

## Śladem karpia i bydła polskiego czerwonego – Wystawa „Via Regia – 800 lat ruchu i spotkań”

Ewa Sosin-Bzducha, Anna Majewska

*Instytut Zootechniki Państwowy Instytut Badawczy,  
Dział Ochrony Zasobów Genetycznych Zwierząt, 32-083 Balice k. Krakowa*

### Via Regia – szlak handlowy

Odbywająca się w Görlitz, leżącym nad Nysą Łużycką w Niemczech, wystawa „**Via Regia – 800 lat ruchu i spotkań**” jest świetną okazją do przybliżenia pochodzenia karpia, a także historii bydła polskiego czerwonego, związanych z historią szlaku. Ekspozycja prezentowana jest od 21 maja do 31 października.

Via Regia (Droga Królewska) stanowiła bardzo ważny trakt handlowy, prowadzący z zachodu: od Frankfurtu nad Menem, przez Erfurt, Lipsk i Görlitz, na wschód: do Wrocławia i Krakowa. Okres jej największego rozwoju przypadł na XIII–XIX wiek. Obecnie Via Regia, jako Europejski Szlak Kulturowy (od 2005 r.), wiedzie przez cały kontynent: od Santiago de Compostela do Kijowa. Wystawa została poświęcona wszystkim aspektom życia ludzi przemieszczających się i żyjących w obrębie Drogi Królewskiej. Wzdłuż szlaku handlowego Via Regia powstawały bogate miasta, kościoły i klasztory oraz ośrodki handlowe. Szlak był również źródłem dochodów czerpanych z myta i cła.

Główna wystawa składa się z ponad 450 eksponatów, pochodzących z muzeów polskich, niemieckich i czeskich i wystawiana jest w odnowionej baszcie Kaisertrutz. Na pięciu poziomach baszty obronnej, specjalnie w tym celu odrestaurowanej, zgromadzono cenne dzieła sztuki i instalacje multimedialne pokazywane w ramach pięciu głównych tematów wystawy: Fundament, Droga, Rynek, Ludzie oraz Idee. W podziemiach Kaisertrutz prezentowany jest

Fundament, czyli część ekspozycji obejmująca m.in. archeologiczne znaleziska pochodzące z dalekich regionów Europy, wytworzone między epoką brązu i pierwszym tysiącleciem naszej ery. Znaleziska świadczą o tym, że wiele miast powstało wzdłuż traktu Via Regia jeszcze przed okresem jej największego rozkwitu. Zlokalizowana na parterze ekspozycja zatytułowana Droga, poprzez stanowiska multimedialne, wspaniale pokazuje trudy podróży zapraszając do interaktywnej wyprawy Drogą Królewską. Tę część wystawy dodatkowo wzbogacają filmy dokumentalne, nakręcone w 2010 r. na Europejskim Szlaku Kulturowym. Filmy opowiadają o pięciu związanych z Via Regia krajach: Hiszpanii, Francji, Niemczech, Polsce i Czechach. Najważniejszą częścią ekspozycji jest Rynek, mieszczący się na pierwszym piętrze baszty. Przedmioty zgromadzone w tym miejscu nawiązują do organizacji handlu, obowiązującej wówczas waluty i ówczesnej oferty handlowej. Różnorodność miar i wag oraz jednostek pieniężnych wymagała od kupców i handlarzy sporej wiedzy i znacznych umiejętności. Funkcjonowanie handlu nie byłoby bowiem możliwe bez zapewnienia odpowiedniej infrastruktury przy szlaku. Stąd, w miejscowościach położonych wzdłuż Drogi Królewskiej swoje usługi oferowali różni rzemieślnicy – od bednarzy czyli rzemieślników, wytwarzających naczynia z drewna, po stelmachów, którzy trudnili się wyrobem drewnianych wozów i kół. Drugie piętro poświęcone zostało migracji ludności wzdłuż szlaku handlowego. Ciekawym rozwiązaniem, przyjętym przez

organizatorów wystawy, jest zapewnienie zwiedzającemu możliwości towarzyszenia w wędrówce konkretnym osobom, np. saksońskiemu elektorowi Fryderykowi Augustowi w jego podróży na koronację do Krakowa, czy kupcowi Maximilianowi Speckowi Sternburgowi z Lipska.

