

Franciszek  
Leśniak

Uniwersytet Pedagogiczny  
im. Komisji Edukacji  
Narodowej w Krakowie

## Transgraniczna komunikacja miast podgórskich po obu stronach Karpat (do końca XVIII wieku)

### Cezhraničné kontakty miest z podhorských oblastí po oboch stranách Karpát (do konca 18. storočia)

Transgraniczny, czyli przekraczający granice, istniejący ponad granicami państw, kultur, ale i pasm górskich, czyli nad przeszkodami terenowymi zmuszającymi ludzi w swych wędrówkach do poszukiwania obniżień w postaci przełęczy i innych przejść.

Użyte w tytule określenie – miasta podgórskie – najszerzej definiują geografowie, zaliczając do nich 79 miast od Cieszyna po Ustrzyki Dolne, na południe od Bielska-Białej, Wadowic, Myślenic, Tuchowa, Tyczyna i Dynowa<sup>1</sup>. Po uznaniu za podgórskie miast, których rynki lokalne są zależne lub funkcjonują na obszarze Karpat (Beskid Śląski, Żywiecki, Makowski, Gorce, Beskid Sądecki, Niski, Bieszczady), ich liczba zmniejsza się do około 40. Przestrzeń gospodarcza tych miast łączyła się poprzez przełęcze z rynkami lokalnymi północnowęgierskich miast podkarpackich<sup>2</sup>.

Określenie miasta podgórskie funkcjonowało w języku urzędowym i potocznym staropolskim, o czym świadczą lustracje dóbr, rejestry celne, przywileje czy chociażby encyklopedie typu *Ciekawa historia naturalna Królestwa Polskiego* (1721) Gabriela Rzączyńskiego (1664–1737) (Biecz in regione submontana)<sup>3</sup>. Miastami podgóorskimi (civitatium submontanorum) nazwano w dokumencie z 1589 roku cztery największe wówczas miasta

---

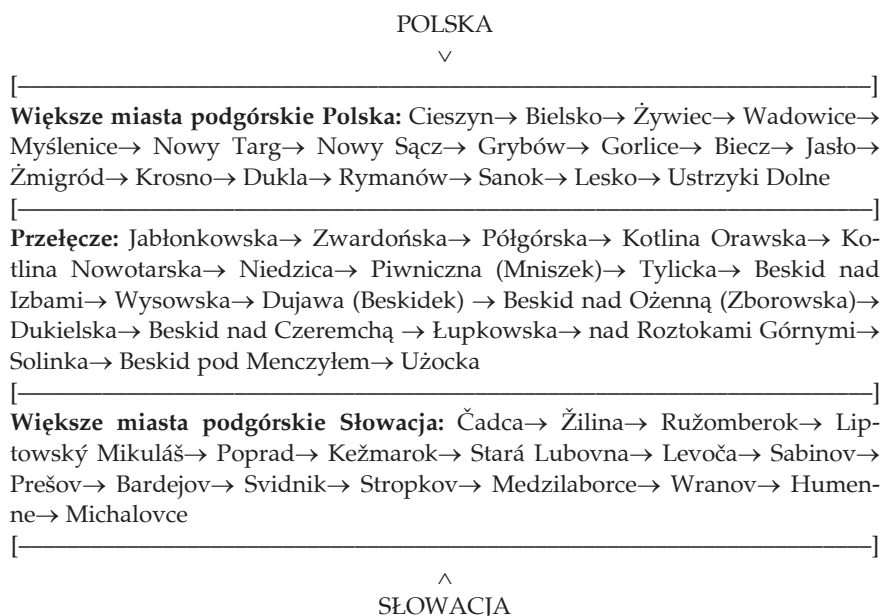
<sup>1</sup> Najwięcej ich lokowano w XIV stuleciu, najmniej i to w większości nieudanych lokacji pochodzi ze stuleci nowożytnych (19 w tym 12 nieudanych). Z. Górka, *Osadnictwo*, [w:] *Karpaty polskie. Przyroda, człowiek i jego działalność*, pod red. J. Warszawskiej, Kraków 1995, s. 220–222.

<sup>2</sup> Obszar zajmowany przez Słowację przez stulecia nazywano północnowęgierskim, dlatego tej nazwy używamy w odniesieniu do miejsc i zdarzeń w odległej historii.

<sup>3</sup> *Historia naturalis curiosa Regni Poloniae, Magni Ducatus Lithuaniae XX divisa*, Sandomierz 1721, s. 42.

podkarpackie: Krosno, Jasło, Biecz i Nowy Sącz<sup>4</sup>. Funkcjonowało też pojęcie „ćło podgórskie” (*theloneum submontanorum*)<sup>5</sup>, wybierane „na podgórzu”<sup>6</sup>. Wyliczano podgórskie komory celne, powiaty, starostwa i obszary<sup>7</sup>. Fizjograficznie za podgórskie uznajemy tereny usytuowane poniżej gór i schodzące w doliny.

**Schemat 1.** Przestrzeń komunikacyjna miast pogórskich polskich i słowackich<sup>8</sup>



Pojęcie granicy w ujęciu dynamicznym określa kształtowanie się tworu cywilizacyjnego jako wyraźnego elementu porządkowania przestrzeni

<sup>4</sup> Zostały tak nazwane w przywileju otrzymanym przez Jasło w 1589, potwierdzonym w latach 1619 i 1654. *Lustracja województwa krakowskiego 1659–1664*, cz. II, wyd. A. Falniowska-Gradowska, F. Leśniak, Warszawa 2005, s. 629. Te i inne miasta podgórskie wymieniono też w dokumencie z 1656 roku. Archiwum Narodowe w Krakowie (dalej: ANK), Castr. Biec., 187, s. 656–662.

<sup>5</sup> W Krośnie pojawiali się tacy urzędnicy jak w 1579 roku Wojciech Górecki, superintendent cęł podgórskich (superintendentor exactorum theloneum submontanorum). F. Leśniak, *Rzemieślnicy i kupcy w Krośnie (XVI – pierwsza połowa XVII wieku)*, Kraków 1999, s. 226.

<sup>6</sup> *Lustracja województwa krakowskiego 1659–1664*, cz. I, s. 298.

<sup>7</sup> ANK, Castr. Crac. Rel., 64, s. 1380 (1640); Castr. Biec., 31, s. 181 (1596); 38, s. 1538 (1608); 187, s. 487 (1657); 210, s. 269–272 (1689); Castr. Sandec., 125, s. 694 (1656).

<sup>8</sup> Schemat przedstawia przestrzeń komunikacyjną zamkniętą miastami podgóorskimi z jednej strony polskimi, z drugiej słowackimi, z granicą poprzecinaną przełęczami i przejściami.

między sąsiadami, w której dominanty stanowią takie obiekty topograficzne, jak grzbiety górskie, stoki, obniżenia, rzeki, potoki, jeziora itd. David Abulafia wyróżnił siedem typów granicy: 1 – ułatwiająca porządkowanie czasu przeszłego, historiograficzna, 2 – wyznaczająca odmienności gospodarcze, centra i peryferia gospodarcze, 3 – granica polityczna, na ogół międzypaństwowa, 4 – granica wewnątrz większych organizmów politycznych i społecznych, 5 – kulturowa, w tym językowa, wyznaczająca kręgi kulturowe społeczeństw, 6 – określająca podziały mentalne, obyczajowe, 7 – oddzielająca odmienne religie<sup>9</sup>.

Granica w Karpatach Zachodnich ma wymiar linearny pokrywający się z grubsza z granicą państwową, poprowadzoną grzbieciami góorskimi, a pogranicze to osadnictwo i pustki występujące w znacznym nasileniu po obu jej stronach. Jerzy Rajman stwierdza lapidarnie: „Granica to linia, pogranicze to bliżej nieokreślony teren w pobliżu owej linii”<sup>10</sup>. Termin pogranicze, stosunkowo pojemny, był używany w rozumieniu przygraniczne miasta i zamki, ale też pograniczne komory celne, pogranicze węgierskie itd.<sup>11</sup> O miastach jako w miarę stabilnych elementach pogranicza mówiono często miasta pograniczne. Z blasków i cieni zamieszkiwania tych miast wpływały określone implikacje, z których zdawali sobie sprawę ich mieszkańcy, jak kupiec krośnieński Jan Łopacki, podkreślający „bytność wielu ludzi różnej nacyjej, jako to w składnem i pogranicznym mieście”<sup>12</sup>. Sprawy pograniczne zaprzętały wielokrotnie uwagę m.in. urzędu grodzkiego w Bieczu i Sanoku<sup>13</sup>. Na zakorzenione w świadomości społecznej pojęcie skraju jakiegoś obszaru, pogranicza, wskazuje nazwa majątku muszyńskiego, „kres”, w rozumieniu kres muszyński, zamek, sąd kresowy itd.<sup>14</sup> Granica państwowa nie była w Karpatach pasem ziemi

<sup>9</sup> Cyt. za: H. Samsonowicz, *O różnym znaczeniu i różnej roli „Pogranicza”, [w:] Między Zachodem a Wschodem. Etniczne, kulturowe i religijne pogranicza Rzeczypospolitej w XVI–XVIII wieku*, pod red. K. Mikulskiego, A. Zielińskiej-Nowickiej, Toruń 2006, s. 9–10.

<sup>10</sup> J. Rajman, *„In confinio terrae”. Definicje i metodologiczne aspekty badań nad średniowiecznym pograniczem*, „Kwartalnik Historyczny” 2002, 1, s. 79

<sup>11</sup> ANK, Castr. Crac. Rel., 13, s. 3 (1586); 17, s. 394 (1591); Castr. Biec., 41, s. 313 (1613); 187, s. 287 (1656); 248, s. 548 (1738).

<sup>12</sup> S. Cynarski, *Krosno w XVII i XVIII wieku*, [w:] *Krosno. Studia z dziejów miasta i regionu*, t. I, pod red. J. Garbacika, Kraków 1972, s. 206.

<sup>13</sup> ANK, Castr. Biec., 217, s. 694 (1697); 228, s. 685 (1710). Zob. *Regestr złoczyńców grodu sanockiego 1554–1638*, wyd. O. Balzer, Lwów 1891.

