

Z DZIEJÓW JAROSŁAWSKIEGO HANDLU RZECZNEGO W XVII W.

Tereny dzisiejszego województwa rzeszowskiego, aczkolwiek położone na południowo-wschodnich krańcach Polski mają bezpośrednią łączność z morzem poprzez bogatą sieć wodną, częściowo przynajmniej spławnych rzek, dopływów Wisły i Sanu. Przez zachodnią część województwa, w powiatach mieleckim i tarnobrzesckim przepływa Wisła, a San niemal całą długością toczy swoje wody terenami tegoż województwa. Przepływa on przez powiaty: leski, sanocki, brzozowski, przemyski, jarosławski, leżański, niżański i tarnobrzescki.

Ta bogata sieć wodna miała w przeszłości szczególnie doniosłe znaczenie w komunikacji śródlądowej. Łączyła dawną ziemię sanocką i ziemię przemyską z najbardziej prężnymi ośrodkami życia gospodarczego i kulturalnego naszego kraju: Warszawą, Bydgoszczą, Toruniem, Gdańskiem¹.

Od czasów Kazimierza Wielkiego bardzo poważnie rozwinęła się żegluga rzeczna na Sanie, osiągając swój najwyższy rozkwit w XVI i XVII w., kiedy to Sanem płynęły liczne tratwy z drzewem przeznaczonym dla Danii, Flandrii, Anglii, Hiszpanii i Włoch. W okresie wiosennym, przy wysokim stanie wody, spławiano też zboże, kaszę, masło, świece woskowe, słoninę, sieci i liny, potaż oraz sól z żupruskich.

Ożywiony ruch rzeczny przyczynił się do powstania wzdłuż całego brzegu Sanu

licznych portów rzecznych zwanych palami, a w dawnej gwarze ludowej i flisackiej „pala”. Nazwa ta pochodziła stąd, że na brzegu rzeki w miejscu wybranym na przystań wodną (najczęściej w pobliżu miasta lub większej osady), wbijano szeregi dębowych pali, do których umocowywano tratwy, płytki, dubasy, dubaski, komiegi² i inne jednostki spławne żeglugi śródlądowej. Pale i wszelkiego rodzaju przystanie rzeczne sytuowano w miejscach najbardziej dogodnych dla spławu, do których prowadziły również dogodne drogi kołowe, zapewniające możliwie łatwy dowóz towaru. Najczęściej zakładano je u ujścia mniejszych rzek do spławnej rzeki, co było gwarancją najłatwiejszej rozbudowy urządzeń portowych³.

Większość przystani rzecznych zakładana była przez posiadaczy rozległych latyfundiów zarówno dziedzicznych, jak i starostw. Znaczna część tych dóbr, zajmujących olbrzymie tereny naszego kraju stykała się ze spławnymi rzekami. To zaś umożliwiło budowę dogodnych przystani, jakich wymagała należyta organizacja spławu rzecznych produktów gospodarki rolnej przeznaczonych na sprzedaż. Wielcy feudałowie posiadali po kilka przystani. Właściciele mniejszych majątków zadawali się jedną przystanią. Powszechnym jednak dążeniem było jej posiadanie, ponieważ pozwalało to na poważne obniżenie kosztów transportu produktów rolnych przeznaczonych na sprzedaż i przyczyniało się do podniesienia rentow-



Jednostki żeglugi śródlądowej na Sanie pod Przemysłem. Fot. A. Hadała

ności majątków⁴. Właściciele majątków nie posiadający możliwości założenia przystani rzecznych na własnych gruntach, zabiegali o uzyskanie zezwolenia na ich budowę w dobrach królewskich⁵. Porty rzeczne posiadali, poza właścicielami ziemskimi, również bogaci kupcy zajmujący się handlem rzecznym⁶.