Na szlaku Via Regia kwitł nie tylko handel, ale również wymiana wartości intelektualnych, o czym opowiada prezentacja dostępna na trzecim piętrze. Nowe kierunki estetyczne i umiejętności artystyczne propagowali malarze, architekci i rzeźbiarze. Wśród eksponatów można znaleźć unikalne dzieła, takie jak: „Zwierciadło saskie”, XIII-wieczny spis prawa zwyczajowego, czy niewielką rzeźbę Wita Stwosza „Chrystus na krzyżu”. Po 1840 r., kiedy dzięki rozwojowi kolei szynowej Europę pokryła nowa sieć komunikacyjna, jeden z najważniejszych szlaków europejskich odszedł w zapomnienie. Szlak Via Regia służył transferowi nie tylko towarów, ale również sztuki i kultury, stąd jego niezwykły wymiar i znaczenie dla kontynentu bez granic – na długo przed tym, zanim idea Wspólnej Europy stała się możliwa do zrealizowania.

### Via Regia – szlak wędrówki gatunków

Niezwykle ciekawym uzupełnieniem wystawy jest prezentowana w Muzeum Przyrodniczym im. Senckenberga część ekspozycji dotycząca migracji gatunków. Otwarcie tej części wystawy uświetnił okolicznościowy wykład poświęcony egzotom (czyli egzotycznym zwierzętom) na szlaku Via Regia. Jednym z takich egzotycznych zwierząt był słynny nosorożec pancerny Clara, pokazywany – jako główna atrakcja – w XVIII wieku w wielu europejskich miastach.

Wystawa ta obrazuje również bardzo dobrze historię ziół i ziołolecznictwa w Polsce i Europie. W średniowieczu, poprzez Francję i zachodnie Niemcy, dotarły do nas zioła z nad Morza Śródziemnego. Benedyktynom i Cystersom zawdzięczamy obecność tymianku (*Thymus vulgaris* L.), lubczyka (*Levisticum officinale*), piwonii (*Paeonia* L.) czy szaławii (*Salvia officinalis* L.) w naszych ogrodach i kuchniach. Dzięki odkryciom geograficznym Krzysztofa Kolumba i Vasco da Gamy do Europy zaczęły docierać gatunki egzotyczne, wśród nich przyprawy, aromaty, leki. Spośród tych „nowości” na

wystawie można zobaczyć m.in. smoczą krew (*Dracaena draco*), rajskie ziarno, czyli cardamon (*Cardamonum*). Można dowiedzieć się więcej o stosowanym na wszelkiego rodzaju dolegliwości scynku lekarskim, zwanym też piaskową rybą, a będącym w istocie jaszczurką.

Jedną z najważniejszych gospodarczo roślin, związanych ze szlakiem Via Regia, jest urzet barwierski (*Isatis tinctoria*), który sprowadzono do Europy z Azji już w starożytności. Zawierał on dużo niebieskiego barwnika, zastąpionego po pewnym czasie tańszym indygo. Urzet transportowano z zachodu na wschód aż do wojny trzydziestoletniej. Z kolei, w drugą stronę – ze wschodu na zachód – przewożono barwnik czerwony uzyskiwany z pluskwiaka o nazwie czerwec polski (*Porphyrophora polonica*). Dawniej stosowano go do barwienia na czerwono skór, wełny i jedwabiu. Barwnik ten używano w przemyśle tekstylnym w całej Europie do połowy XIX w. Do połowy XVI w. był dla Polski niezwykle cennym towarem eksportowym, określanym nawet jako „czerwone złoto”. Czerwec polski został wyparty przez swojego krewniaka, pochodzącego z Meksyku – czerwca kaktusowego, zwanego koszenilą (*Dactylopius coccus*), żyjącego na kaktusach z rodzaju Opuncja. Koszenila znana jest obecnie pod symbolem E-120 i szeroko stosowana do barwienia, m.in. szminek, żelków i alkoholu campari. Przedstawiony na wystawie 60-krotnie powiększony model pluskwiaka budzi spore zainteresowanie zwiedzających.

Drogą Królewską transportowano też szczerć sukienniczą (*Dipsacus fullonum* L.). Główki tej rośliny stosowano w przędzalnictwie do gręplowania wełny oraz do czesania wełnianych tkanin.

Dzięki szlakowi Via Regia stał się popularny – sprowadzony do Europy z Andów – ziemniak (*Solanum tuberosum* L.), początkowo znany jako egzotyczna roślina ozdobna, a następnie – uprawna. O nieudanej próbie hodowli w XVIII i XIX wieku, pochodzących z Azji, jedwabników (*Bombyx mori*) mogą świadczyć wciąż rosnące na terenie Łużyc i Śląska drzewa morwowe.

