

MARCIN KONARSKI*

PRZYSZYNEK DO BADAŃ NAD PUBLICZNYMI POSŁUGAMI TRANSPORTOWYMI I KOMUNIKACYJNYMI W DAWNYM PRAWIE POLSKIM

Wprowadzenie

Posługi transportowe i komunikacyjne ludności ziem europejskich, jak i polskich, na co zwrócimy uwagę w dalszej części naszych rozważań, swoją genezę czerpią jeszcze z czasów starożytnych i wczesnego średnio-wieczia¹. W najdawniejszym prawie polskim – mamy tutaj na myśli okres do upadku Rzeczypospolitej pod koniec XVIII w. – powinności transportowe oznaczały w ocenie O. Balzera „obowiązek dostarczania czy to księciu, czy jakiemuś urzędnikowi wozu, względnie powozu razem z zaprzęgiem i ewentualnie woźnicą, ażeby mógł z jednej miejscowości przedostać się

* Dr, Wyższa Szkoła Menedżerska w Warszawie; e-mail: marcin.konarski@wsm.warszawa.pl, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8791-884X>.

¹ Pierwszych informacji na temat tej usługi można doszukiwać się w faktach związanych z udomowieniem i rozpowszechnieniem konia oraz powstaniem szeregu instytucji o charakterze gospodarczym połączonych z podróżami i transportem, które pochodzą ze starożytnych ziem basenu Morza Śródziemnego, takich jak Persja i Grecja, zob. T. Czacki, *O litewskich i polskich prawach, o ich duchu, źródłach, związku i o rzeczach zawartych w pierwszym Statucie dla Litwy 1529 roku wydanem*, t. 1, Kraków 1861, s. 71-73; K. Tymieniecki, *Ziemie polskie w starożytności. Ludy i kultury najdawniejsze*, Poznań 1951, s. 100-101, 221-223, 225-228; J. Matuszewski, *Początki nowożytnego zaprzęgu konnego: Część I*, *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* 1953, nr 1/2, s. 78-111; tenże, *Początki nowożytnego zaprzęgu konnego: Część II*, *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* 1954, nr 4, s. 637-663; J.G.D. Clark, *Europa przedhistoryczna. Podstawy gospodarcze*, tłum. J. Kostrzewski, Warszawa 1957, s. 352-366; A. Wielopolski, *Zarys gospodarczych dziejów transportu*, Warszawa 1975, s. 39-48; B. Składanek, *Historia Persji*, t. 1. *Od czasów najdawniejszych do najazdu Arabów*, Warszawa 2008, s. 149-150.

do drugiej”². W dobie nowożytnej zaś – począwszy od ustawodawstwa Księstwa Warszawskiego – obowiązek dostarczania środków transportu świadczony był przez ludność przede wszystkim na rzecz armii w systemach mobilizacyjnych XIX i XX w.³, przy czym miał on podobne znaczenie jak w wiekach poprzednich.

Będąc przedmiotem naszej analizy usługi transportowe i komunikacyjne można podzielić na usługi o charakterze publicznym – te znajdują się w kręgu naszych zainteresowań na użytek prowadzonych rozważań – i określane przez nas jako „prywatne”⁴, którymi nie będziemy się zajmować. Powiedzmy jedynie w tym miejscu, że te „prywatne” usługi transportowe były świadczone przez poddanych chłopów i gospodarstwa wiejskie jako odrębna forma pańszczyzny, a więc wynikały bezpośrednio

² O. Balzer, *Historia ustroju Polski*, Lwów 1933, s. 160-161; zob. T. Nowak, *Wojskowość polska w latach 1138-1340*, w: *Zarys dziejów wojskowości polskiej do roku 1864*, t. 1. *Do roku 1648*, red. J. Sikorski, Warszawa 1965, s. 101. Wydaje się, że najstarsza wzmianka na temat tych usług na ziemiach polskich pochodzi z 1198 r. (zob. *Zbiór ogólny przywilejów i spominków mazowieckich* [Codex diplomaticus et commemorationum Masoviae generalis] t. 1, wyd. J. Korwin Kochanowski, Warszawa 1919, nr 142, s. 132-137) oraz z 1203 i 1204 r. i zawarta została w przywilejach trzebnickich Henryka Brodatego (zob. *Kodeks dyplomatyczny Śląska. Zbiór dokumentów i listów dotyczących Śląska* [Codex diplomaticus nec non epistolaris Silesiae], t. 1, wyd. K. Maleczyński, Wrocław 1956, s. 243-268) oraz z 1213 r., zob. *Kodeks dyplomatyczny Wielkopolski* [Codex diplomaticus Maioris Poloniae], t. 1-3, wyd. I. Zakrzewski, Poznań 1877-1879, s. 76 (t. 1) (dalej: KodWP). Liczne wzmianki w KodWP dotyczące tych usług pochodzą poza tym z 1239 r. (KodWP, t. 1, s. 184), z 1250 r. (KodWP, t. 1, s. 248), z 1252 r. (KodWP, t. 1, s. 269), z 1253 r. (KodWP, t. 1, s. 281), z 1289 r. (KodWP, t. 2, s. 18), z 1295 r. (KodWP, t. 2, s. 111), z 1359 r. (KodWP, t. 3, s. 133). Zob. K. Buczek, *Publiczne usługi transportowe i komunikacyjne w Polsce średniowiecznej*, *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* 1967, nr 2, s. 255-299.

³ Zob. przepisy traktujące o obowiązku dostarczania podwód pochodzące z okresu Królestwa Polskiego: Archiwum Główne Akt Dawnych (dalej: AGAD), zespół 350, *Akta t.s. podwód dla celów wojskowych*, sygn. 994; AGAD, zespół nr 193, *Urządzenie o podwodach wojsku dostarczonych*, sygn. 2; Archiwum Państwowe w Białymstoku, zespół nr 7, *O dostarczaniu podwód dla poborowych*, sygn. 4118; Archiwum Państwowe w Kielcach (dalej: APK), zespół nr 126, *Akta dotyczące się dostarczenia wojsku podwód*, sygn. 1039; APK, zespół nr 126, *Akta o przechodzie wojsk i dostawie podwód*, sygn. 547; Archiwum Państwowe w Łodzi, zespół nr 1, *O podwodach dla komend etapu*, sygn. 481; Archiwum Państwowe w Lublinie (dalej: APL), zespół nr 22, *Podwód dla wojska*, sygn. 1236; APL, zespół nr 242, *Dostarczanie podwód dla wojska*, sygn. 636.

⁴ Zob. J. Rutkowski, *Historia gospodarcza Polski*, t. 1. *Czasy przedrozbiorowe*, Poznań 1947, s. 46.

z tytułu poddaństwa gruntowego⁵, regulowanego przez normy prawa wiejskiego wywodzącego się z prawa feudalnego⁶. Prywatne usługi transportowe i komunikacyjne wymagane były już w czasach starożytnych służąc do przewożenia broni, sukien i sprzętów panującego oraz w czasach wczesnego średniowiecza, gdzie służyły początkowo do zwózki zboża, drewna lub wywożenia gnoju z zamku⁷ itp., przy czym ich znaczenie wzrosło w okresie kształtowania się w Polsce gospodarki folwarczno-pańszczyźnianej w XVI-XVIII w.⁸ Powinności tego rodzaju wliczano zazwyczaj do obowiązującej normy robocizn tygodniowych, przy czym często były wymagane poza nią. Świadczenia transportowe ludności wiejskiej były wykorzystywane głównie do transportu folwarchnego zboża na

⁵ Na temat genezy instytucji poddaństwa i organizacji władztwa gruntowego, zob. G.W.F. Hegel, *Wykłady z filozofii dziejów*, tłum. A. Zieleńczyk, Warszawa 1919, s. 386-409 i 418-430; J. Rutkowski, *Poddaństwo włościan w XVIII wieku w Polsce i niektórych innych krajach Europy*, Poznań 1921, s. 13; S. Grabski, *Historja wsi w Polsce*, Warszawa 1929, s. 111-122; T. Manteuffel, *Geneza feudalizmu*, w: *Pamiętnik V Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich w Warszawie*, 28 listopada do 4 grudnia 1930 r., [t.] 1. Referaty, red. K. Tyszkowski, Lwów 1930, s. 29; tenże, *Problem feudalizmu polskiego*, *Przegląd Historyczny* 1948, nr 37, s. 62-71; M. Małowist, *O niektórych warunkach rozwoju feudalizmu*, *Przegląd Historyczny* 1948, nr 37, s. 72-82; S. Arnold, *Uwagi o początkach ustroju feudalnego w Polsce*, *Przegląd Historyczny* 1950, nr 41, s. 9-20; J. Kulischer, *Powszechna historia gospodarcza średniowiecza i czasów nowożytnych*, t. 1, tłum. W. Głuchowski, Warszawa 1961, s. 54-65; A. Mączak, *Rozwój folwarku pańszczyźnianego*, w: B. Zientara i in., *Dzieje gospodarcze Polski do 1939 r.*, Warszawa 1965, s. 156; K. Orzechowski, „*Glebae adscriptio*” śląskich chłopów, *Czasopismo Prawno-Historyczne* 1987, z. 1, s. 1-18. Zob. M. Weber, *Gospodarka i społeczeństwo. Zarys socjologii rozumiejącej*, tłum. D. Lachowska, Warszawa 2002, s. 192.

