

Едуард МАКАРЕНКО

магістр історії,

аспірант відділу «Центр дослідження українсько-польських відносин»

Інституту українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-7529-6166>

e-mail: maedvo9299@gmail.com

ТОРГОВІ ШЛЯХИ ЧЕРЕЗ ЗАХІДНОРУСЬКІ ЗЕМЛІ В ПОЛІТИЦІ ПОЛЬСЬКОГО КОРОЛІВСТВА XIV–XV СТОЛІТЬ

Порушено питання появи, функціонування та політичної ролі транзитних торговельних маршрутів через західноруські землі пізнього середньовіччя. Ці шляхи розглянуто як важливий регіональний економічний та геополітичний феномен, котрий мав довготривалі наслідки на тодішні русько-польські відносини. Робота структурована за географічно-хронологічним принципом. Простежено появу торговельної мережі Ганзи в гирлі ріки Вісли та налагодження зв'язків із Галицько-Волинською державою та її двома основними центрами – Володимиром і Львовом. Виявлено географію проходження кожного із чотирьох відомих ганзейських торгових шляхів до них і товарний асортимент. Запропоновано нові хронологічні рамки датування основного джерела в цьому питанні – торунського списку митниць. На прикладі торгових війн 1340-х рр. польського короля Казимира III додатково обґрунтовано, чому потрібно виводити його експансію на руські землі саме з 1349, а не 1340 р. Зроблено спробу датувати знайдені в Галичі три торгові пломби з Турне на основі хронології стабільної діяльності ганзейсько-руських шляхів.

Здійснено огляд потенційного проходження «татарської дороги» протягом XIV ст. з урахуванням новітніх археологічних і нумізматичних знахідок. Зауважено тяглість шляхів центральноєвропейського напрямку з княжих часів. На його прикладі показано двоякість торгової політики польських королів щодо західноруських шляхів в XV ст.: обмеження їхніх попередніх експортних можливостей на зовнішньому ринку і спрямування їх на розвиток південних земель Польського королівства. Оглянуто контекст становлення «волоської дороги». Уперше використано Люстрацію королівських маєтностей 1469 р. для реконструкції руської ділянки цього шляху й охарактеризовано її джерельний потенціал у вивченні регіональної торгівлі. Зроблено висновок про дещо детермінічні зовнішні економічні умови, які мали значний вплив на політичні наслідки функціонування цих шляхів.

Ключові слова: торговельні шляхи, Галицько-Волинська держава, Ганза, Польське королівство, Львів, «східні товари», історіографія.

Торгівля, а особливо торговельний транзит, відігравали важливу роль у минулому українського народу ще з часів перших століть писемної історії. Частково тут роль зіграв географічний чинник. У випадку руху «північ – південь» – наявність повноводних рік. У випадку руху «захід – схід» затиснутість між Поліссям і Диким Полям утворювала своєрідний природний транспортний коридор. Однак XIII ст. внесло суттєві зміни: занепад європейської торгівлі у Східному Середземномор'ї разом із занепадом держав хрестоносців; перенесення його центру в Причорно-

мор'я і заселення його італійськими містами-республіками; німецьке заселення Балтики; монгольські завоювання, супроводжені знищенням старих центрів (Київ і Галич) і ріст нових (Володимир і Львів). Урешті-решт, зміщення політичного, культурного та економічного життя русько-українського етнічного масиву із Подніпров'я на терени між Західним Поліссям і Карпатами, які опинилися в ролі посередника в нових реаліях Східної Європи.

Мега статті – з'ясувати часові рамки, географію, товарний асортимент і причини зацікавленості польських королів у контролі цих шляхів.

Феномен далекоюсяжної торгівлі в Східній Європі пізнього середньовіччя здавна був об'єктом вивчення й уваги з боку чисельних дослідників. Як головну причину цього можна виділити явний зв'язок появи та насамперед стабільного функціонування шляхів із політикою, який у давні часи був не менш виражений, ніж у сьогоденні. Складність питання належного вивчення західноруських маршрутів полягала в тому, що це один із багатьох елементів непростой спадщини українсько-польських взаємин. Утім, навіть попри це, серед старої історіографії можна виділити Станіслава Кутшебу, Михайла Грушевського і Луцію Харевічову, чий напрацювання про загальну історію регіональної торгівлі (Kutrzeba, 1903; Грушевський, 1997; Charewiczowa, 1925) досі мають певну цінність у питанні торговельних шляхів. Однак варто визнати станом на сьогодні деяку непроробленість цієї тематики, окрім хіба статті Михайла Леснікова про балто-чорноморські шляхи XIV–XV ст. (Лесников, 1969), котра відображає лише половину наявних маршрутів того часу. Натомість значно більше є актуальних робіт, концентрованих на конкретному напрямі. У випадку ганзейсько-пруського – Томаша Ясінського та Ярослава Дашкевича (Jasiński, 2017; Daszkiewicz, 1980), татарського – археологів та нумізматів Георгія Козубовського, Святослава Терського і Костянтина Хромова (Козубовський, 2012; Терський, 2011; Терський, 2024; Хромов, 2019), «західного» – Казімежа Мисьліньського і Гжегожа Мисьлівського (Myśliński, 1960; Myśliwski, 2006) та молдавського – Шербана Папакості й Андрея Міреї (Paracostea, 2018; Mirea, 2024).

Торунь, Володимир, Львів. У XIII ст. у Центрально-Східній Європі в розпаді були активні колонізаційні процеси, знані в історіографії під назвою Ostsiedlung (східне заселення). Найяскравіше вони проявлялися в Балтійському регіоні, у якому це починалося із середини XII ст., коли зусиллями вихідців із вестфальських міст Дортмунд і Зост (Soest) на його південному заході постала колонія Любек. Протягом наступного півтора століття, множачись і розселяючись далі на схід Балтики, його міщани та їхні нащадки поширилися на значному прибережному просторі. Завдяки збереженню зв'язків між цими колоніями постала відома в пізньому середньовіччі торговельна мережа – Ганза, яка сполучала й забезпечувала безпеку торгівлі вздовж майже всієї Північної Європи, від Новгороду до Фландрії. Наприкінці XIII ст. основним із таких поселень, що почало підтримувати активні торговельні відносини із західноукраїнськими землями, було місто Торунь (пол. Toruń; нім. Thorn), котре мало для цього зручне розташування на нижній Віслі й на цьому напрямі було найпівденнішим серед інших у державі хрестоносців Тевтонського ордену на теренах завойованої ними Пруссії.

Основне джерело, за яким знаємо про те, як пролягали шляхи з Торуня до Русі в першій половині XIV ст., – це т. зв. торунський список митниць, складений приблизно в 1349–1355 рр. (НУВ-2, 1882–1886, р. 312–314). Згідно з ним їх було два – до Володимира та до Львова. Перший – через Бобровнікі в Куявії до Мазовії, а саме – Плоцьк, Вишеград, Закрочим по правий берег Вісли. У районі Варваши шлях пролягав двома напрямками вздовж обох берегів через Черськ і Сецехов та перевіз на р. Вепр і Казімеж-Дольний (Лесников, 1969, с. 74), звідки відвертав від Вісли, повз Люблін виходив до Русі та йшов через Холм і Городло до Володимира (НУВ-2, 1882–1886, р. 312–313; див. рис. 1). Другий – через Бжесьць-Куявський виходив до лівобережної Мазовії, де йшов через Гостинін, Ловіч, Раву-Мазовецьку і переправу на р. Піліца до міст Корони Польської: Радом, Опатов і Сандомир. Від тамтешнього мосту через Віслу – далі вздовж русла нижнього Сяну до Гожице, *Kreschov* (не ідентифіковано), Турб'я, Рацлавіце, Копкі (переправа через ріку та межа з Руссю), і через Крешів, Любачів і Городок шлях виходив до Львова (НУВ-2, 1882–1886, р. 313; див. рис. 1).



Рис. 1. Основні шляхи ганзейсько-руської торгівлі. Чорні лінії – шляхи встановлені до середини XIV ст.; сині – описля; чорні крапки – митниці з торунського списку

(Джерело мапи: <https://cloud-b.edupage.org/cloud/?z%3AmLyOMxXw%2F4laF7F%2FdnLTFj7ByFJ9tqJ4xMMUJTVTrTM71WWcLaqSUiKzZhOuT6Cj>)

Відповідь на питання, коли постало торунсько-володимирське сполучення, загалом дає дослідження Т. Ясінського, а саме – межа 1300-х–1310-х рр. Значну роль тут зіграла низка факторів. По-перше, помітний наплив з 1305 р. у склад міської ради Торуня «нових людей» не тільки з ганзейських міст на кшталт Гданська чи Мемеля (нім. Memel; лит. Klaipėda), а й переважно з «материнських» Зосту і Дортмунду. Т. Ясінський пов'язує із потребою налагодити роботу саме сухохідного шляху, в чому ті були більш фахові, ніж ганзейці (Jasiński, 2017, s. 77–80). По-друге, для торунян стало несподівано вигідним завоювання Тевтонським орденом Східного Помор'я разом із повним знищенням Гданська і Тчева в 1308 р. (Jasiński, 2017, s. 81–83), не лише відрізаючи Польщі вихід до моря, але й роблячи цим саме їх виключними посередниками в торгівлі Ганзи та регіонів басейну Вісли, включно з руськими землями на Бузі й Сяні. По-третє, за непрямими даними можна стверджувати про початок функціонування цього шляху за останніх років правління мазовецького князя Болеслава II (від 1251–1313) у проміжку осені 1309 – зими 1310 рр. (Jasiński, 2017, s. 71–73). У цьому контексті не можна не згадати привілей 1320 р. володимирського князя Андрія Юрійовича (†1323) для купців Торуня, у якому він не лише надавав їм пільгові умови у його володіннях, а й подавав це як підтвердження чинних за життя його батька, короля Юрія I Львовича (†1308), прав (АДГВК, 2004, с. 157–158). Також до цього можна віднести і згадану в заповіті 1288 р. володимирського князя Володимира Васильковича (від 1247–1288) митницю в Городлі (ПСРЛ, 1908, с. 616). Тобто початки цього шляху сягали ще 1280-х рр., коли галицько-волинські Романовичі володіли Люблінською землею, а стабільно запрацював він уже з 1310-х рр., навіть попри відбиття Любліна в 1302 р. чесько-польським королем Вацлавом II (1271–1305).

