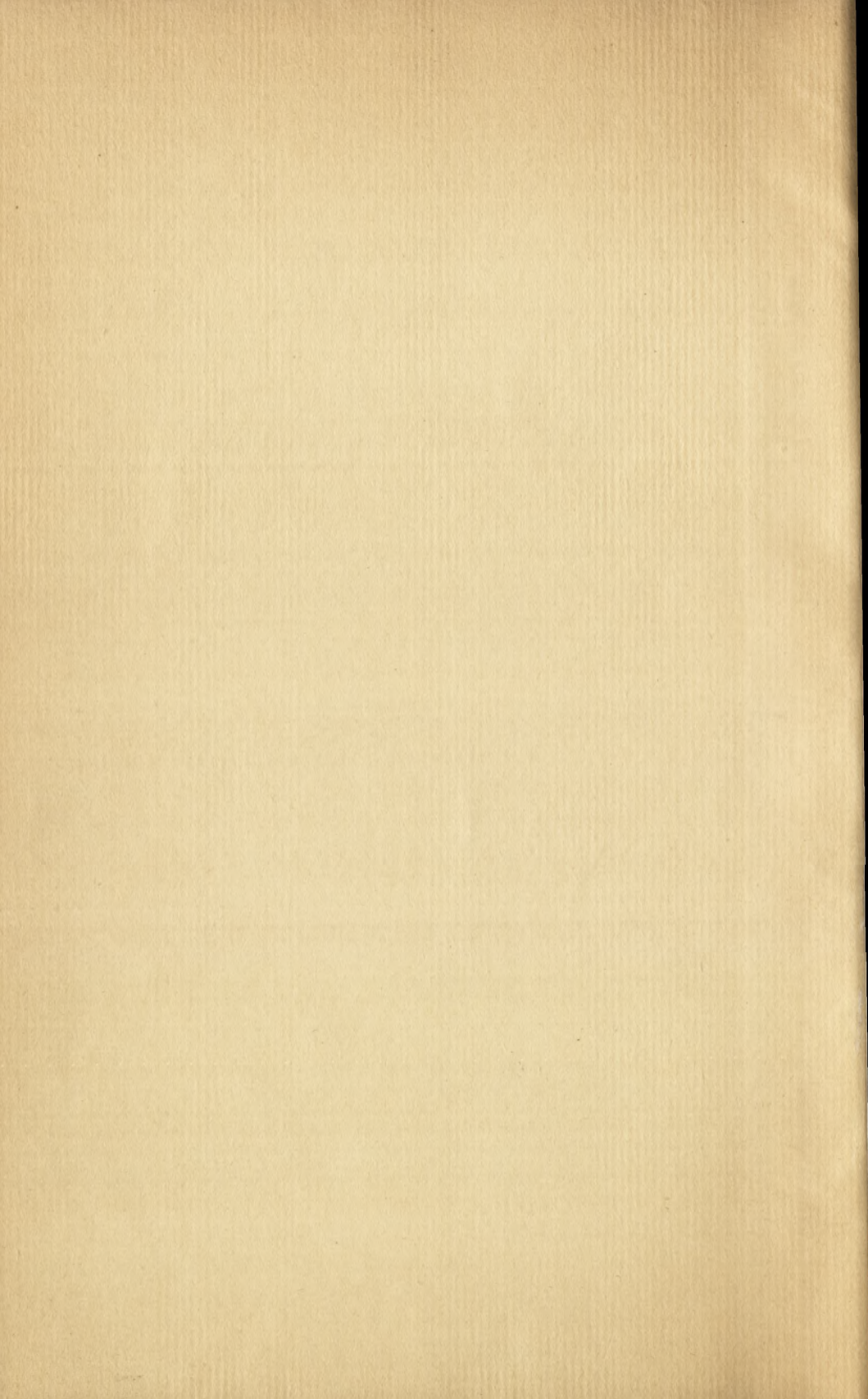


St. Weymann

Cła i drogi handlowe  
w Polsce piastowskiej



POZNAŃSKIE TOWARZYSTWO PRZYJACIÓŁ NAUK  
PRACE KOMISJI HISTORYCZNEJ  
TOM XIII. ZESZYT 1.

---

---

STEFAN WEYMANN

# CLA I DROGI HANDLOWE W POLSCE PIASTOWSKIEJ

Z MAPĄ

Rozprawa na stopień doktora praw przyjęta przez Radę Wydziału prawno-ekonomicznego Uniwersytetu Poznańskiego uchwałą z dnia 4 listopada 1938 roku na wniosek prof. dra Zygmunta Wojciechowskiego jako referenta i prof. dra Jana Rutkowskiego jako koreferenta.

POZNAŃ

NAKŁADEM POZNAŃSKIEGO TOWARZYSTWA PRZYJACIÓŁ NAUK  
Z ZASIŁKIEM FUNDUSZU NAUK. UNIWERSYTETU POZNAŃSKIEGO  
SKŁAD GŁÓWNY W KSIĘGARNI JANA JACHOWSKIEGO W POZNANIU

1938



STEFAN WEYMANN

## CLA I DROGI HANDLOWE W POLSCE PIASTOWSKIEJ

### Rozdział I.

#### O CŁACH PIASTOWSKICH W OGÓLNOŚCI.

##### I. Pojęcie i istota cła piastowskiego.

Najogólniej biorąc, możemy określić ówczesne cło jako opłatę, którą obciąża się tak ruch towarowy (opłaty drogowe) jak i dziedzinę obrotu towarowego (opłata targowa<sup>1</sup>).

Zajmijmy się najpierw opłatami drogowymi, starając się podkreślić różnicę jaka zachodzi między ówczesnymi opłatami drogowymi, a dzisiejszym cłem. Dziś cło pobiera się wyłącznie na granicach państwa. Dawniej pobierano cło nie tylko na komorach celnych granicznych, lecz także wewnątrz państwa, na komorach rozsiadłych gęsto wzdłuż traktów kupieckich<sup>2</sup>). Taki system celny był do pomyslenia tylko o tyle, o ile uzupełniał go obowiązek używania pewnych przepisanych przez władzę państwową dróg celnych. Tak też stosunki przedstawiały się w epoce piastowskiej; kupcy zobowiązani byli posługiwać się tylko drogami uznanymi przez panującego za dozwolone. Wszelkie próby używania innych dróg nie celnych były uważane za

<sup>1</sup>) Praca wykonana w Seminarium hist. prawa polsk. Uniwersytetu Poznańskiego pod kier. prof. Zygmunta Wojciechowskiego. Praca obejmuje terytorialnie całą Polskę piastowską wraz z Pomorzem szczecińskim (w głąb XIII w.), jednak z ominięciem Śląska, opracowanego już w zakresie zagadnień celnych w I. tomie „Historii Śląska do końca XIV w.“ (w rozdziale pt. Ustrój Śląska). Jednakowoż do spisu komór celnych włączyliśmy i komory śląskie, opierając się na zestawieniu zamieszczonym we wspomnianym wyżej wydawnictwie. — Autor z wdzięcznością stwierdza, że ukończenie tej pracy zostało mu umożliwione dzięki stypendium Funduszu Kultury Narodowej.

<sup>2</sup>) Vide załączoną do niniejszej pracy mapę dróg i komór celnych.

przestępstwo celne, zagrożone odpowiednimi sankcjami<sup>1)</sup>. Druga ważna różnica zachodzi w tym, że współczesne cła mają charakter wybitnie przywzowowy. Cła bowiem wywzowowe stosuje się tylko w wypadkach wyjątkowych. O ile zaś chodzi o cła piastowskie, to nie posiadały one żadnej z tych cech. Miały one bowiem charakter ceł przewozowych tzn., że pobierano je w każdym przypadku przewożenia towaru przez komorę celną nie biorąc zupełnie pod uwagę, czy chodziło o import czy o eksport towarów.

Znalazło to swe odbicie w przekazach dyplomatycznych podkreślających bardzo silnie charakter przewozowy tych opłat. Cytujemy przykładowo tego rodzaju wzmianki: *in-trandi, transeundi ...et redeundi sine omni exaccione thelonei; ubicumque vadunt vel redeunt... theloneum nullum solvent; quocumque per terram nostram emendo, vendendo ire vel redire necesse habuerint ab omni solutione thelonei et pedagii sint liberi; euntes et redeuntes thelonea nequaquam persolvant*<sup>2)</sup>. Podobne wzmianki istnieją w każdym prawie przywileju celno-egzempcyjnym.

Ostatnią wreszcie widoczną różnicą, jaka istnieje między cłem piastowskim a cłem dzisiejszym jest odmiennosc zadań, jakie przypisuje się opłatom celnym. O ile bowiem dziś widzi się w cłem narzędzie ochrony produkcji krajowej, a na drugim planie dopiero stawia się motyw fiskalny — o tyle w epoce piastowskiej cło należy traktować przede wszystkim jako źródło dochodu a więc moment fiskalny odgrywał decydującą rolę. Ciekawą wiadomość w tej kwestii znajdujemy w traktacie Jana Ostroroga „O naprawie Rzeczypospolitej“, gdzie między innymi krytykuje on silnie ówczesne stosunki celne. Szukając przy tym środków naprawy tych stosunków podświadomie wskazuje nam, jakie zadanie przypisywano systemowi celnemu. Okazuje się, że w całym systemie celnym moment fiskalny zajął dominu-

<sup>1)</sup> Wlkp. I, 257 (1245): ... Sed si loca predicta vitaverit et alias transierit, attemptans thelonearios defraudare et si deprehensus fuerit, unam marcam argenti solvet ipsum quoque theloneum superaddet. — Perlb. 141 (1252); C. D. Preuss. I, 145 (1265); Młp. I, 191 (1535).

<sup>2)</sup> Perlb. 504; Młp. I, 95 (1277); Pol. I, 66 (1286); Wlkp. I, 77 (1212).

jące stanowisko. Na pytanie bowiem, poco istnieją w ogóle cła daje Jan Ostroróg następującą odpowiedź: vectigalia vero et thelonea non aliam ob rem inventa sunt quam pro reipublicae et civitatis commodo<sup>1)</sup>. Wprowadzie jego życie i działalność polityczna przypada na wiek XV, niemniej trudno przypuścić, by inne zadanie przypisywano cłom w wiekach poprzednich.

## II. Podział opłat celnych.

1. Opłaty mytnicze. Jeżeli chodzi o podział piastowskich opłat celnych z punktu widzenia nauki skarbowości to wchodziły tu w grę dwa typy opłat. Pierwszą grupę stanowią nieskomplikowane opłaty mytnicze, których podstawę poboru, o ile chodzi o transporty kupieckie idące drogą lądową, stanowiły środki komunikacyjne, jak wozy lub konie idące pod wierzchem<sup>2)</sup>. Przy transportach zaś idących drogą wodną, podstawę poboru stanowiły statki lub łodzie<sup>3)</sup>. Rodzaj wiezionego towaru przy tym typie opłat nie odgrywał żadnej roli. Ten typ opłat drogowych przeważał wybitnie w epoce piastowskiej.

Wszelkiego bowiem rodzaju opłaty celne, jak cło mostowe<sup>4)</sup>, cło groblowe<sup>5)</sup>, cło zw. „brona“<sup>6)</sup>, cło pobierane

<sup>1)</sup> Starodawne Prawa Polskiego Pomniki V, str. 136, ustęp LV.

<sup>2)</sup> Vide, załączone tabele tariff celnych i mytnicznych.

<sup>3)</sup> Tamże, taryfa pomnichowska, taryfa klasztoru w Uznamie oraz taryfa gdańska.

<sup>4)</sup> C. D. Pruss. I, 90 (1252); Ulan. dok. kl. w Strzelnie 9 i 11; Perlb. 110 (1250); Włkp. I, 368 (1258) fals; Pol. III, 63 (1286), str. 141; Włkp. II, 1165 (1337); tamże III, 1354 (1357), str. 70; Matr. R. P. S. III, str. 355 (1362); — Nazwą „mostowe“ (pontale a curribus) oznaczano również opłaty mytnicze pobierane przy bramach miejskich. Tłumaczyć należy to tym, iż przy każdej bramie znajdował się most. Dookoła murów miejskich szła bowiem zwykle fosa wypełniona wodą i stąd nazwa „pontale“ na oznaczenie mytniczej opłaty pobieranej od wozów przy bramach miejskich, Kutrzeba, Finanse Krakowa w wiekach średnich, Kraków 1899, str. 48 i 49.

<sup>5)</sup> Pol. II, suppl. 507 (1356), str. 721; Młp. III, 836; Młp. III, 743.

<sup>6)</sup> Młp. II, 446 (1255); Pol. III, 67 (1292); Młp. I, 132 (1299); oraz niedrukowany dokument zamieszczony u Langierówny, System obronny doliny Dunajca w XIII w., Kraków 1929, str. 15.

przy przewozach rzecznych<sup>1)</sup>, cło pobierane przy drogach czy na skrzyżowaniu dróg<sup>2)</sup>, jak i wreszcie osobowa opłata celna tak zw. „pedagium“<sup>3)</sup> były w istocie opłatą tego samego typu, to jest opłatą mytniczą. Szczególne nazwy zawdzięczają podkreśleniu momentów topograficznych miejsca poboru opłat, oczywiście za wyjątkiem ostatniej opłaty, tak zw. pedagium, które nie ma nic wspólnego z warunkami topograficznymi. Rola zresztą tej opłaty na tle ogólnych stosunków handlowych była znikoma. Wracając do reszty opłat mytniczych, należy szczególnie podkreślić związek miejsc poboru piastowskich opłat celnych z przejściami rzeczными (mosty, groble, brody, przewozy rzeczne). Często przemilcza się ten fakt, jako całkiem zrozumiały dla ówczesnego społeczeństwa. Weźmy na przykład komorę mytniczą w Chełmie<sup>4)</sup>. W roku 1260 wspomina się o poborze „theloneum“, nie wspominając zupełnie o jaki typ cła chodzi. Dopiero zatwierdzenie tego dokumentu z roku 1331 wyraźnie mówi, że chodzi w tym przypadku o cło mostowe<sup>5)</sup>. Podobnie sprawa się ma z cłem w Szczercowie, gdzie także wspomina się o cłem mostowym, podczas gdy za innym razem to określenie topograficzne pomija się<sup>6)</sup>. Wystarczy zresztą rzucić okiem na mapę rozmieszczeń polskich komór celnych, by stwierdzić powszechny fakt oparcia komór celnych

<sup>1)</sup> Ulan. dok. kuj. 13 (1250): ad ipsos theloneum pertinet a foro Zgouendie usque in Wislam ubicunque fluius Zgouendia transeatur; Włkp. I, 475 (1280); Perlb. 452 (1289); Włkp. II, 786 (1298); Włkp. II, 975 (1515); Pol. II, supl. 516 (1565); Włkp. I, 3 (f); Włkp. I, 11: ...cum theloneis per ipsum fluvium in Predbor in Sulujew in ipso Inovlodz. — Co do literatury krytycznej tego dokumentu por. Matuszewski, Immunitet ekonomiczny w dobrach Kościoła, Poznań 1936, str. 409, przyp. 11.

<sup>2)</sup> Młp. I, 191 (wcześniejsze wiadomości o tym zawiera falsyfikat z r. 1262, Młp. I, 58, str. 72).

<sup>3)</sup> Koch. 396 (1259); Włkp. 237 (1243); equites sive pedites ab omni theloneo, pedagio et exactione sint liberi. — Lubom. 31 (1239); Pol. 66 (1286); Perlb. 79, (1243); Perlb. 278 (1276); Perlb. 533 (1295); K. Krakowa 3 (1506), str. 6; K. Krakowa 6 (1310—13; Młp. I, 166 (1523).

<sup>4)</sup> Młp. II, 458.

<sup>5)</sup> Młp. II, 604.

<sup>6)</sup> Matr. R. P. S. III, str. 355 (1563); Ulan. Act. Cap. II (1567).



o rzeki Polski. Przemawiały za tym względy rzeczowe. Komory celne położone przy przejściach rzecznych były z natury rzeczy trudniejsze do omińnięcia niż komory położone wzdłuż drogi celnej, w bezzręcznej okolicy, gdzie zawsze łatwiej można było pokusić się o nielegalne omińnięcie miejsca poboru boczną nie-celną drogą.

2. Cła specyfikacyjne. Drugą grupę opłat stanowiły cła właściwe, specyfikacyjne. Korzeniami swymi sięgały one niewątpliwie co dopiero wspomnianych opłat mytniczych, lecz w stosunku do nich przeszły pewną ewolucję w kierunku specyfikacji towarów. To przejście nie dokonało się w sposób nagły. Z jednolitych opłat mytniczych, dla których rodzaj wiezionego towaru nie odgrywał żadnej roli, a tylko ilość wozów czy koni idących pod wierzchem, zaczynają się wyłaniać na niektórych komorach opłaty, zróżnicowane w stosunku do wiezionego towaru<sup>1)</sup>, mimo że podstawa poboru jest jeszcze ta sama (koń wzgl. wóz). Z czasem dopiero miernik poboru wydoskonala się i opłaty celne zaczyna się pobierać nie od wozu czy konia, lecz od miar dokładniejszych, jak postawu, kamieni, sztuk, beczek, cetnarów itd.

Po raz pierwszy o dokładniejszym sposobie wymierzania opłat celnych dowiadujemy się z prywatnej taryfy sądeckiej z r. 1310<sup>2)</sup>. Nie stanowi to jednak żadnego novum, gdyż sam dokument wspomina, że w ten sposób pobierano cło według starego zwyczaju. Niewątpliwie jeżeli nie wcześniej, to w każdym razie równocześnie podobną ewolucję przeszły znaczniejsze książęce komory celne. Jeden bowiem z dokumentów celno-egzemcyjnych z połowy XIII w. przeciwstawia wyraźnie cło pobierane od towarów cłu, a raczej mytu pobieranemu od siły pociągowej<sup>3)</sup>. Niestety o taryfach celnych na książęcych komorach do końca XIII wieku

<sup>1)</sup> Vide tabele taryf celnych dla komor: w Oleśnie i Siewierzu, w Pomnichowie, w Gdańsku oraz w Poznaniu i Gnieźnie.

<sup>2)</sup> K. Kr. I, 7.

<sup>3)</sup> Młp. II, 459 (1255), str. 89; ita quod de ipsis mercibus et rebus aliis simul et de animalibus ipsas vehentibus vel portantibus ...ad solutionem thelonei nullomodo teneantur.

włącznie jeszcze głucho. A te jedynie mogłyby jasno oświetlić kwestię rodzaju pobieranych opłat celnych. Przyczyny tego zjawiska należy szukać w pierwszym rządzie w tym, że ustalenie taryf celnych na komorach książęcych było czysto wewnętrzną funkcją własnej administracji celnej, która w dokumentach nie pozostawiła wyraźnych śladów. W XIV stuleciu wiadomości o cło specyfikacyjnym zawiera toruński spis polskich komor celnych<sup>1)</sup>. Pobierano cła, jeżeli chodzi o komory na drogach toruńsko-wrocławskich, w takich miastach jak Radziejów, Inowrocław, Konin i Kalisz, a jeśli chodzi o komory na drogach toruńsko-ruskich w Sandomierzu, Lublinie, Chełmie, Włodzimierzu i Lwowie. Były to niewątpliwie znaczniejsze ośrodki handlowe. Można więc przypuścić, że już w XIV w. na innych znaczniejszych komorach, położonych w ośrodkach miejskich, pobierano również cło o charakterze specyfikacyjnym. Niestety nie dochowały się z końca epoki piastowskiej żadne wiadomości o taryfach celnych tak ważnych ośrodków handlowych jak Krakowa, Poznań, Kalisz, Piotrkowa, Bochni i Sącza, które by potwierdziły przypuszczenie o poborze ceł specyfikacyjnych w znaczniejszych miastach handlowych ówczesnej Polski. W każdym razie zachowane taryfy z końca XIV i początków XV w.<sup>2)</sup>, niezwykle już dokładnie rozbudowane, nie noszą charakteru nowo stworzonych taryf celnych, lecz są raczej spisem zwyczajowo już ustalonych starych jeszcze piastowskich taryf.

Jeślibyśmy próbowali dociec, jakie były przyczyny owego dualizmu w ówczesnym systemie celnym, to trzeba będzie zwrócić szczególną uwagę na fakt, że cła specyfika-

---

<sup>1)</sup> Hölb. III, 559 (1350—60).

<sup>2)</sup> Kutrzeba, Taryfy celne i polityka celna w Polsce od XIII do XV w., *Ekonomista*, r. 1902, zeszyt II, str. 201— do 206. Pewien dyskretny ślad poboru w Krakowie i Rytrze ceł specyfikacyjnych jeszcze z pierwszej połowy XIV w. mamy w dokumencie Młp. III, 662 (1340), str. 39: *a solucione thelonei in Cracovia et in Rijther ab equis et universis mercibus in eundo et redeundo sint liberi.*

cyjne pobierano wyłącznie w znaczniejszych ośrodkach miejskich, gdzie system poboru opłat celnych był niewątpliwie lepiej i dokładniej zorganizowany. Tutaj zapewne i kupcy obcy dłużej zatrzymywali się, nawiązując bliższy kontakt z miejscowym kupiectwem. Na pozostałych zaś prowincjonalnych komorach, przez które przejeżdżali tylko obcy kupcy, odpowiedniejszy był prosty system poboru opłat w zależności od środków transportowych (koń-wóz), więc system opłat raczej o charakterze mytniczym.

5. Myta a cła specyfikacyjne na tle taryf celnych. Zaznaczyć wyraźnie trzeba, że przeprowadzenie dystynkcji między mytem a cłem specyfikacyjnym nie jest rzeczą łatwą. Tak jedno jak i drugie oznacza się wspólną nazwą *theloneum*<sup>1)</sup>. Dopiero taryfy poszczególnych komor mogą bliżej scharakteryzować typ pobieranej opłaty celnej.

Weźmy dla przykładu kilka komor celnych wraz z ich taryfami by przekonać się, że na jednych pobierano cło proste i nieskomplikowane, wymierzone tylko w stosunku do ilości wozów czy koni, a na drugich pobierano opłatę wprawdzie także oznaczoną terminem „*theloneum*“, lecz już zróżnicowaną w stosunku do rodzaju towaru, a później nawet w stosunku do gatunku towaru. W tym przypadku mamy do czynienia nie z pierwotną opłatą mytniczą, lecz już z cłem właściwym, specyfikacyjnym.

Sięgnijmy najpierw do taryf najstarszych, pochodzących z końca XII w. Takimi taryfami są taryfa dla komor celnych biskupstwa płockiego<sup>2)</sup> oraz taryfa komory celnej pomnichowskiej<sup>3)</sup>, własności klasztoru czerwińskiego. Obie taryfy, pomimo że są sobie współczesne, różnią się niewą-

---

<sup>1)</sup> Termin „*theloneum*“ był wyrażeniem dyplomatycznym. Popularnie używano, jak wynika z dokumentów: Młp. II, 446 (1255), oraz Młp. I, 57 (1262) — nazwy polskiej myto („*mito quod latine theloneum dicitur*“). W połowie XIV w. spotykamy się z polską nazwą cło („*...secundum vero theloneum versus Vratislaviam dictum przeczne czło*“, Ulan. Act. Cap. II, 1981 (1367).

<sup>2)</sup> Mon. Pol. Hist. V, str. 419; Lub dod., nr 1, str 337 i 338 (1205).

<sup>3)</sup> Koch. 88, oraz 464.

pliwie. O ile bowiem pierwsza z nich może być poczytana za klasyczny typ taryfy mytniczej, to druga jest już wyrażną taryfą cła specyfikacyjnego.

Zawiera bowiem owa taryfa pomnichowska odrębne pozycje dla różnych rodzajów towarów, jak soli, sukna, śledzi, bydła itd. A to, że zachowuje jeszcze pierwotny miernik poboru (wóz-łódź) należy położyć raczej na karb prymitywnych sposobów mierniczych. Widać więc, że już nawet w XII w. zachodziły różnice między komorami celnymi. Na jednych z nich pobierano wyłącznie cło — *theloneum* o charakterze mytniczym, na drugich zaś owo „*theloneum*“ nosi znamię opłaty zróżnicowanej, zbliżonej do cła specyfikacyjnego.

Różnice tego rodzaju zachodzą i w wiekach następnych. Dla XIII w. posłużmy się przykładem dwóch komór celnych małopolskich zainstalowanych przy drodze węgiersko-krakowskiej. Są to mianowicie komory celne w Starym Sączu<sup>1)</sup>, oraz w Chełmie nad Rabą<sup>2)</sup>.

Komora sądecka stanowiła własność klasztoru św. Klary w Starym Sączu i pochodziła z nadania księżnej Kunegundy<sup>3)</sup> (1280), komorę zaś w Chełmie nadal klasztorowi miechowskiemu Bolesław Wstydlivy<sup>4)</sup> (1260). Różnica jaka zachodzi między tymi komorami jest analogiczna do omówionej przed chwilą. Komora chełmska była bez wątpienia typową komorą mytniczą, podczas gdy na komorze sądeckiej współcześnie pobierano opłaty zróżnicowane, w zależności od przewożonych towarów, czyli że mamy tu ślad specyfikacyjnych opłat celnych. Uderza przy tym znaczny już postęp w systemie mierniczym w porównaniu na przykład z komorą pomnichowską, gdzie wymierzano opłatę celną

<sup>1)</sup> K. Kr. 7 (1510). Lecz cło w tejże wysokości pobiera się „*iuxta antiquam consuetudinem*“.

<sup>2)</sup> Młp. II, 458 i 604: *omnis currus qui duobus equis trahitur quartam partem de scoto solvere teneatur argenti videlicet usualis, qui vero uno equo trahitur mediam partem solvere debeat estimationis prenominate.*

<sup>3)</sup> Młp. II, 487, por. też Młp. I, 102.

<sup>4)</sup> Młp. II, 458.

w sposób prymitywniejszy, od wozu i łodzi. W Sączu mamy już miary dokładniejsze. Opłatę celną np. od sukna wymierza się od postawu, opłatę od wywożonego ołowiu od cetnara. Szkoda tylko, że wiadomości, które o tej taryfie czerpiemy, nie mają pełnej wartości. Taryfa ta bowiem była przeznaczona dla obywateli krakowskich, którzy cieszyli się specjalnym uprzywilejowaniem w postaci zupełnego zwolnienia ich od ceł, gdy chodziło o bogaty import towarów z Węgier do Polski<sup>1)</sup>.

Wreszcie rozpatrzmy zagadnienie różnic, jakie zachodzą między piastowskimi opłatami celnymi na tle źródeł XIV w. Nieocenionym w tej kwestii okazuje się prywatny spis polskich komor celnych, sporządzony dla kupców toruńskich<sup>2)</sup>. Zawiera on bowiem dokładne taryfy komor celnych i mytniczych, położonych przy drogach handlowych toruńsko-wrocławskich oraz toruńsko-ruskich. Po bliższym zapoznaniu się z treścią tego źródła konstatujemy ten sam fakt co w wiekach poprzednich, tzn., że pobierano opłaty dwojakiego typu, jedne o charakterze mytniczym, drugie bardziej już zaawansowane, tj. specyfikacyjne. Jednak w żadnym wypadku nie można zgodzić się na to, by uważać, że ów spis zawiera pełne taryfy celne dla poszczególnych komor. Trzeba bowiem zwrócić uwagę, że ów spis taryf celnych mytniczych sporządzony był przez i dla kupców toruńskich. A więc zawiera takie pozycje towarowe, jakie były przedmiotem importu wzgl. eksportu pruskiego.

Niestety, o ile chodzi o czasy piastowskie, nie dysponujemy żadną taryfą cła specyfikacyjnego dla jakiegokolwiek komory celnej. Dopiero z końca XIV w., oraz z pierwszej połowy XV w. przechowało się kilka taryf tego typu. Są to taryfy dla Santoka i Skwierzyny z r. 1390<sup>3)</sup>, dla Sącza z r. 1393<sup>4)</sup>, oraz dla Krakowa, Czchowa i Będzina z roku

<sup>1)</sup> K. Kr. 7 (1310): *secundum consuetudinem antiquam, in reditu vero de cupro, vino, cera, pecunia, equis, pecoribus, pecudibus, porcis, sive aliis mercimoniis quibuscunque nullum theloneum solvendo.*

<sup>2)</sup> Hölb. III, 559 (1350—60); por. załączone taryfy celne tego spisu.

<sup>3)</sup> K. Kr. I, 75.

<sup>4)</sup> Najstarsze księgi Krakowa, str. 85.

1452<sup>1)</sup>). Wszystkie one są już wspaniale rozbudowane i zawierają wszelkie możliwe rodzaje i gatunki towarów przechodzących przez daną komorę celną. Wybijają się pod tym względem taryfy celne: santocka, skwierzyńska, krakowska i czchowska, które zawierają po kilkadziesiąt pozycji towarowych. Jest rzeczą charakterystyczną, że taryfy te zawierają również jako dodatkową pozycję osobną opłatę mytniczą od konia<sup>2)</sup>). To samo zresztą konstatujemy wcześniej przy komorach celnych pomieszczonych w spisie toruńskim<sup>3)</sup>). Widać więc z tego jasno, że opłata mytnicza nigdy nie straciła swej racji bytu, nawet na komorach na których pobierano już cło właściwe, a jedynie rola tej opłaty wybitnie zmalała.

Jeśli chodzi o charakterystykę piastowskich opłat celnych z punktu widzenia teoretyczno-skarbowego, ówczesne opłaty celne lawirują między dwoma rodzajami danin publicznych, między podatkiem a opłatą w ścisłym tego słowa znaczeniu, przy czym pierwsza grupa piastowskich opłat celnych tak zwane myta, najbardziej zbliża się do pojęcia dzisiejszych opłat. Cła zaś specyfikacyjne noszą już bardziej charakter podatku, chociaż niewątpliwie jeszcze zachowują także charakter odpłatny.

Chcąc zaś określić świadczenie, które kupcy otrzymywali w zamian za opłatę cła, trzeba zwrócić uwagę przede wszystkim na zapewnienie bezpieczeństwa na drogach handlowych oraz swobodę nawiązywania stosunków handlowych. Te dwie bowiem rzeczy szczególnie podkreśla się w dokumentach celnych, wystawianych pod adresem obcych kupców, którzy w pierwszym rzędzie uiszczali opłaty celne<sup>4)</sup>). Kupcy bowiem krajowi w ogromnej większości korzystali z takich lub innych ulg celnych. W cło piastowskim widzi się również rekompensatę za utrzymanie w sta-

<sup>1)</sup> K. Kr. II, 310 § 6, 7 i 8.

<sup>2)</sup> Vide tabele taryf celnych w Sączu, Krakowie, Czchowie i Będzinie, Kutrzeba, Taryfy celne i polityka celna w Polsce od XIII do XV w., *Ekonomista*, rok 1902, zeszyt II, str. 203—206.

<sup>3)</sup> Hölb. III, 559 (1350—60; porównaj załączone tabele taryf celn.

<sup>4)</sup> Vide ustęp o stanowisku obcych kupców wobec opłat celnych.

nie możliwym do używania urządzeń komunikacyjnych, jak mostów, grobli, dróg. Kwestia zresztą dobrego utrzymania połączeń komunikacyjnych była integralnie związana z administracją wewnętrzną państwa. Jak wiadomo system bezpośredniej inspekcji, w drodze częstych podróży panujących był szeroko stosowany i to nie tylko w początkowych fazach rozwoju państwa polskiego, lecz także później pod koniec epoki piastowskiej itineraria inspekcyjne panujących po całym obszarze dominium były nader popularne<sup>1)</sup>. W ten sposób zajął się interesy popierania ruchu handlowego z administracją wewnętrzną państwa. Nie można bowiem wyobrazić sobie normalnego rozwoju ruchu handlowego bez zdatnych do używania połączeń komunikacyjnych. Tym się też tłumaczy fakt, że jednym z ciężarów prawa polskiego była budowa i naprawa mostów w obrębie kasztelanii<sup>2)</sup>. Obok tego zainteresowani byli dobrym stanem dróg właściciele komor celnych czy mytniczych oraz ich personel administracyjny tzn. celnicy. Dopiero bowiem utrzymanie mostów i grobli w stanie używalności umożliwiało normalne podróże handlowe, a tym samym i normalne funkcjonowanie poboru opłat celnych. Ten ostatni moment, czysto fiskalny, odgrywał niewątpliwie dużą rolę. Ślady tego, aczkolwiek nikłe, pozostały w dokumentach polskich. Tak np. Jadwiga, żona Łokietka, lokując wieś Jakubowice nadała rzekomo niejakiemu Pawłowi cło w tejże miejscowości: *pro aedificatione per dictum flumen Łososina pontis disolati et reformationis viarum periculosarum*<sup>3)</sup>. W połowie XIV w. mamy również potwierdzenie faktu związania praw poboru myta z obowiązkiem wybudowania

1) Kętrzyński S., O elementach chronologicznych dokumentów Kaz. Wielk., R. A. U. WHF. LVI, Kraków 1915. Paszkiewicz H., Polityka ruska Kazimierza W., Warszawa 1925.

2) Balzer, Historia ustroju Polski, Skrypt wykładów uniwersyteckich, wyd. powielane, Lwów 1935, str. 159.

3) Pol. III, 89 (1359), dok. podejrz. Podobną koncesję poboru cła za wybudowanie mostu nadał Łokietek kościołowi w Gorzycach, Młp. II, 607.

wania i utrzymania mostów i grobli. Tego rodzaju koncesję otrzymał wojewoda kujawski Albert w r. 1356<sup>1)</sup>.

Podobną wzmiankę czytamy wreszcie w ostatnim roku panowania Kazimierza Wielkiego, kiedy również wspomina się o poborze cła-myta: *ratione reformationis aggeris*<sup>2)</sup>. Widać więc z przytoczonych wzmianek, że pobór nie tyle może cła specyfikacyjnego, ile przede wszystkim myta, związany był z obowiązkiem utrzymywania w możliwym stanie połączeń komunikacyjnych.

Z punktu widzenia gospodarczego należy tedy traktować piastowskie opłaty celne także jako rekompensatę wydatków wyłożonych na utrzymanie mostów, grobli czy dróg<sup>3)</sup>.

4. Rzeczne opłaty celne. Na wzór opłat pobieranych na drogach lądowych, pobierano również cło na drogach wodnych. W źródłach figuruje owo cło pod mianem łacińskim „*theloneum navium*“<sup>4)</sup>, „*theloneum de navibus*“<sup>5)</sup>, „*theloneum aquaticum*“<sup>6)</sup>, „*theloneum fluviale*“<sup>7)</sup>. Podstawę poboru przy tym typie opłat celnych tworzyła łódź względnie statek. Konstatujemy ten fakt na podstawie zachowanych taryf cła rzecznoego. Mianowicie w taryfach gdańskiej, pomnichowskiej i biskupstwa płockiego<sup>8)</sup> mamy specjalne pozycje dla cła rzecznoego, przy czym pierwsza z nich przeprowadza zróżnicowanie opłaty celnej w zależności od rozmiarów statku<sup>9)</sup>. Podobny charakter ma opłata pobierana od spławianego drzewa<sup>10)</sup>. Podstawą poboru

<sup>1)</sup> Pol. II, supl. 507, str. 720.

<sup>2)</sup> Młp. III, 836 (1370).

<sup>3)</sup> Z. Wojciechowski, Ustrój polityczny Śląska do końca XIV wieku, Kraków 1932, str. 113 i 114.

<sup>4)</sup> Ulan. dok. kuj. 13 (1250): *cum theloneo navium per Wislam ibidem transeuncium*.

<sup>5)</sup> Koch. 366 (1237).

<sup>6)</sup> Młp. II, 473 (1264), str. 126; Młp. III, 636 (1335).

<sup>7)</sup> Perl. 110 (1248), str. 94.

<sup>8)</sup> Vide załączone w dodatku taryfy.

<sup>9)</sup> Perl. 35 (1224—26): wielki statek 1½ srebrnej grzywy, mały statek 3 wiardunki.

<sup>10)</sup> Vide taryfa klasztoru w Uznamie, oraz Pol. II, 23, supl. 516. (1365): *a singula parte seu ligatura illius fluvii alias od kaźdey thafflye per unum solidum*.



w tym typie opłat jest tak zwana „tafla“ — pewnego rodzaju jednostka metryczna dla spławianego drzewa. Na ogół jednak brak jest wzmianek źródłowych charakteryzujących rzeczne opłaty celne w czasach piastowskich, choć żegluga w czasach piastowskich była wcale dobrze rozwinięta<sup>1)</sup>.

Wspomnieć tu jeszcze należy, że w portach morskich, Gdańsku i Elblągu, pobierano od zawijających handlowych okrętów tzw. „pfahtgeld“, opłatę w wysokości  $\frac{2}{3}\%$  wartości od wszystkich importowanych czy eksportowanych towarów. Przeznaczona była ona na budowę i utrzymanie portu<sup>2)</sup>. Historia morskich opłat celnych, o ile chodzi o port w Gdańsku, jest jednak dużo starsza. Jeszcze z XII w. mamy wiadomość o specjalnym urzędniku, trudniącym się poborem opłat celnych od przybijających statków<sup>3)</sup>. Również co dopiero wspomniana taryfa gdańska zawiera specjalne pozycje dla cła morskiego<sup>4)</sup>. Ciekawe przy tym jest, że owa taryfa nie była pierwszym prawnym uregulowaniem opłat cła morskiego, gdyż wyraźnie czytamy w niej, że za poprzedników Świętopelka kwestia ta była już prawnie uregulowana<sup>5)</sup>.

5. Opłaty targowe. Przechodzimy wreszcie do ostatniej grupy opłat celnych z czasów piastowskich, mianowicie do opłat targowych. W źródłach oznacza się je już to nazwą łacińską: *theloneum forense*<sup>6)</sup>, *ius fori*<sup>7)</sup>, *foralia*<sup>8)</sup>,

1) Detlef Krannhals, Die Rolle der Weichsel in der Wirtschaftsgeschichte, Archiv für Landes- u. Volksforschung, Heft 1, Leipzig Januar 1938, str. 64—80.

2) Simpson, Geschichte der Stadt Danzig, t. I, Gdańsk 1913, str. 54.

3) Kronika mistrza Wincentego, Mon. Pol. Hist. II, str. 404, ust. 25.

4) Perlb. 53 (1224—26): Si interaverint, maior navis cum paniis X ulnas burnit vel frizal, si cum sale, duos pundones, minor unum.

5) Tamże . . . nostrorum violantes statuta predecessorum.

6) Pol. I, 44 (1254).

7) Młp. III, 795; iuris fori, quod in polonico dicitur thargowe; Włkp. I, 581; tamże II, 1087.

8) Włkp. I, 260 (1247); Ulan. dok. maz. 53 (1351).

forense<sup>1)</sup>, tributum in foro<sup>2)</sup>, już to używa się polskiego wyrażenia „targowe“<sup>3)</sup>. Niekiedy dokumenty bliżej nie specyfikują terminu „theloneum“ i dopiero z treści przekazu należy wnioskować, czy chodzi tu o opłatę drogową, czy o opłatę targową. Przeprowadzenie ścisłej granicy między tymi typami piastowskich opłat celnych jest rzeczą konieczną. O ile przy opłatach drogowych (myto, cło specyfikacyjne) opodatkowywano sam ruch towarowy, to przy opłatach targowych podstawą poboru był obrót towarowy dokonywany w ramach umowy kupna-sprzedaży<sup>4)</sup>. W tym związku opłaty komunikacyjne pobierano przy drogach, mostach, groblach itd., opłaty targowe zaś, jak zresztą sama nazwa wskazuje, pobierano na targach.

Instytucja targów, jako miejsca gdzie w regularnych i oznaczonych odstępach czasu zbierali się kupcy i kupujący celem wymiany gospodarczej, jest instytucją starą, sięgającą jeszcze czasów pogańskich. O ile chodzi o położenie miejsc targowych, odnośna literatura<sup>5)</sup> wiąże je z miejscami kultu pogańskiego, a później chrześcijańskiego, z miejscami szczególnie rozwiniętej pewnej gałęzi produkcji, z drogami kupieckimi, czy też wreszcie z siedzibą wła-

<sup>1)</sup> Wlkp. I, 497 (1277) dok. fałsz.; tamże 477 (1278); Wlkp. I, 581 (1287); Wlkp. III, 1618 (1369).

<sup>2)</sup> Koch. 94 (1173—77).

<sup>3)</sup> Tego rodzaju termin zawierają wszystkie prawie dokumenty immunitetowe. Przytaczam przykładowo wzmianki, które potwierdzają, że nazwa „targowe“ jest popularną nazwą na oznaczenie opłat targowych: Wlkp. I, 269 (1247): foralia que vulgariter targowe nuncupantur; Wlkp. I, 467 (1277 — fałsyf.): forense quod vulgariter targowe dicitur.

<sup>4)</sup> Pol. I, 4 (1176—) dok. fałsz.: theloneum . . . vendendo vel emendo non solvant; Wlkp. I, 227: in rerum suarum vendicione, sive etiam salem vel quidquid emerint nullam penitus ab ipsis exactionem thelonii requirere presumatis; Młp. I, 95 (1277): ratione emptionis vel venditionis aliquid (theloneum) audeant extorquere; Tzschoppe-Stenzel, Urk. Samml. zur Geschichte der Städte in Schlesien, nr 26, str. 509: in rebus emendis vel vendendis theloneum non solvent.

<sup>5)</sup> Małczyński K., Najstarsze targi w Polsce, Lwów 1926, oraz literatura cytowana tamże w przypiskach do str. 4 i 5. Por. również recenzję wspomnianej pracy Karola Małczyńskiego: Zygmunta Wojciechowski, Najstarsze targi w Polsce — Uwagi krytyczno-polemiczne, odb. z Pamiętnika ku czci prof. Dąbkowskiego, Poznań 1927.

dzy książęcej, względnie kasztelańskiej. Niewątpliwie w stosunku do każdego z targów da się znaleźć jeden z powyżej wspomnianych elementów, który spowodował powstanie targu w takiej czy innej miejscowości. Jednak, jeśli popatrzymy na tę kwestię z punktu widzenia ogólnego, trzeba będzie wysunąć na plan pierwszy przede wszystkim grody kasztelańskie, a raczej ich podgrodzia.

Wyniki bowiem badań prof. Tymienieckiego<sup>1)</sup> oraz dra Kowalenki<sup>2)</sup> wykazały, że grody kasztelańskie odegrały w czasach wczesnopiastowskich dużą rolę w życiu gospodarczym państwa. Oczywiście, nie można mówić o jakiejś zupełnej zależności targów od grodów. Cenne badania dra Maleczyńskiego wykazały istnienie szeregu targów niezależnie od grodu kasztelańskiego. Lecz w instytucji targów podgrodowych przejawia się pewna planowość, pewne świadome związanie ośrodków wymiany ze schematem piastowskiej prowincjonalnej administracji państwa. Późniejszy rozwój osadniczy i gospodarczy sprawia, że sieć targów zgęszcza się, główną bowiem atrakcją nowo lokowanych osad miejskich staje się nic innego jak zimunizowany targ, który stanowi ośrodek wymiany gospodarczej dla okolicznych osad wiejskich.

Wracając do samej opłaty targowej należy zaznaczyć, że charakteryzowanie tej opłaty napotyka na znaczne trudności. Przekazy źródłowe w tej kwestii są bardzo lapidarne. Wspomina się bowiem tylko albo o zwolnieniu pewnej kategorii ludności od tej opłaty, albo o nadaniu tej opłaty osobom prywatnym, szczególnie instytucjom kościelnym<sup>3)</sup>. Nadania tego typu płynęły już to w formie dziesięcin z targów książęcych, już to książę nadając osadę targową wzgl. zezwalając na założenie takiej osady w dobrach prywatnych rezygnował zupełnie z przysługujących mu praw

<sup>1)</sup> Tymieniecki, Podgrodzia w półn.-zach. Słowiańszczyźnie, *Slavia Occidentalis* II, Poznań 1922.

<sup>2)</sup> Kowalenko, Grody i osadnictwo grodowe Wielkopolski wczesno-historyczne, Poznań 1938, rozdział pt. Rola grodów w osadnictwie wczesno-historycznym i średniowiecznym, str. 88—111.

<sup>3)</sup> Matuszewski, Immunitet ekonomiczny, Poznań 1936, str. 147—151.

do dochodów z opłat targowych. Nieco więcej światła na opłaty targowe rzuca taryfa skaryszowska<sup>1)</sup>, którą należy uważać za typową taryfę „targowego“, gdyż związana była ściśle z targiem w Skaryszowie. Określa ona wysokość opłaty targowej od sprzedawanej na targu skaryszowskim soli, ustalając ją na 62 głów od wozu soli. Nieśtety nie wspomina się o wysokości opłat targowych w odniesieniu do innych sprzedawanych towarów. Późniejsza bowiem wzmianka o tym targu wspomina tylko o odebraniu kasztelanowi radomskiemu praw do opłat targowych od wszystkich towarów, wyjąwszy sukno. Podobną wzmiankę o wysokości targowego posiadamy z połowy XIV w. Tyczyła ona targu w Jędrzejowie<sup>2)</sup>, gdzie również opłatę targową pobierano w naturze. Wyraźnie przy tym podkreślono podstawę poboru (*causa venditionis*). Na tym jednak kończą się skąpe przekazy źródłowe, charakteryzujące bliżej opłatę targową. Wspomnieć jedynie jeszcze wypada, ciekawie ujętą, a bliżej nie określoną opłatę, jaką uiszczali kupcy toruńscy u celu swych podróży ruskich we Włodzimierzu i Lwowie. Określona została dosłownie następująco: *de 100 cap. gr. — 2½ gr.*<sup>3)</sup>. Oznacza to zapewne pobór podatku obrotowego w wysokości 2,5% od dokonanych transakcji handlowych. Skrót *cap. gr.* oznacza poprostu kopy groszy — kopa = *capetia*. Istnieje wprawdzie druga możliwość, że owa opłata była cłem wymierzonym „*ad valorem*“, lecz ta możliwość wydaje się być mniej prawdopodobna, gdyż nawet taryfy z końca XIV w. miały charakter specyfikacyjny.