<sup>14</sup> F. Kiryk, *Miasta kresu muszyńskiego w okresie przedrozbiorowym*, „Przemyskie Zapiski Historyczne” R. 4–5, 1987, s. 24. Czy do oznaczenia pogranicza karpackiego można użyć słowa „kresy”? W pewnym sensie tak. Potoczne jego rozumienie znaczyło „ziemie znajdujące się na skraju państwa polskiego”. Niektóre słowniki odnosiły je też do dawnych pogranicznych ziem polskich (*Słownik języka polskiego*, t. 1, pod red. M. Szymczaka, Warszawa 1978, s. 1044) bądź pozostawały przy de-

niczyjej, a pojęciem konkretnym i przestrzegany w praktyce sąsiedzkiej<sup>15</sup>. Stanowiła przeszkodę, którą dostrzegano, strzeżono i którą oznaczano, o czym świadczy chociażby lustracja dróg z 1570 roku, w której wspomniano m.in. o kontrowersjach związanych z wytyczeniem granicy od Muszyny do Lubowli<sup>16</sup>. O *limes* wzniesień karpackich opierała się wyznaczona przez granice lokalnych rynków miast podgórskich przestrzeń gospodarcza. Granica kulturowo-religijna jest najtrudniejsza do nakreślenia. Osadnicy różnych narodowości i religii przemieszczali się na ogół bez poczucia przynależności do konkretnego państwa, a ich wspólnota wynikała przede wszystkim z więzi rodowych, plemiennych i wyznaniowych.

Terminowi „granica” ogromnie bliskie jest słowo „sąsiedztwo”, lepiej oddające charakter kontaktów. Wspólnotę sąsiedzką łączą drogi w myśl starego porzekadła: „Niech między nami ścieżka nigdy nie zarośnie”. Historycy przekonują o stałości szlaków i dróg w długim czasie<sup>17</sup> w ro-

---

finicji, iż jest to po prostu „pogranicze”, kresy w rozumieniu „pojechać na kresy południowe Polski”, „pochodzić z kresów zachodnich”, ale też „Kresy Wschodnie”. *Wielki słownik poprawnej polszczyzny PWN*, pod red. A. Markowskiego, Warszawa 2004, s. 441. Szerszą analizę pojęcia kresów w rozwoju historycznym podał Z. Fras, *Kresy i pogranicza*, [w:] *Kresy i pogranicza. Historia, kultura, obyczaje*, pod red. Z. Frasa, A. Staniszewskiego, Olsztyn 1995, s. 7–11.

<sup>15</sup> *Chronografia albo Dziejopis żywiecki*, wyd. S. Grodziski, I. Dwornicka, Żywiec 1987, s. 208. T. M. Trajdos, *Obecność polska w średniowiecznym Saryszu*, [w:] *Początki sąsiedztwa. Pogranicze etniczne polsko-rusko-słowackie w średniowieczu. Materiały z konferencji – Rzeszów 9–11 V 1995*, pod red. M. Parczewskiego, Rzeszów 1996, s. 251, 265, omawiając kształtowanie się granicy państwa węgierskiego na odcinku szaryskim, przytacza pogląd dominujący w nauce słowackiej, że dzisiejszą linię przebiegającą grzbietem Beskidów osiągnęła już za panowania Andrzeja II (1205–1235). O. Halaga, *Porta Poloniae. W kwestii szlaków karpackich we wczesnym średniowieczu*, „Acta Archeologica Carpathica” T. 7, 1965, s. 25–26, na podstawie drobiazgowych analiz stwierdził, że przed XIII stuleciem nie mamy prawa mówić o jakiegokolwiek „Porta Poloniae” w środkowym biegu Karpat, a jedynie o lokalnych ścieżkach i drogach, „niestanowiących głównych połączeń Węgier, Polski i Rusi”. Kilka interesujących, zbieżnych z tym poglądem, uwag na temat granicy i pogranicza polsko-węgierskiego we wczesnym średniowieczu sformułował G. Lukáč, *Zamki graniczne w północno-wschodniej Słowacji i ich znaczenie na polsko-węgierskim obszarze pogranicznym w średniowieczu*, „Archaeologia Historica Polona” T. 3, 1996, s. 248, a na zagadnienie osadnictwa polskiego i kontaktów z Bardiowem B. Varsik, *Osídlenie košickej kotliny*, t. III, Bratislava 1977, s. 358, 362–363.

<sup>16</sup> „Potem z miasteczka [Piwnicznej] wyjechawszy, drogęchmy też wymierzyli, ale iż tam jest różność około granice, tak strony Liubownie na Krempaku, tak też strony Musziney, tedychmy o tym nie chcieli dysputować, gdyż nam non competebat graniczyć na ten czas, jedno drogi wymierzać”. *Lustracja dróg województwa krakowskiego z roku 1570*, wyd. B. Wyrozumska, Wrocław 1971, s. 38.

<sup>17</sup> F. Braudel, *Struktury codzienności. Możliwe i niemożliwe*, przeł. M. Ochab, P. Graff, [w:] tegoż, *Kultura materialna, gospodarka i kapitalizm XV–XVIII wiek*, t. I, Warszawa 1992, s. 341–342.

zumieniu pasa ziemi służącego komunikacji między dwoma punktami osadniczymi<sup>18</sup> – tutaj między miastami podgóorskimi po polskiej i słowackiej stronie. Kontakty międzyludzkie cechowała naturalna tendencja do maksymalnego skracania odległości objawiająca się wykorzystywaniem do komunikacji sprzyjających warunków topograficznych, w tym obniżen górskich i dolin rzecznych. Przełęczce były swego rodzaju bramami dla podróżujących. Na dogodność przejść zwracano też uwagę z punktu widzenia militarnego. Sieć dróg i duktów leśnych odtwarzają austriackie mapy wojskowe z tzw. mapą Miega z lat 1779–1783 na czele<sup>19</sup>. Góry i lasy stanowiły schronienie dla rozbójników, którzy krążyli wokół przejść. Drogi syciły ich apetyty na łatwą zdobycz, a im bardziej uczęszczane były szlaki, tym większa zachęta do napadów.

Na przebieg drogi wpływały niewątpliwie warunki terenowe i poniekąd klimatyczne, powodujące powodzie, osuwiska, wiatrołomy itd., szczególnie zagrażające drogom o nieutwardzonej nawierzchni<sup>20</sup>. Podróż utrudniały zwężenia dróg, czyli odstępowanie od zasady, że na drodze publicznej powinny wyminąć się bez problemu dwa wozy. Polacy wybierali przejścia i drogi niekoniecznie najłatwiejsze do przebycia, tylko najdogodniejsze do kontroli interesów na określonym obszarze wpływów, zarówno politycznych jak i gospodarczych. Taką „perłą w koronie” po słowackiej stronie były przez bez mała cztery stulecia miasta spiskie. Dla spodziewanych (na ogół wzajemnych) korzyści komunikowano się z pozostałymi miastami wybierając w pierwszej kolejności ośrodki najsilniejsze gospodarczo.

Na obu podkarpaciach można zauważyć takie skupiska życia gospodarczego. Po polskiej stronie wyznaczają je kręgi cieszyński, bielsko-żywiecki, nowotarski, nowosądecki, biecko-jasielski, krośnieński i sanocki, a po słowackiej humeński, bardiowski, preszowsko-koszycki, spiski, bański i żyliński. Do tych ośrodków zmierzały drogi, które łączyły równoleżnikowo biegnące przedpolami wzniesień karpaccich trakty.

#### Schemat 2. Przełęczce i drogi w granicznym grzbiecie Karpat<sup>21</sup>

- Cieszyn → rz. Olza → P. Jabłonkowska (czes. Jablunkovský průsmyk) → Jablunkov → Čadca → Žilina
- Kęty → rz. Soła (lub Bielsko-Biała) → Żywiec → P. Zwardońska → Zwardoń → Čadca → Žilina

<sup>18</sup> B. Wyrozumska, *Drogi w ziemi krakowskiej do końca XVI wieku*, Wrocław 1977, s. 5.

<sup>19</sup> Dla Galicji i Lodomerii. Pracami kierował pułkownik Friedrich von Mieg.

<sup>20</sup> U. Birek, R. Janiec, *Komunikacja*, [w:] *Karpaty polskie...*, s. 301

<sup>21</sup> Przebieg kilku dróg został wyznaczony w oparciu o rejestr *Lustracja dróg...*, mapa na wklejce.

- **Żywiec**→ Jeleśnia→ rz. Koszarawa→ Korbielów→ P. Półgórska (słow. Sedło pod Beskydom)→ Oravská Polhora→ Námestovo→ **Ružomberok**
- **Dobczyce**→ Szczyrzyc→ Mszana Dolna→ Niedźwiedź→ Klikuszowa→ Długopole→ (lub **Myślenice**→ Stróża→ Pcim→ Raba Górna→ Jabłonka), (lub Oświęcim→ **Wadowice**→ Sucha→ Jabłonka)→ Kotlina Orawska→ Trstená (Orawa)→ Tvrdošín→ Kubín→ **Ružomberok**→ Banská Bystrica (lub **Nowy Targ**→ rz. Czarny Dunajec→ Čimhová→ Oravský Biely Potok→ **Liptowski Mikuláš**)
- **Nowy Targ**→ Kotlina Nowotarska→ Czorsztyń→ Niedzica (przełom)→ Sromowce Wyżne→ Stara Wieś→ Wielki Lipnik→ Kamionka→ Gniazda→ **Stará Lubovna**→ Lipany→ Prešov→ Košice (lub Stara Wieś→ Kežmarok→ **Levoča**→ Košice)
- **Czchów**→ Gostwica→ Zabrzeź→ Krościenko→ Kotlina Nowotarska→ Czorsztyń→ Niedzica (przełom)→ Sromowce Wyżne→ Stara Wieś→ Kežmarok→ **Levoča**
- **Nowy Sącz**→ Stary Sącz→ Rytro→ Piwniczna→ Mniszek (Granastov do 1948)→ Krępak→ Stará Lubovna→ **Bardejov**→ Prešov→ Košice (lub Stará Lubovna→ Lipany→ Sabinov→ **Prešov**→ Košice), (lub Stará Lubovna→ Kežmarok→ Levoča→ Krompachy→ **Košice**)
- **Nowy Sącz**→ Piwniczna→ Muszyna→ (lub **Grybów**→ Florynka→ Berest→ Mochnaczka→ Tylicz→ Muszynka)→ P. Tylicka (słow. Kurovské sedlo)→ **Bardejov**→ Prešov→ Košice
- **Nowy Sącz**→ Piwniczna→ Muszyna→ Plaveč→ **Bardejov**→ (lub Lipany→ **Prešov**→ Košice)
- **Grybów**→ Florynka→ rzeka Biała→ Brunary→ Śnietnica→ Izby→ P. Beskid nad Izbami→ **Bardejov**
- **Biecz**→ Gorlice→ Łosie→ Uście (lub **Grybów**→ rzeka Ropa→ Klimkówka→ Uście)→ Słotwina (Wysowa)→ Blechnarka→ P. Wysowska→ **Bardejov**→ Prešov→ Košice
- Biecz→ **Gorlice**→ Sękowa (lub **Gorlice**→ dolina Ropy od źródeł)→ P. Dujawa (Beskidek, słow. Dujavský priesmyk)→ Jaworzyna→ zamek Makovica→ Zborov→ **Bardejov**→ Prešov→ Košice
- **Jasło**→ Dębowiec→ Załęże→ Markówka→ Osiek→ Żmigród→ Kąty→ Krempana→ Grab→ Ożenna→ P. Beskid nad Ożenną (Zborowska)→ Zborov→ **Bardejov**→ Prešov→ Košice
- **Biecz**→ Dębowiec→ Osiek→ Żmigród→ Dukla→ P. Dukielska (słow. Dukliansky priesmyk)→ **Bardejov**→ Prešov→ Košice
- **Krosno** (lub **Jasło**→ Krosno)→ Miejsce (lub Łubno), (lub Wietrzno)→ Dukla→ P. Dukielska (słow. Dukliansky priesmyk)→ **Prešov**→ Košice
- **Krosno** (lub **Sanok**)→ Rymanów→ P. Szklarska→ Jaśliśka→ P. Beskid nad Czeremchą (P. Jaśliśka; słow. Čertižské sedlo)→ Čertižne→ Stropkov→ **Prešov**→ Košice (lub Čertižne→ Medzilaborce→ **Humenne**)
- **Krosno** (lub **Sanok**)→ Zagórz→ Kulaszne→ Komańcza→ Radoszyce→ Łupków→ P. Łupkowska→ Medzilaborce→ **Humenne**
- **Sanok**→ Lesko→ Baligród→ Cisna→ Roztoki Górne→ P. nad Roztokami Górnymi→ Ruske→ **Humenne**
- **Sanok**→ Lesko→ Baligród→ Cisna→ Solinka→ P. Solinka→ Osadne→ rz. Udawa→ **Humenne**