⁶ Prawo wiejskie powstało w zakresie odpowiadającym prawu publicznemu, jak i sądowemu, wskutek uzyskiwania immunitetów i lokacji wsi, które zaczęły wyodrębniać się pod względem prawnym. Jak podkreśla S. Kutrzeba: „podkładem tego prawa było bądź prawo ziemskie polskie, bądź prawo niemieckie, we wsiach na tym prawie lokowanych, prawo ruskie czy litewskie, jak wreszcie we wsiach, lokowanych na prawie wołoskim, prawo wołoskie”, tenże, *Historia źródeł dawnego prawa polskiego*, t. 2, Lwów 1926, s. 318. Zob. R. Grodecki, *Początki immunitetu w Polsce*, Lwów 1930, s. 12-13.

⁷ Zob. *Opis królewskich ziem w województwach chełmińskim, pomorskim i malborskim w roku 1664*, wyd. J. Paczkowski, Toruń 1938, s. 34; Z. Ćwiek, *Z dziejów wsi koronnej XVII wieku*, Warszawa 1966, s. 155-156; H. Wajs, *Powinności feudalne chłopów na Mazowszu od XIV do początku XVI wieku, w dobrach monarszych i kościelnych*, Wrocław 1986, s. 111, 113, 116-117.

⁸ Zob. J. Rutkowski, *Historia gospodarcza...*, s. 281; W. Rusiński, *Drugi rozwój folwarku pańszczyźnianego*, *Przegląd Historyczny* 1956, nr 4, s. 617-655.

rynki lokalne (tzw. małe drogi w promieniu do 35 km) oraz bardziej oddalonych ośrodków zbytu (tzw. drogi wielkie powyżej 150 km), zwłaszcza do portów nad spławnymi rzekami i do dużych miast⁹. Powinności transportowe miały charakter wyjątkowo wyniszczający zwierzęta pociągowe i sprzęt, powodując jednocześnie często wielodniowe oderwanie chłopów od własnych gospodarstw¹⁰, stanowiąc tym samym jeden z cięższych obowiązków wynikających z poddaństwa, z którym przez wieki borykała się ludność wiejska¹¹.

W czasach wczesnego średniowiecza obciążenia gospodarstw chłopskich usługami transportowymi i komunikacyjnymi miały różny charakter i zakres. Powinności, do których była zobowiązana ludność wiejska

⁹ Zob. J. Rutkowski, *Studia z dziejów wsi polskiej XVI-XVIII w.*, Warszawa 1956, s. 227-228; A. Falniowska-Gradowska, *Świadczenia poddanych na rzecz dworu w królewskich województwach krakowskiego w drugiej połowie XVIII wieku*, Wrocław 1964, s. 122; S. Russocki, M. Kamler, *Podwody*, w: *Encyklopedia historii gospodarczej Polski do 1945 roku*, t. 2, red. A. Mączak, Warszawa 1981, s. 93. Zob. *Opis królewszczyzn...*, s. 269. W średniowieczu drogi dzieliły się na wiejskie i publiczne. Najstarszy zwód prawa polskiego, czyli *Księga elbląska*, drogę wiejską określa jako taką, która prowadzi ze wsi do wsi, drogi państwowej jednak nie definiuje, zob. *Starodawne prawa polskiego pomniki*, t. 2, wyd. A. Helcel, Kraków 1870, s. 22-23. Książę poręczał spokojne poruszanie się po drodze publicznej, zaś za wszelkie zakłócenie spokoju zarządzał ostre sankcje. Tak więc między drogą publiczną a wiejską istniała prawna różnica, bowiem pierwsza była objęta mirem książęcym, druga zaś nie, zob. B. Wyrozumski, *Drogi w Ziemi krakowskiej do końca XVI wieku*, Wrocław-Kraków 1977, s. 14, 17. Szerzej na temat instytucji prawnej przymusu drogowego zob. A. Rosset, *Drogi i mosty w średniowieczu i w czasach odrodzenia*, Warszawa 1974, s. 163-165.

¹⁰ Zob. Z. Ćwiek, *Z dziejów wsi...*, s. 154; S. Borowski, *Kształtowanie się rolniczego rynku pracy w Wielkopolsce w okresie wielkich reform agrarnych 1807-1860*, Poznań 1963, s. 74.

¹¹ Rozmiary takich podróży określały zazwyczaj inwentarze, chociaż w wielu suplikach zawarte są skargi na zmuszanie chłopów do różnorodnych podróży w wymiarze przekraczającym ustalenia inwentarzy. Inwentarze ustalały, ile razy w roku i na jaką odległość powinni chłopci jeździć w interesach dworu bez potrącania pańszczyzny oraz ile dni z pańszczyzny należy im potrącić w razie zwiększonego zapotrzebowania na przewozy, zob. A. Falniowska-Gradowska, *Świadczenia poddanych...*, s. 122-125. Zob. Z. Ćwiek, *Z dziejów wsi...*, s. 154-160; Z. Podwińska, *Powinności związane z gospodarką rolną wśród ciężarów prawa książęcego*, *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* 1967, nr 1, s. 15-24. Na niezwykle wyniszczający charakter dostarczania podwód, zwracał uwagę A. Próchnicki, zob. tenże, *Dzieje chłopów w Polsce*, Lwów 1922, s. 16. Zob. S. Wysłouch, *Posługi komunikacyjne w miastach Wielkiego Księstwa Litewskiego na prawie magdeburskim do połowy XVI w.*, Wilno 1936, s. 50-51.

swobodna (*liberi*)¹², jak i przytwierdzona do gruntu (*ascriptitii*)¹³ wobec panującego monarchy podzielić można na trzy kategorie, przy czym podział ten ma jedynie charakter przykładowy. Tak więc ludność wieśniacza zobowiązana była do składania danin¹⁴, ceł i myt oraz najbardziej nas interesujących usług publicznych i komunikacyjnych¹⁵. Zauważyć jednak należy, że w literaturze przedmiotu często usługi te nie są rozróżniane, wobec czego czasem autorzy zamiennie posługują się tego rodzaju

¹² Karol Buczek zaznacza, że *liberi* nie posiadali żadnych praw do ziemi i posiadać ich nie mogli, bowiem w przeciwnym razie albo by się nie różnili od rycerstwa, albo tworzyliby jakąś przejściową grupę pomiędzy nim i klasą chłopską, zob. tenże, *O chłopach w Polsce piastowskiej (Część pierwsza)*, w: K. Buczek, *Studia z dziejów ustroju społeczno-gospodarczego Polski piastowskiej*, t. 3, oprac. W. Bukowski, red. G. Marszałek, Warszawa-Kraków 2010, s. 82-83.

¹³ Zob. A. Szelągowski, *Chłopi dziedzice we wsiach na prawie polskim do końca XIII wieku*, Lwów 1899, s. 22; W. Wolfarth, *„Ascripticii” w Polsce*, Wrocław-Kraków 1959, s. 5.

