

JÓZEF MATUSZEWSKI (Łódź)

## Transport – przewóz w wiekach średnich

### I

1.1. Transport aktualny stale, potrzebowali (i potrzebują) go wszyscy, zawsze i wszędzie, w życiu prywatnym i w stosunkach publicznych. Nie mógł nie istnieć również w średniowieczu. Narzucono go oczywiście na ludność zależną. Stąd geneza wielu ciężarów przewozowych<sup>1</sup>, jak i toponimii komunikacyjno-handlowej.

1.2. Charakterystyczna jest trwałość tego ciężaru. Choć obowiązek transportu publicznego wygasł w dużej mierze w następstwie immunitetów, w pełni utrzymał się on, i to na stałe, w stosunkach dominialnych. Przywileje lokacyjne są tego jaskrawym dowodem, 1370 KDWP 3 nr 1639: osadzając wieś na prawie średzkim, zastrzega sobie właściciel od kmieci *currus* w razie w wyprawy wojennej; po zatem na Boże Narodzenie każdy z nich zobowiązany zostaje do zwózki jednego wozu drewna, *ligna per currum unum portare oportent (!)*; 1386 KDWP 3 nr 1852: *unum plastrum lingnorum ...ducere sint astricti*. Zadowolmy się tymi dwoma przykładami; jest ich w dokumentach bezlik.

1.3. Również moc podobnych postanowień w *Liber beneficiorum*; dla Długosza zwózka zboża przez poddanych to rzecz codzienna, 1, s. 520: *et hortulanus tenetur eam [messem] inducere proprio curru in horreum vice-scolastici*, 3, s. 234: *item ducturas faciunt ordinarie*; ib. s. 282: *item cmetrones ducturas facere tenentur ordinarie*, ib. s. 411: *item ducturas faciunt absque die*; ib. s. 261, 262: *et ducturam facit ad rationem dierum* (dwukrotnie).

1.4. Omawiając transport, pomijamy świadomie jedną usługę ściśle z nim związaną, stacje, choć wiemy, że osobistościom, korzystającym ze świad-

---

<sup>1</sup> Elżbieta Kowalczyk, *Powracający temat: przewłoka*, KHKM t. 43 1995 s. 491–510.

czeń komunikacyjnych należało w czasie podróży dostarczyć środków żywności, jak i nakarmić konwojenta, jego konia (konie) i ewentualnie towarzyszące psy myśliwskie, *procuracio equorum et canum venaticorum*. O łączności wspomnianych usług, przewozu i stacji, świadczy dobitnie następujący tekst kościelny anatemy, 1387 KDWP 3 nr 1862: (wyklęty z kościoła nie ma udziału) *in participacione, conversacione, locucione, salutatione, cibo, potu, empcione, vendicione, igne, foro, balneo, hospicii receptione, navigio, equi-(ta)-tura et veccione, et in quibusvis aliis legitimis actibus*. Takie samo świadectwo dają też inne teksty współczesne, 1334 KDWP 2 nr 1131: (zwolnienie klasztoru w Jeżowie) *a curribus oneratis et equis ad expeditionem et alies dandis seu conveniendis et eciam alendis et ab aliis quibuslibet vecturis*; 1359 KDWP 3 nr 1404: (książę mazowiecki zwalnia) *a poyazd..., a prevod, a podvod ..., a przewor ..., a conductu falconariorum et procuracione equorum quorumlibet vel canum venaticorum*.

1.5. W Polsce, kraju śródlądowym, w rachubę wchodzi przede wszystkim transport na lądzie i na rzekach<sup>2</sup>. Przewozem morskim zatem się nie zajmujemy.

1.6. Ludzie poruszali się oczywiście pieszo<sup>3</sup>; jeździli też konno<sup>4</sup> lub na wozach. Towary, *bona*, nosili najprawdopodobniej piesi na plecach; przytraczano je chyba również do grzbietów zwierząt (koni), ale chyba najczęściej ładowano je na wozy, rzadziej na łodzie. Wóz był podstawowym środkiem średniowiecznego przewozu lądowego.

1.7. Stwierdźmy jeszcze, że transport rzeczny był korzystniejszy od lądowego. Świadczy o tym akt z 1360 KDWP 3 nr 1435: chłopci Winnejgóry, będącej własnością biskupa poznańskiego, zobowiązani są należne tytułem czynszu zboże zawieść do Solca, *solvere et in Solecz deducere*, mimo że w samej Winnejgórze znajduje się 1288 KDWP 2 nr 632: *curia domini episcopi*, a więc z pewnością i zabudowania folwarczne. A dlaczego do tej właśnie miejscowości? Racja wydaje się prosta: Solec leży nad Wartą! Stąd zatem spławi się zboże czynszowe do Poznania rzeką, unikając uciążliwszego transportu lądowego! A przytem w dużym mieście znajdowała się biskupia siedziba, z pewnością też produkty rolne osiągały tam wyższą cenę.