- **Sanok** → Lesko → Ustrzyki Dolne → Lutowiska → Ustrzyki Górne → Wołosate → *P. Beskid pod Mencyzłem* → Stawne → rz. Uż → **Użhorod**
- **Sambor** (lub **Przemysł**) → Turka → *P. Użocka* → Użok → rz. Uż → **Użhorod**<sup>22</sup>

Źródła i literatura naukowa poświadcza na obszarze Karpat i Bieszczad Zachodnich jako uczęszczane komunikacyjnie 17 przełęczy i 2 szerokie przejścia o charakterze kotliny. Z przełęczy zdecydowanie najniższe i najdogodniejsze obniżenie górskie stanowiła Dukielska (500 m n.p.m.), a kolejne w kierunku zachodnim wspięły się coraz wyżej, osiągając niemal 700 m n.p.m. (Tylicka – 683). Do niższych przełęczy należała jeszcze Jabłonkowska (553 m n.p.m.), a do najwyższych Półgórska (890 m) i bieszczadzkie (nad Roztokami 801 m) i Użocka (853 m).

Ruch między południem a centralną Polską kształtowała najwyraźniej Brama Morawska. Przy jej wejściu, w dorzeczu Wisły, jako pierwsza rozpościera się Ziemia Cieszyńska, a dalej na wschód ciągną się Beskidy oraz pasmo babiogórskie niedostępne dla masowej komunikacji. Pierwsza od zachodu z granicznych przełęczy, Jabłonkowska, największą popularnością cieszyła się wśród kupców wędrujących z Wrocławia, z miast śląskich, z Cieszyna do Żyliny<sup>23</sup> i dalej wzdłuż rzeki Wąg trasą zakarpaczką przecinającą północne Węgry<sup>24</sup>. W kierunku Żyliny prowadził przez Przełęcz Zwardońską trakt z Żywca, w którym kończyły bieg drogi przez Bielsko, albo doliną rzeki Soły, wykorzystywane do handlu miedzią, solą i tekstyliami. Ta trasa zyskała na frekwencji, kiedy kupcy wrocławscy zaczęli kierować się na północne Węgry również przez Bielsko<sup>25</sup>. Najwięcej trudności terenowych przysparzał przesmyk ołowiano-miedziowy od Żywca doliną rzeki Koszarawy przez Korbielów, Przełęcz Półgórską i Namestowo na Orawę i do bogatych w kruszce rejonów. Tego połączenia używano w celu ominięcia składu krakowskiego, na czym w szczególności zależało Turzonom. W 1520 roku na ich prośbę zeznawano, że

<sup>22</sup> Czcionką pogrubioną oznaczono miasta podgórskie po obu stronach Karpat, a kursywą (podkreślone) przełęcze umożliwiające komunikację.

<sup>23</sup> Żyлина podczas lokacji w początkach XIV wieku wzorowała się na prawie cieszyńskim. W. Semkowicz, *Polacy i Słowacy w dziejowym stosunku*, [w:] *Słowacja i Słowacy*, t. II: *Dzieje i literatura*, pod red. W. Semkowicza, Kraków 1938, s. 207.

<sup>24</sup> Na znaczenie tej przełęczy dla handlu, zwłaszcza kruszcami, zwracają uwagę K. Pieradzka, *Handel Krakowa z Węgrami w XVI wieku*, Kraków 1935, s. 55, H. Obuchowska-Pysiowa, *Udział Krakowa w handlu zagranicznym Rzeczypospolitej w pierwszych latach XVII wieku*, Wrocław 1981, s. 72–73 i P. Horváth, *Obchodné styky Levoče z Poľskom v druhej polovici XVI. storočia*, „Historické štúdie”, 1, 1955, s. 117. Przełęcz była ważna przy eksporcie miedzi przez Cieszyn, Racibórz i Wrocław do krajów niemieckich. J. Vlachovič, *Slovenská med v 16. a 17. storočí*, Bratislava 1964, s. 24, 37, 182, 243–244.

<sup>25</sup> B. Wyrozumka, *Drogi...*, s. 81–82; Z. Perzanowski, *Bielsko-Biała. Zarys dziejów rozwoju przestrzennego miasta*, Kraków 1958, s. 22, 34.

droga z Twardoszyna przez Namestowo do Żywca była drogą publiczną i wolną, uczęszczaną przez kupców, a niegdyś przechodziły nią nawet wojska Kazimierza Jagiellończyka<sup>26</sup>. Pobliskie Piłsko w 1721 roku Gabriel Rzączyński w encyklopedii-przewodniku określał jako wysoką górę oddzielającą Polskę od komitatu orawskiego<sup>27</sup>.

W handlu kruszcami między Olkuszem, żupami solnymi, Krakowem a Rużomberkiem i Bańską Bystrzycą wiodły drogi szerokim obniżeniem obchodzącym Tatry od zachodu, Bramą Orawską. Wiodła tędy prastara droga królewska (via regalis), zwana węgierską, od Krakowa przez Myślenice, Nowy Targ, komorę w Twardoszynie, Zamki Orawskie, Kubin, Rużomberok, do centrum kopalń północno-węgierskich w okolicach Bańskiej Bystrzycy<sup>28</sup>. Łączyła się z odgałęzieniem w stronę Austrii wzdłuż Wagu na Żylinę<sup>29</sup>. Różne warianty tworzyły połączenia lokalne, zarówno po słowackiej (Czymchowa–Potok–Liptowski Mikulasz)<sup>30</sup>, jak i polskiej stronie. W starostwie nowotarskim istniała na przykład droga, „którą jeżdżono do bań nowych na Tatry, które budował naprzód p. Lubomirski, a potem p. Pieniążek i Kasper Bar” (1564)<sup>31</sup> oraz droga prowadząca z Węgier przez bliżej nieokreślony las<sup>32</sup>.

Naturalne skądinąd połączenie Krakowa ze Spiszem przez Nowy Targ zaniechano przez stulecia ze względu na większe znaczenie kontaktów z ośrodkami górniczymi i hutniczymi na Węgrzech przez Kotlinę Orawską. Niemniej przez Kotlinę Nowotarską prowadził ważny szlak z Krakowa podnóżami zamków w Czorszynie i Niedzicy przez Spisz i dalej do Lewoczy, Preszowa, Koszyc<sup>33</sup>. Wykorzystywano go militarnie. W 1433 roku maszerowały tędy ze Śląska przez Myślenice w kierunku

<sup>26</sup> B. Wyrozumska, *Drogi...*, s. 82.

<sup>27</sup> „Piłsko in Zivecensibus bonis”. *Historia naturalis...*, s. 103.

<sup>28</sup> K. Pieradzka, *Handel Krakowa...*, s. 52; F. Kiryk, *Dzieje powiatu myślenickiego w okresie przedrozbiorowym*, [w:] *Monografia powiatu myślenickiego*, pod red. R. Rein-fussa, t. 1: *Historia*, Kraków 1970, s. 58; O. R. Halaga, *Spojenia slovenských miest s Poľskom a Rusou do 16. storočia*, „Historické štúdie”, 11, 1966, s. 1148–1149.

<sup>29</sup> K. Pieradzka, *Handel Krakowa...*, s. 53.

<sup>30</sup> H. Obuchowska-Pysiowa, *Udział Krakowa...*, s. 72–73.

<sup>31</sup> *Lustracja województwa krakowskiego 1564*, cz. I, wyd. J. Małecki, Warszawa 1964, s. 149.

<sup>32</sup> F. Kiryk, *Miasta ziemi sądeckiej w XII–XVI wieku*, „Rocznik Sądecki” T. XXXV, 2007, s. 95.

<sup>33</sup> K. Pieradzka, *Handel Krakowa...*, s. 44–45, pisze, że na drodze z Nowego Targu przez Niedzicę, Starą Wieś, Gniazda do Lubowli przeszkadzali liczni rozbójnicy, dlatego była mało uczęszczana. Por. F. Hrušovský, *Zarys dziejów słowackich do r. 1918*, [w:] *Słowacja i Słowacy*, t. II: *Dzieje...*, s. 38.



Koszyc oddziały husyckie<sup>34</sup>. Tędy przechodził wymieniony w lustracji 1570 roku trakt obchodzący od zachodu Pieniny z Czchowa przez Gostwicę, Krościenko i Niedzicę na Zakarpacie, który stracił na znaczeniu po uzyskaniu w XV stuleciu przez Nowy i Stary Sącz oraz Rytro zwolnień celnych dla kupców podążających ze Spisza (1327). Korzystał z niego jako bezpiecznego król Władysław Warneńczyk w 1440 roku<sup>35</sup>.