¹⁴ Wśród danin najbardziej wyróżniała się danina zbożowa zwana „ospem”, a także danina bydłęca świadczona najczęściej w wieprzach oraz danina pobierana z tytułu użytkowania puszczy i lasów przez wieśniaków w postaci wypasu trzody w dąbrowach i bukowinach znajdujących się pod kontrolą panującego, zwana „narzazem”. Danina ta została przeszczepiona do Polski, jeśli nie przez Mieszka I, to przez Bolesława Chrobrego, najprawdopodobniej z Czech za pośrednictwem Śląska i Małopolski, zob. K. Buczek, *O narzazie*, w: tenże, *Studia z dziejów ustroju społeczno-gospodarczego Polski piastowskiej*, t. 2, oprac. W. Bukowski, red. A. Kucińska-Kucharczyk, L. Lipowska, M. Wójcik, Kraków 2006, s. 201. Z kolei „poradlnie” było jedną z danin prawa książęcego (*ius ducale*), uiszczaną w naturaliach, a pochodzącą od jednostki opodatkowania, tj. obszaru ziemi uprawnej zwanej „radłem”, przy czym często ten rodzaj daniny występuje pod nazwą „powołowe”, „krowne”, „wieprzowe”, „gąsiorowe” – ale pod tymi nazwami kryła się jedna i ta sama danina. W X-XII w. były to pojęcia bliskoznaczne, przy czym za podstawę opodatkowania przyjmowano nie tylko jednostkę ziemi ornej (radło), ale również jednostkę sprzężaju, czyli parę wołów. Nazwę „poradlnie” przyjął w XIV w. stały (roczny) podatek gruntowy wprowadzony przez Kazimierza Wielkiego na wzór czeskiej „berny” i był on płacony przez szlachtę i kościół w wysokości 2 miar zboża i 12 groszy (w dobrach klasztornych 24 groszy) od każdego łanu ziemi chłopskiej, przy czym zwolnione były od płacenia go grunty folwarczne. W niektórych regionach (szczególnie na Mazowszu, Kujawach, w części Lubelszczyzny), poradlnie jako danina występowała pod inną nazwą – „podymnego”, zob. K. Szajnocha, *Jadwiga i Jagiełło. 1374-1413. Opowiadanie historyczne*, t. 1, Lwów 1855, s. 100-102; K. Buczek, *Powołowe – poradlnie – podymne*, w: tenże, *Studia z dziejów ustroju społeczno-gospodarczego Polski piastowskiej*, t. 2, oprac. W. Bukowski, red. A. Kucińska-Kucharczyk, L. Lipowska, M. Wójcik, Kraków 2006, s. 213-243; K. Modzelewski, *Chłopi w monarchii wczesnopiastowskiej*, Wrocław 1987, s. 66-76.

¹⁵ Zob. F. Piekosiński, *Ludność wieśniacza w Polsce w dobie piastowskiej*, Kraków 1896, s. 166.

nazewnictwem¹⁶. Wskażmy jednak, że w naszej ocenie do publicznych posług o charakterze transportowym zaliczamy przede wszystkim powóz, przewód i podwody, zaś do publicznych posług o charakterze komunikacyjnym – przede wszystkim obowiązek budowy i utrzymania dróg i mostów oraz stan.

1. Publiczne posługi transportowe

Pierwszym z ciężarów o charakterze transportowym, o którym wiemy, był przewód (*conductus*)¹⁷, przy czym można rozróżnić przewód zwykły (chłopski) i przewód rycerski (*conductus militaris, conductus more nobilium*)¹⁸. Rozróżnienie to odnosi się zarówno do charakteru podmiotowego, jak i przedmiotowego, tej powinności. Charakter podmiotowy powinności związany jest z faktem, że poza włościanami również i rycerstwo było zobowiązane do świadczenia tego ciężaru¹⁹.

W ocenie K. Buczka przewód zwykły (chłopski) stanowił powinność prawa książęcego, która polegała na transporcie etapami należących do panującego i jego komory ładunków, głównie zaś dostarczaniu siły pociągowej (koni, wołów), ładunki te bowiem transportowano, najczęściej na wozach stanowiących własność monarchy²⁰. Natomiast przewód rycerski różnił się od chłopskiego pod względem organizacyjnym wyłącznie tym tylko, że nie omijał wsi i dworów rycerskich, ale nie omijał też wsi

¹⁶ Dla przykładu F. Piekosiński w ogóle nie dokonuje podziału tych posług na transportowe i komunikacyjne, określając je wszystkie po prostu jako posługi publiczne, zob. tenże, *Ludność wieśniacza...*, s. 170-172. Z kolei S. Wysłouch zalicza do posług komunikacyjnych powinności związane z budową i utrzymaniem dróg i mostów, obowiązek stacyjny („stany” i „stacje”), ale również podwody, zob. tenże, *Posługi komunikacyjne...*, s. 1.

¹⁷ Instytucja „przewodu” znana jest w Polsce już od pierwszych lat XI w. Wchodziła ona do pierwszych i najdawniejszych form zależności poddańczej w stosunku do panującego i panów otrzymujących najdawniejszy immunitet, zob. S. Russocki, *Powinność przewodu na tle posług transportowych Polski piastowskiej*, *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* 1965, nr 2, s. 244-255; K. Tymieniecki, *Historia chłopów polskich*, t. 2. *Schytek średniowiecza*, Warszawa 1966, s. 94-95.

¹⁸ Zob. K. Tymieniecki, *Przypisańcy w gospodarstwie feudalnym*, *Roczniki Historyczne* 1963, nr 29, s. 186-187.

¹⁹ Zob. S. Russocki, *Powinność przewodu...*, s. 250-256.

²⁰ Zob. K. Buczek, *Publiczne posługi...*, s. 266.

zobowiązanych do przewodu chłopskiego²¹. Z kolei w ocenie F. Piekosińskiego przewód rycerski różnił się od przewodu chłopskiego tym, że odnosił się wyłącznie:

tylko do niektórych przedmiotów książęcego dworu, mianowicie dziczyny, do świeżego chleba, do świeżych ryb, do wina, do jeńca lub żołnierza osadzonego w kłody czyli kłodnika (*militem captivum compeditibus compeditum*), do namiotu książęcego, sieci wilgotnych (*rete madidum*) i do złota. Gdy te przedmioty miały być wiezione na dwór książęcy, rycerstwo obowiązane było dostarczyć przewodu na równi z wieśniakami²².

Przewód był więc to obowiązek dostarczenia czy to księciu, czy jakiemuś urzędnikowi koni wierzchowych dla posłów lub gońców książęcych albo wozu względnie powozu razem z zaprzęgiem i ewentualnie woźnicą, ażeby mógł z jednej miejscowości przedostać się do drugiej²³. Polegał więc na transporcie etapami, co oznaczało, że poszczególne osady ciągnęły transport do najbliższej wsi, która nie była zwolniona całkowicie lub częściowo od tej powinności, przy czym powinność była trudna do zniesienia²⁴. Zresztą jak zaraz zobaczymy dalej, przewód wydaje się być tożsamy z inną powinnością transportową – powozem (*vectigal*).

Powóz miał charakter bardziej komunikacyjny niż transportowy i polegał na obowiązku przewożenia osób i wiązał się z podróżami księcia, jego urzędników i służebników²⁵. Jak zwrócił uwagę K. Buczek, terminów *conductus* – *prevod* używano w dwóch znaczeniach. Pierwsze z nich obejmowało obowiązek przeprowadzenia (*ducere, educere*) czy przewożenia panującego wraz z orszakiem i taborami przez określony obszar, np. kasztelani w czasie wędrówek po kraju, zaś drugie znaczenie tego terminu obejmowało obowiązek transportowania systemem etapowym określonych przedmiotów potrzebnych księciu. W przeciwieństwie do

²¹ Zob. tamże, s. 270.

²² F. Piekosiński, *Ludność wieśniacza...*, s. 57. Podobnie twierdzi S. Russocki, zob. tenże, *Powinność przewodu...*, s. 250.

²³ Zob. W. Korta, *Powinności transportowo-komunikacyjne*, w: *Historia chłopów polskich*, t. 1. *Do upadku Rzeczypospolitej szlacheckiej*, red. S. Inglot, [Warszawa] 1970, s. 103.

²⁴ Zob. K. Buczek, *Publiczne posługi...*, s. 259. Obowiązek przewodu rycerskiego w XIV w. był już w stanie zaniku, zob. Z. Kaczmarczyk, *Monarchia Kazimierza Wielkiego*, t. 1. *Organizacja państwa*, Poznań 1939, s. 165; S. Russocki, *Powinność przewodu...*, s. 257-263.

²⁵ Zob. K. Modzelewski, *Chłopi w monarchii...*, s. 95.

przewodu powóz ciągnięto nie do najbliższej wsi, lecz do najbliższej stacji panującego²⁶.