Za tym, że chodziło tu o opłatę targową przemawia jeszcze ten fakt, że obok tego wspomina się o opłacie targowej pobieranej w naturze<sup>4)</sup>. Tyczyło się to śledzi sprzedawa-

<sup>1)</sup> Młp. II, 375; Młp. II, 472.

<sup>2)</sup> Młp. I, 259 (1355): *de ipsis halecibus XXX in numero de qualibet tunella seu vase aparti causa vendendi per eosdem abbati et conventui predictis ratione huiusmodi thelonei dare.*

<sup>3)</sup> Hölb. III, 559 — 1350—60); vide załączone tabele taryf dróg handlowych Toruń-Włodzimierz, oraz Toruń-Lwów.

<sup>4)</sup> *Ibidem*: *in Lemburgam de tunna allecium 42 allecia sed ex Lemburga pecunia de dictis allecibus libera est.*

nych we Lwowie przez kupców pruskich. Oczywiście na podstawie tak lapidarnej wzmianki trudno w sposób stanowczy rozstrzygnąć kwestię rodzaju wspomnianej opłaty.

---

## Rozdział II.

### ZWIERZCHNICTWO CELNE.

---

#### I. Ewolucja zwierzchnich praw celnych w Polsce oraz na Zachodzie.

Początkowa faza rozwoju stosunków celnych, a z nimi również kwestia zwierzchnich praw panujących w sprawach celnych tonie w czasach, z których brak zupełnie wyraźnych przekazów źródłowych. Uczeni polscy interesujący się kwestią ceł za Piastów, jak prof. Smolka, Grodecki, Kutrzeba, Maleczyński i inni <sup>1)</sup>, przyjmują czasy pierwszych historycznych władców Polski, jako datę powstania systemu celnego. W najlepszym razie możemy uważać owe hipotezy co do daty powstania systemu celnego za trafne przypuszczenia, gdyż czasy te wymykają się z pod pewniejszej kontroli jaką stanowią bądź co bądź przekazy dyplomatyczne.

Pozwolę sobie jedynie w tej sprawie zwrócić uwagę na niezwykle ciekawe wzmianki, jakie o stosunkach społecznych i polityczno-gospodarczych, istniejących w Polsce za Mieszka I, pomieszczone zostały w dziele geografa arabskiego Al Bekriego pod tyt. „Podróże i kraje“ <sup>2)</sup>. Al Bekri nie opisał tych stosunków na podstawie autopsji, lecz korzystał jedynie z uwag naocznego świadka, żydowskiego kupca Ibrahima ibn Jakuba, który w roku najpewniej 965 bawił

<sup>1)</sup> Smolka, Mieszko Stary i jego wiek, Warszawa 1881, str. 151 i 445/6. Grodecki, Najstarsze polskie taryfy celne, Spr. Polsk. Ak. Um., rok 1926, nr 2, str. 5. Kutrzeba, Historia ustroju Polski I, wyd. 7, str. 21. Balzer O., Historia ustroju Polski, skr. wykł. uniwers., 1935, str. 164 i 165.

<sup>2)</sup> Al. Bekri, „Podróże i kraje“ przekład prof. Al. Brücknera, „Wiedza o Polsce“ I, str. 161.

w Niemczech. Ibrahim, opisując stosunki panujące w państwie Mieszka, wspomina między innymi wyraźnie o istnieniu już wówczas systemu podatkowego<sup>1)</sup>. Wprawdzie nie określa dokładnie, o jakie podatki chodziło, lecz zważywszy, że termin użyty przez niego na określenie monet, w których opłacano podatki, ściśle tłumaczony oznacza: „monety targowe“<sup>2)</sup>, wydaje się prawdopodobnym, że życie handlowe już wówczas podlegało opodatkowaniu w postaci opłat celnych i targowych. Pierwsze wiadomości dokumentowe o systemie celnym, zawarte w bulli gnieźnieńskiej z r. 1136<sup>3)</sup>, pozwalają również przypuścić, że system celny w Polsce miał już wówczas starą metrykę. Bullę ową należy bowiem traktować jako pierwsze pisemne potwierdzenie uposażeń arcybiskupstwa gnieźnieńskiego, z których ono już od dawna korzystało.

Wracając po tej dygresji do zwierzchnich uprawnień panujących, przedstawię wpiery ich ewolucję w Polsce oraz w państwach zachodnio-europejskich. Dla wyjaśnienia jednak wspomnę, o czym zresztą szerzej będzie mowa, że owe zwierzchnie uprawnienia celne polegały:

1. na prawie zorganizowania systemu celnego w obrębie swego dominium,
2. na prawie wyznaczania dróg celnych, oraz
3. na prawie udzielania ulg i zwolnień celnych.

O ile chodzi o czasy wczesno-piastowskie, przypuszcza się, że zwierzchnie prawa celne przysługiwały niepodzielnie księciu wzgl. królowi. Tak sprawy się miały aż do śmierci Bolesława Krzywoustego.

Czasy bowiem późniejsze stanowią nowy okres w dziejach zwierzchnictwa celnego w Polsce. W testamencie tegoż księcia usankcjonowany został podział Polski na dzielnice, a z nim również uległa rozbięciu dotąd niepodzielna zwierz-

<sup>1)</sup> Tamże: i podatki jakie on (Mieszko) wybiera stanowią utrzymanie jego ludu.

<sup>2)</sup> Z. Wojciechowski, Mieszko I, Toruń 1936, str. 17.

<sup>3)</sup> Wlkp. I, nr 7. Por. literaturę krytyczną u Matuszewskiego, Immunitet ekonomiczny w dobrach Kościoła w Polsce do roku 1381, str. 315, przyp. 1.

chność celna, przysługująca dotąd jednemu władcy wszystkich ziem polskich. Odtąd poszczególni książęta dzielnicowi stają się spadkobiercami dawnych niepodzielnych zwierzchnich praw celnych. Kształtują przy tym dowolnie losy systemu celnego w obrębie swego księstwa. Ta faza stosunków celnych pozostawiła już swoje ślady w przekazach dyplomatycznych. Posiadamy już bowiem z tych czasów ślady nadań komor oraz ulg i zwolnień celnych, które jednak rozciągały się tylko na teren bezpośredniego władztwa księcia<sup>1)</sup>. Przez dalsze podziały księstw dzielnicowych zwierzchnictwo celne ulegało dalszemu rozdrobnieniu. Trwał ten okres aż do czasów Władysława Łokietka, któremu udało się ponownie zespolić pod swym berłem rozbite dzielnice i z nim również zjednoczyć dawne wczesno-piastowskie zwierzchnictwo celne.

W stosunkach celnych okres ten charakteryzuje znaczna ilość potwierdzeń celno-egzempcyjnych przywilejów kupieckich, gdyż miastom już nie wystarczały dawne ograniczone do poszczególnych księstw dyplomy<sup>2)</sup>. Następca Łokietka, Kazimierz Wielki, dzierży zwierzchnie prawa celne w sposób niepodzielny na wzór władców Polski z przed czasów rozbitcia dzielnicowego. W tym momencie losy zwierzchnich uprawnień celnych w Polsce różnią się od stosunków panujących w Rzeszy Niemieckiej. Tam bowiem władza cesarska po przejściu zwierzchnictwa celnego na panów terytorialnych nie zdołała nigdy restytuować swych zwierzchnich uprawnień celnych na cały obszar Rzeszy Niemieckiej.

Początkowe fazy rozwoju zwierzchnictwa celnego w Polsce oraz w krajach zachodnio-europejskich są do siebie bardzo podobne. Według panującego w literaturze niemieckiej poglądu<sup>3)</sup>, przyjmuje się, że genezy zwierzchnich

<sup>1)</sup> Vide ustęp o zakresie terytorialnym zwolnień celnych (rozdz. V).

<sup>2)</sup> Vide ustęp o zwolnieniach dla miast polskich (tamże).

<sup>3)</sup> Saxer Ernst, *Das Zollwesen der Stadt Basel bis zum Anfang des XVI Jh.*, Stuttgart 1925, str. 1—8 oraz przypisek nr 1, na str. 1; Heinrich Troe, *Münze, Zoll und Markt*, Stuttgart — Berlin, Beiheft zur Vierteljahrschrift für Sozial und Wirtschaftsgeschichte 1937, str. 114—120.

uprawnień celnych panujących należy szukać w czasach państwa frankońskiego z tym, że po podziale spuścizny Karola Wielkiego uprawnienia owe przeszły na królów francuskich i niemieckich. Królowie niemieccy, a od Ottona I cesarze rzymscy narodu niemieckiego, nie zdołali jednak utrzymać w swych rękach zwierzchnictwa celnego. Wskutek elekcyjności tronu cesarskiego zależność cesarzy od książąt, szczególnie książąt elektorów, była znaczna. Potrafili oni na drodze czysto faktycznej wyzyskać swe stanowisko celem zupełnej emancypacji z pod bezpośredniej władzy cesarskiej, co dotyczyło również zwierzchnich uprawnień celnych. Już w przywilejach, zawartych w „*Confoederatio cum principibus ecclesiasticis*“ z r. 1220, oraz w „*Constitutio in favorem principum*“ z roku 1232, uzyskali panowie terytorialni zapewnienie, że cesarze nie będą na ich terytoriach, bez ich zgody, zakładali swych komor celnych, dalej nie będą znosili komor celnych będących w posiadaniu książąt i wreszcie nie będą udzielali ogólnych zwolnień celnych, które by mogły przyczynić się do spadku dochodów celnych panów terytorialnych<sup>1)</sup>.

Praktycznie równało to się zupełnemu ograniczeniu praw cesarskich. Wprawdzie istniały później ze strony cesarzy próby restytucji zwierzchności celnej na całym obszarze Rzeszy, nie miały one jednak trwałej wartości. Można więc uważać, jak pisze Heinrich Troe w swej monografii poświęconej sprawom finansowym średniowiecznej Rzeszy, że cesarze niemieccy od czasów wojny Alberta I z elektorami reńskimi (początek XIV stulecia) utracili zupełnie faktyczne zwierzchnie prawa celne na korzyść panów terytorialnych. Wprawdzie rościli sobie cesarze niemieccy w dalszym ciągu uprawnienia zwierzchnie, wydając dyplomy celno-egzempcyjne z mocą obowiązywania w całej Rzeszy niemieckiej lub zatwierdzając dokonane transakcje sprzedaży względnie dzierżawy dochodów z ceł, lecz miały one raczej charakter teoretyczny względnie deklaratoryjny.

---

<sup>1)</sup> H. Troe, l. c. str. 115.



Właściwie więc zwierzchnie ich uprawnienia celne nie rozciągały się poza ich własne terytoria dziedziczne<sup>1)</sup>.

## II. Przejawy zwierzchności celnej.

1. Organizacja systemu celnego. Na czoło uprawnień zwierzchnich księcia w dziedzinie celnej wysuwa się uprawnienie księcia do swobodnego organizowania systemu celnego na swym terytorium. O tym naczelnym uprawnieniu panujących dowiadujemy się z dyplomów, które zawierają przekazania pewnej części czy całości ziem w ręce obce. Wówczas zwykle bardzo dokładnie wylicza się uprawnienia publiczne nowonabywców i między innymi precyzuje się prawa w dziedzinie celnej. Przykładem tu może być rzekome nadanie w ręce Zakonu krzyżackiego ziemi chełmińskiej przez Konrada w roku 1230<sup>2)</sup>.

Nadana została ta ziemia, jak wspomina dokument: *cum foris, monetis, pedagiis, theloneis, terrarum et aquarum*, innymi słowy z uprawnieniami książęcymi do organizacji systemu celnego. Podobną wzmiankę zawierają nadania książąt pomorskich Sambora z roku 1276 oraz Mestwina II z r. 1282, w których oni przekazują na korzyść Krzyżaków ziemię gniewską. Uprawnienia zwierzchnie zostały tu jeszcze dokładniej sprecyzowane i brzmiały następująco: *omnia bona cum ... aquarum decurribus, navigiis, pessagiis, pontibus, foris, monetis, pedagiis, theloneis terrarum et aquarum*<sup>3)</sup>. W XIV w. książę dobrzyński i łęczycki Włodko, czyniąc Kazimierza Wielkiego swym spadkobiercą zaznaczył, że do końca swego życia będzie dzierżył owe księstwa, jako *lenno*, między innymi z istniejącym tam systemem celnym<sup>4)</sup>. Analogiczny prawie dokument wystawił z końcem XIV w. Władysław Jagiełło księciu mazowieckiemu Ziemowitowi co do ziemi bełskiej<sup>5)</sup>.

<sup>1)</sup> Tamże, str. 119 i 120.

<sup>2)</sup> Philippi, Preus. Urkb. t. I, nr 75 i 78.

<sup>3)</sup> Perlb. 278, oraz tamże 336 i 337.

<sup>4)</sup> Ulan. dok. kuj. 71 (1337).

<sup>5)</sup> Lub. 125 (1396).

Jeżeli chodzi o szczegóły tych celno-organizacyjnych uprawnień zwierzchnich, to należą tu niewątpliwie takie kwestie, jak ustanawianie i przenoszenie własnych komór celnych, oznaczanie sposobu eksploatacyj tych komór, nadawanie dochodów celnych w formie uposażenia na rzecz osób prywatnych oraz udzielanie koncesyj na założenie komory celnej w dobrach prywatnych. Nie zawsze uprawnienia te pozostawiły wyraźne ślady w przekazach źródłowych, wiele bowiem z tych uprawnień tyczyło wewnętrznej, książęcej administracji celnej. Nie znalazły więc odbicia w zbiorach dokumentów wystawianych na rzecz osób prywatnych. W każdym razie, jak zresztą z przeglądu materiału źródłowego wynika, nie doszło nigdy do ustanowienia czy przeniesienia komory celnej bez zezwolenia panującego. Dokumenty zaś, podrabiające tego rodzaju zezwolenia panującego na założenie komory celnej<sup>1)</sup>, świadczą też dość jasno, że wszystkie uprawnienia organizacyjne w dziedzinie systemu celnego zastrzegł sobie panujący w sposób wyraźny.

Ścisłe z uprawnieniami organizacyjnymi była związana kwestia normowania i kontroli wszystkich taryf celnych w obrębie państwa. O ile chodzi o taryfy komór książęcych, to sprawa jest jasna. W tym przypadku bowiem książę łączył z uprawnieniami publicznymi swe prywatnoprawne uprawnienia właściciela. Była to więc dziedzina wewnętrznej administracji celnej. Dlatego wiadomości, w tym względzie są nader ubogie<sup>2)</sup>.

Inaczej rzecz się miała, o ile chodzi o komory prywatne. Tu musiał istnieć jakiś czynnik nadrzędny, który by wykonywał funkcje kontrolne, zatwierdzał wysokość pobieranych opłat celnych i mytniczych na komorach prywatnych<sup>3)</sup>, bo bez nich fiskalizm prywatny mógłby zbyt wielkie szkody

<sup>1)</sup> Włkp. I, 364 (1257); Włkp. I, 467; II, 719 i 744; Młp. II, 615; Młp. III, 960.

<sup>2)</sup> Taryfą komory książ. była niewątpliwie taryfa gdańska, Perlb. 55 oraz dwie taryfy wielkop., Wielkp. I, 207 i 257.

<sup>3)</sup> Vide taryfa pomnichowska, taryfa klasztoru w Uznanie, oraz tabele taryf mytniczych.

przynieść ogólnym interesom celnym państwa. Dowolność podwyższania stawek celnych wpływała zawsze niekorzystnie na ruch handlowy, szczególnie gdy chodziło o obcych kupców. Stąd też rodziły się zapewnienia, że obcy kupcy będą zobowiązani opłacać cło w wysokości, zwyczajowo już od dawna ustalonej. Interwencja i kontrola w dziedzinie ustalania taryf i wysokości stawek celnych, w stosunku do wszystkich komor w obrębie państwa, była więc konieczna.

Ciekawe wiadomości, o ile chodzi o kwestię prawnego uregulowania stawek celnych, przynosi dokument Kazimierza Wielkiego (1355)<sup>1)</sup>, wystawiony dla nowolokowanych wówczas miast małopolskich Kochowa i Kobylnicy. Między innymi dowiadujemy się, że zezwala się pobierać w wyżej wymienionych miastach opłaty targowe, oraz cło, tak rzeczne, jak i lądowe. Lecz zastrzega się w sposób wyraźny, aby przy poborze cła, nie przekraczano bliżej nieokreślonych statutów królewskich<sup>2)</sup>. Jest to jedyny, o ile chodzi o epokę piastowską, ślad istnienia jakichś królewskich statutów, dotyczących cel. Niewątpliwie, jak z dokumentu wspomnianego można wywnioskować, uregulowane zostało w owych nieznanych bliżej statutach zagadnienie wysokości opłat celnych na komorach prywatnych. Wyraźnie bowiem mówi się o koncesji poboru opłat celnych w granicach dozwolonych przez normy królestwa.

2. Wyznaczanie dróg celnych. Bezpośrednio z organizacją systemu związane było zagadnienie wyznaczania dróg celnych. I ta dziedzina stosunków celnych podlegała zwierzchnim uprawnieniom panujących. Obowiązek używania tylko dróg, przez władzę państwową przepisanych, stanowił, jak wspomniano, fundament średniowiecznego systemu celnego. Nie można bowiem wyobrazić sobie normalnego prosperowania komor celnych, o ile dozwolonoby kupcom obchodzić je. Dlatego silnie podkreśla się ów obo-

<sup>1)</sup> Młp. III, 656.

<sup>2)</sup> Tamże: *foralia a negociatoribus quibuscunque et theloneum aquaticum et terrestre exigendi et recipiendi, statuta tamen regni non excedendo.*

wiązek w dyplomach, grożąc za nieprzestrzeganie jego surowymi sankcjami<sup>1)</sup>). Szczególnie wyraźne są owe przepisy w stosunku do kupców obcych. Dla nich, jednocześnie z zapewnieniem pełnego bezpieczeństwa, władza państwowa wykreśla w sposób dokładny przebiegi ich podróży handlowych. W pierwszej połowie XIII w. śledzić możemy to na umowach celnych książąt wielkopolskich z Zakonem krzyżackim<sup>2)</sup>). Chodziło tu o drogę handlową, łączącą Niemcy środkowe z Prusami. Podobny dokument wystawił Łokietek w roku 1286 jako książę łączycko-kujawski. W dokumencie tym, aczkolwiek w formie ogólnikowej, wyznaczył przejście z Torunia na Ruś<sup>3)</sup>).

W wieku XIV, w związku z procesem zespolenia się ziem polskich, jesteśmy świadkami wzrostu ruchu handlowego na drogach polskich. Z kupców obcych najbardziej zainteresowani byli handlem polskim kupcy śląscy, oraz pruscy, obok tego ich zainteresowania handlowe skupiały się na rynkach ruskich, czarnomorskich oraz węgierskich, skąd kupcy niemieccy sprowadzali towary wschodu, jak jedwab, korzenie, wosk oraz cenną węgierską miedź. Tym bezpośrednim stosunkom z rynkami czarnomorskimi i węgierskimi starała się przeszkodzić polska polityka handlowa przez udzielanie miastom polskim prawa składu<sup>4)</sup>), w wyniku czego między kupcami obcymi wyrastał w roli pośrednika kupiec miejscowy. Takie pośrednictwo handlowe przyczyniało się walenie do wzrostu znaczenia miasta, jako ważnego emporium handlowego. Przykładem tu mogą być Kraków, a od drugiej połowy XIV w. Lwów. Proporcjonalnie do rozwoju ruchu handlowego na ziemiach Polski wzrosła ilość dokumentów, w których panujący obok zapewnienia bezpieczeństwa wyznaczali obcym kupcom dozwolone drogi celne.

<sup>1)</sup> Wlkp. I, 207; C. d. Prus. I, 145; Estreicher, Najst. zbiór przywil. i wilkierzy m. Krakowa, 5; Lub. 127.

<sup>2)</sup> Wlkp. I, 207 (1258); oraz 257 (1245).

<sup>3)</sup> Ulan. dok. kuj. 47 (1286).

<sup>4)</sup> Lewicki, Historia handlu w Polsce, Warszawa 1920.

W pierwszym rządzie uzyskiwali takie dyplomy kupcy pruscy. Chodziło tu głównie o połączenie Torunia ze Śląskiem<sup>1)</sup>, oraz z Węgrami i Rusią<sup>2)</sup>. Kupcy zaś śląscy zabiegali o zezwolenie na przejście do miast ruskich i czarnomorskich, przy czym niekiedy korzystali z terytorium polskiego też w przejściu na Węgry. Droga, jakiej używali kupcy śląscy w podróżach na Wschód, jest jedyną z najstarszych dróg w Polsce piastowskiej. Wspomina już o niej Gall Anonim<sup>3)</sup>. Jej przebieg ustalony od dawna w drodze zwyczajowej nie wymagał wydawania przez panujących specjalnych dyplomów. Dopiero za Kazimierza Wielkiego, który dążąc do podniesienia znaczenia handlowego miast małopolskich, zamknął dla kupców śląskich przejście na Ruś<sup>4)</sup>, uwidoczniło się, jak ważną rolę handlową grał trakt śląsko-ruski. Niedopuszczenie bowiem kupców śląskich do rynków ruskich i czarnomorskich spowodowało długotrwały konflikt między Czechami a Polską. Królowie czescy w celach odwetowych nie dopuszczali kupców polskich do miast śląskich i środkowo-europejskich. W tej walce chodziło Kazimierzowi Wielkiemu o podniesienie znaczenia gospodarczego miast polskich przez włączenie ich w łańcuch wymiany gospodarczej między Zachodem i Wschodem Europy. Śląskie bowiem miasta, które od traktatu w Wyszehradzie (1335) definitywnie dostały się pod zwierzchnictwo polityczne czeskie, musiały być traktowane jako miasta obce. Na żadną więc faworyzację w postaci możności zawierania bezpośrednich stosunków handlowych z Rusią

<sup>1)</sup> Wlkp. II, 1001 (1518); Hölb. 674, dod. t. II, (1549); Hölb. II, 559 (1550—60). Weznień trakt śląsko-toruński wspomniany jest w falsyfikatach lubińskich, Wlkp. II, 719 (1294); Wlkp. II, 744 (1296).

<sup>2)</sup> Hölb. II, 651; Estreicher, 5 (1344); Hölb. III, 156 (1345); Wlkp. II, 1289 (1349); Hölb. II, 159 i 171 (1350—60). Podobne wzmianki, w sprawie bezpieczeństwa i opłat celnych wydali kupcom toruńskim książęta mazowieccy i ruscy, Hölb. II, 236 oraz 371.

<sup>3)</sup> Ed. in us. schol. 4.

<sup>4)</sup> Hölb. III, 287 (1355): *terram Russie propriis suis hominibus expugnasse et quod illa via solum suis hominibus et mercatoribus patere deberet.*

i koloniami czarnomorskimi nie mogły liczyć<sup>1)</sup>. Podobną zresztą politykę zastosował Kazimierz Wielki wobec kupców krzyżackich, którym zamknął w roku 1353 przejście na Węgry i Ruś<sup>2)</sup>. Było to już wybitnie pomyślane w interesie bezwzględniego krakowskiego prawa składu. Na dyplomie, wydanym przez Kazimierza Wielkiego w r. 1344<sup>3)</sup> figuruje ciekawy dopisek, informujący, że dyplom ów został unieważniony, gdyż niedostatecznie strzegł praw składowych Krakowa. W tymże bowiem roku zezwolono jeszcze pruskim kupcom chadzać na Węgry, z tym jedynie zastrzeżeniem, że droga ich podróży handlowych miała wieść przez Sandomierz, Kraków i Sącz. Jeśli zaś dodamy, że w roku 1349 uzyskali kupcy toruńscy nawet możliwość przejścia na Węgry wprost z Sandomierza przez Żmigród<sup>4)</sup>, to okaże się, że pośrednictwo Krakowa w handlu węgiersko-pruskim było wysoce problematyczne. Należy więc przypuścić, że na te zarządzenia królewskie z połowy XIV w., wojowniczo nastawione wobec kupców śląskich i pruskich, wielki wpływ wywarł Kraków. Wynikła stąd wojna ekonomiczna, która trwała do roku 1364.

W roku tym odstąpił Kazimierz Wielki od dotychczasowej polityki i otworzył kupcom obcym przejścia na Węgry i Ruś<sup>5)</sup>. Skłonił go do tego zapewne tak spadek ruchu

1) Walka o drogę do kolonij czarnomorskich została dokładnie przedstawiona w pracy Kalfas-Piotrowskiej, *Stosunki handlowe polsko-śląskie za Kaz. Wielk.*, *Roczniki Śląskie*, 1956, str. 457—461.

2) Historia walk o drogi węgierskie została dokładnie przedstawiona w pracy prof. Kutrzeby i Ptaśnika, *Dzieje handlu i kupiectwa krakowskiego*, str. 15.

3) Estreicher, *Najstarszy zbiór przywilejów i wilkierzy miasta Krakowa*, Kraków 1956, nr 5 (1544).

4) *Młp.* I, 227; droga na Żmigród zostaje otwarta na prośby Sandomierza: omnibus mercatoribus, hospitibus et hominibus universis. Wprawdzie w r. 1344 kupcy toruńscy otrzymali zezwolenie przejazdu na Węgry przez Sandomierz, lecz nie można w sposób pewny rozstrzygnąć, czy chodziło wówczas o drogę na Węgry przez Żmigród, czy też o drogę przez Sandomierz, Kraków i Sącz. Raczej zapewne chodziło o tę ostatnią drogę. Dokument bowiem wspomina, że przez otwarcie drogi na Węgry, prawa Krakowa w niczym nie zostają naruszone, *Hölb.* III, por. także Estreicher 5 (1544).

5) Theiner, *Vetera monumenta Poloniae et Lithuaniae*, nr 845.

handlowego, jak i usilne zabiegi kupców śląskich i pruskich, dążące do wyrobienia sobie nowych dróg na wschód przez terytorium krzyżackie i litewskie<sup>1</sup>). Przedstawiony tu wyżej fragment walk o dostęp do rynków czarnomorskich jest dostateczną ilustracją faktu, jak ważnym zagadnieniem dla całokształtu stosunków ekonomicznych i politycznych państwa była kwestia regulowania dróg handlowych. Nic więc dziwnego, że panujący nigdy nie wypuszczali ze swych rąk inicjatywy swobodnego normowania tych spraw. Mogły oczywiście miasta wpływać, tak czy inaczej, na króla w rozstrzyganiu tej kwestii, lecz w ostatecznej instancji zagadnienie otwierania i zamykania dróg celnych należało do wyłącznej kompetencji władzy państwowej.

W wewnętrznych stosunkach handlowych moment otwierania i zamykania dróg handlowych oczywiście odpadał — tu władza państwowa stała raczej na straży pełnego bezpieczeństwa i zupełnej swobody ruchu handlowego wszystkich kupców. Ta pełna swoboda w każdym razie nie uprawniała do posługiwania się w podróży handlowych dowolnymi drogami. Obowiązek bowiem używania celnych dróg był stosowany wobec wszystkich kupców, tak obcych jak i krajowych<sup>2</sup>). Nawet w przypadkach, gdy kupcy korzystali ze zwolnień celnych, nie ustawał ów obowiązek. Wtedy bowiem kupcy zmuszeni byli do przedstawiania na komorach celnych dowodów pochodzenia towaru, oraz ewentualnie przywilejów celnych i dopiero wówczas mogli swobodnie kontynuować swe podróże handlowe<sup>3</sup>). Było to zresztą ze względów kontrolnych logiczną koniecznością.

<sup>1</sup>) Hölb. III, 347 (1555).

<sup>2</sup>) Młp. II, 475 (1264); Młp. I, 178 (1529); tamże 218 (1545); K. Kr. I, 52 (1558); tamże 50 (1575). Pewnego rodzaju faworyzację kupców krajowych, o ile chodzi o obowiązek używania przepisanych dróg widzimy w dokumencie K. W. z roku 1544, gdzie zezwala się kupcom krakowskim używać w podróży z Torunia do Krakowa najprostszej drogi, przez Piotrków i Rosprzę. Kupcy zaś toruńscy musieli chodzić do Krakowa drogą okrężną na Sandomierz i Wiślicę (Estreicher nr 5).

<sup>3</sup>) Młp. I, 148 (1511); Włkp. III, 1676 (1572). W stosunku do obcych kupców mamy wcześniejsze już wiadomości o obowiązku przedstawiania na komorach celnych owych „litterae testimoniales“, Włkp. I, 207, 257; Perlb. 584 (1299).

3. Udzielanie ulg i zwolnień celnych. Ostatnim wreszcie przejawem zwierzchności celnej panujących były ulgi i zwolnienia celne, którymi tak hojnie panujący w stosunku do własnych kupców szafowali. Sprawa ta nie podlega zresztą żadnej wątpliwości. Wszystkie bowiem zachowane przywileje celno-egzempcyjne, o charakterze ogólnym, tzn. respektowane na wszystkich, tak państwowych jak i prywatnych komorach, wychodziły wyłącznie z kancelaryj książęcych względnie później królewskich. Niewątpliwie osoby prywatne mogły również udzielać indywidualnych zwolnień celnych na komorach, stanowiących ich własność, lecz tego rodzaju zwolnienia miały charakter prywatno-prawnych umów<sup>1)</sup>. Wyjątkowe stanowisko zajmowały komory celne, z których dochód stanowił prywatne uposażenie księżnych małopolskich, a później królowych Polski. Nie były one traktowane jako zwykłe komory prywatne, gdyż moc ogólnych przywilejów celno-egzempcyjnych na nie się nie rozciągała. Zachowały się bowiem osobne przywileje, jakie uzyskali mieszczenie krakowscy i sądeccy, w stosunku do tych komor. Widocznie komory te, zresztą nieliczne, stanowiły odrębną grupę państwowych komor celnych, na których wymagany był przy zwolnieniach celnych konsens królowych<sup>2)</sup>.

### Rozdział III.

## DROGI HANDLOWE W POLSCE PIASTOWSKIEJ.

### I. Polska pomostem między wschodem a zachodem Europy.

Prace J. N. Sadowskiego oraz prof. Szelańskiego<sup>3)</sup> wykazały dowodnie istnienie na ziemiach polskich szeregu dróg

<sup>1)</sup> Młp. II, 579 (1520): a solucione thelonei ad nos spectantis omnino sint liberi; A. G. Z. IV, nr 1 (1557).

<sup>2)</sup> Młp. I, 95 (1278); tamże, 207 (1557); K. Kr. I, 11 (1520).

<sup>3)</sup> J. N. Sadowski, Drogi handlowe grecko-rzymskie przez porzeża Odry, Wisły, Dniepru i Niemna do wybrzeża morza Bałtyckiego, Pamiętnik Wydz. Filol. i Hist. Filozof. Ak. Um. t. III, Kraków 1876; A. Szelański, Najstarsze drogi z Polski na wschód w okresie bizantyńsko-arabskim, Kraków 1909.



tranzytowych w czasach przed powstaniem organizacji państwowej. Z prac omawiających czasy późniejsze na szczególną uwagę zasługuje praca dra Karola Maleczyńskiego, w której autor na podstawie bogatego materiału źródłowego starał się zrekonstruować sieć dróg handlowych, przecinających ziemię Polski w czasach wczesno-piastowskich.

Podkreślając dobre pod względem handlowym położenie Polski doszedł do wniosku, że już w dobie pierwszych historycznych władców Polska stanowiła teren, przez który biegła jedna z ważniejszych dróg tranzytowych, łącząca zachód z wschodem Europy<sup>1)</sup>.

Podobnie specjalne monografie historyczno-handlowe<sup>2)</sup> zwracają uwagę na wybitnie tranzytowy charakter dróg polskich. W dobie największego natężenia życia handlowego za Piastów, które przypada na okres panowania Kazimierza Wielkiego, przebiegały owe drogi w dwóch zasadniczych kierunkach, mianowicie z połudn.-wschodu na półn.-zachód oraz ze wschodu na zachód.

W pierwszym przypadku mam na myśli drogi węgiersko-bałtyckie, oraz czarnomorsko-bałtyckie, w drugim zaś drogi czarnomorsko-śląskie. Dokładny przebieg tych dróg w granicach Polski przedstawię później, tu chciałbym tylko na-

---

<sup>1)</sup> K. Maleczyński, Najstarsze targi w Polsce, Lwów 1926, str. 6—15.

<sup>2)</sup> Kutrzeba St., Handel Krakowa w wiekach średnich na tle stosunków handlowych Polski, R. A. U. WHF. t. 44, Kraków 1905; Tenże, Handel Polski z Wschodem w wiekach średnich, Kraków 1905; Kutrzeba St. — Ptaśnik J., Dzieje handlu i kupiectwa krakowskiego, Rocznik Krakowski t. 14, Kraków 1910; Charewiczowa Ł., Handel średniowiecznego Lwowa, Lwów 1925; Koczy L., Handel Poznania do połowy XVI w., Poznań 1950; Österreich H., Die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen, Zeitschrift des Westpreuss. Geschichtsv., z. 28 i 33; Simpson, Geschichte der Stadt Danzig; Kalfas-Piotrowska, Stosunki handlowe śląsko-polskie za Kaz. Wielkiego, Roczn. Tow. Przyj. Nauk na Śląsku, t. V, 1936. Por. też mapę prof. Wl. Semkowicza w Szkolnym atlasie Histor., cz. II, Lwów — Warszawa 1952, nr 8.

kreślić schematyczny kierunek najważniejszych dróg tranzytowych. I tak drogi węgiersko-bałtyckie począwszy od Koszyc i Bardiowa, ważnych wówczas ośrodków handlowych, bieły przez Sącz, Kraków, Piotrków, Toruń do miast portowych, Gdańska i Elbląga. Stąd zwracały się na zachód do Flandrii, przez miasta nadbałtyckie Szczecin i Lubekę. Najczęściej jednak, począwszy od Gdańska czy Elbląga, transporty kupieckie szły drogą morską<sup>1)</sup>.

Pewnym wariantem tego szlaku była droga, która wiodła od Bardiowa przełęczą dukielską przez Żmigród i Sandomierz do Torunia<sup>2)</sup>. Motywem powstania tej drogi było rygorystyczne przestrzeganie „prawa składu“ przez ówczesną stolicę Polski. Należy również zaznaczyć, że nie zawsze kupcy obcy mogli używać najprostszego połączenia Torunia z Krakowem drogą na Piotrków, gdyż jak wynika z zarządzenia królewskiego z roku 1344, kupcy pruscy zmuszeni byli chadzać na Węgry drogą okrężną przez Sandomierz i Wiślicę<sup>3)</sup>.

Drugą grupę dróg tranzytowych, przebiegających Polskę z południa na północ, stanowiły drogi czarnomorsko-bałtyckie<sup>4)</sup>. Wychodziły one z Tany i Kaffy, względnie później z Białogrodu i Kili, dochodząc przez Kamieniec Podolski i Trembowłę do Lwowa lub Włodzimierza, skąd kilkoma odgałęzieniami przebiegały Polskę centralną ku Toruniowi, jednemu z najważniejszych punktów węzłowych w epoce Kazimierzowskiej. Stąd już zgodnie z drogami węgierskimi wiodły nad Bałtyk.

Z dróg tranzytowych, przecinających ziemie polskie z zachodu na wschód względnie odwrotnie, największe znaczenie osiągnęły drogi łączące Niemcy środkowe oraz Cze-

1) Vide gdańska taryfa celna, Perlb. 35; Wlkp. II, 795.

2) Młp. I, 188 (1352); Hölb. III, 156 (1345); Młp. I, 227 (1349); Hölb. IV, 529 (1376).

3) Estreicher, nr 3 (1344).

4) Charewiczowa Ł., Handel średniowiecznego Lwowa, str. 51—7. For. też załączoną tamże mapę.

chy z Rusią i miastami czarnomorskimi<sup>1)</sup>). Schodziły się one we Wrocławiu i biegły jednym łożyskiem przez Opole i Bytom do Krakowa, skąd szły na Wislicę i Sandomierz. Przekraczając zaś w Zawichoście Wisłę, kierowały się wprost na wschód przez Włodzimierz, Łuck do Kijowa. Droga ta odegrała największe znaczenie w czasach wcześniejszych, do początku XIV w. Jej tranzytowy charakter podkreśla już Gall Anonim. Wprawdzie pisze w swej kronice o małej znajomości Polski przez obcych, zaznacza jednak, że ta właśnie droga budziła większe zainteresowanie kupców zachodnich w podróżach handlowych na Wschód<sup>2)</sup>).

Od połowy XIV w. większe znaczenie należy przypisać drodze, która począwszy od Sandomierza przez Lubaczów względnie Przemyśl wiodła do Lwowa. Lwów wówczas, dzięki szczególnej opiece Kazimierza Wielkiego, wyrósł na groźnego rywala Włodzimierza, a z czasem w drugiej połowie XIV w. wyraźnie go zdystansował<sup>3)</sup>. Ze Lwowa wiodł ów trakt tranzytowy ku Tanie i Kaffie drogą, wspomnianą już przy drogach bałtycko-czarnomorskich. W źródłach występuje ona pod nazwą „via tartarica“. Z drugą grupą handlowych emporiów czarnomorskich, Kilią i Białogrodem, istniało połączenie drogami mołdawskimi przez Suczawę i Jassy<sup>4)</sup>).

Drogi, wiodące z Wrocławia na Ruś przez Polskę centralną i Lubelskie, w epoce piastowskiej nie odgrywały jeszcze większej roli. Intensywniejszy ruch handlowy panował na nich w czasach późniejszych, w XV i XVI w. To samo tyczy się drogi wiodącej z Niemiec środkowych na Wschód przez Frankfurt, Poznań, Łęczycę i Lublin<sup>5)</sup>. Z innych

<sup>1)</sup> Kalfas-Piotrowska, Stos. handl. śląsko-polskie za Kazimierza Wielkiego, Roczn. Tow. P. N. na Śląsku, t. V. 1936, str. 235, oraz załączona mapka.

<sup>2)</sup> Galli Anonymi Chronicon, edid. Finkel-Kętrzyński, str. 4: Sed quia regio Polonorum, ab itineribus peregrinorum est remota, et nisi transeuntibus in Russiam pro mercimonio, paucis nota.

<sup>3)</sup> Charewiczowa Ł., Handel średn. Lwowa, str. 31—32.

<sup>4)</sup> Tamże, str. 36, oraz załączona mapa.

<sup>5)</sup> Koczy L. Handel Poznania do połowy XVI w., str. 19, por. tamże mapkę dróg handl. str. 21.

dróg handlowych wymienić wypada jeszcze drogi toruńsko-wrocławskie, przez które porty bałtyckie miały połączenie z Czechami i z południowymi Niemcami. Pierwsza z nich, bardziej wysunięta na zachód, przechodziła, schematycznie biorąc, przez Inowrocław i Pyzdry. Jest to droga starsza, używana przede wszystkim w wieku XIII. Druga natomiast, prostsza, wiodła przez Radziejów, Konin i Kalisz<sup>1)</sup>.

Na ogół jednak biorąc, stosunki handlowe z państwami poł.-zachodnimi, z Czechami, Austrią oraz miastami południowych Niemiec, były luźne. Podobnie jak i z drugiej strony z krajami półn.-wschodnimi, Litwą i Białorusią.

Podstawowy kierunek piastowskich dróg handlowych szedł z południowego-wschodu na północny-zachód. Silnie bowiem była Polska związana z jednej strony z ośrodkami przemysłowymi północno-zachodniej Europy, z drugiej zaś strony z czarnomorskimi emporiami handlowymi.

Jest rzeczą interesującą poznać, jakie towary odgrywały główną rolę w handlu wymiennym, między wschodem a zachodem Europy. Korzystam tu w pierwszym rzędzie ze spisu taryf celnych z połowy XIV w.<sup>2)</sup> Wiadomości tam pomieszczone dotyczą jednak tylko towarów przewożonych na drogach czarnomorsko-bałtyckich. Okazuje się, że głównym artykułem eksportu z zachodu na wschód była wełna, oraz bogate gatunkowo sukna flandryjskie<sup>3)</sup>. Dowożono je przede wszystkim drogą morską do portów w Gdańsku i Elblągu, skąd, za pośrednictwem kupców pruskich, szły dalej na wschód, ku rynkom czarnomorskim. Pomieszczone również w tej taryfie jako przedmiot eksportu na wschód futra i skóry zwierzęce, były, zdaje się, raczej skupywane w Polsce oraz na Litwie i dopiero po odpowiednim przy-

<sup>1)</sup> Hölb. III, 559 (1350).

<sup>2)</sup> Tamże por. taryfy celne Lublina i Chełmna, na drodze Toruń — Włodzimierz, oraz taryfę celną Sandomierza na drodze Toruń—Lwów: de 2 pannis Thorunensibus et consimilibus 1 gr.; de panno Brugensi et consimili 2 gr., de 1 panno Poprensi et consimili 1 gr., panni scharlati et lintes sunt liberi, de 100 ulnis tele 1 gr.

<sup>3)</sup> Kutrzeba St., Handel Krakowa, str. 21—23.

gotowaniu eksportowali je kupcy toruńscy na rynki czarnomorskie.

Te same towary szły niewątpliwie na Węgry. Taryfa bowiem sądecka z początku XIV w. wspomina już o eksporcie sukna i ołowiu<sup>1)</sup>. Sukno sprowadzane było przede wszystkim z miast pruskich, ołów zaś wywożono na Węgry z kopalń polskich.

Odwrotnie, z rynków ruskich szły nad Bałtyk towary korzenne, jedwab i воск<sup>2)</sup>. O ile korzenie i jedwab dowożone były na rynek lwowski, czy włodzimirski przez kupców wschodnich, o tyle воск był raczej produktem miejscowym.

Z rynków zaś węgierskich przechodziła tranzytem przez ziemie Polski cenna węgierska miedź<sup>3)</sup>. O zyskowności handlu tym podstawowym artykułem eksportowym Węgier świadczy fakt, że w walce, jaka rozgorzała w połowie XIV wieku między Krakowem a Toruniem o drogi węgierskie, główną rolę odegrała miedź. Kraków wprawdzie posiadał od roku 1306 bezwzględne prawo składu na nią<sup>4)</sup>, utwierdzone umową handlową z Nowym Sączem (1329)<sup>5)</sup>, jednak kupcy pruscy omijali je idąc boczną drogą na Sandomierz i Żmigrod.

Poza tym, jak wspomina taryfa sądecka, importowano z Węgier wino, воск, konie i trzodę chlewną<sup>6)</sup>.

## II. Przymus drogowy a piastowski system celny.

Istnieje wielkie prawdopodobieństwo, że kierunki ważniejszych dróg handlowych w Polsce wykształciły się już

<sup>1)</sup> K. Kr. I, 7 (1310).

<sup>2)</sup> Hölb. 559 III, (1350), por., taryfy celne w Chełmnie i Lublinie na drodze Włodzimierz—Toruń: In Colmen... de frusto cere 1 gr.; de 1000 operis (?) 8 gr., de lapide serici 2 gr., de lapide specierum 1 gr. Na drodze lwowsko-toruńskiej por. taryfę celną komory sandomierskiej.

<sup>3)</sup> Por. przypisek 1, oraz Kutrzeba St., Handel Krakowa, str. 64.

<sup>4)</sup> K. Kr. I, 4 (1306).

<sup>5)</sup> K. Kr. I, 16 (1329).

<sup>6)</sup> Vide przyp. 1 na str. 9.

w czasach pogańskich. Książę zaś, przez umieszczenie komor celnych przy tych starych, od dawna ustalonych drogach, wykorzystał ówczesny stan faktyczny, stwarzając pierwsze zawiązki systemu celnego. Jak już bowiem miałem okazję wspomnieć, ziemie Polski już od czasów starożytnych były poprzecinane szlakami handlowymi. Sieć tych dróg handlowych w czasach historycznych zgęszczała się i przekształcała się w zależności od wyrastania tak na ziemiach Polski, jak i po za ich granicami ważnych ośrodków handlowych.

Innymi słowy nie można przyjąć, jakoby od początku Polski istniał w sposób niezmienny ten sam rozkład komor celnych, do którego naginano biegi dróg. Wręcz przeciwnie, komory celne były zjawiskiem wtórnym w stosunku do systemu dróg. Jeżeli jednak w pewnym okresie utrwalił się pewien przebieg dróg, a wraz z nim i rozkład stacyj celnych, obowiązywał w stosunku do tych dróg przymus drogowy, bez którego nie można było myśleć o dochodach ze stacyj celnych. Działo się to tak długo, dopóki panujący nie przełożył drogi, a wraz z tym i stacyj celnych, względnie nie ułożył nowej drogi i nowych stacyj. Nie potrzeba bowiem wyjaśniać, że co innego była zmiana drogi przez panującego, a co innego omijanie drogi obowiązującej bocznymi chodami. I jeżeli poszczególne drogi i stacje ulegały zmianom w toku wieków, to niezmienna była wzajemna zależność pomiędzy systemem celnym, a przymusem drogowym.