Натомість поява торунсько-львівського тракту має розмиті межі. Її початки можна виводити з дозволу 1286 р. Владислава Локетка (1260/61–1333), тоді ще удільного князя куявського та ленчицького, для міщан Торуня та Хелмна (пол. Chełmno; нім. Kulm) на прохід цими теренами до Русі та повернення назад (НУВ-1, 1876, р. 346). Ставши в 1306 р. князем-принцепсом Польщі, він робить спробу в другій половині 1310-х рр. зосередити ганзейсько-руську торгівлю через його володіння за шляхом Бжесьць-Куявський – Ленчица – Іновлодз – Опатов – переправа в Завихості, а далі, вочевидь, на Люблін і Володимир. Це була явна спроба спрямувати товарно-митні потоки з існуючого шляху через фактично незалежну Мазовію до себе, адже в листі торунянам, де князь описує їм вищевказану дорогу, лише її він характеризує як безпечну, тоді як на інших (через Сецехов і Люблін, тобто до Володимира) він знімав із себе відповідальність, якщо з ними щось станеться (НУВ-2, 1882–1886, р. 427). З огляду на її відсутність у *Списку* середини XIV ст. вона все ж не вдалася. Таким чином, якщо ранньою межею появи шляху на Львів можна вважати датування цього листа близько 1314–1319 рр., то пізньою є грамота 1341 р. старости Руської землі Дмитра Дядька (†до 1349) до торунян із повідомленням про завершення польсько-руської війни 1340–1341 рр., мир із польським королем Казимиром III (1310–1370) та закликом безпечно приїжджати до Львова, як і раніше (АДГВК, 2004, с. 199–200).

Основні товари, котрі ганзейці тоді поставляли в цей регіон, були промисловими, і серед них переважали якісні вовняні сукна з Північно-Західної Європи, осо-

бливо з Фландрії. Головними центрами тканинництва там були Гент, Брюгге, Іпр, Аррас, Дуе, Лілль. Фламандська текстильна промисловість переживала час розквіту з кінця XIII і XIV ст. і завдяки сприятливому зовнішньополітичному середовищу ця продукція домінувала на всіх європейських ринках (Гладиш, 2025, с. 42). Відносну деталізацію предметів торгівлі надає той же Список, де вказані мита за конкретні види товарів. З північного заходу до Русі надходили сукна з Брюгге (*pannis Brugensi*), Поперінге (*Poprensi*), Аррасу (*harriis*) та Торуні (*Thorunensibus*)¹ з певною ознакою – багряні (*scharlatici*), а також оселедці (*allectium*), вочевидь з Балтики і нижньої Вісли (НУВ-2, 1882–1886, р. 312–313). Ба більше, тканини імпортували навіть тутешні купці. Так, у 1324 р. володимирські райці зверталися до ради Штральзунда з проханням помочі двом міщанам із Володимира повернути розкрадені в них сукна з Іпру (*Yprenses*), Турне (*Dornenses*) та Поперінге, придбані ними ж у Фландрії (АДГВК, 2004, с. 165–166). На зворотному шляху вивозили місцевий товар: шкіри й хутра тварин (*pellium/rûwar*), а саме овець (*agni*), лисиць (*vulpium*), бобрів (*castore*) і видр (*otter*), можливо, худобу² і віск (*cere*) (НУВ-2, 1882–1886, р. 312–313).

Перешкоди в стабільній роботі цих маршрутів простежуються вже з 1340-х рр. через торгіву політику польського короля Казимира III. Так, у 1344 р. він спробував увести обмеження на транзитну торгівлю для іноземних купців у своєму королівстві, а саме – закриття дороги на Русь, і далі Кракова, Сандомира та Любліна було заборонено проїжджати під страхом конфіскації товарів. Аналогічне обмеження було введено і для будь-яких купців зі сторони Русі (NZPWKr., 1936, s. 3). Ця заборона виявилася нетривалою, адже в червні 1349 р. він поновив торунянам шляхи до Вроцлава й Русі (НУВ-2, 1882–1886, р. 71–72). Останні у його землях пролягали двома маршрутами: володимирський (через Сецехов, Казімсьж і Люблін) і новий львівський через Бжесьць-Куявський, Ленчицу, Опочно і Сандомир (див. рис. 1). Мотивація появи цих дозволів є прозорою з огляду на подальші події того ж 1349 року. Вже восени Казимир здійснив масштабний похід проти галицько-волинського князя Любарта Гедиміновича (†1383) та завоював всю Галицьку й більшу частину Володимирської землі, окрім Луцька (Келембет, 2020, с. 91–93). А в грудні видав нову грамоту торунським купцям із дозволом «переходити через нашу Руську землю, перебувати до нашого міста Володимира, там вести справи, торгувати і затримуватись» (Торгівля, 1990, с. 20). Тобто явна спроба взяти під повний контроль ганзейсько-руські торгові шляхи³.

¹ Варто мати на увазі, що топографічні прикметники в назвах таких товарів можуть означати не лише «місце виготовлення», а й «місце придбання» і навіть «вироблений у стилі» (Migea, 2024. P. 696–697).

² У Списку мито у Володимирі описано як *In Ladimiria de 100 cap. gr. 2,5 cap. gr.* На думку Макса Перльбаха (Max Perlbach), скорочення *cap. gr.* означає *capitibus gregis/gregariis* (див. прим.: НУВ-2. 1882–1886. P. 312) – «від голови зі стада», тобто може йтися про худобу.

³ Уже на цьому прикладі є виразний контраст між Казимировими походами на Русь у 1340 і 1349 рр. Якщо в 1349 р. помітна тривала підготовка з метою захоплення, втримання та довготривалого використання території, то події весни – літа 1340 р. нагадують радше спонтанні авантюрні набіги. Це додає аргументів версії про те, що експансію Казимира III на руські землі варто виводити не зі смерті Юрія II Болеслава 1340 р., а з 1349 р. (див.: Макаренко. 2025).

Подальші бойові дії протягом 1349–1351 рр. між Казимиром III і Любартом, підтриманого своїми братами і племінниками серед литовських князів, завершилися тим, що другому вдалося відбити Володимир, Холм, Берестя і Белз, проте Галичина залишилася в руках короля. Впливом цієї війни можна пояснити оформлення нового шляху (*via nova*) торунсько-львівського в тому вигляді, як він поданий у списку митниць. Він пролягав із Торуня через Бжесьць-Куявський і відходив на Пшедеч, Ленчицю Іновлодз, Опочно, Радом. Від нього йшов старою дорогою через Опатов, Сандомир і вздовж нижнього Сяну, проте в районі Копок і Крешева не використовував переправу, а йшов далі вздовж правого берегу до Ярослава і Перемишля, звідки доходив до Городка і Львова (НУВ-2, 1882–1886, р. 313–314; див. рис. 1). Причина, чому він з'явився в той період, полягає, на нашу думку, не лише в бажанні Казимира утримувати шляхи через контрольовані ним землі Польщі та Русі, а й через те, що терени між Володимиром і Львовом стали ареною бойових дій війн за галицько-волинську спадщину (1349–1392), тож знадобився безпечніший маршрут, який тримався протилежного щодо литовської сторони берега повноводних рік Вісли й Сяну.

Станом на середину 1350-х рр., міцно утримуючи Галичину, Казимир III починає знову обмежувати іноземних купців у транзитній торгівлі через його землі на Русь. У лютому 1354 р. міська влада Вроцлава скаржилася своєму королю Карлу Люксембурзькому (1313–1378), переказуючи слова Казимира: «Ніби він власними своїми людьми здобув Руську землю, і що той шлях має бути відкритий лише для його людей та купців» (*se terram Russye propriis suis hominibus expugnasse, et quod illa via solum suis hominibus et mercatoribus patere deberet*) (ВУВ, 1860, р. 170). Те ж саме мало стосуватися і Торуня. Тому, явно не без участі верхівки Тевтонського ордену, почалися переговори з литовськими князями про надання нового шляху в обхід земель Корони Польської. Найраніша згадка про його функціонування сягає 1355 р. (ВУВ, 1860, р. 172). Про його «литовську» ділянку відомо з грамоти тракайського князя Кейстута Гедиміновича (1307/1309–1382), якому молодший брат Любарт надав Берестейський уділ за поміч у війні з Казимиром в 1350–1351 рр. Він забезпечував їм вільний прохід через Дорогочин, Мельник і Берестя до Луцька (АДГВК, 2004, с. 203–204). Однак про решту частину шляху відомо хіба з пізнішого джерела – прохань торунян 1424 р. відновити старі торговельні шляхи та свободи до польського короля і великого князя литовського Владислава II Ягайла (1362–1434). Описаний там тракт починався в Торуні, далі йшов правобережжю Мазовією через Ліпно, Бельськ, Плонськ, Нове Место, Пултуськ, Нур (межа з Руссю), Дорогочин, Мельник до Берестя, а від Берестя сплавом (у разі деревини) вниз по р. Буг повз Мельник і Дорогочин, далі в Нарев, з Нарева у Віслу, а Віслою вниз до Торуня⁴ (НУВ-4, 1906, р. 309; див. рис. 1). На момент

⁴ З огляду на це, якщо ранню межу датування торунського списку митниць можна пов'язувати саме з 1349 р., погоджуючись з аргументацією Г. Остеррайха (Österreich, 1890, р. 13), то пізню – з початком функціонування цього «литовського» шляху від 1355 р., про який у Списку нема ані слова. Хоч сам Г. Остеррайх виводить початок використання цього сполучення із часу Салінської угоди 1398 р. між Тевтонським орденом і Великим князівством Литовським, згадане надання Кейстута дає можливість екстраполувати цей опис дороги на 70 років назад, на середину XIV ст. Однак важко не погодитися, що до цієї стабілізації відносин шлях не міг стабільно функціонувати (Österreich. 1890. P. 80).