Najważniejszym, najkrótszym, pieczołowicie strzeżonym połączeniem Krakowa z Preszowem i Koszycami była intensywnie użytkowana droga sądecka wzdłuż Dunajca i Popradu z odejściem od zakoli tej rzeki w Piwnicznej-Mniszku (Granastovie) i powrotem do niej w Starej Lubowli<sup>36</sup>. Przechodziła przez wymagające nadzoru politycznego bogate miasta spiskie. Wykazywano o nią szczególną dbałość. W 1564 roku drogę naprawiał zamek lubowelski, zaś miasto most przez Poprad. Od 1551 roku w zamian za poprawianie gościńca „in monte Krempak quam sub monte” prawo pobierania myta otrzymał karczmarz Waško Wołoch. Tym przywilejem wylegitymował się ponad stulecie później jego sukcesor, karczmarz Stefan<sup>37</sup>. Traktem sądeckim od średniowiecza poruszały się w podróży na Węgry orszaki królewskie, że wspomniny przejazdy królowej Elżbiety (1372) czy Zygmunta Luksemburskiego na spotkanie z królową Jadwigą (1394)<sup>38</sup>. Dawniejsza historiografia polska i słowacka drogę przez Starą Lubowlę, Nowy Sącz do Krakowa i dalej do miast hanzeatyckich uznawała za podstawową dla eksportu miedzi<sup>39</sup>.

Przełęczą Tylicką podróżowano już co najmniej od XIII wieku, a na jej przedpolu powstało Miastko, poprzednik Tylicza<sup>40</sup>. Prowadziła przedłużenie traktu z Nowego Sącza przez Muszynę i Tylicz. Na stronę słowacką do Bardiowa lub Preszowa można się było dostać również bezpośrednio

<sup>34</sup> Z. Perzanowski, *Dzieje miasta i wsi dzisiejszego powiatu bielskiego*, [w:] *Bielsko-Biała. Zarys rozwoju miasta i powiatu*, red. H. Rechowicz, Katowice 1971, s. 80–81; F. Kiryk, *Dzieje powiatu myślenickiego...*, s. 115.

<sup>35</sup> *Lustracja dróg...*, mapa na wklejce; B. Wyrozumska, *Drogi...*, s. 72–74.

<sup>36</sup> K. Pieradzka, *Handel Krakowa...*, s. 42–43, 48; F. Kiryk, *Stosunki handlowe Jasła i miast okolicznych z miastami słowackimi w XV wieku*, [w:] *Studia z dziejów Jasła i powiatu jasielskiego*, pod red. J. Garbacika, Kraków 1964, s. 143; F. Kiryk, *Miasta ziemi...*, s. 26; H. Obuchowska-Pysiowa, *Udział Krakowa...*, s. 72–73; F. Uličný, *Vznik a rozvoj mesta do začiatku 16. storočia*, [w:] *Dejiny Prešova*, t. 1, red. I. Sedlák, Košice 1965, s. 64, 74.

<sup>37</sup> *Lustracja województwa krakowskiego 1564*, cz. I, s. 180, 187; *Lustracja województwa krakowskiego 1659–1664*, cz. II, s. 724; K. Pieradzka, *Handel Krakowa...*, s. 42–43.

<sup>38</sup> B. Wyrozumska, *Drogi...*, s. 73–74.

<sup>39</sup> J. Vlachovič, *Slovenskámed...*, s. 24.

<sup>40</sup> F. Kiryk, *Miasta ziemi...*, s. 26; G. Lukáč, *K počiatkom stredovekého Bardejova*, „Teki Krakowskie” 1997, V, s. 114.

z Muszyny przez Pławec<sup>41</sup>. O tym kierunku donosi już Długosz, wspominając, że w grudniu 1410 roku po spaleniu Starego Sącza i przedmieść Nowego, Ścibor ze Ściborzyc, wojewoda siedmiogrodzki, wycofał się na Węgry szlakiem wzdłuż Popradu właśnie na Muszynę i Bardiów<sup>42</sup>.

Pierwszym najdogodniejszym obniżeniem na wschód od Bramy Morawskiej była Przełęcz Dukielska, którą prowadził równie ważny szlak południkowy od Bałtyku przez Toruń, Sandomierz, Krosno do miast północnowęgierskich Bardiowa, Preszowa, Koszyc i dalej na południe. Zbiegały się w niej przez pograniczne Dębowiec, Żmigród i Duklę drogi z Jasła, Biecza<sup>43</sup>. W 1565 roku potwierdzono tu „gościniec wielki”, który był źródłem pomyslności dla usytuowanych na jej przedpolu Krosna i Jasła. Wskazywano na znaczenie gospodarcze przełęczy w tej części Karpat dla kupców z miast ziemi sandomierskiej, Polski centralnej i północnej, pragnących ominąć w podróżach na południe uciążliwy pod wieloma względami Kraków<sup>44</sup>. Przystępność Przełęczy Dukielskiej wykorzystywali monarchowie i dyplomaci do skracania sobie podróży. Przechodziły przez nią wojska Tomasza Tarczaya w 1474 roku, Jerzego II Rakoczego w 1657,

<sup>41</sup> K. Pieradzka, *Handel Krakowa...*, s. 48; F. Kiryk, *Stosunki handlowe Jasła...*, s. 143. 13 grudnia 1683 roku w obozie pod Pławcem przebywał powracający spod Wiednia hetman wielki koronny Stanisław Jan Jabłonowski. ANK, Castr. Biec., 204, s. 914–917; Castr. Sandec., 137, s. 1123–1125.

<sup>42</sup> B. Wyrozumska, *Drogi...*, s. 73.

<sup>43</sup> A. Fastnacht, *Osadnictwo ziemi sanockiej w latach 1340–1650*, Sanok 2007, s. 56–57, pisze nawet o „węźle krośnieńskim”.

<sup>44</sup> F. Leśniak, *Rzemieślnicy i kupcy...*, s. 130; idem, *Import wina węgierskiego do Polski przez Krosno w XVI i pierwszej połowie XVII stulecia*, [w:] *Nápoje v minulosti a prítomnosti Slovenska*, zost. J. Badurík, P. Kónya, R. Pekník, Prešov 2001, s. 61–62; idem, *Wymiana towarowa między miastami polskiego Podkarpacia a północnowęgierskimi (wschodniosłowackimi) w XVI i pierwszej połowie XVII stulecia. Tovarová výmena medzi polskými podkarpatskými a severohorskými (východoslovenskými) mestami v 16. storočí a v prvej polovici 17. storočia*, „Historické štúdie”, 41, Bratislava 2000, s. 50; A. Fastnacht, *Osadnictwo...*, s. 56–57; J. Wyrozumski, *Początki miast w regionie jasielskim*, [w:] *Studia z dziejów Jasła...*, s. 69–70; H. Obuchowska-Pysiowa, *Udział Krakowa...*, s. 72–73; B. Wyrozumska, *Drogi...*, s. 79; F. Kiryk, *Z dziejów miast zachodniej części ziemi bieckiej do 1520 roku*, [w:] *Nad rzeką Ropą*, t. III, pod red. R. Reinfussa, Kraków 1968, s. 96; idem, *Związki handlowe miast ziemi sanockiej z Bardiowem na przełomie średniowiecza i czasów nowożytnych*, „Przemyskie Zapiski Historyczne” 1985, R. 3, s. 8. Ważność przejścia dukielskiego, zwłaszcza dla Bardiowa, Preszowa, Koszyc i miast węgierskich, docenia nauka słowacka. G. Lukáč, *K počiatkom...*, s. 114–115; F. Uličný, *Vznik a rozvoj mesta...*, s. 64; P. Hapák, J. Sninčák, *Prešov v rokoch 1711–1848*, [w:] *Dejiny Prešova*, t. 1, red. I. Sedlák, Košice 1965, s. 179; M. Bodnárová, *Michalovec v stredoveku*, [w:] *Dejiny Michaloviec*, Košice 2007, s. 50.

konfederaci barscy i wojska rosyjskie, a w 1772 roku korpus rozbiorowy gen. Esterhazego<sup>45</sup>.

Sąsiednią Przełęcz Beskid nad Ożenną, w literaturze historycznej nazywano najczęściej Zborowską. Prowadziła stary i ważny dla miast podgórskich Jasła i Żmigrodu trakt w górę Wisłoki przez Zborów do Bardiowa. Jej okolice były w 1770 roku widownią działań konfederatów barskich, których przywódcy przebywali – Kazimierz Pułaski pod Wysową, a Jan Władysław Mączyński pod Konieczną<sup>46</sup>. Biecz kontaktował się z Bardiowem, Preszowem i Koszycami traktami przez Gorlice, Przełęcz Dujawa i Zborów albo przez Przełęcz Wysowską, do której wchodziła „droga ropska” z Grybowa, należąca według lustratorów z 1617 roku do trudniejszych, ale czynnych przejść<sup>47</sup>. Z drogi przez Grybów i Czchów do Krakowa korzystali bardiowianie, o czym wspomina dokument z 1363 roku. Z czasem namnożyło się w starostwie bieckim wiele nielegalnych dróg, toteż niektóre z nich król zamknął w 1578 roku<sup>48</sup>. Grybów z Bardiowem łączył się jeszcze przez słabo uczęszczaną Przełęcz Beskid nad Izbami, a z Preszowem przez Przełęcz Tylicką<sup>49</sup>.

Spośród bieszczadzkich przejść najdogodniejszą i dobrze poświadczoną była Przełęcz Łupkowska prowadząca drogę z Sandomierza przez Ropczyce, Krosno (ale i z Lwowa przez Sanok) do Humennego<sup>50</sup>, upowszechniającą się od XV stulecia jako trakt konkurencyjny dla połączenia Krakowa z Koszycami przez Nowy Sącz. W wyniku kampanii podjętej

<sup>45</sup> M. Wąsacz, *Ruskie przełęcze karpackie*, [w:] *Prace historyczne wydane ku uczczeniu 50-lecia Akademickiego Koła Historyków Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie 1878–1928*, Lwów 1929, s. 323–324; A. Kamiński, *Nieznanne karty z przeszłości miasteczka Dukli (1358–1540)*, [w:] *Prace z dziejów Polski feudalnej ofiarowane Romanowi Grodeckiemu w 70 rocznicę urodzin*, Warszawa 1960, s. 424.

<sup>46</sup> J. Wyrozumski, *Początki miast...*, s. 69–70; S. Kumik, *Zarys dziejów Żmigrodu Nowego do 1772 roku*, „Rocznik Województwa Rzeszowskiego” T. 6, 1966–1967, s. 34–35, 49; F. Leśniak, *Wymiana towarowa...*, s. 50.