Nad Sanem, tuż za Przemysłem, znajdowały się składy soli z żup ruskich w Baryczy i Składzie Solnym, skąd wywożono ją do Warszawy i Bydgoszczy. Poniżej, u ujścia rzeki Rady znajdował się port Radymno (a u ujścia rzeki Szkło — Wysocko). Nad Sanem znajdowały się również porty: Jarosław, Nielepkowice, Mănasterz, Tryńcza, Sieniawa, Leżajsk, Bieliny, Ulanów, Krzeszów, Pławo, Radomyśl.

Najważniejszy port rzeczny na Sanie znajdował się w Jarosławiu. Był on użytkowany zapewne w pobliżu wschodniego cypla wzgórza Św. Mikołaja (dziś Bene-

dyktynek), a więc w sąsiedztwie budynku, w którym mieści się obecnie Technikum Budowlane. San płynął w tym czasie tuż u podnóża lessowych pagórków, na których zbudowane było miasto. Do dnia dzisiejszego zachowały się dobrze widoczne ślady starego koryta Sanu. Stanowią je zbiorniki wodne zwane „Sanowiska”.

Początki Jarosławia giną w mrokach historii. Najnowsze badania wykazały jednak, że miasto dość wcześnie było poważnym ośrodkiem wymiany towarowej. Zdecydowało o tym jego dogodne położenie na skrzyżowaniu prastarych szlaków handlowych, urodzajne tereny wokół miasta oraz możliwość dużej spławnej rzeki. Jarosław posiadał więc dobre warunki do spełnienia roli poważnego osiedla wymiany handlowej na szlaku handlowym zachód — wschód⁷. W mieście tym odbywały się znane jarmarki jarosławskie, na które ściągali kupcy z całej Europy i wielu krajów Azji. Zestaw to-



Widok Jarosławia z poł. XVII w.

warów był bardzo bogaty i urozmaicony. Można tu było nabyć produkty rolne, bydło i konie przywożone i spędzane tu przez kupców z bogatego rejonu wołyńskiego, zasobnego w łąki i pastwiska. Na jednym jarmarku sprzedawano około 30 tys. sztuk bydła oraz 6 — 7 tys. sztuk koni. Można było nabyć tutaj również sukno, futra, makaty, broń, korzenie wschodnie, atłasy, jedwabie, aksamity, wyroby ze srebra i złota. Jarosław słynął więc od dawna jako jeden z najważniejszych ośrodków handlowych Europy, zaopatrujących rynek w bogaty zestaw towarów, a szczególnie środki żywności, zwłaszcza tłuszcze i mięso oraz w poszukiwany wówczas artykuł, jakim były skóry zwierzęce.

Towary do Jarosławia zwożono rozmaitymi drogami; wywożono je natomiast przeważnie drogą wodną tzn. Sanem. Z tego względu w pełni uzasadnione było wybudowanie w Jarosławiu na Sanie dużego portu. Stały przy nim wielopiętrowe spichrze, podobne do tych, jakie dziś jeszcze oglądać można w Kazimierzu, w Bydgoszczy, Toruniu, Grudziądzu czy Gdańsku⁸.

Spichrze te zbudowano częściowo na polecenie hetmana Jana Tarnowskiego, ówczesnego właściciela ziemi jarosławskiej. W spichlerzach przechowywano różnorodny asortyment towarów, przywożonych do miasta drogą handlową przez liczne karawany kupieckie z Europy i krajów azjatyckich na słynne jarmarki jarosławskie⁹.