середини XIV ст. сполучення між Берестям та Володимиром і Луцьком мало відбуватися шляхом через Ратне і Вижву, який в пізніші часи XV–XVII ст. був знаний як «Вітовтова дорога» (Пришляк, 2003, с. 581). І року не минуло, як польський король поскаржився Папі Римському на хрестоносців та їхнє потурання його литовським ворогам. У буллі 17 серпня 1356 р. Інокентія VI (1282/1295–1362) до братії Ордену серед звинувачень у воєнній співпраці з литовцями було і про цей торговий шлях: «...а також відвертали шлях і проїзд купців та інших, які з ваших та навіть чужих земель звикли проходити через згадане Королівство до земель татар та Русі, – відвертали їх через землі цих самих невірних, які тепер саме з цього отримують вигоду, чим раніше цьому самому королю та його підданам приносили велику користь і зиск» (VMPL, 1860, р. 587). Не маючи змоги якось протидіяти цьому, Казимир III мав визнати провал цієї торгової війни. Протягом 1360-х рр. торуняни ходили до Русі через польські землі, попри скарги до короля про чисельні кривди їм від його підданих та відсутність реакції влади на них (див.: HUB-2, 1882–1886, р. 285–288).

Передвісники майбутніх негараздів у транзиті почалися вже по смерті Казимира III в 1370 р. й успадкуванні польської корони та Руського домену його племінником, угорським королем Людовиком Анжуйським (1326–1382). Його намісниця в Польщі, королева-мати Єлизавета (1305–1380), одразу почала політику примусу далекосяжних купців до торгівлі в польських містах. У 1371 р. вона видала привілей, за яким іноземним купцям, зокрема торунянам і пруссакам, заборонявся прохід на Русь далі Кракова чи Угорщини (NZPWKt., 1936, s. 9–10; підтвердження Людовика через 1,5 року, див.: KDK, 1879, s. 50–51). У липні 1372 р. королева надала Кракову безтермінове право складу, за яким іноземні купці мали приїжджати туди й виставляти там свій товар на продаж, не їдучи далі (KDK, 1879, р. 50; підтвердження Людовика через місяць, див.: KDK, 1879, р. 51–52). Однак, попри володіння двома коронами, у торговельній політиці король усе ж діяв з інтересів передусім угорської і був зацікавлений у транзиті товарів з Угорщини через Польщу до Ганзи. Уже в 1373 р. Людовик надав торунянам вільні дороги до Угорщини і Русі, які діяли за Казимира III (HUB-3, 1896, р. 188–189). А ще через три роки наказував своїм польським урядникам не чинити їм перешкод (HUB-3, 1896, р. 217–218).

Період 1370–1380-х рр. можна вважати новим піднесенням ганзейсько-руської торгівлі. Хоч володимирський шлях досі використовувався (в 1386 р. торунянам було зменшене мито в Сецехові (ZDM-2, 1969, s. 225)), але львівський набуває все більшого значення. Дослідження М. Леснікова найстарішої міської книги Львова 1382–1389 рр. виразно показує, що за кількістю угод, позик, кредитів та інших ділових зв'язків відносини з Торунню досі залишалися найактивнішими порівняно з іншими напрямками (Лесников, 1964, с. 47–50). Цікавим джерелом є три торговельні пломби, виявлені неподалік Галича, і досить нещодавно введені в науковий обіг. На одній з них можна чітко розпізнати напис «+:DE JOURNAL:» (з Турне), а на всіх простежується герб цього міста – мурована вежа з 5 ліліями, які були символом належності до королівського домену Франції (Мусін, Миронюк, 2017, с. 23–24). Враховуючи знахідки схожих пломб з ліліями у Чермно, Дорогочині й у Волинській області (зараз у Любомлі) (Мусін, Миронюк, 2017, с. 28–29), загальне

піднесення торунсько-львівської торгівлі в 1370–1380 рр. та відсутність обмежень від королів, можна датувати появу тканин із такими пломбами цим періодом.

Невідворотні зміни в регіональній торгівлі настали разом з укладенням між Польським королівством та Великим князівством Литовським Кревської унії в 1385 р. Новий король Владислав Ягайло, зберігаючи верховну владу в Литві, мав великі можливості тиску та впливу на купців із Пруссії. Його реалізація починається вже в 1387 р., коли він відновлює для Кракова безтермінове право складу товарів іноземців (КДК, 1879, р. 77). У 1390 р. король повністю заборонив пруським купцям із товарами заходити на територію Польщі, підтримуючи цю блокаду протягом кількох років, то знімаючи, то повертаючи її (Грушевський, 1997, с. 35). Попри це, 1390-ті рр. ще демонструють жваву торгівлю. Ба більше, крім пруських міщан починає фігурувати у Львові й торговий двір Тевтонського ордену, де продавалися товари, надіслані великим шафаром (Grossschäffer) у Кенігсберзі. Якраз тоді туди став масово надходити бурштин, котрий ішов далі на Схід. Використовувався він і для прямого обміну тут же у Львові на прянощі, шовк та хутра (див.: Daszkiewicz, 1980, s. 255–257).

Однак періодичні блокади все ж мали ефект на пруську торгівлю. Навіть у питаннях постачань прянощів, які раніше закупляли в Русі й експортували до Фландрії, а з початку XV ст. до Пруссії у все більших кількостях прянощі завозили з Фландрії (Kutrzeba, 1903, s. 32). Проте все більше загострення відносин Польщі й Литви та Тевтонського ордену, особливо в час війн, не знімало введених обмежень. Так тривало, аж поки Польське королівство не завоювало в ході Тринадцятилітньої війни 1454–1466 рр. Західну Пруссію / Східне Помор'я, набувши цим власний вихід до Балтійського моря. Хоча навіть у той період передчасно стверджувати про відмирання торгівлі через все більшу фрагментарність джерел, адже йдеться радше про слабшання її транзитного характеру з подальшим перепродажем (Charewiczowa, 1925, s. 103), усе ж статус посередника в далекосяжній торгівлі був основою процвітання Торуня, без якого він став поступатися іншим центрам на кшталт відродженого Гданська.

«Татарська дорога» (via Tartarica). Як свого часу зауважував С. Кутшеба, західноруські землі не стали б об'єктом такого високого інтересу західних купців (ті ж хутра та віск можна було деінде брати, і не гірші) та не набули б такої ролі в східноєвропейській торгівлі, якби не можливість циркуляції між ними екзотичних товарів із Заходу на Схід і навпаки (Kutrzeba, 1903, s. 23). Якщо у випадку першого це були переважно вовняні сукна, то у випадку другого – шовки та прянощі. Справа їхнього надходження сюди з Азії, принаймні в XIV ст., нерозривно пов'язана з розквітом і занепадом Улусу Джучі, званого як Золота Орда.

Саме постання Монгольської імперії супроводжувалося завоюваннями Чингізхана (1155/1162–1227) та його нащадків по трансконтинентальному Великому шовковому шляху. В нього існувало два головні напрями. Один ішов від Китаю через Індію і далі в Іран чи Єгипет. Другий проходив північніше – через Хорезм у Центральній Азії до Ірану. Саме Іран багато в чому був ключовою територією на цьому шляху. Містами-агентами виступали Багдад і Тебриз. З першого товари йшли на Дамаск і Акру, з другого – через Кавказ чи Трапезунд на північ до Східної

Європи (Черкас, 2014, с. 302). Під час нетривалої єдності імперії Чингізидів не було проблем у продовженні функціонування північної гілки Великого шовкового шляху, проте її розпад на окремі уділи призвів до нерівномірного розподілу маршрутів на теренах кожного з них. Так сталося з Улусом Джучі, який постав на землях Половецького Степу й опинився осторонь нього. Для виправлення ситуації його хани займалися створенням інфраструктури транзитної торгівлі з Хорезму через степи північніше Каспійського моря до Східної Європи. Про цю ділянку є відомості з подорожей мандрівника Ібн Баттуті (1304–1368/1369): Хорезм – Сарайчук – Хаджи Тархан – Сарай – Бельджамен – Переволок – Тана (1-й варіант шляху) чи Хаджи Тархан – Маджар – Тана (2-й варіант шляху), а звідти на переправи через р. Дніпро й далі на Східну Європу (Хромов, 2019, с. 58).