<sup>47</sup> G. Chomicki, *Topografia i zabudowa Grybowa od XVI do końca XVIII wieku*, [w:] *Grybów. Studia z dziejów miasta i regionu*, t. I, pod red. D. Quirini-Popławskiej, Kraków 1992, s. 96; F. Kiryk, *Z dziejów miast...*, s. 96. Por. G. Lukáč, *K počiatkom...*, s. 115.

<sup>48</sup> B. Wyrozumka, *Drogi...*, s. 80; K. Pieradzka, *Handel Krakowa...*, s. 46–47. O komunikacji Biecza z południem pisali jeszcze: T. Ślawnski, *Produkcja i wymiana towarowa Biecza w XVI i XVII wieku*, Rzeszów 1968, s. 160–161; F. Kiryk, *Stosunki handlowe Jasła...*, s. 144; idem, *Z dziejów miast...*, s. 96.

<sup>49</sup> G. Chomicki, *Topografia...*, s. 95; H. Obuchowska-Pysiowa, *Udział Krakowa...*, s. 72–73; G. Lukáč, *K počiatkom...*, s. 114; F. Leśniak, *Wymiana towarowa...*, s. 50.

<sup>50</sup> J. Dąbrowski, *Kraków a Węgry w wiekach średnich*, „Rocznik Krakowski” T. 13, 1911, s. 200; A. Fastnacht, *Osadnictwo...*, s. 54; F. Kiryk, *Stosunki handlowe Jasła...*, s. 145; F. Leśniak, *Wymiana towarowa...*, s. 50–51; P. Horváth, *Obchodné styky Levoče...*, s. 117; M. Bodnárová, *Michalovce...*, s. 50.

przez krakowian król polecił w 1464 roku zamknąć szlak „per Crosno et Sanok in Hungariam seu Humenne”, w drodze na Węgry pozostawiając jako uprzywilejowaną drogę „per Cracoviam et Sandecz”<sup>51</sup>. Po długotrwałej walce z utrudnieniami przeważały racje ekonomiczne i król wydał w 1470 roku dokument potwierdzający wolny przejazd kupców z Węgier na Ruś i Podole przełęczami Łupkowską i Dukielską<sup>52</sup>. W 1440 roku podążał tędy z Budy na zamek sanocki Zbigniew Oleśnicki<sup>53</sup>. Daleko później, 21 listopada 1619 roku około 10 tys. lisowczyków pod dowództwem Walentego Rogaskiego przeszło przez Przełęcz Łupkowską okrążając Węgrów Jerzego Rakoczego pod Humennem<sup>54</sup>. Sanok i Krosno przez Rymanów i Jaślika korzystały również z Przełęczy Beskid nad Czeremchą (zwanej Jaślika) do połączenia przez Stropkow z Humennem i Preszowem<sup>55</sup>. Zdaniem Przemysława Dąbkowskiego ludność ziemi sanockiej kontaktowała się z Węgrami trzema najważniejszymi przełęczami bieszczadzkiemi: Dukielską, Łupkowską i Użocką<sup>56</sup>. Zdecydowanie mniej wartościowe komunikacyjnie były pozostałe. Ze względu na stromizny głównie przeganiano nimi konie z Węgier, także zwierzęta z towarami<sup>57</sup>. Z Sanoka uczęszczano do Humennego przesmykami przez Przełęcz nad Roztokami Górnymi lub przez Solinkę. Zaczęto ich używać dopiero w XVI wieku, gdy w górach pojawiło się więcej osadników, a znaczenie zyskały dzięki krótkiemu rozwojowi Baligrodu (1634 roku prawo składu na wino). W XVIII stuleciu uległy zapomnieniu<sup>58</sup>. W Użhorodzie (dziś Ukraina) znajdowały przystanek drogi z Sanoka przez Przełęcz Beskid pod Menczyłem i z Lwowa,

<sup>51</sup> *Kodeks dyplomatyczny miasta Krakowa 1257–1506*, cz. I, wyd. F. Piekosiński, Kraków 1879, nr 176, s. 284; S. Kutrzeba, *Handel Krakowa w wiekach średnich na tle stosunków handlowych Polski*, Rozprawy Wydziału Historyczno-Filozoficznego AU, t. 44, 1903, s. 71.

<sup>52</sup> *Akta grodzkie i ziemskie z czasów Rzeczypospolitej Polskiej z archiwum tak zwanego bernardyńskiego we Lwowie*, t. III, Lwów 1872, nr 123; A. Fastnacht, *Osadnictwo...*, s. 49.

<sup>53</sup> F. Kiryk, F. Leśniak, *Wymiana towarowa*, [w:] *Sanok. Dzieje miasta*, pod red. F. Kiryka, Kraków 1995, s. 178

<sup>54</sup> J. Teodorczyk, *Rogaski (Rogawski, Rogowski) Walenty*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, t. XXXI, 1988, s. 422

<sup>55</sup> A. Fastnacht, *Osadnictwo...*, s. 39, 51, mapa.

<sup>56</sup> Przechodzili nimi kupcy z okolic głównie Wronowa, Stropkowa, Bardiowa i Trebiszowa. P. Dąbkowski, *Ziemia sanocka w XV stuleciu*, cz. 1, Lwów 1931, s. 20, 23, 26.

<sup>57</sup> M. Wąsacz, *Ruskie przełęcze...*, s. 324.

<sup>58</sup> A. Fastnacht, *Osadnictwo...*, s. 59–60. Szlak handlowy prowadzący na Węgry z Sanoka był użytkowany od średniowiecza w wariantach przez Jaślika, Przełęcz Beskid nad Czeremchą i krótszą drogą przez Przełęcz Łupkowską, a zbiegały się w Medzilaborcach. Korzystano też z Przełęczy Dukielskiej. F. Kiryk, F. Leśniak, *Wymiana towarowa*, s. 179.

Sambora i Przemyśla wzdłuż rzeki Už przez Przełęcz Użocką, oddzielającą Bieszczady Zachodnie od Wschodnich. Polska część szlaku nabrała znaczenia dopiero w XVIII stuleciu po powstaniu miast Ustrzyk Dolnych i Lutowisk<sup>59</sup>.

Pozostałe przełęcze karpackie prowadziły połączenia lokalne, jak Przełęcz Szarcuła, Karkoszczonek, Kubalonka, Lipnicka zwana też Krowiarki, były rzadko uczęszczane jak Radoszycka, Regetowska, Kuchowska, wykorzystywane okazjonalnie, m.in. do celów wojskowych (Przełęcz Pułaskiego czy Salmopolska), czy też do kontrabandy – tytoń przemycano m.in. Przełęczą Jałowiecką Północną.

Dawne źródła historyczne na temat przełęczy milczą, natomiast pojawiają się w nich nazwy gór (czasem dolin), na przykład w starostwie nowotarskim w związku z pasterstwem, albo jak na Spiszu góry i pagórki jako element do oznaczania granic osiadłości<sup>60</sup>. Podkreśla się dostępność gór beskidzkich, w większości zalesionych, rozczłonkowanych przez doliny ułatwiające komunikację. Także i fakt, że grzbietami Karpat polskich przebiega granica zlewisk Bałtyku i Morza Czarnego (za wyjątkiem Popradu)<sup>61</sup>.

Wykreślane ciągi komunikacyjne europejskie, także przebiegające przez Polskę, odbiegają niekiedy od rzeczywistości, jak chociażby model pozbawiający międzynarodowego charakteru szlak od Bałtyku przez Sandomierz i Przełęcz Dukielską<sup>62</sup>. W bilansie tego handlu miał podobne znaczenie jak droga przez Kraków, Nowy Sącz do Koszyc, uczęszczana głównie ze względu na bogactwa Spiszu. Wyszukiwano przykłady zmian sieci drogowej wywołanych wydarzeniami politycznymi, jak choćby ekspansją turecką, a nawet wielkimi odkryciami geograficznymi. Wydaje się też, że zbyt wielką wagę przywiązywano do wpływu tych wydarzeń na zasadnicze zmiany w intensywności wykorzystywania wielkich europejskich szlaków handlowych tranzytowych biegnących od Wiednia przez Budę na Półwysep Bałkański, od Norymbergi przez Wrocław, Kraków, Lwów do portów czarnomorskich i przecinającego je szlaku od ośrodków handlowych znad Morza Bałtyckiego przez Kraków, Koszyce, Budę nad

<sup>59</sup> A. Fastnacht, *Osadnictwo...*, s. 60; J. Motylewicz, *Miasta ziemi przemyskiej i sanockiej w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku*, Przemyśl–Rzeszów 1993, s. 182; M. Wąsacz, *Ruskie przełęcze...*, s. 326. W pobliskim rejonie „przy granicy krajów podgórskich nad Bieszczadem”, na wiosnę 1601 roku zbierał swe wojska gospodar wołoski Michał Waleczny, przygotowując się do kolejnego etapu walk. ANK, Castr. Osvec., 56, s. 861. „Russiam versus Biescidi”. *Historia naturalis...*, s. 103.

<sup>60</sup> *Lustracja województwa krakowskiego 1659–1664*, cz. II, s. 572–603, 721–724.

<sup>61</sup> J. Kondracki, *Geografia regionalna Polski*, Warszawa 1998, s. 320, 330, 352, 360.

<sup>62</sup> H. Samsonowicz, *Przemiany osi drożnych w Polsce późnego średniowiecza*, „Przegląd Historyczny” T. 64, 1973, z. 4, s. 706, 709.

Morze Śródziemne<sup>63</sup>. Zarówno bowiem handel światowy musiał znajdować rynki zbytu w Europie Środkowej, jak i Turcja raczej sprzyjała niż zagrażała wielkiemu handlowi podczas swej ekspansji i obecności w Europie. W tym kontekście możemy mówić o wiekowej stabilizacji powiązań Polski z południem, także dzięki Karpatom<sup>64</sup>.

Za najstarsze drogi uznawano prowadzące przez Orawę i dolinę Wagu na Węgry, dolinę Popradu na Spisz oraz przez Przełęcz Tylicką i Dukielską do Bardiowa<sup>65</sup>. Nie znamy skuteczności wykonania mandatu Zygmunta I z 1533 roku, którym nakazał kupcom udawać się do Krakowa określonymi drogami – z Bardiowa przez Grybów, ze Stropkowa przez Żmigród, Krosno i Biecz, z Koszyc przez Lubowlę i Nowy Sącz, a z Orawy i Liptowa przez Myślenice<sup>66</sup>. Opinia jakoby w XVI wieku do Polski jeżdżono z Bardiowa przez Biecz, z Koszyc przez Nowy Sącz, a z Orawy przez Nowy Targ oraz wiedza o przełęczach uczęszczanych komunikacyjnie ograniczająca się praktycznie do Jabłonkowskiej, Tylickiej, Dukielskiej i Łupkowskiej są niekompletne. Wynika to z faktu, że przełęcze usytuowane na wschód od Tylickiej, monopolizujące ruch handlowy pomijający Kraków, były dla niego peryferyjne i przez badaczy zgoła lekceważone<sup>67</sup>.

