

<http://dx.doi.org/10.16926/zh.2016.15.02>

Marek CETWIŃSKI

Akademia im. Jana Długosza w Częstochowie

„Port i brama ziem litewskich i ruskich”: kilka epizodów z dziejów średniowiecznej żeglugi na Bugu i Narwi

Wśród obfitych wiadomości na temat rzek „ziem polskich i ruskich”, zebranych przez Jana Długosza, znalazła się i taka, która łączy w osobliwą całość wiedzę o gospodarczym znaczeniu żeglugi śródlądowej z ówczesnym folklorem flisaków. Warto ją zatem przytoczyć:

Narew, której źródło jest w bagnach niedaleko miasteczka Słonima, uchodzi na Mazowszu koło Nowego Dworu i ma wodę czarniawego koloru, po zmieszaniu się zaś z Wisłą długo jeszcze pierwotnego koloru nie traci, co jest tym bardziej uwagi godne, że wód Narwi jadowite stwory nie znoszą. Poszczególne żmije, skoro tylko płynąc, dotrą do wód jej, dotychczas przez długą przestrzeń podczepione pod tratwy, oddalają się, wydając syk, jakoby uciekały od zgubnej dla siebie wody i wyrzekały się żeglowania pod tratwami, co nie tylko przybyszów, lecz także i mieszkańców tych stron wprawia w zdumienie¹.

Narew to jeden z czterdziestu – jak starannie wylicza dziejopis – dopływów Wisły. Wisła zaś, jak twierdzi Długosz, „z ziem polskich dostarcza Oceanowi swym prądem drewna dębowego i cisowego, potasu jesionowego, tkanin, smoły i terpentyny, wosku, surowego miodu, ołowiu, żelaza, zboża i wszystkich innych rzeczy, o których głośno w portach angielskich i flamandzkich”². Nie ulega wątpliwości, że przynajmniej część z wymienionych dóbr, zanim spławiono je Wisłą, transportowano jej dopływami. Jan Długosz świadomy jest zresztą znaczenia gospodarczego rzek. Nie dziwi więc, że wspominając „Opatów, wsławiony tar-

¹ Jan Długosz, *Roczniki, czyli kroniki sławnego królestwa Polskiego*, księga pierwsza, księga druga, tłum. przejrzał M. Plezia, Warszawa 1962, s. 108. Cytaty dają w polskim tłumaczeniu wtedy, kiedy po konfrontacji z łacińskim oryginałem nie dostrzegam większych odstępstw w tłumaczeniu łacińskich fraz.

² Ibidem, s. 135.

giem i sprowadzanymi na sprzedaż towarami”, dodaje – „byłby sławniejszy, gdyby mu przypadła znaczniejsza rzeka aniżeli Łukawa, przezeń przepływająca”³. W gorszym jeszcze położeniu znajduje się, twierdzi dziejopis, Otmuchów, który wprawdzie ma „nad miastem wznoszący się zamek, lecz pozbawiony jest rzeki”⁴. Natomiast Gdańsk, zdaniem Długosza, „nie bardzo wprawdzie wielkie miasto”, słynie z rozwiniętego handlu, „albowiem zwożone są doń różnego rodzaju towary rzeką Wisłą” wpływającą tu do Oceanu Sarmackiego⁵. Przekonanie o znaczeniu gospodarczym rzek wyraźne jest także w zwięzłej charakterystyce Pułtuska, jego zdaniem nie tylko „bogatego w ryby i zboże”, ale przede wszystkim „oblanego rzeką Narwią”⁶. Właśnie z okolic Pułtuska pochodziła część zboża spławianego przez kapitułę płocką⁷.

Zasugerowany przez Długosza związek Pułtuska z żegluga na Narwi potwierdza w sposób dość oryginalny ruski latopis opisujący wypadki, jakie zaszły w 1279 roku. Podczas panującego wówczas głodu w Polsce, na Litwie, Rusi i u Jaćwingów, posłowie tych ostatnich, twierdzi dziejopis, zwrócili się z prośbą o pomoc do księcia Włodzimierza Wasylkowicza⁸. W zamian za zboże proponowali Rusinom wosk, skóry wiewiórcze i bobrze, czarnych kun oraz – w ostateczności – srebro. Wartość zapiski nie ogranicza się tylko do tej – zanotowanej mimochodem – listy towarów, jakie oferowali mieszkający nad mazurskimi jeziorami Jaćwingowie⁹. Ruski dziejopis przedstawia też drogę ruskiej flotyli wiozącej zboże. Płynęła ona z Brześcia w dół Bugu, aby następnie udać się w górę Narwi. Pod Pułtuskim Rusini rozłożyli się obozem na noc i tam zostali wymordowani, zboże zrabowano, a łodzie potopiono.

³ Ibidem, s. 173.

⁴ Ibidem, s. 175. Nie jest to ściśle, Otmuchów leży bowiem nad Nysą Kłodzką.

⁵ Ibidem.

⁶ Ibidem.