Najwcześniejsze wiadomości, jakie w tej kwestii posiadamy, wiążą wyraźnie obie te instytucje. Tak na przykład zarządzenie biskupa wrocławskiego Wawrzyńca, w sprawie ceł w Oleśnie i Siewierzu z początku XIII w., wiąże wyraźnie pobór cła w Oleśnie z bliżej nieokreśloną drogą handlową, jaka wiodła już od dawna z Moraw na Kujawy<sup>1)</sup>. Podobnie w umowach handlowych książąt wielkopolskich z Zakonem krzyżackim z roku 1238 oraz 1243 ściśle wiąże

<sup>1)</sup> C. d. S. VII, wyd. 2, nr 295, por. Wojciechowski Z., Ustrój polityczny Śląska do końca XIV w., str. 115.

się wszystkie kwestie celne z wyznaczeniem drogi, jaką łączyła siedziby Zakonu z Niemcami środkowymi<sup>1)</sup>). W umowie z roku 1243 zaznacza się przy tym silnie, że wszelkie próby uchylenia się z pod obowiązku opłat celnych przez omińnięcie drogami bocznymi miejsc poboru cła zagrożone zostały karą<sup>2)</sup>). Tak samo w wyroku sądu polubownego z roku 1263, który rozstrzygał sporne kwestie natury handlowo-celnej między Kazimierzem, księciem kujawskim, a Zakonem, wspomina się o karze w wysokości poczwórnej stawki celnej za omijanie miejsc poboru cła<sup>3)</sup>).

Ciekawe wiadomości o ścisłym związaniu systemu poboru piastowskich opłat celnych z kupieckimi drogami mamy też w falsyfikatach lubińskich z drugiej połowy XIII w.<sup>4)</sup>). Przynoszą one wiadomości o uprawnieniach panujących do przekładania dróg celnych z jednej miejscowości do drugiej, w zależności od swobodnego uznania księcia. Niewątpliwie wyznaczanie nowych odcinków dróg handlowych łączyło się równocześnie z zakazem używania poprzednio dozwolonej dawnej drogi celnej. W tym przypadku dopiero wydają się zrozumiałe wspomniane falsyfikaty, w których opat lubiński uzyskać miał koncesję poboru cła z takim zastrzeżeniem, że w razie przeniesienia drogi celnej do innej miejscowości przeniesie się równocześnie komorę klasztorną na nową, dozwoloną drogę celną.

Jak widać, kwestia przenoszenia „przechodów“ kupieckich mogła się stać niebezpiecznym narzędziem celnej polityki książęcej wobec prywatnych komór. Mógł bowiem książę nie zezwolić na przeniesienie komory celnej z chwilą przenoszenia drogi celnej; wtedy, mimo że komora prawnie istniała w dalszym ciągu, nie posiadała już jednak faktycznej wartości.

W czternastym stuleciu o istnieniu przymusu drogowego dowiadujemy się z licznych rozporządzeń królewskich w sprawie przechodów przez ziemie polskie kupców pru-

<sup>1)</sup> Wlkp. I, 207, oraz 237.

<sup>2)</sup> Wlkp. I, 237; kara za omińnięcie komory wynosiła 1 grzywnę.

<sup>3)</sup> C. d. Pruss. I, 145.

<sup>4)</sup> Wlkp. I, 467, tamże II, 719 i 744.

skich<sup>1)</sup>. W nich to określa się bardzo dokładnie, przez jakie miasta winny wieść ich podróże handlowe. Na szczególną w tym względzie uwagę zasługuje dokument wystawiony przez generalnego starostę wielkopolskiego, który wyznaczając tym kupcom nową drogę z Torunia do Wrocławia zaznacza wyraźnie, że dokument w tej kwestii zostaje im wydany, by mogli chadzać nową drogą: sine omni scripulo falsitatis<sup>2)</sup>. W połowie XIV w. również rada miejska Kalisza przestrzega kupców pruskich, by używali w drodze do Wrocławia tylko drogi kaliskiej, dozwolonej przez Kazimierza Wielkiego<sup>3)</sup>. Ludwik zaś węgierski, otwierając w roku 1373 kupcom toruńskim drogę na Ruś zaznacza jasno, że winni trzymać się drogi publicznej zwyczajowo ustalonej<sup>4)</sup>. Trzy lata później tenże panujący tym samym kupcom wyznacza drogę na Węgry z tym jednak zastrzeżeniem, by chadzali tylko: viis et stratis publicis, consuetis<sup>5)</sup>. Silne podkreślanie używania tylko dozwolonych dróg, jakie uwidacznia się w dokumentach wystawianych pod adresem obcych kupców, ma swe źródło w tym, że kupcy ci na ogół biorąc nie korzystali z ulg i zwolnień celnych. Nie znaczy to jednak bynajmniej, by kupcy krajowi mogli w swych podróżach handlowych chadzać wszelkimi drogami. W wystawianych dla nich dokumentach celno-egzempcyjnych zastrzega się używanie jedynie celnych dróg, popularnie zwanych „drogami zwyczajnymi“.

Na szczególną uwagę w kwestii przymusu drogowego zasługuje dokument, wystawiony przez Władysława Łokietka klasztorowi w Zawichoście<sup>6)</sup>, w którym potwierdza on prawa własności klasztoru do komory celnej w Skale. Między innymi dowiadujemy się, że komorę tę kupcy obchodzili niedozwolonymi drogami, narażając klasztor na straty.

1) Vide przyp. 1 i 2 na str. 25.

2) Wlkp. II, 1001 (1318).

3) Hölb. III, 558 (1350).

4) Hölb. IV, 454.

5) Hölb. IV, 529.

6) Młp. I, 191.



Aby więc zapobiec tego rodzaju machinacjom wyposażył król celników tego klasztoru w takie uprawnienia, jakie przysługiwały wszystkim celnikom. Niestety nie wymienia dokument szczegółowo, na czym polegały owe uprawnienia. Przypuścić można, że przysługiwało administracji komor celnych, tzn. celnikom oraz ich służbie, prawo zatrzymania i rekwizycji transportów złapanych na „gorącym uczynku“ omijania miejsca poboru cła boczną niedozwoloną drogą. Z końca bowiem XIV w. źródła mazowieckie przechowały w tej sprawie ciekawe wiadomości. Mianowicie książę mazowiecki Ziemowit nadając rycerzowi Stanisławowi z Kowala cło szreńskie zaznacza wyraźnie, że wszyscy kupcy oraz woźnice (furmani) przejeżdżający przez miasto Szreńsk lub obok niego w promieniu jednej mili są zobowiązani opłacać cło. Jeśliby zaś usiłovali wyłamać się z pod tego obowiązku — tracą wszystkie wiezione towary<sup>1)</sup>.

### III. Wpływ zjawisk polityczno-ekonomicznych na rozwój sieci dróg.

Powstanie i przebieg dróg handlowych zależał również od całego szeregu zjawisk natury politycznej i gospodarczej. Takim podstawowym zjawiskiem natury politycznej była silna organizacja państwowa, która potrafiła wewnątrz państwa zapewnić pełne bezpieczeństwo transportom kupieckim i która w rozumieniu własnego interesu (opłaty celne i targowe) dbała o to, by środki komunikacyjne pozostawały zawsze w stanie zdatnym do używania. Przeciwnie okres wojen, zamieszek, upadek silnej władzy centralnej oraz dezorganizacja władz prowincjonalnych wpływały deprymująco na rozwój ruchu handlowego. Zbyt wielkie bowiem było ryzyko dla kupca puszczać się na niepewne drogi, narażając na niebezpieczeństwo nie tylko wieziony dobytek, lecz często i własne życie.

<sup>1)</sup> Lub. 127 (1397): Quod si predicti quotienscunque fugati fuerint omnia bona sua amittunt et in gracia sua manebunt.

Doskonale śledzić to możemy na stosunkach polskich. O ile okres rozbicia dzielnicowego cechuje raczej stagnacja i lokalizm życia handlowego, o tyle okres odrodzenia państwowości polskiej znamionują ożywione stosunki, szeroki rozmach i pełny międzynarodowy oddech życia handlowego.

Zaczęło się to już za Władysława Łokietka umowami handlowymi z miastami hanzeatyckimi<sup>1)</sup>, oraz porozumieniem z miastami pruskimi w sprawie dróg ruskich i wrocławskich<sup>2)</sup>, by dojść do punktu kulminacyjnego za panowania Kazimierza Wielkiego. Utrzymywano wówczas stosunki handlowe nie tylko z najbliższymi sąsiadami: Węgrami, Śląskiem, Prusami i Rusią, lecz także bezpośredni kontakt handlowy istniał z Flandrią<sup>3)</sup> i koloniami czarnomorskimi<sup>4)</sup>. Pod koniec panowania Kazimierza Wielkiego były również próby nawiązania ścisłych stosunków handlowych z Czechami<sup>5)</sup> i Austrią<sup>6)</sup>.

Nieocenioną jest w ogóle rola Kazimierza Wielkiego jako twórcy własnej samodzielnej polityki handlowo-gospodarczej. Nie jest to już krótkowzroczna polityka książąt dzielnicowych, zapatrzona zbyt w dochodowość systemu celnego, przeciwnie stajemy tu w obliczu wyraźnej ogólnopolskiej polityki handlowej, polityki, która zmierzała konsekwentnie do włączenia polskich ośrodków handlowych w łańcuch wymiany gospodarczej między Wschodem a Zachodem Europy. Na dowód zwrócę tylko uwagę na motyw postępowania Kazimierza Wielkiego wobec kupców niemieckich, gdy zamknął im drogi na Wschód, z czego jasno wynika, że dążeniem Kazimierza Wielkiego było ścisłe związanie pod względem gospodarczym Rusi z Polską<sup>7)</sup>. Stwarzał przy tym na pograniczu małopolsko-ruskim szereg

1) Wlkp. I, 792 i 793 (1298).

2) Hölb. II, 651 (1315) oraz Wlkp. II, 1001 (1318).

3) Kutrzeba St., Handel Krakowa, str. 21—25.

4) Tenże, Handel Polski z Wschodem w wiekach średnich, str.

5) K. Kr. I, 52.

6) K. Kr. I, 34 (1362).

7) Vide przyp. 4 na str. 25.

ośrodków handlowych w postaci nowolokowanych miast, które miały stanowić rynki wymiany gospodarczej między Rusią a Polską. Takimi miastami, które dużo zawdzięczały protekcyjnej polityce Kazimierza Wielkiego były Pilzno, Rzeszów, Biecz, Jasło, Krosno, Sanok i inne.

Wracając do kwestii bezpieczeństwa, jakie winna władza państwowa zapewnić transportom kupieckim na drogach publicznych, wypada zaznaczyć, że powierzone zostało ono w czasach wcześniejszych najprawdopodobniej władzy kasztelańskiej, a później na przełomie XIII i XIV w. władzy starościńskiej. Dotyczyło to szczególnie transportów obcych kupców. Z tych czasów bowiem mamy ciekawe wiadomości o istnieniu specjalnej straży drogowej<sup>1)</sup>, której zadaniem było czuwać nad bezpieczeństwem kupców na drogach handlowych. Na ogół jednak biorąc trudno przedstawić, jak w życiu potocznym wyglądała kwestia bezpieczeństwa. Brak bowiem z tych czasów ksiąg sądowych, które mogłyby zawierać wzmianki o naruszeniu miru drogowego. Zwrócę jedynie uwagę na tzw. „Księgę elbląską“<sup>2)</sup>, która zawiera spis zwyczajowego prawa polskiego z połowy XIII w. Między innymi uregulowano tu kwestię miru monarszego na drogach publicznych. Zwie on się popularnie „Ręką Pańską“<sup>3)</sup>, przy czym przewiduje się za zabicie na drodze publicznej „gościa“, kupca i rycerza wysoką karę w wysokości 50 grzywien. Charakterystyczne jest jeszcze to, że kara za zabicie wyżej wspomnianych osób była uregulowana w tej samej wysokości. Nie ma więc wówczas jeszcze żadnej faworyzacji stanu rycerskiego w stosunku do kupców<sup>4)</sup>.

<sup>1)</sup> Ulan, dok. kuj. 47, (1286): *in nostra custodia, a villa que vocatur Slussow per nostram miliciam secure et quiete usque ad metas terre nostre conducere*; Hölb. II. 651 (1515); Wlkp. I, 257 (1245).

<sup>2)</sup> Star. Praw. Pol. Pomn. II, str. 22, ustęp 15.

<sup>3)</sup> Tamże: Gościńiec publiczny jest mirem monarszym obwarowany i kto na gościńcu główną krzywdę wyrządzi, ten łamie mir monarszy, co Polacy „Ręką Pańską“ nazywają.

<sup>4)</sup> Ob. też. Winawer, Najdawn. prawo zwyczajowe polskie, Warszawa 1900, str. 77.

Niewątpliwie rozboje na drogach publicznych istniały. Mamy bowiem o nich luźne wzmianki<sup>1)</sup>, jak i znane są również konfederacje miast śląskich i wielkopolskich, zawiązane celem zwalczania łotrystwa na targach i drogach publicznych<sup>2)</sup>.

O ile chodzi zaś o zjawiska gospodarcze wpływające dodatnio na rozwój dróg handlowych, należy zwrócić uwagę przede wszystkim na to, że Polska znalazła się w polu ciężenia dwóch grup uzupełniających się rynków wymiany gospodarczej. Z jednej strony przemysłowe ośrodki flandryjskie i dobrze zorganizowane miasta hanzeatyckie, z drugiej zaś strony rynki węgierskie oraz handlowe kolonie miast włoskich, położone nad morzem Czarnym wyraźnie ciążyły ku sobie, szukając najkrótszego połączenia. Znajdowały je na ziemiach polskich, gdzie już z początkiem XIV wieku wykształcił się szereg arterij handlowych, przebiegających Polskę z północnego zachodu na południowy wschód, co wyraźnie pokrywa się z najprostszym połączeniem wspomnianych wyżej ośrodków gospodarczych. Nic więc dziwnego, że miasta położone wzdłuż tych traktów stanowiły w XIV w. najważniejsze ośrodki handlowe na ziemiach Polski. Takie miasta, jak Kraków, Wrocław, Sandomierz, Włodzimierz czy Lwów ogromnie dużo zawdzięczały handlowi tranzytowemu.

---

#### Rozdział IV.

### TARYFY CELNE I MYTNICZE.

---

#### I. Charakterystyka piastowskich taryf celnych.

Ta dziedzina stosunków celnych doczekała się już monograficznego opracowania. Złożyły się na nie cenne prace

<sup>1)</sup> C. d. Pruss. I, 145 (1265): *item de spolio navis quod factum est in Trczew*; Perlb. 494 (1292). Długosz wspomina także, że w roku 1381 przedsięwzięto wyprawę zbrojną na Bartosza z zamku odolanowskiego, który urządzał napady łupieżcze na przejeżdżających obcych kupców (Gloger, *Encyklopedia staropolska*, str. 253).

<sup>2)</sup> Ptaśnik J., *Miasta i mieszczaństwo w dawnej Polsce*, Kraków 1954, str. 262—263.

prof. Kutrzeby<sup>1)</sup> oraz prof. Grodeckiego<sup>2)</sup>). Pierwszy z tych autorów zajął się szczególnie taryfami późnopiastowskimi, uwzględniając również taryfy celne z końca XIV w. oraz z XV w. Praca zaś drugiego autora miała zdaje się stanowić uzupełnienie poprzedniej pracy wiadomościami o taryfach celnych najwcześniejszych. Datą graniczną w pracy prof. Grodeckiego jest przełom wieku XIII i XIV. Niestety praca ta znana jest jedynie z krótkiego sprawozdania Akademii Umiejętności. Wobec tego, że sprawa taryf ma kapitalne znaczenie dla całokształtu stosunków celnych, uważałem za stosowne zająć się bliżej taryfami piastowskimi.

Obraz piastowskich taryf celnych w znacznym stopniu odbiega od dzisiejszych poglądów na tę kwestię. Podczas gdy dzisiejsze taryfy celne obejmują mocą swego obowiązywania cały obszar państwa, czyli mamy do czynienia z jedną ogólną taryfą dla wszystkich komor państwowego obszaru celnego<sup>3)</sup> — o tyle w epoce piastowskiej nie było jednej ogólnej taryfy celnej, obowiązującej na całym terenie księstwa czy później królestwa, lecz istniały niezależne od siebie taryfy celne poszczególnych komor.

Niewątpliwie podobieństwo między taryfami było duże, lecz każda z nich wiodła swój byt na podstawie własnego statutu organizacyjnego. Przy komorach prywatnych pewnego rodzaju statutem organizacyjnym był przywilej panującego. Przy komorach zaś książęcych czy państwowych rolę tę spełniły zarządzenia panujących pod adresem administracji celnej.

Materiał źródłowy dla poznania tego zagadnienia, nie jest zbyt obfity w porównaniu do państw zachodnio euro-

<sup>1)</sup> St. Kutrzeba, Taryfy celne i polityka celna w Polsce od XIII — XV w., *Ekonomista*, rocznik 1902, zeszyt II i III.

<sup>2)</sup> R. Grodecki, Najstarsze polskie taryfy celne, *Sprawozdania Ak. Um.*, r. 1926, nr 2, str. 5—7.

<sup>3)</sup> Wyjątkiem od ogólnej reguły są tak zwane cła preferencyjne, które faworyzują pewne ustawa określone komory celne. W obecnych stosunkach taką faworyzacją cieszą się porty polskiego obszaru celnego, tzn. Gdynia i Gdańsk (Dz. U. R. P. nr 112 z r. 1931).

pejskich, gdzie każdy znaczniejszy ośrodek handlowy posiada kilka zachowanych z tych czasów taryf<sup>1)</sup>). Mimo to zachowało się na tyle jeszcze materiału źródłowego, że możemy śledzić na tle taryf celnych ewolucję, jakiej podlegały opłaty celne.

Z kolei rozpatrzmy poszczególne taryfy celne zaczynając od najstarszych, które albo są jeszcze czystymi taryfami mytniczymi, albo też przeprowadzają specyfikację towaru zachowując pierwotne kryterium poboru.

## II. Przegląd taryf celnych.

1. Taryfa kołobrzaska<sup>2)</sup>. Najstarsza ta taryfa nosi na sobie piętno typowej taryfy mytniczej. Zresztą nic w tym dziwnego, jeśli się zważy, że pochodzi ona z połowy XII w. Jak z przytoczonej tablicy wynika, klasztor położony w pobliżu Uznamu był w posiadaniu kilku komor celnych. Cła te były różnorodne. W Uznamiu i w Widuchowie pobiera się cło rzeczne od przybywających statków. Charakterystyczne jest przy tym, że poboru cła dokonuje się przy grodzie. Chodziło tu niewątpliwie o to, by zapewnić celnikom pomoc zbrojną w przypadkach konfliktów, jakie mogły zachodzić przy wymierzaniu opłat celnych. Obok tego klasztor partycypuje w połowie w opłacie, jaką ksiądz pobiera za spławianie drzewa na rzece Prośnicy. Z cel zaś lądowych, przysługuje klasztorowi prawo poboru „mostowego“ w Świelubiu oraz częściowo w Białogardzie, przy czym w pierwszym przypadku pobiera się cło — myto od wozu, jak i od pieszych przechodzących przez most (pedagium). Najciekawsze przy tym, że cło od wozów pobiera się w denarach polskich. Świadczy to dobitnie o żywych stosunkach handlowych i wpływach polskich na Pomorzu szczecińskim w poł. XII w. W zatwierdzeniu tej taryfy z roku 1178 nie wspomina się już o opłacie celnej pobieranej w denarach polskich.

<sup>1)</sup> Heinrich Troe, Münze, Zoll und Markt, str. 355—541, oraz str 575—580. Dr Ernst Saxer, Das Zollwesen der Stadt Basel, str. 75—89.

<sup>2)</sup> Pommersches Urkb. I, 48 (1159), oraz tamże 72, 73, 79, 96, 127, 171. Por. załączoną tabelę, dodatek II.

2. Taryfa pomnichowska<sup>1)</sup>. Dokładnej daty powstania tej taryfy nie posiadamy. Wydawca kodeksu mazowieckiego prof. Kochanowski wskazuje na lata 1161—1241. Natomiast prof. Grodecki sądzi, że należy ją odnieść do końca XII w., na czas przed objęciem rządów przez Konrada.

Komora celna w Pomnichowie stanowiła własność klasztoru kanoników regularnych w Czerwińsku. Ta ciekawa zewsząd taryfa celna zasługuje na szczególną uwagę z tego powodu, że nie powstała, jak wiele innych taryf, pod wpływem układów celnych księcia z obcymi kupcami, co zwykle doprowadzało do uprzywilejowanych opłat celnych wobec pertraktujących kupców, lecz jest raczej taryfą samorodną, ogólnie obowiązującą wszystkich kupców. Powtórze zwrócić trzeba uwagę na położenie geograficzne komory pomnichowskiej. Pomnichów leży w samym sercu Mazowsza nad Wkrą, w pobliżu ujścia Bugu do Wisły. Wiadomo zaś, że ziemie mazowieckie w najmniejszym stopniu ulegały ustrojowym wpływom obcym. Stąd znaczenie tej taryfy wzrasta.

Jak z przytoczonej tablicy jest widoczne, rozbudowana była owa taryfa wcale dobrze. Pobierano na komorze pomnichowskiej cło różnego typu. Wyróżnić możemy z łatwością, obok opłat o charakterze mytniczym (od wozu pustego względnie od wozu jadącego po sól), opłaty celne specyfikacyjne, pobierane w zależności od rodzaju przewożonego towaru. Miernik poboru był oczywiście jeszcze prymitywny, gdyż pobierano cło od wozu. Obok tego pobierano również osobną opłatę od pędzonego na sprzedaż bydła oraz ciekawą opłatę od przechodzących z towarami kupców<sup>2)</sup>. Jest to niewątpliwie prototyp tzw. „pedagium“, opłaty celnej, ponoszonej przez pieszych. Ocleniu podlegały również transporty solne idące wodą. Podstawą poboru przy tym typie opłat celnych był statek.

Cechą charakterystyczną tej taryfy jest pewnego rodzaju dwoistość poboru stawek celnych. Wymierzano bo-

<sup>1)</sup> Koch. 88, 464. Por. zał. tabelę, dodatek II.

<sup>2)</sup> Koch 88: si transibit familia venalis sex dentur.

wiem stawki celne tak w monecie kruszcowej, jak i w naturze. W ten ostatni sposób pobierano opłaty celne od transportów śledzi i soli. Motywem takiego postępowania była prawdopodobnie chęć zaopatrzenia klasztoru w te dwa podstawowe środki żywnościowe w sposób możliwie najłatwiejszy.

3. Taryfa komor celnych biskupstwa płockiego<sup>1)</sup>. Pomieszczona została powyższa taryfa w spisie uposażenia biskupstwa płockiego w roku 1203. Dookoła autentyczności tego dokumentu rozgorzała w polskiej literaturze dyplomatycznej żywa polemika<sup>2)</sup>. Niektórzy z uczonych polskich uważają ów dokument za podrobiony (Piekosiński, Lubomirski, Kętrzyński), podczas gdy inni raczej są skłonni uważać go za autentyk (Ulanowski, S. Krzyżanowski, Grodecki). Nawet w przypadku, gdybyśmy przyjęli a priori fałszerstwo tego dokumentu, wartość jego dla poznania ówczesnych stosunków celnych jest niewątpliwa, zważywszy, że — zdaniem Piekosińskiego — falsyfikat sporządzono najpóźniej w drugiej połowie XII<sup>3)</sup>. Jeżeli chodzi o kwestie celne omówione w tym spisie uposażenia, to nie można znaleźć żadnej sprzeczności w porównaniu z innymi współczesnymi taryfami, raczej nawet należy przypuścić, że taryfa ta ma starszą metrykę, niż co dopiero omawiana taryfa pomnichowska.

Taryfa ta może być poczytana za klasyczny typ taryfy mytniczej. Żadnego zróżnicowania opłat „celnych“ ze względu na wieziony towar wówczas jeszcze nie przeprowadzono. Jedyne zróżnicowanie opłat istniało ze względu na sposób transportowania towarów (wóz — łódź — człowiek).

Najcharakterystyczniejsze jest, że nie pobierano opłat mytniczych w pieniądzu kruszczowym, lecz w środkach płatniczych pierwotniejszych, jakimi były krusze soli i skórki kunie. Świadczy to zresztą najdobitniej o wczesnej dacie

1) Mon. Pol. Hist. V, str. 419, oraz Lubom. dodatek nr 1 str. 337 i 338.

2) Matuszewski J., Immunitet ekonom. Kościoła, str. 419, przyp. 1.

3) Kwartalnik Historyczny I, 1887, str. 505—512.



powstania. Co zaś się tyczy krusz soli, które tu występują jako środek płatniczy, to mamy w „Księdze Elbląskiej“ wzmiankę, że w Polsce dawniej krusze soli odgrywały rolę środka płatniczego<sup>1)</sup>.

4. Taryfa gdańska z roku 1224—1226<sup>2)</sup>. W tej postaci w jakiej ją znamy z trzeciego dziesiątka XIII w. nie była owa taryfa celna pierwszą, jaka obowiązywała kiedykolwiek w Gdańsku. Sam dokument bowiem w słowach: *violantes statuta predecessorum nostorum* — stwierdza niedwuznacznie, że kwestia opłat celnych na komorze gdańskiej była już wcześniej prawnie uregulowana<sup>3)</sup>. Potwierdzają to zresztą wcześniejsze wiadomości o komorze celnej w Gdańsku<sup>4)</sup>.

Sama taryfa rozpada się na dwie części. W części pierwszej mamy ciekawą taryfę celną dla statków morskich zawijających do portu gdańskiego. Pobierało się cło morskie w zależności od rozmiaru statku. Stawkę celną pobierano w przywożonym towarze. Taryfa wymienia przy tym dwa artykuły przywozowe, mianowicie sukno i sól. Stawka celna od dużego statku zwanego „Koga“ wynosiła 10 łokci „burnitu“ wzgl. „fryzału“. Od przywożonej soli pobierano 1 wzgl. od większego statku 2 łuty (*pondones*) soli.

W drugiej części pomieszczono taryfę cła lądowego. Pobierano stawkę stosunkowo wysoką, mianowicie 1 grzywnę srebra od wozu, a nadto kasztelan gdański (*ad castrum*) otrzymywał 1 łokieć sukna, podkomorzy zaś od całej karawany wozów 5 łokci sukna wzgl.  $\frac{1}{2}$  grzywny srebra. Ta taryfa obowiązywała, gdy wozy udawały się do Polski. Wracając zaś, opłacali przy każdym grodzie, prócz Gdańska, 2 skojce srebra. Gdy zaś wracali Wisłą, to płacili od wielkiego statku  $\frac{1}{2}$  grzywny, a od małego 3 wiardunki srebra, przy czym cło wymierzano im u celu ich podróży, to znaczy w Gdańsku.

1) Mon. Pol. Hist. V, str. 427.

2) Perlb. 53 (1220—27). Patrz zał. tabelę, dodatek II.

3) Tamże.

4) Vide wzmianki o komorze celnej w Gdańsku, zał. w spisie komor celnych.

5. Taryfa wielkopolska z r. 1238<sup>1)</sup>. Taryfa powyższa jest owocem układów handlowych Władysława Odonicza z Zakonem krzyżackim. Miała ona położyć kres częstym nieporozumieniom na tle opłat celnych, jakie istniały między celnikami wielkopolskimi a kupcami niemieckimi. Równocześnie na podstawie tego układu, zwolniono od opłat celnych tak krzyżowców jak i tych, którzy pragnęli osiąść na stałe w Prusach lub ziemi chełmińskiej. Płacili zaś cło kupcy, osiedleńcy oraz bracia zakonni, gdy jawne było, że z przywożonych towarów ciągną zyski<sup>2)</sup>. W przypadkach wątpliwych prosta przysięga zwalniała ich od opłaty celnej, gdy twierdzili, że wiezione towary przeznaczone są na własny użytek<sup>3)</sup>. Podobnie Krzyżacy nie opłacali cła od towarów kupionych na własne potrzeby, chociażby nawet posługiwali się pośrednictwem swych kupców. Zobowiązani byli jedynie w tym przypadku wystawić odpowiednie atesty, by nie dopuścić na tym tle do nadużyć<sup>4)</sup>.

Silnie więc podkreśla się przyjętą w średniowieczu zasadę, że cło opłaca kupiec, to jest osoba, która w chęci zysku pośredniczy w wymianie dóbr (*de quibus negociacionis evidens suspitio habeatur*).

Taryfa ta ma charakter mieszany, obok bowiem opłat mytnicznych pobiera się cło specyfikacyjne. Zasadniczo stawka celna wynosiła dwa skojce od konia, wyjąwszy gdy przedmiotem przewozu była sól i śledzie, wówczas bowiem pobierano opłatę wyłącznie w naturze. Od wozu soli jedną miarę — sito (*cribum cum cumulo*)<sup>5)</sup>, a od wozu ze śledziami

<sup>1)</sup> Wlkp. I, 207, patrz zał. tabelę, dodatek II.

<sup>2)</sup> Tamże: *omnimoda gaudeant libertate, nisi si in reditu talia duxerint de quibus negociacionis evidens suspitio habeatur*.

<sup>3)</sup> Tamże: *Si vero evidens non extiterit, is, cuius sunt illa iuramenti cautione prestita quod ad usus proprios habere proposuit, se absolvat*.

<sup>4)</sup> Tamże; owe zaświadczenia zawierające imiona owych kupców winny być złożone w drodze powrotnej na ostatniej komorze celnej. (*Et cum ad ultimum revertentur theloneum, suas literas debebunt theloneario resignare*).

<sup>5)</sup> W taryfie wielkopolskiej z 1243 r. bliżej sprecyzowano owe „cribrum“ (sito): *cribrum... quorum tria commulata mensuram siliginis adimplebit*, Wlkp. I, 237.

4 wzgl. 6 rożnów (1 rozeń = 30 śledzi) <sup>1)</sup>. Zależała ta nierówność oclenia od rozmiarów wozu. Większe, tak zwane „polskie wozy“, płaćły cło w wysokości 6 rożnów, mniejsze „niemieckie“, 4 rożny. Gdy kupcy wieźli sukno, to opłacali podstawową opłatę w wysokości 2 skojców od konia wierzchowego i dodatkowo 1 łokieć najlepszego sukna i 1 grzywnę pieprzu. Natomiast, gdy wieźli sukno obok innych towarów, to opłacano 2 skojsce od konia i dodatkowo 2 denary toruńskie od postawu sukna.

6. Taryfa wielkopolska z r. 1243<sup>2)</sup>. Podobnie jak poprzednia taryfa, tak i ta jest owocem układów krzyżacko-wielkopolskich w sprawie ciągłych skarg poddanych Zakonowi o niesłusznie wymierzane cła. Książęta wielkopolscy Przemysław i Bolesław zobowiązują się dołożyć starań, by poborcy celni nie przekraczali granic swych uprawnień. Tak jak w taryfie z r. 1238 i w tej także zwolnieni zostali zupełnie od ceł bracia zakonni oraz ludność osiedleńcza. Płacili tylko cło kupcy, zarówno gdy przechodzili tranzytem z Niemiec do Prus, jak i gdy nawiązywali stosunki handlowe w obrębie Wielkopolski <sup>3)</sup>.

W porównaniu z taryfą Władysława Odonicza, wykazuje obecna w niektórych pozycjach znaczniejszą specyfikację; tyczy się to przede wszystkim sukna. Nową pozycję zyskuje w tej taryfie wino, od którego pobiera się ½ wiarunku srebra. Ciekawe jeszcze jest to, że beczki od sprzedanego wina przypadają kasztelanowi<sup>4)</sup>.

W ciągu pięciu lat, jakie dzielą obie taryfy wielkopolskie, stawki celne uległy gwałtownej zmianie, w większości przypadków 100%-owej. Jedynie śledzie ocieno znacznie mniejszymi stawkami. Według taryfy z 1238 r. cło od śledzi wynosiło 6 wzgl. 4 rożny od konia, w taryfie zaś z r. 1243 wynosi tylko 2 rożny. Interesujące wiadomości przynosi

<sup>1)</sup> Tamże: unum veru quod 30 allecibus computatur.

<sup>2)</sup> Wlkp. I, 237 (1243). Por. zał. tabelę dodatek II.

<sup>3)</sup> Tamże: mercatoribus autem sepe dictorum fratrum, terras nostras transire vel in ipsis negociari volentibus.

<sup>4)</sup> Tamże: si vero vinum in Gnezna venditum fuerit vel in alia nostrarum qualibet civitatum, vas debebit cedere castellano.

obecna taryfa w odniesieniu do podziału dochodów celnych. Dochód bowiem z omawianych komor celnych nie przypadał księciu, lecz jego urzędnikom. Partycypowali w tym kasztelan, mincerz oraz wojski. Lwia część opłat przypadała kasztelanowi. Trudno dociec, czy to uposażenie urzędników książęcych dochodami celnymi było pewnym „novum”, czy też istniało już od dawna. Wprawdzie taryfa z r. 1238 nie wspomina o uposażeniu wymienionych urzędników dochodami celnymi, nie przesądza to jednak zagadnienia<sup>1)</sup>.

7. Taryfa sądecka z r. 1310<sup>2)</sup>. Komora celna w Sączu była komorą prywatną. Stanowiła ona własność klasztoru św. Klary od chwili jego fundacji tzn. od r. 1280<sup>3)</sup>. Wiadomości zaś o taryfie tej komory celnej czerpiemy z czasów nieco późniejszych, bo z początku XIV stulecia. Powstał wówczas spór między kupcami krakowskimi w sprawie opłat celnych. Sprawa oparła się o sąd królewski, który wydał wyrok, że na podstawie długotrwałego zwyczaju nie przysługuje klasztorowi prawo poboru cła od towarów importowanych z Węgier. Natomiast towary eksportowane z Polski na Węgry podlegały ocleniu. I tak od postawu wszelkiego rodzaju sukna zezwolono pobierać 1 kwartnik bieżącej monety. Podobną opłatą obciążono ołów. Od worka bliżej nieokreślonego towaru pobierano 3 łuty.

To, co najbardziej uderza przy tej ubogiej w pozycje towarowe taryfie, to przede wszystkim dokładny sposób wymierzania towaru. Nie wymierza się ilości towaru na wozy, jak to przy dotąd wymienionych taryfach było regułą, lecz stosuje się miary dokładniejsze, jak postaw, cetnar, worek. Postęp w systemie mierniczym w stosunku do poprzednich taryf jest więc niewątpliwy. Niestety, nie zachowały się z drugiej połowy XIII w. żadne inne taryfy, które by dały lepszy obraz ewolucji opłat celnych w kierunku dokładniejszego wymierzania oraz większej specyfikacji towaru.

<sup>1)</sup> Choć może świadczyć o postępującym w XII w. rozdrapywaniu dochodów książęcych przez urzędników.

<sup>2)</sup> K. Kr. I, 7. (1310), vide załącz. tabelę, dodatek II.

<sup>3)</sup> Młp. II, 487, oraz Młp. I, 102.

8. Krakowskie cło od sukna (tzw. solutio quartarum de stamine wzgl. census quartarum). Pierwszą wiadomość o tym cle czerpiemy z początku XIV w. Nie znaczy to, aby wtedy dopiero ono powstało, dokument bowiem wyraźnie wspomina o istnieniu tego typu cła „ab antiquo“<sup>1)</sup>. Powstało to cło, jak przypuszcza prof. Grodecki, pod koniec XIII w. i pozostawało w rękach Krakowa przez całe wieki średnie w formie stałej. Zniewoleni byli je opłacać przede wszystkim obcy kupcy (hospites), jako też wszyscy kupcy krajowi, o ile nie posiadali obywatelstwa krakowskiego<sup>2)</sup>. Wynosiło ono 1 kwartnik (2 gr) od postawu sukna bez względu na jakość i cenę sukna. W zasadzie było owo cło opłatą niezbyt sprawiedliwą, gdyż faworyzowało bez żadnego powodu handel suknem cenniejszym. Z kupców krajowych jedynie Sądeczanie uzyskali przywilej opłaty połowy cła<sup>3)</sup>. O zwolnieniach dla innych miast nie słyhać.

### III. Prywatny spis polskich komor celnych z połowy XIV w. 4).

Niezwykle cennym źródłem do poznania stosunków handlowych i celnych z czasów Kazimierza Wielkiego jest spis polskich komor celnych i mytniczych z połowy XIV w. Powstał ów spis dzięki obcej prywatnej inicjatywie, zapewne kupców toruńskich, którzy utrzymywali żywe stosunki handlowe z Polską, Rusią oraz czeskim już wówczas Śląskiem. Z konieczności więc musieli być dobrze poinformowani o wysokości opłat celnych na ziemiach polskich. Nosił więc ów spis charakter przede wszystkim informa-

1) St. Kutrzeba, *Finanse Krakowa w wiekach średnich*, Kraków 1899, str. 69, 79; K. Kr. I, 13 (1325).

2) K. Kr. nr 32: *Censum quartarum de singulis hospitum staminibus vel ius civitatis non habencium*.

3) K. Kr. 1, 13: *nobis mediam quartam de stamine quolibet relaxando et mediam quartam solvere perpetuo tenebimur*.

4) Hölb. III, 559 (1350—60). H. Oesterreich, dochodzi do wniosku, że spis ów pochodzi z r. 1348—50, *Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen*, *Zeitschr. d. Westpreuss. Geschichtsver.*, z. 28, str. 13, przyp. 1.

cyjny dla kupców pruskich. Zasięgiem terytorialnym obejmował znaczną część najważniejszych traktów kupieckich. Podaje więc taryfy komor celnych, leżących przy starej i nowej drodze toruńsko-wrocławskiej, dalej taryfy komor traktu prusko-włodzimierskiego i wreszcie taryfy dwóch dróg toruńsko-lwowskich. Obok dróg bałtycko-węgierskiej oraz śląsko-czarnomorskiej, były to niewątpliwie najważniejsze drogi tranzytowe ówczesnej Polski.

Wymienione w spisie taryfy noszą charakter mieszany. Widzimy bowiem między nimi taryfy czysto mytnicze, oraz mniej liczne taryfy cła specyfikacyjnego. Podstawą poboru przy opłatach mytniczych był wóz wzgl. częściej siła pociągowa, tzn. koń. Tymi taryfami zajmę się w następnej grupie taryf mytniczych. W tej chwili zwracam uwagę na taryfy cła specyfikacyjnego.

1. Taryfy dróg toruńsko-wrocławskich. Przy starej drodze toruńsko-wrocławskiej istniały dwie nie bardzo jeszcze wyraźne komory cła specyfikacyjnego<sup>1)</sup>. Mianowicie w Inowrocławiu, gdzie obok opłaty mytniczej pobierano specjalną opłatę od wozu z suknem, oraz w Strzelnie, gdzie także obok myta pobierano opłatę od fig i od oliwy.

Na nowej zaś drodze toruńsko-wrocławskiej cło specyfikacyjne pobierano w Radziejowie, Koninie i w Kaliszu<sup>2)</sup>. Osobne pozycje w taryfach tych komór miało sukno, korzenie, ryby i śledzie. Miernikiem poboru był jeszcze wóz, chociaż taryfa w Kaliszu zawiera ciekawą wzmiankę. Mianowicie mówi dosłownie, że od wozu z suknem pobierano 12 groszy, albo od jednego postawu sukna  $\frac{1}{2}$  grosza. Widocznie więc współrzędnie stosowano oba te systemy wymierzania opłat celnych. Przy częściowym załadowaniu wozu suknem, niewątpliwie odpowiedniejszy był system wymierzania stawki celnej od postawu.

---

<sup>1)</sup> Vide taryfy starej drogi toruńsko-wrocławskiej, por. niżej do-  
datek II.

<sup>2)</sup> Vide taryfy nowej drogi toruńsko-wrocławskiej, por. niżej do-  
datek II.

W drodze powrotnej z Wrocławia do Torunia cytuje wspomniany spis komor dwie tylko komory celne, mianowicie w Koninie i Radziejowie<sup>1)</sup>. Opłatom celnym podlegały transporty z winem, chmielem, korzeniami, barchanem, wełną i kamieniami młyńskimi. Stosuje się przy tym, jak z załączonej tablicy wynika, system miar już bardziej dokładny.

Pozwalają również wspomniane taryfy celne określić ruch towarowy między Wrocławiem a Toruniem. Okazuje się, że kupcy toruńscy eksportowali na Śląsk przede wszystkim sukno, niewątpliwie flandryjskie, dalej śledzie, oliwę, korzenie oraz owoce południowe. Ze Śląska na Pomorze szły takie towary jak: wino, chmiel, wełna, barchan, kamienie młyńskie oraz korzenie.

2. Taryfy dróg toruńsko-ruskich. Na Ruś wiodły trzy drogi. Jedna do Włodzimierza oraz dwie do Lwowa t. zw. „*via nova et via antiqua*“. Na pierwszej z nich pobierano cło specyfikacyjne w Bobrownikach, aczkolwiek jeszcze w formie prymitywnej<sup>2)</sup>, oraz na komorach celnych w Lublinie i Chełmie<sup>3)</sup>. Taryfy tych dwóch ostatnich komor przedstawiają się już zgoła inaczej. Są to taryfy z punktu widzenia specyfikacji bardzo już zaawansowane. Szczególnie sukno, główny artykuł eksportowy Torunia, zajmuje w taryfach kilka pozycji w zależności od gatunku sukna. Najcenniejsze gatunki sukna flandryjskiego ocłone były stawkami najwyższymi. Stawki celne sukna pruskiego były już dużo niższe. Obok sukna eksportem szły na Ruś wełna, skóry, futra i śledzie. Nad Bałtyk zaś jechały wozy ładowane w jedwab, korzenie i wosk.

Nasuwa się wreszcie pytanie, czy zawarte w tych taryfach stawki celne miały ogólne zastosowanie wobec wszystkich kupców, czy też są to stawki celne stosowane wy-

<sup>1)</sup> Vide taryfy drogi Wrocław—Toruń, dodatek II.

<sup>2)</sup> Vide taryfy drogi toruńsko-włodzimierskiej, tamże.

<sup>3)</sup> Tamże, por. również stawki celne na komorze sandomierskiej (vide tabele starej i nowej drogi Toruń—Lwów, oraz drogi Lwów — Toruń).

łącznie wobec kupców pruskich? Prof. Kutrzeba sądzi, że mamy tu do czynienia z taryfami specjalnymi, dotyczącymi tylko kupców pruskich i że wobec tego nie wiemy, jakie były stawki celne dla wszystkich kupców<sup>1)</sup>. Raczej jednak chodzi o spis stawek celnych obowiązujących wszystkich kupców nie posiadających ulg czy zwolnień celnych. Przytoczyć można bowiem w stosunku do jednej ze wspomnianych w owym spisie komor (komora łowicka) zupełnie niezależną od owego spisu współczesnego wzmiankę, która normuje opłatę mytniczą w sposób zupełnie identyczny, jak ów spis<sup>2)</sup>.

#### IV. Taryfy mytnicze.

Na wstępie zaznaczyć wypada, że przytoczone na załączonych tablicach<sup>3)</sup> taryfy mytnicze nie wyczerpują wszystkich taryf mylnicznych z epoki piastowskiej. Wspomniałem już bowiem przy omawianiu toruńskiego spisu komor celnych z połowy XIV w., że większość z nich należy niewątpliwie do rzędu komor mytnicznych. Niektóre tylko i to przede wszystkim najważniejsze ośrodki życia handlowego posiadały taryfy cła specyfikacyjnego, to znaczy opłat celnych zróżnicowanych w stosunku do rodzaju przewożonego towaru.

Reszta stanowiąca znakomitą większość — to taryfy par excellence mytnicze<sup>4)</sup>. Żadnej w nich specyfikacji towarowej nie było. Podstawą poboru był wóz wzgl. częściej siła pociągowa — koń. Był to zresztą najwygodniejszy sposób poboru opłaty, przede wszystkim nieskomplikowany, tani nadawał się przeto szczególnie dobrze do stosowania na komorach mniejszych.

---

1) Kutrzeba St., Taryfy celne i polityka celna, *Ekonomista* r. 1902, zeszyt. II, str. 192.

2) Hölb. III, 559: In Lovicz de equo 1 gr; *Wlkp.* III, 1404 (1359): Lovicz cum theloneo, de quo datur grossus de equo...

3) Vide załączone w dodatku taryfy mytnicze.

4) Vide taryfy dróg toruńsko-wrocławskich, oraz toruńsko-ruskich (Hölb. III, 559).



Przy przeglądzie taryf mytniczych jest więc rzeczą konieczną uwzględnić też wspomniany wyżej spis taryf z połowy XIV w. W zbiorach dyplomatycznych polskich, o ile chodzi o epokę piastowską, znalazło się stosunkowo nie dużo wiadomości o taryfach mytniczych (por. Dodatek II). Pochodzą one przeważnie z XIV w. Są to taryfy oczywiście proste. Podstawę poboru stanowi koń pociągowy, rzadziej wóz, przy czym, na niektórych komorach (Szczerców, Jakubkowie), pobierano opłatę mytniczą prawdopodobnie tylko od wozów rzeczywiście załadowanych towarem<sup>1)</sup>.