2.1. Do zagadnienia transportu dysponujemy dwoma rodzajami informacji. W pierwszym rzędzie korzystamy z dokumentów, ale także z innych tekstów narracyjnych. Obok nich stoją do naszej dyspozycji – rzecz istotna, a przytem bezcenna – ilustracje.

2.2. Dokumenty dotyczą naszego zagadnienia tylko ubocznie. Cechuje je zresztą wyjątkowa więźność. Najczęściej, mówiąc o ciężącym na kimś obo-

<sup>2</sup> Dla przewozu na jeziorach brak dokumentacji.

<sup>3</sup> Nawet śmiertelnie chory Kazimierz Wielki *sine iuvamine curru (u)m conscendens*, Jan-ko, MPH t. 2 s. 633.

<sup>4</sup> 1298 KDWP 2 nr 792, 793: Łokietek bierze w opiekę mieszczan lubeckich: *ipsos, sive sint equites vel pedites, et eorum bona*.

wiązku transportu, podają jedynie miano ciężaru bez bliższej wskazówki, na czym on polega<sup>5</sup>; współcześni wiedzieli to dobrze.

2.3. Inne źródła narracyjne (kroniki itp.) również są niezbyt wydajne. Dla 15. wieku pewnych informacji dostarcza nam nieoceniony kanonik krakowski, Iwan Długosz. ale i tego niewiele.

2.4. Szczęście dla historyka obok tekstów pisanych zachowały się także podobizny (rysunki) średniowiecznego wozu, często wraz z zaprzęgiem. Zestawiliśmy ich pięć w swym artykule drukowanym przed ćwierć wiekiem<sup>6</sup>. Reprodukujemy je tu ponownie (ryc. 1–5). Brak natomiast ilustracji średniowiecznych łodzi.

2.5. Terminologia łacińska na transport lądowy jest następująca: *ductura*, *conductus*<sup>7</sup>, *equitatus*, *evectio*, także 1387 KDWP 3 nr 1862: *equi-[ta]-tura et veccio*<sup>8</sup>. Odpowiedniki polskie to *podwoda*, *powóz*, *przewód*; w przywileju margrabiego brandenburskiego występuje wyraz niemiecki, 1317 KDWP 2 nr 990: *Waghendeneste*.

Transport na wodzie (rzekach) to 1239 KDWP 1 nr 217: *traductus aque*, 1287 KDWP 3 nr 1862: *navigium*.

2.6. Na wóz pojawiają się następujące określenia źródłowe: *vehiculum*, *plaustrum*<sup>9</sup>, najczęściej *currus*<sup>10</sup>, 1299 KDWP 2 nr 828: (zwolnienie) *ab omni petitione curruum*<sup>11</sup>. Łodzie to *naves*.

3.1. Nic więc dziwnego, że przy niezbędności transportu narzucono go na całą ludność plebejską, wiejską<sup>12</sup> i miejską, 1316 KDWP 2 nr 984: Łokietek dla obywatela Gniezna: zwolnienie *a curru feni*<sup>13</sup>. Oczywiście usługę świadczono pod tytułem darmym.

<sup>5</sup> Oto jeden z wielu przykładów, 1279 KKK 1 nr 82: *pro incolis ibidem, qui ad servicium domini ducis terre, quod przewod vulgo dicitur, tenentur perpetuo*.

<sup>6</sup> J. Matuszewski, *Początki nowożytnego zaprzęgu konnego* [w:] Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, t. 2. 1954, ryc. 1–5.

<sup>7</sup> W dokumentach równocześnie i drugie znaczenie tego wyrazu 1360 KKK 1 nr 220: *post conductum Paschae*, po niedzieli przewodniej.

<sup>8</sup> O. Balzer na określenie przewodu notuje w źródle narracyjnym łacińskie *substantivum ducatus*, *Królestwo Polskie 1295–1370*, t. 2 s. 21 przyp. 2, choć pospolicie wyraz ten znaczy *księstwo*, ib. s. 26.

<sup>9</sup> 1380 KDWP 3 nr 1783: *duo plaustra de feno de magno prato*.