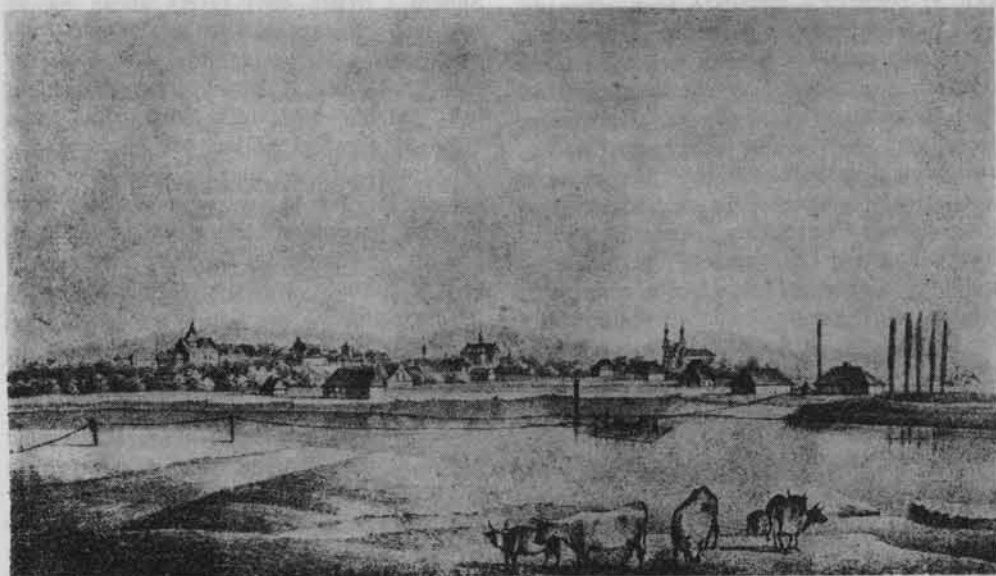
Poniżej Jarosławia znajdowały się porty w Nielepkowicach i Manasterzu. Były one dla Jarosławia portami pomocniczymi, przeznaczonymi wyłącznie do spławu drzewa i produktów rolnych z olbrzymich dóbr jarosławskich. Stąd też dość wcześnie, bo jeszcze w XV w. powstały w Jarosławiu warsztaty skutnicze, słynące z wyrobu galarów. Przetrwały one aż do XIX w.

W XVIII w. handlem rzeczonym zajmowała się przede wszystkim grupa tzw. spławników, dzieląca się na:

- 1) właścicieli ziemskich, którzy bezpośrednio zbywali płody rolne i inne towary na rynek gdański,
- 2) kupców krajowych,
- 3) kupców gdańskich,
- 4) personel zatrudniony przy spławie.



Kamienica Orsettich z XVI w. w Jarosławiu — dziś siedziba muzeum.



Widok Jarosławia z poł. XIX w.

Poważną grupę stanowili rzemieślnicy, zatrudniani przy naprawie starych oraz budowie nowych tratw, galarów oraz innych jednostek spławnych żeglugi śródlądowej. O poważnej liczbie osób zatrudnionych w jarosławskim handlu rzeczonym oraz w istniejących tam warsztatach świadczy fakt powstania w Jarosławiu już w XVI w. osobnego cechu, zwanego „rotmańskim”, a następnie konfraternią wodną. Do cechu tego należeli rotmani, sternicy, flisacy, mistrzowie zatrudnieni przy budowie szkut, galarów i innych jednostek żeglugi rzecznej oraz ci wszyscy, których praca w jakikolwiek sposób powiązana była z jarosławskim spławem rzeczonym⁴⁰.

Z ruchu wodnego na Sanie Jarosław osiągał rocznie 6000 czerwonych złotych polskich dochodu. Suma ta w owych czasach pozwalała na nabycie kilku wsi⁴¹. Było to więc przedsięwzięcie bardzo intratne. Stąd też Jarosław należał w swym czasie do najbogatszych miast w Polsce. Mieszczaństwo jarosławskie dorównywało zamożnością wielu najpoważniejszym radom mieszczańskim w Krakowie, Bydgoszczy, Toruniu, Sandomierzu czy Gdańsku. O bogactwie świadczą zachowane do dnia dzisiejszego wspinające kamienice, które bez przesady można nazwać mieszczańskimi pałacami. Wyróżnia się wśród nich renesansowa zabytkowa „Kamienica Orsettich” — Włochów osiedlonych w Jarosławiu. Szczególnie wysoki poziom swej zamożności osiągnęło miasto pod rządami gospodarnej i energicznej Anny ze Sztamborku księżnej Ostrogskiej⁴², która szczególnie wiele uwagi poświęcała rozwojowi ruchu wodnego na Sanie. O zamożności tej bardzo wymownie świadczy fakt, że po pożarze, jaki w 1625 r. nawiedził miasto ustalono, że spłonęło wówczas towarów wartości 10 mln czerwonych złotych polskich. Była to na owe czasy suma zawrotna.