Серед перших згадок торгових шляхів через західноруські землі того періоду в літописах можна навести епізод з оплакуванням смерті в 1288 р. раніше згаданого князя Володимира Васильковича із згадкою у Володимирі: «Нѣмци и Соурожьцѣ и Новгородци и Жидове» (ПСРЛ, 1908, с. 627), котрі в історіографії трактуються як прийшли купецькі групи. Зацікавленість торунян початково саме Володимиром можна пояснити тим, що спершу він став одним із центрів нових далекосяжних торгових шляхів. От тільки питання, як вони йшли до нього зі сходу, є дискусійним. Першу писемну згадку про їхню наявність маємо хіба аж з листа 1379 р. великого князя Любарта до львівської громади, де згадується про шлях із його земель до «Поганського краю» (*Heydenlant*) (Торгівля, 1990, с. 22). С. Терський визначав його як «Батієву дорогу» XII–XIV ст., котра в цьому регіоні ледь змінилася з княжих часів і йшла від Києва через південноволинські волості та Крем'янецькі гори до Луцька й Володимира (Терський, 2011, с. 126–130). У випадку ж Львова перше свідчення про його участь у далекосяжній торгівлі міститься на 1339 р. Ангеліно Дульсера (*Angelino Dulcert*), де м. Львів (*ciuita de Leo*) позначено з припискою: «До цього міста прибувають купці з прянощами, які пізніше вирушають через Готландське (Балтійське. – Е. М.) море до Фландрії, здебільшого до Брюгге» (Ровенчак, 2013, с. 45). Про існування сполучення між Таною і Львовом можна говорити від 1343 р. (Kutrzeba, 1903, р. 56). Станом на середину XIV ст. певну інформацію про «східні» товари, що надходили туди й вивозилися ганзейськими купцями надає Список: прянощі (*species*) загалом і перець (*piperis*) та імбир (*sinsiberi*) зокрема, а також шовк (*serici*) (HUB-2, 1882–1886, р. 312–313). Окрім писемних згадок, є ще чисельні археологічні знахідки кераміки другої половини XIV ст. в Луцьку, Володимирі та Львові, виготовленої в поволзьких міських центрах Золотої Орди (Терський, 2024, с. 602–612).

Утім, спроби деталізувати шляхи натикаються на знову ж таки нестачу писемних джерел, тож протягом XIV ст. єдину інформацію про хоча би приблизну географію та масштаб торгівлі можуть дати нумізматичні. Особливої уваги тут заслуговує робота Г. Козубовського про торговельні шляхи середини XIV ст. на теренах сучасної України за матеріалами знахідок монет першої половини того ж століття (див. рис. 2). З неї помітно, що основна економічна активність відбувається на осілих теренах Галицько-Волинського князівства, про що свідчить поширення празьких грошів – найпопулярнішої валюти в тогочасній Центрально-Східній

Європі. З-поміж виявлених археологам міст на ймовірній *via Tartarica* виділяється ординське городище неподалік с. Торговиця (див. рис. 2), скарб монет якого датується межею 50–60-х рр. XIV ст. (Козубовський, 2012, с. 76). За ними та іншими знахідками є підстави вважати поселення вздовж басейну Південного Бугу пунктами цього маршруту.

Зміни у функціонуванні шляху саме в такому вигляді мали би настати вже в 1360-х рр., коли після битви на Синіх Водах 1362 р. середнє Побужжя зайняли литовські князі Кориатовичі, тамтешні ординські міста були знищені (Хромов, 2019, с. 57), а в державі почалася затяжна серія громадянських воєн, znana в руських літописах як «Велика зам'ятня». В умовах різкого запустіння території та фактично відсутньої централізованої влади знову ставали актуальними швидкі караванні переходи подалі від кочовищ. Та попри це, за нестачею безпечніших альтернатив *via Tartarica* досі залишалася єдиним шляхом товарообігу ексклюзивної продукції. Це ж фіксує Каталонський атлас 1375 р., на якому вказане м. Львів (*ciutat de Leo*) з припискою: «...в це місто приходять купці з країн сходу і через Німецьке море прямують до Фландрії» (Ровенчак, 2013, с. 45). Саме в 1370–1380-ті рр. львів'яни починають перебирати на себе роль головного посередника в цій торгівлі. Зі свого боку, це неминуче призвело їх до конфлікту з

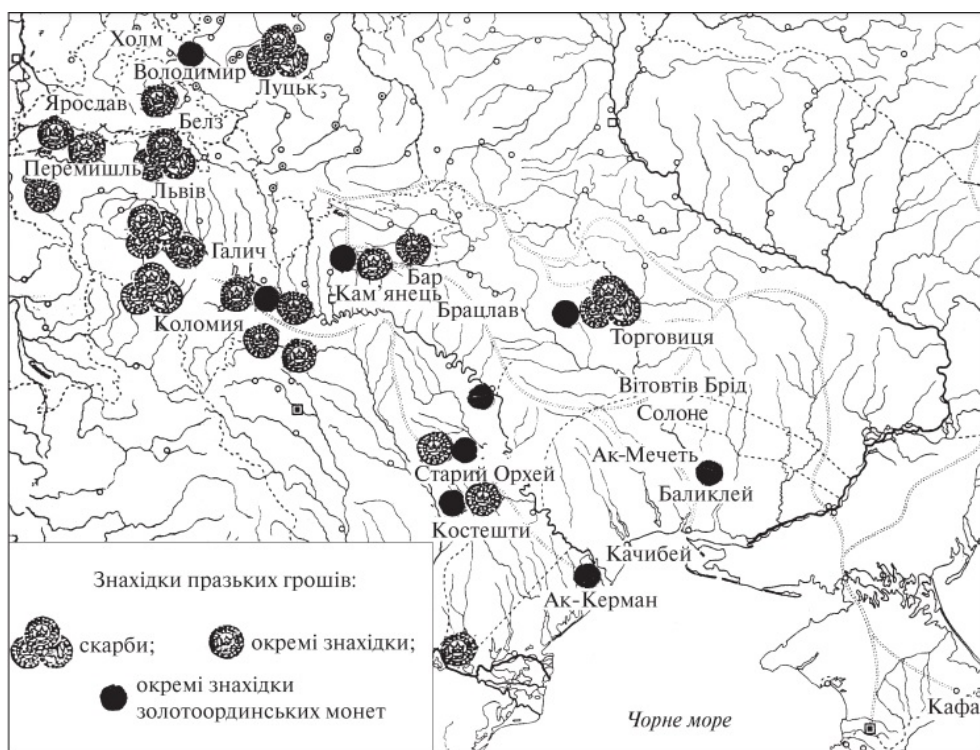


Рис. 2. Знахідки на теренах України монет першої половини XIV ст.

(Джерело: Козубовський, 2012, с. 77)

краків'янами, котрі активно налагоджували собі в той самий час шляхи на схід через Поділля та Волинь (KDK, 1879, р. 57, 71, 74–75). Його підсумком стало те, що в 1403–1406 рр. львів'яни затвердили своє право на 14-денний склад товарів купців, які прямували на схід і зі сходу, надане ще Людовиком Анжуйським (ПЛ, 1998, с. 42–45), однак на краківських купців воно не поширювалося (див.: Kutrzeba, 1902, s. 109–112). З матеріалів тієї справи важливо відзначити те, що спір про дороги із сполученням до Причорномор'я демонструє поряд із «татарською дорогою» ще одну, котра незабаром стане основною у далекосяжній торгівлі регіону.

Вроцлав, Краків, Львів. На відміну від вищезгаданих напрямів далекосяжної торгівлі через західноруські землі, цей мав тяглість ще з раннього середньовіччя та разом зі шляхом «з варяг у греки» чинив значний вплив на становлення Київської Русі. Розташування торговельних шляхів тут ледь змінилося після монгольських завоювань, і станом на початок XIV ст. основна дорога з німецьких земель до Русі йшла через Вроцлав – Краків – Сандомир – Завихост – Володимир (Weymann, 1938, s. 113). У пізньому середньовіччі цей шлях був ділянкою більшої мережі, що протягалася від Фландрії через Кельн, Франкфурт, Ерфурт і Ляйпціг, znana як «висока дорога» (*Hohe Weg*) (Myśliwski, 2006, s. 254–255).

Однак міцне утримання Казимиром III Львова й неспроможність те ж зробити з Володимиром призвели до того, що із середини XIV ст. цей напрям став зміщуватися південніше. Перше свідчення про сполучення Львова та Кракова сягає 1344 р. зі згадкою про 6 днів шляху (DVL, 1880, р. 321). У 1360-ті рр. основною дорогою, якою добиралися з Кракова до Русі, був шлях уздовж лівого берегу Вісли до Сандомира, де виходив на старий торунсько-львівський тракт через Крешів та Любачів (KDK, 1879, р. 39). Проте активна колонізаційна політика Казимира III на сході Малопольщі та заході Галичини (Макаренко, 2025, с. 18–20) обумовила появу наприкінці XIV ст. прямішої дороги через Бохню, Тарнів, Пільзно, Ропчице (межа з Руссю), Рядів, Ярослав, звідки виходила на новий торунсько-львівський тракт через Перемишль (див. рис. 3). Утім, як дозволений гостинець він почав діяти хіба з 1430 р., та й лише для м'ясників Кракова і Клепажа гнати худобу на забій (KDK, 1879, р. 189). Як загальний торговельний шлях про нього можна говорити від 1450-х рр. Для цього періоду цінним джерелом є присяга краківських райців 1453 р. про маршрути, використовувані купцями. У їхньому регіоні рух торгівлі волами з напрямку Русі й завантажені вози мали йти через Сандомир, тоді як коротшим шляхом через Ропчице могли йти легші ринвани (виняток – ярмарки в Рядеві, Ярославі й Перемишлі). Купці з Любліна та Русі під час подорожі до Сілезії та Великопольщі не мали оминати Кракова чи Сандомира. Аналогічно купці з Великопольщі мали проїжджати через Краків вперед і назад у разі подорожі до Русі. До Сілезії з Кракова вів старий шлях через Олькуш, Жаркі, Ополе до Вроцлава, а за потреби використовувалися інші варіанти через Кшепіце і Велюнь (KDK, 1879, р. 220–221; див. рис. 3). Примус перегону волів і перевезення великих вантажів через Сандомир зазвичай пов'язують із кількістю митниць, уже перелічених в описі торунсько-львівської дороги, від нього до Копок включно (Charewiczowa, 1925, s. 35).