⁷ *Nowy kodeks dyplomatyczny Mazowsza, cz. II: Dokumenty z lat 1248–1355*, nr 8, 30. D. Głowska (idem, *Udział duchowieństwa mazowieckiego w wiślanym spławie zboża w XVI wieku*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1994, R. 42, s. 323) zestawia dane dotyczące archidiaconatu pułtuskiego, prepozytury pułtuskiej i tamtejszej kanonii.

⁸ *Галицко-Волыньская летопись*, [w:] *Памятники литературы древней Руси. XIII век*, Москва 1981, s. 374 (tekst staroruski), s. 375 (tłumaczenie rosyjskie). B. Włodarski, *Udział Rusi Halicko-Włodzimierskiej w walce książąt na Mazowszu w drugiej połowie XIII wieku*, [w:] *Wieki średnie – Medium aevi. Prace ofiarowane Tadeuszowi Manteufflowi w 60. rocznicę urodzin*, Warszawa 1962, s. 174, przypis 23 – nader zwięźle streszcza ten przekaz i omawia jego polityczne konsekwencje, tj. chwilowe pogorszenie stosunków ruskiego księcia z mazowieckim księciem Konradem II; idem, *Problem jaćwieski w stosunkach polsko-ruskich*, „Zapiski Historyczne” 1958–1959, t. 24, z. 2–3, s. 7–35 – przedstawia szerzej zagadnienie gry politycznej w tym trójkącie.

⁹ Zob.: A. Kamiński, *Jaćwież. Terytorium, ludność, stosunki gospodarcze, społeczne*, Łódź 1953. Terytorium Jaćwingów znajdowało się między Wielkimi Jeziorami Mazurskimi na zachodzie, lewobrzeżnym Niemnem na wschodzie, od południa doliną Biebrzy, a od północy – dorzeczem górnej Szeszupy.

Zamiarem Rusinów było zapewne, płynąc w górę Narwi, dotrzeć do Biebrzy i tą drogą dotrzeć do Jaćwingów. Do Wielkich Jezior Mazurskich można też było dotrzeć Pisą – dopływem Narwi wypływającym z jeziora Roś, gdzie około 1344 roku Krzyżacy zbudowali zamek miejscowego prokuratora podległego komturowi Bałgi¹⁰. Ten szlak wydaje się jednak w tym wypadku mniej prawdopodobny jako planowana droga ruskiej flotylli. Inna sprawa, że właśnie Pisa łączyła Narew z drogami wodnymi państwa krzyżackiego, których znaczenie docenił wielki mistrz Winrych von Kniprode, podróżując nimi po siedzibach warownych swego państwa w 1379 roku. Szlaki te zaspokajały jednak raczej potrzeby lokalne. Inaczej natomiast ocenić wypada żeglugę na Bugu¹¹.

Ruska ekspedycja wioząca zboże dla Jaćwingów wyruszyła, zapewnia latopis, z Brześcia. Gród ten leżał na ważnym szlaku wodnym prowadzącym z Kijowa Dnieprem, następnie w górę Prypeci, skąd można już było przewłoką przetransportować łodzie do Bugu. Rzeka ta – przynajmniej już od IX wieku – stanowiła też jakby „kręgosłup” sieci osadniczej kształtującej się ziemi wołyńskiej¹².

Nie były zatem przesadą słowa Jana Długosza, iż Brześć to „jakby port i brama do ziem litewskich i ruskich”¹³. Gwoli historycznej prawdy, należałoby jednak powiedzieć, że częściej bywała to „brama”, przez którą wychodziły wyprawy książąt ruskich na Mazowsze. Pierwszą z nich, odnotowaną w źródłach, opisała pod 1041 rokiem *Powieść minionych lat* zwięzłym zdaniem: „Poszedł Jarosław na Mazowszan w łodziach”¹⁴. Skoro na czele wyprawy stał sam wielki książę kijowski Jarosław Mądry, to i liczebność towarzyszących mu wojowników była z pewnością znaczna. Nic więc dziwnego, że ekspedycja tego sojusznika Kazimierza Odnowiciela zdecydowała o pokonaniu Miecława i ostatecznym powrocie Piastów na tron Polski¹⁵. Łodziami przybyli też z Mazowsza wojowie spieszący pod Wyszogród oblegany przez Bolesława Krzywoustego¹⁶.

¹⁰ M. Jackiewicz-Garniec, M. Garniec, *Zamki państwa krzyżackiego w dawnych Prusach. Powiśle, Warmia, Mazury*, wprowadzenie M. Arszyński, J. Trupinda, Olsztyn 2006, s. 346–351 – o Piszcu.

¹¹ A. Buko, *Pomiędzy Polską a Rusią. Z nowszych badań archeologicznych nad wczesnym średniowieczem ziemi chełmskiej*, [w:] *Świat średniowiecza. Studia ofiarowane Profesorowi Henrykowi Samsonowiczowi*, red. A. Bartoszewicz, G. Myśliwski, J. Pysiak, P. Żmudzki, Warszawa 2010, s. 116 – podkreśla znaczenie „wielkiego szlaku wiślańsko-bużańskiego, stanowiącego element drogi tranzytowej na szlaku czarnomorsko-bałtyckim”, rozwijającego się „nieprzerwanie już od IX w.”, co potwierdzają m.in. skarby monet arabskich. Obszernie zob.: D. Adamczyk, *Orientalno-bałtycki system handlowy a proces kształtowania się Europy Wschodniej w IX i X wieku*, [w:] *Średniowiecze polskie i powszechne*, t. 2, red. I. Panic, J. Sperka, Katowice 2002, s. 63–88.