Przeprowadzone po II wojnie światowej badania archiwalne rejestrów komory celnej w Warszawie pozwalają na przybliżone choćby ustalenie wysokości obro-

tów towarowych między portem jarosławskim, a innymi ośrodkami handlu rzeczowego. Wspomniane rejestry zawierają też nazwiska kupców, trudniących się handlem rzeczonym. Na ich podstawie można ustalić, jacy kupcy wyróżniali się w tym handlu, czym i w jakich ilościach handlowali⁴⁴.

Do najbardziej masowych towarów spławianych wodami Sanu i Wisły należało zboże i produkty leśne. Spławiały je oczywiście najpotężniejsze rody feudalne, posiadające olbrzymie latyfundia znajdujące się po obu stronach Sanu i Wisły. W latach 1605—36, a więc na przestrzeni 32 lat, Sieniawscy wysłali 5383 łasztów zboża na 20 statkach, 95 skutach, dubasach i 30 różnych jednostkach spławnych. Sieniawscy posiadali w pobliżu Jarosławia olbrzymie dobra ziemskie; ich siedzibą była Sieniawa, gdzie znajdowała się doskonale zorganizowana i wyposażona przystań wodna na Sanie. Ostrogscy, właściciele Jarosławia, przewieźli w tym samym czasie 4033 łasztów zboża na 11 statkach, 72 skutach, 2 dubasach. Lubomirscy, właściciele Łańcuta i Rzeszowa oraz innych wielkich posiadłości spławiali Sanem i Wisłą 4884 łasztów zboża na 96 skutach i 8 dubasach (w latach 1605—49).

Jednym z najpoważniejszych eksporterów zboża wśród kupców jarosławskich, był Walenty Nożownik, który w latach 1626—31 wywiózł ogółem 348 łasztów zboża. Oznacza to, że rocznie wywoził on 87 łasztów⁴⁵. Wśród wszystkich ośrodków handlu rzeczowego biorących udział w handlu wiślanym, Jarosław zajmował siódme miejsce w eksporcie zboża, tuż za Przemyśłem⁴⁶.

Wśród kupców jarosławskich dużą przedsiębiorczością wyróżniał się kupiec zwany „Jeleniem”, który w okresie lat 1649—50 wywiózł 12 400 skór, 3155 sztuk płótna i 2 kamienie wosku (64 funty). W 1650 r. uiszczył on na komorze celnej w Warszawie opłatę celną w kwocie 208 florenów, która świadczy o bardzo poważnych jego obrotach handlowych. Znacznie mniejsze obroty wykazywał inny znany

kupiec Marcin Drożycki. W okresie 3 lat przewiózł on przez warszawską komorę celną 1260 sztuk skór i około 800 sztuk płótna. Jan Markowicz z Jarosławia zarejestrował w komorze celnej w Warszawie w 1651 r. przewóz 1260 skór i 18 połci słoniny. Następujący kupcy: Samuel Zachorowicz, Bazyli Zegierowicz, Stanisław Podgórný, Jędrzej Mitrowicz i Altenberg wywieźli od 10 — 400 sztuk płótna. Spośród frochtarzy¹⁷ znany był w Jarosławiu Walenty Nożownik, który z okazji frochtu wywoził do Gdańska mięso, płótno, sieci i kobiałki.