Pod względem hierarchii ważności dróg prowadzących ku granicy karpackiej nie należy przeceniać relacji z 1570 roku, komisarze szczegółowo zlustrowali bowiem jedynie dwie z nich, z Krakowa przez Nowy Sącz do Piwnicznej i przez Biecz do Dukli. Niemniej może to sugerować, że uważali je za najważniejsze. Pozostałych nie kontrolowali, bo należały do innego obszaru administracyjnego (droga przez Krosno i Duklę), potwierdzili tylko pośrednio ważność dwóch przejść: w okolicach Piwnicznej i Dukli-Żmigrodu<sup>68</sup>. O otwarciu na południe polskich miast podgórskich świadczą jeszcze nazwy Węgierska ulic w Grybowie, Krośnie

<sup>63</sup> K. Pieradzka, *Handel Krakowa...*, s. 11–13.

<sup>64</sup> I to od starożytności, co potwierdzają znaleziska monet z okresu rzymskiego na przedpolach przełęczy karpackich: Jabłonkowskiej, Zwardońskiej, Tylickiej, Wysowskiej, Dukielskiej i Łupkowskiej, wzdłuż Dunajca i Popradu oraz w przejściu orawskim. F. Leśniak, *Rola przełęczy górskich w świetle znalezisk monet rzymskich w okresie ich naphywu na ziemi polskie*, [maszynopis pracy dyplomowej, Biblioteka Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie], Kraków 1975, s. 49–64.

<sup>65</sup> W. Semkowicz, *Polacy i Słowacy...*, s. 207.

<sup>66</sup> ANK, Castr. Crac., 45, s. 71–72; A. Kamiński, *Nieznane karty z przeszłości miasteczka Dukli (1358–1540)*, [w:] *Prace z dziejów Polski feudalnej ofiarowane Romanowi Grodeckiemu...*, s. 423.

<sup>67</sup> K. Pieradzka, *Handel Krakowa...*, s. 41–42; B. Wyrozumka, *Drogi...*, s. 69, 80; H. Obuchowska-Pysiowa, *Udział Krakowa...*, s. 72–73.

<sup>68</sup> *Lustracja dróg...*, mapa na wklejce.

i Sanoku, bram miejskich w Nowym Sączu, Krośnie, Sanoku i Lesku oraz przedmieść w Nowym Sączu, Krośnie i Sanoku<sup>69</sup>.

Dawniejsza historiografia słowacka (śladem polskiej) podkreślała związki średniowiecznego Bardiowa z Krakowem za pośrednictwem Nowego Sącza, Grybowa albo Biecza<sup>70</sup>, zwracając uwagę jeszcze mocniej na kontakty Koszyc z Krakowem drogą przez Nowy Sącz<sup>71</sup>. O. Halaga w handlu z miastami hanzeatyckimi kupców węgierskich zauważał praktycznie tylko dwie drogi, jedną prowadzącą właśnie przez Kraków przejściem popradzko-dunajcowym i drugą, z pominięciem Krakowa, przez Przełęcz Dukielską i Sandomierz<sup>72</sup>. Docenia się też ostatnio kierunki kontaktów za pośrednictwem przełęczy: Tylickiej, Beskid nad Izbami, Beskid nad Ożeną, Dujawy i Dukielskiej, prowadzących drogi z Preszowa, Bardiowa, Zborowa przez Grybów, Biecz, Stary Żmigród<sup>73</sup>. Ciągłe natomiast trudny do obserwacji pozostaje ruch trzymający się grzbietów górskich, naturalny dla pasterzy wołoskich, którzy wędrowali wierzchowinami. Pastwiska karpaccie wykorzystywali też kupcy handlujący bydłem w wędrownce z Podola i ziemi wołoskiej na zachód. Lustracja z 1565 roku mówi o kupcach, „którzy od Sambora idą połoninami na podgórze mijając Sanok”<sup>74</sup>.

W kategorii zjawiska przewidywalności mieści się czas trwania podróży i przestrzeń do przebycia, jeśli podróż jest planowana, tym bardziej jeśli występuje jej powtarzalność. Ważnym atrybutem podróży są warunki jej odbywania, z korzyściami i zagrożeniami, z zapewnieniem wygod,

<sup>69</sup> A. Fastnacht, *Osadnictwo...*, s. 56; A. Fastnacht, *Dzieje Leska do 1772 roku*, Rzeszów 1988, s. 21; F. Kiryk, F. Leśniak, *Wymiana towarowa...*, s. 179; G. Chomiczki, *Topografia...*, s. 95; Z. Beiersdorf, B. Krasnowolski, *Rozwój przestrzenny*, [w:] *Dzieje miasta Nowego Sącza*, t. I, pod red. F. Kiryka, Warszawa-Kraków 1992, s. 104, 110; F. Leśniak, *Socjotopografia Krosna (1512–1630)*. *Studia i materiały*, Kraków 2005, s. 26, 65.

<sup>70</sup> V. Jankovič, *Neskorý feudalizmus a jeho kríza pred buržoáznou revolúciou 1848*, [w:] *Dejiny Bardejova*, Košice 1975, s. 66–67; Hejl F., *Východoslovenská města a jejich místo ve struktuře středoevropských obchodních vztahů v období rozvíteného a pozdního feudalismu*, „Historický časopis”, 21, 1973, 3, s. 403–406; M. Marečková, *Dálkový obchod Prešova v prvých třech desetiletích 17. století a krakovský trh*, Brno 1971.

<sup>71</sup> O. R. Halaga, *Spojenia slovenských miest...*, s. 141, 144–145. Podkreśla też rolę przejścia na Grybów w średniowieczu. Ibidem, s. 146–147; idem, *Pakty vzájomnosti obchodných stredísk Krakova a Košíc*, „Historický časopis”, 36, 2, 1988, s. 159–174; P. Horváth, *Obchodné styky Levoče...*, s. 116–117; idem, *Príspevok k obchodným stykom východoslovenských miest s Poľskom a Sedmohradskom v 16.–17. storočí*, „Nové obzory”, 7, 1965, s. 134.

<sup>72</sup> O. R. Halaga, *Košice-Balt, Výroba a obchod v styku východoslovenských miest s Pruskom (1275–1526)*, Košice 1975, s. 133 nn., mapa.

<sup>73</sup> G. Lukáč, *Zborov a hradné panstvo Makovica v stredoveku*, [w:] *Zborov. Dejiny obce a makovického panstva*, red. G. Lukáč, J. Adam, Zborov 2005, s. 31–32.

<sup>74</sup> A. Fastnacht, *Osadnictwo...*, s. 60–61.

ochroną przed wypadkami losowymi (choroba), warunkami pogodowymi. Korzystano w nich z porad i pouczeń osób bardziej doświadczonych. Frekwencję na drogach górskich kształtowały mocniej niż na nizinach pory roku. Przeprawa przez Bieszczady stanowiła wyzwanie szczególnie zimą. Zima nie była jednak sezonem „martwym” dla komunikowania się. Wprost przeciwnie. Na cle w Kieżmarku odnotowano nasilenie przewozów właśnie o tej porze, co może dowodzić, iż łatwiej było podróżować sanna. Na przykład w 1480 roku przyjęto 26 transportów w maju, jesienią 40, zimą 54, a w 1494 wiosną 12, latem 1, jesienią 18, zimą 15<sup>75</sup>.

O zabezpieczenie komunikacji powinni dbać właściciele terenów, przez które drogi prowadziły. O stanie zachowania dróg mówią liczne kontrole, lustracje przeprowadzane na zlecenie władz czy właścicieli, np. w Lubowli: „Zamek naprawuje drogę przez Krempak, a miasto most przez rzekę Poprad”<sup>76</sup>. W 1570 roku zauważono w Nowym Sączu jeden most dobry i drugi zbudowany na Dunajcu tuż pod miastem „z wielkim kosztem i też go na każdy rok oprawują, bo go często woda psuje”. Dalej na południe drogi były na ogół dobre, piaszczyste, bez potrzeby poprawy, ale w Rytrze „droga ciasna”. Lustratorzy relacjonują dalej: w Piwnicznej „wąwóz przydłuższy, ale dobry, kamienisty, jednak kazaliśmy drugą drogę puścić górą”<sup>77</sup>. Przez Grybów gościniec nie wymagał specjalnej naprawy. Z Biecza lustrujący chcieli jechać na Gorlice drogą do Bardiowa, „aż do granicy węgierskiej, ale nam powiedzieli, żebyśmy tam byli żadną miarą nie przejechali. Ta jest jedna przyczyna, iż rzeki bardzo zebrały, że żadną miarą przejechać nie będzie móc. Druga jest ta przyczyna, iż pan Baltazer Gładysz (Baltazar Gładysz, właściciel Uścia Gorlickiego, miał prawo poboru cła w zamian za naprawę drogi) zarabiał tam drogę tak bardzo, że tam i koniem nie przejedzie” ze szkodą dla ceł na komorze bieckiej, a także dla furmanów z Bardiowa, których Gładysz nie puszczał. Biecz wybierał mostowe, bo w jego obrębie istniało siedem mostów a ósmy przez bagna. W Dębowcu „drogi złe, bagniska, trzeba dobrej naprawy”. Chciano oglądać gościniec ze Żmigrodu do Bardiowa, ale ledwie zdążono przed wezbranym Wisłokiem<sup>78</sup>. Komisarze odwiedzili jeszcze Duklę, Jasło i kilka innych miejsc, na ogromnie utrudnienia w podróży natrafili z powodu wylania rzek Wisłoki, Ropy i Jasiołki<sup>79</sup>.

Na terenach podgórskich i górzystych największą przeszkodą w wytyczaniu dogodnych dróg było ukształtowanie terenu. Skarżono się na

<sup>75</sup> F. Kiryk, *Studia nad wymianą towarową Polski z Węgrami w XV wieku*, „Studia Historyczne” R. XLIX, 2006, z. 2, s. 201.

<sup>76</sup> *Lustracja województwa krakowskiego 1564*, cz. I, s. 180.