¹² A. Buko, op. cit., s. 108.

¹³ Jan Długosz, *Roczniki...*, księga dziewiąta, tłum. J. Mrukówna, Warszawa 1975, s. 331.

¹⁴ *Powieść minionych lat*, opr. F. Sielicki, Wrocław etc. 1968, s. 320.

¹⁵ Szczegółowo zob.: J. Bieniak, *Źródło ruskie do sprawy Miecława*, „Studia Źródłoznawcze” 1963, t. 8, s. 96–111; idem, *Państwo Miecława. Studium analityczne*, Warszawa 1963 (zwłaszcza rozdziały IV–V).

¹⁶ Gall, lib. III, c. 26 – kronikarz wspomina o tym głównie chyba z powodu pomyłki, w wyniku której doszło do bratobójczej walki z Mazowszanami „przybywającymi Wisłą łodziami”.

Możliwość przeprawy licznej armii podnosiła znaczenie nie tylko już handlowe, ale także militarne wspomnianej drogi wodnej i samego Brześcia. Słowa Długosza o Brześciu jako „porcie i bramie ziemi litewskiej i ruskiej” („quasi portus et ianua in terras Lithuaniae et Russiae”) nie były zatem z pewnością tylko pustym frazesem¹⁷. Kto panował w Brześciu, ten nie tylko kontrolował handel, ale też mógł dyktować warunki polityczne. Nie dziwi zatem, że o gród ten toczyły się ustawiczne walki Piastów z Rurykowiczami, a później także z Litwinami¹⁸. Nie dziwi też, że Piastowie mazowieccy starali się – nie zawsze skutecznie – zachować jak najlepsze stosunki ze swymi ruskimi i litewskimi sąsiadami¹⁹. Nie inaczej przecież stało się po wspomnianym wyżej epizodzie załogi ruskiej flotylli pod Pułtuskim. Książę Konrad przerażony odwetową wyprawą Rusinów szybko poprosił o pokój i, jak dodaje latopis, „żył odtąd w wielkiej zgodzie” z Włodzimierzem Wasylkowicem²⁰.

Kilka lat po wydarzeniach pod Pułtuskim wydarzył się inny incydent wymownie świadczący o korzyściach żeglugi na Bugu. I tym razem jest to historia związana z rozbojem. Piotr z Dusburga, kronikarz krzyżacki, kilka stron swego dzieła poświęcił wyczynom pewnego łotrzyka – Marcina z Golina. Łotrzyk ten, opowiada Piotr z Dusburga,

¹⁷ Joannis Długosii, *Annales seu cronicae incliti Regni Poloniae*, lib. IX, Varsoviae 1978, s. 261: „Situm enim castrum illud [Brześć] optimum habet paludinibus longe versus Poloniam protensis et limosis gurgitibus, alveo quoque fluminis Bug, qui in illo loco raro vada prewet, allisque qualificationibus plurimis natura consitum et munitum, ut quasi portus et ianua in terras Lithuaniae et Russiae possit estimari”.

¹⁸ I to od czasów Chrobrego poczynając; zob.: A.F. Grabski, *Studia nad stosunkami polsko-ruskimi w początkach XI wieku*, „Slavia Orientalis” 1957, t. 6, s. 164–211; K. Kollinger, *Polityka wschodnia Bolesława Chrobrego (992–1025)*, Wrocław 2014, s. 286–290, 375–379. Zwięzłe dzieje Mazowsza przedstawia ostatnio, uwzględniając najnowszą literaturę przedmiotu, J. Grabowski, *Dynastia Piastów mazowieckich. Studia nad dziejami politycznymi Mazowsza, intytulacją i genealogią książąt*, Kraków 2012.

¹⁹ Szeroko zob.: B. Włodarski, *Polska i Ruś 1194–1340*, Warszawa 1966. Na rolę małżeństw dynastycznych Piastów mazowieckich z zachodnioruskimi Rurykowiczami oraz książętami litewskimi precyzyjnie zwraca uwagę J. Wyrozumski, *Polska-Węgry i sprawa Rusi Halicko-Włodzimierskiej za Kazimierza Wielkiego*, [w:] *Europa Środkowa i Wschodnia w polityce Piastów*, red. K. Zielińska-Melkowska, Toruń 1997, s. 111–118; zwłaszcza uwaga: „Mimo ciężkich doświadczeń doznanych za sprawą Litwy przez tę właśnie linię Piastów, a więc śmierć Siemowita w starciu z Litwinami w czasie ich najazdu w 1261 roku i uprowadzenie przez nich Konrada, Siemowitowego syna i Bolesławowego brata, lub może właśnie dzięki tym doświadczeniom, tej linii przypadło szukać rodzinnego zbliżenia z Litwą” (s. 113). Orientację w związkach dynastycznych Piastów mazowieckich z książętami litewskimi i ruskimi ułatwia J. Grabowski, *Dynastia Piastów mazowieckich. Studia*, od strony zaś Rurykowiczów – D. Dąbrowski, *Rodowód Romanowiczów książąt halicko-wołyńskich*, Poznań – Wrocław 2002.