Суперництво Кракова та Вроцлава за доступ до «східної» торгівлі було визначальним фактором того, що функціонувати ці шляхи як далекоюсяжні не будуть. Початки цього, як і у випадку Торуня, можна виводити з 1340-х рр. Ситуація Вроцлава була гіршою через перебування у вирі війни між польською та чеською коронами за володіння Сілезією (1345–1348). Це проявилось і в згадуваній забороні на транзитну торгівлю через Польщу до Русі в 1344 р. напередодні неї. Але й навіть після укладення миру скарги вроцлав'ян до Карла Люксембурзького і в 1348–1349 рр. (до Казимирового завоювання Галичини), і в 1354 р. (опісля того) про обмеження (ВУБ, 1860, р. 169–172) свідчать про завзятість польського короля в цій торговій війні. В історіографії існує переконання, що за аналогією з Торунем у 1360-х рр. ці обмеження стали неактуальними, а свобода торгівлі протрималася аж до середини XV ст. (Myśliński, 1960, s. 8–10). Однак, як показує ретельніший аналіз К. Мисьлінським грамот польських королів Вроцлаву в тому часовому проміжку, ситуація радше протилежна: лист Владислава Ягайла 1417 р. з дозволом йти через Русь і Львів до татарських і волоських країв «давніми» дорогами криє в собі неможливість оминати безтерміновий склад у Кракові, а дозвіл 1441 р. Владислава III Варненського (1424–1444) подорожувати з комерційною метою Литвою, Угорщиною і Польщею, а саме до Кракова, Познані, Сандомира й Любліна, не тільки нічого не каже про доступ до Русі, а й свідчить про відсутність вільного пересування навіть у перелічених теренах (Myśliński, 1960, s. 11–13).

Певною паралеллю цьому шляху в середині XV ст. стала радомсько-люблінська дорога. У той час король Казимир IV Ягайлович (1427–1492) ужив низку заходів для розвитку міст у північній Малопольщі. Передусім нас цікавить встановлення в 1450 р. транзитних шляхів через Люблін і Радом з Русі до Вроцлава й Великопольщі з іншого. Стосувалося це насамперед міст Руської та Белзької земель на північ від Львова. Їхній шлях мав пролягати через Грубешів, Красностав, Люблін із його 8-денним складом, Казімеж, Радом, а звідти шлях роздвоювався: Іновлодз – Ленчица – Познань і Опочно – Вроцлав (Mat. Lubl., 1938, s. 10–11). Власне, красноставські міщани мали ще один шлях через Захивост на Сандомир і Краків, а через Люблін мали дороги на Вроцлав, Познань, Гнезно і Торунь (ZDM-1, 1969, s. 370). У 1454 р. король додатково уточнив маршрут: Грубешів, Красностав, Люблін, Казімеж і, нарешті, через Зволень до Радома, а з Радома до Вроцлава через Опочно, Жарнов, Пшедбуж, Радомсько, Велюнь і через Болеславець; також до земель Великопольщі з Радома через Пшитик, Одживол, Іновлодз, і, нарешті, через Ленчицю (Mat. Lubl., 1938, s. 13; див. рис. 3). З огляду на насиченість обох гілок західного шляху обмеженнями на кшталт складів у Кракові та Любліні джерела дають мінімум інформації про експорт через західноруські терени на Захід. Майже не фігурують типові східні товари, а переважають умовно місцеві: воли, віск і хутра (Przyczynki, 1860, p. 93; ZDM-1, 1969, s. 328).

«Волоська дорога» (via Wallachica). На тлі ослаблення та розпаду Золотої Орди на її західних околицях між руслом Дністра та Південними Карпатами із середини XIV ст. постала Молдавія, спершу як угорське прикордонне воєводство волохів, потім як повноцінне князівство. Намагаючись позбутися угорського зверхництва, напружені відносини у цього утворення склалися і з Польщею.



Рис. 3. Мережа далекоюсяжних торгових шляхів через Коронну Русь XV ст.

(Джерело: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_the_Grand_Duchy_of_Lithuania_\(pink\)_and_the_Crown_of_the_Kingdom_of_Poland_\(red\)_in_1386_-_1434.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_the_Grand_Duchy_of_Lithuania_(pink)_and_the_Crown_of_the_Kingdom_of_Poland_(red)_in_1386_-_1434.png))

Як претендент на всю галицько-волинську спадщину, Казимир III навіть здійснив у 1359 р. вторгнення під приводом збройного відбиття Шипинської землі – південної околиці княжої Галичини, захопленої молдавськими воєводами на межі 1340–1350-х рр. Хоча цей похід закінчився катастрофічним розгромом, польський король все ж намагався здійснювати тиск на тутешніх правителів (Балух, 2008, с. 398–399). Смерть Людовика Анжуйського в 1382 р. та постання польсько-литовської унії змусило молдавських господарів стати під сюзеренітет короля Польщі. Синхронно із цим Молдавія значно розширилася між 1386–1392 рр., взявши під контроль генуезькі чорноморські колонії в Білгороді та Кілії (Paracostea,

2018, р. 451). Цим не могло не скористатися львівське купецтво, яке не бажало мати конкурентів на «татарській дорозі» на кшталт Кам'янець-Подільського. Протягом 1406–1408 рр. вони вели перемовини з господарем Олександром Добрим (бл. 1375–1432), результатом яких стало видання обширного привілею з дозволом для купців зі Львова зокрема та Руської і Подільської земель загалом на вільну торгівлю як усередині Молдавії, так і транзитну. В тому ж привілеї вказувалися дороги й мита.

Основним був шлях до Білгорода (див. рис. 3), де закуплявся «татарський товар»: шовк, перець, камки⁵, тебенки⁶, тем'ян (пахощі загалом), «грецький квасъ»⁷, імбир та ін. (ПЛ, 1998, с. 528). Інший напрям – «до татарської сторони» у напрямі через Сучаву, Ясси до Тигині (нині – Бендери; рум./молд. Tighine) (див. рис. 3), звідки по переходу через молдавсько-татарський кордон переганяли худобу й інших свійських тварин. Ще один – до Волощини / Мунтанії та Трансильванії через Сучаву, Баков (рум. Vasău), Ґалац (Galați) (див. рис. 3), звідки львів'яни могли закупляти «или перець, или баволну, или будь што» (ПЛ, 1998, с. 519). Серед місцевих товарів перелічувалися переважно коні місцевого розведення, худоба на продаж у Центральній Європі, а також продукти рибного промислу з нижнього Дунаю в Браїлові (рум. Brăila) (див. рис. 3), а із середини XV ст. – і в Кілії. У львівській книзі доходів та витрат того ж періоду (1404–1414) серед дунайської риби фігурує осетрина (*piscibus usionum*⁸; *sturiones*) (KPRЛw., 1896, р. 26, 49, 63, 104, 133), її конкретніший чорноморський різновид – стерлядь (*strulczonibus*) (KPRЛw., 1896, р. 133), коропа (*pisces carpones*) (KPRЛw., 1896, р. 49, 69, 104, 132) і дешеві порівняно з ними оселедці (*pisces alleces*) (KPRЛw., 1896, р. 26, 132).

Натомість львівські купці експортували промислові товари. Передусім це було західне сукно – єдиний предмет, на який у столиці Сучаві діяло повне право складу (хоч везти його транзитом у Трансильванію чи Волощину за сплату мита було дозволено). Через півстоліття перелік експортованих до Молдавії товарів зріс: «...полотно литовское и кросенское (виткане на кроснах. – Е. М.) и моудрое (делікатне, якісне, тобто німецьке. – Е. М.), и отъ бархату (оксамиту. – Е. М.), и отъ початого соукна, и отъ ногавици, и отъ харса (легка, вовняна, трохи шорстка тканина. – Е. М.), и отъ ножи, и отъ коси, и отъ серпи, циновии рячи, миси, конвици»⁹,

⁵ Етимологія цього слова – китайська, а поширюватися у східноєвропейських мовах воно почало від латинського варіанта *самосатум*. Багата шовкова тканина, вишита золотом, тонка і блискуча, різнокольорова і смугаста, яка використовувалася для штор, обкладинок книг і літургійних вбрань (Migea. 2021. P. 292).

⁶ Невеликий шматок шкіри, що звисає з обох боків сідла й захищає ногу від тертя ремня стремена. Престижний предмет, виготовлений з круглих або овальних шматків шкіри, багато прикрашений широкими бахрамами або шовковими китицями й іншими декоративними елементами. Походить із Центральної Азії, спочатку були характерними предметами матеріальної культури кочових тюркських народів (Migea. 2024. P. 708–709).