Prócz tego pobierano na komorach opłatę mytniczą od pędzonego na sprzedaż bydła. Odpowiednie pozycje istniały w każdej prawie taryfie mytniczej<sup>2)</sup>. To, że nie posiadały takich pozycji taryfy pomieszczone w toruńskim spisie komor, nie dowodzi wcale, aby na tych komorach nie pobierano takiej opłaty. Musimy bowiem zdać sobie sprawę, że spis komor przeznaczony był na użytek kupców pruskich. Zawierał więc takie pozycje towarów, jakie były przedmiotem importu wzgl. eksportu pruskiego. Kupcy zaś pruscy zainteresowani byli przede wszystkim handlem towarami cenniejszymi, jak sukniem, futrami, wełną, skórkami, woskiem, korzeniami itd. Natomiast handlem bydła na szerszą skalę nie zajmowali się, stąd nie było potrzeby umieszczenia w owym spisie takich pozycji, które nie dotyczyły wyraźnie handlu pruskiego. Na uzasadnienie takiego przypuszczenia przytoczę, że w stosunku do jednej z komor, mianowicie w stosunku do komory łowickiej, posiadamy dwie prawie że współczesne, od siebie zupełnie niezależne wiadomości. Mianowicie, raz pomieszczona jest komora w spisie toruńskim<sup>3)</sup>, drugi raz wzmiankowana jest w źródłach polskich<sup>4)</sup>. W roku 1359 bowiem książęta mazowieccy Ziemowit i Trojden potwierdzili arcybiskupowi gnieźnieńskie-

<sup>1)</sup> Ulan. Acta Cap. II, 1981 (1367): de curru vero oneroso; Pol. III, 89 (1359): a quolibet equo curru in quo mercimonia ducuntur.

<sup>2)</sup> Por. załączone tabele taryf mytniczych (Dodatek II).

<sup>3)</sup> Hölb. III, 559.

<sup>4)</sup> Wlkp. III, 1404 (1359).

mu wszystkie posiadłości, leżące w obrębie księstwa mazowieckiego i między innymi potwierdzili prawa do komory łowickiej wraz z odpowiednią taryfą mytniczą. Jest charakterystyczne, iż w obu przypadkach opłata mytnicza jest ta sama, z tym jedynie zastrzeżeniem, że w dyplomie książąt mazowieckich pomieszczona jest również opłata od pędzonego bydła. Widocznie więc słuszne jest wysunięte przypuszczenie, że spis taryf celnych z połowy XIV w. zawierał tylko takie pozycje towarów, jakimi interesował się handel pruski.

Stwierdzić można, że istniało kilka typów wozów. Już w „Żywocie św. Ottona Bamberskiego“, wspomina się o dwóch typach wozów, mianowicie t. zw. „currus“ — zapewne normalny wóz czterokołowy oraz „quadriga“, wóz dwukołowy. Oba te typy, jak wspomina źródło, służyły do wożenia taboru w podróży misyjnej na Pomorze szczecińskie<sup>1)</sup>.

Podobnie umowa celna między Władysławem Odoniczem a Zakonem krzyżackim wspomina o dwóch typach wozów kupieckich, a mianowicie mówi o „wozie polskim“ oraz o „wozie niemieckim“<sup>2)</sup>. Wóz niemiecki był mniejszy, gdyż opłacał stosunkowo mniejszą stawkę celną przy transportach śledzi. Większe jeszcze rozróżnienie w typach wozów przeprowadza jeden z dokumentów małopolskich z połowy XIII w. Wylicza on takie środki transportowe, jak „currus“ — „biga“ — „currus“ — oraz „summaria“<sup>3)</sup>. Trudno jednak określić wygląd i ładowność owych wozów. Nie posiadamy w tym względzie żadnych informacji.

Ciekawe są wreszcie wiadomości o lądowych środkach transportowych, zawarte w spisie komor z połowy XIV w.<sup>4)</sup>. Mianowicie przy komorach nowej drogi toruńsko-wrocławskiej zamieszczono wzmiankę, że na stacji w Koninie pobierano cło dawniej w wysokości  $\frac{1}{2}$  gr, w połowie zaś XIII w. w wysokości 1 gr od konia, czyli od wozu dyszlowego (dyselwagen) 4 gr, od wozu zaś jedno konnego (oyniczwagen)

<sup>1)</sup> Mon. Pol. Hist. II, str. 75.

<sup>2)</sup> Wlkp. I, 207 (1258).

<sup>3)</sup> Młp. II, 459 (1255).

<sup>4)</sup> Hölb. III, 559.

2 gr. Również w Kaliszu pobiera się podobną opłatę. Wiadomość ta jest o tyle cenna, że pozwala wyliczyć stawkę mytniczą od wozu w przypadkach, gdy podana jest stawka od 1 konia.

Istniały komory, na których pobierano opłatę mytniczą w wysokości  $\frac{1}{2}$  gr od konia pociągowego, lecz były też inne, na których stawki od 1 konia były wyższe. Tak na przykład na komorze w Lublinie stawka mytnicza wynosiła aż 11 gr, w Kazimierzu i Sieciechowie 8 gr, w Brześciu, Przedczu i Łęczycy 6 gr. Różnice w wysokości stawek mytniczych były więc znaczne<sup>1)</sup>. Charakterystyczne przy tym jest, że stawki na komorach prywatnych były znacznie niższe i wykazywały pewną stabilizację<sup>2)</sup>. Zmiana bowiem stawki celnej na komorach prywatnych bez zezwolenia władzy państwowej była niedopuszczalna. Komory zaś książęce, względnie później królewskie, zmieniały stawki celne niewątpliwie częściej, w zależności od zmiany koniunktury gospodarczej. Tu zapewne wystarczało zwykłe porozumienie administracji celnej z władzą państwową.

Wspomnieć wreszcie wypada, że w skład często cytowanego spisu komor celnych z połowy XIV w. wchodziły również komory mazowieckie, które wykazują w przeciwstawieniu do komor koronnych wyjątkową równość opłat mytniczych. Opłata wynosi na wszystkich komorach 3 gr i 4 denary<sup>3)</sup>. Co najciekawsze opłata w tej wysokości była już ustalona z początkiem XIV w. Zachowała się bowiem z tych czasów ogólna taryfa komor mazowieckich, która normuje stawki celne w tej samej mniej więcej wysokości co w połowie XIV w. Zaznacza przy tym jeszcze, że opłaty mytnicze w tej wysokości pobierane są według z dawna uświęconego zwyczaju<sup>4)</sup>.

<sup>1)</sup> Vide załączone tabele taryf toruńskiego spis komor celnych (Dodatek II).

<sup>2)</sup> Vide załączone tabele taryf mytniczych.

<sup>3)</sup> Por. taryfy celne drogi włodzimiersko-toruńskiej.

<sup>4)</sup> K. Kr. I, 6 (1310—1315): *duos scotos ab equo quolibet nobis pro theloneo solutis, sicut fuit solutum et solitum ab antiquo.*

## Rozdział V.

## ULGI I ZWOLNIENIA CELNE.

## I. Uwagi ogólne.

Zagadnieniu temu w polskiej literaturze przedmiotu na ogół mało poświęcono miejsca. Z prac w tym względzie na szczególną uwagę zasługuje prof. Kutrzeby pt. „Taryfy celne i polityka celna w Polsce od XIII do XIV w.“<sup>1)</sup>, w której autor zamieścił cały szereg cennych uwag o charakterze ogólnym w kwestii obowiązku opłat celnych. Poza tym prof. Z. Wojciechowski opracował wyczerpująco kwestię zwolnień celnych dzielnicy śląskiej w ramach „Ustroju politycznego Śląska do końca XIV w.“<sup>2)</sup>. Wyniki badań, dotyczące Śląska, wykazują na ogół podobieństwo do reszty ziem polskich z tym, że zjawisko libertacji celnych pojawia się tam nieco wcześniej. Poza tym nieznanym jest w pozostałych ziemiach Polski system uwalniania się handlu od ceł przez masowy skup ceł podmiejskich, szeroko stosowany przez mieszczaństwo śląskie. Ostatnio wreszcie dr Matuszewski w pracy pt. „Immunitet ekonomiczny w dobrach Kościoła w Polsce do r. 1381“<sup>3)</sup> poświęcił jeden z rozdziałów zagadnieniom celnym, wyczerpując w nim problem zwolnień osób duchownych oraz ludności zamieszkałej w dobrach Kościoła. Obok tych prac monografie poszczególnych miast polskich zwykle zawierają uwagi dotyczące się zwolnień celnych mieszczaństwa.

W ramach ogólnych uwag należy również określić, czym właściwie były ulgi i zwolnienia celne? O ile nie ulega wątpliwości, że w przypadkach wypuszczenia przez panującego ze swych rąk komor celnych mamy do czynienia

<sup>1)</sup> Ekonomista, rocznik 1902, zeszyt III, str. 42—46.

<sup>2)</sup> Ustrój polit. Śląska do końca XIV w., Kraków 1932, str. 109—122.

<sup>3)</sup> Immunitet ekonomiczny w dobrach Kościoła, Poznań 1936, str. 136—142.

z uszczupleniem regale celnego, o tyle o ile chodzi o zwolnienia celne, sprawa nie jest taka jasna. W każdym razie zwolnienia celne o tyle destruktywnie działały na regale celne, że zwalniały odeń pewne kategorie osób. Te zwolnienia, jak z materiału źródłowego wynika, więcej szkody wyrządziły „regale“ celnemu niż koncesje poboru cła, nadane przez panującą instytucjom kościelnym oraz osobom świeckim. Największe bowiem znaczenie wśród zwolnień celnych osiągnęły zwolnienia i ulgi nadawane miastom polskim, a więc elementowi kupieckiemu, który w pierwszym rzędzie obowiązany był do opłat celnych z racji trudnienia się zawodowo handlem.

Te zwolnienia mają starą metrykę. Spotykamy je już w państwie frankońskim. Wpływy zaś frankońskie odegrały w rozwoju skarbowości książęcej za Piastów niewątpliwie pewną rolę, zwłaszcza że interesujące nas kwestie celne były w sposób nierozłączny związane z handlem, cechą zaś charakterystyczną stosunków handlowych jest pewnego rodzaju kosmopolityzm. Doszło więc nie tylko do wytworzenia jednolitych form handlu, lecz i do upodobnienia sposobów opodatkowania ruchu i obrotu handlowego (opłaty celne i targowe). Fundamentalna zasada ustawodawstwa karońskiego<sup>1)</sup>, że cło opłacali wyłącznie tylko kupcy, przewija się przez całą Europę środkową. Widzimy ją w ustawodawstwie cesarzy niemieckich (*quod theloneum a nullo exigi debet, nisi a mercatoribus qui causa negotiandi vadunt vel redant*)<sup>2)</sup>. Widzimy ją dalej w Marchii Wschodniej<sup>3)</sup> (Austria) i wreszcie dociera ona do pobliskich Czech, gdzie jak widać z dyplomu wystawionego przez króla czeskiego Ottokara, szczególnie wyraźnie tę zasadę podkreśla się w sło-

<sup>1)</sup> A. Dopsch, *Die Wirtschaftsentwicklung der Karolingerzeit* I, str. 265 i II, str. 224, Weimar 1912/15, oraz R. Köttschke, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters*, Jena 1924, str. 141—142, oraz 166.

<sup>2)</sup> *Mon. Germ. Const.* I, 125: *Sententia de theloneo a mercatoribus tantum exigendo* (1149).

<sup>3)</sup> A. Dopsch, *Verfassungs- und Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters*, Wien 1928, str. 381 oraz odnośne przypiski.

wach: nisi sint mercatores eorum publici, qui pro commodis propriis ampliandis laborant quos a theloneis non absolvimus<sup>1)</sup>.

W stosunkach polskich tę zasadę opłacania cła wyłącznie tylko od transakcji handlowych podkreśla najwyraźniej taryfa wielkopolska z 1258 r.<sup>2)</sup>, a obok tego dokument wystawiony w połowie XIII w. przez księcia łęczyckiego i kujawskiego Kazimierza (insuper omnes intrantes et exeuntes pro rebus suis aut familia, theloneum in nostra terra Lanciensi non solvant: exceptis hiis qui mercari voluerint<sup>3)</sup>). Zasadę tę formuje również ustawodawstwo kościelne, gdzie podkreśla się wolność od opłat celnych Kościoła, o ile osoby kościelne nie trudnią się handlem: causa mercimonii sive negotiationis<sup>4)</sup>.

## II. Zakres terytorialny zwolnień celnych oraz kwestia zwolnień celnych na komorach prywatnych.

Jeżeli chodzi o pierwsze z zagadnień wymienionych powyżej w tytuliku to odpowiedź na nie nie nastęrcza na ogół specjalnych trudności. Dokumenty bowiem zwykle bardzo dokładnie tę sprawę precyzują. Zwolnienia z reguły obejmują całe dominium panującego z czasu wydania przywileju. Jedynie sposoby określania owego zakresu terytorialnego zwolnień celnych bywały różne. Najczęściej spotykamy się z następującymi określeniami:

per universum nostrum dominium et ducatum; per dominia nostra supradicta videlicet Crac. Sand. et Syrad.; per omnes terras nostras; per omnes terras regni nostri; per totum regnum nostrum; per totum dominium; per terras regni nostri; in dominiis nostris videlicet Cracoviensi San. Syr.; in latum et districtum totius nostri domini principatum; per totum nostrum ducatum et dominium; per totum ambitum regni nostri Poloniae; per universum nostri domini districtum; per totum nostrum Regnum et

1) Pol. III, 14 (1256).

2) Wlkp. I, 207: nisi, si in reditu talia duxerint, de quibus negotiationis evidens suspitio habeatur.

3) Pol. II, 64 (1255).

4) Star. Pr. Pol. Pomn. I, str. 379, oraz IV, str. 20.

terras omnes seu districtus nostre ditionis; per terram et omnem provintiam ditionis nostre; per universa climata terrarum nostrum, civitatum, castrorum seu villarum<sup>1)</sup>.

Jak widzimy dyplomy polskie nie grzeszyły jednostajnością określeń. Razem jednak wzięwszy, oznaczają one to samo, a mianowicie, że zakres terytorialny zwolnień celnych obejmuje swym zasięgiem całe władztwo księcia czy króla. Przypadki libertacyj celnych, ograniczonych do obrębu niektórych tylko księstw, z równoczesnym podtrzymaniem obowiązku opłat celnych na innych ziemiach panującego, są wyjątkowe i przemijające<sup>2)</sup>.

Drugą ważną rzeczą przy badaniu zakresu terytorialnego zwolnień celnych jest podkreślenie wartości samego dokumentu nadawczego. Dokument bowiem pozostawał zawsze podstawą uprzywilejowania i zarówno przy zatwierdzeniach, jak i przy wyrokach w sprawach celnych odgrywał decydującą rolę. Stąd też ta szczególna dbałość miast polskich z początkiem XIV w. o potwierdzenia przywilejów celnych. Miała ona swe główne źródło w tym, że dawny ograniczony do poszczególnych księstw zakres wolności celnej już nie wystarczał. W interesie ich było, o ile chciały korzystać ze swobód celnych na terenie całego Królestwa Polskiego, postarać się o zatwierdzenie dawnych przywilejów wraz z rozciągnięciem ich na całe dominium. Doskonale śledzić to możemy na przykładach zwolnień celnych Krakowa, Poznania, Sącza itd.

Zatwierdzenie przywileju celnego dlatego jeszcze było ważne, bo chociaż dokumenty wystawiono z zasady in perpetuum, to jednak, jak z materiału źródłowego wynika, zabiegi o zatwierdzenia dawnych przywilejów było szeroko przez klasztory i miasta praktykowane. Chodziło im za-

<sup>1)</sup> Tego rodzaju zwroty zawiera każdy z przywilejów celno-egzempcyjnych. Przytaczam powyższe jedynie przykładowo.

<sup>2)</sup> Perlb. 78 (1242); Młp. II, 515 (1290). Podobnie dyplomy celno-egzempcyjne Waclawa czeskiego odnosiły się tylko do księstw małopolskich, tak samo Ludwik Węgierski ograniczył wolność celną do ziem Królestwa Polskiego.

pewne o uzyskanie niewątpliwej sytuacji prawnej w kwestii opłat celnych.

Jeżeli zaś chodzi o odpowiedź na drugie pytanie, dotyczące sprawy zwolnień celnych na komorach prywatnych, odpowiedź także jest dość jasna. Źródła bowiem w sposób niedwuznaczny wielokrotnie podkreślają, że zwolnienia celne udzielane przez księcia czy później króla obejmują swym zakresem także komory prywatne.

Już stylizacja ogromnej większości formuł celno-egzempcyjnych wskazuje, aczkolwiek w sposób może jeszcze niewyraźny, na tendencje nadania zwolnieniom celnym najszerszego zakresu. Takie wyrażenia, jak: *ab omni solutione theloniei*, *ab omni thelonio nostri ducatus*, *ab omnis theloneis* itd. pozwalały już przypuszczać, że panujący pragnie adresatom przywileju nadać pełną wolność celną na wszystkich istniejących w jego państwie komorach. Zachowało się jednak i kilka dokumentów, które dokładniej precyzują egzempcje celne, określając szczegółowo, jakich komor dotyczy libertacja celna. Najwcześniej określa to dokument lokacyjny dla Bochni z roku 1253<sup>1)</sup>: *ad solutionem theloniei... ad quemcumque eciam illud sive ad nos sive ad alios, medietate sive immedietate pertineat nullomodo teneantur*. Jeszcze dokładniej precyzuje to przywilej z r. 1306 wystawiony przez Łokietka kupcom krakowskim<sup>2)</sup>: *a cuiuslibet generis theloniei... sive ad nos pertineat, sive ad quemcumque dominum Palatinum, Castellanum, Judicem vel ad quamcunque personam Secularem vel Religiosam*. Podobnie stwierdzają to jasno przywileje nadane Poznaniowi przez Przemysława II (1282)<sup>3)</sup> i Władysława Łokietka (1298)<sup>4)</sup>. Zakazują w nich książęta celnikom książęcym, jak i celnikom swych poddanych molestowania mieszczan poznańskich jakimikolwiek opłatami celnymi. Z XIV w. posiadamy

<sup>1)</sup> Młp. II, 459.

<sup>2)</sup> K. Kr. I, 5 str. 6 (1306).

<sup>3)</sup> Włkp. I, 519: *ita ut nullus de nostris vel nostrorum terrigenarum theloneariis ipsos in perpetuum presumat nullomodo molestare, ab eis theloneum exigendo*.

<sup>4)</sup> Włkp. II, 775.



już więcej podobnych dokumentów, które w sposób całkowitem niewątpliwy zaznaczają, że zwolnienia celne respektowane będą tak na komorach królewskich, jak i prywatnych<sup>1)</sup>.

Pośrednio o zwolnieniach na wszystkich komorach celnych lub w obrębie państwa świadczą dyplomy, w których panujący zwraca się do ogółu ewentualnych właścicieli z żądaniem przestrzegania wystawionego przez siebie dokumentu celno-egzempcyjnego. Wchodzili tu w grę, obok dostojników kościelnych (prelati), kasztelanowie, wojewodowie, sędziowie, dzierżawcy komor celnych, zapewne jako części uposażenia przywiązanego do urzędu. Obok nich jednak wymienia się jako właścicieli komor celnych i zwykłą nieurzędniczą szlachtę<sup>2)</sup>.

### III. Zwolnienia celne na rzecz Kościoła.

Sprawę zwolnień celnych duchowieństwa oraz kościelnej ludności poddańczej opracował już, jak wspomnieliśmy, w sposób wyczerpujący dr Józef Matuszewski, zajmwszy się tym zagadnieniem w ramach ekonomicznego immunitetu Kościoła<sup>3)</sup>. Prof. Kutrzeba nie przypisuje owym zwolnieniom większego znaczenia dla skarbowości państwowej oraz dla życia gospodarczego ówczesnej Polski<sup>4)</sup>. Zdanie to słuszne, o ile patrzymy na problem tych zwolnień z perspektywy końca XIV oraz XIV w., gdy znaczenie miast jako ośrodków handlowych wzrosło niepomniernie. Wcześniej jednak, gdzieś do połowy XIII w. rola Kościoła, wobec

<sup>1)</sup> Młp. III, 649 (1537): *ab omni solucione thelonei nostri et omnium, tam ecclesiasticarum, quam eciam secularium personarum cuinscuque status*; Włkp. II, 1242 (1545); Pol. II, Supl. 514 (1561); Włkp. III, 1676 (1572).

<sup>2)</sup> K. Kr. I, 17 (1531): *omnibus et singulis Castellanis, Pallatinis, Judicibus et alijs nobilibus theolonia habentibus ac Universis theoloniatoribus et theolonia procurantibus*; Perlb. 581 (1299); Młp. I, 148; K. Kr. I, 14; Włkp. III, 1676.

<sup>3)</sup> Poznań 1936.

<sup>4)</sup> Kutrzeba, Taryfy celne i polityka celna w Polsce, *Ekonomista*, r. 1902, zeszyt III. str. 43 i 44.

mniej rozwiniętego życia handlowego miast polskich, była stosunkowo dość znaczna. Szczególnie tyczy się to klasztorów.

1. Zwolnienia dla osób duchownych. Jeżeli chodzi o prawne stanowisko samego duchowieństwa w kwestii zwolnień celnych, to można przypuszczać, że idąc za wzorem państw środkowej i zachodniej Europy, przyznano mu szeroką wolność celną<sup>1)</sup>. Na takim stanowisku stało aprobowane przez władzę państwową ustawodawstwo kościelne XIII i XIV w. I tak konstytucja arcybiskupa Janusza około 1270 r.<sup>2)</sup>, jak i statuty biskupa wrocławskiego Nankera (1520)<sup>3)</sup>, zakazują pod karą ekskomuniki pobierania opłat celnych od towarów, które osoby kościelne: *non causa mercimonii sive negotiationis, sed pro suis et ecclesiarum suarum necessitatibus per terram sive per aquam ducunt seu transeunt*. Niewątpliwie dobrze trzeba sobie zdać sprawę, że były to przepisy kościelne, które w konfrontacji z życiem praktycznym mogły być problematyczne. Niemniej fragmentyczne wiadomości, jakie zachowały się, pozwalają przypuszczać, że osoby kościelne korzystały z wolności celnej, o ile chodzi o transporty przeznaczone na własne potrzeby. A *contrario* wszelkie towary przewożone dla zysku (*causa mercimonii sive negotiationis*) podlegały opłatom celnym. Żadnych zresztą konfliktów w tej dziedzinie między władzą państwową a Kościołem w ciągu omawianego okresu nie spotykamy. Pewne zastrzeżenia mogą się jedynie nasunąć co do pojęcia „*persona ecclesiastica*“, mianowicie, czy ono obejmuje ściśle tylko osoby duchowne, czy też oznacza również osoby świeckie, które pozostawały w pewnym stosunku zależności do Kościoła. Mam tu na myśli te wszystkie osoby, które zajmowały się sprawami gospodarczymi poszczególnych instytucji kościelnych, a więc wszelakiego rodzaju służbę, włodarzy, pełnomocników handlowych itd. Same statuty kościelne nie dają nam

<sup>1)</sup> A. Dopsch, *Verfassungs- und Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters*, str. 581, oraz odnośne przypiski.

<sup>2)</sup> Helcel, *Star. Pr. Pol. Pomn.* I, 579.

<sup>3)</sup> Heyzmann, *Star. Pr. Pol. Pomn.* IV, 20. Takie samo stanowisko zajmują statuty arcybiskupa Mikołaja Trąby, tamże str. 231.

jasnej odpowiedzi. Sądę jednak, że należy przyjąć raczej wykładnię rozszerzającą co do pojęcia „*persona ecclesiastica*“. Mamy bowiem w stosunku do klasztorów takie dokumenty, które dokładniej precyzując zwolnienia celne zaznaczają, że zwolnienia przysługują również pełnomocnikom handlowym klasztoru<sup>1)</sup>. Podobne stanowisko zajmuje umowa celna księcia wielkopolskiego Włodzisława z Zakonem krzyżackim z roku 1258. Wówczas zezwolono nawet zawodowym kupcom przewozić towary bez opłaty celnej, o ile one przeznaczone były na potrzeby domowe braci zakonnych<sup>2)</sup>.

2. Zwolnienia na rzecz dóbr kościelnych. W tej grupie wiadomości o zwolnieniach celnych są dużo bogatsze i wykazują pewną różnorodność formy. Najczęściej mieszczą się w ramach pełnego immunitetu ekonomicznego dla dóbr klasztornych. Łączy się to zresztą ze specyficzną w tych czasach rolą klasztorów, które jak powszechnie wiadomo, były nie tylko ośrodkami życia religijnego i kulturalnego, lecz częstokroć i gospodarczego. Świadczy o tym chyba najlepiej ilość targów — ówczesnych ośrodków wymiany gospodarczej, które skupił w swych rękach Kościół<sup>3)</sup>. Zwolnienia zaś i ulgi od wszelkiego typu opłat celnych ułatwiały klasztorom wymianę gospodarczą. Mógł więc klasztor realizować swe nadwyżki produkcyjne na targach, gdzie równocześnie u kupców zawodowych znajdował możliwość zaspokojenia swych potrzeb na towary nie produkowane na miejscu. W tych warunkach zrozumiałą wydaje się troska poszczególnych klasztorów o powodzenie własnych targów, która skłaniała klasztory do starania się o zwolnienia celne dla wszystkich, nawet obcych kupców, dążących na targ klasztorny<sup>4)</sup>.

<sup>1)</sup> Pol. III, 51 (1255); Wlkp. I, 427 (1267); Wlkp. I, 496 (1280).

<sup>2)</sup> Wlkp. I, 207.

<sup>3)</sup> J. Matuszewski, Immunitet ekonomiczny w dobrach Kościoła w Polsce do roku 1581, str. 147—149.

<sup>4)</sup> Wlkp. I, 441 (1270): *omnibus cum mercimoniis ad eam pergentibus, res vendendas et emendas in annuali foro libertatem contulisse a thelonei exactione*; Wlkp. I, 524 (1254); Perlb. 444 (1288).

Zwolnień tego typu jest stosunkowo dużo i co do formy wykazują one znaczną jednolitość. Mieściły się one w przywilejach immunitetowych. Najczęściej wspomina się tylko o zwolnieniu ludności poddańczej Kościoła, pomijając milczeniem zwolnienia celne dla właścicieli tej ludności. Dr Matuszewski przypuszcza jednak słusznie, że należy domyślać się w tych przypadkach również zwolnień celnych dla samych właścicieli tych dóbr, a więc dla poszczególnych biskupstw, kapituł, klasztorów itd. Było to zresztą niepotrzebne, zważywszy charakter terytorialny przywilejów immunitetowych, w których najczęściej mieszczą się zwolnienia celne na rzecz Kościoła. Dodajmy, że samo duchowieństwo, tak świeckie jak i klasztorne, cieszyło się wolnością celną z tytułu wspomnianych już przepisów celnych, zawartych w ustawodawstwie kościelnym.

Wyróżniają się wśród zwolnień celnych na rzecz mieszkańców dóbr kościoła zwolnienia dla chłopów kolonistów w nowolokowanych dobrach. Niekiedy zaznacza się, że koloniści cieszą się libertacją celną tylko w okresie tzw. „wolnizny“, po czym albo płacą cło normalne albo też ulgowe. Przypuszczać można, że ograniczenia czasowego należy domyślać się nawet w tych przypadkach, gdy dokumenty o nim nie wspominają.

Na ogół jednak biorąc trudno przypisywać większe znaczenie zwolnieniom celnym ludności wiejskiej Kościoła. Była to warstwa społeczna trudniąca się przede wszystkim rolnictwem, a obok tego w pewnym zakresie rzemiosłem, natomiast handlem zainteresowana była w małym stopniu.

Zwolnień celnych dla ludności miejskiej zamieszkałej w posiadłościach Kościoła jest już znacznie mniej. Posiadali tego rodzaju zwolnienia celne, obywatele Koprzywnicy, przy czym rozciągało się ono również na opłaty targowe<sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Mlp. I, 95 (1277), oraz Mlp. II, 497. (1284): *cives civitatis de Koprzywnica theloneum nullum solvent nec ab ipsis monetarii nostri sive castrenses camerarij ratione empcionis vel vendicionis aliquid audeant extorquere.*

Podobne zwolnienia posiadali mieszkańcy Krzyżanowic<sup>1)</sup> z nadania Bolesława Wstydlwego, jak i obywatele sulejowscy, co dwukrotnie potwierdza wyraźnie Władysław Łokietek<sup>2)</sup>. Lubiński Krzyw in zaś cieszył się wolnością celną zrazu nie pełną, gdyż zwolnienia celne nie tyczyły cła w Poznaniu oraz były czasowo ograniczone (7 lat)<sup>3)</sup>. Wkrótce jednak ograniczenia te odpadły i zwolnienia zostały rozciągnięte na teren całej Wielkopolski<sup>4)</sup>. Z innych miast cieszyły się podobnymi przywilejami takie, jak Skala<sup>5)</sup> (z pewnym ograniczeniem), Sławków<sup>6)</sup>, Byszewo<sup>7)</sup> oraz miasta biskupstwa poznańskiego Buk<sup>8)</sup> i Słupca<sup>9)</sup>. Zachował się ponadto z przełomu XIV i XV w. dokument Władysława Jagiełły, w którym król przyznał mieszkańcom większych i mniejszych miast arcybiskupstwa gnieźnieńskiego prawo opłaty połowy normalnej stawki celnej. Zaznaczył przy tym, że w tej wysokości zwykli oni płacić cło od dawna<sup>10)</sup>.

#### IV. Szlachta oraz jej ludność poddańcza wobec obowiązku opłat celnych.

Trudno konkretnie ustalić jakie było stanowisko prawne szlachty wobec obowiązku opłat celnych w epoce piastow-

<sup>1)</sup> Pol. III, 25. (1247): *hospites ibidem manentes ... a targowe et ubicunque per fora nostre terre transierint, non solvant thelonea*. Wzmiankę ową należy interpretować jako zwolnienie od opłat celnych w drodze na targi.

<sup>2)</sup> Młp. II, 546 (1308), oraz tamże 574 (1318).

<sup>3)</sup> Włkp. I, 353 i 399.

<sup>4)</sup> Włkp. I, 441.

<sup>5)</sup> Młp. I, 75 (1267), tamże 81 (1271).

<sup>6)</sup> Młp. I, 57 (1262). Jest to ogólne zwolnienie dla terytorium klasztornego wraz z miastem Sławkowem.

<sup>7)</sup> Pol. I. 66 (1286).

<sup>8)</sup> Włkp. II, 635 (1289).

<sup>9)</sup> Włkp. II, 973 (1315): *absolventes eosdem cives de Słupcza in nostris ducatus universis a qualibet thelonearia pensione*.

<sup>10)</sup> Włkp. V, 88 (1406): *quod incole oppidorum et civitatum ac dicte Gneznensis ecclesie ... medium theloneum tantummodo solvere consueverunt ex antiquo*.

skiej. Źródła w tej kwestii są wyjątkowo skąpe i na dobrą sprawę nie dysponujemy żadnym pewnym dyplomem celno-egzempcyjnym, wystawionym pod adresem rycerstwa<sup>1)</sup>. Musimy więc zadowolić się tymi nielicznymi zmianiami ogólnymi, które cytowałem przy omawianiu zwolnień celnych duchowieństwa. Wynika z nich jasno, że nawet instytucje kościelne były obowiązane płacić cło, o ile przewoziły towary dla zysku. Tym bardziej więc w takich warunkach reszta społeczeństwa, a więc i rycerstwo, ponosiło opłaty celne. Czy ono zaś korzystało z liberacji celnych w przypadkach dowożenia na targ swych produktów rolnych lub przewożenia towarów kupionych na własny użytek, na to źródła jasnej odpowiedzi nie dają. Zważywszy jednak, że ewolucja przywilejów stanu rycerskiego kształtowała się na wzorach przywilejów na rzecz Kościoła, wydaje się prawdopodobnym, że rycerstwo korzystało ze zwolnień celnych, o ile wiozło towary „non causa mercimonii sive negotiationis“. Utwierdzić nas w tym mniemaniu może jeszcze ten fakt, że poddańcza ludność rycerska korzystała z takich zwolnień celnych<sup>2)</sup>. Zwrócę przy tym uwagę, że późniejsze celne konstytucje jagiellońskie podkreślają również wolność celną szlachty oraz ludności poddańczej, o ile przewożone towary są przeznaczone na użytek własny lub wywożone zostały wyprodukowane we własnym gospodarstwie. Ustawy bowiem celne, tak nowe jak i stare,

<sup>1)</sup> Dok.: Wlkp. I, 249, okazał się podrobionym (Semkowicz, Ród Awdańców, Roczn. Tow. Przyj. Nauk w Poznaniu XLIV, str. 260). Podobnie dokument lokacyjny miasta Płocka (Koch. 362) zawiera nie dość jasną wzmiankę w kwestii opłat celnych rycerzy. Niewątpliwie jest jedynie zwolnienie rycerzy od opłat celnych, na komorze siewierskiej (C. d. S. VII. 1, wyd. 2. nr 295 i Grodecki, Najstarsze polskie taryfy celne, Spraw. Ak. Um. 1926, nr 2, str. 6—7). Prawdopodobnie jednak dotyczyło ono towarów wiezionych na własne potrzeby.

<sup>2)</sup> Wlkp. I, 546 (1284): *incolis sive habitatoribus dictarum hereditatum in districtu nostri domini libertatem a solutione thelonei cuiuslibet*: Wlkp. II, 629; Tyn. 28. (1276); Ulan. dok. Wlkp. 12 (1295); Perlb. 595 (1301); Pol. I, 77 (1291); Pol. II, 507, str. 721; Wlkp. III, 1618 (1369): ludność wiejska zostaje zupełnie zwolniona od cła i targowego w miastach okolicznych. Natomiast w reszcie ziem polskich ma opłacać połowę stawki celnej.

jak mówi owa konstytucja, odnoszą się wyłącznie do kupców, bez względu na to, czy kupcem jest szlachcic, czy nie szlachcic wzgl. czy kupcem jest osoba duchowna, czy świecka<sup>1)</sup>. W sposób jednak definitywny kwestii zwolnień celnych rycerstwa przesądzać nie można. Jedno jest tylko niesporne, mianowicie, że rycerstwo nie wykazywało wówczas jeszcze większego zainteresowania handlem. Kończyło się ono zapewne na najbliższym targu, gdzie zbywano produkty własnego gospodarstwa i znajdowano możliwość zaspokojenia swych potrzeb na towary obce u kupców zawodowych.

#### V. Kwestia obowiązku opłat celnych ludności osiadłej w czasach przedlokacyjnych w podgrodziach na targach.

Próbując określić stanowisko prawne tej ludności wobec obowiązku opłat celnych, należy też wyjść z ogólnej zasady przyjętej w średniowiecznym systemie celnym, że obowiązek opłaty celnej ciąży nie na jakimś konkretnym stanie, lecz wynika z faktu trudnienia się zawodowo handlem. Wzmianki źródłowe w tej kwestii są oczywiście bardzo skromne. Cytowałem je w ramach ogólnych uwag do niniejszego rozdziału<sup>2)</sup>.

Można przyjąć, że ludność zamieszkująca podgrodzia w pierwszym rzędzie, obok kupców obcych, była zobowiązana do opłat celnych. Ze wszystkich bowiem warstw społecznych najbardziej była predystynowana do pośrednictwa w wymianie dóbr. O żadnych zwolnieniach celnych w stosunku do niej nie słyszymy. Przeciwnie, nawet jeszcze w połowie XIII w., umowa celna księcia kujawskiego Kazimierza podkreśla wyraźnie powszechność obowiązku celnego kupców polskich jak i obcych: *tam polonus quam theutonicus incola sive alienigena transeat terram nostram ... servatis tantum theloniorum solutionibus*<sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> Star. Prawa Pol. Pomn. III, str. 166 i 167: *A quibus propriis bonis quilibet spiritualis et saecularis liber esto, sive terra sive aqua merces proprias domesticas vel sui laboris ducet, constitutiones enim teloneorum tam novae quam antiquae ad mercatores duntaxat, sive nobiles sive ignobiles, spirituales et seculares referuntur.*

<sup>2)</sup> Vide, przypiski 2—4 na str. 58.

<sup>3)</sup> Voigt, C. d. Pruss I, 90 (1252).

## VI. Zwolnienia celne na rzecz miast polskich.

Zwolnienia celne na korzyść mieszczaństwa zaczęły płynąć szerszym strumieniem od połowy XIII w. Wyróżnić wśród nich możemy dwie podstawowe grupy zwolnień, mianowicie:

1. zwolnienia nadawane mieszczaństwu w ramach przywilejów lokacyjnych;
2. zwolnienia celne polokacyjne, które miasta uzyskiwały już w formie specjalnych przywilejów, stanowiących trwalszą podstawę rozwoju życia handlowego poszczególnych miast.

Obie grupy zwolnień wykazują bogatą różnorodność form i treści. Przyczyny tego zjawiska należy szukać raz w rozbiciu dzielnicowym Polski, które spowodowało, że poszczególnym książętom przysługiwała pełna zwierzchność celna i ci też regulowali zagadnienia zwolnień celnych według własnej polityki, po drugie zaś w fakcie, że miasta w Polsce nie prowadziły żadnej skoordynowanej akcji uregulowania kwestii opłat celnych w formie statutów czy konstytucji, jakie naprzykład posiadało duchowieństwo. Każde z miast polskich prowadziło starania o zwolnienia celne na własną rękę i stąd też owa różnorodność treści przywilejów celno-egzempcyjnych.

1. Zwolnienia lokacyjne. Występują tu dwa typy zwolnień celnych: jedne, czasowo ograniczone na okres tak zwanej wolności lokacyjnej (8—20 lat), i drugie, bezterminowe, które aczkolwiek związane były z lokacją miejską, stanowiły już trwalszą podstawę wolności celnej.

Pierwszego typu zwolnienia celne otrzymały w połowie XIII w. miasta stołeczne Poznań i Kraków. Z okazji lokacji Poznania (1253) przyznano mieszczanom poznańskim całkowitą wolność celną w okresie „wolnizny“ z tym, że później opłacać mieli tylko połowę stawki celnej<sup>1)</sup>. Nowo-  
lokowanym zaś obywatelom Krakowa, nadał Bolesław

<sup>1)</sup> Wlkp. I, 521: ita ut elapsa libertate theloneum per medium solvent. Tamże uregulowana kwestia cła targowego (theloneum ratione fori et emptis) w tym sensie, że opłacać je mają tylko: hospites vero extra terminis terre, podczas gdy wszyscy poddani są zwolnieni od tej opłaty.



Wstydlivy pełną wolność celną na przeciąg lat 10-ciu <sup>1)</sup>. Nie określono jednak bliżej w jakiej wysokości będą opłacali cło po upływie wolności lokacyjnej, co jednak wnet stało się bezprzedmiotowym, ponieważ oba te miasta uzyskały wkrótce na mocy specjalnych przywilejów stałe zwolnienia celne.

Czasowo ograniczone, lecz pełne zwolnienia celne otrzymywali również obywatele sandomierscy <sup>2)</sup> (na lat 16). W tym przywileju na szczególną uwagę zasługują niezwykle ciekawie unormowane przepisy celne, obowiązujące po upływie wolności lokacyjnej. Na podstawie tych norm nie opłacali sandomierzanie żadnych ceł w obrębie dominium wystawcy przywileju, tzn. na terenie księstw krakowskiego, sandomierskiego oraz sieradzkiego. Natomiast opłacali połowę normalnego cła na komorach granicznych, gdy wywozili towary poza obręb kraju. Jest to jeden z nielicznych śladów wyłaniania się już w XIII w. kategorii ceł wywozowych.

Drugą grupę zwolnień celnych lokacyjnych stanowiły takie, które nowo lokowanym miastom przynosiły już w chwili lokacji bezterminową libertację celną. Pojawiły się tego rodzaju zwolnienia już równocześnie ze zwolnieniami terminowymi. Najwcześniej, gdyż już w pierwszej połowie XIII w. uzyskał pełne zwolnienie celne Płock <sup>3)</sup> (1257). Z innych miast, które uzyskały pełną bezterminową libertację celną, szczególnie bogato reprezentowane są miasta Małopolski. Posiadały tego rodzaju zwolnienia celne takie miasta, jak Bochnia <sup>4)</sup> (1253), Połaniec <sup>5)</sup> (1264), Nowy Sącz <sup>6)</sup>

<sup>1)</sup> K. Kr. I, 1 (1257).

<sup>2)</sup> Pol. III, 15 (1256?). Data ta jest oczywiście mylna, właściwym rokiem lokacji jest 1286 (Pol. III, 65).

<sup>3)</sup> Koch. 562: nullus civium plocensium per terram transiens teloneum solvat, (sed) per aquam, tam per terram ducis Conradi, quam eciam per terram Ducis Boleslay.

<sup>4)</sup> Młp. II, 439: ad solucionem thelonei in quacumque castellania, districtu, civitate, villa vel loco... nullomodo teneantur.

<sup>5)</sup> Młp. II, 473.

<sup>6)</sup> Młp. I, 85: per Cracoviam et Bochnam libere transire liceat et per totum ducatum nostrum absque omni solucione thelonei. Jest to

(1273), Wieliczka<sup>1)</sup> (1290), Lublin<sup>2)</sup> (1317) oraz Szydłów<sup>3)</sup> (1329). Z innych miast polskich zachowały się podobne przywileje dla KłECKA<sup>4)</sup> (1255) oraz dla Tczewa<sup>5)</sup> (1260). Zjawiająca się na Mazowszu dopiero na przełomie XIV i XV w. kolonizacja na prawie chełmińskim, przyznaje również mazowieckim mieszczanom pełną wolność celną. Wyraźnie niekiedy jednak zastrzega się, że libertacja celna dotyczy wyłącznie tylko podróży handlowych w obrębie księstwa. Opuszczając zaś granicę księstwa mieszczanie są zobowiązani opłacać cło według dawnego zwyczaju<sup>6)</sup>.

2. Zwolnienia polokacyjne. Zwolnień celnych tego typu przechowało się stosunkowo dużo. Otrzymały je w pierwszym rzędzie miasta, które w życiu handlowym ówczesnej Polski odegrały większą rolę i były na tyle silne, aby prowadzić walkę konkurencyjną z obcym handlem. Zwolnienia zaś celne na rzecz mieszczaństwa polskiego znakomicie się do tego przyczyniały. Widoczne jest w tej kwestii faworyzowanie kupców krajowych wobec obcych, któ-

---

dokument zasadniczo przedlokacyjny. Zostaje on jednak, jak i późniejsze dokumenty Leszka Czarnego (nieznany), oraz Wacława Czeskiego (Młp. I, 121 r. 1292) zatwierdzony wójtom sądeckim przez Łokietka (Młp. I, 136, r. 1306). A więc związek z lokacją był niewątpliwy.

<sup>1)</sup> Młp. II, 515 (1290).

<sup>2)</sup> Młp. II, 569.

<sup>3)</sup> Młp. II, 597.

<sup>4)</sup> Włkp. I, 330.

<sup>5)</sup> Perl. 185. Na okres wolności lokacyjnej posiadały również podobne przywileje Pniewy (Włkp. I, 412 r. 1264), kujawski Przepust (Pol. II, supl. 458, r. 1274) oraz Grybów, z tym zastrzeżeniem, że zwolnienie celne dotyczyło tylko komor w Krakowie i Ryrtrze (Młp. III, 662, r. 1340).

<sup>6)</sup> Tego rodzaju zwolnienie otrzymał Wyszegród w roku 1398 (Lub. 131). Wcześniej jednak, gdyż w roku 1382, posiadało to miasto pełne zwolnienie celne w ziemi włościańskiej (Ulan. dok. maz. 45). Warszawa otrzymała podobny przywilej dopiero w roku 1413 (T. Wierzbowski, Przyw. Star. Warszawy 8). Mieszczanie z Pobiednej opłacali na wszystkich komorach mazowieckich ulgową stawkę w wysokości 1 kwartnika (Lub. 139).

rzy z reguły nie korzystali z ulg i zwolnień celnych. Pierwsze polokacyjne, bezterminowe zwolnienia celne pojawiły się w drugiej połowie XIII w.

Kraków uzyskał po raz pierwszy pełne zwolnienie celne bezterminowe w roku 1288<sup>1)</sup>. Nadał je Leszek Czarny za pomoc, jaką miasto udzieliło mu w wojnie z Tatarami. Rozciągała się owa wolność od opłat celnych na księstwa krakowskie, sandomierskie i sieradzkie. Zezwolono również kupcom krakowskim bez opłaty cła wywozić towary poza granicę kraju. Nasuwają się tu reminiscencje przywileju lokacyjnego Sandomierza, w którym wprawdzie zezwolono kupcom sandomierskim wywozić towary poza granicę, jednak za opłatą połowy stawki celnej<sup>2)</sup>. Faworyzacja Krakowa była więc znaczniejszą. Następny przywilej celny na korzyść Krakowa pochodzi z nadania Władysława Łokietka<sup>3)</sup> (1306). Przywilej ten o tyle jest ważny, że zakres terytorialny wolności celnej powiększył się o dalsze dwa księstwa, mianowicie: kujawskie i łęczyckie. W drugim dziesiątku XIV w. losy Krakowa kształtowały się raczej niepomysłnie. Przyszło wówczas do buntu wójta Alberta, który bodajże spowodował zawieszenie celnych przywilejów miasta. Tak w każdym razie można wywnioskować z przywileju nadanego klasztorowi św. Klary w Sączu w roku 1312<sup>4)</sup>. W tymże bowiem dokumencie zaznaczył Łokietek jasno, że za zdrady Krakowa pozbawi miasto wszystkich wolności i uprawnień nadanych przez niego oraz jego poprzedników. Dopiero około roku 1329 przyszło do

1) K. Kr. I, 2: cum mercibus qualibuscumque, cum curribus, pedibus et equitantibus in dominijs supradictis et confinia exeuntibus eorumdem (absque) omni genere solucionis Telonei.