²⁰ Szerzej zob.: J. Powierski, *Polityczne tło małżeństwa Bolesława II Mazowieckiego z córką Trojdena litewskiego Gaudemundą Zofią*, [w:] *Europa Środkowa i Wschodnia w polityce Piastów*, red. K. Zielińska-Melkowska, Toruń 1997, s. 63–82 (o samym interesującym nas incydencie – s. 77).

z kilkoma druhami wyruszył na Litwę, i gdy trzykrotnie przeszedł przez tereny zalane wodą, dotarł do rzeki, która nazywa się Bug. Na niej zobaczył statek wypełniony towarami, który płynął z prądem. Kryjąc się, podążył za nim, a kiedy po posiłku marynarze udali się na spoczynek i posnęli, napadł na nich ze swoimi towarzyszami i wszystkich wymordował. Z „wielką radością weszli na statek i popłynęli do miasta Torunia. Tam sprzedali statek i towary, a tytułem zapłaty każdy otrzymał po dwadzieścia grzywien²¹.

Kronikarz nie podał niestety, jakie to towary wiozły ofiary rozboju. Nie pisze też niczego o szczegółach rejsu Marcina z Golina, który wszak musiał wyminąć kilka przynajmniej komór celnych na Bugu i na Wiśle, zanim szczęśliwie dotarł do krzyżackiego Torunia. A żegluga na Bugu i Narwi nie zawsze – przypomnijmy los Rusinów pod Pułtuskim – była bezpieczna. Tak samo na Wiśle. Jeszcze w 1329 roku – pisze Piotr z Dusburga – wielki mistrz

zebrał wielkie wojsko i wysłał je do Polski, obległ zamek króla polskiego Wyszogród, w którym mieszkali mężowie splamieni zbrodniami, znani ze skłonności do wyrządzania zła. Napadali oni na ludzi płynących statkami po Wiśle, zabierali im rzeczy, a ich samych porywali w niewolę albo zabijali. Nikt nie mógł ich ominąć bez poniesienia uszczerbku. Proceder ten uprawiali wytrwale przez wiele lat z wielką szkodą dla braci i ich poddanych²².

Ryzyko bywało jednak opłacalne. Marcin z Golina i jego towarzysze ze sprzedaży łupów otrzymali po dwadzieścia grzywien gotówki. To suma wystarczająca wówczas na przyzwoite utrzymanie jednej osoby przez jedenaście lat²³. Opowieść Piotra z Dusburga nie jest może absolutnie wierną relacją, ale z całą natomiast pewnością oddaje ówczesne przekonanie o znacznej dochodowości handlu prowadzonego na tym właśnie szlaku łączącym Ruś z ziemiami nad Bałtykiem. Wynik to świadomych działań – odepchniętych od handlu czarnomorskiego – władców halicko-włodzimierskich, widocznych zwłaszcza „za Jerzego I, Andrzeja i Lwa II oraz Bolesława Jerzego II”²⁴.

Bug, Narew i Wisła służyły jako dogodna droga wodna wyprawom wojennym zarówno Jarosława Mądrego na Mazowszan w 1041 roku, jak i samym Mazowszansom łodziami spieszącym na pomoc oblegającemu Wyszogród Krzywoustemu. Pływano też, zapewne częściej, w celach handlowych, padając niekiedy ofiarą rzecznych piratów. Chęć zapewnienia bezpieczeństwa na tych szlakach –

²¹ Piotr z Dusburga, *Kronika ziemi pruskiej*, tłum. S. Wyszomirski, wstęp i komentarze J. Wenta, Toruń 2004, s. 168. Łaciński oryginał: Petrus de Dusburg, *Chronica Terre Prussiae*, ed. J. Wenta, S. Wyszomirski, Kraków 2007 (Monumenta Poloniae Historica, nova series, t. 13), c. 229, s. 194. Zob. też: M. Cetwiński, *Latrunculus Christianus – człowiek pogranicza w kronice Piotra z Dusburga*, [w:] *Rycerze, wędrowcy, kacerze. Studia z historii średniowiecznej i wczesno nowożytnej Europy Środkowej*, red. B. Wojciechowska, W. Kowalski, Kielce 2013, s. 57–63.

²² Piotr z Dusburga, op. cit., s. 238.

²³ Z. Żabiński, *Systemy pieniężne na ziemiach polskich*, Wrocław 1981, s. 72 – podaje, że grzywna krzyżacka w tym czasie to 8643 fenigi, za feniga można było nabyć 0,275 trofy, czyli kwoty całodziennego utrzymania.

²⁴ J. Sieradzki (idem, *Polska wieku XIV. Studium z czasów Kazimierza Wielkiego*, Warszawa 1959, s. 118) dodaje do tego kontakty polityczne tego księstwa z państwem zakonnym.

zwłaszcza dochodowej żegludze na Bugu – nie pozostawała bez wpływu na stosunki polityczne Mazowsza, Rusi i Litwy, te zaś prowadziły do związków dynastycznych. Nie były te ostatnie bez znaczenia dla dalszych dziejów wspomnianych krajów, jak wskazuje przykład dziedziczenia Piastów mazowieckich po książętach halicko-włodzimierskich, a wreszcie przez Kazimierza Wielkiego²⁵.