⁷ Найімовірніше – лимони або лимонний сік. Про їхнє вирощування в той час на сході Середземного та Чорного морів і напрямі поставок див.: Migea. 2024. P. 701–707.

⁸ М. Капраль переважно перекладає це поняття як «білуга» (Kaprал. 2021. P. 10–11).

⁹ Від нім. *kanne* – висока кругла посудина з вузьким верхом і ручкою.

пояси, покочини¹⁰, цивки (шрулька для намотування ниток у човник чи прядку. – Е. М.), шафрань, шапки, плужная желиза, корди, мечи» (ПЛ, 1998, с. 533). Загалом і грамота 1408 р., і подальші привілеї наступних молдавських господарів, що тільки розширювали товарний асортимент, надають достатньо розуміння як пролягали шляхи і що ними возили. Проте варто наголосити, що такий доступ купців зі Львова зокрема та Руської й Подільської земель загалом був результатом поступок молдавських господарів та елементом визнання польського сюзеренітету (хоч це мало і свої вигоди), тоді як молдавські купці у торгівлі з Польщею були сковані львівським складом (Paracostea, 2018, р. 453–454). Як тільки наприкінці XV ст. під час експансії Османської імперії Молдавія втратить вихід до моря і стане її протекторатом, то ці умови невідворотно зміняться.

На жаль, більшість робіт, де досліджувався цей напрям західноруської торгівлі, зосереджувалися на молдавському відтинку, але джерела XV ст. дають можливість досить точно реконструювати і руську частину цього шляху. Ідеться про масштабну ревізію привілеїв у Руському та Подільському воєводствах 1469 р. (див.: *Lustratio*, 1902) за правління Казимира Ягайловича, де особливо прискіпливо перевіряли документи застав королівських маєтностей, через що вона давно була об'єктом студій заможної шляхти та їхньої власності. Однак фінальна частина цієї люстрації є безцінним джерелом вивчення торговельних шляхів, адже там вказані звинувачення щодо стягнення шляхтичами свавільних мит із купців. Не тільки реальні, а й самочинні мита дають інформацію не лише про офіційні дороги-гостинці, а й можливі відгалуження.

Загалом зі Львова до Молдавії йшло два основні напрями, які можна умовно назвати тракт «львівсько-снятинський» і «львівсько-кам'янецький». Перший виходив із Молдавії (напря́м Серет – Чернівці) до Снятина, де він ділився на дві частини: одна йшла на Коломию до Галича, друга – через Тлумач (*Tlumacz*), Чешибіси (*Czeschibyeszky*; від XVI ст. – Єзупіль) (*Lustratio*, 1902, р. 68) і з'єднувалася з першою в Галичі. Далі звичним маршрутом через Рогатин та Бібрку (*Boberka*) до Львова. Дорога через Кам'янець, виходячи з Молдавії через ясько-хотинський напря́м, була другорядною ділянкою, імовірно збігаючись зі старою «татарською дорогою»: Скала-Подільська, Теремовля, Золотники (*Slothnyky*) над р. Стрипа, Жуків над р. Золота Липа, Дунаїв, Гологори, Глиняни і до Львова (*Lustratio*, 1902, р. 67–72; див. рис. 3). Характерною рисою є те, що з 30 ревізованих митних пунктів 25 розташовувалися в селах на львівсько-молдавських дорогах або неподалік від них, 3 – у приміських селах довкола Львова, а 2 – на відстані від цих маршрутів. При цьому з-поміж усіх мит лише одне було збережене за державцем — львівським латинським архієпископом у Дунаєві. Ці дані є хорошим непрямим джерелом про те, наскільки «східна» торгівля була вигідна і для львів'ян, і, як бачимо, для місцевої шляхти, охочої нажитися на купцях. Характерним також є те, що ця загальна маєтностей люстрація була проведена в усіх землях Коронної Русі: Сяноцькій, Перемишльській, Львівській, Галицькій і Подільській. Проте люстрація митних привілеїв – в абсолютній більшості тільки на заході Подільської, усій Галицькій та на

¹⁰ Чес. *poškoín* – конопляне волокно або тканина з конопель, див.: Marvan J. et al. 1963. P. 285.

сході Львівської, тобто на львівсько-молдавських трактах. Можна припустити, що або короля цікавило тільки знесення незаконних мит на цій прибутковій ділянці, або тутешня шляхта так знахабніла, що король не міг це проігнорувати. Загалом зіставлення виявлених свавільних мит шляхтичів може дати чимало цінної інформації і про стан торгівлі в регіоні, і про підтверджені випадки зловживань, і про можливості короля якось тримати це під контролем. Проте це тема для окремого дослідження.

Отже, розвиток далекосяжних торгових шляхів у XIV–XV ст. через західно-руські землі демонструє, що їхня поява, економічна доцільність, тривале функціонування не можуть бути пояснені суто людським чинником – політичними рішеннями, князівськими привілеями чи військовими конфліктами. Свого часу Л. Харевичова намагалася пояснити, чому пізньосередньовічний Львів, попри своє жорстке право складу для іноземців та негромадян міста і безжалісність у питанні його дотримання, все одно зберігав свій статус головного центру торгівлі на сході Польського королівства, висловивши припущення, що економічне життя, подібно до сил природи, створює форми і шляхи всупереч владі. Під час спроби розгледіти питання дальніх маршрутів через західноруські землі в такій призмі мимоволі постає питання детермінізму в конкретних зовнішніх умовах. Ганзейсько-руські шляхи з Торуня до Володимира та Львова, «татарська дорога» через Поділля та «волоська дорога» через Молдавію виникли й еволюціонували під впливом глибоких економічних потреб: з одного боку – постійного попиту Центральної та Північної Європи на східні (шовк, прянощі, пахощі, камки) та дешеві східноєвропейські товари (хутра, віск, худоба), з іншого – необхідності збуту власної продукції (вовняні сукна, інструменти з металу та шкіри, бурштин) на ринки Причорномор'я та Середземномор'я. Політичні потрясіння – завоювання Галичини Казимиром III, польські-литовські конфлікти й унії, громадянські війни в Золотій Орді – могли лише тимчасово переорієнтувати маршрути, але не скасовували їх. Саме тому у випадку інтересу та політики польських королів на оволодіння західноруським транзитом простежується поступове усвідомлення не лише свого потенціалу зайняти в цьому процесі значно вигідніше місце, а й реальні можливості усунення та поглинення конкурентів на півночі, заході й південному сході, для яких це стало певною мірою навіть вигідним.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

АДГВК: Купчинський, О. (упоряд.). (2004). *Акти та документи Галицько-Волинського князівства XIII – першої половини XIV ст. Дослідження. Тексти*. Львів.

Балух, О. (2008). Військово-політичні відносини між Польщею і Молдовою в другій половині XIV ст. *Наукові записки з української історії: Збірник наукових статей*, 21, 398–406.

Гладиш, М. (2025). Торговля Північної Європи в добу середньовіччя XI–XV ст. В А. Салюк та ін. (редкол.). *Сучасні тренди в науці: міждисциплінарний підхід: збірник матеріалів II Міжнародної студентсько-аспірантської науково-практичної конференції, 2 травня 2025 р.* Львів, 40–45.

Грушевський, М. (1995). *Історія України-Руси*, 6. Київ: *Наукова думка*. (Оригінальна робота опублікована 1907).

Келембет, С. (2020). Фінал «Королівства Русі»: боротьба за галицько-волинські землі в 1340–1351 pp. *Ruthenica*, 16, 75–111.

Козубовський, Г. (2012). Дані нумізматики про торговельні шляхи в Україні в середині XIV ст. *Археологія*, 3, 75–82.

Котляр, Н. (1966). Левантійська торгівля Львова XIV–XV ст. по нумізматычеським даним. *Нумізматыка і епиграфіка*, 6, 135–148.

Лесников, М. (1964). Львовское купечество и его торговые связи (К истории экономических связей между странами Восточной и Западной Европы в XIV–XV вв.). *Ученые записки МГПУ им. В.И. Ленина*, 217, 38–54.

Лесников, М. (1969). Пути балтийско-черноморской торговли XIV–XV веков. *Ученые записки МГПИ им. В.И. Ленина*, 294, 71–86.

Макаренко, Е. (2025). Специфіка експансії польського короля Казимира III на руські землі: спроба реконструкції її причин та перебігу. *Україна–Польща: історична спадщина і суспільна свідомість*, 19, 7–25. <https://doi.org/10.33402/up.2025-19-01>

Мусін, О., Миронюк, І. (2017). Торгові пломби з Турне та надходження західноєвропейських тканин до Східної Європи у XIV–XV ст. (М. Волощук, пер. з рос.). *Галич: збірник наукових праць*, 2, 16–50.

ПЛ: Капраль, М. (упоряд.). (1998). *Привілеї міста Львова*, Львів.

ПСРЛ: Шахматов, А. (ред.). (1908). *Полное собрание русских летописей*, 2. 2-ое изд. Санкт-Петербург.

Ровенчак, І. (2013). Львів на найдавніших географічних картах. *Вісник геодезії та картографії*, 2, 45–49.

Терський, С. (2011). «Батисва» дорога у XII–XIV ст.: історико-географічний коментар. *Слов'янський вісник: збірник наукових праць*, 11, 126–131.