Wątpliwości co do tożsamości terminów „podwoda” i „powóz”, o których pisaliśmy powyżej, należy, w świetle takiej interpretacji uznać za rozstrzygnięte ze wskazaniem na koncepcję K. Buczka, co wydaje się potwierdzać K. Modzelewski pisząc, że powóz „można więc łączyć [...] z okolicznościowymi świadczeniami stacyjnymi”²⁷. Powinność powozu uległa zanikowi wraz z upowszechnianiem się od XIII w. immunitetu, łącząc się z obowiązkiem podwód.

Czyniąc rozróżnienie pomiędzy wymienionymi wyżej ciężarami transportowymi i komunikacyjnymi w dawnej Polsce podkreślmy, że podwoda polegała na dostarczeniu koni²⁸, zaś przewód polegał na powinności transportu etapami, a powóz służył do przewożenia taborów panującego w czasie jego podróży po kraju (świta towarzyszyła mu z pewnością na koniach)²⁹. Oczywiście w literaturze przedmiotu nie ma jednomyślności, co do ścisłego charakteru tych posług. Na przykład K. Buczek stoi zdecydowanie na stanowisku, że gdyby podwoda nie różniła się niczym istotnym od powozu, to w dokumentach albo by pominięto jedną z tych nazw, albo zaznaczono tożsamość³⁰. Zdaniem tego autora z podwód korzystał przede wszystkim król ze swoją małżonką oraz osoby, którym jedno

²⁶ Zob. K. Buczek, *Publiczne postugi...*, s. 276.

²⁷ K. Modzelewski, *Chłopi w monarchii...*, s. 95.

²⁸ Zob. F. Piekosiński, *O powstaniu społeczeństwa polskiego w wiekach średnich i jego pierwotnym ustroju*, Kraków 1881, s. 170; tenże, *Ludność wieśniacza...*, s. 57, 59-60.

²⁹ Zob. K. Buczek, *Publiczne postugi...*, s. 276. Inaczej F. Piekosiński, który stał na stanowisku, że „powinność zwana powozem, oznaczała dostarczenie samego wozu bez koni”, tenże, *Ludność wieśniacza...*, s. 60. Należy pamiętać o roli książęcej służby dworskiej zwanej koniarzami, której przeznaczeniem była obsługa stajen książęcych. Zarządcami i zwierzchnikami koniarów byli (panowie) konarscy, zob. Z. Kaczmarczyk, *Kasztelanowie Konarscy. Studium z historii urzędów ziemskich i nadwornych*, Czasopismo Prawno-Historyczne 1949, z. 2, s. 1-23; S. Urbańczyk, *O wyrazach konary, konarski, koniuch, podkonie*, Czasopismo Prawno-Historyczne 1949, z. 2, s. 23-27; K. Buczek, *Książęca ludność służebna w Polsce wczesnofeudalnej*, Wrocław 1958, s. 29-33.

³⁰ Zob. K. Buczek, *Publiczne postugi...*, s. 280. Z kolei J. Bardach utożsamia te pojęcia, pisząc, że „powóz i podwoda polegały na obowiązku dostarczania środków transportu – koni (wołów) i wozów – panującemu i jego urzędnikom w czasie podróży i dla transportu rzeczy książęcych”, tenże, *Historia państwa i prawa Polski*, cz. 1. *Do połowy XV wieku*, Warszawa 1957, s. 144. Jeśli zaś idzie o przewód, to J. Bardach wskazuje, że polegał on na obowiązku dostarczania nie tylko siły pociągowej wozów, ale również i ludzi do obsługi transportu, zob. tamże, s. 144.

z nich poleciło dostarczyć konie podwodne z wozem czy bez lub którym podwoda przysługiwała z natury rzeczy³¹.

Z kolei K. Modzelewski stoi na stanowisku, że w ramach podwody przedstawiciele władzy książęcej, zwłaszcza zaś dowódcy wojskowi, mieli prawo brać w czasowe użytkowanie chłopskie woły, konie i wozy. W zasadzie należało je zwrócić posiadaczom, ale zawsze zachodziło ryzyko utraty inwentarza lub pozostawiania przez dłuższy czas bez zwierząt pociągowych³². Podwody brano bowiem do dalekich transportów, często o wojennym charakterze, np. z małopolskiego Skaryszewa aż na Litwę³³.

Publiczne usługi transportowe w postaci podwód były regulowane w drodze przywilejów ziemskich i dzielnicowych, statutów, konstytucji sejmowych i uniwersałów królewskich³⁴. Często też król określał powinności podwodowe dla poszczególnych miast i wsi, np. z powodu zaginięcia przywileju³⁵, rozstrzygał kwestie sporne wynikające z obowiązku dostarczania podwód³⁶ lub zwalniał od ciężaru świadczenia

³¹ Zob. K. Buczek, *Publiczne usługi...*, s. 287. Franciszek Piekosiński, który stał na stanowisku, że powinność pod nazwą „podwody”, będąc jedną z najuciążliwszych usług publicznych, oznaczała „obowiązek dostarczenia koni bądź to do wozów, bądź też do jazdy wierzchem”, tenże, *Ludność wieśniacza...*, s. 59.

³² Roman Grodecki podkreśla za kroniką Wincentego Kadłubka, że „na zasadzie zwyczaju każdy z możnych (*quilibet potentum*), jeżdżąc po kraju domagał się od chłopów nie tylko siana, lecz i zboża, zużywając je nie tylko dla własnej potrzeby, lecz nawet jako podściółkę dla koni”, co wykazywało cechy jawnego nadużycia. Podobnie nadużywany był „prastary” zwyczaj, że w razie nagłej jakiejś posyłki w interesie któregośkolwiek z możnych (lecz nie księcia), polecano wysłannikom zabierać konie wieśniakom, ci zaś używając ich do nazbyt szybkiej jazdy, wyniszczali je zupełnie; jedne padały z wyczerpania, inne po prostu bywały uprowadzane bezpowrotnie, co nieraz było powodem bójek i zabójstw, co spotkało się z napiętnowaniem przez księcia, który zarządził, że „ktokolwiek przy sposobności posyłki zabrał konia lub kazał zabrać – z wyjątkiem przypadku, gdy chodzi o szybkie podanie wiadomości o zbliżaniu się wroga – niech będzie przeklęty”, R. Grodecki, *Początki immunitetu...*, s. 22-23.

³³ K. Modzelewski, *Chłopi w monarchii...*, s. 95.

³⁴ Zob. S. Kutrzeba, *Historia źródeł dawnego prawa polskiego*, t. 1, Lwów 1925, s. 189-199; S. Wysłouch, *Usługi komunikacyjne...*, s. 18-19.

³⁵ Zob. *Materyały do dziejów robocizny w Polsce w XVI wieku*, oprac. S. Kutrzeba, Kraków 1911, s. 13.

³⁶ Zob. tamże, s. 21, 64. Władca sprawując wymiar sprawiedliwości w ramach kompetencji sądu książęcego sądził również sprawy wynikłe z orzeczenia lub działalności jego urzędników, rozstrzygał spory o niesłuszne pociągnięcie wsi do przewodu, poza granicę,

podwód³⁷. Dawne prawo polskie zna wiele przykładów regulacji posługi transportowej w drodze uniwersału, począwszy od Uniwersału Warszawskiego wydanego przez króla Zygmunta Augusta w 1564 r., który w sposób szczegółowy określał te powinności³⁸. Wobec licznych próśb kierowanych do króla w sprawie wyniszczającej powinności dostarczania częstych, a nawet ustawicznych podwód³⁹, władca ten postanowił uregulować tę sprawę poprzez, m.in. nałożenie na miasta, miasteczka i wsie obowiązku składania się na podwody, zaś podwody na potrzeby posłańców królewskich, miały być dostarczane za wynagrodzeniem pieniężnym⁴⁰. W świetle postanowień uniwersału mieszczanie byli zobowiązani „dawać trzy części szosu”, zaś wsie miały „dawać z łąnu, albo z włoki, albo z zrzebiów [źrebiów – M.K.] – po 6 gr. a z półłanków po 3 gr.” Uniwersał nakazywał dostarczanie środków na podwody na ręce starosty za pokwitowaniem w dniu 11 listopada, a więc na św. Marcina [11 listopada – M.K.]⁴¹. Uzupełnienie postanowień Uniwersału zawierał

do której była zobowiązana, zob. Z. Wojciechowski, *Państwo polskie w wiekach średnich. Dzieje ustroju*, Poznań 1948, s. 102.