Jarosław, jako znany ośrodek handlu bydłem, zajmował drugie (po Przemyśle) miejsce w handlu produktami mięsno-tłuszczowymi. Kupcy jarosławscy Błażej, Stanisław Ślubowski i Matias Szulc, znani byli jako główni eksporterzy masła i słoniny. Wywozili oni również inne środki żywności a zwłaszcza sery i owoce. Tłuszcze wywożone z Przemyśla i Jarosławia oraz Sandomierza zaspokajały większość potrzeb gdańskiego przemysłu tłuszczowego.

Obok środków żywności, skór i płótna kupcy jarosławscy wywozili także inne towary, a wśród nich stryczki i postronki. W branży tej wyróżnili się Stanisław Wójcik, Tomasz Bednarz, Jacko Smulski, a także nieznani z nazwiska Andrzej, Jerzy i Wojciech¹⁸.

Wspomniane wyżej rejestry pozwoliły na ustalenie struktury branżowej kupców jarosławskich. Przedstawiała się ona następująco: na 57 znanych kupców 10 handlowało zbożem, 22 — skórami, 3 — mięsem i tłuszczami, 16 — innymi różnymi towarami¹⁹. W handlu wodnym znaczny był udział Żydów. Na 51 kupców jarosławskich, 7 z nich było pochodzenia żydowskiego, co stanowi 13,7%²⁰. Poważne miejsce zajmował Jarosław w imporcie śledzi. Z zachowanych rejestrów wynika, że na miasto to przypadało 1,1% ogólnego importu śledzi do różnych miejscowości. Na ogólną ilość 16 422 łashty sprowadzonych śledzi, 187 łashtów przywożono do Jarosławia.

Przedstawione wyżej dane ukazują tylko częściowo ilości towarów eksportowanych drogą wodną, a także ich asortyment. Wskazują one jednak na poważne znaczenie gospodarcze jarosławskiego portu na Sanie, świadczą o jego roli w życiu ekonomicznym miasta i okolicy oraz szerokich powiązaniach handlowych z najbogatszymi miastami w Polsce.

Historia jarosławskiego portu wodnego jest równocześnie wskaźnikiem historii ekonomicznej związanego z nim zaplecza, a więc w pierwszym rzędzie miasta oraz bliższej i dalszej okolicy²¹. Przez port jarosławski przepływały transporty różnych towarów ładowanych w portach górnego Sanu przed Jarosławiem, a więc w Przemyśle, Baryczy, Składzie Solnym, Radymnie. Płynące w dół rzeki ładowne tratwy i statki o różnych nazwach i pojemności zatrzymywały się w porcie jarosławskim zarówno dla naprawy powstałych w drodze uszkodzeń, jak też celem nabycia pewnej ilości atrakcyjnych towarów przechowywanych w jarosławskich spichlerzach²².

Duże znaczenie w rozwoju handlu rzeczniczego i jego organizacji odgrywała konfraternia wodna, do której zadań należała budowa statków oraz organizacja przewozu towarów Sanem i Wisłą. Z zachowanych dokumentów podobnego cechu rotmańskiego i sternickiego w Ulanowie można wnioskować o roli, jaką cech ten odgrywał w życiu miasta i jak wielki był jego wpływ na rozwój handlu rzeczniczego.

W pobliżu Jarosławia istniał dobrze zorganizowany, bardzo ruchliwy port na Sanie w Sieniawie. Port ten, podobnie jak miejscowość Sieniawa były własnością możnego rodu Sieniawskich, a następnie Czartoryskich²³. Dzisiejszy powiat jarosławski posiada więc w dziedzinie handlu wodnego duże tradycje.