Терський, С. (2024). Золотоординський імпорт XIV ст. у керамічних комплексах міст Заходу України. In J. Gancarski (ed.) *Późne średniowiecze w Karpatach*. Krosno: Muzeum Podkarpackie w Krośnie.

Торгівля: Кравченко, В., Яковенко, Н. (упоряд.). (1990). *Торгівля на Україні, XIV–середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина*. Київ: Наукова думка.

Пришляк, В. (2003). Вітовтова дорога. *Енциклопедія історії України* (Т. 1: А–В). Київ, 581.

Хромов, К. (2019). Блукаючи шляхами «Via Tatarica» (проблеми визначення торгових шляхів джучидської доби на теренах сучасної України). *Український нумізматычний щорічник*, 3, 53–56. <https://doi.org/10.31470/2616-6275-2019-3-53-66>

Черкас, Б. (2014). Західні володіння Улусу Джучі: *політична історія, територіально-адміністративний устрій, економіка, міста (XIII–XIV ст.)*. Київ.

BUB: Korn., G. (1870). *Breslauer Urkundenbuch*, 1. Breslau.

Charewiczowa, Ł. (1924). *Handel średniowiecznego Lwowa*. Lwów.

Daszkiewicz, J. (1980). Z historii południowo-wschodniego szlaku bursztynowego (XIV–XVII w.). *Slavia Antiqua*, 27, 253–275.

DVL: Thomas, G. M. (ed.) (1880). *Diplomatarium veneto-levantinum sive Acta et diplomata res venetas, graecas atque levantis illustrantia*, 1. Venetia.

HUB-1: Höhlbaum, K. (ed.). (1876). *Hansisches Urkundenbuch*, 1. Halle.

HUB-2: Höhlbaum, K. (ed.). (1882–1886). *Hansisches Urkundenbuch*, 3. Halle.

HUB-3: Kunze, K. (ed.). (1896). *Hansisches Urkundenbuch*, 4. Halle.

HUB-4: Kunze, K. (ed.). (1906). *Hansisches Urkundenbuch*, 6. Leipzig.

Jasiński, T. (2017). Rola Piastów mazowieckich w handlu hanzeatycko-ruskim na przełomie XIII i XIV w. In J. Grabowski, R. Mroczek, P. Mrozowski (eds.). *Studia i materiały. Dziedzictwo księztw mazowieckich. Stan badań i perspektywy badawcze*, 7, 61–88.

Kapral, M. (2021). Lviv and Towns of the Moldavian Principality in the Second Half of the 15th Century: Economic and Social Contacts. *Historia Urbana*, 19, 5–20.

KDK: Piekosiński, F. (Comp.). (1879). *Kodeks dyplomatyczny miasta Krakowa*, 1. Kraków.

KPRLw.: Czołowski, A. (Comp.). (1896). *Księga przychodów i rozchodów miasta 1404–1414. Pomniki dziejowe Lwowa*, 2. Lwów.

Kutrzeba, S. (1902). *Handel Krakowa w wiekach średnich na tle stosunków handlowych Polski*. Kraków.

- Kutrzeba, S. (1903). *Handel Polski ze Wschodem w wiekach średnich*. Kraków.
- Lustratio:** Jabłonowski, A. (Comp.). (1902). Bona regalia onerata in terra Russiae etc. Lustratio 1469. *Polska XVI wieku pod względem geograficzno-statystycznym*, 7(1). Warszawa, 1–72.
- Marvan, J., Michálek, E., Němec, I. (1963). Ze Staročeského Slovníku. *Listy Filologické / Folia Philologica*, 86(2), 283–289.
- Mat. Lubl.:** Riabinin, J. (ed.). (1938). *Materiały do historii miasta Lublina 1317–1792*. Lublin.
- Mirea, A. (2021). Moldavia and Caffa during the Fifteenth Century. New Sources and Interpretations. *Revista Istorică*, 32(4–6), 267–297.
- Mirea, A. (2024). Le commerce pontique au XVe siècle vu à travers les marchandises d’outre-mer véhiculées en Moldavie. *Études Balkaniques*, 60(3), 687–739. <https://doi.org/10.62761/645.EB.LX3.13>
- Myśliński, K. (1960). Lublin a handel Wrocławia z Rusią. *Rocznik Lubelski*, 3, 5–36.
- Myśliński, G. (2006). Strefa sudecko-karpacka i Lwów. Miejsce Śląska, Małopolski i Rusi Czerwonej w gospodarce Europy Zachodniej (połowa XIII – początek XVI wieku). In S. Gawlas (ed.). *Ziemie polskie wobec Zachodu. Studia nad rozwojem średniowiecznej Europy*. Warszawa: Wydawnictwo DiG, 247–320.
- NZPWKr.:** Estreicher, S. (Comp.). (1936). *Najstarszy zbiór przywilejów i wilkierzy miasta Krakowa*. Kraków.
- Österreich, H. (1890). Die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen, 1. *Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins*, 28, 1–92.
- Papacostea, Ș. (2018). Trade Routes and State-Building. The Early Commercial Policy of Medieval Wallachia and Moldavia. *Revista Istorică*, 29(5–6), 417–473.
- Przyczynki:** Mosbach, A. (ed.). (1860). *Przyczynki do dziejów Polski z Archiwum miasta Wrocławia*. Poznań.
- Stromer, U. (1862). Püchel von meim geslech et von abentewr. In K. Hegel (ed.). *Die Chroniken der deutschen Städte*, 1(1). Leipzig, 1–312.
- VMPL:** Theiner, A. (Comp.). (1860). *Vetera monumenta Poloniae et Lithuaniae gentiumque finitimarum historiam illustrantia maximam partem nondum, edita ex tabulariss vaticanis deprompta collecta ac serie chronologica disposita*, 1. Roma.
- Weymann, S. (1938). *Cła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej*. Poznań.
- ZDM-1:** Kuraś, S. (Comp.). (1969). *Zbiór dokumentów małopolskich*, 3. Wrocław.
- ZDM-2:** Kuraś, S., Sulowska-Kuraś, I. (Comps.). (1969). *Zbiór dokumentów małopolskich*, 4. Wrocław.

REFERENCES

- ADHVK:** Kupchynskiy, O. (Comp.). (2004). *Akty ta dokumenty Halytsko-Volynskoho kniazivstva XIII – pershoi polovyny XIV st. Doslidzhennia. Teksty*. Lviv (in Ukrainian and Latin).
- Balukh, O. (2008). Viiskovo-politychni vidnosyny mizh Polshcheiu i Moldovoiu v druhii polovyni XIV st. *Naukovi zapysky z ukraïnskoi istorii: Zbirnyk naukovykh statei*, 21, 398–406 (in Ukrainian).
- Hladysh, M. (2025). Torhivlia Pivnichnoi Yevropy v dobu serednovichchia XI–XV st. In A. Saliuk et al. (Eds.). *Suchasni trendy v nauks: mizhdystyplinarnyi pidkhd: zbirnyk materialiv II Mizhnarodnoi studentsko-aspirantskoi naukovo-praktychnoi konferentsii, 2 travnia 2025 r.* Lviv, 40–45 (in Ukrainian).
- Hrushevskiy, M. (1995). *Istoriia Ukrainy-Rusy*, 6. Kyiv: Naukova dumka. (Original work published 1907) (in Ukrainian).
- Kelembet, S. (2020). Final «Korolivstva Rusi»: borotba za halytsko-volynski zemli v 1340–1351 rr. *Ruthenica*, 16, 75–111 (in Ukrainian).
- Kozubovskiy, H. (2012). Dani numizmatyky pro torhivelni shliakhy v Ukraini v seredyni XIV st. *Arkheolohiia*, 3, 75–82 (in Ukrainian).
- Lesnikov, M. (1964). Lvovskoe kupechestvo i yego torgovie svyazi (K istorii ekonomicheskikh svyazei mezhdru stranami Vostochnoi i Zapadnoi Yevropy v XIV–XV vv.). *Uchenie zapiski MGPU im. V.I. Lenina*, 217, 38–54 (in Russian).

Lesnikov, M. (1969). Puti baltiisko-chernomorskoï torgovli XIV–XV vekov. *Uchenie zapiski MGPI im. V.I. Lenina*, 294, 71–86 (in Russian).

Makarenko, E. (2025). Spetsyfika ekspansii polskoho korolia Kazymyra III na ruski zemli: sprobа rekonstruktсии yii prychnyn ta perebihu. *Ukraina–Polshcha: istorychna spadshchyna i suspilna svidomist*, 19, 7–25. <https://doi.org/10.33402/up.2025-19-01> (in Ukrainian).

Musin, O., Myroniuk, I. (2017). Torhovi plomby z Turne ta nadkhodzhenia zakhidnoieuropeiskykh tkanyn do Skhidnoi Yevropy u XIV–XV st. (M. Voloshchuk, Trans.). *Halych: zbirnyk naukovykh prats*, 2, 16–50 (in Ukrainian).

PL: Kapral, M. (Comp.). (1998). Pryvilei mesta Lvova. Lviv (in Latin and Ukrainian).

PSRL: Shakhmatov, A. (ed.). (1908). *Polnoe sobranie russkikh letopisei*, 2. 2-oe izd. Sankt-Peterburg (in Ruthenian).

Rovenchak, I. (2013). Lviv na naidavnishykh heohrafichnykh kartakh. *Visnyk heodezii ta kartohrafii*, 2, 45–49 (in Ukrainian).

