z ładunkiem słońiny, wędlin, zboża etc. do Warszawy i Gdańska. Po zaprowadzeniu pewnych ulepszeń technicznych, kanał w latach 1785, 1786 i 1787¹⁾ funkcjonował normalnie i według informacji, zebranych przez profesora Korzona, przeprowadzano wówczas przezeń transporty znaczne towaru drzewnego i różnych produktów z miejsc, o kilkadziesiąt mil od kanału odległych.

Znaczenie kanału Ogińskiego i Muchawieckiego zmniejszyła ta okoliczność, iż nakoniec na zasadzie pokoju rosyjsko-tureckiego w roku 1774 otwarta została żegluga po dolnym Dnieprze. Walka, która toczyła się od stuleci, była wreszcie ukończona; koczownicy zostali poskromieni w przystaniach krymskich i nad limanami Dniepru i Dniestru znów tłoczyć się miały statki zbożowe. Żyzne obszary Ukrainy, Podola i Wołynia miały się nakoniec stać rzeczywiście śpichlerzem Europy, pryskały przeszkody, tamujące rozwój normalny Naddnieprza, sam zaś Dniepr stawać się miał znowu traktem handlowym ogromnego znaczenia. Ale niestety tych wiekopomnych zmian nie dokonała Polska. Nie zdołała ona spełnić swego najżywoźniejszego zadania na południowym Wschodzie, nie potrafiła zapanować nad całym dorzeczem Dniepru, wybić sobie w świat okna czarnomorskiego. I było to tem tragiczniejsze, że Polska od tylu wieków prowadziła krwawą walkę ze światem mahometańskim, że ona przedewszystkiem osłabiła potęgę turecką. Zwycięstwa Sobieskiego po stu latach wydały swe owoce, ale zebrała je już nie Polska, lecz Rosya.

Cesarzowa Katarzyna, zawładnąwszy wybrzeżami morza Czarnego, założyła w roku 1775 przy ujściu Dniepru miasto Cherson i całych swych wpływów używać poczęła, aby handel polski odciągnąć od Bałtyku, a ku morzu Czarnemu skierować. Książę Stanisław Poniatowski, posiadacz olbrzymich włości naddnieprzańskich, składających się z dwóch starostw—Kaniowskiego i Korsuńskiego, był pierwszym, który kazał zbudować magazyny zbożowe w Chersoniu. Wogóle rodzina Poniatowskich brała żywy udział w usiłowaniach, zmierzających do rozwinięcia handlu Dnieprzańsko-Czarnomorskiego. Oto król i brat jego prymas namówili Prota Potockiego do założenia domu handlowego w Chersoniu pod imieniem Prota Potockiego i kompanii Polskiej.²⁾ W chersońskim domu handlowym Potockiego musiał panować ruch znaczny, gdyż, jak sam wy-

¹⁾ Ibidem, str. 71.

²⁾ Edward Rulikowski, Kaniów: Słownik Geograficzny 3, str. 811.

znawał, działalność jego tamtejsza przysporzyła obywatelom polskim wiele milionów“¹⁾. Prot Potocki nabył nawet na własność kilka okrętów i wysyłał na nich towary polskie. Za przykładem Potockiego poszedł i Tepper, który również założył w Chersoniu kantor.

W roku 1782 przemysłiwano też już w Warszawie o nawiązaniu bezpośrednich stosunków z Francją via Dniepr, Chersoń, Morze Czarne, Morze Śródziemne, Marsylia. Przedsięwzięcie to, popierane przez agenta francuskiego w Warszawie, de Bonneau, zyskało sobie uznanie wśród wielu panów i bankierów; inicjatorem zaś jego i kierownikiem miał być hr. Moszyński²⁾. Już też w roku 1784 część drzewa, spławionego Dnieprem z Białej Rusi, zakupiono do Tulonu. W roku następnym żegluga handlowa na Dnieprze była już tak ożywioną iż, według obliczenia Korzona, wartość zboża polskiego, spławionego do Chersonia, miała wynosić około 3.000.000 złp.³⁾ Rozpoczął się bujny rozkwit Podola i Ukrainy. Prowincye te, w których niedawno jeszcze więcej było „pastewnych stepów niż pól ornych“, stawały się istotnie szpichlerzem Europy⁴⁾. Niestety, tego niezwykłego rozwoju Naddnieprza nie miało już widzieć niepodległe Państwo Polskie.

I. T. BARANOWSKI.



¹⁾ Korzon: Dzieje Wewnętrzne, tom II, str. 181. Dr. Antoni J. Początek handlu Polskiego na Czarnem morzu. Opowiadania IV, str. 265.

²⁾ Essai historique sur le commerce et la navigation de la mer Noire. Paris, 1805.

³⁾ Korzon op. cit., tom II, str. 120.

⁴⁾ Staszyc: O statystyce Polski. Warszawa, 1807, str. 16