³⁷ Zob. uwolnienie w dniu 13 października 1611 r. miasta Lublin przez króla Zygmunta III od obowiązku świadczenia podwód na lat dziesięć w związku ze zniszczeniami wynikłymi z kilkakrotnych pożarów i poniesionymi przez to wielkimi stratami. Zwolnienie z podwód nie dotyczyło jednakże świadczeń na rzecz posłów królewskich wyprawianych do Turków i Tatarów. Poza tym król postanowił, że mieszkańcy Lublina „nie mogą ponosić ciężaru świadczeń z powodu najazdu lub działań wojennych”, Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. H. Łopacińskiego w Lublinie, rkps nr 1732.

³⁸ *Volumina Legum*, t. 2, folium 671-674, Petersburg 1859, s. 42-44 (dalej: VL).

³⁹ Na niezwykle wyniszczający charakter dostarczania podwód, zwracał uwagę A. Próchnik, zob. tenże, *Dzieje chłopów...*, s. 16.

⁴⁰ Potwierdzenie w 1549 r. przez króla Zygmunta Augusta przywileju dla Nowego Miasta Warszawy, Zygmunta I z 1543 r. dotyczącego podwód oraz potwierdzenie przez króla Henryka w 1574 r. przywileju Zygmunta Augusta z 1549 r. uwalniającego mieszczan Nowej Warszawy od obowiązku dostarczania podwód, zob. AGAD, zespół nr 1, Zbiór dokumentów pergaminowych, sygn. 1674, 1677. Jednak jak zauważa M. Czapski, posłańcy, czyli kursory, mimo iż otrzymywali środki pieniężne na drogę, to jeszcze w czasach Stanisława Augusta pasali swego konia na cudzych łąkach i pastwiskach, „a nikomu na myśl w owe czasy nie przychodziło, brać mu to za złe”, tenże, *Historja powszechna konia*, t. 2, Poznań 1874, s. 484.

⁴¹ Zob. *Opis królewszczyn...*, s. 124, 289.

kolejny wydany w przedmiocie podwód, pochodzący z 1565 r. Uniwersał Piotrkowski⁴².

W kolejnych latach sprawą powinności wynikających z dostarczania podwód zajął się król Stefan Batory w uniwersale na podwody z 1576 r.⁴³, król Zygmunt III Waza w konstytucji z 1601 r.⁴⁴ i konstytucji z 1620 r.⁴⁵, król Władysław IV w konstytucji z 1647 r.⁴⁶, król Jan III Sobieski w konstytucji z 1677 r.⁴⁷, i król August II w 1710 r.⁴⁸

2. Publiczne posługi komunikacyjne

Jak wspomnieliśmy wyżej, do posług komunikacyjnych zaliczamy przede wszystkim powinności związane z budową i utrzymaniem dróg i mostów oraz obowiązek stacji. Zajmiemy się w tym miejscu jedynie obowiązkiem stacyjnym, bowiem w przypadku powinności mostowych i drogowych ich charakter był dwoisty. Jak wiadomo posługi drogowe (komunikacyjne) wykonywała zarówno ludność wieśniacza, jak i mieszkańcy miast⁴⁹. Niemniej dwoistość charakteru tych posług polega na tym,

⁴² VL, t. 2, folium 675, s. 44. Ordynacja co do danin i robocizn, nadana wsi Laszki przez administratorów tenuty przemyskiej, zatwierdzona przez króla Zygmunta Augusta w Lublinie w dniu 20 kwietnia 1569 r., zob. *Materiały do dziejów robocizny...*, s. 95.

⁴³ VL, t. 2, folium 960-962, s. 181-182.

⁴⁴ VL, t. 2, folium 1518, s. 397. Konstytucja ta stanowiła, wobec wielkiego zubożenia ludności wskutek dostarczania podwód dla przesyłania posłańców królewskich, że „aby od podwód każdy jej potrzebujący, płacił od mile po groszy dwu od konia”. Zwolnienie przez Zygmunta III na mocy dawnych przywilejów mieszczan Starej Warszawy od dostarczenia podwód i koni, zob. AGAD, zespół nr 1, Zbiór dokumentów pergaminowych, sygn. 1629.

⁴⁵ VL, t. 3, folium 377, s. 183.

⁴⁶ VL, t. 4, folium 108-109, s. 55.

⁴⁷ VL, t. 5, folium 470, s. 230.

⁴⁸ VL, t. 6, folium 186, s. 92. Należy pamiętać, że u genezy transportu pocztowego stoją również właśnie interesujące nas podwody. W czasach Augusta II Sasa, kiedy Polska włączona została do sieci komunikacyjnej służącej do przesyłki listów i przewozu pasażerów tzw. ekstrapocztą, korzystano z systemu koni rozstawnych (zmiana koni na stacjach pocztowych), który był w Polsce znany od dawna jako składnik właśnie instytucji podwód, zob. K.J. Piotrowski, *O drogach pocztowych i o transporcie poczt w Polsce w wiekach XVI-XVIII*, Studia i Materiały z Dziejów Nauki Polskiej. Seria D 1969, z. 5, s. 7.

⁴⁹ Zob. A. Rosset, *Drogi i mosty...*, s. 18-22.

że nie sposób określić jest, o ile posługi i świadczenia mieszkańców łożone na utrzymanie mostów, dróg i ulic były wyrazem potrzeb komunikacyjnych państwa, o ile zaś wynikały one z wewnętrznych potrzeb urbanistycznych gmin wiejskich i miejskich⁵⁰.

Przejdźmy więc w tym miejscu do analizy świadczeń związanych ze stacjami panującego (stan)⁵¹. Generalnie rzecz ujmując stan był „substancjalizacją czasownika stanąć i oznaczał postój lub tymczasowe obozowisko”⁵². Świadczenia stacyjne, mające głównie charakter okolicznościowy, związane były z objazdami przez księcia kraju w celach administracyjnych⁵³, a że towarzyszył mu z reguły poczet zbrojny, urzędnicy i służba, zaopatrzenie tak dużej ilości osób spadało na karb miejscowej ludności⁵⁴. Stacje, obok obowiązku budowy oraz naprawy mostów i dróg, stanowiły powinności publiczne o charakterze komunikacyjnym, chociaż S. Wysłouch zalicza do nich również obowiązki dostarczania podwód z przewodnikami⁵⁵.

Świadczenie stacyjne nie miało jednak charakteru powszechnego, lecz odnosiło się wyłącznie do tych miejscowości, którądy szła marszruta mornarszego objazdu⁵⁶. Jak zaznacza F. Piekosiński:

sam stan książęcy nie byłby daniną zbyt uciążliwą, wśród wielu wsi, które do stanu książęcego obowiązane były, na każdą pojedynczą wieś zaiste

⁵⁰ Zob. S. Wysłouch, *Posługi komunikacyjne...*, s. 3. Tego rodzaju robocizny w gospodarce dworsko-pańszczyźnianej miały charakter użyteczności publicznej, przy czym włościanie byli obowiązani świadczyć te powinności w ilości nieokreślonej, stosownie do potrzeby. Zdarzało się jednak, że dni przeznaczone na te posługi były ściśle określone w poszczególnych wsiach, zob. J. Rutkowski, *Studia z dziejów wsi...*, s. 228. Lustracja dzierżawy wsi Garc, zob. *Opis królewszczyn...*, s. 329.

⁵¹ Zob. T. Czacki, *O litewskich i polskich prawach...*, s. 75-77.

⁵² Tamże, s. 86. Polskim odpowiednikiem łacińskiego terminu *statio* był właśnie „stan”, przy czym ginie on ze źródeł przed końcem średniowiecza, ustępując miejsca łacińskiej – a spolszczonej – „stacji”, zob. A. Gąsiorowski, *Stacje królewskie w średniowiecznej Polsce*, *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* 1972, nr 2, s. 244.

⁵³ Zob. F. Piekosiński, *Ludność wieśniacza...*, s. 33-34; A. Gąsiorowski, *Stacje królewskie...*, s. 244-245; tenże, *Podróże panującego w średniowiecznej Polsce*, *Czasopismo Prawno-Historyczne* 1973, z. 2, s. 41-42. Prawo do korzystania ze świadczeń stacyjnych przysługiwało również biskupowi wizytującemu diecezję, zob. *Kultura Polski średniowiecznej X-XIII w.*, red. J. Dowiat i in., Warszawa 1985, s. 149.

⁵⁴ Zob. K. Modzelewski, *Chłopi w monarchii...*, s. 86.

⁵⁵ Zob. S. Wysłouch, *Posługi komunikacyjne...*, s. 16-17, 59, 63-68.