Podane wyżej przykłady, sędzę, że charakterystyczne, wymownie świadczą o znaczeniu dróg wodnych Narwi i Bugu oraz ich pomniejszych dopływów. Transport lądowy, zwłaszcza towarów takich jak zboże, sól czy płody leśne, na odległość większą niż sto kilometrów, powodował, iż koszt transportu przewyższał wartość samego towaru²⁶. Wykorzystywanie niewielkich nawet strumieni jako dróg transportowych handel taki czyniło jednak nie tylko możliwym, ale także opłacalnym²⁷. Spławność rzek można było utrzymać znacznie łatwiej i mniejszym kosztem niż przejezdność dróg lądowych²⁸. Utrzymanie zaś twardej nawierzchni tych ostatnich stanowiło problem niemal nie do rozwiązania. Trafnie dostrzegł to Gerard Labuda, pisząc, że w tamtych czasach „transport wodny miał się tak do lądowego, jak dzisiaj jazda po autostradzie do jazdy po wyboistej drodze”²⁹. Zrozumiałe więc, że w bagnistych i podmokłych terenach Prus i Mazowsza chętniej wykorzystywano zamrożone, skute lodem rzeki. Szczególnie podczas kampanii wojennych, kiedy zachodziła potrzeba przemieszczania znacznych oddziałów pieszych i konnych obciążonych dodatkowo taborami³⁰. Zimą wyprawiał się na Prusów Bolesław Krzywousty, później także zimą – o czym wielokrotnie donoszą kroniki – również Krzyżacy napadali na Litwę³¹.

²⁵ J. Bieniak, *Wygaśnięcie książąt halicko-włodzimierskich*, [w:] *Aetas media, aetas moderna. Studia ofiarowane profesorowi Henrykowi Samsonowiczowi w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, Warszawa 2000, s. 387–392. Główny rywal Kazimierza Wielkiego do panowania nad Brześciem, Lubart, też mógł odwołać się do praw dziedzicznych. O genealogii Lubarta zob.: J. Tęgowski, *Pierwsze pokolenia Giedyminowiczów*, Poznań – Wrocław 1999, s. 233–240.

²⁶ G. Labuda, *Rzeki w dziejach narodów (ze szczególnym uwzględnieniem narodu polskiego)*, [w:] idem, *Rozważania nad teorią i historią kultury i cywilizacji. Wybór studiów i rozpraw*, Poznań 2008, s. 311. W 1329 r. rozsządono spór Krakowa z Sączem. Kupcy obu tych miast w kontaktach z Toruniem mieli zrezygnować z przewozu swoich towarów łodziami zarówno Wisłą, jak i Dunajcem. Wyjątkiem był transport łodziami soli (*Kodeks dyplomatyczny miasta Krakowa*, cz. 1, wyd. F. Piekosiński, Kraków 1879, nr 16, s. 17–18).

²⁷ Por. T. Dunin-Wąsowicz, *Zmiany w topografii osadnictwa wielkich dolin na niżu środkowoeuropejskim w XIII wieku*, Wrocław 1974, s. 144.

²⁸ Trudność sprawiał natomiast konflikt interesów między właścicielami młynów a spławiającymi zboże i inne towary; zob.: E. Nowak-Jamróz, *Z problematyki nieskuteczności prawa – szlachecki konflikt o jazy*, „Studia z Dziejów Państwa i Prawa Polskiego” 2003, t. 8, s. 114–123 – problem ten pojawił się jednak dopiero w XII w. Statut z 1447 i konstytucja z 1496 r. gwarantowały wolny spław Bugiem (ibidem, s. 122).

²⁹ G. Labuda, op. cit., s. 318.

³⁰ Wiele przykładów można bez trudu znaleźć w kronikach Anonima tzw. Galla i Piotra z Dusburga.

³¹ E. Christiansen, (idem, *Krucjaty północne*, tłum. J. Szczepański, Poznań 2009, s. 224) uogólnia wiadomości źródłowe: „Poważniejsze działania wojenne w sprzyjających warunkach były możliwe praktycznie tylko przez dwa miesiące. Musiała to być «porządna» zima – nie tak mroźna,

Tym ostatnim towarzyszyli często rycerze angielscy. Nie powinny zatem zaskakiwać słowa Williama Szekspira, który już w scenie pierwszej pierwszego aktu *Hamleta* wśród wielkich czynów ojca tytułowego bohatera wspomina, że ów duński monarcha „w zaciętym boju wśród lodów rozbił zastępy Polaków pędzących sałmi”³².