Obecnie w zmienionych warunkach życia społeczno-politycznego i ekonomicznego rola Sanu jako drogi wodnej zupełnie zmalała. Jednakże i dziś San może stać się źródłem dochodów dla wielu



miejsowości województwa rzeszowskiego. Należycie zorganizowane, dobrze urządzone stacje wodne i ośrodki wypoczynku świątecznego, np. w Jarosławiu i w innych miejscowościach gdzie istniały pale, zapewnić mogą poważny napływ turystów, coraz liczniej ściągających na tereny naszego województwa. Posiada ono bowiem zarówno cenne zabytki architektury, rezerваты i pomniki przyrody, uroczyska krajobrazu, wiele miejscowości o bogatej historii, wspaniałe tradycje postępowych ruchów społeczno-wyzwoleńczych. Woje-

wództwo rzeszowskie cechują wielkie i godne uwagi osiągnięcia w okresie XXV-lecia PRL. Jarosław zajmuje i pod tym względem szczególnie uprzywilejowaną pozycję. Bogactwo i wartość jego zabytków oraz rola, jaką spełniał w przeszłości, w życiu politycznym i gospodarczym kraju, stawiają go w rzędzie tych miejscowości, które przyciągają uwagę, rodzą chęć bliższego poznania. Miasto to może w przyszłości stać się jednym z najpoważniejszych ośrodków ruchu turystycznego w województwie rzeszowskim.

PRZYPISY

1. Cmela B.: *Z przeszłości Ulanowa*, „Ziemia 1966”, Warszawa 1967, s. 200.

2. Do transportu rzeczno używano kilka rodzajów statków:

a) Tratwa albo tratwa — służyła do przewozu głównie drzewa, towarów leśnych a czasem wina. Przy tratwach używano od 2 do 6 pojazdów, a więc ładowność ich wynosiła od 6 do 18 łasztów (tj. około 30 ton). Tratwy płynęły tylko w dół rzeki.

b) Galar — statek rzeczny bezmasztowy, zwykle kształtu prostokątnego, zbitý z tarcic sosnowych lub świerkowych. Służył głównie do spławiania wapna, soli i zboża.

c) Byk — duży statek bezmasztowy, podobny do galaru, nazywano go również „polski grom”; obsługiwało go kilkanaście ludzi, zabierał zaś około 100 ton ładunku.

d) Komiega — budową swą przypominała tratwę lub galar. Pojemność komiegi wynosiła 28 łasztów (około 70 ton).

e) Płyty — mniejszych rozmiarów tratwy, które najczęściej wiązane ze sobą po 4 sztuki służyły do spławiania niektórych towarów: wapna, ołowiu i in.

f) Szkuta — największy statek żaglowy posiadający załogę 16–20 osobową i 7–10 wioseł. Były szkuty: szesnastki, osiemnastki i dwudziestki. Ładunek szkuty wynosił 40 łasztów (około 100 ton).

g) Dubas — statek żaglowy o jednym lub dwu masztach, z obsługą 8 do 16 flisaków. Wymiary jego wynosiły: długość 40 łokci (około 24 m), szerokość 10,5 łokcia (około 6 m).

h) Koza — statek żaglowy w rodzaju malej szkuty i dubasa z załogą 4–6 ludzi. Ładowność ich wynosiła od 3–9 łasztów (7–22 tony). Przewożono na nich zboże, średnio 6 łasztów.

i) Lichtan, lichtun albo lichton — mniejszy statek do przeładunku towaru; mniejszy galar, na którym znajduje się buda dla szypra z zapasami żywności dla flisaków (flisaków) oraz zapasowe przyrządy do spławu. Od nazwy tego statku i jego roli pochodził lichtowanie albo lichtuga — wyładunek towaru.

Źródła — Burszta J.: *Materiały do techniki spławu rzeczno na Sanie i średniej Wiśle z XVII i XVIII wieku*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, rok III 1955, Nr 4, s. 777; Obuchowska-Pysiołowa H.: *Handel wiślany w pierwszej połowie XVII wieku*, Wrocław 1964, s. 44–48; *Słownik języka polskiego*, tom VI, Warszawa 1964, s. 524.