Na wystawie można obejrzeć żywe gąsienice jedwabników żerujące na liściach morwy, a także film przedstawiający cały ich cykl życiowy.

Via Regia – szlakiem migracji  
gatunków  
(fot. E. Sosin-Bzducha)



Kartofle – ziemne jabłka  
(fot. A. Majewska)

Czaszka bydlę podolskiego  
(fot. E. Sosin-Bzducha)



### Szlakiem karpia

Szlakiem Via Regia zawędrował najprawdopodobniej do Europy karp (*Cyprinus Carpio*), pochodzący z zachodniej Azji, ze zlewisk mórz Egejskiego, Czarnego, Kaspijskiego i Aralskiego. Jego hodowlę kultywowano od średniowiecza w specjalnych stawach przyklasztornych. Hodowla karpia zmieniła pierwotny krajobraz Łużyc i stała się podstawą do wytworzenia wielu cennych linii hodowlanych. Na północ od Görlitz znajduje się dziś największy kompleks stawów hodowlanych w Niemczech. W Polsce produkcja karpia towarowego wynosi około 20 000 t rocznie i chociaż spożywany jest głównie w okresie Świąt Bożego Narodzenia, to niewątpliwie ma ogromne znaczenie dla polskiej tradycji. Przypomnijmy, że w Polsce prowadzone są programy ochrony: karpia polskiego gołuskiego, polskiego knyszyńskiego, litewskiego, ukraińskiego i starzawskiego, a także zatorskiego. Tej ostatniej linii został ostatnio (20 maja 2011 r.) przyznany przez Komisję Europejską certyfikat chronionej nazwy pochodzenia. Celem programów jest zachowanie genetycznego, fenotypowego i użytkowego dziedzictwa karpia galijskiego oraz innych lokalnych ras z dawnego i obecnego terytorium Polski, wytworzonych przy jego udziale.

### Exodus bydła

Według danych źródłowych – ze wschodu, z licznych pastwisk Małopolski, Ukrainy i Mołdawii, pędzono tzw. szlakami wołowymi do Hesji i Turyngii bydło przeznaczone na ubój. W XVI i na początku XVII wieku, kiedy transport Via Regia był bardzo popularny, a miasta niemieckie gwałtownie się rozwijały, bywało, że w ciągu roku z Polski do Niemiec przybywało ponad 40 000 wołów. Głównym dostawcą bydła było Podole, Wołyń, wschodnie połacie województwa ruskiego, Litwa, a także Mołdawia i Węgry; nieznaczne ilości wołów dostarczało Mazowsze. Stada liczące zazwyczaj 100–150 sztuk pędzono głównie na Śląsk (m.in. na jarmarki w Brzegu, Raciborzu i Świdnicy), do środkowych Niemiec i do Prus – ściśle wyznaczonymi trasami, np. z Mołdawii przez Śniatyn, Halicz, Rohatyn, Lwów, a z Lwowa przez Lu-

blin w kierunku Warszawy i Gdańska, albo przez Przemyśl, Jarosław (znany z wielkiego jarmarku bydła), Rzeszów, Kraków, Opole i Wrocław do Niemiec i dalej, aż do Norymbergi. Duży popyt na wołowinę w Niemczech w XVII wieku wynikał z intensywnego rozwoju miast i pól oraz zmniejszania się powierzchni przeznaczonych pod łąki. Od czasów wojny trzydziestoletniej (1618–1648) i w 2. połowie XVII w. wywóz bydła z Polski uległ znacznemu zmniejszeniu.