Gospodarcze oraz polityczne i militarne znaczenie żeglugi na Bugu i Narwi można zamknąć słowami Gerarda Labudy, odnoszącymi się wprawdzie ogólnie do problemu żeglugi śródlądowej: „Kulturotwórcza rola rzeki jest tu widoczna”³³. Bez komunikacyjnych właściwości tych rzek dzieje polityczne, gospodarcze i kulturalne Mazowsza przebiegałyby niewątpliwie inaczej, ze szkodą dla jego cywilizacyjnego rozwoju³⁴. Rozumiał to doskonale Jan Długosz, podkreślając

żeby człowiek nie mógł sobie ulżyć pod gołym niebem, ani nie tak śnieżna, żeby nie dało się jeździć konno, ale dostatecznie surowa, by przykryć moczary, utwardzić ziemię i skuć lodem rzeki [...] Wyprawom sprzyjały też gorące lato i osuszające ziemię wiatry, dzięki którym można było optymalnie łączyć transport lądowy z wodnym”. Jan Długosz (idem, *Roczniki, czyli Kroniki sławnego Królestwa Polskiego*, księga pierwsza, księga druga, Warszawa 1962, s. 167) zwięźle przedstawia swoje poglądy na zależność charakteru mieszkańców Polski od warunków klimatycznych: „Powietrze tu dokuczliwe, surowe prądy powietrzne, mroźne niebo, bezlitosne wichry, długotrwałe śniegi, stale zamarzające wierzchołki gór: wszystko to kształtuje naturę i umysły Polaków”.

³² W. Szekspir, *Hamlet, królewicz duński*, tłum. R. Brandstaetter, Warszawa 1953, s. 16. Wypowiedź włożoną przez dramaturga w usta Horacego redakcja opatrzyła przypisem, iż zawarte w oryginale słowo „sledded” można zrozumieć zarówno jako walczących na saniach, jak i na nartach. E. Christiansen (op. cit. s. 30) szacuje, że w latach 1329–1408 kilkuset Anglików uczestniczyło w krzyżackich rejsach na Litwę, najsłynniejszym z nich był w 1390 r. Henryk Bolingbroke, od 1399 r. znany jako Henryk IV, król Anglii (też Szekspirowski bohater). G. Chaucer (*Opowieść Rycerza*, tłum. P. Mroczkowski, Kraków 1988, s. 5) przedstawia swego bohatera następująco: „Wielekroć go pierwszego sadzano / Przed innymi nacjami hen w Prusiech; / Wypraw z krzyżem na Litwie, na Rusi / Nikt tak częstych nie odbył równy jemu”. Udziałowi rycerzy angielskich zawdzięczać zapewne należy znajomość na wyspach pewnej afery, która rozegrała się na dworze mazowieckim około 1368 r.; zob.: A. Swieżawski, *Tragedia rawska i jej echa w Anglii*, [w:] idem, *Mazowsze i Ruś Czerwona w średniowieczu*, Częstochowa 1997, s. 185–188.

³³ G. Labuda, op. cit., s. 311. Warto przypomnieć też wydane w Warszawie w 1903 r. inspirujące eseje Zygmunta Glogera: *Dolinami rzek. Opisy podróży wzdłuż Niemna, Wisły, Bugu i Biebrzy*.

³⁴ Por. uwagi na ten temat J. Sieradzkiego (op. cit., s. 121): „Zamiast obiektu sił rozmieszczonych w sąsiedztwie bądź sięgających na Ruś południowo-zachodnią w tym czasie, powinna ona zostać ukazana jako podmiot polityki, której próby były czynione. Z takiejże pozycji obiektu jedynie należy w drodze niezbędnej rewizji wydobyć również Mazowsze, którego aktywność polityczna, poza rolą wyrojowiska ludzi na wszystkie strony, ku Prusom, Podlasiu, na Lubelszczyznę, Ruś Halicko-Włodzimierską i wschodnie części Małopolski, za Kazimierza, Ludwika i Jagiełły jeszcze, zwłaszcza w ambitnych planach ks. Ziemowita, nazbyt jest wyraźna, by nie skupić na sobie baczniejszej uwagi”. Siemowit IV, bo o nim tu mowa, pretendował do polskiej korony, a ceną za zrzeczenie się pretensji do niej było nadanie mu przez Jagiełłę ziemi belskiej – zob.: A. Swieżawski, *Nadanie ziemi belskiej Siemowitowi IV*, [w:] idem, *Mazowsze i Ruś Czerwona...*, s. 137–154.

rolę Brześcia jako „portu i bramy ziem litewskich i ruskich”. Nie pojmował by jej, gdyby wcześniej nie zdał sobie sprawy z wpływu wywieranego na dzieje przez czynniki geograficzne, kształtowane wówczas przede wszystkim przez sieć rzek tworzących dogodnie szlaki komunikacyjne zarówno dla celów militarnych, jak i gospodarczych³⁵. Poprzedzająca *Roczniki* Jana Długosza *Chorografia* – zwłaszcza jej partie poświęcone hydrografii – stanowią jeden z kluczy do pojmowania jego historiozofii. Swego rodzaju zapowiedź tak popularnej później geopolityki³⁶.