2) Vide przypisek 2 na str. 69.

3) K. Kr. I, 3, str. 6 (1306).

4) Młp. II, 557: omnibus priulegijs libertatibus, gracijs... a nobis et a nostris predecessoribus qualibuscumque... (civitati Cracovie) datis sev concessis, per nos vel predecessores nostros confirmatis, exnunc sentencialiter et perpeto exuimus, nudamus, privamus.

zgody między królem a stolicą. Wówczas to wojewoda sandomierski rozstrzygnął w obecności Władysława Łokietka spór o zwolnienia celne między obywatelami krakowskimi a celnikami sandomierskimi. Wydał przy tym korzystny dla Krakowa wyrok, w oparciu o przedstawione dawne przywileje celne<sup>1)</sup>. Generalne zatwierdzenie wszystkich zwolnień celnych, wraz z rozciągnięciem ich na ziemie całego królestwa polskiego, wydał dopiero Łokietek w roku 1331<sup>2)</sup>. Zwrócił się przy tym do wszystkich ewentualnych właścicieli i tenutariuszy komor celnych, oraz do organów administracyjnych z poleceniem przestrzegania nadanego przywileju. Ostatnie wreszcie potwierdzenie ogólnych libertacyj celnych z czasów piastowskich nastąpiło w roku 1358<sup>3)</sup>.

Z końcowych lat panowania Kazimierza Wielkiego zachowały się dwie dalsze ciekawe wzmianki, dotyczące opłat celnych Krakowa. Pierwsza pochodzi z roku 1360<sup>4)</sup>. Jest to polecenie wydane pod adresem wszystkich celników Królestwa Polskiego z zaznaczeniem, że odnosi się ono szczególnie do celników w Krzeszowie i Lubaczowie. Należy to sobie tłumaczyć **tym**, że tam prawdopodobnie było główne ognisko zatargów na tle opłat celnych między celnikami a Krakowem. Z treści tego zarządzenia wynika, że król zakazał wówczas poboru jakichkolwiek opłat celnych w dwóch tylko wypadkach, raz, gdy kupcy krakowscy nie wieźli z sobą gotówki, po wtóre, gdy przejeżdżali z pustymi

---

<sup>1)</sup> K. Kr. I, 10, oraz 14. Równocześnie też Jadwiga, małżonka Łokietka, nadała mieszczanom krakowskim wolność od opłat celnych na swych komorach w Sandomierzu i Nowym Mieście - Korczynnie (K. Kr. I, 11 r. 1320).

<sup>2)</sup> K. Kr. I, 17.

<sup>3)</sup> K. Kr. I, 32 str. 38: *mercatores ciues Cracouienses cum suis mercibus per Terras inter Ciuitates et oppida ubique locorum transeuntes a theloneorum solucionibus et grauaminibus quibuscumque omnimodo absoluiumus et et liberamus.*

<sup>4)</sup> K. Kr. I, 35.

wozami<sup>1)</sup>. A contrario można więc przypuścić, że płacili oni jakieś cło, gdy wieźli z sobą towary lub pieniądze i to nie tylko, jak przypuszcza prof. Kutrzeba, na komorach ruskich (Krzeszów, Lubaczów i inne), lecz i na wszystkich komorach Królestwa Polskiego. Wyraźnie bowiem dokument zaznacza, że odnosi to polecenie do wszystkich celników: *omnibus et singulis theloneariis per terras nostras ubilibet constitutis*.

Za dowód, że jakaś opłata celna wobec obywateli krakowskich mogła być aktualna, może służyć drugi dokument, dotyczy lokacji na prawie niemieckim przedmieścia Krakowa, Kleparza<sup>2)</sup> (Nowa Florencja). Między innymi zaznaczono w przywileju, że mieszkańcy Kleparza opłacać będą cło w takiej wysokości, w jakiej od dawna opłacali je kupcy krakowscy. Jesliby więc kupcom krakowskim przysługiwała pełna wolność celna, to by wyraźnie powiedziano, że cieszyć się będą taką swobodą celną, jaką posiada Kraków.

Jakie to były cła i w jakiej wysokości opłacali je kupcy krakowscy, trudno coś pewnego powiedzieć. Mogę jedynie tu jeszcze zwrócić uwagę, że współcześnie prawie wprowadzono w Krakowie obowiązek opłaty połowy cła od towarów dowożonych na rynek krakowski z okolicznych miasteczek i wsi<sup>3)</sup>. Może więc już wówczas ustalili się zwyczaj opłacania przez kupców krajowych połowy stawki celnej, jak to później w pierwszej połowie XV w. stwierdzają taryfy celne krakowska i czchowska<sup>4)</sup>. Oczywiście jest to tylko przypuszczenie, pewnych zmianek z XIV w. nie posiadamy.

<sup>1)</sup> Tamże: *qui tamen pecuniam secum non ferunt ac etiam ab eorum curribus expensas duntaxat ducentibus, nullatenus aliquod theloneum require aut exigere presumatis*.

<sup>2)</sup> K. Kr. I, 37 (1366): *Ciues ipsius Ciuitatis per totum Regnum nostrum equale theloneum de mercibus ipsorum soluent perpetuo sicut Ciues Cracouienses antiquitus soluere consueuerunt*.

<sup>3)</sup> Najstarsze księgi i rachunki m. Krakowa (Mon. Medii Eevi IV, część II, str. 26).

<sup>4)</sup> K. Kr. II, 310 § 6 i 7.

Osobno należy traktować kwestię opłat celnych, ponoszonych przez obywateli krakowskich w ziemi sądeckiej. Terytorium sądeckie nadał swej małżonce księżnej Kindze Bolesław Wstydlivy w roku 1257: cum pleno dominio thelonei. Należy więc przypuścić, że kwestia opłat celnych na komorach ziemi sądeckiej była wyłączona spod bezpośredniej kompetencji książąt małopolskich. Zgodnie z tym księżna Kinga nadała w akcie erekcyjnym klasztorowi św. Klary w Starym Sączu tamże położoną komorę celną. Z czasem sprawa odrębności celnej komor sądeckich uległa pewnemu zagmatwaniu. Dokument bowiem Władysława Łokietka z r. 1306 nadał Krakowowi pełną wolność celną w całym dominium wystawcy, podkreślając wyraźnie, że wolność ta tyczy się także komory sądeckiej<sup>1)</sup>. Fakt ten spowodował sprzeciw ze strony klasztoru, który to sprzeciw załatwiono dopiero w cztery lata później wyrokiem sądowym. Doszło wówczas do kompromisu, mocą którego kupcy krakowscy zobowiązani byli opłacać cło, o ile wywozili towary na Węgry, natomiast import z Węgier wolny był od opłat celnych<sup>2)</sup>. Bezpośrednio po tym następuje, jak wiadomo, bunt wójta Alberta, który na pewien czas w niwecz obrócił wszystkie przywileje celne Krakowa. O ile fakt ten spowodował utratę ulg celnych na komorach sądeckich, nie wiadomo.

Drugą stację celną w ziemi sądeckiej dzierżył klasztor św. Klary z koncesji Bolesława Wstydliwego. Leżała ona w Rytrze nad Popradem. W roku 1312 dowiadujemy się, że przyznana kupcom krakowskim wolność od opłat celnych została im odebrana<sup>3)</sup>. Pozostawało to oczywiście w związku ze wspomnianym wyżej buntem. Jeszcze jeden konflikt w sprawie opłat celnych na komorze w Rytrze miał miejsce w roku 1338<sup>4)</sup>. Tym razem jednak skończył się szczęśliwie dla Krakowa. W sporze między celnikiem

1) Vide przypisek 3 na str. 71.

2) K. Kr. I, 7 (1310).

3) Vide przypisek 66.

4) K. Kr. I, 22.

Świętkonem a Krakowem wydał sąd królewski wyrok korzystny dla Krakowa, przy czym krakowianie powołali się na długotrwały zwyczaj niepłacenia cła. Widocznie więc z pozyskaniem łaski królewskiej (około roku 1320) uzyskali ponownie zwolnienia celne również na komorze w Rytrze. Najciekawsze przy tym jest to, że komora w Rytrze nie jest już własnością klarysek sądeckich, lecz jest komorą królewską. Nie jest to zresztą odosobniony przypadek, gdyż wcześniej dwie komory celne w Zgierzu i Kazimierzu przeszły za odpowiednią rekompensatą z rąk prywatnych w ręce panującego. Podobnie specjalne zwolnienia celne uzyskiwać musieli kupcy krakowscy, o ile chodzi o komory celne, których dochód stanowił prywatne uposażenie królowych.

Druga ze stolic książęcych, mianowicie Poznań, uzyskał po raz pierwszy pełne zwolnienie celne polokacyjne w roku 1282<sup>1)</sup>. Nadawcą tego przywileju był Przemysław II. Zezwolono wówczas obywatelom poznańskim prowadzić transakcje handlowe w obrębie dominium wystawców bez jakichkolwiek opłat celnych, pobieranych tak na komorach książęcych, jak i prywatnych. Przywilej ów został przez Władysława Łokietka na przełomie XIII i XIV w. w całej rozciągłości zatwierdzony<sup>2)</sup>. Z czasów Kazimierza Wielkiego nie dochowały się żadne nowe przywileje celne lub chociażby zatwierdzenia dawnych. Dopiero Ludwik węgierski potwierdził Poznaniowi pełną libertację celną. Terytorialnie rozciągała się ona na ziemię Królestwa Polskiego<sup>3)</sup>. Trzeba także podkreślić, że czasy Kazimierza Wielkiego nie były zbyt pomyślne dla Poznania. Jest on odsunięty od

<sup>1)</sup> Wlkp. I, 519.

<sup>2)</sup> Wlkp. II, 773 (1298): *omnes cives nostros in iam dicta civitate nostra manentes et ipsorum pueros et legitimos successores perpetuo per universorum dominiorum nostrorum districtum ad quascumque partes se transtulerint pro suis mercimoniis peragentis ab omni solutione et exactione thelonei absolvimus.*

<sup>3)</sup> Wlkp. III, 1676 (1372): *cives et mercatores ab omni solutione tributi seu thelonei, a rebus et mercibus ipsorum per totum ambitum regni nostri Poloniae, fiant liberi.*

ważniejszych dróg handlowych i spełnia rolę raczej wewnętrznego rynku handlowego. Poważniejszy rozkwit życia handlowego stolicy Wielkopolskiej przypada dopiero na epokę jagiellońską<sup>1)</sup>.

Z innych miast bogatszym materiałem w zakresie kwestii zwolnień celnych legitymują się miasta małopolskie. Dotyczy to szczególnie Nowego Sącza. Miasto to, z racji swego położenia przy drodze węgiersko-bałtyckiej, było predystynowane do objęcia roli pośrednika w handlu polsko-węgierskim. Niewątpliwie odegrałoby większą rolę, gdyby nie zaważyło bliskie sąsiedztwo Krakowa, który potrafił ambicje handlowe młodszego rywala podporządkować swym interesom<sup>2)</sup>. Obok wspomnianych już zwolnień celnych lokacyjnych otrzymał Nowy Sącz z rąk Wacława czeskiego pierwsze pełne zwolnienie polokacyjne<sup>3)</sup>. Terytorialnie rozciągało się ono tylko na ziemię krakowską i sandomierską. Łańcuch zwolnień dla Sącza podtrzymał Łokietek<sup>4)</sup> oraz Kazimierz Wielki<sup>5)</sup>. Dotyczyły one już wówczas całego terytorium wystawców.

Obok przywilejów celnych otrzymanych z rąk panujących przechowały się również przywileje celno-egzempcyjne, jakie nadały mieszczanom sądeckim książęta małopolskie. Pierwsze tego rodzaju zwolnienie nadała św. Kinga w roku 1278<sup>6)</sup>. Zwalniała ona mieszczan sądeckich od opłat na swych prywatnych komorach celnych w Wojniczu, Opa-

<sup>1)</sup> L. Koczy, *Handel Poznania w wiekach średnich*, str. 22—50.

<sup>2)</sup> Widoczne to jest szczególnie w dokumentach Władysława Łokietka z roku 1306 (K. Kr. 4: *mercatores de Hungaria vel de Sandecz cum cupro et aliis mercibus versus Thorun super aquis non audeant navigare neque in terra deducere, nisi prius dictum Cuprum et Mercimonia Cracouie deductum, deponantur*). Wynika to też z umowy Krakowa z Sączem z roku 1329 (Młp. I, 178), oraz też potwierdzenia praw Krakowa z roku 1358 (K. Kr. I, 52).

<sup>3)</sup> Młp. I, 121 (1292).

<sup>4)</sup> Pol. III, 73 (1307); Młp. I, 148 (1310); Młp. I, 160 (1320) (specjalne zwolnienie kupców sądeckich na komorze krakowskiej).

<sup>5)</sup> Młp. I, 218 (1345). Piwniczna cieszyła się od roku 1348 takim samym uprzywilejowaniem wobec opłat celnych, jak Sącz, A. G. Z. III, 3.

<sup>6)</sup> Młp. I, 95 (1278).



towncu i Nowym Mieście-Korczynie. Podobne zwolnienie nadała w roku 1337 matka Kazimierza Wielkiego, Jadwiga<sup>1)</sup>. Dotyczyło ono zwolnienia na komorze sandomierskiej. Charakterystyczne jest, że przywilej ów został wydany w porozumieniu z Kazimierzem Wielkim (*cum consensu domini Kazimiri regis Poloniae*). Następne potwierdzenia tych nadzwyczajnych przywilejów pochodzą już z czasów piastowskich; są to dokumenty wystawione przez Ludwika węgierskiego, sędziego krakowskiego Drogosława oraz przez Władysława Jagiełłę<sup>2)</sup>. Najciekawsze przy tym, że dokumenty te wyraźnie stwierdzają, iż w stosunku do innych komor, tak królewskich jak i prywatnych, kupcy sądeccy byli zobowiązani opłacać dawne zwyczajowo ustalone cło. Jest to jeden z dalszych faktów kwestionujących trwałą wartość przywilejów celno-egzempcyjnych.

Oba najważniejsze ośrodki produkcji i handlu soli, Bochnia i Wieliczka, posiadały również pełne zwolnienia celne polokacyjne. Bochnia otrzymała je z rąk Władysława Łokietka w roku 1321<sup>3)</sup>, które to zwolnienie, wraz z nieznanym przywilejem Leszka Czarnego oraz z dokumentem matki swej Jadwigi, zatwierdził w roku 1337 Kazimierz Wielki, przy czym zakres tej libertacji celnej objął wszystkie ziemie Królestwa Polskiego<sup>4)</sup>. Wieliczka zaś uzyskała pod koniec XIII w. pełne zwolnienie bezpośrednio po lokacji. Tyczyło się ono komor celnych księstwa krakowskiego oraz sandomierskiego. Z czasów dwóch ostatnich Piastów nie dochowały się żadne przywileje celno-egzempcyjne o charakterze ogólnym. Jedyne Kazimierz Wielki wydał solarzom wielickim przywilej, uwalniający ich od opłat celnych na granicznej komorze w Skawinie<sup>5)</sup>.

1) Młp. I, 207 (1337).

2) Młp. I, 340 (1378): *in aliis theloneis, tam nostris quam aliorum quorumcunque, de eorum rebus et mercibus theloneum solvant et dent, ut prius dare et solvere fuerunt consueti*, Młp. I, 361 (1382); Młp. IV, 988 (1387).

3) Młp. II, 582.

4) Młp. II, 582.

5) Młp. III, 640 (1334).

Handel solą cieszył się specjalnymi względami panujących; wchodziła tu w grę troska o pozyskanie nowych rynków zbytu dla soli małopolskiej. Szczególnie uderza to w przepisach o urządzeniu żup małopolskich, wydanych przez Kazimierza Wielkiego w roku 1368<sup>1)</sup>, które zmierzały przede wszystkim do podniesienia dochodowości królewskich salin. Głównymi eksporterami soli byli kupcy bocheńscy i wielicy, interesujący się nie tylko rynkami polskimi, lecz także zagranicznymi<sup>2)</sup>, jak to już wspomniano. Obok nich w XIV w. trudnili się handlem soli kupcy wszystkich miast polskich<sup>3)</sup>, przy czym, we własnym interesie, starali się o uzyskanie zwolnień celnych od transportów soli<sup>4)</sup>.

W stosunku do innych miast materiał źródłowy dotyczący pełnych zwolnień celnych jest już znacznie uboższy. I tak Lublin, mimo że otrzymał z powodu lokacji w roku 1317 pełną wolność celną po wsze czasy<sup>5)</sup>, zwrócił się już w następnym dziesiątku XIV stulecia do króla Władysława Łokietka z prośbą o wydanie pod adresem administracji celnej polecenia przestrzegania wydanych przez króla przywilejów. Władysław czyniąc zadość ich prośbom wydał celnikom polecenie, w którym zakazał niepokoić kupców lubelskich jakimikolwiek opłatami celnymi<sup>6)</sup>.

Z innych miast cieszyły się pełnymi zwolnieniami celnymi Wschowa<sup>7)</sup> i Lelów<sup>8)</sup>, które otrzymały tego rodzaju przywileje w połowie XIV w. Podobne zwolnienia celne

<sup>1)</sup> Star. Pr. Pol. Pomn. I, str. 217—225.

<sup>2)</sup> Vide ustęp o drogach solnych, str. 112.

<sup>3)</sup> Stwierdza to najwyraźniej dokument lokacyjny miasta Kochowa i Kobylnicy, gdzie zaznacza się, że za wzorem innych miast przyznaje się obywatelom prawo sprowadzania i rozsprzedaży soli z żup małopolskich, Młp. III, 636 (1353).

<sup>4)</sup> Brześć Kujawski, Pol. II, supl. 514 (1361); Stawiszyn, Matr. R. Pol. Sum. I, str. 355 (1362).

<sup>5)</sup> Młp. II, 569.

<sup>6)</sup> Młp. II, 577 (1320—33).

<sup>7)</sup> Włkp. II, 1242 (1345).

<sup>8)</sup> Młp. III, 793 (1366). W roku następnym uzyskał Lelów specjalne zwolnienia od cła krakowskiego (Matr. R. Pol. Sum. IV, str. 357).

otrzymały w końcu XIV w. miasta mazowieckie Wyszegród<sup>1)</sup> i Szreńsk<sup>2)</sup>). Pochodzą one z nadań książąt mazowieckich. Terytorialnie rozciągały się one oczywiście tylko na komory mazowieckie. Mazowsze bowiem nie wchodziło wówczas jeszcze bezpośrednio w skład Korony Królestwa Polskiego.

Pozostaje jeszcze do rozpatrzenia kategoria tych egzempli celnych, które kupcom miejskim przynosiły ulgi czy zwolnienia celne na niektórych osobno w dokumencie wymienionych komorach celnych. Zwolnień tego rodzaju jest stosunkowo niedużo. Wychodzą one prawie wszystkie z kancelarii Kazimierza Wielkiego i przeznaczone są przede wszystkim dla miast z pogranicza małopolsko-ruskiego. Pozostaje to w związku z przeprowadzaną wówczas intensywną kolonizacją tych terenów. Udzielając nowolokowanym osadom miejskim ulg celnych, starał się tym samym panujący o lepsze warunki rozwoju życia handlowego w tych miastach. Może się przy tym wydać dziwnym, że król nie dawał pełnych zwolnień celnych, jakimi jeszcze tak hojnie szafował Władysław Łokietek, lecz to już jest dziedzina polityki celnej panujących wobec miast, która za czasów Kazimierza Wielkiego uległa zmianie. O ile bowiem Łokietek, nadając miastom pełne zwolnienia celne, miał na oku przywrócenie normalnego życia handlowego, które na przełomie XIII i XIV w. tak bardzo ucierpiało wskutek ciągłych walk o tron, o tyle Kazimierz Wielki nie potrzebował stosować na ogół specjalnie faworyzacyjnej polityki celnej. Chodziło mu głównie o naprawę finansów i o podniesienie dochodów poszczególnych gałęzi gospodarki państwowej. Stąd ta znikoma ilość pełnych zwolnień celnych, oraz powściągliwość w udzielaniu nawet częściowych.

Posiadały tego rodzaju przywileje celne, obok Wieliczki<sup>3)</sup>, Brześcia Kuj. i Stawiszyna<sup>4)</sup>, takie miasta jak Biecz, Jasło, Osiek, Dębowiec oraz Pilzno. Dotyczyło ono zwolnień

<sup>1)</sup> Ulan. Dok. maz. 45 (1382); por. przypisek 6 na str. 70.

<sup>2)</sup> Lub. 127 (1327).

<sup>3)</sup> Vide przypisek 5 na str. 77.

<sup>4)</sup> Vide przypisek 4 na str. 78.

od opłat celnych na komorze w Wojniczu<sup>1)</sup>. Obywatele zaś Ujścia Solnego nie płacili cła ani opłaty targowej na jedynastu okolicznych komorach celnych<sup>2)</sup>, a kupcy krośnieńscy zwolnieni byli na niektórych komorach drogi krakowsko-węgierskiej<sup>3)</sup> (Czchów, Stary Sącz, Rytro, Czorsztyn). Podobne zwolnienie w roku 1366 otrzymał Sanok na okres 10 lat<sup>4)</sup>. Mieszkańcy Nowego Targu zwolnieni byli od cła krakowskiego<sup>5)</sup>, Ciężkowice zaś od cła na komorze miejscowej<sup>6)</sup>. Z miast innych dzielnic Kalisz otrzymał z końcem XIII w. zwolnienie na komorze w Ołoboku<sup>7)</sup>, a za czasów Kazimierza Wielkiego cieszył się przywilejem opłaty połowy cła na komorze ostrzeszowskiej i konińskiej<sup>8)</sup>. I wreszcie bardzo ciekawy jest ostatni tego rodzaju dokument, wystawiony pod adresem Bartosza z Wezenburga, w którym uregulowano między innymi sprawę opłat celnych obywateli miasta Koźminka<sup>9)</sup>. Zwolniono ich wówczas od opłat celnych i targowych w Kaliszu, Sieradzu, Warcie, oraz w innych okolicznych miastach, odległych o jeden dzień drogi. Na innych zaś komorach Królestwa płacili oni połowę stawki celnej.

## VII. Stanowisko obcych kupców wobec opłat celnych.

Najwcześniejsze pewne wiadomości o opłatach celnych, ponoszonych przez obcych kupców na komorach polskich, pochodzą dopiero z początku XIII w. Należy przypomnieć, że wobec obcych kupców piastowski system celny był bezwzględny. Z reguły bowiem nie stosowano wobec nich żad-

<sup>1)</sup> Młp. III, 802. Biecz zaś otrzymał taki przywilej wcześniej, gdyż już w roku 1365, Młp. III, 784.

<sup>2)</sup> Młp. III, 757 (1363). Kupcy z Brzeźnicy zwolnieni zostali w roku 1344 na komorze w Burzaninie. Matr. R. P. Sumen. III, str. 188.

<sup>3)</sup> A. Lewicka, Krosno w wiekach średnich, Krosno 1933, str. 117, dokument lokacji Krosna z roku 1348.

<sup>4)</sup> A. G. Z. III, 15: a medietate thelonei nostri in civitatibus ... in Cracovia, Zmigród, Woynicz et Raba.

<sup>5)</sup> Młp. I, 221 (1346).

<sup>6)</sup> Młp. III, 688 (1348).

<sup>7)</sup> Włkp. II, 686.

<sup>8)</sup> Włkp. III, 1690.

<sup>9)</sup> Włkp. III, 1618 (1369).

nych zwolnień celnych. Wyjątki od tej reguły są tak rzadkie i krótkotrwałe, że nie mają większego znaczenia dla całokształtu zagadnień celnych. Zasada rygorystycznego przestrzegania obowiązku opłat celnych, wobec kupców obcych, była zresztą charakterystyczną cechą wszystkich średniowiecznych ustawodawstw. Już taryfa celna dla komor celnych w Siewierzu<sup>1)</sup> oraz Oleśnie ustala stawki celne dla kupców, jadących z Moraw na Kujawy po śledzie. Podobnie współczesna taryfa gdańska ustala stawki dla kupców z Lubeki<sup>2)</sup>. To samo stwierdzić można na podstawie taryf wielkopolskich w roku 1238 i 1243<sup>3)</sup>. Podobnie podkreślają wyraźnie bezwzględny obowiązek opłacania cła przez obcych kupców układy krzyżacko-kujawskie z roku 1252<sup>4)</sup> oraz 1265<sup>5)</sup>.

Pierwsze nieliczne wyjątki pojawiły się w drugiej połowie XIII w. Mianowicie miasta krzyżackie Elbląg<sup>6)</sup> i Chełmno<sup>7)</sup> uzyskały od książąt pomorskich pełne zwolnienia celne. Miały one charakter lokalny, gdyż dotyczyły tylko Pomorza gdańskiego. Większy już zakres miały pełne zwolnienia celne, jakie miastu Lubece udzielił Władysław Łokietek<sup>8)</sup>. Motywów udzielenia tak szerokich koncesyj celno-

<sup>1)</sup> C. d. S. VII. I. wyd. 2, nr 295.

<sup>2)</sup> Perlb. 35 (1224—26).

<sup>3)</sup> Wlkp. I, 207, oraz 237.

<sup>4)</sup> Voigt, C. d. Pruss. I, 90, oraz II, 25.

<sup>5)</sup> Voigt, C. d. Pruss. I, 145. Nie jest to właściwie umowa, ile raczej wyrok sądu polubownego. Załatwiono w nim wszystkie sporne kwestie celne między Zakonem, a księciem kujawskim Kazimierzem: *quin fratres et quilibet homines in terris eorum degentes in ipsius ducis Kasimiri terris et heredum suorum libere possint emere ac deducere annonam ac alias merces, salva iusta et consueta thelonei pensione.*

<sup>6)</sup> Perlb. 161 (1255). Pod koniec XIII w. Elbląg skarży się, że celnicy gdańscy i tczewscy pobierają niesłusznie opłaty celne, Perlb. 494 (1292). W związku z tym wydaje w rok później Mestwin II ponowne zwolnienie celne, które Przemysław (1294) oraz Władysław Łokietek (1298) zatwierdzają Perlb. 504, 518, 553).

<sup>7)</sup> Perlb. 136 (1252).

<sup>8)</sup> Perlb. 564, 565, 581 (1298), oraz dodatkowe rozporządzenie rady miejskiej miasta Gdańska (Perl. 584) i urzędników książeńcych (Perl. 585 i 586).

handlowych należy szukać w chęci ponownego nawiązania ścisłych stosunków handlowych z Zachodem, w staraniu się o oparcie finansowe w bogatszych miastach hanzeatyckich. Na dowód mogą służyć żywe pertraktacje, jakie w tej sprawie istniały między Łokietkiem a Lubeką. Wynika z nich jasno, że chodziło głównie o pożyczkę, jakiej udzielić miała Lubeka Łokietkowi<sup>1)</sup>. Trwałej wartości owe przywileje w każdym razie nie miały. Z chwilą bowiem utraty przez Polskę Pomorza gdańskiego w roku 1309 nie słychać zupełnie o podrózach handlowych kupców lubeckich na ziemiach polskich. Regułą było pośrednictwo kupców pruskich w handlu między Wschodem a Zachodem Europy.

Wiek XIV, a zwłaszcza czasy Kazimierza Wielkiego przynoszą ze sobą reorganizację wewnętrznych stosunków w państwie. Działą to oczywiście w sposób wybitnie dobroczynny na ożywienie ruchu handlowego. Kupcy pruscy i śląscy, którym zależało głównie na bezpośredniej wymianie, utrzymują wówczas stałe stosunki handlowe z rynkami węgierskimi, ruskimi oraz czarnomorskimi. Protekcyjna wobec własnych miast polityka Kazimierza Wielkiego krzyżowała im często plany przez udzielanie miastom polskim „prawa składu“, a w radykalnych nawet przypadkach przez zupełne zamknięcie dróg tranzytowych<sup>2)</sup>. W takich warunkach nie było mowy o tym, aby kupcy obcy korzystali z jakichkolwiek ulg czy zwolnień celnych. Przeciwnie mamy wiadomości, że płacił bezwzględnie cło kupiec pruski<sup>3)</sup>, śląski<sup>4)</sup> oraz rzadziej się zjawiający kupiec węgierski<sup>5)</sup>.

<sup>1)</sup> Perlb. 580 (1299); Hölb. I, 1310 i 1311.

<sup>2)</sup> Porównaj rozdział II, ustęp o wyznaczeniu dróg celnych.

<sup>3)</sup> Wlkp. II, 1289 (1349): *salvo tamen theloneo nostro, quod a tempore antiquo est statutum*; Hölb. III, 559 ca 1350; Hölb. IV. 454 (1375); Hölb. IV. 529 (1376).

<sup>4)</sup> St. Kalfas-Piotrowska, Stosunki handlowe śląsko-polskie za Kazimierza Wielkiego, Roczniki Tow. Przyj. Nauk na Śląsku V, r. 1936, str. 257—261.

<sup>5)</sup> Kutrzeba, Akta handlu Polski z Węgrami, nr 2 (1362): *soluto theloneo, prout consuetudo antiqua requirit*.

Rygorystyczne przestrzeganie obowiązku opłat celnych wobec obcych kupców powodowało, że podobnego traktowania doznawali za granicą polscy kupcy. Nie słyhać prawie zupełnie, by udzielano im jakichkolwiek ulg celnych, chociaż stosunki handlowe z ościennymi miastami były stosunkowo ożywione.

### VIII. Zwolnienia specjalne.

1. Dla Żydów. Prawne ich stanowisko w państwie zostało po raz pierwszy uregulowane w przywileju księcia Bolesława z roku 1264<sup>1)</sup>. Między innymi uregulowano wówczas stanowisko Żydów wobec obowiązku opłat celnych. Przyznał im książę Bolesław, obok pełnego bezpieczeństwa oraz zupełnej swobody nawiązywania stosunków handlowych, zwolnienia i ulgi celne w takim samym zakresie, w jakim posiadali je kupcy chrześcijanie poszczególnych miast<sup>2)</sup>. O ile więc miasto uzyskało jakieś przywileje celnoegzempcyjne, rozciągały się one automatycznie na osiadłych tam Żydów.

Prawie sto lat później przywilej Bolesława księcia kaliskiego stał się podstawą „wielkiej karty wolności“ Żydów polskich nadanej im przez Kazimierza Wielkiego<sup>3)</sup>. Kwestie celne zostały tam uregulowane na wzór przywileju Bolesława, z tym jedynie zastrzeżeniem, że dokument nie mówi o jakichś konkretnych zwolnieniach celnych, lecz stwierdza tylko ogólnie, że Żydzi płacą cło w takiej wysokości, jak chrześcijanie (*thelonea solita prout alii Christiani solvunt et non aliter persolventes*<sup>4)</sup>). Ciekawe są przy tym instrukcje pod adresem celników, by nie pobierali opłat celnych od przewożonych trupów żydowskich. Ciała bowiem zmarłych Żydów, według istniejącego u nich zwyczaju, przewożono z jednego miasta do drugiego, a przy tej okazji

1) Wlkp. I, 605, ust. 12.

2) Tamże: *debitam solvat mutam (Mautzoll — theloneum) quam solvet unus civium civitatis, illius in qua iudeus eo tempore commoratur.*

3) Wlkp. III, 1368, str. 90.

4) Tamże, str. 90.

celnicy zmuszali Żydów do specjalnych opłat drogowych. Pobór takiej opłaty traktowany był na równi z grabieżą i karany konfiskatą dóbr celnika.

2. Zwolnienia celne dla Uniwersytetu Krakowskiego. Zostały owe zwolnienia pomieszczone w dokumencie erekcyjnym krakowskiej „Almae Matris“ z r. 1364<sup>1)</sup>. Tyczyły się owe zwolnienia zarówno ciała profesorskiego, jak i wychowanków uniwersytetu. Niewątpliwie praktycznej wartości wówczas jeszcze one nie miały, gdyż właściwe założenie Krakowskiego Uniwersytetu zawdzięczamy dotacji królowej Jadwigi. Zredagowano je w sposób bardzo dokładny. Przyznano mianowicie wszystkim udającym się czy wracającym ze studiów zupełną wolność od ceł na terenie całego państwa<sup>2)</sup>. Dotyczy ona tak samych osób, jak i wszystkich wiezionych rzeczy. Również, zapewne w trosce o dobre odżywianie studentów, zezwolono, aby rodzice wzgl. przyjaciele mogli bez opłaty celnej i bez sprzeciwu ze strony kupców miejskich (szczególnie rzeźników) dowozić im wiktualia: *Provisionem facere in esculantis et poculentis qualibuscunque* — jak mówi wyraźnie dokument.

3. Zwolnienia celne dla wójtów i sołtysów. Niekiedy przy lokacji osad na prawie niemieckim lokujący tzn. wójtowie czy sołtysi zajmowali, o ile chodzi o opłaty celne, bardziej uprzywilejowane stanowisko od reszty mieszkańców. Są to jednak raczej wypadki sporadyczne. Ogromna bowiem większość dokumentów lokacyjnych, o ile w ogóle zawiera jakieś zwolnienia od ceł, nie wspomina o specjalnym uprzywilejowaniu sołtysów czy wójtów, względnie — jak niekiedy — przyznaje równość uprzywilejowania celnego tak lokującym jak i lokowanym<sup>3)</sup>.

O ile jednak wyjątkowo sołtysi lub wójtowie korzystali z uprzywilejowania celno-egzempcyjnego, polegało ono na

<sup>1)</sup> Star. Pr. Pol. Pomn. I, str. 215—216.

<sup>2)</sup> Tamże: *per totum Regnum nostrum, nullum soluere debeant passagium, pedagium, seu theloneum sive conductum.*

<sup>3)</sup> Pol. III, 50 (1276): *sculteto et vilanis concedimus... transire per utramque absque omni solutione thelonei exactione*; Wlkp. I, 350 (1255); Młp. I, 155 (1318); Młp. III, 662 (1340).



tym, że cieszyli się całkowitą<sup>1)</sup> albo ograniczoną<sup>2)</sup> wolnością celną, podczas gdy innym mieszkańcom nie dawano takich ulg. Niekiedy znów uprzywilejowanie polegało na tym, że lokujący korzystali z bezterminowej egzempcji celnej, gdy tymczasem samym osadnikom nadawało się wolność celną tylko na czas ściśle określony<sup>3)</sup>.

4. Powszechne zwolnienia celne z okazji jarmarków. Ostatnią grupę zwolnień specjalnych, stanowią zwolnienia udzielane przez panujących z okazji odbywających się w pewnych miejscowościach jarmarków. Są to zwolnienia czasowo ograniczone, zwykle na okres oktawy jakiegoś święta, podczas którego odbywały się jarmarki<sup>4)</sup>. Polegała zaś owa libertacja celna na tym, że wszyscy dążący na owe jarmarki, nie opłacali w drodze na nie opłat celnych. Niekiedy zwalniano od opłat targowych także i przybywających kupców. Motywów tak liberalnego postępowania panujących szukać należy w dbałości o rozwój życia handlowego. Periodyczne targi przyczyniały się bowiem w wysokiej mierze do usprawnienia wymiany gospodarczej między wsią a miastem.

Korzystała z tych nadzwyczajnych zwolnień celnych przede wszystkim ludność okoliczna, oraz ta kategoria kupców, która nie posiadała stałych, ogólnych zwolnień celnych. W pierwszym rządzie byli to kupcy obcy. Większość bowiem kupców polskich korzystała już z pełnej wolności celnej w ramach ogólnych przywilejów celnych, wystawianych pod adresem poszczególnych miast. Potwierdza to naj-

<sup>1)</sup> A. G. Z. I, 1 (124); Pol. I, 51 (1265).

<sup>2)</sup> Pol. III, suppl. 458 (1274); Młp. I, 114 (1287). W tych przypadkach zwolnienie celne polegało na możliwości sprowadzania jednego wzgl. dwóch wozów z towarami bez opłaty celnej.

<sup>3)</sup> K. Kr. I, 1 (1257); Włkp. I, 547 (1284).

<sup>4)</sup> Pol. I, 66 (1286): *cum foro et annuali foro, a die nativitatis beate Marie virginis, usque per octavam intransibus et exeuntibus, ab omni solucione thelonei liberamus*; Włkp. I, 524 (1254); Włkp. I, 441 (1270); Włkp. II, 662 (1290); Perlb. 444 (1288).

lepiej dokument, wystawiony w r. 1286 na rzecz obywateli sandomierskich. Określa on między innymi dokładnie wolność celną, stwierdzając, że polega ona także na swobodzie kupczenia po wszystkich targach bez opłaty celnej<sup>1)</sup>. Na szerszą skalę tego rodzaju zwolnienia celne stosował Kazimierz Wielki<sup>2)</sup>, który doceniał ważną rolę jarmarków w życiu gospodarczym państwa.

---

## ROZDZIAŁ VI.

### KOMORY I ADMINISTRACJA CELNA.

---

#### I. Statystyka i rozmieszczenie komór celnych.

Jak widzimy z przytoczonego w aneksie spisu piastowskich komór celnych<sup>3)</sup>, liczba ich była stosunkowo znaczna, gdyż przechowały się wiadomości źródłowe o przeszło dwustu pięćdziesięciu komorach celnych. Z liczby tej bezwątpienia znakomitą większość stanowiły komory mytnicze. Dokładne przedstawienie stosunku komór mytniczych do komór cła specyfikacyjnego napotyka jednak na znaczne trudności. Przyczyną tego jest wyjątkowa lapidarność wzmianek źródłowych, które bliżej nie charakteryzują pobieranego na komorze typu cła.

Jedynie często cytowany toruński spis komór celnych pozwala ustalić ich stosunek do komór położonych na

---

<sup>1)</sup> Pol. III, 15 (1286): seu de foro ad forum, seu mercimonia quelibet exercendo, ab omni solutione thelonei... sint liberi. Podobnie w dokumencie lokacyjnym Bochni (Młp. II, 459).

<sup>2)</sup> Młp. I, 173 (1325): Władysław Łokietek zwalnia wszystkich kupców, przybywających na jarmarki sądeckie od ceł na komorach w Czehowie, Starym Sączu i Rytrze; Włkp. II, 1180 (1338); Młp. I, 221 (1346); Młp. III, 688 (1348); Młp. III, 810 (1368); A. G. Z. III, 18 (1368).

<sup>3)</sup> Vide załączony spis komór celnych, dodatek III.

traktach handlowych toruńsko-wrocławskich oraz toruńskoruskich<sup>1)</sup>. Porównanie to wypada wybitnie na korzyść komor mytniczych. Na ogólną bowiem liczbę osiemdziesięciu czterech komor celnych tylko szesnaście komor posiadało taryfy celne o charakterze specyfikacyjnym. Jak się okazuje miejscami poboru cła specyfikacyjnego były znaczniejsze ośrodki handlowe Polski piastowskiej. Prof. Kutrzeba tłumaczy to tym<sup>2)</sup>, że „owe środki handlowe tworzyły równocześnie ważne etapy dla karawan kupieckich. Tu więc były cła lepiej zorganizowane, dokładniej określone. We wszystkich innych miejscowościach pobierano opłatę tylko według pozycji ogólnych, które się przedstawiają jako myto. Na małych tych stacjach niemożliwa też była po prostu dokładniejsza kontrola rodzaju przewożonego towaru, a więc niemożliwe i pozycje specjalne“. Z wielkim prawdopodobieństwem przyjąć można, że podobny układ piastowskich komor celnych istniał przy innych traktach handlowych Polski.

Wracając jeszcze do danych statystycznych, dotyczących piastowskich komor celnych, należy jasno zaznaczyć, że są to cyfry odnoszące się do komor celnych, po których pozostały wyraźne ślady w przekazach dyplomatycznych. Zapewne liczba rzeczywiście istniejących miejsc poboru opłat celnych była dużo znaczniejsza. Przypuszczenie takie opieram na ciekawej wzmiance, jaką zawiera umowa celna krzyżacko-kujawska z r. 1252<sup>3)</sup>. Wymienia ona imiennie siedemnaście kujawskich komor książęcych. Dodaje jednak przy tym wyraźnie tego rodzaju zastrzeżenie: *hic sunt thelonea in ambitu Kuyaviensis Ducatus, exceptis theloneis, que spectant katedralibus ecclesiis et parrochiis et exceptis theloneis terre Lanthicensis et statutis inferius subscri-*

1) Hölb. III, 559. Por. załączone tabele taryf celnych dróg toruńskoruskich oraz toruńsko-wrocławskich (dodatek II).

2) St. Kutrzeba, Taryfy celne i polityka celna w Polsce, *Ekonomista*, Rocznik 1902, zeszyt II, str. 199.

3) Voigt, C. d. Pruss. I, 90 (1252).

bendis. Wyraźnie więc stwierdza owa wzmianka, że w obrębie księstwa kujawskiego istniał jeszcze szereg komor celnych, stanowiących uposażenie instytucyj kościelnych.

Wynika to też z bulli gnieźnieńskiej z r. 1136, z ustępu w którym mowa jest o dziesięcinach celnych z poszczególnych grodów kasztelańskich i z innych miejscowości, należących do grodu: *de theloneo in locis eis (sc. castellis adiacentibus<sup>1)</sup>*. Należy to rozumieć w ten sposób, że na terenie jednej kasztelanii istniały, prócz samych grodów, inne jeszcze miejsca poboru cła. Utwierdzić może nas w tym mniemaniu przywilej lokacyjny dla Bochni, który wspomina o uwolnieniu mieszczan bocheńskich *in quacunque*, jak mówi dokument, *castellania, districtu, civitate villa vel loco<sup>2)</sup>*.

## II. Grody kasztelańskie jako podstawowe miejsca poboru cła w dobie przedimmunitowej.

Drugą ważną uwagą, jaka nasuwa się przy omawianiu kwestii rozmieszczenia komor celnych, jest podkreślenie znaczenia grodu kasztelańskiego dla administracji celnej w dobie przedimmunitowej. Gród kasztelański w pierwszym rzędzie był predestynowany na miejsce poboru opłat celnych. Przemawiały za tym względy czysto rzeczowe, jak zwiększona pewność poboru cła, pomoc zbrojna w razie konfliktów przy wymierzaniu opłat celnych, łatwość komasacji zebranych dochodów w bezpieczniejszych spichrzach i skarbcach grodowych. Wiadomo bowiem, że o ile chodzi o epokę wczesnopiastowską, to, obok opłacania stawek celnych w pieniądzu kruszcowym, wielką rolę odgrywały wówczas jeszcze stawki celne wymierzone w su-

<sup>1)</sup> Wlkp. I, 7.

<sup>2)</sup> Młp. II, 439 (1255). Podobnie też o wszystkich możliwych miejscach poboru opłat celnych wspomina list erekcyjny Akademii Krakowskiej (Star. Pr. Pol. Pomn. I, str. 214: *in omnibus et singulis passibus, pontibus, castris et custodiis*).

rogacie pieniądza kruszcowego, to jest w kruszach soli i w skórkach futrzanych, podobnie jak i jeszcze częstsze wymierzanie opłat celnych w wiezionym towarze<sup>1)</sup>.

W tej sprawie (grodu jako miejsca poboru cła) bodajże najwięcej wiadomości zawdzięczamy znowu bulli gnieźnieńskiej z r. 1136. Wymienia ona cały szereg grodów kasztelańskich jako podstawowych w tych czasach miejsc poboru cła. Były to następujące grody: Gniezno, Ostrów (nad jeziorem lednickim), Łekno, Nakło, Łąd, Kalisz, Czemstram, Ruda, Sieradz, Spicymierz, Małogoszcz, Rosprza, Łęczyca, Wolborz, Żarnów i Skrzynno<sup>2)</sup>. Z wszystkich tych grodów przysługiwało arcybiskupstwu gnieźnieńskiemu prawo poboru dziesięciny, tak targowej jak i celnej. Z wielkim prawdopodobieństwem przypuścić można, że i inne grody polskie tak samo stanowiły ośrodki wczesnopiastowskiej administracji celnej<sup>3)</sup>. Potwierdzają to w całej rozciągłości najdawniejsze wzmianki o polskich komorach celnych<sup>4)</sup>, jak również potwierdzają w sposób może jeszcze wyraźniejszy najstarsze taryfy celne<sup>5)</sup>. Najwyraźniej sprawę tę ujmuje taryfa gdańska z początku XIII w. Zaznacza, że wozy kupców lubeckich, jadące od portu gdańskiego do Wiel-

<sup>1)</sup> Vide załączone tabele taryf z XII i XIII w.

<sup>2)</sup> Wlkp. I, 7.

<sup>3)</sup> Zwrócił na to uwagę Smolka, Mieszko Stary i jego wiek, Warszawa 1881, str. 125. Analogicznie zresztą przedstawiały się stosunki w państwach zachodnio-europejskich, gdzie hrabiowie (comites) wykonywali funkcje nadzorcze nad urzędnikami skarbowymi na terenie hrabstwa, dbając równocześnie o bezpieczeństwo i dobry stan dróg. Rudolf Kötzschke, Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters, str. 141—2.