⁵⁶ Zob. F. Piekosiński, *O powstaniu społeczeństwa...*, s. 169; A. Gąsiorowski, *Podróże panującego...*, s. 63.

niewiele ciężaru przypaść by mogło, aby wyżywić przejeżdżającego księcia i jego dwór. Objazdy zaś księcia nie mogły się z natury rzeczy często powtarzać, i śmiało przypuścić można, iż tylko wyjątkowo mógł książę w jednej i tej samej miejscowości dwa razy do roku odbywać swą stację⁵⁷.

Uciążliwość jaką można jednak wiązać z pobieraniem tego rodzaju daniny związana była – bo uciążliwa być musiała ze względu na liczną towarzyszącą księciu drużynę nadworną i łowiecką – z faktem, „że wzorem panującego księcia także inni dostojnicy i urzędnicy aż do najniższych w przejazdach swoich domagali się i wyciągali stan od włościan dla siebie”⁵⁸.

Należy dodać jednakże, że niekiedy zwalniano w drodze przywileju świadczenia stacyjne częściowo lub nawet uchylano je całkowicie⁵⁹. Jak zauważa K. Modzelewski:

bardzo liczne w śląskich i małopolskich przywilejach immunitetowych zwolnienia od stanu nie oznaczały bowiem wcale uchYLENIA obowiązków związanych z zaopatrywaniem i obsługą księcia w podróży. Panujący niechętnie wyrzekali się uprawnień, które niezawodnie służyły zaspokojeniu ich potrzeb podczas rozjazdów po kraju i wypraw łowieckich⁶⁰.

Ale K. Modzelewski zwraca uwagę na istnienie licznych dworów etapowych, zorganizowanych z myślą o podróży władcy po kraju, co oznaczało, że książę nie narażał poddanych na ruinę – przejazd jego nie był kataklizmem, a ludzie nie ukrywali bydła, gdyż nie bali się arbitralnych rekwizycji⁶¹. „Dobry książę – podkreśla K. Modzelewski – zatrzymywał się tam, gdzie miał *servitium determinatum*. Nie musiał rabować poddanych,

⁵⁷ F. Piekosiński, *Ludność wieśniacza...*, s. 34.

⁵⁸ Tamże; zob. A. Gąsiorowski, *Stacje królewskie...*, s. 248-250, 259-261; K. Modzelewski, *Grody i dwory w gospodarce polskiej monarchii wczesnofeudalnej*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej 1973, nr 1, s. 19. Na uciążliwość obowiązku stacyjnego zwraca uwagę Z. Wojciechowski, zob. tenże, *Państwo polskie...*, s. 80.

⁵⁹ Mowa tutaj oczywiście o posiadłościach prywatnych i kościelnych, w których przejazd księcia – podobnie jak w dobrach monarszych – groził dewastacją tych dóbr wskutek obowiązku dostarczenia księciu i jego świcie wystarczającej ilości pożywienia. Wobec powyższego, w miarę rozwoju immunitetu, instytucje kościelne energicznie zabiegały o zwolnienie swych posiadłości od arbitralnych obciążeń, związanych z podróżami książęcymi, zob. A. Gąsiorowski, *Stacje królewskie...*, s. 250-254; K. Modzelewski, *Grody i dwory...*, s. 19-20; tenże, *Organizacja gospodarcza państwa piastowskiego: X-XIII wiek*, Poznań 2000, s. 33.

⁶⁰ K. Modzelewski, *Chłopi w monarchii...*, s. 87; zob. S. Wysłouch, *Posługi komunikacyjne...*, s. 49.

⁶¹ Zob. K. Modzelewski, *Organizacja gospodarcza...*, s. 25.

gdyż w miejscu postoju znajdował wszystko, czego potrzebował”⁶². Owo *servitium determinatum* oznaczało, że zaopatrzenie i obsługa księcia w podróży była organizowana nie w drodze arbitralnego egzekwowania ciężarów nadzwyczajnych, lecz na podstawie zwykłych, świadczonych regularnie i ustalonych co do wymiaru⁶³. Jak podnosi K. Modzelewski, Bolesław Chrobry „zatrzymywał się ponoć w takich ośrodkach [gdzie było *servitium determinatum* – M.K.], które z racji swych funkcji gospodarczych, bez uciekania się do nadzwyczajnych środków, stale gotowe były do przyjęcia panującego”⁶⁴, przy czym jednak autor ten podkreśla, że zarówno Krzywoustemu, jak i jego poprzednikom, nie wyłączając Bolesława I, zdarzało się na pewno obozować po wsiach, wybierać stan i rujnować rekwizycjami ludność chłopską⁶⁵. Po wojnie trzynastoletniej (1454-1466), wraz z zanikaniem dawnych objazdów kraju przez króla, w czasie których stacjonował po kilka dni w każdym z punktów etapowych, teraz z reguły w czasie podróży zatrzymywał się jedynie na krótkie popasy i postoje na nocleg⁶⁶, zaś zaprzestanie wybierania stacji bezpośrednio przez władcę doprowadziło szybko do przejścia dochodów stacyjnych przez szlachtę bądź w formie pensji, bądź w przypadku urzędów lokalnych i starostw lub w drodze zastawów⁶⁷.

⁶² Tamże, s. 25; zob. K. Buczek, *O ustroju społeczno-gospodarczym Polski wczesnofeudalnej (wiek X-XIII). Uwagi krytyczne na marginesie prac Karola Modzelewskiego*, w: K. Buczek, *Studia z dziejów ustroju społeczno-gospodarczego Polski piastowskiej*, t. 3, oprac. W. Bukowski, red. G. Marszałek, Warszawa-Kraków 2010, s. 229-230.

⁶³ Zob. A. Gąsiorowski, *Stacje królewskie...*, s. 258-259.

⁶⁴ K. Modzelewski, *Organizacja gospodarcza...*, s. 25. Karol Modzelewski zwraca uwagę, że „tam gdzie panujący w otoczeniu licznych osobistości dworskich bawił często, powracał regularnie i zatrzymywał się tygodniami, rekwizycje i okazjonalne posługi nie mogły wystarczyć”, bowiem doprowadziłoby to do spustoszenia okolicy, wobec czego „dwór o rezydencjalnym przeznaczeniu musiał dysponować stałym i odpowiednio rozbudowanym zapleczem gospodarczym”, tenże, *Organizacja gospodarcza...*, s. 57.

⁶⁵ Zob. tamże, s. 26.

⁶⁶ Zob. A. Gąsiorowski, *Podróże panującego...*, s. 63-65.

⁶⁷ Zob. tenże, *Stacje królewskie...*, s. 262-264. Powinności stacyjne, jako forma posług komunikacyjnych, odnosi się również do obowiązku związanego z podejmowaniem posłów i poselstw zagranicznych, co było uciążliwe dla ludności ze względu na wydatki z tym związane, zaś niejednokrotnie stanowiło powód skarg, tym bardziej, że przy okazji przejeżdżania orszaków poselskich czy urzędniczych i pańskich, dochodziło do grabieży i gwałtów na miejscowej ludności, zob. S. Wysłouch, *Posługi komunikacyjne...*, s. 38-44.

Zakończenie

Jak powiedzieliśmy wyżej usługi transportowe i komunikacyjne występujące w prawie polskim w okresie średniowiecza w znacznej mierze straciły wraz z kolejnymi wiekami rację bytu. Wczesnośredniowieczna posługa powozu i przewodu scalała się w obowiązek dostarczania podwód. W przypadku obowiązku stacyjnego to jego charakter zawęził się głównie do obowiązku podejmowania posłów i poselstw zagranicznych. Z wielu usług transportowych i komunikacyjnych, które przez kilka wieków spoczywały na ludności ziem polskich, najbardziej trwały okazał się obowiązek dostarczania podwód, przy czym, jak wspomnieliśmy na początku, zyskał on z czasem charakter głównie wojskowy. Swoją popularność zawdzięczał wzmożonym działaniom wojennym w Europie na przełomie XVIII i XIX stulecia. Jednakże wobec procederu niezwykle wyniszczającego gospodarkę ludności zobowiązanej do świadczenia tego rodzaju usługi transportowej, starano się względnie ulżyć skutkom świadczenia podwód, poprzez szczegółowe regulacje prawne zawierające precyzyjne postanowienia dotyczące: przypadków w jakich ludność jest obowiązana dostarczać podwód, komu i na jaki czas oraz odległość itp. Wśród nowożytnych regulacji w tej materii znany jest pruski Regulamin podwodowy (podwodny) z dnia 1 października 1793 r.⁶⁸, na którym wzorowały się regulacje francuskie z okresu napoleońskiego, a które stały się podstawą dla wprowadzonego w dniu 22 maja 1810 r. na terenie Księstwa Warszawskiego dekretu „względem koni i podwód dostarczonych pod transporta i wojskowych”, czyli o wydawaniu podwód wojskowych⁶⁹,