Bibliografia

- Adamczyk D., *Orientalno-bałtycki system handlowy a proces kształtowania się Europy Wschodniej w IX i X wieku*, [w:] *Średniowiecze polskie i powszechne*, t. 2, red. I. Panic, J. Sperka, Katowice 2002, s. 63–88.
- Anonim tzw. Gall, *Kronika polska*, tłum. R. Grodecki, tłum. przejrzał M. Plezia, Wrocław etc. 1965.
- Bieniak J., *Państwo Mieclawa. Studium analityczne*, Warszawa 1963.
- Bieniak J., *Wygaśnięcie ksiąząt halicko-włodzimierskich*, [w:] *Aetas media, aetas moderna. Studia ofiarowane profesorowi Henrykowi Samsonowiczowi w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, Warszawa 2000, s. 387–392.
- Bieniak J., *Źródło ruskie do sprawy Mieclawa*, „*Studia Źródłoznawcze*” 1963, t. 8, s. 96–111.
- Buko A., *Pomiędzy Polską a Rusią. Z nowych badań archeologicznych nad wczesnym średniowieczem ziemi chełmskiej*, [w:] *Świat średniowiecza. Studia ofiarowane Profesorowi Henrykowi Samsonowiczowi*, red. A. Bartoszewicz, G. Myśliwski, J. Pysiak, P. Żmudzki, Warszawa 2010, s. 107–128.

³⁵ Warto przypomnieć tu uwagi Benona Janowskiego (idem, *O odległościach jako czynnika rozwoju kultury. Studium społeczno-przyrodnicze*, Lwów 1908, s. 43), gdzie mowa, iż kierunek dróg zależy „od kierunku, w którym różnica cen jest największa, a opór odległości najmniejszy”. I dalej: „Moglibyśmy sobie nawet wyobrazić odrębną plastykę terenu handlowego dla różnych wytworów analogiczną do plastyki powierzchni ziemi. Najważniejszymi byłyby miejsca, wytwarzające najwięcej największej jakości towarów, najniższymi miejscowościami o najsilniej rozwiniętym popycie za tym towarem, dzieliłyby je na przestrzenie o stokach rozmaicie nachylonych, których składową poziomą stanowiłaby odległość zredukowana, t. wykreślona w stosunku do kosztów transportu danego towaru, pionową zaś różnica cen, czyli wysokości. Kierunek dróg byłby wtedy wyznaczony apriorycznie kierunkiem najstromejszego spadku, jak się to dzieje przy wodach płynących. Przyrosty energii są tu najznacznějšíe, siła największą, i gdybyśmy mogli użyć do przedstawienia rzeczy linii sił, oddających tak znakomite usługi teorii elektryczności i magnetyzmu, drogi lądowe i wodne byłyby pękami tych linii, ramionami siły. Ponieważ zaś przyrosty energii użytecznej są tu największe, więc i każda miejscowość przy drodze lub w pobliżu niej położona ma większą zdolność rozwoju niż jakakolwiek inna”.

³⁶ Trudno zatem zgodzić się z Wacławą Szelińską (eadem, *Jan Długosz i opis Małopolski w jego „Chorographia Regni Poloniae”*, [w:] *Długossiana. Studia historyczne w pięćsetlecie śmierci Jana Długosza*, Warszawa 1980, s. 224), jakoby ta praca „o charakterze geograficznym” „nie leżała w profilu jego głównych zainteresowań, dzieło wyłamujące się treściowo z wyraźnie ukierunkowanego ku historii i hagiografii charakteru jego twórczości”.