<sup>4)</sup> Pommersches Urkb. I, 48 (1159): de navibus, que transeunt per aquam juxta castrum Uzuam... et ante castrum Uiduchoua super eandem Oderam situm terciam partem thelonei de omnibus nauibus ibidem transeuntibus; Wlkp. I, 5 (1145, dokument fałsz.): (castrum) Syrozch cum medio theloneo; Wlkp. I, 11: castrum Wysegrod... medietatem foralium, thelonei. — Wymienione w umowie celnej kujawsko-krzyżackiej z r. 1252 miejsca poboru cła są równocześnie w ogromnej większości grodami kasztelańskimi (Voigt, C. d. Pruss. I, 90).

<sup>5)</sup> Vide taryfa gdańska (Perlb. 53) oraz obie taryfy wielkopolskie (Wlkp. I, 207 i 257).

kopolski są zobowiązane przy każdym grodzie płacić 1 łokieć sukna od wozu tytułem cła, w drodze zaś powrotnej 2 srebrne skojce (ascendentes in Poloniam.... ad castra ulnam panni, cum plaustra descendant ad quodvis castrum duos scotos argenti<sup>1)</sup>).

Łączyła się ta rola grodów z drugą niemniej ważną ich funkcją jako podstawowych ośrodków wymiany gospodarczej. Potwierdza to wyraźnie co dopiero cytowana bulla gnieźnieńska, wspominając o dziesięcinach z całego szeregu targów grodowych<sup>2)</sup>. Cenniejszy bodaj zdaje się być w tej kwestii dokument lokacyjny miasta Warty, w którym jasno wspomina się o ścisłym związku grodu z targami. Wynika to ze stylizacji: forum cuiuscunque castris<sup>3)</sup>.

### III. Związek komor celnych z siecią dróg.

Związek ten wynikał z samej istoty cła piastowskiego, które pobierano nie tylko na komorach granicznych, lecz również na komorach wewnętrznych, położonych przy drogach celnych na terenie samego państwa. Niezawodnie różnice między drogami celnymi były znaczne, jedne miały charakter wielkich traktów tranzytowych, uczęszczanych przez obcych kupców, drugie zaś nosiły charakter raczej lokalny. Stąd i różnice między komorami celnymi musiały być znaczne. Komora celna położona przy drodze o charakterze międzynarodowym, dawała niewątpliwie znaczniejsze dochody niż komora celna położona przy drodze przez którą rzadko przewijały się transporty obcych kupców. Książę przy tym, jako dominus thelonei, mógł dowolnie ustalać takie czy inne miejsce poboru cła, jak również wyznaczać kupcom odpowiednie trakty, których pod surowymi sankcjami byli zobowiązani się trzymać. Baczyć jedynie musiał, by polityka fiskalna nie spowodowała upadku

<sup>1)</sup> Perlb. 53.

<sup>2)</sup> Włkp. I, 7.

<sup>3)</sup> Pol. II, 64 (1255).

ruchu handlowego i w rezultacie nie przyniosła mu większej szkody. Obcy kupcy, przeciw którym cło głównie zwrócone było, mogli bowiem, w przypadkach zbytniego obciążenia dróg opłatami celnymi, zwrócić się na inne mniej uciążliwe szlaki kupieckie, które omijały terytorium takiego panującego.

Inaczej, gdy chodziło o komory prywatne. Tu położenie ich przy uczęszczanej przez obcych kupców drodze celnej miało kapitalne znaczenie i decydowało głównie o wartości komory celnej. Właściciel bowiem komory prywatnej ściśle był związany przywilejem nadawczym, a więc między innymi nie wolno mu było bez zgody panującego przenieść komory celnej na inne miejsce<sup>1)</sup>. Było to o tyle przykre, że książę przez przesunięcie traktu do innej miejscowości mógł pozbawić właściciela prywatnej komory dochodów z cła, nie naruszając formalnie przywileju. Przypadkowo o tego rodzaju metodach dowiadujemy się z fałszyfikatów lubińskich. Zobowiązał się wówczas rzekomo książę, że w razie przeniesienia drogi celnej do innej miejscowości przeniesie również klasztorną komorę celną. Najciekawsze przy tym, że ów dokument podaje konkretny przykład dokonanej już uprzednio takiej zmiany na drodze głogowsko-poznańskiej<sup>2)</sup>.

#### IV. Zagadnienie własności komor celnych.

Do grupy komor państwowych należy zaliczyć, obok komor książęcych wzgl. królewskich, także komory celne urzędników dworskich i prowincjonalnych<sup>3)</sup>. Dochody bo-

<sup>1)</sup> Za zgodą panującego, przeniesiono komorę sądecką na inne miejsce, Pol. III, 67, str. 157 (1292): *theloneum, non in antiquo loco, sed in presenti recipiatur et via ibidem communis et publica deinceps dirigatur.*

<sup>2)</sup> Wlkp. I, 467, 719 i 744: *si casu aut necessitate interveniente, transitus hospitum ad alium quemcumque locum, ut pote in Critso aut in Strezevich, vie Poznaniensis vel cuiuscunque alterius transferatur, theloneum ibidem dicta domus Lubinensis semper percipiat ex integro.*

<sup>3)</sup> Wlkp. I, 11 (1145): *et quia castrum Wisegrod tam ipse (comes Ianus), quam uxor eius Sulislava a nobis habuerunt pro munere,*

wiem z tych komor stanowiły tylko uposażenia wspomnianych urzędników a przeto nie traciły charakteru komor państwowych.

Z komor zaś prywatnych, najwięcej wiadomości posiadamy o komorach kościelnych. Oprócz bowiem uposażenia instytucyj kościelnych dziesięciną z ceł, spotykamy się w ciągu omawianego okresu z przekazywaniem szeregu książęcych komor celnych na rzecz Kościoła. Dochody z eksploatacji tych komor stanowiły część uposażenia poszczególnych instytucyj kościelnych<sup>1)</sup>.

Wiadomości o rycerskich komorach celnych są już dużo rzadsze<sup>2)</sup>. Mogły tu oczywiście wchodzić w grę komory celne, na których pobierano cło o charakterze mytniczym.

de communi ducum licencia, medietatem thabernarum, foralium, thelonei... prefate ecclesie contulerunt. (Co do literatury dotyczącej tego dokumentu patrz Matuszewski, Immunitet ekonomiczny w dobrach Kościoła, str. 409, przypisek 11. Jest to dokument najprawdopodobniej sfałszowany, jednak za czas fałszerstwa przyjąć należy pierwszą poł. XIII w., por. Maleczyński, Stanowisko dokumentu, str. 36); Ulan. Dok. Wlkp. 2 (1228—58): per thelonea ac castra vobis (castellanis) commissa, transire contigerit, in nulla prorsus exactione thelonei... nullatenus molestetis; Wlkp. I, 399 (1262): nullus in ea (villa) nomine nostro, seu castellani, seu nomine alterius cuiusquam potestatis... sub pretextu thelonei sibi vindicet solutionem aut exactionem, dokument podejrzany, por. Balzer, Królestwo Polskie I, str. 48; K. Kr. I, 14 (1325); Pol. III, 95 (1345): theloneum in Wislica, Wisliciensi Castellano quod nomine suae Castellaniae ab aliis sibi cedit. — Poza tym istnieje cały szereg dokumentów, w których panujący zwracali się do wszystkich właścicieli i tenentariuszy komor celnych z poleceniem przestrzegania nadanych przez niego przywilejów celno-egzempecyjnych, przy czym w pierwszym rzędzie zwracali się do urzędników, jako dzierżycieli komor celnych. Przytaczam tu najciekawsze tego rodzaju wzmianki: K. Kr. I, 17 (1351): omnibus et singulis Castellanis, Pallatinis, Judicibus et Nobilibus thelonia habentibus ac Univeris theloniatoribus et thelonia procurantibus; Perlb. 581 (1299); Wlkp. II, 635; Młp. I, 148; K. Kr. I, 14; Wlkp. III, 1676.

<sup>1)</sup> Matuszewski, Immunitet ekonomiczny w dobrach Kościoła, str. 159 i 140. Autor podaje dokładne zestawienie wszystkich komor celnych Kościoła z epoki piastowskiej.

<sup>2)</sup> Że i rycerstwo nieurzędnicze posiadało komory celne świadczą dokumenty, w których wyraźnie, obok urzędników, wymienia się ry-



W każdym razie koncesja panującego na otworzenie tego rodzaju komory była bezwzględnie wymagana. W tej sprawie zresztą stosunki w Polsce piastowskiej wydają się być dostatecznie uporządkowane i nie doszło do wytaczania procesów o pobieranie cła bez koncesji królewskiej, jakie w województwach ruskich w ciągu XV w. były nader częste <sup>1)</sup>.

## V. Administracja komor celnych.

Sprawa administracji komor celnych jest bodajże najciemniejszym zagadnieniem stosunków celnych. Żadnych bowiem bezpośrednich wzmianek źródłowych nie posiadamy z epoki piastowskiej. Dopiero drogą poboczną, bo przez dyplomy nadawcze oraz ustawy synodalne, napotykamy na ślady administracji celnej. Stosunkowo najwyraźniej problem ten precyzują ustawy synodalne legata Filipa z roku 1287 <sup>2)</sup>. Wyraźnie mówi się w nich o zakazie sprzedawania lub wydzierżawiania dochodów celnych Żydom (*thelonea seu pedagia Judeis... nullatenus committentur et specialiter praelati ecclesiarum suarum redditus seu proventus eis vendere non audeant vel locare*). Zakaz ten dotyczył również osób świeckich, jak z dalszej treści owych przepisów wynika. Ustawy te wyraźnie stwierdzają, że normalnym sposo-

cerzy, jako właścicieli komor (*Nobiles thelonia habentes*) — (K. Kr. I, 17; Wlkp. III, 1676). — Indywidualnych nadań koncesji poboru cła, a raczej myta jest stosunkowo mało: Wlkp. I, 475 (1280); Wlkp. II, 825 (1299); Wlkp. II, 990 (1317); Pol. I, 119 (1354); A. G. Z. I, 5 (1361); Wlkp. III, 1618 (1369); Młp. III, 836 (1370); Młp. III, 743 (1361); Lub. 107 (1385); Ulan. dok. maz. 48 (1384); Lub 127 (1397). Spotykamy się również z fałszowaniem tego rodzaju koncesji: Wlkp. I, 364 (1257) por. Grodecki, Najstarsze polskie taryfy celne, Spr. A. U. 1926, nr. 2, str. 6; Młp. I, 615 (1290); Młp. III, 960 (1369). Por. też dokumenty z formułami takiej treści: *ab omni solutione theloniei nostri et omnium tam ecclesiasticarum quam etiam secularium personarum cuiuscunque status*, Młp. III, 649 (1357) i. in.

<sup>1)</sup> St. Kutrzeba, Taryfy celne i polityka celna w Polsce, Ekonomista, rocznik 1902, zeszyt 3, str. 38—42.

<sup>2)</sup> Wlkp. I, 487, str. 455.

bem eksploatacji komor celnych było wydzierżawianie ich osobom trzecim za umówioną z góry sumę, przy czym system ten stosowany był zarówno przez osoby duchowne, jak i świeckie. Był to system o tyle wygodny, jak już wspomniałem, że nie wymagał utrzymywania własnej administracji celnej, jak i nie wymagał specjalnego nadzoru działalności celników, która i tak z natury rzeczy była bardzo utrudniona.

Z pierwszej połowy XIV w. mamy również ciekawą wzmiankę, charakteryzującą sposoby eksploatacji cła krakowskiego. Mianowicie Kazimierz Wielki nadał wójtowi z Wieliczki prawo poboru z cła krakowskiego jednej grzywny tygodniowo w zamian za pożyczoną sumę pieniędzy, przy czym też wyraźnie zaznaczył, że do wypłacenia tej jednej grzywny zobowiązany jest każdy celnik, który by cło krakowskie dzierżawił, kupił lub któremu król oddał je w komis (*quod unusquisque theloneator Cracoviensis, qui predictum theloneum convenerit, emerit aut ex parte nostra in commiso tenuerit*)<sup>1)</sup>. Spotykamy więc tu jeszcze jeden sposób eksploatacji komory celnej, mianowicie przez oddanie komory celnej w komis. Polegał zaś ów system na tym, że zarządca cła obowiązany był przedstawić właścicielowi komory celnej dokładne sprawozdanie rachunkowe. W ten sposób zarządzano cłem krakowskim, czchowskim, żmigrodzkim oraz dobczyckim w latach 1358—59. Zebrał wówczas, w ciągu dwóch lat, ówczesny zarządca tych ceł, Jan Bork, mieszczanin krakowski, ze wspomnianych komor znaczną sumę 4152 grzywien i 21 skojcy. Na taką bowiem sumę wystawił mu Kazimierz Wielki pokwitowanie<sup>2)</sup>. Podobne rozliczenie rachunkowe zachowało się z końca XIV w.; dotyczyło ono cła krakowskiego, czchowskiego, skawińskiego oraz połanieckiego<sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> Młp. I, 202 (1356).

<sup>2)</sup> Młp. III, 734 (1359). Podobnie zarządzano komorą celną w Złotorii, (Pol. II, 516).

<sup>3)</sup> St. Kutrzeba, Taryfy celne i polityka w Polsce, Ekonomista, rocznik 1902, zeszyt 3, str. 46.

Należy więc przypuścić, że w XIV w. stosowano oba systemy eksploatacyj komor celnych, tj. przez wydzierżawienie komor celnych<sup>1)</sup> lub przez wypuszczenie komor celnych w komis. Ten ostatni sposób odpowiedniejszy był na takich komorach, na których kontrola była łatwiejsza. Nadawał się więc przede wszystkim na komorach celnych znaczniejszych ośrodków handlowych.

Dla komor celnych prowincjonalnych odpowiedniejszy był system wydzierżawiania ich. W tych bowiem przypadkach odpadała zupełnie kwestia nadzoru celnego. Właściciel komory celnej, otrzymawszy z góry sumę dzierżawną, nie potrzebował troszczyć się o faktyczny dochód z komory celnej i o jego kontrolę.

## VI. Urzędnicy celni oraz ich pozycje społeczne.

Administracja poszczególnych komor celnych spoczywała w rękach celników. W źródłach na ich oznaczenie spotykamy się z nazwami: *theloneator* lub (najczęściej) *thelonearius*<sup>2)</sup>. Zastępcę celnika zwie się *vicethelonearius*<sup>3)</sup> lub *conductor thelonei*<sup>4)</sup>. W przypadkach, gdy celnik zarządza kilkoma stacjami celnymi, używa się nazwy: *curator thelonei*<sup>5)</sup>. Jeśli chodzi o funkcje, to podstawowym ich zadaniem było:

1) K. Kr. I, 14 (1525): *omnibus theloneatorius nostra theloneamentibus*. Wyraźnie więc mówi się o celnikach, kupujących dzierżawę cła. O dzierżawcy cła mówi ponadto jeszcze jeden z dokumentów małopolskich, Młp. III, 793, r. 1366. W „*Liber beneficiorum*“ Długosza znajdujemy już dużo wyraźniejsze wzmianki o sposobach eksploatacji komor celnych, por. I, str. 372: *theloneatores et universi qui illud quomodolibet arendant vel conducunt*; tamże, I, 379: *quod (theloneum) arendare vicarius consueverit*; tamże, str. 509: *theloneum autem praefatum summarie conventum pro duodecim marcis aliquando pro quindecim arendatur*. Cło w Lublinie wydzierżawiano za 100 grzywien rocznie, tamże, III, 305.

2) Nazwy te spotykamy w każdym prawie dyplomie celno-egzempcyjnym.

3) Włkp. II, 1242 (1545).

4) Młp. III, 793 (1366).

5) K. Kr. 8. (1311).

1. wymierzanie i pobór opłat celnych;
2. badanie przedstawionych przywilejów celno-egzempcyjnych, w przypadkach, gdy kupcy korzystali z wolności celnej;
3. roztoczenie nadzoru nad drogami bocznymi, przez które mogliby kupcy się przekradać w zamiarze omińnięcia komory celnej. W związku z tym pozostają ich funkcje o charakterze policyjnym, uprawnienie nakładania kary za bezprawne uchylenie się spod obowiązku opłat celnych, nie wyłączając nawet prawa konfiskowania wiezionych towarów<sup>1)</sup>.

Poborem zaś cła targowego (*theloneum forense*), tzn. opłaty pobieranej przy obrocie towarowym, zajmowali się notorycznie mincerze<sup>2)</sup>, którzy poza czynnościami ściśle mennicznymi trudnili się przymusową wymianą na targach monety. Równoległe z tym spełniali rolę poborców cła targowego. Subsydiarnie poborem cła targowego zajmował się również *nuntius monetarii*<sup>3)</sup>, osoba działająca na terenie targu, jak sama nazwa wskazuje, z ramienia mincerza. Obok nich, jako poborcę opłat targowych spotykamy także komornika grodowego (*camerarius castrensis*<sup>4)</sup>. Ten ostatni pobierał wyżej wspomnianą opłatę targową zapewne tylko w tych przypadkach, kiedy dochód z tych opłat stanowił uposażenie kasztelana<sup>5)</sup>. Dopiero w połowie XV w. słyszymy o powierzaniu zwykłym celnikom roli poborców opłat targowych<sup>6)</sup>. Pozostawało to w związku z ograniczeniem funkcji mincerzy wyłącznie tylko do zarządu mennic<sup>7)</sup>.

<sup>1)</sup> Wlkp. I, 257 (1245); Perlb. 141 (1252); Voigt C. d. Pruss. 145 (1265); Młp. I, 191 (1353); Estreicher 3 (1344); Lub. 127 (1397).

<sup>2)</sup> Grodecki R., Mincerze we wcześniejszym średniowieczu polskim, Kraków 1921, oraz recenzja tej pracy, Grażyński M., Mincerze, Czasopismo praw. ekonom. XXI, Kraków 1925.

<sup>3)</sup> Młp. II, 455 (1259).

<sup>4)</sup> Młp. I, 95 (1277); Młp. II, 497 (1284).

<sup>5)</sup> Młp. II, 472 (1264); Wlkp. I, 511 (1282); Młp. I, 239 (1355); Pol. III. 95 (1343).

<sup>6)</sup> Młp. III, 757 (1363); Młp. III, 795 (1366).

<sup>7)</sup> Grodecki R., Mincerze we wcześniejszym średniowieczu polskim, Kraków 1921, str. 54.

Prof. Grodecki przypuszcza, że poborem cła właściwego (opłaty drogowej) trudnili się również mincerze. Jednak z przywiezionego przez autora materiału źródłowego wynika raczej, że mamy tu do czynienia z cłem targowym<sup>1)</sup>.

O ile chodzi o określenie warstwy społecznej, z której rekrutowali się celnicy, to zauważyć należy, że do końca XIII w. nie posiadamy żadnych wzmianek źródłowych, które charakteryzowałyby bliżej stanowisko społeczne poborców cła. Przypuścić jednak można, że nie należeli oni do najprzedniejszych warstw społeczeństwa. Fakt, że nie spotykamy ich w żadnym z dokumentów w charakterze świadków, nie wyłączając nawet dyplomów dotyczących stosunków celnych potwierdza w pewnym stopniu to przypuszczenie. Pewnym wyjątkiem jest spotykany w źródłach pomorskich generalny celnik ziemi pomorskiej, rycerz Michał, który sprawował obok tego funkcje „landwójta“. Jest to osoba, pochodząca z wpływowego z końcem XIII w. rodu Święców<sup>2)</sup>.

Zwrócić uwagę należy również na stosunkowo znaczny udział Żydów w piastowskiej administracji celnej. Udział ten był na tyle liczny, że zajęło się tą sprawą ustawodawstwo kościelne, zakazując pod karą suspensy wzgl. ekskomuniki powierzania Żydom zarządu komor celnych<sup>3)</sup>. Jeżeli chodzi o wiadomości źródłowe z XIV w., to, o ile one bliżej określają warstwę społeczną, z której rekrutują się celnicy, okazuje się, że z reguły byli to mieszczanie<sup>4)</sup>. Zresztą, nawet w XIV w., wiadomości tego rodzaju są wyjątkowo ubogie.

## VII. Nadzór i kontrola administracji celnej.

Władza państwowa musiała roztaczać nadzór nad celnikami, by ci przy wymierzaniu opłat celnych nie przekra-

<sup>1)</sup> Tamże, str. 52—53, oraz odnośne przypisy.

<sup>2)</sup> Perlb. 585 (1299).

<sup>3)</sup> Wlkp. I, 487, str. 455.

<sup>4)</sup> Młp. III, 734 (1359); Młp. III, 884 (1376); Mön. Medii Aevi IV, Zestawienie rachunków m. Krakowa z lat 1390—1393, str. 290, 295, 299 i 304; Młp. IV, 1309 (1396).

czali granic swych kompetencji, to znaczy przede wszystkim:

1. by nie obciążali osób przechodzących, wzgl. przejeżdżających niesłusznymi, zbyt wygórowanymi stawkami celnymi;
2. by celnicy respektowali wydane przez panującego przywileje celno-egzempcyjne.

Ślady tego rodzaju nadzoru istnieją w całym szeregu przywilejów celnych wydanych czy to na rzecz instytucji kościelnych, czy też na rzecz mieszczaństwa, gdzie między innymi panujący zwraca się zarówno pod adresem właścicieli komor i tenutariuszy, jak i pod adresem całej administracji celnej, by nie pobierali nieprawnych opłat od właścicieli przywilejów celno-egzempcyjnych<sup>1)</sup>. Tendencja do pobierania wygórowanych stawek celnych była niewątpliwie wielka, zważywszy, że jedną z głównych form eksploatacji komor celnych była dzierżawa.

---

#### Dodatek I.

### PRZEBIEG POLSKICH DRÓG HANDLOWYCH.

#### I. Drogi bałtyckie.

1. Drogi gdańsko-kujawskie. Biorąc za punkt wyjściowy Gdańsk, biegło na południe ku ziemi kujawskiej i Wielkopolsce kilka dróg handlowych. Łączyły one z resztą Polski stary port w Gdańsku, który znany już był obcym kupcom w czasach wczesnopiastowskich.

a) Najstarsza z nich, wzmiankowana już w XII w., występuje w źródłach pod nazwą: *via mercatorum vel via domini Grimizlavi*. — Wiodła ona z Gdańska przez Skaryszewy do Starogardu<sup>2)</sup>, a stąd, przez most na Wierzycy, do

---

<sup>1)</sup> Dokumentów tego rodzaju jest stosunkowo dużo, przytaczam tu przykładowo najcharakterystyczniejsze: Wlkp. I, 207 i 257; Perlb. 581 (1299); K. Kr. 17; Młp. II, 577; K. Kr. I, 55.

<sup>2)</sup> Perlb. 10 (1198): *viam tendentes mercatorum, que ducit de Gdanze in Starogard, que dicitur via domini Grimizlavi*. W tymże dokumen-

Świecia<sup>1)</sup>. W dalszym swym biegu znaczyły ją stare komory celne przy grodach kasztelańskich Wyszogrodzie i Bydgoszczy<sup>2)</sup>. Z Bydgoszczy zaś kierowała się do Inowrocławia<sup>3)</sup>, gdzie zbiegały się również drogi z Wielkopolski i z Polski centralnej. Droga ta, jak już sama nazwa wskazuje, miała charakter wybitnie handlowy. Była ona aż do czasu wzrostu znaczenia handlowego miast krzyżackich, Torunia, Chełmna i Elbląga, najważniejszą drogą polską nad Bałtyk.

b) Druga z dróg była tylko lokalnym odchyleniem wyżej wspomnianej. Z Gdańska wychodziła przez Tczew, Gniew i Nowe Miasto do Świecia<sup>4)</sup>, stąd zaś przez Bydgoszcz szła do Żnina i Gniezna.

c) Ostatnia wreszcie, łącząca Gdańsk z Wielkopolską, wiodła przez Skaryszewy — Raciąż — Tucholę — Kamień — Nakło — Żnin do Gniezna<sup>5)</sup>. Tu łączyła się zarówno z drogami wielkopolskimi, jak i wrocławskimi.

Z Gdańska na zachód wiodła droga, która stanowiła połączenie lądowe Pomorza gdańskiego z miastami hanzeatyckimi oraz z Flandrią. Przechodziła ona przez całe Pomo-

---

cie wzmiankowana jest również droga ze Starogardu do Tczewa (*viam que currit de Starogard ad Tresov*).

<sup>1)</sup> Pol. II, 119 (1282): *usque ad castrum, quod dicitur Stargart et a ponte ibidem transeunte Verisam et publicam stratam, que tendit versus Sweze*.

<sup>2)</sup> Pol. II, 188 (1505): *stratam publicam, que ducit de Wisogrod versus Sweze*.

<sup>3)</sup> C. d. Pruss. I, 90 (1252). Ogólnie zaznaczono, że kupcy kujawscy mieli chodzić na Pomorze przez Bydgoszcz i Wyszogród.

<sup>4)</sup> Wzmiankowano tę drogę dopiero pod koniec XIV w., Österreich, Die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen, str. 47. Fragmenty tej drogi znane są jednak już w XIII w. Droga z Gdańska do Tczewa: Perl. 505 (1295), oraz Pol. II, Supl. 491 (1525).

<sup>5)</sup> ~~Thorn Arch. Urk. 111 (1550)~~ dokument zaznacza, że jest to nowa droga do Wrocławia. Przypuścić jednak można, że droga ta istniała już w XIII w. Istnieją bowiem wzmianki o poszczególnych jej odcinkach, Wlkp. I, 116 (1225): *via que vadit de Thanino (wieś pod Naklem) usque in Camena, oraz z Kamienia do Raciąza (Perl. 259: magna via que ducit in Recinz)*.

rze szczecińskie. Z Gdańska wychodziła do Słupska<sup>1)</sup>, skąd przez Sławno, Białogród lub Kołobrzeg, oraz szczeciński Starogard i przewóz na Odrze w Dąbie do Szczecina<sup>2)</sup>.

Następnie kierowała się przez Nakło (Anklam), Wołogoszcz, Stralsund<sup>3)</sup> ku Lubece i ku ośrodkom przemysłowym Flandrii. Droga ta nie kończyła się w samym Gdańsku, lecz szła dalej na wschód przez Elbląg, Królewiec ku Żmudzi i Estonii.

Charakter już zupełnie lokalny miała droga biegnąca przez Puck do Żarnowca<sup>4)</sup>.

2. Drogi elbląsko-kujawskie. Z portem elbląskim łączyła Polskę droga, która szła prawym brzegiem Wisły przez Malborg, Grudziądz, Chełmno i przewóz toruński<sup>5)</sup>. O tym, że już w połowie XIII w. chadzali tędy kupcy kujawscy nad Bałtyk, świadczy fakt, iż książę kujawski Kazimierz wydał generalny zakaz swym poddanym korzystania z przewozu toruńskiego. Skierował przy tym świadomie podróże handlowe nad Bałtyk przez Bydgoszcz i Wyszogród<sup>6)</sup>.

## II. Drogi toruńskie.

Założony przez Zakon Krzyżacki w roku 1231 nowy Toruń, dzięki doskonałemu położeniu geograficznemu, wkrótce

<sup>1)</sup> Pol. II, Supl. 491, str. 676: *prope viam regiam, currentem de Gdancze versus Stolp.*

<sup>2)</sup> Vide wzmianki źródłowe o poszczególnych komorach celnych, zamieszczone w spisie komor celnych. Ogólnie mówi jeden z dokumentów z początku XIII w. o drodze lądowej z Gdańska na Pomorze szczecińskie (Pommersches Urkb. I, 525).

<sup>3)</sup> Pommersches Urkdb. II, 1072: *ad viam regiam, que ducit de Stetyn Ukermunde (Ujście Wkry) ... versus Stetin;* tamże III, 1498 (1289) oraz wzmianka o drodze królewskiej koło Stralsundu, tamże III, 1637 (1295).

<sup>4)</sup> Perlb. 461 (1289): *iuxta viam regiam, currentem de Gdancz in Pucz,* oraz Pol. II, Supl. 491 (1523): *prope viam Gdancze versus Sarnowiec eurentem.*

<sup>5)</sup> C. d. Pruss. I, 90 (1252). Porównaj przebieg tej drogi u Lewickiego, Drogi handlowe w Polsce w wiekach średnich.

<sup>6)</sup> Perlb. 140 (1252).



uzyskał hegemonię nad leżącymi w jego pobliżu miastami pomorskimi i kujawsko-mazowieckimi. Okres jego świetności przypada na cały wiek XIV, słusznie też naówczas zwany był „Królową Wisły“. Zbiegały się bowiem tam najważniejsze piastowskie drogi handlowe. Drogi te możemy bardzo dokładnie wyznaczyć. Zachował się bowiem dokładny spis tych dróg, który pochodzi mniej więcej z połowy XIV stulecia<sup>1)</sup>. Pomieszczone tam zostały następujące drogi:

### 1. Drogi toruńsko-wrocławskie.

a) Stara droga wrocławsko-toruńska<sup>2)</sup> wiodła przez terytorium polskie następującymi komorami celnymi: Inowrocław (Leslov) — Strzelno — Powidz — (Powedist) — Pызdry — Żerków — ~~Pleszew~~ — (Kossilberg) — Koźmin (Hurle). Na terytorium Śląska przechodziła ona przez Milicz i Trzebnicę, dochodząc do Wrocławia. Tam łączyła się z drogami czeskimi i niemieckimi.

b) Nowa zaś droga toruńsko-wrocławska<sup>3)</sup> przechodziła przez Radziejów — Konin — Kalisz — Ołobok (Molborg) — Ostrzeszów (Schiltberg) oraz zapewne przez czeską wówczas Oleśnicę.

### 2. Drogi toruńsko-lwowskie.

a) Starą drogę toruńsko-lwowską<sup>4)</sup> znaczyły następujące komory celne: Brześć — Kowal — Gostynin — Łowicz — Rawa — Góra — Radom (Ruden) — Opatów (Aptow) — Sandomierz — Gorzyce (Goricz) — Turbia — Raclawice — Kopki (Kofke) — Krzeszów — Lubaczów — Gródek — Lwów.

b) Nowa droga toruńsko-lwowska<sup>5)</sup> odchodziła się w stosunku do poprzedniej bardziej na zachód od biegu Wisły. Przechodziła ona przez Brześć — Przedecz (Mozeburg) — Łęczycę — Inowłódź — Opoczno — Radom — Opatów —

<sup>1)</sup> Hölb. III, 559 (1350—60). Oesterreich wskazuje na lata 1348—1350 jako datę powstania tego spisu.

<sup>2)</sup> Tamże, versus Wratislaviam de Thorun via antiqua.

<sup>3)</sup> Tamże, versus Wratislaviam de Thorun via nova.

<sup>4)</sup> Tamże, de Thorun versus Lemburgam.

<sup>5)</sup> Tamże, versus Lemburgam de Thorun via nova.

Sandomierz — Jarosław — Przemyśl i kończyła się we Lwowie, przechodząc przez komorę celną w Gródku.

### 3. Droga toruńsko-włodzimierska<sup>1)</sup>.

Droga ta była niewątpliwie starsza od poprzednio wymienionych dróg toruńsko-lwowskich. Zanim bowiem Lwów osiągnął stanowisko głównego rynku na towary wschodnie, miejsce jego zajmował Włodzimierz. Dopiero od połowy XIV w. Lwów wyprzedził wyraźnie swego groźnego rywala. Okres największego natężenia ruchu handlowego na tym trakcie przypada na przełom wieku XIII i XIV. Wiodła ta droga wzdłuż biegu Wisły przez następujące miejsca poboru cła: Bobrowniki — Płock — Wyszegród — Zakroczym — Serock (Schiruczka)<sup>2)</sup> — Warszawę — cło nad Wieprzem — Sieciechów — Kazimierz — Lublin — Chełm — Horodło (Grodele), dochodząc wreszcie do Włodzimierza.

W Włodzimierzu, podobnie jak i we Lwowie, drogi toruńsko-ruskie łączyły się z drogami Wschodu.

### 4. Droga Toruń-Brześć nad Bugiem<sup>3)</sup>.

Ostatnim wreszcie połączeniem miast pomorskich z Rusią była droga, która wychodząc z Torunia przez Dobrzyń, Rypiń, Biezuń i Płońsk, docierała do ujścia Bugu. Stąd wiodła do Brześcia, przez stare komory celne w Pomnichowie, Sierocku, Wyszkanie, Broku, Nieskurzynie oraz Drohiczyne.

W Nieskurzynie odgałęziała się droga łącząca Mazowsze z Litwą. Przechodziła ona przez komory celne w Gródku, Brańsku i Bielsku<sup>4)</sup>.

<sup>1)</sup> Tamże, *Thelonea antiqua in Ladimiriam*.

<sup>2)</sup> Ów „Schiruczka“ podany jest w dokumencie po Warszawie, ale, że najpewniej oznacza Sierock, trzeba przyjąć, że w tym miejscu dokument pomylił topograficzną kolejność komor celnych.

<sup>3)</sup> Drogę tę podaje *Wernicke, Geschichte Thorns I*, str. 151; fragmenty tej drogi mają także pokrycie źródłowe: *Ulan. dok. maz. 18 (1523): in Ripin ... usque ad viam, tendentem versus Thorun; via publica que ducit in Ratsiz*, oraz most na Wkrze (*Ulan. dok. Katedr. Płockiej 12, r. 1256*). Komory celne leżące wzdłuż Bugu znane były już z początkiem XIII w. (*Mon. Pol. Hist. V, str. 427*); Komora celna w Drohiczyne: *Koch 366 (1257)*.

<sup>4)</sup> *Mon. Pol. Hist. V, str. 427*.

### 5. Droga Toruń — Kraków.

Droga ta jest fragmentem wielkiego traktu handlowego, jaki łączył Węgry z Bałtykiem. Łączyła ona dwa miasta, które w epoce piastowskiej odegrały niewątpliwie najważniejszą rolę w życiu handlowym. O ile znaczenie jej do końca XIII w. było jeszcze niewielkie, o tyle w XIV w. przypisuje się tej drodze pierwszeństwo wśród polskich dróg handlowych. Ekspansywnym kupcom toruńskim chodziło głównie o możliwość bezpośredniego nawiązania stosunków handlowych z Węgrami, czemu starał się przeszkodzić Kraków, wyposażony w bezwzględne „prawo składu“. Rozpoczęła się wówczas ciekawa gra o drogę handlową z Prus na Węgry. Doskonale śledzić ją możemy w zarządzeniach królewskich w sprawie zamykania czy otwierania węgierskich dróg dla kupców pruskich. Ile razy Kazimierz Wielki łaskawszym okiem patrzył na kupców pruskich, tyle razy zezwalał im chodzić na Węgry z ominięciem Krakowa, przez Sandomierz i Żmigród. Zamknięcie zaś tej drogi, świadczy o faworyzacji Krakowa.

Kupcy toruńscy zmuszeni byli wtedy już to korzystać z pośrednictwa Krakowa w handlu prusko-węgierskim, już to ewentualnie chadzać na Węgry drogą okrężną przez Sandomierz, Wiślicę, Kraków i Sącz.

O ile chodzi o przebieg tej drogi, niestety nie znajdujemy się w tak szczęśliwym położeniu, jak przy drogach toruńsko-wrocławskich czy toruńsko-ruskich, które zostały bardzo dokładnie wyznaczone w spisie polskich komor celnych z połowy XIV w. Tutaj mamy wiadomości bardziej fragmentaryczne, niemniej jednak na tyle jeszcze dokładne, że pozwalają zrekonstruować bieg tej drogi. Z Torunia wiodła owa droga do Brześcia kujawskiego, skąd przez Przedecz, Łęczycę, Zgierz, Kazimierz do Piotrkowa<sup>1)</sup>. Z Piotr-

<sup>1)</sup> Pod koniec XIV w., w związku z projektem stworzenia nowej arterii handlowej z Krakowa przez Poznań, Szczecin do Flandrii, podano na jakich komorach pobierano cło na starej drodze krakowsko-toruńskiej: „dy czolle, dy man vor czw pethrikaw czu lonczicz (Łęczycza) und morenburgk (Przedecz) und briszkye (Brześć) genommen hot, zal nemen czw Czirus (Sieradz) czw Kalisz, czuw pyszder (Pyszdry) und czuw posznaw (Poznań), K. Kr. I, 75 (1390).

kowa zaś stara droga toruńsko-krakowska, jak ją jeden z dokumentów jeszcze z pierwszej połowy XIV w.<sup>1)</sup> nazywa, wiodła do Rosprzy i na tym kończy się źródłowo potwierdzony bieg tej drogi. Krótki, nie wyjaśniony etap między Rosprzą a Miechowem prowadzi się na domysł przez przejście na Pilicy w Przedborzu oraz przez komory celne w Kurzelowie, Małogoszczy i Jędrzejowie<sup>2)</sup> albo też z Kurzelowa wprost na Miechów<sup>3)</sup>. Począwszy od Miechowa mamy już źródłowe wzmianki o „via magna“<sup>4)</sup>, wiodącej przez komorę celną w Słomnikach do Krakowa, gdzie łączyła się z drogami małopolsko-węgierskimi.

Nie zawsze jednak to najprostsze połączenie Krakowa z Toruniem było obcym kupcom dozwolone. Już bowiem Władysław Łokietek wyznaczył kupcom toruńskim jedną wspólną drogę do Sandomierza i Krakowa<sup>5)</sup>. Lecz kupcy pruscy nie bardzo, zdaje się, przestrzegali to zarządzenie. Dopiero Kazimierz Wielki w roku 1344 zarządził, by: ab eo tempore singuli et universi Hospites, cuiuscunque sint conditionis, nacionis vel linguagii versus Cracoviam vel Ungariam... używali tylko drogi wiodącej przez Brześć, Łęczycę, Inowłódź, Opoczno, Sandomierz i Wiślicę<sup>6)</sup>, skąd na Węgry zobowiązani byli ewentualnie chodzić przez Nowy Sącz. Natomiast kupcy krakowscy mogli chodzić z Torunia do Krakowa starą drogą przez Piotrków i Rosprzę<sup>7)</sup>. Mamy więc tu przykład widocznej faworyzacji kupiectwa krajowego w podróżach handlowych.

<sup>1)</sup> Estreicher, 5: Cives vero Cracovienses de Thorn cum meretibus suorum transeant directe Cracoviam, via antiqua et consueta.

<sup>2)</sup> Małeczyński, Najstarsze targi w Polsce, Lwów 1926, patrz załączoną tamże mapkę.

<sup>3)</sup> Kutrzeba, Handel Krakowa, str. 8 oraz H. Oesterreich, Die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen, Zeitschrift der Westpreussischen Geschichtsvereins, H. 28, Gdańsk 1890, str. 71.

<sup>4)</sup> Młp. III, 886 i 916, oraz Młp. IV, 1151.

<sup>5)</sup> Hölb. III, 631 (1315).

<sup>6)</sup> Estreicher, 3 (1344).

<sup>7)</sup> V. przypis. 1.

### III. Drogi wielkopolskie.

Za punkt orientacyjny bierzemy Poznań, który dzięki swemu centralnemu położeniu w Wielkopolsce zajmował już w epoce piastowskiej poczesne miejsce wśród polskich miast handlowych. Mimo że znaczenie Poznania jako ważnego ośrodka handlu międzynarodowego przypada raczej na epokę jagiellońską<sup>1)</sup>, niemniej już za Piastów krzyżował się w Poznaniu szereg dróg kupieckich.

1. Na plan pierwszy wysunęła się droga o charakterze tranzytowym, łącząca Niemcy środkowe z siedzibą Zakonu Krzyżackiego. Jej przebieg został ustalony już w umowach celnych książąt wielkopolskich z Zakonem w pierwszej połowie XIII w.<sup>2)</sup>. Wychodziła ona z Gubina, przechodząc przez stare komory w Krośnie, Zbąszyniu, Buku oraz w Poznaniu<sup>3)</sup>, gdzie, po przejściu Warty, wiodła przez Gniezno, Trzemeszno, Wielatowo, Mogilno, Strzelno do mostu na Noteci w Kruszwicy<sup>4)</sup>. Stąd zaś, zapewne przez Radziejów i Brześć, dochodziła do swego końca, to jest Włocławka. Z Toruniem oraz z Chełmnem miała owa droga połączenie przez fragment starej drogi toruńsko-wrocławskiej, idącej od Strzelna przez most na Noteci w Mątwach<sup>5)</sup> oraz przez Inowrocław<sup>6)</sup>.

2. Druga droga, wiodąca z Niemiec środkowych, szła przez Frankfurt<sup>7)</sup>, Rzepin do Międzyrzecza, gdzie po

<sup>1)</sup> L. Koczy, Handel Poznania do połowy XIV w., str. 29.

<sup>2)</sup> Włkp. I, 257 (1245): Per totam territoriam nostram, ea via videlicet, que ducit a Wladislavia versus Gubin, non nisi in Gnezna in Poznań in Banchin thelonea sint daturi.

<sup>3)</sup> Vide odnośne wzmianki źródłowe o poszczególnych komorach celnych w załączonym spisie komor.

<sup>4)</sup> C. d. Pruss. I, 90 (1252): in Crusvica theloneum supra pontem.

<sup>5)</sup> Ulan. Kok. klasztoru w Strzelnie 9 (1234): theloneum in Monthawa super Nothes.

<sup>6)</sup> Z Inowrocławia do Prus istniało kilka przejść. Główne istniało przez przewóz toruński (C. d. Pruss I, 90). Inne wiodło przez Bydgoszcz, Wyszogród (tamże) oraz przez przewóz w Chełmnie (Hölb. I, 414, 1251). Jeszcze jeden przewóz przez Wisłę istniał w Solcu (Pol. II, Supl. 480).

<sup>7)</sup> Wielka droga z Poznania do Frankfurtu wzmiankowana jest w źródłach z XV w. (Włkp. V, 750).

XVI

przejściu mostu na Obrze kierowała się przez Policzko, Pszczew, Pniewy i Bytyń do Poznania. Z Poznania zaś wiodła ta droga przez Środę, Pyzdry, Konin, Koło do Łęczycy, gdzie łączyła się z drogami małopolskimi i ruskimi, idącymi od Torunia. Wprawdzie droga ta przeżywała swój okres świetności w epoce jagiellońskiej, niemniej fragmenty jej znane już są w czasach piastowskich<sup>1)</sup>.

### 3. Droga Szczecin — Poznań — Kraków.

O utrzymaniu żywszych stosunków handlowych między Pomorzem szczecińskim a Wielkopolską, trudno coś pewnego powiedzieć. Pierwsze bowiem poważniejsze próby nawiązania stałych stosunków handlowych pochodzą z końca XIV w. Przy tej okazji określono fragmentarycznie przebieg tej drogi. Wiodła ona zapewne ze Szczecina przez Starogard, Pierzyce do Santoku<sup>2)</sup>, skąd po przejściu Noteci i Warty<sup>3)</sup>, do Skwierzyny<sup>4)</sup>. Dalszy przebieg tej drogi aż do Poznania nie został dokładnie określony. Przypuścić można, że droga ta łączyła się w Międzyrzeczu z wyżej wspomnianą drogą frankfurcką.

<sup>1)</sup> Odcinek z Rzepina do Międzyrzecza: Wlkp. I, 297; most na Obrze w Międzyrzeczu: Wlkp. I, 379 (1259); fragment tej drogi ze Środy do Pyzdr: Wlkp. III, 1456 (1560): *strata publica, que ducit de Szroda versus Pysdri*.

<sup>2)</sup> *Pomeresches Urkb.* II, 889 (1269): *usque ad vadum quo itur de Swerin (Skwierzyna) in Stargard*. Jest to jednak szlak bardzo stary, gdyż z pocz. XII w. pierwsza wyprawa św. Ottona bamberskiego zdążyła do ujść Odry poprzez Santok i Pierzyce. *Ob. Pommersche Jahrbücher* 1924, str. 11—12 i 14—15. *Ob. też* zbiorową pracę o wykopalskach w Santoku w serii p. t. *Deutschland und der Osten*, t. I, str. 10.

<sup>3)</sup> Na tej drodze leży *navigium et theloneum Policko*, Wlkp. I, 475 (1278), które dr Maleczyński niesłusznie umieszcza koło Nakła. Najstarsze targi w Polsce — porównaj załączoną tamże mapę.

<sup>4)</sup> *Hölb.* IV, 1054 (1590): *by Czantock sal geen uf dem lande und wassere gegen Swerin*.

Odcinek tej drogi z Poznania do Sieradza został wyznaczony komorami celnymi w Pyzdrach i Kaliszu<sup>1)</sup>. O dalszym przebiegu tej drogi wspomniana umowa z roku 1390 nie podaje wiadomości. Na szczęście zachowały się inne wiadomości o przebiegu traktu wielkopolsko-małopolskiego. Mianowicie w dokumencie Kazimierza Wielkiego z roku 1362 wyznaczono stosunkowo dokładnie drogę solną z Bochni do Kalisza. Biegła ona z Kalisza przez Sieradz — Burzanin — Szczerców — Radomsko — Słomniki — Ujście Solne do Bochni<sup>2)</sup>. Do Krakowa zaś najprawdopodobniej droga ta wiodła ze Słomnik wprost na południe, szlakiem toruńskim. O żywszych stosunkach handlowych Wielkopolski z Krakowem w epoce piastowskiej nie słychać. Poznań zaopatrywał się w towary obce zapewne w polskim Wrocławiu oraz w Toruniu. Droga ta była natomiast ważna z punktu widzenia administracji państwa. Zresztą, o ile chodzi o jej przebieg, przypuszcza się w oparciu o dokument z XV w., że drogi wielkopolska i toruńska były wspólne na znacznej przestrzeni<sup>3)</sup>, a dopiero w Piotrkowie lub Łęczycy odłączała się droga krakowsko-wielkopolska od drogi krakowsko-toruńskiej.