⁶⁸ Zob. *Vorspann-Reglement für die Provinz Südpreussen* [Regulamin podwodny dla prowincji Prus Południowych], Berlin, 1 X 1793, AGAD, zespół nr 169, *Die Einrichtung des Vorspannwesens in Südpreussen überhaupt. Bd. 1*, sygn. 1852. Na postanowienia tego regulaminu zwraca uwagę Minister Spraw Wewnętrznych Księstwa Warszawskiego w piśmie z dnia 4 stycznia 1810 r., które zostało związane z uciążliwością dla ludności Księstwa Warszawskiego wynikającą z dostarczania podwód, czego skutkiem było polecenie przez Radę Ministrów Księstwa przygotowania przez Ministra Spraw Wewnętrznych projektu dekretu w przedmiocie uregulowania tego świadczenia, zob. AGAD, zespół nr 175, Rada Stanu i Rada Ministrów Księstwa Warszawskiego. Akta spraw, sygn. 204, karta 1-30. Akta dotyczące przekroczenia prawa regulującego podwody, zob. AGAD, zespół nr 169, *Verschiedene Vorspannkontraventionen*, sygn. 1836.

⁶⁹ *Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego*, t. 2, nr 18, s. 195-212.

który jednakże będzie stanowił przedmiot naszego zainteresowania w innym miejscu.

Słowa kluczowe: historia gospodarcza, dawne prawo polskie, powinności prawa książęcego, publiczne posługi transportowe i komunikacyjne, podwody

Bibliografia

Źródła

Źródła archiwalne

Archiwum Główne Akt Dawnych

Zbiór dokumentów pergaminowych (zespół nr 1, sygn. 1629, 1674, 1677).

Generalne Dyrektorium. Departament Prus Południowych (zespół nr 169, sygn. 1836, 1852).

Rada Stanu i Rada Ministrów Księstwa Warszawskiego. Akta spraw (zespół nr 175, sygn. 204).

Komisja Rządowa Wojny (zespół nr 193, sygn. 2).

Archiwum Potockich z Łańcuta (zespół nr 350, sygn. 994).

Archiwum Państwowe w Białymstoku

Zarząd Powiatowy Łomżyński (zespół nr 7, sygn. 4118).

Archiwum Państwowe w Kielcach

Akta gminy Bodzentyn (zespół nr 126, sygn. 547, 1039).

Archiwum Państwowe w Lublinie

Akta miasta Lublina (zespół nr 22, sygn. 1236).

C. i K. Komenda Powiatowa w Lublinie (zespół nr 242, sygn. 636).

Archiwum Państwowe w Łodzi

Rząd Gubernialny Piotrkowski (zespół nr 1, sygn. 481).

Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Hieronima Łopacińskiego w Lublinie

Rkps nr 1732.

Źródła drukowane

Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego, t. 2, nr 18.

Kodeks dyplomatyczny Śląska. Zbiór dokumentów i listów dotyczących Śląska [Codex diplomaticus nec non epistolaris Silesiae], t. 1, wyd. K. Maleczyński, Wrocław 1956.

Kodeks dyplomatyczny Wielkopolski [Codex diplomaticus Maioris Poloniae], t. 1-3, wyd.

I. Zakrzewski, Poznań 1877-1879.

Opis królewszczyzn w województwach chełmińskim, pomorskim i malborskim w roku 1664, wyd. J. Paczkowski, Toruń 1938.

Starodawne prawa polskiego pomniki, t. 2, wyd. A. Helcel, Kraków 1870.

Volumina Legum, t. 2-6, Petersburg 1859.

Zbiór ogólny przywilejów i spominków mazowieckich [Codex diplomaticus et commemorationum Masovie generalis], t. 1, wyd. J. Korwin Kochanowski, Warszawa 1919.

Literatura

Arnold S., *Uwagi o początkach ustroju feudalnego w Polsce*, Przegląd Historyczny 1950, nr 41.

Balzer O., *Historja ustroju Polski*, Lwów 1933.

Bardach J., *Historia państwa i prawa Polski*, cz. 1. *Do połowy XV wieku*, Warszawa 1957.

Borowski S., *Kształtowanie się rolniczego rynku pracy w Wielkopolsce w okresie wielkich reform agrarnych: 1807-1860*, Poznań 1963.

Buczek K., *Księżęca ludność służebna w Polsce wczesnofeudalnej*, Wrocław 1958.

Buczek K., *Publiczne usługi transportowe i komunikacyjne w Polsce średniowiecznej*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej 1967, nr 2.

Buczek K., *O narzazie*, w: K. Buczek, *Studia z dziejów ustroju społeczno-gospodarczego Polski piastowskiej*, t. 2, oprac. W. Bukowski, red. A. Kucińska-Kucharczyk, L. Lipowska, M. Wójcik, Kraków 2006.

Buczek K., *Powołowe – poradnlne – podymne*, w: K. Buczek, *Studia z dziejów ustroju społeczno-gospodarczego Polski piastowskiej*, t. 2, oprac. W. Bukowski, red. A. Kucińska-Kucharczyk, L. Lipowska, M. Wójcik, Kraków 2006.

Buczek K., *O chłopach w Polsce piastowskiej (Część pierwsza)*, w: K. Buczek, *Studia z dziejów ustroju społeczno-gospodarczego Polski piastowskiej*, t. 3, oprac. W. Bukowski, red. G. Marszałek, Warszawa–Kraków 2010.

Buczek K., *O ustroju społeczno-gospodarczym Polski wczesnofeudalnej (wiek X-XIII). Uwagi krytyczne na marginesie prac Karola Modzelewskiego*, w: K. Buczek, *Studia z dziejów ustroju społeczno-gospodarczego Polski piastowskiej*, t. 3, oprac. W. Bukowski, red. G. Marszałek, Warszawa–Kraków 2010.

Clark J.G.D., *Europa przedhistoryczna. Podstawy gospodarcze*, tłum. J. Kostrzewski, Warszawa 1957.

Czacki T., *O litewskich i polskich prawach, o ich duchu, źródłach, związku, i o rzeczach zawartych w pierwszym Statucie dla Litwy 1529 roku wydanem*, t. 1, Kraków 1861.

Czapski M., *Historja powszechna konia*, t. 2, Poznań 1874.

Ćwiek Z., *Z dziejów wsi koronnej XVII wieku*, Warszawa 1966.

Falniowska-Gradowska A., *Świadczenia poddanych na rzecz dworu w królewszczyznach województwa krakowskiego w drugiej połowie XVIII wieku*, Wrocław 1964.

Gąsiorowski A., *Stacje królewskie w średniowiecznej Polsce*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej 1972, nr 2.