- Cetwiński M., *Latrunculus Christianus – człowiek pogranicza w kronice Piotra z Dusburga*, [w:] *Rycerze, wędrowcy, kacerze. Studia z historii średniowiecznej i wczesno nowożytnego Europy Środkowej*, red. B. Wojciechowska, W. Kowalski, Kielce 2013, s. 57–63.
- Chaucer G., *Opowieść Rycerza*, tłum. P. Mroczkowski, Kraków 1986.
- Christensen E., *Krucjaty północne*, tłum. J. Szczepański, Poznań 2009.
- Dąbrowski D., *Rodowód Romanowiczów książąt halicko-wołyńskich*, Poznań – Wrocław 2002.
- Dunin-Wąsowicz T., *Zmiany w topografii osadnictwa wielkich dolin na niżu środkowoeuropejskim w XIII wieku*, Wrocław 1974.
- Galli Anonymi, *Cronica et gesta ducum sive principum polonorum*, ed. K. Maleczyński, Kraków 1952 (Monumenta Poloniae Historica, nova series, t. 2).
- Gloger Z., *Dolinami rzek. Opisy podróży wzdłuż Niemna, Wisły, Bugu i Biebrzy*, Warszawa 1903.
- Główna D., *Udział duchowieństwa mazowieckiego w wiślanym splawie zboża w XVI w.*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1994, R. 42, s. 317–324.
- Grabowski J., *Dynastia Piastów mazowieckich. Studia nad dziejami politycznymi Mazowsza, intytucją i genealogią książąt*, Kraków 2012.
- Grabski A.F., *Studia nad stosunkami polsko-ruskimi w początkach XI wieku*, „Slavia Orientalia” 1957, t. 6, s. 164–211.
- Jackiewicz-Garniec M., Garniec M., *Zamki państwa krzyżackiego w dawnych Prusach. Powiśle, Warmia, Mazury*, wprowadzenie M. Arszyński, J. Trupinda, Olsztyn 2006.
- Długosz J., *Roczniki, czyli Kroniki sławnego Królestwa Polskiego*, księga pierwsza, księga druga, tłum. przejrzał M. Plezia, Warszawa 1962.
- Janowski B., *O odległościach jako czynnika rozwoju kultury. Studium społeczno-przyrodnicze*, Lwów 1908.
- Joannis Dlugossi *Annales seu cronicae incliti Regni Poloniae*, lib. IX, Varsoviae 1978.
- Kamiński A., *Jaćwież. Terytorium, ludność, stosunki gospodarcze, społeczne*, Łódź 1953.
- Kodeks dyplomatyczny miasta Krakowa, cz. 1, ed. F. Piekosiński, Kraków 1879.
- Kollinger K., *Polityka wschodnia Bolesława Chrobrego (992–1025)*, Wrocław 2014.
- Labuda G., *Rzeki w dziejach narodów (ze szczególnym uwzględnieniem narodu polskiego)*, [w:] idem, *Rozważania nad teorią i historią kultury i cywilizacji. Wybór studiów i rozpraw*, Poznań 2008, s. 299–320.
- Nowak-Jamróż E., *Z problematyki nieskuteczności prawa – szlachecki konflikt o jazy*, „Studia z Dziejów Państwa i Prawa Polskiego” 2003, t. 8, s. 114–123.
- Nowy kodeks dyplomatyczny Mazowsza, cz. 2: *Dokumenty z lat 1248–1355*, ed. I. Sułkowska-Kuraś, S. Kuraś, przy współudziale K. Pacuskiego, H. Wajsa, Wrocław 1989.
- Petrus de Dusburg, *Chronica terre Prusiae*, ed. J. Wenta, S. Wyszomirski, Kraków 2007 (Monumenta Poloniae Historica, nova series, t. 13).
- Piotr z Dusburga, *Kronika ziemi pruskiej*, tłum. S. Wyszomirski, wstęp i komentarz J. Wenta, Toruń 2005.
- Powierski J., *Polityczne tło małżeństwa Bolesława II Mazowieckiego z córką Trojdena litewskiego Gaudemundą Zofią*, [w:] *Europa środkowa i wschodnia w polityce Piastów*, red. K. Zielińska-Melkowska, Toruń 1997, s. 63–82.
- Powieść minionych lat*, tłum. i opr. F. Sielicki, Wrocław 1968.
- Sieradzki J., *Polska wieku XIV. Studium z czasów Kazimierza Wielkiego*, Warszawa 1959.
- Swieżawski A., *Mazowsze i Ruś Czerwona w średniowieczu. Wybór prac*, Częstochowa 1997.
- Szekspir W., *Hamlet królewicz duński*, tłum. R. Brandstaetter, Warszawa 1955.
- Szelińska W., *Jan Długosz i opis Małopolski w jego „Chorographia Regni Poloniae”*, [w:] *Długossiana. Studia historyczne w pięćsetlecie śmierci Jana Długosza*, Warszawa 1980, s. 224–255.
- Tęgowski J., *Pierwsze pokolenie Giedyminowiczów*, Poznań – Wrocław 1999.
- Włodarski B., *Problem jaćwieski w stosunkach polsko-ruskich*, „Zapiski Historyczne” 1958–1959, t. 24, s. 7–35.

Włodarski B., *Polska i Ruś 1194–1340*, Warszawa 1966.

Włodarski B., *Udział Rusi Halicko-Włodzimierskiej w walce książąt na Mazowszu w drugiej połowie XIII wieku*, [w:] *Wieki średnie – Medium aevi. Prace ofiarowane Tadeuszowi Manteufflowi w 60. rocznicę urodzin*, Warszawa 1962, s. 171–183.

Wyrozumski J., *Polska–Węgry i sprawa Rusi Halickiej za Kazimierza Wielkiego*, [w:] *Europa środkowa i wschodnia w polityce Piastów*, red. K. Zielińska-Melkowska, Toruń 1997, s. 111–119.

Żabiński Z., *Systemy pieniężne na ziemiach polskich*, Wrocław 1981.

Галицко-Волынская летопись, [w:] *Памятники литературы древней Руси XIII век*, Москва 1981.

Summary

„Portes and the gate of earths Lithuanian and Ruthenian”: several episodes from history of the mediaeval shipping on Bug and Narew

Used by Jan Długosza the qualification of Brest-Litovsk as „quasi-portus et ianua terras Lithuaniae et Russiae („if the port and the gate to earths Lithuanian and Ruthenian”)” the state the customs characterization of the historic meaning of this city and the shipping on Bugu and Narwi as not as usual the major factor elucidative mutual economic and political connections of Mazovia with Russia, Lithuania and the monastic state. Quoted characterization of Brest proves also that the knowledge about sensitively described in „Chorografii of the hydrographic” network junctive earths surrendered to the rule of Jagiellonian dynasty is in his notion the base to the understanding of historical processes leading to the connection of all these lands into one political organism.

Keywords: Jan Długosza, the inland navigation, Bug, Narew, Mazovia, Russia, Lithuania, Brest-Litovsk.

Słowa kluczowe: Jan Długosza, żegluga śródlądowa, Bug, Narew, Mazowsze, Ruś, Litwa, Brześć nad Bugiem.