3. Janik M.: *Cech rotmański i sternicki w Ulanowie*, „Lud”, T. 32, Lwów 1934.

4. O zabiegach właścicieli ziemskich w sprawie wolnego spławu świadczy wiele dokumentów. M.in. w instrukcji danej posłom na sejm podczas sejmiku krakowskiego w Proszowicach dnia 2 stycznia 1603 r. stwierdza się: *Ropą rzeką potrzebne rzeczy do budowania, aby były sposzczane przez ludzką szkodę* (s. 245). Mikołaj Ligęza, starosta biecki złożył przeciwko temu postulatu dwukrotnie protest do grodu krakowskiego: w dniu 10 stycznia 1603 r., (s. 249) oraz 30 stycznia 1603 r., (s. 250–251). Następnie sprawa ta znalazła się na forum

- sejmiku dopiero w 1616 r. W instrukcji danej posłom na sejm podczas sejmiku przedsejmowego w Proszowicach pod datą 8 marca 1616 r. (s. 364) czytamy: *także i nawigacja rzeki Ropy, aby była wolna i pocna, kto by to bronił, namówioną, mają o to panowie postować prosić.*
 Źródło: Akta Sejmikowe województwa krakowskiego, Tom I. 1572—1620 wydał Stanisław Kutrzeba — Kraków 1932 (wypis ten zawdzięczaam życzliwości dr. T. Ślawskiego z Blecza).
5. Krzysztof Pilecki — właściciel Łańcuta uzyskał od Zygmunta Augusta w 1558 r. przywilej *ut in ripa Fluminis Shan circa oppidum antiquum Lyezaysko in fundo nostro possit construere granarium alias spichlyesz — dla składowania w nim wszelkiego rodzaju zboża i popiółów oraz innych rzeczy.*
 6. Obuchowska-Pysłowa H.: *Handel wiślany w pierwszej połowie XVII wieku.* Wrocław 1964, s. 42.
 7. Kunysz A.: *Początki Jarosławia w świetle badań archeologicznych, „Rocznik Stowarzyszenia Miłośników Jarosławia 1966 r.” Jarosław 1967, s. 12—13.*
 8. Orłowicz M.: *Jarosław — jego przeszłość i zabytki.* Lwów 1921, s. 23.
 9. Orłowicz M.: *Op. cit., s. 22.*
 10. Gottfried K.: *Jarosław i okolice.* Warszawa 1959, s. 15.
 11. Orłowicz M.: *Op. cit., s. 23.*
 12. Orłowicz M.: *Op. cit., s. 25.*
 13. Orłowicz M.: *Op. cit., s. 23.*
 14. Obuchowska-Pysłowa H.: *Op. cit., s. 131.*
 15. Obuchowska-Pysłowa H.: *Op. cit., s. 140.*
 16. Obuchowska-Pysłowa H.: *Op. cit., s. 149.*
 17. *Frochtarz albo froktarz — nazwa pochodzi od frachtu, to jest opłaty uiszczanej przez kupca za przewóz towaru na cudzym statku (Por. J. Burszta — *Handel magnacki i kupiecki między Sieniawą nad Sanem i Gdańskiem od końca XVII do połowy XVIII wieku, „Rocznik dziejów społecznych i gospodarczych”, T. XVI, rok 1954, s. 176).**
 18. Obuchowska-Pysłowa H.: *Op. cit., s. 90.*
 19. Obuchowska-Pysłowa H.: *Op. cit., s. 136.*
 20. Obuchowska-Pysłowa H.: *Op. cit., s. 142.*
 21. Gottfried K.: *Op. cit., s. 16.*
 22. Orłowicz M.: *Op. cit., s. 23.*
 23. Burszta J.: *Op. cit., s. 174—180.*