Terskyi, S. (2011). «Batyieva» doroha u XII–XIV st.: istoryko-heohrafichni komentar. *Slovianskyi visnyk: zbirnyk naukovykh prats*, 11, 126–131 (in Ukrainian).

Terskyi, S. (2024). Zolotoordynskyi import XIV st. u keramichnykh kompleksakh mist Zakhodu Ukrainy. In J. Gancarski (ed.). *Późne średniowiecze w Karpatach*. Krosno: Muzeum Podkarpackie w Krośnie (in Ukrainian).

Torhivlia: Kravchenko, V., Yakovenko, N. (Comps.). (1990). *Torhivlia na Ukraini, XIV – seredyna XVII stolittia: Volyn i Naddniprianshchyna*. Kyiv: Naukova dumka (in Ukrainian and Latin).

Pryshliak, V. (2003). Vitovtova doroha. In *Entsyklopediia istorii Ukrainy* (T. 1: A–V). Kyiv, 581 (in Ukrainian).

Khromov, K. (2019). Blukaiuchy shliakhamy «Via Tatarica» (problemy vyznachennia torhovykh shliakhiv dzhuchydskoï doby na terenakh suchasnoï Ukrainy). *Ukrainskyi numizmatychnyi shchorichnyk*, 3, 53–56. <https://doi.org/10.31470/2616-6275-2019-3-53-66> (in Ukrainian).

Cherkas, B. (2014). *Zakhidni volodinnia Ulusu Dzhuchi: politychna istoriia, terytorialno-administratyvnyi ustroi, ekonomika, mista (XIII–XIV st.)*. Kyiv (in Ukrainian).

BUB: Korn., G. (ed.). (1870). *Breslauer Urkundenbuch*, 1. Breslau (in Latin and German)

Charewiczowa, Ł. (1924). *Handel średniowiecznego Lwowa*. Lwów (in Polish).

Daszkiewicz, J. (1980). Z historii południowo-wschodniego szlaku bursztynowego (XIV–XVII w.). *Slavia Antiqua*, 27, 253–275. (in Polish).

DVL: Thomas, G. M. (ed.) (1880). *Diplomatarium veneto-levantinum sive Acta et diplomata res venetas, graecas atque levantis illustrantia*, 1. Venetia (in Latin and Italian).

HUB-1: Höhlbaum, K. (ed.). (1876). *Hansisches Urkundenbuch*, 1. Halle (in Latin and German).

HUB-2: Höhlbaum, K. (ed.). (1882–1886). *Hansisches Urkundenbuch*, 3. Halle (in Latin and German).

HUB-3: Kunze, K. (ed.). (1896). *Hansisches Urkundenbuch*, 4. Halle (in Latin and German).

HUB-4: Kunze, K. (ed.). (1906). *Hansisches Urkundenbuch*, 6. Leipzig (in Latin and German).

Jasiński, T. (2017). Rola Piastów mazowieckich w handlu hanzeatycko-ruskim na przełomie XIII i XIV w. In J. Grabowski, R. Mroczek, P. Mrozowski (eds.). *Studia i materiały. Dziedzictwo księząt mazowieckich. Stan badań i perspektywy badawcze*, 7, 61–88 (in Polish).

Kapral, M. (2021). Lviv and Towns of the Moldavian Principality in the Second Half of the 15th Century: Economic and Social Contacts. *Historia Urbana*, 19, 5–20 (in English).

KDK: Piekosiński, F. (Comp.). (1879). *Kodeks dyplomatyczny miasta Krakowa*, 1. Kraków (in Latin).

KPRLw.: Czołowski, A. (Comp.). (1896). Księga przychodów i rozchodów miasta 1404–1414. *Pomniki dziejowe Lwowa*, 2. Lwów (in Latin).

Kutrzeba, S. (1902). *Handel Krakowa w wiekach średnich na tle stosunków handlowych Polski*. Kraków (in Polish).

Kutrzeba, S. (1903). *Handel Polski ze Wschodem w wiekach średnich*. Kraków (in Polish).

Lustratio: Jabłonowski, A. (Comp.). (1902). Bona regalia onerata in terra Russiae etc. *Lustratio 1469, Polska XVI wieku pod względem geograficzno-statystycznym*, 7(1). Warszawa, 1–72 (in Latin).

Marvan, J., Michálek, E., Němec, I. (1963). Ze Staročeského Slovníku. *Listy Filologické / Folia Philologica*, 86(2), 283–289 (in Czech).

Mat. Lubl.: Riabinin, J. (ed.). (1938). *Materiały do historii miasta Lublina 1317–1792*. Lublin (in Polish and Latin).

Mirea, A. (2021). Moldavia and Caffa during the Fifteenth Century. New Sources and Interpretations. *Revista Istorică*, 32(4–6), 267–297 (in English).

Mirea, A. (2024). Le commerce pontique au XVe siècle vu à travers les marchandises d'outre-mer véhiculées en Moldavie. *Études Balkaniques*, 60(3), 687–739. <https://doi.org/10.62761/645.EB.LX3.13> (in French).

Myśliński, K. (1960). Lublin a handel Wrocławia z Rusią. *Rocznik Lubelski*, 3, 5–36 (in Polish).

Myśliwski, G. (2006). Strefa sudecko-karpacka i Lwów. Miejsce Śląska, Małopolski i Rusi Czerwonej w gospodarce Europy Zachodniej (połowa XIII – początek XVI wieku). In S. Gawlas (ed.). *Ziemie polskie wobec Zachodu. Studia nad rozwojem średniowiecznej Europy*. Warszawa: Wydawnictwo DiG, 247–320 (in Polish).

NZPWKr.: Estreicher, S. (Comp.). (1936). *Najstarszy zbiór przywilejów i wilkierzy miasta Krakowa*. Kraków (in Latin and German).

Österreich, H. (1890). Die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen, 1. *Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins*, 28, 1–92 (in German).

Papacostea, Ș. (2018). Trade Routes and State-Building. The Early Commercial Policy of Medieval Wallachia and Moldavia. *Revista Istorică*, 29(5–6), 417–473 (in English).

Przyczynki: Mosbach, A. (ed.). (1860). *Przyczynki do dziejów Polski z Archiwum miasta Wrocławia*. Poznań (in Polish, Latin and German).

Stromer, U. (1862). Püchel von meim geslech et von abentewr. In K. Hegel (ed.). *Die Chroniken der deutschen Städte, I(1)*. Leipzig, 1–312 (in German).

VMPL: Theiner, A. (Comp.). (1860). *Vetera monumenta Poloniae et Lithuaniae gentiumque finitimarum historiam illustrantia maximam partem nondum, edita ex tabulariss vaticanis deprompta collecta ac serie chronologica disposita, I*. Roma (in Latin).

Weymann, S. (1938). *Ćła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej*. Poznań (in Polish).

ZDM-1: Kuraś, S. (Comp.). (1969). *Zbiór dokumentów małopolskich, 3*. Wrocław (in Latin and Polish).

ZDM-2: Kuraś, S., Sułkowska-Kuraś, I. (Comps.). (1969). *Zbiór dokumentów małopolskich, 4*. Wrocław (in Latin and Polish).

Eduard MAKARENKO

Master in History,

Postgraduate Student

Center for Ukrainian-Polish Relations Research

I. Krypiakewych Institute of Ukrainian Studies of NAS of Ukraine

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-7529-6166>

e-mail: maedvo9299@gmail.com

TRADE ROUTES THROUGH WEST RUTHENIAN LANDS IN THE POLICY OF THE KINGDOM OF POLAND IN THE 14TH–15TH CENTURIES

The article deals with the issues of the emergence, functioning, and political role of transit trade routes through the West Ruthenian lands in the Late Middle Ages. These routes are considered an important regional economic and geopolitical phenomenon that had long-term consequences for Ruthenian-Polish relations at that time. The work is structured according to geographical and chronological principles. It traces the emergence of the Hanseatic trading network at the mouth of the Vistula River and the establishment of ties with the Galicia–

Volhynia state and its two main centers, Volodymyr and Lviv. The geography of each of the four known Hanseatic trade routes to them and the range of traded goods are identified. New chronological frameworks for dating the main source on this issue, the Toruń customs list, are proposed. Using the example of the trade wars in the 1340s by the Polish king Casimir III, additional justification is provided for why his expansion towards Ruthenian lands should be dated from 1349 rather than 1340. An attempt has been made to date three trade seals from Tournai found in Halych on the basis of the chronology of stable activity on the Hanseatic-Ruthenian routes.

A review of the potential route of the “Tatar Road” during the 14th century was conducted, taking into account the latest archaeological and numismatic findings. The continuity of the Central European routes since Early Middle Ages was noted. Using this example, the duality of the trade policy of Polish kings regarding West Ruthenian routes in the 15th century is demonstrated: limiting their previous export capabilities in foreign markets and directing them towards the development of the southern lands of the Polish Kingdom. The context of the formation of the “Wallachian Road” was reviewed. For the first time, the 1469 Lustration of Royal Estates is used to reconstruct the Ruthenian section of this route and characterize its source potential in the study of regional trade. A conclusion is made about the somewhat deterministic external economic conditions that had a significant impact on the political consequences of the functioning of these routes.

Keywords: trade routes, Galicia–Volhynia, Hansa, Kingdom of Poland, Lviv, “eastern goods”, historiography.

Дата першого надходження статті до видання: 20.01.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 20.02.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 09.04.2026



Стаття поширюється
на умовах ліцензії
відкритого доступу CC BY 4.0