- Gąsiorowski A., *Podróże panującego w średniowiecznej Polsce*, Czasopismo Prawno-Historyczne 1973, z. 2.
- Grabski S., *Historja wsi w Polsce*, Warszawa 1929.
- Grodecki R., *Początki immunitetu w Polsce*, Lwów 1930.
- Hegel G.W.F., *Wykłady z filozofii dziejów*, tłum. A. Zielenčzyk, Warszawa 1919.
- Kaczmarczyk Z., *Monarchia Kazimierza Wielkiego*, t. 1. *Organizacja państwa*, Poznań 1939.
- Kaczmarczyk Z., *Kasztelanowie konarscy. Studium z historii urzędów ziemskich i nadwornych*, Czasopismo Prawno-Historyczne 1949, z. 2.
- Kamler M., *Mila*, w: *Encyklopedia historii gospodarczej Polski do 1945 roku*, t. 1, red. A. Mączak, Warszawa 1981.
- Karpluk M., *Mila*, w: *Słownik polszczyzny XVI wieku*, red. K. Wilczewska, M. Karpluk, Wrocław 1982.
- Korta W., *Powinności transportowo-komunikacyjne*, w: *Historia chłopów polskich*, t. 1. *Do upadku Rzeczypospolitej szlacheckiej*, red. S. Inglot, [Warszawa] 1970.
- Kula W., *O charakterze gospodarki chłopskiej w Polsce XVIII w. Charakter „wyżywieniowy” czy produkcja towarowa?*, Czasopismo Prawno-Historyczne 1975, z. 2.
- Kuliszer J. i in., *Powszechna historia gospodarcza średniowiecza i czasów nowożytnych*, t. 1, tłum. W. Głuchowski, Warszawa 1961.
- Kultura Polski średniowiecznej: X-XIII w.*, red. J. Dowiat, Warszawa 1985.
- Małowist M., *O niektórych warunkach rozwoju feodalizmu*, Przegląd Historyczny 1948, nr 37.
- Manteuffel T., *Geneza feodalizmu*, w: *Pamiętnik V Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich w Warszawie, 28 listopada do 4 grudnia 1930 r.*, [t.] 1. *Referaty*, red. K. Tyszkowski, Lwów 1930.
- Manteuffel T., *Problem feodalizmu polskiego*, Przegląd Historyczny 1948, nr 37.
- Materyały do dziejów robocizny w Polsce w XVI wieku*, oprac. S. Kutrzeba, Kraków 1911.
- Matuszewski J., *Początki nowożytnego zaprzęgu konnego. Część I*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej 1953, nr 1/2.
- Matuszewski J., *Początki nowożytnego zaprzęgu konnego. Część II*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej 1954, nr 4.
- Mączak A., *Rozwój folwarku pańszczyźnianego*, w: B. Zientara i in., *Dzieje gospodarcze Polski do 1939 r.*, Warszawa 1965.
- Modzelewski K., *Grody i dwory w gospodarce polskiej monarchii wczesnofeudalnej*, cz. 1. *Osady służebne a dwory książęce*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej 1973, nr 1.
- Modzelewski K., *Chłopi w monarchii wczesnopiastowskiej*, Wrocław 1987.
- Modzelewski K., *Organizacja gospodarcza państwa piastowskiego: X-XIII wiek*, Poznań 2000.
- Nowak A., *Przeobrażenia struktury społecznej ludności wiejskiej w Polsce w okresie panowania systemu folwarczno-pańszczyźnianego (XV-XVIII wieku). Próba ujęcia*

- modelowego, w: *Badania nad historią gospodarczo-społeczną w Polsce. Problemy i metody. Publikacja poświęcona Profesorowi Władysławowi Rusińskiemu z okazji 40-lecia pracy naukowo-dydaktycznej przez uczniów i przyjaciół*, red. J. Topolski i in., Warszawa-Poznań 1978.
- Nowak T., *Wojskowość polska w latach 1138-1340*, w: *Zarys dziejów wojskowości polskiej do roku 1864*, t. 1. Do roku 1648, red. J. Sikorski, Warszawa 1965.
- Orzechowski K., *Własność feudalna i jej przemiany u schyłku epoki (głównie na tle stosunków Europy środkowej i ze szczególnym uwzględnieniem Śląska)*, *Czasopismo Prawno-Historyczne* 1957, z. 2.
- Orzechowski K., *„Glebae adscriptio” śląskich chłopów*, *Czasopismo Prawno-Historyczne* 1987, z. 1.
- Piekosiński F., *O powstaniu społeczeństwa polskiego w wiekach średnich i jego pierwotnym ustroju*, Kraków 1881.
- Piekosiński F., *Ludność wieśniacza w Polsce w dobie piastowskiej*, Kraków 1896.
- Piotrowski K.J., *O drogach pocztowych i o transporcie poczt w Polsce w wiekach XVI-XVIII*, *Studia i Materiały z Dziejów Nauki Polskiej. Seria D* 1969, z. 5.
- Rosset A., *Drogi i mosty w średniowieczu i w czasach odrodzenia*, Warszawa 1974.
- Rusiński W., *Drogi rozwojowe folwarku pańszczyźnianego*, *Przegląd Historyczny* 1956, nr 4.
- Russocki S., *Powinność przewodu na tle usług transportowych Polski piastowskiej*, *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* 1965, nr 2.
- Russocki S., M. Kamler, *Podwody*, w: *Encyklopedia historii gospodarczej Polski do 1945 roku*, t. 2, red. A. Mączak, Warszawa 1981.
- Rutkowski J., *Poddaństwo włościan w XVIII wieku w Polsce i niektórych innych krajach Europy*, Poznań 1921.
- Rutkowski J., *Historia gospodarcza Polski*, t. 1. *Czasy przedrozbiorowe*, Poznań 1947.
- Rutkowski J., *Studia z dziejów wsi polskiej XVI-XVIII w.*, Warszawa 1956.
- Składanek B., *Historia Persji*, t. 1. *Od czasów najdawniejszych do najazdu Arabów*, Warszawa 2008.
- Szajnocha K., *Jadwiga i Jagiełło. 1374-1413. Opowiadanie historyczne*, t. 1 i 2, Lwów 1855.
- Szelański A., *Chłopi dziedzice we wsiach na prawie polskim do końca XIII wieku*, Lwów 1899.
- Tymieniecki K., *Przypisańcy w gospodarstwie feudalnym*, *Roczniki Historyczne* 1963, nr 29.
- Tymieniecki K., *Historia chłopów polskich*, t. 2. *Schyłek Średniowiecza*, Warszawa 1966.
- Urbańczyk S., *O wyrazach konary, konarski, koniuch, podkonie*, *Czasopismo Prawno-Historyczne* 1949, z. 2.
- Wajs H., *Powinności feudalne chłopów na Mazowszu od XIV do początku XVI wieku, w dobrach monarszych i kościelnych*, Wrocław 1986.
- Weber M., *Gospodarka i społeczeństwo. Zarys socjologii rozumiejącej*, tłum. D. La-chowska, Warszawa 2002.

- Wielopolski A., *Zarys gospodarczych dziejów transportu: do roku 1939*, Warszawa 1975.
- Wojciechowski Z., *Państwo polskie w wiekach średnich. Dzieje ustroju*, Poznań 1948.
- Wolfarth W., „*Ascripticii*” w Polsce, Wrocław-Kraków 1959.
- Wyrozumska B., *Drogi w Ziemi krakowskiej do końca XVI wieku*, Wrocław-Kraków 1977.
- Wysłouch S., *Posługi komunikacyjne w miastach Wielkiego Księstwa Litewskiego na prawie magdeburskim do połowy XVI w.*, Wilno 1936.

A CONTRIBUTION TO RESEARCH ON PUBLIC DUTIES TO PROVIDE TRANSPORT AND TRAFFIC SERVICES IN OLD POLISH LAW

Summary

The aim of this article is to analyse the issues related to public duties to provide transport services and traffic facilities in old Polish law. As it is commonly known, from the Middle Ages onwards the population was obliged to perform various duties for the benefit of the ruler within the system of public law, and for the benefit of the feudal lord within private law. The transport and traffic obligations under consideration were, along with levies, the heaviest burden that the serfs had to bear. Within the private legal system such duties were usually included in the applicable standard of weekly work, and they were often required outside the standard. Only public transport and traffic services, i.e. those required under ducal law, constitute the subject matter of the analysis. The author presents individual categories of those duties, referring to the relevant literature and citing the provisions of selected normative acts of law which govern those public duties.

Key words: economic history, old Polish law, ducal law obligations, public transport and traffic duties, *podvody*

ПРЕТЕКСТ ИССЛЕДОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ И КОММУНИКАЦИОННЫХ УСЛУГ В СТАРОМ ПОЛЬСКОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

Резюме

Целью настоящего исследования является анализ вопросов, связанных с транспортными и коммуникационными услугами в старом польском законодательстве. Как известно, население, начиная со времен средневековья, было вынуждено выполнять различные обязанности для правителя в рамках системы публичного права, а также для феодала в рамках системы

частного права. Повинности транспортного и коммуникационного характера, являющиеся предметом настоящего исследования, помимо дани, были самым тяжелым бременем, которое должны были нести подданные. В рамках системы частного права услуги этого вида обычно включались в действовавшую еженедельную рабочую норму, при этом часто требования ее превышали. Предметом анализа являются исключительно транспортные и коммуникационные услуги, то есть те, которые требовались в рамках повинности княжеского права. Автор представляет отдельные категории этих услуг, ссылаясь на литературу в этой области и приводя положения отдельных нормативных документов, касающихся этих общественных повинностей.

Ключевые слова: экономическая история, старое польское право, повинности княжеского права, транспортные и коммуникационные услуги, подводные повинности