<sup>77</sup> *Lustracja dróg...*, s. 36, 38; K. Dziwik, *Stan dróg publicznych w powiecie sądeckim w wieku XVI*, „Rocznik Sądecki” T. 13, 1972, s. 11.

<sup>78</sup> *Lustracja dróg...*, s. 41–45.

<sup>79</sup> *Ibidem*, s. 45–47.



rodzaje nawierzchni i wyboistość, także na szerokość dróg, stromizny, bagna, częste zalewanie itd. Środki transportu były niedoskonałe na tyle, że z założenia przewidywano straty w towarze. Radzono sobie i w ten sposób, że w celu pomniejszenia wagi wiezionych towarów, dzielono je na mniejsze porcje, w żupach na przykład przygotowywano do transportu drogami góorskimi bałwany soli słowackie, mniejsze od krakowskich i oświęcimskich<sup>80</sup>.

Na dalekosiężnych szlakach handlowych dominowały ciężkie fury kupieckie (słowackie „maže”), mogące pomieścić do 1 tony ładunku. Przy przejazdach bardziej dogodnymi przejściami, jak Przełęczą Dukielską, obniżeniami nowotarskim i orawskim korzystano z najbardziej wydajnych wozów ciężkich (currus magni), zaprzężonych nawet w 7 koni. W Bieszczadach najpopularniejszy był wóz zaprzężony w 4 konie, a zimą sanie. Bardziej mobilne środki transportu, zwłaszcza w trudnym terenie, tworzyli wędrowny kramarz i koń juczny<sup>81</sup>. W transporcie kołowym i sannym towaru kramnego używano beczek, skrzyń, a do transportu na koniach jucznych dużych worów (bisagów)<sup>82</sup>. W ciągu dnia pokonywano około 25 km<sup>83</sup>. Potwierdzają to relacje z królewskich podróży. Po oddaniu korony w styczniu 1552 roku Izabela Jagiellonka wyruszyła z Koszyc 27 stycznia traktem przez Preszów, Nowy Sącz do Krakowa przyjeżdżając 9 lutego, czyli w niespełna 2 tygodnie, natomiast podróż z Krakowa do Budy na spotkanie z Zapolyą w 1539 roku zajęła jej 15 dni, czyli orszak poruszał się w tempie średnio 30 km na dobę. Jechano prastarą drogą z Krakowa przez Wieliczkę, Nowy Sącz, Stary Sącz, Górne Węgry, Preszów i Koszyce<sup>84</sup>.

Na trudno dostępnych i niebezpiecznych drogach ogromnie pomocna była fachowość przewoźników – furmanów. Kupcy i podróżnicy korzystali z ich znajomości terenu i przepisów prawnych, zdolności organizacyjnych, odwagi, odporności na trudy podróży oraz środków transportu. Wywodząc się niemal wyłącznie z plebsu i chłopów z wsi podmiejskich byli warstwą zahartowaną w trudach dnia codziennego<sup>85</sup>. Pod koniec XV i w XVI wieku była to już stosunkowo niezłe zorganizowana grupa

<sup>80</sup> K. Pieradzka, *Handel Krakowa...*, s. 58, 229.

<sup>81</sup> F. Kiryk, *Stosunki handlowe Jasła...*, s. 157; A. Fastnacht, *Dzieje Leska...*, s. 166; F. Leśniak, *Rzemieślnicy i kupcy...*, s. 221–222; K. Pieradzka, *Handel Krakowa...*, s. 241; H. Obuchowska-Pysiowa, *Udział Krakowa...*, s. 40–45; O. R. Halaga, *Košice-Balt...*, s. 120–125, wymienia znaczącą ilość i rodzaje wozów kupieckich od najcięższych po lekkie fury.

<sup>82</sup> F. Kiryk, *Studia nad wymianą...*, s. 202–203.

<sup>83</sup> F. Leśniak, *Rzemieślnicy i kupcy...*, s. 221.

<sup>84</sup> M. Duczmał, *Izabela Jagiellonka [1519–1559] królowa Węgier*, Warszawa 2000, s. 193, 334.

<sup>85</sup> F. Leśniak, *Rzemieślnicy i kupcy...*, s. 218–220; H. Obuchowska-Pysiowa, *Udział Krakowa...*, s. 59.

zawodowa, licząca w większych miastach, Krośnie i Nowym Sączu, po kilkadziesiąt osób<sup>86</sup>. W latach 1480–1498 rejestr celny Kieżmarku ujawnił przejazd przez to miasto około 40 furmanów z Nowego Sącza. W dalszej kolejności ze Starej Lubowli 16, z Myślenic 12, ze Starego Sącza 7, Piwnicznej 3, Krościenka 2, z Nowego Targu 2 i Rytra 1<sup>87</sup>. Wielu furmanów wymienia w swym diariuszu bogaty kupiec sądecki Jerzy Tymowski jako zaufanych faktorów w podróżach handlowych na Węgry<sup>88</sup>. Blisko 30 furmanów pracowało w 1594 roku w Jaśliskach. Furmaństwo i kołodziejstwo rozwinęło się zapewne w Bieczu skoro w okolicznych miastach używano wozów „typu bieckiego”<sup>89</sup>.

Dwa obrazki z codziennego trudu przewoźnika. W 1608 roku furmani z Dębowca wioząc wino do Leska narazili na straty kupca węgierskiego, gdy samowolnie zmieniając gościniec pomrozili wina, dlatego, że „inszą drogą jechali, nie tą, którą on chciał jechać, w czym oni nie władną jedno Pan Bóg, gdyż śniegi wielkie spadły, drogę wicher śniegiem zadał, że nigdzie nie było drogi aż sami sobie drogę musieli czynić przez Bieszczad, do tego też srogie mrozy uderzyli”<sup>90</sup>. Przykład z drugiego końca Karpat. 16 lutego 1720 roku spadły przez jedną noc takie śniegi, że odcięły Żywiec od świata. „Aż Państwa poddanym z Żywca rozkazano torować i tłoczyć śnieg, a dopiero saniami konie, woły przeganiano, a przez Beskid [Przełęcz Półgórska] do Węgier jeden kupiec talerów pięć dał w dwadzieścia chłopstwa drogę robić z sobą i woły mu przeganiali, które tu w Państwie nakupił [...]. Ten śnieg w lasach leżał aż do maja miesiąca i wielu furmanów w drogach będących zatrzymał, czekając drogi przebicia”<sup>91</sup>.

Przez Karpaty przebijano się też rzekami – Popradem i Dunajcem. Na zdecydowanie większe przeszkody ze względu na rwący nurt, liczne jazy, głazy, uskoki (cataracta) natrafiała podróż Popradem. Za przejezdny uznawano bród Muszyny (ale mamy też doniesienia o możliwym spławie już od Lubowli)<sup>92</sup>. Fakt odbywania spławu potwierdza lustracja z 1564

<sup>86</sup> F. Kiryk, *Studia nad wymianą...*, s. 214–215; F. Leśniak, *Rzemieślnicy i kupcy...*, s. 218–222; H. Obuchowska-Pysiowa, *Udział Krakowa...*, s. 46–60.

<sup>87</sup> F. Kiryk, *Miasta ziemi...*, s. 38. Por. idem, *Studia nad wymianą...*, s. 199–231

<sup>88</sup> *Dyaryusz Jerzego Tymowskiego*, [w:] J. Sygański, *Analekta sandeckie do XVI i XVII w.*, Lwów 1905, s. 3–31; F. Leśniak, *Jerzy Tymowski (1559–1631), kupiec i rajca nowosądecki*, „Rocznik Sądecki” T. 30, 2002, s. 39–40.

<sup>89</sup> M. Wieliczko, *Jaśliska – miasteczko na pograniczach*, [w:] *Na pograniczu kultur, języków i tradycji. Prace ofiarowane profesorowi doktorowi Ryszardowi Szczygłowi w sześćdziesiątą rocznicę urodzin*, pod red. M. Mądzika, A. A. Witusika, Lublin 2004, s. 154.

<sup>90</sup> A. Fastnacht, *Dzieje Leska...*, s. 149.

<sup>91</sup> *Chronografia...*, s. 522.

<sup>92</sup> W 1633 roku król Władysław IV wezwał mieszczan nowosądeckich do repektowania prawa „spuszczania” towarów należących do mieszczan lubowel-

roku, według której mieszczanie Piwnicznej „powinni spuszczać per fluvium Poprod do piły sądecki tramów 24, a z każdego tramu bywa tarcic 7, facit tarcic 168, za które już się położyło przy młynach sądeckich”<sup>93</sup>. W większej ilości spławiano również beczki z winem węgierskim<sup>94</sup>.

Ze względu na zasoby wodne intensywnie gospodarczo wykorzystywany był Dunajec, który jest największym (poza Sanem) dopływem karpackim Wisły. Pod względem wielkości zlewni przewyższał Sołę, Skawę i Rabę razem wzięte (Poprad dostarcza Dunajcowi na ogół 1/3 wody). Na wodowskazie w Nowym Sączu (według pomiarów z lat 1871–1970) bardzo rzadko mierzył poniżej 1 metra, a zwykle miał głębokości 2 metry<sup>95</sup>.

Transport rzeczny był od lądowego bardziej uzależniony od pogody. Przerzywały go mrozy, niedobory lub nadmiary wody. Rzeki karpackie bywały szczególnie kapryśne. Kilka przykładów. W połowie XVII wieku lustratorzy stwierdzili, że Dunajec narobił wielu szkód we wsiach podhalańskich, zwłaszcza w Maniowach, gdzie woda „zniosła ostatek gruntu z kościołem”, następnie niszczył nadrzeczne osady na całej długości, o czym donieśli mieszkańcy Czchowa<sup>96</sup>. We wsiach starostwa nowotarskiego czynił szkody regularnie, podobnie w Nowym Sączu znosząc co rusz ogrody<sup>97</sup>. Wezbrane wody Popradu dokonały ogromnych spustoszeń na Spiszu w 1663 roku. Największe zarejestrowali komisarze w Podolińcu, Lubowli i okolicach, gdzie rzeka zmieniła koryto, pozabierała grunty, domy, młyn i tracz we wsi Obgard, zniosła wieś Kacze i górę ponad nią<sup>98</sup>. Ruiny w gruntach przy miasteczkach Dębowiec i Osiek poczynił wtedy też Wisłok, a jeszcze silniej dały się odczuć wylewy rzeki Ropy (zabrane grunty i młyny we wsiach)<sup>99</sup>. Groźną dla dróg i młynów okazała się Raba<sup>100</sup>.