Jeszcze jedno połączenie drogowe, które istniało między Szczecinem a Poznaniem, przechodziło przez Drzeń<sup>4)</sup>. Niestety nie wspomina się dokładnie o przebiegu tej drogi. Prawdopodobnie szła ona z Poznania przez Szamotuły<sup>5)</sup>, oraz komorę celną we Wronkach<sup>6)</sup> i stąd przez Drzeń<sup>7)</sup>, Starogard do Szczecina.

1) Tamże: dy czolle ... sol nemen czu Czyrus (Sieradz) czu Kalis czu Pyser, und czu Posna.

2) Matr. R. P. S. III, str. 355 (1362): e Bochnia sal versus Calys vehentes a solutione medii thelonei dicti mostowe in Usczye (Ujście solne) Słomnik, Radomskye, Sczyrcow, Buszanyn et Syradia liberat.

3) K. Kr. I, 156: versus Magnam Poloniam et Prussiam transiuerunt comunem et magnam stratam prout satis notum est.

4) Wlkp. II, 1908 (1590).

5) Obok Kazimierza, w pobliżu Szamotuł. wzmiankowana jest w drugiej połowie XIV w. via magna, Wlkp. III, 1686 (1375).

6) Komora celna we Wronkach znana już jest pod koniec XIII w., Wlkp. I, 786.

7) Wlkp. II, 990 (1317).

Tak samo brak dokładnych wiadomości o ile chodzi o drogę łączącą Wielkopolskę z miastami wschodniej części Pomorza szczecińskiego. Wspomina się już z początkiem XIII w. o wielkiej drodze biegnącej do Sławna, nie określając jednak dokładnie poszczególnych etapów<sup>1)</sup>. Na domysł można ją skierować przez Oborniki<sup>2)</sup>, Rogoźno do starego przejścia na Noteci koło Ujścia<sup>3)</sup> i stąd dalej na północ ku Sławnu.

#### 4. Droga z Wielkopolski na Pomorze gdańskie.

Pomorze gdańskie oraz Toruń łączyła ze stolicą Wielkopolski wspomina już droga tranzytowa z Niemiec do środkowych Prus. Zapewne istniała jeszcze inna droga łącząca Wielkopolskę z Pomorzem, która przechodziła przez komorę celną w Żelachowie<sup>4)</sup>. Wyraźnie bowiem o takiej drodze wspomina umowa handlowa księcia kujawskiego Kazimierza z Zakonem w roku 1252. Jednak jej biegu niesposób dokładnie określić.

#### 5. Drogi z Wielkopolski na Śląsk.

Na Śląsk, obok wspomnianych już dróg toruńsko-wrocławskich, biegły jeszcze dwie inne. Mianowicie droga Poznań — Wrocław, która przechodziła przez Śrem i Poniań<sup>5)</sup>, jak nas informuje dokument z końca XIV w. Wydaje się jednak wysoce prawdopodobne, że droga ta była uczęsz-

<sup>1)</sup> Wlkp. I, 116 (1225): ab occidente via magna que vadit in Zlawno.

<sup>2)</sup> Odcinek drogi Poznań — Oborniki wspomniany jest w źródłach z końcem XIV w., Wlkp. III, 1728.

<sup>3)</sup> Przez Ujście wiodła jeszcze w pierwszej połowie XII w. droga powrotna z podróży misyjnej św. Ottona biskupa bamberskiego na Pomorze szczecińskie. Że tędy musiała wieść już droga utarta, świadczy fakt zabrania ze sobą pełnego taboru (Mon. Pol. Hist. II, str. 75: *currus et quadrigas ordine longo, victualia et omnes sarcinias nostras portantes*).

<sup>4)</sup> C. d. Pruss. I, 90 (1252): *item si quis, veniens de Polonia pretereat viam de Juwene Wladisław (Inowrocław) et transeat per Zalacovo, theloneum solvet iuxta Wladizlaviensem consuetam thelonei pensionem.*

<sup>5)</sup> Wlkp. III, 1988.



czana przez kupców już w XIII w. Mamy bowiem o niej z tych czasów fragmentaryczne wiadomości<sup>1)</sup>.

Druga droga wiodła na dolny Śląsk. Szła ona z Poznania przez Kościan, przez stare komory celne w Radomicku i Świąciechowie oraz przez Wschowę do Głogowa. Tu łączyła się z systemem dróg śląskich. Występuje ona już w źródłach XIII w. i nosi nazwę drogi poznańskiej<sup>2)</sup>.

#### IV. Drogi małopolskie.

Punktem wyjściowym dla tych dróg był Kraków, miasto, które odegrało niewątpliwie najważniejszą rolę w życiu handlowym za Piastów. Zawdzięczał Kraków swe pierwszorzędne stanowisko doskonałemu położeniu geograficznemu. Leżał bowiem na skrzyżowaniu dwóch najważniejszych dróg tranzytowych, bałtycko-węgierskiej oraz niemiecko-czarnomorskiej. Cieszył się przy tym szczególną opieką ze strony panujących, którzy obdarowali go licznymi przywilejami handlowymi. Okres nielaski królewskiej, w jaką popadł Kraków po buncie wójta Alberta (1312), był krótkotrwały, już bowiem w roku 1320 restytuowano wszystkie dawniej uzyskane przywileje. Za czasów Kazimierza Wielkiego Kraków stanowi nie tylko najważniejsze ognisko życia handlowego w Polsce, lecz równocześnie zajmuje pod tym względem czołową pozycję w środkowej Europie.

##### 1. Drogi krakowsko-węgierskie

Drogi te stanowiły nie tylko łącznik w handlu polsko-węgierskim, lecz były równocześnie fragmentem wielkiej drogi handlowej bałtycko-węgierskiej oraz częściowo śląsko-węgierskiej.

<sup>1)</sup> W drugiej połowie XIII w. mamy wzmiankę o „via magna“ w pobliżu Śremu, Wlkp. I, 486 (1279). Podobnie wzmiankowany jest w pierwszej połowie XIII w. most przez Wartę w okolicy Śremu, Wlkp. I, 236 (1242); w Krzywiniu istniały już w pierwszej połowie XIII w. dwa mosty, Wlkp. I, 205 (1237). Tamże znajdowała się stara komora celna, Wlkp. I, 353, 399, oraz 719.

<sup>2)</sup> Wlkp. I, 719 (1294) dok. fałsz.: Item eadem civitas (Swecechowo) cum theloneo... vie Posnaniensis. Porównaj wzmianki źródłowe przy komorach w Radomicku i Świąciechowie, zamieszczone w spisie komor celnych.

a) Droga Kraków—Sącz—Koszyce. Z kilku dróg łączących Małopolskę z Węgrami, na plan pierwszy wysuwała się droga, która wiodła z Krakowa przez Wieliczkę<sup>1)</sup> oraz most na Rabie w Chełmie<sup>2)</sup> do Bochni<sup>3)</sup> i stąd kierowała się na południe do Czchowa<sup>4)</sup>. Dalej wiodła przez most na rzece Łosininie w Jakubkowicach<sup>5)</sup> oraz przez Nowy i Stary Sącz<sup>6)</sup> do granicznej komory celnej w Rytrze<sup>7)</sup>, skąd przełomem Popradu na Węgry.

Lokalne odgałęzienie tej drogi, wiodące wzdłuż Dunajca przez Czorsztyn i Nowy Targ<sup>8)</sup>, było mniej uczęszczane przez kupców. Droga krakowsko-węgierska, wiodąca przez Sącz-Rytro, stanowiła przez wiek XIII oraz pierwszą połowę XIV w. najważniejszą arterię komunikacyjną między Węgrami a Polską. Dopiero w połowie XIV w., w związku ze wzrostem Bardiowa, jako ważnego rynku na towary węgierskie, wykształciło się prostsze połączenie z Krakowem przez Grybów i Czchów<sup>9)</sup>.

W celu zaś omińnięcia krakowskiego „prawa składu“ powstał szereg dróg ubocznych. Taką na przykład była droga, która wychodziła z Bochni i szła wzdłuż Raby do Ujścia Solnego, gdzie, z omińnięciem Krakowa, łączyła się z drogami

<sup>1)</sup> Młp. IV. 1185: publicam stratam seu magnam viam qua de Cracovia itur ad Wieliczka.

<sup>2)</sup> Młp. III, 458 (1260), oraz Młp. II, 604 (1551).

<sup>3)</sup> Vide przypisy źródłowe dot. komory celnej w Bochni, w załączonym spisie komor celnych.

<sup>4)</sup> Tamże, przypisy dot. komory celnej w Czchowie.

<sup>5)</sup> Pol. III, 89 (1559).

<sup>6)</sup> Pol. III, 67 (1292): constituimus insuper ut theloneum non in antiquo loco, sed in presenti recipiatur et via ibidem communis et publica deinceps dirigatur; por. też przypisy źródłowe dot. komory celnej w Sączu, załączone w spisie komor.

<sup>7)</sup> Vide przypisy źródłowe dot. komory celnej w Rytrze, załączone w spisie komor celnych.

<sup>8)</sup> Młp. I, 221 (1546). Wcześniej, w połowie XII w., wspomina się ogólnikowo o terenach w pobliżu „Antiquum Theloneum“. Zapewne w miejscu tym pobierano cło, Młp. II, 612 (1252).

<sup>9)</sup> Młp. IV. 1569. Przywilejem Kazimierza Wielkiego uzyskali kupcy z Bardiowa prawo chadzania: ad Cracoviam per Grebow usque ad Czchow; zwolniono ich również od opłaty cła w Grybowie, Kutrzeba, Akta do stos. handl. polsko-węgierskich, nr 5.

Polski centralnej. Droga tą szły przede wszystkim transporty solne do Polski centralnej<sup>1)</sup>. Drugą, podobną drogą solną, zwaną „prasolka“, wymienia Długosz<sup>2)</sup>. Wychodziła ona z Wieliczki i szła z ominięciem Krakowa przez przewóz na Wiśle w Mogile i stąd przez Słomniki ku Polsce centralnej.

Inną jeszcze tego rodzaju uboczną drogą był trakt wiodący z Nowego Sącza przez Wojnicz-Opatowiec oraz Korczyn<sup>3)</sup> ku Sandomierzowi, gdzie łączył się z drogami toruńsko-ruskimi. Droga ta o tyle była niebezpieczna dla Krakowa, że mogła pozbawić go pośrednictwa w handlu węgiersko-pruskim. Aby temu zapobiec, doszło do porozumienia między Sączem a Krakowem, w wyniku czego nakazano wszystkim kupcom z Węgier i Sandomierza używać tylko drogi na Kraków<sup>4)</sup>.

b) Droga Sandomierz-Żmigród-Bardiów. Droga ta powstała wskutek zabiegów kupców sandomierskich oraz toruńskich, którym chodziło głównie o możliwość nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych z Bardiowem i Koszycami najprostszą drogą na Żmigród.

Starał się temu przeszkodzić wszelkimi sposobami Kraków. Wchodziła tu przede wszystkim w grę troska o zyski, jakie Kraków ciągnął z pośrednictwa w handlu z Węgrami. Droga ta, aczkolwiek często wspominana w źródłach, ustalona jest dość schematycznie. Mówi się po prostu tylko o drodze z Sandomierza przez Żmigród do Bardiowa<sup>5)</sup>. Przypuścić można, że wiodła ona wzdłuż Wisłoki, przez Dębice-Jasło - Żmigród oraz przez przełęcz dukielską.

<sup>1)</sup> Vide przypis. 2 na str. 187.

<sup>2)</sup> Długosz, Liberben. I, str. 107.

<sup>3)</sup> Młp. I, 95 (1278): per hec tria oppidorum loca videlicet Voynich, Opatoue, Korchyn, transire contigerit, ab omni teloneorum exaccione sint immunes.

<sup>4)</sup> K. Kr. I, 16 (1529).

<sup>5)</sup> Młp. I, 188 (1552). Otwarto wówczas drogę tę wyłącznie kupcom sandomierskim. Dopiero w połowie XIV w. mogli chadzać tą drogą wszyscy kupcy obcy, Młp. I, 227, r. 1549. W roku 1576 Ludwik węgierski zezwolił kupcom toruńskim jeździć na Węgry z Torunia na Sandomierz i dalej ku Węgom na Bardiów. Nie można z tego jednak wnioskować, czy chodzi tu o drogę wprost z Sandomierza przez Żmigród do Bardiowa, czy też o drogę okrężną przez Sandomierz, Kraków na Węgry (Hölb. IV, 529); por. przypisek 4 na str. 26.

## 2 Drogi solne.

O ile Bochnia pokrywała zapotrzebowanie na sól głównie na rynkach polskich, o tyle Wieliczka zainteresowana była przede wszystkim eksportem soli polskiej na Węgry, Czechy i Śląsk. W związku z tym powstał szereg dróg, którymi przewijał się handel solą. Obok wspomnianej już starej drogi na Węgry przez Sącz, którą także wywożono sól<sup>1)</sup>, istniała druga wybitnie solna droga, która wychodziła z Wieliczki i kierowała się na południe przez Dobczyce i Myślenice do Jabłonki, skąd przez Orawę szła na Węgry<sup>2)</sup>. Na Morawy zaś podobna droga wiodła przez Skawinę, Zator, Kęty i Cieszyn<sup>3)</sup>. Częściowo tym samym traktem szły transporty soli do Czech oraz na Śląsk. Od Zatoru bowiem biegła dalsza droga na zachód przez Oświęcim, Żory i Raciborz, skąd do Czech wiodła przez Opawę i Olomuniec, na Śląsk zaś zapewne przez Głupeczyce i Prądnik<sup>4)</sup>. Tędy szły na Śląsk transporty soli dopiero gdzieś od połowy XIV w. Wcześniej zaś wożono sól niewątpliwie starą drogą przez Kraków, Bytom, Opole do Wrocławia<sup>5)</sup>.

<sup>1)</sup> Starodawne prawa polsk. pomniki, t. I, str. 220.

<sup>2)</sup> Młp. III, 730 (1549). Wspomina tu dokument o drodze z Myślenic do Twardoszyna. Droga ta, jak wykazały badania Kazimierza Dobrowolskiego (Najstarsze osadnictwo Podhala, str. 8 i 9), szła od Myślenic prawym brzegiem Raby aż do Dunajca, prawdopodobnie do Nowego Targu, i stąd poprzez Jabłonkę do Twardoszyna; Kutrzeba St., Akta do stosunków pol.-węg. 1 (1554); Ustawa „O urządzeniu żup krakowskich” wydana przez Kazimierza Wielkiego w r. 1368 wspomina między innymi o ustanowieniu specjalnego stróża w Jablonce, którego zadaniem było przestrzegać, by sól kupiona w salinach małopolskich po niższej cenie, była bezwzględnie wywieziona na Węgry. Spotykamy się więc z pewnego rodzaju dumpingiem solnym, Star. Pr. Pol. Pomn. I, str. 219.

<sup>3)</sup> Ustawa „O przewozie soli i solarzach”, Star. Pr. Pol. Pomn. I, str. 225: *quod sal centenarium non debet ire... ad Zathor neque ad civitatem que dicitur Canthy.*

<sup>4)</sup> Młp. III, 640 (1544): *eundo de Magno predicte Sale (Wieliczka) in Oświęcim et partes alias; Ustawa „O przewozie soli i solarzach”, Star. Pr. Pol. Pomn. I, str. 224—225: *salsatores sal bancatum possint ducere versus Oswyczym et versus omnes civitates, videlicet Zary, Raczyborz, Oppawiam, Lewszyz (Głupeczyce).**

<sup>5)</sup> Wutke, Die Besorgung Schlesiens mit Salz, str. 201 i 203.

### 3. Droga Wrocław—Kraków—Ruś.

We Wrocławiu schodziły się drogi czeskie oraz niemieckie i bieżyły na Ruś jednym wspólnym szlakiem na Kraków. Przechodził on przez Olawę, Brzeg, Opole, Bytom, Będzin, Olkusz do Krakowa<sup>1)</sup>. Z Krakowa zaś wiódł wzdłuż Wisły przez Opatowice<sup>2)</sup>, względnie później przez Wiślicę<sup>3)</sup> do Sandomierza. Następnie przechodził Wisłę w Zawichoście<sup>4)</sup>, a stąd kierował się początkowo zapewne wprost na wschód do Włodzimierza, później zaś, ze wzrostem znaczenia handlowego Lublina, przechodził również i przez to miasto<sup>5)</sup>. We Włodzimierzu łączył się z drogą ruską, która przez Łuck szła wprost do Kijowa.

Droga ta należy niewątpliwie do najstarszych dróg tranzytowych Polski. Jak wykazała bowiem odnośna literatura, stosunki handlowe między Rusią, a krajami czeskimi i niemieckimi istniały już w czasach wczesnopiastowskich<sup>6)</sup>. O niej też, jako jedynej drodze o charakterze tranzytowym, wspomina Gall Anonim<sup>7)</sup>. Spór istniał tylko co do przebiegu tej drogi<sup>8)</sup>. Ustać on jednak musi od chwili ogłoszenia przez prof. Estreichera, nieznanego dotąd dokumentu w sprawie przebiegu dróg handlowych z Zachodu na Ruś.

1) Por. przebieg tej drogi aż do Krakowa u Maleczyńskiego, Najstarsze targi w Polsce, str. 168 oraz w pracy Stefani Kalfas-Piotrowskiej, Stosunki handlowe śląsko-polskie za Kazim. Wielk., str. 232—5.

2) Tyn. 24 (1275): de Opatowiec versus Korczyn eundo per magnam stratam.

3) Estreicher 3. (1344): de partibus Russie cum mercibus ipsorum versus partes Regni nostri transire volentes, hii transeant per Lublin, Sandomiriam, per Wisliciam in Cracoviam.

4) Hölb. III, 631: versus Rusiam... per Savifestz.

5) Vide przypisek 75, oraz Pol. III, 15 i 63 (1286).

6) Maleczyński, Najstarsze targi w Polsce, str. 6—11.

7) Finkel-Kętrzyński, Galli Anonymi Chronicon, str. 4.

8) Szelański uważa, że najstarsze połączenie drogowe między Rusią a Czechami istniało drogą naddunajską lub drogą przez Mazowsze, Wielkopolskę i Śląsk (Najstarsze drogi z Polski na Wschód, str. 102, 108—123). Dr Maleczyński sądzi, że drogi śląsko-ruskie prowadziły, począwszy od Krakowa, przez Wieliczkę, Bochnię, Brzeźnicę

Wyraźnie bowiem wskazuje dokument, że droga ruska szła z Wrocławia przez Kraków, Wiślicę, Sandomierz oraz Lublin<sup>1)</sup>.

W połowie XIV w., gdy znaczenie Włodzimierza jako ważnego ośrodka handlowego podupadło, większy ruch handlowy panował na drogach lwowskich, na które kupcy śląscy i krakowscy wchodzili w Sandomierzu. Drogi te znane już są z opisu dróg toruńskich. Wiodły one, jak wiadomo, z Sandomierza przez Lubaczów do Lwowa, albo też drogą bardziej okrężną, na Jarosław i Przemyśl. Ze Lwowa zaś biegły ku włoskim koloniom handlowym nad morzem Czarnym dwie drogi handlowe. Pierwsza zwana popularnie „via tartarica“, szła przez Trembowłę, Kamieniec Podolski ku Tanie i Kaffie<sup>2)</sup>, druga zaś, zwana mołdawską, wiodła przez Halicz, Kołomyję, Suczawę oraz Jassy do Białogrodu i Kijii<sup>3)</sup>.

#### 4. Droga Kraków — Ropczyce — Lwów.

Niewątpliwie bliższe połączenie Krakowa ze Lwowem istniało drogą na Ropczyce. O ile jednak chodzi o czasy piastowskie, droga ta nie miała charakteru drogi tranzytowej i stanowiła połączenie szeregu miast pogranicza rusko-małopolskiego z Krakowem lub Lwowem. Kupcy obcy zaś byli

---

oraz przez Ruś Czerwoną (Najstarsze targi w Polsce, str. 12, por. zał. tamże mapkę). Wydaje się mało prawdopodobnym, by tędy szła droga na Kijów, gdyż na pograniczu rusko-małopolskim ruch osadniczy zaczął się żywiej rozwijać dopiero za Kazim. Wielkiego. Obszary zaś Małopolski, położone na północ od Wisły, między Krakowem a Sandomierzem, stanowią stare skupiska osadnicze. Już Gall w swej kronice zalicza Sandomierz do najpierwszych miast polskich. Również charakterystyczne jest, że szlaki napadów tatarskich dokładnie prawie pokrywały się z traktem handlowym śląsko-ruskim, idącym z Wrocławia na Kraków, Wiślicę, Sandomierz i Włodzimierz. Por. Semkowiec Wł., Szkolny Atlas Historyczny, map. nr 7; por. dodatkowo przypisek 1 na tejże stronie i 1 na str. 114.

<sup>1)</sup> Estreicher, 5 (1344).

<sup>2)</sup> Ł. Charewiczowa, Handel średniowiecznego Lwowa, str. 57.

<sup>3)</sup> Tamże str. 56, oraz załączona tamże mapa.

zawsze zobowiązani, chodzić na Ruś drogą przez Sandomierz<sup>1)</sup>. I ta droga nie została dokładnie wyznaczona w źródłach. W polskiej literaturze historyczno-gospodarczej<sup>2)</sup> przyjmuje się, że biegła ona przez Bochnię, Tarnów, Pilzno, Ropczyce, Rzeszów, Jarosław, Przemyśl oraz przez Gródek.

Wspomnieć jeszcze wypada, że w połowie XIV w. uzyskali kupcy sądeckcy przywilej od Kazimierza Wielkiego, dzięki któremu mogli chadzać na Ruś drogą najprostszą na Biecz, Żmigród i Sanok<sup>3)</sup>. Ta droga miała charakter raczej lokalny. Nie mamy bowiem żadnych wiadomości, które by wskazywały, że wtedy przewijał się żywszy ruch handlowy.

### 5. Droga Wrocław—Radomsko—Lublin—Ruś.

Jest rzeczą wysoce prawdopodobną, że już w drugiej połowie XIV w. wytworzyło się nowe połączenie Śląska z Rusią przez Polskę centralną. Wspomina bowiem o tym wyraźnie już jeden z dokumentów, wystawionych przez Kazimierza Wielkiego<sup>4)</sup>. Niestety nie można na tej kruchej podstawie zrekonstruować przebiegu tej drogi. Dopiero w źródłach z XV w. bardzo dokładnie został opisany jej przebieg. Szła ona z Rusi przez Hrubieszów—Krasny Staw—Lublin—Kazimierz oraz Zwoleń do Radomia, skąd ku Wrocławowi wiodła przez Skrzynno—Opoczno—Żarnów—Przedborz—

1) K. Kr. I, 156: *item currus onerati mercatorum Cracoviensium, quando ire volunt Leopoliā, debent super Sandomiram, Mercatores autem iidem cum currubus ipsorum levibus alias Rynwan et equites transiunt via directa super Robschicz ac eciam omnes alii currus in quibus ducuntur res commestibiles. Simili modo eciam transire debent mercatores Leoplienses. Quando autem mercatores Cracovienses transeunt ad nundinas, scilicet ad Premislienses, Iaroslaienses, Rzeschowienses et alias, tunc et cum currubus suis oneratis transire debent super Robschicz via directa; por. też K. Kr. I, 128, 150 i 151.*

2) Kutrzeba St., *Handel Krakowa*, str. 15, oraz Ł. Charewiczowa, *Handel średniowiecznego Lwowa*, str. 35.

3) Młp. I, 218 (1545): *Damus, concedimus et conferimus viam de Sandecz versus Rusiam per Beycz, Smigrod et Sanok aut ibicumque directius et utilius ipsis videbitur.*

4) Matr. R. Pol. Sum III, str. 355 (1562).

Radomsko—Brzeźnicę—Wieluń oraz przez Bolesławiec<sup>1)</sup>. Droga tą szli na przełomie XIV w. i XV w. kupcy śląscy na sławne jarmarki lubelskie. Z Rusi zaś pędzono tędy woły na eksport.

Z tych samych czasów datuje się połączenie drogowe Tarnowa z Wrocławiem. Uzyskali bowiem kupcy tarnowscy z początkiem XV w. przywilej dzięki któremu mogli jeździć do Wrocławia, z omińnięciem Krakowa, przez Opatowiec, Działoszyce, Lelów oraz Krzepice<sup>2)</sup>.

---

1) Raczyński, Kod. Dypl. Wilkp. 126, str. 174.

2) Młp. IV, 1182 (1419).

---



DODATEK II.  
TARYFY CELNE I MYTNICZE.

I. Taryfy celne.

1. Taryfa dla komor celnych biskupstwa płockiego <sup>1)</sup>.

Miejsce poboru	Podstawa poboru	Stawka celna	U w a g i
Gródek	wóz	12 krusz soli	
Święck	„	„	
Nieskurzyn	„	12 krusz soli i skórka kunia	
Brok	„ łódź pedagium	12 krusz soli 50 „ 6 skórek kunich	
Brańsk	wóz łódź pedagium	12 krusz soli 50 „ 6 skórek kunich	
Wyszków <sup>2)</sup>	wóz łódź	12 krusz soli „	

2. Taryfa klasztoru w Uznamie <sup>3)</sup>.

Uznam koło grodu	statek	?	
Widuchowo koło grodu	„	?	1/3 uposaż. klaszt.
Świelub cło mostowe	wóz pedagium	2 denary polskie 1 denar kroma- tyjski	
Cło na Prośnicy	od miary drzewa	?	1/2 uposaż. klaszt.
Białogard	od wozu	?	1/3 uposaż. klaszt.

<sup>1)</sup> Mon. Pol. Hist. V, str. 419. — Kodeks Dypl. Mazow. Lubom., do-  
datek, str. 337 i 338 (r. 1203).

<sup>2)</sup> Własność plebana w Wyszkowie.

<sup>3)</sup> Pommersches Urkundenbuch I, 48 (r. 1159), zatwierdzenia tego  
dokumentu w nr. nr. 72, 73, 79, 96, 127 i 171.

3. Taryfa gdańska z roku 1224—26<sup>1)</sup>.

Rodzaj towaru	Podstawa poboru	Stawka celna	U w a g i
C ł o p o r t o w e			
sukno	wielki statek	10 łokci sukna	
sól	mały „ statek	2 kamienie soli 1 „	
C ł o ł a d o w e w d r o d z e d o P o l s k i			
	od wozu	1 grzywna srebra	kasztelan każdego grodu 1 łokieć sukna; podkomorzy 5 łokci sukna, wzgl. 1/2 grzywny od karawany wozów
C ł o ł a d o w e w d r o d z e p o w r o t n e j			
	od wozu	2 skojce srebra	przy każdym grodzie wyjąwszy Gdańsk
C ł o n a W i ś l e w d r o d z e p o w r o t n e j			
	wielki statek	1 1/2 grzywny sr.	
	mały statek	3 wiardunki	

4. Taryfa pomnichowska z drugiej poł. XII wieku<sup>2)</sup>.

sól	wóz	10 głów soli	przewoźnik dodatkowo 2 głowy
	łódź	50 „	przewoźnik dodatkowo 2 głowy
śledzie	wóz	30 śledzi	przewoźn. 12 śledzi
sukno	„	12 denarów	
mięso	wóz (2 konie)	2 „	
	pusty wóz <sup>3)</sup>	1 „	
odbył pędzon.		1 „	
Jamilia venalis <sup>4)</sup>		6 „	

<sup>1)</sup> Perlb. 35 (1220—27); Kayser, Die Entstehung von Danzig, Gdańsk 1924, str. 54/55, ogranicza datę powstania tej taryfy do lat 1224—1226.

<sup>2)</sup> Koch. 88 i 464. Wydawca kodeksu wskazuje na lata 1161—1241, jako czas powstania tej niedatowanej taryfy. Prof. Grodecki odnosi ją do drugiej poł. XII w., na czas przed objęciem rządów na Mazowszu przez Konrada, Spraw. A. U., r. 1926, nr 2, str. 6.

<sup>3)</sup> Względnie wozy udające się po sól.

<sup>4)</sup> Opodatkowanie tzw. „familia venalis“ oznacza najprawdopodobniej pobór dodatkowej opłaty osobowej od kupców i ich służby.

## 5. Taryfa dla komor celnych w Oleśnie i Siewierzu z r. 1226.

Rodzaj towaru	Podstawa poboru	Stawka celna	U w a g i
a) Oleśno			
sól?	wóz	kamień soli	gdy udaje się z Moraw na Kujawy po śledzie
śledzie	„	30 śledzi	w podróży powrotnej
inne towary	„	1/2 skojca srebra wzgl. obcy kupcy 2 den. opolskie	24 skojce = 1 grzywna
b) Siewierz			
ołów	wóz	1 skojec srebra	
inne towary	„	„	24 skojce = 1 grzywna

6. Taryfa wielkopolska z r. 1238 dla komor celnych w Poznaniu i Gnieźnie<sup>1)</sup>.

Dla wszystkich towarów, wyjąwszy sól, śledzie i sukno	koń	2 skojce	
sól	„	1 cribrum	
śledzie	„	6 roznów <sup>2)</sup> 4 „	polski wóz 6 niemiecki wóz 4
wyłącznie sukno	„	2 skojce + 1 łokieć najlepszego sukna i grzywnę pieprzu	
sukno obok innych towarów	„	2 skojce + 2 denary toruńskie od postawu sukna	
towary zakupione w Polsce, oprócz śledzi		wolne od cła	

<sup>1)</sup> Wlkp. I, 207. Specjalna taryfa celna dla kupców zakonu krzyżackiego.

<sup>2)</sup> 1 rozeń śledzi liczył 30 śledzi. Porównaj taryfę z 1243 r. (Wlkp. I, 257).

**7. Taryfa wielkopolska dla komór celnych  
w Poznaniu, Gnieźnie <sup>1)</sup> i Zbąszyniu <sup>2)</sup>.**

Rodzaj towaru	Podstawa poboru	Stawka celna	U w a g i
sukno zwykłe	koń	4 skojsce	2 kasztelanowi 2 mincerzowi
sukno lepsze <sup>3)</sup> (brunatne, szkarłatne, zielone)	„	4 skojsce + od wo- zu $\frac{1}{2}$ wiardunka srebr. i grzywnę pieprzu wzgl. 1 parę butów	w całości uposa- żenie kasztelana
sól	„	2 cribra	1 kasztelanowi 1 mincerzowi
śledzie	„	2 rozny = 60 śledzi	1 mincerzowi 1 kasztelanowi $\frac{1}{2}$ wojski
wino	od wozu	$\frac{1}{2}$ wiardunka	$\frac{1}{4}$ kasztelanowi $\frac{1}{4}$ mincerzowi
sukno lniane	od konia	4 skojsce	

**8. Taryfa sądecka z r. 1310.**

olów	cetnar	1 kwartnik	od towarów wy- wożonych na Węgry
sukno	postaw	„	
gotówka (?)	sakwa (mantica)	3 łuty	
miedź	wolne od opłat celnych		od towarów przy- wożonych z Węgier
wino	„		
wosk	„		
gotówka	„		
inne towary	„		
konie	„		
trzoda chlewna	„		

<sup>1)</sup> Wlkp. I, 237 (1243 r.).

<sup>2)</sup> Na komorze mytniczej w Zbąszyniu pobierano bez względu na rodzaj towaru 1 łut.

<sup>3)</sup> W Poznaniu nie pobierano dodatkowej opłaty w naturze (buty i grzywna pieprzu).

<sup>4)</sup> K. Kr. I, 7. Specjalna taryfa dla kupców krakowskich.

## II. Taryfa toruńskiego spisu komor celnych<sup>1)</sup>.

### 1. Taryfa starej drogi Toruń—Wrocław.

Komory	O p ł a t y					
	ogólne		s p e c j a l n e			
			od sukna	od fig	od oliwy	
Inowrocław	od konia	1 gr.	od wozu ? <sup>2)</sup>			
Strzelno	„	„		od kosza ? <sup>3)</sup>		od beczki (6g <sup>4)</sup>
Jobiedziska	„	„				
Pyzdry	od wozu	„				
Żerków	od 3 koni	2 gr.				
Kotlin	od konia	1 gr.				
(Kesselberg)						
Koźmin	„	„				

### 2. Taryfa nowej drogi Toruń—Wrocław.

Komory	O p ł a t y								
	ogólne		s p e c j a l n e						
			od sukna		od ryb i śledzi		od korzeni		
	gr.	dawniej	gr.	dawn. gr.	gr.	dawniej	gr.	dawniej	
Radziejów	od konia	2	1 gr. 2 d.	od wozu od konia	12 — 12 —	od konia	4 —	od konia	2 —
Konin	od konia	1	1/2 gr.						
	od „diselwage“	4			1				
	od „synicz wage“	2		od wozu	4	12			
Kalisz	od „diselwage“	4		od wozu lub od postawu	12 1/2				
	od „synicz wage“	1							
Ołobok	?	1 1/2							
Ostrzeszów (Schiltberg)	od konia	1	od wozu z towar. 1/2 gr. od w. pust. 2 den.						

### 3. Taryfa nowej drogi Wrocław—Toruń.

Komory	O p ł a t y (tylko specjalne)						dawn.
	od kamieni młyńskich	od wina	od chmielu	od korzeni	od barchanu	od wełny	
Konin	od kamienia	6gr.					—
Radziejów	od kamienia	—	od 2fl. beczki	od 2fl. worka	od 4gr. wozu	od 13 1gr. sztuk	od 100 1gr. łokci

<sup>1)</sup> Hölb. III, 559 (ca 1350). Schemat tych taryf wzorowany jest na taryfach celnych pomieszczonych w pracy prof. Kutrzeby, Taryfy celne i polityka celna w Polsce, Ekonomista, rocz. 1902, z. III.

<sup>2)</sup> Luka w tekście.

<sup>3)</sup> Luka w tekście.

<sup>4)</sup> Dawniej nic.

## 4. Taryfa drogi Toruń—Włodzimierz.

Komory	ogólne	O p i a d a l a					od skóry
		od sukna	od wełny	od futer	od skóry		
Bobrowniki	od konia	od konia	od konia	od futer	od skóry	6 gr.	
Plock	5 gr. 4 den.	6 gr. 4 d.	5 gr.				
Wyszogród	"						
Zakroczym	"						
Warszawa	"						
Czersk (?)	"						
Nad Wieprzem	1/2 gr.						
Sieciechów	8 gr.						
Kazimierz	11 gr.						
Lublin	"						
	od 4 postawów toruńskich	1 gr.	od 100 łokci wełny	1/2 gr.	od 100 futer z lisów	6 gr.	
	od 2 postawów Poperingen lub podobnych	1 gr.					
	od 1 postawu z Bruège lub podobnych	1 gr.					
	od 2 postawów tor. lub podobn. od 1 post. z Poperingen lub pod.	1 gr.	"	1 gr.	od futra z bobra od futra z lisa	od skóry zmił od 1000 sk. cielęc.	
Chelm	od konia	1 gr.				15 „scheven”	
	od wszystkich wozów	53 gr.				1/2 gr. zmił „scheven”	
	od konia de 100 cap.	4 gr. 2 1/2 gr.					
Horodko							
Włodzimierz							

## 5. Taryfa drogi starej Toruń—Lwów.

Komory	ogólne	O p ł a t y			
		od sukna	od wełny	od skór	od śledzi
Brześć	6 gr. 8 den.				
Kowal	2 gr. <sup>1)</sup> 4 den.				
Gostynin	1 gr.				
Łowicz	5 gr. 4 den.				
Rawa	1 gr.				
Góry	4 gr.				
Radom	5 gr. <sup>2)</sup>				
Opatów					
Sandomierz					
	od konia	od 2 post. toruńsk. 1 gr. lub podobnych			
	" "	od 1 post. z Popier. 1 gr.			
	" "	lub podobnych			
	od worka wotsacus	od 1 postawu z Bruerge lub podobnych	od 100 łokci wełny	od 100 skór od 1000 skór cielecych	8 gr. 6 gr.
	" <sup>3)</sup>	od 4 szt. harasu (?)			
	od worka marsubium				
	od konia				
	od wozu				
	od konia				
Gorzyce	"				
Krzeszów (?)	"				
Turbia	"				
Raciawice	"				
Kopki	"				
Krzeszów	1 gr.				
Lubaczów	"				
Grodek	"				
Lwów	2 gr. 1/2 wiardunka (?) 2 1/2 cag. gr.				od beczki 42 śledzie śledzi
	od wozu				
	od 100 cap. gr.				

1) i 2) dawniej 1 gr. 3) razem z mostowem.

## 6. Taryfa drogi nowej Toruń—Lwów.

Komory	Opłaty		Komory	Opłaty	
	ogólne	specjalne		ogólne	specjalne
Brześć	od konia	6 gr. 1 sol.	Radom	od konia	4 gr.
Przedecz	„	6 gr. 4 den.	Opatów	„	3 gr. 1)
Łęczycza	„	6 gr.	Sandomierz	tak jak w tabl. 5	
Inowłódź	od wozu	2 gr.	Jarosław	od konia	1 gr.
Opoczno	od konia	2 gr.	Przemysł	od wozu	8 gr.
	od wozu	2 den.			

## 7. Taryfa drogi Włodzimierz—Toruń.

Komory	o p ł a t y									
	ogólne	specjalne						od ?		
		od wosku	od jedwabiu	od korzeni						
Horodło	od konia	4 gr.								
Chełm	„	1 gr.	od ka- wałka (frus- tum)	1 gr.	od ka- mienia	2 gr.	od ka- mienia	1 gr.	„de mille ope- ris“ <sup>2)</sup>	8 gr.
Lublin	„	8 <sup>1/2</sup> gr.	od ka- wałka (frus- tum)	1/2 g.	„	1/2 g.	„	1/2 g.	„de mille ope- ris“	6 gr.
Kazimierz	„	8 gr. <sup>1)</sup>								
Sieciechów	„	8 gr.								
n. Wieprzem	„	1/2 gr.								
Czersk (?)	„	3 g. 4 d.								
Warszawa	„	„								
Zakroczym	„	„								
Wyszogród	„	„								
Płock	„	„								
Bobrowniki	„	„								

1) Dawniej 1 grosz.

2) Niezrozumiałe.



## 8. Taryfa drogi Lwów—Toruń.

Komory	O p ł a t y						
	ogólne	s p e c j a l n e					od?
		od wosku	od korzeni				
Gródek	od konia	2 gr.					
Lubaczów	„	1 gr.					
Krzyszów	„	„					
Kopki	„	1/2 gr.					
Raławice	„	1/4 gr.					
Turbia	„	1/2 gr.					
Gorzyce	„	„					
Krzyszów (?)	od wozu	12 gr.					
Sandomierz	od konia	1/2 gr.					
	od konia <sup>1)</sup>	2 1/2 gr.	od	1 gr.	od worka	2 gr.	de mille
	de curru su-	36 gr.	kawałka		pieprzu		operis <sup>2)</sup>
	per ligato <sup>2)</sup>		frustum		lub imbiru		6 gr.
Opatów	od konia	3 gr. <sup>3)</sup>					
Radom	„	4 gr.					
Gore (?)	„	1 gr.					
Rawa	„	3 g. 4 d.					
Łowicz	„	1 gr.					
Gostynin	„	2 g. 4 d.					
Kowal	„	1 gr.					
Brześć	„	2 g. 4 d.					

## III. Taryfy mytnicze.

Miejsce poboru	Podstawa poboru	Stawka myta	U w a g i
Jarocin <sup>4)</sup>	od konia lub od wołu	1 gr.	Pleban kościoła św. Marcina w Jarocinie otrzymuje dodatkowo od 4 wozów 1 gr.
Chełm <sup>5)</sup> nad Rabą	od wozu z 1 koniem od wozu z 2 lub więcej końmi	1/8 skoj. 2 denary 1/4 skoj. 4 denary	Cło mostowe, własność klasztoru miechowskiego
Jakubkowice <sup>6)</sup> k. N. Sącza	koń	4 denary	Myto mostowe rzekomo nadane Pawłowi Węgierskiemu za reparację mostu na rzece Łososinie. Płacą to myto wozy załadowane towarem.

1) Wraz z mostowem.

2) Niezrozumiałe.

3) Dawniej 1 grosz.

4) Wlkp. I, 364 (1257). Taryfę powyższą prof. Grodecki uważa za wysoce podejrzaną. Spr. A. U., r. 1926, nr 2, str. 6.

5) Młp. II, 458 (1260); Młp. II, 604 (1331).

6) Młp. III, 89 (1339).

## (Taryfy mytnicze ciąg dalszy).

Miejsce poboru	Podstawa poboru	Stawka myta	U w a g i
Kraśnik <sup>1)</sup> k. Lublina	koń od wołu od wozu z ziemio- płodami	1 gr. 1/2 gr. 1 gr.	Komora rzekomo nadana san- domierskiemu podstolem
Pakość <sup>2)</sup>	koń od wołu od świni od owcy od wozu z dziczyzną od wozu z kam. młyńskich	4 denary 2 denary 1 denar „ 6 gr. 4 gr.	Przywilej nadany wojewodzie kujawskiemu Albertowi. Cha- rakterystyczne jest to, że ta koncesja poboru myta tyczy jeszcze nieistniejących komor mytniczych. Istnienie ich wiąże dokument z obowiązkiem zbu- dowania nowych mostów lub grobli. Od tych opłat mytni- czych zwolnione są jedynie tylko osoby duchowne.
Łowicz <sup>3)</sup>	koń od bydła	1 gr. 1/2 gr.	Własność arcybiskupa gnieźn. W spisie tariff celnych i myt- niczych z poł. XIV w. wyso- kość stawek mytniczych jest identyczna.
Szczerców <sup>4)</sup>	od wozu zała- dowanego to- warem od bydła i trzody	1/2 gr. 2 den.	Myto to zwane „przeznę czło“ stanowi uposażenie kościoła w Szczercowie. W samym Szczercowie pobier. myto na dwóch komorach. Jedna ist- niała przy drodze krakowsko- wielkopolskiej, druga natom. przy drodze mazowiecko- wrocławsk. Ta ostatnia była wyłączną własnością kościoła, podczas gdy z pierwszej po- bierał proboszcz w Szczercó- wie tylko dziesięcinę.
Koźminek <sup>5)</sup>	od konia	2 den.	Do r. 1369 w rękach królew- skich. Od tego czasu własn. Bartłomieja z Wezenburga.
Włodzimierz <sup>6)</sup>	od konia lub wołu	1 gr.	Jest to taryfa mytnicza dla kup- ców małopolskich. Przedtem płacono 3 grosze.

<sup>1)</sup> Młp. II, 615 (1290), oraz Młp. III, 960 (1356). Oba dokumenty sfał-  
szowane współcześnie.

<sup>2)</sup> Pol. II, supl. 507 (1356).

<sup>3)</sup> Włkp. III, 1404 (1359).

<sup>4)</sup> Ulanowski, Acta Cap. II, 1981 (1367).

<sup>5)</sup> Włkp. III, 1618 (1369).

<sup>6)</sup> K. Kr. I, 12 (1320).

## (Taryfy mytnicze ciąg dalszy).

Miejsce poboru	Podstawa poboru	Stawka myta	U w a g i
Księstwo <sup>1)</sup> mazowieckie	od konia	2 skojce	Taryfa dla kupców krakowskich i węgierskich.
Taryfa przewozu to- ruńskiego z r. 1252 <sup>2)</sup>	pieszy	1 den.	Przewóz ów był w rękach Zakonu krzyżackiego. Konflikty o wysokość opłat były do tego stopnia liczne, że doprowadz. do generalnego zakazu korzystania z niego, przez kupców kujawskich. Zakaz znosi się w r. 1252 na mocy układów handlowych między księciem kujawskim Kazimierzem a Zakonem.
	jeździec	„	
	od sztuki bydła od 4 świń od wozu polsk. z 1 koniem zaprzęg o 2 lub więc. koniach od konia	2 „ 1 „	
Kłobucko <sup>3)</sup> koło Częstochowy	koń pociagowy od konia luzem od wołu lub krowy od owcy, owcy i świni	1/2 gr.	Kłobucka komora mytnicza stanowiła własn. klasztoru tamtejszego od najdawniejszych czasów, jak pisze Długosz.
		1/4 gr.	
		3 den. 2 den.	
Skała <sup>4)</sup>	koń	5 gr.	W tej wysok. płacą myto wszyscy kupcy, którzy jadą z Wrocławia, Poznania, Gdańska i Torunia. Ciekawe przy tym jest to, że o ile kupcy wracają z powrotem w ciągu tygodnia to nie opłac. powtórnie opłaty mytniczej. Inni (caeteri) najprawdopodob. nie kupcy płacą ulgową opłatę mytniczą — 1 gr. od konia.
	koń	1 gr.	
Sławków <sup>5)</sup>	wóz naladowany od wołu, krowy lub od konia luzem	1 gr. czeski 2 den.	Myto to stanowi uposażenie chóru katedry krakowskiej. Ocenione było na 20 grzywień rocznie.
	od owcy, świni i kozy	„	

1) K. Kr. I, 6 (1510—15).