Długość przepędu bydła uzależniona była od wielu czynników. Ulewne deszcze, roztopy, mrozy albo susza utrudniały transport zwierząt. Bydło w części było odsprzedawane po drodze pośrednikom, zdarzało się również, że część zatrzymywano na przezimowanie przed dalszą drogą. Ze względu na wysoką opłacalność handlem bydłem zajmowali się przedstawiciele wszystkich warstw ówczesnego społeczeństwa, także magnaci przez swoich pełnomocników (plenipotentów). Szlachta pędziła bydło własne lub specjalnie zakupywane na Rusi Czerwonej i Ukrainie. Często szlachta zatrzymywała bydło na zimę, aby je dokarmić, zużywając w ten sposób własne zapasy zboża (nie trzeba go było wtedy wozić na handel do Gdańska) oraz aby za „podtuczone” zwierzęta uzyskać znacznie wyższą cenę. Podczas przepędu bydła zatrudnienie znajdowali chłopi – przedstawiciele uboższych warstw społecznych. Przepęd bydła, wymagający pokonywania bardzo długich tras, nie był prostym przedsięwzięciem, a jego sprawne przeprowadzenie wymagało odpowiedniej organizacji i sporej ekipy wynajętych pracowników. Osobą odpowiedzialną za wypas bydła, noclegi i wreszcie sprzedaż stada był kierownik transportu, natomiast za paszę dla zwierząt odpowiadali paśnicy. Przy przepędzie zwierząt zatrudnienie znajdowali wolarze, czyli hodowcy wołów, owczarze i skotnicy, czyli specjaliści od pastwisk i wypasu. W trasie, na postojach zwierzęta spędzano na obszerne place-majdany lub na leśne poręby. Niekiedy wynajmowano dla nich obory lub szopy. Z zapisów z komory celnej w Krakowie z 1604 r. wynika, że najczęściej zwierząt pędzono w styczniu i lutym ze względu na okres karnawału i zapustów oraz we wrześniu i sierpniu ze względu na sprzyjające warunki pogodowe i dostateczną ilość paszy wzdłuż traktu. Wiosną i zimą z powodu powodzi lub rozto-



pów liczba transportowanych zwierząt malała, podobnie przed Bożym Narodzeniem – z powodu adwentu i ograniczenia spożycia mięsa. Po prawej stronie Odry na łąkach w okolicach miejscowości Brzeg przez kilka stuleci odbywały się jarmarki bydłace, trwające czasem po kilka tygodni. Większość stad docierała w te rejony 8 września na Święto Narodzenia Najświętszej Marii Panny, gdzie oczekiwali już na nie kupcy z Niemiec i Czech. Podobne jarmarki miały miejsce w wielu miejscowościach na trasie handlowego. Jeden z największych targów wołowych odbywał się w Jarosławiu i pobliskim Radymnie.

Z prowadzonych rejestrów wynika, że prawie 50% całego bydła kierowano bezpośrednio do Krakowa, natomiast resztę transportowano dalej. Oprócz wołów, których przez miasto pędzono najwięcej (blisko 5000 sztuk), odnotowano też – choć nieco mniej – baranów, owiec i skopów, czyli kastrowanych baranów (łącznie prawie 4250 sztuk), najmniej zaś (zaledwie 65) kóz i kozłów.

Przemierzające szlaki wołowe wzdłuż Via Regia bydło stepowe pochodzące z Ukrainy, Baserabii (obecnie część Ukrainy i Mołdawii, kraina położona między Dniestrem a Prutem) i Rumunii charakteryzowało się znacznymi rozmiarami ciała, długą i głęboką klatką piersiową, jasnoszarym umaszczeniem, czasem przechodzącym w ciemniejsze, w okolicach szyi, głowy, ud i brzucha. Szerokie, duże, wygięte do góry i zakończone ostrymi końcami rogi upodabniały buhaje tej rasy do ich przodka – tura. Bydło to wykazywało dobrą skłonność do opasu, lecz wagę rzeźną obniżał bardzo duży udział skóry i kości. Duży udział skóry wynikał przede wszystkim z jej grubości, co było niezwykle cenną cechą, zabezpieczającą bydło przed atakami ektopasożytów podczas transportu.

W zależności od pochodzenia wyróżniano kilka odmian bydła stepowego, przy czym na szlaku Via Regia z całą pewnością dominowało bydło podolskie o maści siwej, myszatej; oczach otoczonych ciemnymi „okularami”; z zaznaczoną na grzbiecie zwykle czarną pręgą; o szerokich

i długich łopatkach, ustawionych skośnie; charakteryzujące się średnio szeroką, głęboką i długą klatką piersiową. Oprócz bydła podolskiego pędzono również bydło krajowe – czerwone, które chociaż osiągało znacznie mniejsze gabaryty, było cenione za dużą odporność, niezwykle ważną podczas długiego transportu.