---

skich. ANK, Castr. Sandec., 136, s. 1744. *Historia naturalis...*, s. 139–140; K. Pieradzka, *Handel Krakowa...*, s. 42–43; O. R. Halaga, *Košice-Balt...*, s. 110–111.

<sup>93</sup> *Lustracja województwa krakowskiego 1564*, cz. I, s. 171.

<sup>94</sup> *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, t. VIII, pod red. F. Sulimierskiego, B. Chlebowskiego, W. Walewskiego, Warszawa 1887, s. 808.

<sup>95</sup> J. Punzet, *Charakterystyka hydrologiczna dorzecza Dunajca*, „Rocznik Sądecki” T. 17, 1982, s. 369, 373; idem, *O prawdopodobieństwie występowania wielkich wód Dunajca w Nowym Sączu*, „Rocznik Sądecki” T. 13, 1972, s. 478, rys. 1 (na wklejce).

<sup>96</sup> *Lustracja województwa krakowskiego 1659–1664*, cz. I, s. 286, 303.

<sup>97</sup> *Ibidem*, cz. II, s. 545, 586; *Lustracja województwa krakowskiego 1564*, cz. I, s. 147, 148, 154.

<sup>98</sup> *Lustracja województwa krakowskiego 1659–1664*, cz. II, s. 712, 714, 716, 724, 729–730. Rzeka zabrała pola uprawne również w Piwnicznej. *Ibidem*, s. 558.

<sup>99</sup> *Lustracja województwa krakowskiego 1659–1664*, cz. II, s. 643, 658, 687, 688.

<sup>100</sup> M.in. w Myślenicach i okolicy. *Lustracja województwa krakowskiego 1659–1664*, cz. II, s. 510, 511, 516, 523.

Z drugiej strony Dunajec przynajmniej od ujścia Popradu przez większą część roku sprzyjał komunikacji. Do transportu służyły drewniane pomosty zbite z kilkudziesięciu desek (tramów) lub kilkunastu sztuk okrągłaków. Wyporność takich pojazdów rzecznych sięgała 4 ton. Przy zwykłej wodzie spław do ujścia Popradu od Nowego Targu trwał 1,5–2 dni (przeszkody), natomiast od ujścia Popradu do Wisły 3 dni<sup>101</sup>. Flisacy dunajcowi przewozili towary masowe, takie jak drewno, wino węgierskie, owoce suszone, kosy i sierpy z hamrów sądeckich<sup>102</sup>. Wszystkie większe rzeki górskie w jakiejś części nurtu użytkowano do spławu drewna, a najwięcej opuszczało go Puszczę Żywiecką<sup>103</sup>.

Państwo partycypowało w korzyściach płynących z komunikacji drogowej na kilka sposobów. Wymianę towarową obciążało narzutem w postaci ceł. Wiedza o usytuowaniu i wysokości ceł z komór i przykomorków celnych pozwala wnioskować o ważności dróg i kondycji miast, przez które przebiegają, gdyż państwo sytuowało instytucje celne na ogół tam gdzie spodziewało się osiągać największe zyski. Czyli w połowie XVI wieku w miastach podgórskich: Cieszynie, Oświęcimiu, Suchej, Myślenicach, Nowym Targu, Nowym Sączu, Piwnicznej, Grybowie, Gorlicach, Bieczu, Jaśle, Krośnie, Dębowcu, Dukli<sup>104</sup>, Rymanowie i Sanoku<sup>105</sup>. Do połowy XVII wieku powstały jeszcze komory w Żywcu, Kętach, Jordanowie, Żmigrodzie i Jaśliskach<sup>106</sup>, w połowie zatem wszystkich miast tej kategorii. Państwo przymuszało do wyboru ściśle określonych dróg i miejsc do składowania towarów korzystając poprzez opłaty składnego i pośrednio poprzez opłaty targowe od masy towarowej wprowadzanej do handlu. Uprawiało tym samym określoną politykę handlową. Zmiany dróg handlowych uprzywilejowane wcześniej miasta traktowały jako zagrożenie swych interesów<sup>107</sup>.

Gdzie handel, tam towary i pieniądze. Gdzie drogi większe, bardziej ruchliwe, tam kupcy, orszaki możnych i kurierzy. I oni też przyciągali

<sup>101</sup> *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego...*, t. II, s. 223.

<sup>102</sup> F. Leśniak, *Życie gospodarcze*, [w:] *Dzieje miasta Nowego Sącza...*, s. 378, 383–385. Do podróży z towarami Popradem, Dunajcem i Wisłą wielu flisaków angażował swego czasu Jerzy Tymowski. *Dyaryusz Jerzego Tymowskiego*, s. 3–31; F. Leśniak, *Jerzy Tymowski...*, s. 39–40; O. R. Halaga, *Košice-Balt...*, s. 111. Uwagi o spławnym Sanie i Wisłoce (ibidem, s. 111–112) są uzasadnione, ale w odniesieniu do ich dolnych biegów.

<sup>103</sup> *Lustracja województwa krakowskiego 1659–1664*, cz. II, s. 430.

<sup>104</sup> *Lustracja województwa krakowskiego 1564*, cz. II, s. 134–135.

<sup>105</sup> *Lustracja województw ruskiego, podolskiego i bełskiego 1564–1565*, wyd. K. Chłapowski, H. Żytkowicz, cz. 2, Warszawa 2001, s. 157–158.

<sup>106</sup> *Lustracja województwa krakowskiego 1659–1664*, cz. I, s. 298.

<sup>107</sup> O pogranicznych komorach celnych i prawie składu zob. F. Leśniak, *Wymiana towarowa...*, s. 51–53.

amatorów łatwego wzbogacenia, a góry dawały możliwość ukrycia siebie i zdobyczy. Ale drogi publiczne cieszyły się specjalną ochroną. Za rozbój na nich groziły srogie kary, prawo staropolskie zaliczało go do najcięższych przestępstw, tzw. łotrów, zagrożonych karą gardła<sup>108</sup>. Ochronie podróżujących (i nie tylko) służyły zamki, kasztele, dwory obronne, ulokowane w miejscach strategicznych. W Karpatach po polskiej i słowackiej stronie istniały zamki obronne, a z nich warto wymienić te, które strzegły przedpoli poszczególnych przejść górskich. Poczynając od Śląska natrafiamy na bardziej znaczące zamki usytuowane w Cieszynie, Żywcu, Kobiernicach (Wołek), Kozach, na Orawie, w Szaflarach, Czorsztyń, Niedzicy, Pieninach (Krościenko), Rytrze, Starej Lubowli, Muszynie, Pławcu, Zborowie (Makowica)<sup>109</sup>, Żmigrodzie, Dukli, Rymanowie, Sanoku, Hoczwi, Baligródzie i Lesku<sup>110</sup>. W XV wieku niektóre z nich, jak zamek Makowica na drodze ze Żmigrodu do Bardiowa czy Wołek w Beskidzie Śląskim, zmieniały się nieraz w siedlisko rozbójników chronionych przez właścicieli czy zarządców tych zamków<sup>111</sup>.

Komunikacja łączyła centra życia gospodarczego czyli miasta na obszarze Karpat. Podobnie granica karpacka nie dzieliła, a łączyła mieszkańców terenów podgórskich i dalszych. Była najbardziej przyjazną z polskich granic. Już niemal przed stuleciem Władysław Semkowicz pisał:

Pomimo przeszkód, jakie stawiała człowiekowi potężna bariera Karpat i pokrywająca ją puszcza leśna, stosunki między naszym Podkarpaciem a słowackim Zakarpaciem w pewnych okresach czasu były wcale ożywione i góry te dla rozprzestrzeniania się ludów oraz kultur, dla rozwoju stosunków handlowych, wreszcie dla wzajemnej komunikacji, nie stanowiły większej przeszkody, a można nawet powiedzieć, że Karpaty, przepiłowane w swym głównym grzbiecie licznymi przełęczami, a zwłaszcza przełomem Popradu i Dunajca, raczej spajały narody, które usadowiły się po obu ich stronach<sup>112</sup>.

<sup>108</sup> S. Kutrzeba, *Dawne polskie prawo sądowe w zarysie*. I. Prawo karne. II. Postępek sądowy, Wrocław–Warszawa–Kraków 1927, s. 33.

<sup>109</sup> K. Moskal, *Zamki w dziejach Polski i Słowacji. Między Wisłą a Hornadem*, cz. I: *Od czasów najdawniejszych do 1500 r.*; cz. II: *Od roku 1500 do 1771*, Nowy Sącz 2004–2005, passim; idem, *Zamki nad Dunajcem i Popradem*, „Szkice Tarnowskie” R. II, 2011, nr 3, s. 203, 207, 209; I. Chalupický, M. Smatana, *Hrad Lubovňa*, Martin 1989. G. Lukáč, *Zamki graniczne...*, s. 249–253, omówił szerzej dzieje średniowiecznych Zborowa-Makowicy, Pławca, Lubowli i Niedzicy, najważniejszych zamków na słowackim przedpolu Karpat na wschód od Tatr. Niewielkie obiekty militarne powstały na bazie komór celnych m.in. w Stropkowie, Bardiowie i Podolińcu.

<sup>110</sup> K. Przyboś, *Dzieje Karpat polskich*, [w:] *Karpaty polskie...*, s. 154.

<sup>111</sup> S. A. Sroka, *Janosik. Prawdziwa historia karpackiego zbójnika*, Kraków 2004, s. 19; G. Lukáč, *Stredoveký pohraničný hrad Zborov-Makovica*, „Teki Krakowskie” III, 1996, s. 203–208; idem, *Zborov...*, s. 35–53; idem, *Zamki graniczne...*, s. 247–257.

<sup>112</sup> W. Semkowicz, *Polacy i Słowacy...*, s. 201.

---

## SUMMARY

### Transborder Communication of Foothill Cities on Both Sides of the Carpathians (Until the End of the 18<sup>th</sup> Century)

This is a draft on crossing the boundaries between economic centres on the Polish and Slovak part of the Carpathians. Here I describe the nature of the relationship between the citizens of the Polish and Slovak foothill cities. This includes different aspects of the neighbourhood. The Carpathian border did not divide, but rather connected the inhabitants of the border regions. Until the end of the 18<sup>th</sup> century it was the friendliest of the Polish borders. In the communication space I describe the mountain passes and roads leading through them as the most important. I write about castles and the safety on the trade routes, attended by merchants and other travellers. I also describe different kinds and means of transportation, both land and river, and the different conditions depending on the season. On the difficult roads, the specialised carriers were of great help – carters, and on rivers – rafters. The national government played a significant role in intensifying the trade on the described area.