2) C. d. Pruss. I, 90 (1215). Taryfa ta obowiązywała przez cały rok za wyjątkiem okresu zimowego. Na ten czas, miano ustalić na mocy układów, specjalną taryfę.

3) Długosz, Liber ben. III, str. 166.

4) Tamże, str. 530. Z tego myta przypada klasztorowi św. Andrzeja połowa, reszta należy do kasztelanii wojnickiej oraz osieckiej.

5) Tamże I, str. 25.

## (Taryfy mytnicze ciąg dalszy).

Miejsce poboru	Podstawa poboru	Stawka myta	U w a g i
Mstów <sup>1)</sup>	koń wół owca lub świna	1/2 gr. 1/4 gr. 1 den.	Właścicielem tego myta był klasztor kanoników regularnych w Mstowie.
Gorzyce <sup>2)</sup> koło Sandomierza	koń wół lub krowa	1/2 gr. 4 den.	Myto to stanowi prebendę kościoła w Gorzycach. W tej wysokości pobiera się myto na podstawie długotrwałego zwyczaju.

<sup>1)</sup> Tamże III, str. 150.

<sup>2)</sup> Tamże II, str. 354. Myto to opłacali wszyscy kupcy w drodze na Ruś.

### DODATEK III.

#### SPIS KOMOR CELNYCH.

---

- Anklam: 1284, Pommersches Urkb. t. III, nr. 1292; 1286, ibidem nr. 1584.
- Białogard: 1159—1216, Pommersches Urkb. nr. nr.: 48, 72, 96, 127, 171.
- Biecz: 1568, Młp. t. III, nr. 810.  
nad Bobrem (w okolicy Lwowa — Śląsk dolny): 1261, C. d. S. t. VII, 2, nr 1091.
- Bobrowniki: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Bochnia: 1267, Młp. t. I, nr. 75; 1275, Młp. t. I, nr. 85; 1531, Młp. t. II, nr 604.
- Bolesławiec: 1298, C. d. S. t. VII, nr 2502; 1510, Korn. Bresl. Urkb. nr 87; 1510, Korn. Bresl. Urkb. nr 92; 1516, C. d. S. XVIII, nr 5634.
- Boratin k. Przemysła: 1561, Mpl. t. III, nr 745.
- Brańsk i Brok: XII w., Mon. Pol. Hist. t. V, str. 457.
- Brynica: 1516, C. d. S. t. XVIII, nr 5566.
- Brzeg: 1516 i 1517, C. d. S. t. XVIII, nr nr 5628, 5725.
- Brześć: 1534, Pol. t. II, nr 486; 1549, Włkp. t. II, nr 1289; 1549, Hölb. t. III, nr 559; 1590, K. Kr. t. I, nr 75.
- Burzenin: 1544, Matr. R. Pol. Summ. t. III, str. 188; 1562, tamże, str. 355.
- Buk: 1257, Włkp. t. I, nr 557.
- Busk: 1595, K. Kr. t. I, nr 79, istniała już za Kazimierza Wielk.
- Bydgoszcz: 1252, V. C. d. Pruss, t. I, nr 90.
- Chel n. Rabą: 1260, Pol. t. III, nr 57; 1260, Młp. t. III, nr 458; 1549, Młp. t. III, nr 692; 1531, Młp. t. II, nr 604; 1535, Młp. t. II, nr 607.
- Chel m (grody czerwieńskie): 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Chęciny: 1557, Włkp. t. III, nr 1554.
- Chocieszów: 1557, Włkp. t. III, nr 1554.
- Czechów (Alba Ecclesia): 1527, Młp. t. I, nr. 175; 1548, Teka Naruszewicza 9, nr 146; 1559, Młp. t. III, nr 734; 1565, Akt. Handl. Pol. z Węgrami (Kutrzeba) nr. 2; 1564, Kat. Krak. nr. 256.
- Czerwińsk (cło wodne): 1155, Koch. nr 78; 1254, Pol. t. I, nr 45.
- Czestram: 1136, Włkp. t. I, nr 7.
- Czołowice: 1565, Młp. t. III, nr 757.
- Czorsztyń: 1548, Teka Naruszewicza 9, nr 146.

- Dąb: 1249, Pommersches Urkb. t. I, nr 494; 1277, tamże, t. II, nr 1066, 1281, tamże, t. III, nr 1206; 1287, tenże t. III nr. 1415.
- Dąbie: 1262, Wlkp. t. I, nr 405.
- Derłów (Rügenwalde): 1512, Hölb. t. II, str. 212.
- Dębogóry („Damgur“ — Damgarten): 1258, Pommersches Urkundenbuch t. II, nr. 661.
- Dobczyce: 1559, Młp. t. III, nr 734.
- Dobrzyń: 1252, V. C. D. Pruss. t. I, nr 90.
- Drohiczyn: 1257, Koch. nr 566.
- Drzeń: 1317, Wlkp. t. II, nr 990.
- Dziewa (Zena), na półn.-wsch. od Kruszwicy: 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90.
- Fürstenberg: 1316, C. d. S. t. XVIII, nr 5565; 1525, ibidem nr 4414.
- Galowo: 1266, Korn. Bresl. Urkb. nr. 29; 1509, ibidem nr. 86.
- Gdańsk: 1148, Perlb. nr 2; 1178, Perlb. nr 6; 1224, Perlb. nr 26; 1235, Perlb. nr 51; 1258, Perlb. nr 61; 1249, Perlb. nr 122; 1285, Perlb. nr 560; 1292, Perlb. nr 494; 1510, Perlb. nr 685; 1295—98, Wlkp. t. II, nr nr 740, 792, 795.
- Glewo koło Dobrzynia: 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90.
- Gniezno: 1136, Wlkp. t. I, nr 7; 1238, Wlkp. t. I, nr 207; 1243, Wlkp. t. I, nr 237.
- Gogolin k. Koronowa: 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90.
- Gozyce k. Sandomierza: 1500, Młp. t. II, nr 538; 1535, Młp. t. II, nr 607; 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Gostynin: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Gościeszyn: 1557, Wlkp. t. III, nr 1354.
- Góry n. Pilicą: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559; 1598, Lub. nr 129.
- Grażawa: 1539, Lub. nr 62.
- Greifswald: 1249, Pommersches Urkb. t. I, nr 492; 1273—1278, ibidem t. II, nr nr 970, 981, 995, 1012, 1017.
- Gródek Jagiell.: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Gródek n. Nurcem: Mon. Pol. Hist. t. V, str. 437.
- Hajnowo: 1518, C. d. S. t. XVIII, nr 5829.
- Hirschberg: 1520, C. d. S. t. XVIII, nr 4049.
- Horodło: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Inowłódź: 1145, Wlkp. t. I, nr. 11; 1550—60 Hölb. t. III, nr. 559.
- Inowrocław: 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90; 1550—60 Hölb. t. III, nr 559.
- Jakubkowice: 1539, Pol. t. III, nr 89
- Janikowice: 1363, Młp. t. III, nr 757.
- Jarocin: 1257, Wlkp. t. I, nr 364, dok. fałsz.
- Jarosław: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Jeżów: 1278, Wlkp. t. I, nr. 477.
- Jędrzejów: 1363, Młp. t. III, nr 757.

- Kalisz: 1136, Wlkp. t. I, nr 7; 1209, Tyn. I, nr 2, dok. fałsz.; 1258, Wlkp. t. I, nr 368; 1349, Wlkp. t. II, nr 1289; 1357, Wlkp. t. III, nr 1354; 1350—60, Hölb. t. III, nr 559; 1360, Wlkp. t. III, nr 1414; 1369, Wlkp. t. III, nr 1618; 1390, K. Kr. t. I, nr 75.
- Kamień: 1274, Pommersches Urkb. t. II, nr 981.
- Kazimierz: 1349, Wlkp. t. II, nr 1289; 1350—60, Hölb. t. III, nr 559; 1318, Wlkp. t. II, nr 999.
- Kobylnica: 1353, Młp. t. III, nr 636.
- Kochów: 1353, Młp. t. III, nr 536.
- Kołobrzeg: 1140, Pommersches Urkb. t. I, nr 30; 1217, ibidem nr 177; 1255, ibidem t. II, nr 606.
- Kopki: 1350—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Konin: 1328, Wlkp. t. II, nr. 1088; 1349, Wlkp. t. II, nr. 1289; 1350—60, Hölb. t. III, nr. 559; 1373, Wlkp. t. III, nr. 1690.
- Korczyn — Nowe Miasto: 1278, Młp. t. I, nr 95; 1320, K. Kr. nr 11; 1363, Młp. t. III, nr 757; 1393, K. Kr. t. I, nr 79.
- Kościan: 1387, Wlkp. t. III, nr 1866.
- Kotlin (Kesselberg): 1350—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Kowal: 1350—60, Hölb. t. III, nr 559; 1384, Lub. nr 110.
- Koźminek: 1369, Wlkp. t. III, nr 1618.
- Kraków: 1257, Młp. t. I, nr. 44; 1273, Młp. t. I, nr. 83; 1320, Młp. t. I, nr 160; 1323, K. Kr. t. I, nr 13; 1336, Młp. t. I, nr 202; 1320, Młp. t. III, nr 662; 1359, Młp. t. III, nr 734; 1366, A. G. Z. t. III, nr 15; 1367, Matr. R. P. Summ. t. IV, str. 357.
- Krapkowice: 1310, Korn. Bresl. Urkb. nr 91.
- Krasnystaw: 1349, Wlkp. t. II, nr 1289; 1350—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Kraśnik: 1290, Młp. t. II, nr 615, dok. podr.; 1356, Młp. t. III, nr 960 (podr. dok.).
- Krosno: 1348, Teka Naruszewicza 9, nr 146.
- Krosno (śląsk dolny): 1240, Wlkp. t. I, nr 227; 1242, C. d. S. t. VII, 1, wyd. 2, nr 584 c.
- Królewice: 1370, Młp. t. III, nr 836.
- Kruszwica: 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90.
- Krzeszów: 1350—60, Hölb. t. III, nr 559; 1360, K. Kr. t. I, nr 33.
- Krzywin: 1294, Wlkp. t. I, nr 719.
- Książ k. Lipna: 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90.
- Kuchary: 1363, Młp. t. III, nr 757.
- Kuczbork: 1384, Ulan. dok. maz. nr 48.
- Kunzendorf (k. Lwowa, śląsk d.): 1310, Korn. Bresl. Urkb. nr. 87.
- Kurzelów: 1357, Wlkp. t. III, nr 1354.
- Łąd: 1136, Wlkp. t. I, nr. 7; 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90.
- Lesiany („Lassan“): 1295, Pommersches Urkb. t. III, nr 1738.
- Leśnica: 1266, Korn. Bresl. Urkb. nr 29; 1277, C. d. S. t. VII, nr 1356; 1309, Korn. Bresl. Urkb. nr 86.

- Lignica: 1515, C. d. S. t. XVI, nr 5479; 1528, C. d. S. t. XXII, nr 4740.
- Lewin (Löwen): 1510, Korn. Bresl. Urkb. nr 91.
- Łozice („Losiz“ — Loitz): 1267, Pommersches Urkb. t. II, nr 856; 1275, ibidem t. II, nr 1022.
- Lubaczów: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559; 1560, K. Kr. t. I, nr 35.
- Lubick: 1226, C. d. S. t. VII, 1, wyd. 2, nr 295.
- Lubin: 1524, C. d. S. t. XVIII., nr 4581.
- Lublin: 1549, Wlkp. t. II, nr 1289; 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Lubliniec: 1510, Korn. Bresl. Urkb. nr 91.
- Lubotyn?: 1224, Koch. nr 252.
- Lwów: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559; 1579, K. Kr. t. I, nr nr 54, 58.
- Lwów (Śląsk): 1298, C. d. S. t. VII, 5, nr 2502; 1510, Korn. Bresl. Urkb. nr 92; 1516, C. d. S. t. XVIII, nr 5654.
- Łekno: 1156, Wlkp. t. I, nr 7.
- Łęczycza: 1156, Wlkp. t. I, nr 7; 1549, Wlkp. t. II, nr 1289; 1550—60, Hölb. t. III, nr 559; 1557, Wlkp. t. III, nr 1554; 1590, K. Kr. t. I, nr 75.
- Łowicz: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559; 1559, Wlkp. t. III, nr 1404.
- Łukawa: 1260, K. Kat. Kr. t. I, nr 61; 1271, Młp. t. II, nr 477.
- Małogoszcz: 1156, Wlkp. t. I, nr 7; 1557, Wlkp. t. III, nr 1554.
- Mątwy: 1254, Ulan. dok. kl. w Strzelnie, nr nr 9, 11, 12.
- Michałów: 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90.
- Milicz: 1249, Haeusler, Urks. z Gesch. d. Fürst. Oels, nr 48, str. 82.
- Muchoborz: 1266, Korn. Bresl. Urkb. nr 29.
- Myślenice: 1542, Młp. t. III, nr 671.
- Nakło: 1156, Wlkp. t. I, nr 7.
- Nieskurzyn: XII. w., Mon. Pol. Hist. t. V, str. 457.
- Nissa: 1511, C. d. S. t. XVI, nr 5201
- Nowy Targ: 1252, Młp. t. II, nr 612 (?) dok. fałsz.; 1546, Młp. t. II, nr 221.
- Olawa: 1509, Korn. Bresl. Urkb. nr 86; 1517, C. d. S. t. XVIII, nr 5671.
- Oleśno: 1226, C. d. S. t. VII, 1, wyd. 2, nr 295; 1510, Korn. Bresl. Urkb. nr 91.
- Ołobok: 1292, Wlkp. t. II, nr 686; 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Opatowiec: 1278, Młp. t. I, nr 95; 1278, Pol. t. III, nr 54; 1565, Młp. t. III, nr 757; 1595, K. Kr. nr 79.
- Opatów: 1528, Wlkp. t. II, nr 1088; 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Opoczno: 1549, Wlkp. t. II, nr 1289; 1544, Estreicher nr 5.
- Opole: 1510, Korn. Bresl. Urkb. nr 91.
- Orla (Kozmin): 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.
- Ostrów na jez. lednickim: 1156, Wlkp. t. I, nr 7.
- Ostrzeszów: 1549, Wlkp. t. II, nr 1289; 1550—60, Hölb. t. III, nr 559; 1573, Wlkp. t. III, nr 1690.
- Pacanów: 1595, K. Kr. nr 79.



- Parchwice: 1324, C. d. S. t. XVIII, nr 4360, 4381.  
 Piana: 1285, Pommersches Urkb. t. II, nr 1362, clo rzeczne.  
 Pierzyce: 1238, Pommersches Urkb. t. I, nr 377; 1289, ibidem t. III, nr 1494, 1498.  
 Piotrowin: 1252, K. Kat. Kr. t. I, nr 54.  
 Piotrków: 1344, Estreicher, nr 5; 1357, Wlkp. t. III, nr 1354; 1390, K. Kr. t. I, nr 75.  
 Płock: 1237, Koch. nr 366; 1350—60, Hölb. t. III, nr 559.  
 Pobiedna: 1400, Lub. nr 139.  
 Podolany (k. Skalm.): 1363, Młp. t. III, nr 757.  
 Polikno k. Santoku: 1279, Wlkp. t. I, nr 475.  
 Pomnichowo: XII w., Koch. nr 88; 1254, Pol. t. I, nr 43.  
 Powidz: 1350—60, Hölb. t. I, nr 559; 1362, Wlkp. t. III, nr 1550.  
 Poznań: 1238, Wlkp. t. I, nr 207; 1243, Wlkp. t. I, nr 237; 1262, Wlkp. t. I, nr 399; 1390, K. Kr. nr 75.  
 Pratsch (Protsch): 1266, Korn. Bresl. Urkb. nr 29.  
 Rglica: 1281, Pommersches Urkb. t. II, nr 1206.  
 Rosprza: 1136, Wlkp. t. I, nr 7.  
 Röchlitz: 1520, C. d. S. t. XVIII, nr 4073.  
 Ruda: 1136, Wlkp. t. I, nr 7.  
 Rügenwalde: v. Derłów.  
 Rynarzewo: 1299, Wlkp. t. II, nr 825.  
 Rypin: 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90.  
 Ryto: 1312, Młp. t. II, nr 557; 1327, Młp. I, nr 173; 1338, K. Kr. t. I, nr 22; 1340, Młp. t. III, nr 662; 1356, Młp. t. I, nr 246; 1348, Teka Naruszewicza 9, nr 146.  
 Rzeszów: 1354, Pol. t. I, nr 119.  
 Sandomierz: 1176, Pol. t. I, nr 4; 1320, K. Kr. t. I, nr 11; 1321, Młp. t. II nr 581; 1337, Młp. t. I, nr 207; 1350—60, Hölb. t. III, nr 559; 1378, Młp. t. I, nr 340.  
 Sanok: 1368, A. G. Z. t. III, nr 18.  
 Santok: 1390, K. Kr. t. I, nr 75.  
 Sącz: 2-ga poł. XIII w., Młp. t. III, nr nr 487, 491, 496, 521, 547, 585; 1283, Młp. t. I, nr 102; 1292, Pol. t. III, nr 67; 1306, K. Kr. nr 3; 1310, K. Kr. t. I, nr 7; 1327, Młp. t. I, nr 175; 1348, Teka Naruszewicza 9, nr 146; 1357, A. G. Z. t. IV, nr 1.  
 Sieciechów: 1349, Wlkp. t. II, nr 1289; 1350—60, Hölb. t. III, nr 559.  
 Proszowice: 1363, Młp. t. III, nr 757.  
 Prośnica: 1159—1216, Pommersches Urkb. t. I, nr nr 48, 72, 96, 127, 171; 1299, Pommersches Urkb. t. III, nr 1902.  
 Przedbórz: 1145, Wlkp. t. I, nr 11.  
 Przedecz: 1350—60, Hölb. t. III, nr 559; 1383, Lub. nr 107; 1390, K. Kr. t. I, nr 75.  
 Przemysł: 1350—60, Hölb. t. III, nr 559.

- Przepust: 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90; 1307, Pol. t. II, nr 196.  
 Psiepole: 1266, Korn. Bresl. Urkb. nr 29.  
 Pyzdry: 1350—60, Hölb. t. III, nr 559; 1590, K. Kr. t. I, nr 75.  
 Raba: 1366, A. G. Z. t. III, nr 15.  
 Raclawice: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.  
 Radom: tamże.  
 Radomicko: 1258, Wlkp. t. I, nr 568.  
 Radomsko: 1362, Mon. R. P. Summ. t. III, str. 355.  
 Radziejów: 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90; 1506, Pol. t. I, nr 101; 1534, Wlkp. t. II, nr 1129; 1549, Wlkp. t. II, 1289; 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.  
 Rafałów: 1285, Lub. nr 56.  
 Rawa: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.  
 Reichenbach: 1298, C. d. S. t. VII, 3, nr 2502; 1310, Korn. Bresl. Urkb. nr 92.  
 Sieradz: 1156, Wlkp. t. I, nr 7; 1557, Wlkp. t. III, nr 1554; 1562, Matr. R. Pol. Summ. t. III, str. 555; 1569, Wlkp. t. III, nr 1618.  
 Sierock: 1155, Wlkp. nr 3; 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.  
 Siewierz: 1226, C. d. S. t. VII, 1, wyd. 2, nr nr 293, 1260; C. d. S. t. I, nr 8, str. 7—8.  
 Skalmierzyce: 1363, Młp. t. III, nr 757; 1593, K. Kr. nr 79.  
 Skawina: 1354, Młp. t. III, nr 640.  
 Skrzynno: 1156, Wlkp. t. I, nr 7; 1551, Wlkp. t. II, nr 1116; 1557, Wlkp. t. III, nr 1354.  
 Skwierzyna: 1590, K. Kr. t. I, nr 75.  
 Słomniki: 1562, Matr. R. Pol. Summ. t. III, str. 555; 1576, Młp. nr 884; 1582, Młp. t. I, nr 363.  
 Słońsk: 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90.  
 Słupsk: 1185, Pommersches Urkb. t. I, nr 94.  
 Sobótka: 1357, Wlkp. t. III, nr 1354.  
 Spicymierz: 1156, Wlkp. t. I, nr 7; 1357, Wlkp. t. III, nr 1354.  
 Starogard (Pom. szczecińskie): 1285, Pommersches Urkb. t. II, nr 1329.  
 Starygród (Wielkop.): 1258, Wlkp. t. I, nr 568; 1294, Wlkp. t. I, nr 719; 1296, Wlkp. t. I, nr 744.  
 Strzelin: 1310, Korn. Bresl. Urkb. nr 92.  
 Strzelno: 1349, Hölb. t. I, nr 674 dodatek; 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.  
 Sulejów: 1145, Wlkp. t. I, nr 11.  
 Surgost: 1310, Korn. Bresl. Urkb. nr 91.  
 Szczecin: 1250, Pommersches Urkb. t. I, nr 377; 1245, tamże, nr 454; 1259, tamże, t. II, nr 607; 1261, tamże, nr 707; 1281, tamże, nr 1194; 1281, tamże, nr 1211.  
 Szczerców: 1362, Matr. R. Pol. Summ. t. III, str. 555; 1367, Ulan. Acta Cap. t. II, nr 1981.

- Szprotawa: 1299, C. d. S. t. VII, 33, nr 2547.  
 Szreńsk: 1397, Lub. nr 127.  
 nad Słężą: 1248, Korn. Bresl. Urkb. nr 14.  
 Świecie: 1258, Perlb. nr 61.  
 Swielub (Zwilipp): 1159—1212, Pommersches Urkb. t. I, nr nr 48, 72, 96, 127, 171.  
 Święciechowa: 1258, Wlkp. t. I, nr 368; 1277, Wlkp. t. I, nr 467; 1294, Wlkp. t. I, nr 719.  
 Święck: XII w., Mon. Pol. Hist. t. V, str. 457.  
 Świdnica: 1310, Korn. Bresl. Urkb. nr 92; 1325, C. d. S. t. XVIII, nr 4420.  
 Świniary: 1266, Korn. Bresl. Urkb. nr 29.  
 Tarnów: 1363, Mlp. t. III, nr 757.  
 Tczew: 1258, Perlb. nr 61; 1260, Perlb. nr 185; 1292, Perlb. nr 499; 1289, Perlb. nr 452.  
 Trzebiatów (Treptow): 1299, Pommersches Urkb. t. III, nr 1877.  
 Trzebudzice (Tribsee): 1285, tamże, t. II, nr 1350.  
 Tur-Samoklęski: 1337, Wlkp. t. II, nr 1165.  
 Turbia: 1350—60, Hölb. t. III, nr 559.  
 Ujście Solne: 1362, Matr. R. Pol. Summ. t. III, nr 355.  
 Uniejów: 1331, Wlkp. t. II, nr 1116.  
 Uznam: 1159—1216, Pommersches Urkb. t. II, nr nr 48, 72, 96, 127, 171; 1238, tamże, t. I, nr 377; 1263, tamże, t. II, nr 731; 1289, tamże, t. III, nr 1498.  
 Warszawa: 1350—60, Hölb. t. III, nr 559.  
 Warta: 1369, Wlkp. t. III, nr 1618.  
 Warta k. Kłodzka: 1310, Korn. Bresl. Urkb. nr 92.  
 Warta na Śląsku k. Lwowa: 1217, Tzschoppe-Stenzel, nr 4, str. 277; 1310, Korn. Bresl. Urkb. nr 87.  
 Wawrzeńczyce: 1369, Mlp. t. III, nr 757.  
 Wąsów: 1250, C. d. S. t. VII, nr 710; 1310, Korn. Bresl. Urkb. nr 92.  
 Widawa: 1228, C. d. S. t. VII, 1, nr 328; 1266, Korn. Bresl. Urkb. nr 29; 1309, tamże, nr 86; 1327, tamże, nr nr 127, 133.  
 Widuchowo: 1159—1216, Pommersches Urkb. t. I, nr nr 48, 72, 96, 127, 171.  
 Wieleń (?): 1234, Wlkp. t. I, nr 170.  
 Wiślica: 1343, Pol. t. III, nr 95; 1393, K. Kr. t. I, nr 79.  
 Wiśmierzyce: 1398, Lub. nr 129.  
 Wizna: 1382, Ulan. dok. mazow. nr 46.  
 Włocławek: 1250, tamże, dok. kuj. nr 15; 1252, C. D. Pruss. nr 90; 1315, Wlkp. t. II, nr 975.  
 Włodzimierz: 1320, K. Kr. t. I, nr 12; 1350—60, Hölb. t. III, nr nr 559.

Wojnicz: 1278, Mlp. t. I, nr 95; 1565, Mlp. t. III, nr 757; 1565, Mlp. t. III, nr 784; 1567, Mlp. t. III, nr 802; 1566, A. G. Z. t. III, nr 15; 1575, Mlp. t. III, nr 872.

Wolborz: 1136, Wlkp. t. I, nr 11.

Wolin (Pom. szczeciński): 1277, Pommersches Urkb. t. II, nr 1058. Wołogoszcz: 1275, tamże, t. II, nr 980; 1280, tamże, nr 1158.

Woźniki: 1510, Korn. Bresl. Urkb. nr 91.

Wrocław: 1528, tamże, nr 154.

Wronki: 1298, Wlkp. t. I, nr 786; 1590, K. Kr. t. I, nr 75.

Wyszków: XII w. Mon. Pol. Hist. t. V, str. 437.

Wyszogród mazowiecki: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.

Wyszogród k. Bydgoszczy: 1145, Wlkp. t. I, nr 11; 1238, Pol. t. II, nr 25; 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90.

Zakroczym: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.

Zalachów: 1145, Wlkp. t. I, nr 11; 1252, C. D. Pruss. t. I, nr 90.

Zaszków: 1254, Pol. t. I, nr 45.

Ząbkowice (Frankenstein): 1298, C. d. S. t. VII, 3, nr 2502; 1510, Korn. Bresl. Urkb. nr 92.

Zbąszyń: ok. 1240, Wlkp. t. I, nr 227; 1245, Wlkp. t. I, nr 257.

Zgierz: 1518, Wlkp. t. II, nr 999.

Złotoria: 1563, Pol. t. II, Supl. nr 516.

Żarnowiec: 1259, Mlp. t. I, nr 52; 1525, tamże, nr 166; 1555, tamże, nr 191; 1582, tamże, nr 565.

Żegań: 1526, C. d. S. t. XVIII, nr 4525.

Żerków: 1550—60, Hölb. t. III, nr 559.

Żmigród: 1559, Mlp. t. III, nr 754; 1566, A. G. Z. t. III, nr 15.

ST. WEYMANN

LES DROITS DE DOUANE ET LES VOIES  
COMMERCIALES DANS L'ANCIENNE POLOGNE  
À L'ÉPOQUE DES PIASTS

## Résumé

L'étude présente a pour but de rendre plus claires ces parties de l'organisation financière des Piasts qui visaient l'imposition du commerce.

Dans le premier chapitre l'auteur établit le caractère général et les catégories différentes des droits de douane. La comparaison qu'il fait entre le système douanier des Piasts et celui de l'époque contemporaine, l'amène à la conclusion que le premier surpassait le second en son étendue. La dénomination „theloneum“ se rapportait, à l'époque des Piasts, non seulement aux droits qui grevaient les marchandises en raison de leurs circulation (les péages) mais aussi aux droits qu'on payait à titre du chiffre d'affaires (les traites). Pour exprimer le sens particulier de ces derniers droits, on leur donnait le nom latin „theloneum forense“ ou „theloneum fori“ ou bien, ce qui arrivait le plus souvent, le nom polonais: „targowe“. Les péages, par contre, perçus, lors de la circulation des marchandises, constituent le prototype proprement dit des droits de douanes d'aujourd'hui. Ils se divisent en deux catégories distinctes. A la première appartiennent les droits ordinaires dont l'assiette fut établie d'après les moyens de transport (les voitures, les bateaux, les canots) ou bien d'après le genre de traction (les chevaux, les boeufs). L'espèce de la marchandise transportée ne joua aucun rôle dans l'établissement des taux de de cette catégorie des droits. C'est dans l'autre catégorie seulement que les taux des douanes changeaient selon la valeur des marchandises transportées. On prit, au début, la même unité de l'assiette pour les deux catégories, à savoir la voiture, cette unité cependant n'étant pas exacte, on chercha, avec le temps, à établir une autre, et on commença de la sorte, à évaluer les taux des douanes d'après les mesures plus précises.

La division ci dessus des péages en deux catégories, trouve son appui dans les tarifs du XII<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècles. Une ca-

tégorie à part est celle des traites fluviales qui ressemblèrent aux péages, à cette exception près qu'on y employa comme unité de mesure les moyens de transport qui furent, alors, d'usage dans les fleuves.

Dans le second chapitre l'auteur envisage la question de la souveraineté des monarques en matière des droits de douane. En vertu de cette souveraineté le monarque seul pouvait: 1. organiser le système douanier dans son pays, 2. fixer les voies pour le transport des marchandises et les endroits pour la perception des douanes, 3. accorder des facilités et des exemptions aux intéressés. Pour mieux faire comprendre cette situation du monarque et son évolution postérieure dans l'ancien Etat polonais, l'auteur les examine au point de vue comparatif et donne un aperçu bref sur les droits analogues du monarque dans les Etats de l'Europe occidentale.

Le chapitre troisième est consacré aux problèmes des voies commerciales à l'époque des Piasts. L'auteur appuie sur la situation géographique de la Pologne et en tire la conclusion que les voies qui traversaient la Pologne, faisaient partie des grandes artères de communication entre l'Orient et l'Occident. Si, au début de cette époque, les routes polonaises n'assument pas encore le rôle de transit, d'une façon aussi nette, il en est autrement à partir de la fin du XIII<sup>e</sup> siècle où ce rôle apparaît très clairement. Les grandes lignes de transit traversaient la Pologne dans le sens de Nord-Ouest vers Sud-Est. Les routes polonaises servaient de liaison entre les centres du commerce et de l'industrie de l'Europe du Nord-Ouest et les marchés de Hongrie, de Russie et de la Mer Noire. L'unification de la Pologne et les réformes de l'Etat qu'on observe dès le début du XIV<sup>e</sup> siècle, contribuèrent beaucoup à l'intensité croissante de commerce en Pologne. Les premières à en bénéficier, furent les villes polonaises et, en particulier, celles qui furent situées sur les grandes routes internationales (Cracovie, Breslau, Toruń; Lwów). Elles réussirent notamment, grâce au droit de dépôt, à obtenir la situation avantageuse d'intermédiaire dans le commerce entre l'Orient et l'Occident.

De même qu'à l'Occident, les marchands polonais furent obligés de suivre les routes fixées, d'avance, par le prince. Cet état de choses s'explique par le fait que les droits de douane furent alors perçus non seulement à la frontière, mais aussi à l'intérieur de l'Etat. Le plan détaillé des routes polonaises, accompagné d'une carte que l'auteur a joint à ce chapitre, prouve, d'une façon explicite, la fréquence des centres des douanes en Pologne à l'époque de Piasts.

Dans le quatrième chapitre l'auteur soumet à l'examen la question des tarifs douaniers. Les tarifs généraux qui auraient embrassés toute la Pologne, n'existèrent pas, encore, à cette époque. Les droits de douane furent perçus à n'importe quel poste de douane, soit de l'Etat, soit privé, selon les tarifs approuvés, chaque fois, par le prince. Malgré certaines et, même, assez grandes ressemblances, ces tarifs différencèrent entre eux dans les détails.

L'auteur procède ensuite à une analyse minutieuse des textes des tarifs conservés jusqu'à nos jours, en commençant par les tarifs primitifs du XII<sup>e</sup> et terminant par ceux du XIV<sup>e</sup> siècle, ces derniers étant déjà assez développés. Il constate que les droits de péage furent perçus non seulement à l'époque des premiers Piasts, mais aussi, comme le prouve la liste des douanes de Toruń de la moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, au temps de derniers rois de cette dynastie. Il n'est pas douteux que parmi les quatre vingt sept centres de douane cités par cette liste, les seize seulement aient employé les tarifs des traites spécifiées, les autres ayant gardé les simples tarifs des péages. Les tarifs des traites spécifiées apparaissent dans les centres les plus importants, tandis qu'en province on se contente de la perception des droits de péage peu compliqués. La liste de tous les centres de douane à l'époque des Piasts que l'auteur a dressé dans l'annexe à son étude, rend ce problème plus compréhensible.

Dans le cinquième chapitre l'auteur s'occupe du problème des facilités et des exemptions concédées en matière des traites. Les exemptions concernaient, en général, le territoire entier du prince, tel qu'il était au moment de leur concession; leur vigueur s'étendait tant sur les centres

de douane de l'Etat que sur ceux des particuliers. Plusieurs textes cités par l'auteur approuvent cette constatation d'une façon explicite.

Le clergé laïque et monastique jouissait d'une liberté complète en matière des droits de douane, conformément aux constitutions synodales, à condition cependant qu'il transportât les marchandises „non causa mercimonii sive negotiationis“. Les serfs de l'Eglise bénéficiaient des exemptions dans les cadres des privilèges d'immunité accordés à l'Eglise. Une situation analogue se laisse présumer chez les chevaliers et leurs paysans. Mais toutes ces classes n'exerçaient le commerce que sur une très petite échelle et c'est pourquoi leurs exemptions jouaient peu de rôle dans le système fiscal de cette époque.

Les exemptions dont bénéficia la bourgeoisie, présentent plus d'intérêt. C'est aux marchands qui constituaient le gros de la classe bourgeoise, que les droits de douane s'adressaient avant tout. Au début de cette époque, les marchands obtinrent les exemptions en vertu des clauses spéciales des privilèges de location, mais ces exemptions n'ayant été concédées que pour un temps limité, ne tardèrent pas à perdre leur valeur. A la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, les villes commencèrent à obtenir les exemptions des droits de douane en vertu des privilèges spéciaux qui présentèrent alors une valeur plus durable. Ces privilèges furent très recherchés, surtout par les villes renommées comme centres importants du commerce, à savoir Cracovie, Poznań, Sącz etc. Le nombre de concessions accordées aux marchands par ces privilèges, variait selon chaque ville, aucune action de commun n'ayant pas été engagée par les villes polonaises en vue d'obtenir les privilèges collectifs et uniformes.

Les marchands étrangers ne bénéficièrent pas, à certaines exceptions passagères près, des facilités et des exemptions en matière des douanes. Il n'en fut pas de même pour les juifs, les prévôts et les étudiants de l'Université de Cracovie. Une place à part tiennent les exemptions générales accordées à l'occasion des foires.



Le dernier chapitre est consacré aux centres de douanes et l'administration douanière à l'époque des Piasts. Les textes signalent l'existence des plus de 250 centres de douane, mais il devait y en avoir beaucoup plus en réalité. Chaque bourgade notamment constituait, au temps des premiers Piasts, la place où l'on percevait les droits de douane et l'on peut trouver d'autres places analogues dans chaque châtellenie.

Au point de vue des droits de propriété, on distingue les centres de douane de l'Etat, c'est à dire du prince ou de ses fonctionnaires, et les centres appartenant aux particuliers. Dans cette dernière catégorie plusieurs furent concentrés entre les mains de l'Eglise. Les chevaliers, par contre, n'en eurent que quelques uns seulement. Comme le prouvent les tarifs conservés jusqu'à nos jours, les centres de douane, tenus par les chevaliers, servaient uniquement à la perception des péages.

L'administration des centres respectifs de douane fut confiée aux douaniers (*thelonearius*, *theloneator*) qui se recrutèrent, pour la plupart, des classes bourgeoises. On trouve aussi — ce qui est bien caractéristique — un grand nombre de juifs dans l'administration douanière. L'exploitation de tous les droits de douane se faisait alors d'après les règles du droit privé. Le propriétaire donnait ces droits à ferme ou bien, ce qui arrivait plus rarement, en commission. Dans ce dernier cas, le douanier fut obligé de faire un compte détaillé, au bout du temps convenu, et de le présenter au propriétaire.

Le système d'exploitation rentrant dans l'ordre du droit privé, l'Etat se bornait seulement à surveiller que les douaniers n'établissent pas, dans des cas particuliers, des taux exorbitants et illégaux et qu'ils respectassent les privilèges d'exemption édités par le prince. D'un autre côté, afin de faciliter aux douaniers la perception des droits de douane, les princes défendaient, par des ordonnances spéciales et sous peines rigoureuses, aux marchands de faire détourner leurs marchandises des centres de douane respectifs.

---

## SPIS TREŚCI

	Str.
<b>Rozdział I: O cłach piastowskich w ogólności . . . . .</b>	<b>1</b>
I. Pojęcie i istota cła piastowskiego . . . . .	1
II. Podział opłat celnych . . . . .	3
1. Opłaty mytnicze . . . . .	3
2. Cła specyfikacyjne . . . . .	5
3. Myta a cła specyfikacyjne na tle tariff celnych . . . . .	7
4. Rzeczne opłaty celne . . . . .	12
5. Opłaty targowe . . . . .	13
<b>Rozdział II: Zwierzchnictwo celne . . . . .</b>	<b>17</b>
I. Ewolucja zwierzchnich praw celnych w Polsce oraz na Zachodzie . . . . .	17
II. Przejawy zwierzchności celnej . . . . .	21
1. Organizacja systemu celnego . . . . .	21
2. Wyznaczanie dróg celnych . . . . .	23
3. Udzielanie ulg i zwolnień celnych . . . . .	28
<b>Rozdział III: Drogi handlowe w Polsce piastowskiej . . . . .</b>	<b>28</b>
I. Polska pomostem między wschodem i zachodem Europy . . . . .	28
II. Przymus drogowy a piastowski system celny . . . . .	33
III. Wpływ zjawisk polityczno-ekonomicznych na rozwój sieci dróg . . . . .	37
<b>Rozdział IV: Taryfy celne i mytnicze . . . . .</b>	<b>40</b>
I. Charakterystyka piastowskich tariff celnych . . . . .	40
II. Przegląd tariff celnych . . . . .	42
1. Taryfa kołobrzaska . . . . .	42
2. Taryfa pomnichowska . . . . .	43
3. Taryfa komor celnych biskupstwa płockiego . . . . .	44
4. Taryfa gdańska z r. 1224—1226 . . . . .	45
5. Taryfa wielkopolska z r. 1238 . . . . .	46
6. Taryfa wielkopolska z r. 1245 . . . . .	47
7. Taryfa sądecka z r. 1310 . . . . .	48
8. Krakowskie cło od sukna . . . . .	49
III. Prywatny spis polskich komor celnych z połowy XIV w. . . . .	49
1. Taryfy dróg toruńsko-wrocławskich . . . . .	50
2. Taryfy dróg toruńsko-ruskich . . . . .	51
IV. Taryfy mytnicze . . . . .	52

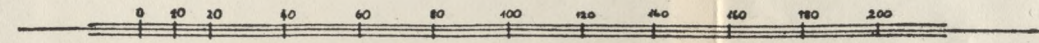
	Str.
Rozdział V: <b>Ulgi i zwolnienia celne</b> . . . . .	56
I. Uwagi ogólne . . . . .	56
II. Zakres terytorialny zwolnień celnych, oraz kwestia zwolnień celnych na komorach prywatnych . . . . .	58
III. Zwolnienia celne na rzecz Kościoła . . . . .	61
1. Zwolnienia dla osób duchownych . . . . .	62
2. Zwolnienia na rzecz dóbr kościelnych . . . . .	63
IV. Szlachta oraz jej ludność poddańcza wobec obowiązku opłat celnych . . . . .	65
V. Kwestia obowiązku opłat celnych ludności osiadłej w czasach przedlokacyjnych w podgrodziach i na targach . . . . .	67
VI. Zwolnienia celne na rzecz miast polskich . . . . .	68
1. Zwolnienia lokacyjne . . . . .	68
2. Zwolnienia polokacyjne . . . . .	70
VII. Stanowisko obcych kupców wobec opłat celnych . . . . .	80
VIII. Zwolnienia specjalne . . . . .	83
1. Dla żydów . . . . .	83
2. Zwolnienia celne dla Uniwersytetu Krakowskiego . . . . .	84
3. Zwolnienia celne dla wójtów i sołtysów . . . . .	84
4. Powszechne zwolnienia celne z okazji jarmarków . . . . .	85
Rozdział VI. <b>Komory i administracja celna</b> . . . . .	86
I. Statystyka i rozmieszczenie komor celnych . . . . .	86
II. Grody kasztelańskie jako podstawowe miejsca poboru ceł w dobie przedimmunitetowej . . . . .	88
III. Związek komor celnych z siecią dróg . . . . .	90
IV. Zagadnienie własności komor celnych . . . . .	91
V. Administracja komor celnych . . . . .	93
VI. Urzędnicy celni oraz ich pozycje społeczne . . . . .	95
VII. Nadzór i kontrola administracji celnej . . . . .	97
Dodatek I. <b>Przebieg polskich dróg handlowych</b> . . . . .	98
I. Drogi bałtyckie . . . . .	98
1. Drogi gdańsko-kujawskie . . . . .	98
2. Drogi elbląsko-kujawskie . . . . .	100
II. Drogi toruńskie . . . . .	100
1. Drogi toruńsko-wrocławskie . . . . .	101
2. Drogi toruńsko-lwowskie . . . . .	101
5. Droga toruńsko-włodzimierska . . . . .	102
4. Droga Toruń—Brześć nad Bugiem . . . . .	102
5. Droga Toruń—Kraków . . . . .	103

	Str.
III. Drogi wielkopolskie . . . . .	105
1. Droga łącząca Niemcy środkowe z Zakonem . . . . .	105
2. Droga z Niemiec środkowych do Poznania . . . . .	105
3. Droga Szczecin—Poznań—Kraków . . . . .	106
4. Droga z Wielkopolski na Pomorze gdańskie . . . . .	108
5. Drogi z Wielkopolski na Śląsk . . . . .	108
IV. Drogi małopolskie . . . . .	109
1. Drogi krakowsko-węgierskie . . . . .	109
a) Droga Kraków—Sącz—Koszyce . . . . .	110
b) Droga Sandomierz—Żmigród—Bardiów . . . . .	111
2. Drogi solne . . . . .	112
3. Droga Wrocław—Kraków—Ruś . . . . .	113
4. Droga Kraków—Ropczyce—Lwów . . . . .	114
5. Droga Wrocław—Radomsko—Lublin—Ruś . . . . .	115
<b>Dodatek II: Taryfy celne i mytnicze . . . . .</b>	<b>117</b>
I. Taryfy celne . . . . .	117
1. Taryfa dla komor celnych biskupstwa płockiego . . . . .	117
2. Taryfa klasztoru w Uznamie . . . . .	117
3. Taryfa gdańska z roku 1224—26 . . . . .	118
4. Taryfa pomnichowska z drugiej poł. XII w. . . . .	118
5. Taryfa dla komor celnych w Oleśnie i Siewierzu z roku 1226 . . . . .	119
6. Taryfa wielkopolska z r. 1238 dla komor celnych w Poznaniu i Gnieźnie . . . . .	119
7. Taryfa wielkopolska z r. 1245 dla komor celnych w Poznaniu, Gnieźnie i Zbąszyniu . . . . .	120
8. Taryfa sądecka z r. 1510 . . . . .	120
II. Taryfa toruńskiego spisu komor celnych . . . . .	121
1. Taryfa starej drogi Toruń—Wrocław . . . . .	121
2. Taryfa nowej drogi Toruń—Wrocław . . . . .	121
3. Taryfa nowej drogi Wrocław—Toruń . . . . .	121
4. Taryfa drogi Toruń—Włodzimierz . . . . .	122
5. Taryfa drogi starej Toruń—Lwów . . . . .	123
6. Taryfa drogi nowej Toruń—Lwów . . . . .	124
7. Taryfa drogi Włodzimierz—Toruń . . . . .	124
8. Taryfa drogi Lwów—Toruń . . . . .	125
III. Taryfy mytnicze . . . . .	125
<b>Dodatek II: Spis komor celnych . . . . .</b>	<b>129</b>
<b>Streszczenie w języku francuskim . . . . .</b>	<b>137</b>
<b>Mapa dróg handlowych Polski Piastowskiej</b>	

MORZE BALTYSKIE

# MAPA DRÓG HANDLOWYCH POLSKI PIASTOWSKIEJ

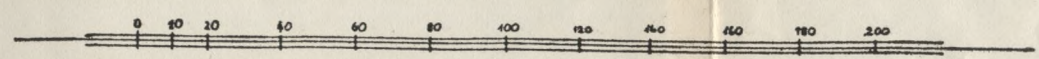
OPRACOWAŁ  
**STEFAN WEYMANN**  
POZNAŃ 1938

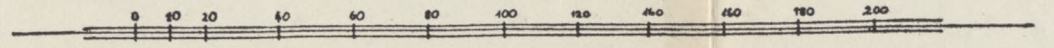


MORZE BAŁTYCKIE

# MAPA DRÓG HANDLOWYCH POLSKI PIASTOWSKIEJ

OPRACOWAŁ  
STEFAN WEYMANN  
POZNAŃ 1938





**OBJAŚNIENIA**

- **POZNAŃ** : znaczne ośrodki handlowe
- **WROCLAW** : mniejsze ośrodki handlowe
- **KRUSZWICA** : komory celne
- **ZNIN** : targi oraz miejscowości orientacyjne
- : drogi handlowe
- : drogi handlowe bliżej nieokreślone