Bogata historia bydła polskiego czerwonego na ziemiach Polski pozwala uważać je za prawdziwie rodzimą rasę, trwale wpisującą się w kulturę regionów związanych z jej historią. Chociaż obecne bydło tej rasy różni się znacznie od bydła czerwonego pędzonego w średniowieczu traktem Via Regia, to z całą pewnością można stwierdzić, że cechy, takie jak bardzo dobra adaptacja do zmiennych warunków środowiska i świetna odporność, zostały zachowane do dnia dzisiejszego. Bydło tej rasy bowiem świetnie sprawdza się w rejonach górskich i podgórskich, gdzie dobre wykorzystanie pasz objętościowych, niewybredność w doborze pasz, wysoka zdolność do szybkiej rekompensaty ubytków masy ciała w wyniku sezonowych niedoborów paszowych i dobra zdrowotność mają podstawowe znaczenie. Malejąca populacja bydła tej rasy, a przy tym znaczna jego wartość kulturowa w przeszłości, decydowały o podejmowaniu różnych działań zmierzających do ochrony, inicjowanych przede wszystkim przez przywiązanych i oddanych hodowców. Od 1999 r. w Polsce prowadzony jest Program ochrony zasobów genetycznych tej rasy. Dzięki funkcjonowaniu Programu, który umożliwia uzyskanie dotacji, będącej swoistą rekompensatą z tytułu utrzymywania zwierząt charakteryzujących się niższą produktywnością, udało się powiększyć populację ze 150 krów w 1999 r. do ponad 2400 w 2011.

Wystawę w Görlitz przygotowały Państwowe Zbiory Sztuki w Dreźnie na zlecenie landu Saksonia. Prezentowana jest w dwóch wersjach językowych – polskiej i niemieckiej – i stanowi duże wydarzenie kulturalne. Z nieoficjalnych, lecz wiarygodnych źródeł wynika, że będzie ona prezentowana również w Polsce, m.in. we Wrocławiu i Krakowie.

## Literatura

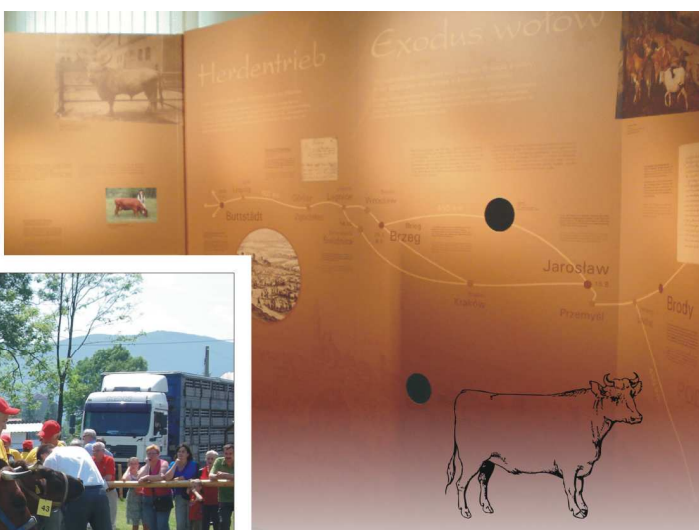
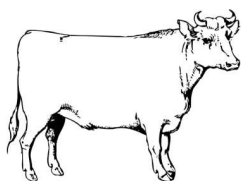
Obuchowska-Pyś H. (1973). Jak wyglądał handel wołami na początku XVII w? Kwart. Hist. Kult. Materialnej, nr 3; [www.wilanow-palac.pl](http://www.wilanow-palac.pl)

Barański A.: Przyczynek do historii hodowli w dawnej Polsce, maszynopis, ss. 3–4.

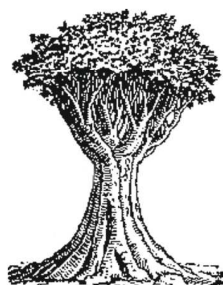
Barański A.: Historia Bydła Krajowego. Badania dotyczące ras i hodowli bydła w ubiegłych wiekach, maszynopis, ss. 13–14.

Runge S. (1921). Rasy i zewnętrzny wygląd bydła rogatego domowego, ss. 12.

Via Regia – szlakiem wołów  
(fot. E. Sosin-Bzducha)



Polskie bydło czerwone (Szczyrzyc 2011)  
(fot. E. Sosin-Bzducha)



Smocza krew  
(fot. E. Sosin-Bzducha)



Drachenblut  
Smocza krew

Harz vom Baum *Dracaena cinnabari*,  
Insel Sokotra vor Somalia,  
Heilmittel und Farbstoff,  
żywica drzewa *Dracaena cinnabari*,  
z wyspy Sokotra u wybrzeży Somalii,  
lek i barwnik