<sup>10</sup> *Substantivum currus* występuje także w funkcji miary powierzchni, 1349 KKK 1 nr 188: *pratum ad quadraginta currus*; 1363 KDWP 3 nr 1498: *unum pratum... de quatuor curribus feni*, 1370 KDWP 3 nr 1632: *pratum ...sex currus feni in se continens*, 1380 KDWP 3 nr 1783: *duo plaustra de feno de magno prato*. Bywa ono również miarą wydajności łąki, 1381 KDWP 3 nr 1789: *pratum, in quo poterit habere quatuor currus de feno*. Występuje wreszcie jako jednostka masy, 1370 KDWP 3 nr 1639: (na Boże Narodzenie) *ligna per currum unum portare oportent (!)*; w tej samej roli *currus salis* na stacji celnej, 1369 KDWP 3 nr 1618.

<sup>11</sup> Nieraz z zaznaczeniem okoliczności, że chodzi o *currus onerati*, por. wyżej ust. 1.3.

<sup>12</sup> Teksty przytoczone wyżej.

<sup>13</sup> Por. też *Liber benef.*, 3. s. 395.

3.2. Na czym polegały usługi transportowe, podaje w swej syntezie J. Bardach: „Do grupy służebności komunikacyjnych należały również powóz, podwoda i przewód. Powóz i podwoda polegały na obowiązku dostarczania środków transportu – koni (wołów) i wozów – panującemu i jego urzędnikom w czasie podróży i dla transportu rzeczy książęcych ...Przewód z kolei polegał na obowiązku dostarczania nie tylko siły pociągowej i wozów, ale również ludzi do obsługi transportu”<sup>14</sup>.

3.3. Co więcej, i co bardzo charakterystyczne, bo silnie podkreślające wagę przewozów: źródła zajmują się osobno przewozem osób i towarów, wymagających szybkiego i bezpiecznego transportu. Na tym zasadza się odróżnienie przewodu zwykłego, *prevod rusticanum*, nakładanego na całą ludność, wiejską i miejską, od przewodu rycerskiego, *prevod nobilium*, *conductus militaris*<sup>15</sup>, do którego pociągano warstwę uprzywilejowaną, rycerstwo<sup>16</sup>.

4.1. Przewozić produkty należało – rzecz akcentowana w źródłach wielokrotnie – na wozach własnych, *vectura propria*, *propriis curribus*<sup>17</sup>. I to zarówno w stosunkach publicznych jak i prywatnych. Poświadczają to niedwuznacznie nadania immunitetowe, zwalniające *a vecturis*, 1269 KDWP 1 nr 440, 1272 KDWP 1 nr 447: (z okazji sprzedaży wsi) zwolnienie *eciam a feni curru, annone a capete*, 1278<sup>18</sup> KDWP 1 nr 475: *a vectura curruum nostrorum*, 1266 KDWP 1 nr 419<sup>19</sup>: *dictum vero cen-*

<sup>14</sup> J. Bardach, *Historia państwa i prawa Polski*, t. 1. do połowy 15 wieku, wyd. 2 Warszawa 1964 s. 141.

<sup>15</sup> J. Bardach w swej cytowanej wyżej syntezie nazywa go przewodem „zbrojnym”. Czyżby wiązał z nim szczególne uzbrojenie konwojentów ze względu na transportowanych więźniów (obawa ucieczki)? Ale to samo miano używane i w dwu innych wyżej wymienionych wypadkach, gdzie wskazana racja nie mogła być brana pod uwagę. Por. też przeciwstawienie przewodu rycerskiego przewodowi chłopskiemu aktu z 1230 r., Koch 1 nr 278, oraz wyrażenia dokumentu z 1359 KDWP 3 nr 1403: *homo militalis, bona militalia, villa militalis*, przeciwstawiane *homo ducalis* itd., gdzie jedynie możliwe tłumaczenie to „poddany rycerza”, „dobra rycerskie”, „wieś rycerska”.

<sup>16</sup> Nieraz na jego wzór reguluje się również omawiany ciężar w dobrach klasztornych, Trzebnica, 1202–1203 SUB 1 nr 83: *conductum eciam, nisi quem homines nobilium, non ducant, tam isti quam Trebnicensenses et ad Trebnich spectantes*; w majątkach biskupa wrocławskiego, 1248 SUB 2 nr 342: *de pouoz autem et preuod homines villarum predictarum eo iure volumus uti, quo utuntur homines in terris villarum militarium constituti*.

Rozróżnienie przewodu zwykłego i rycerskiego nieaktualnie już w czasach Długosza, kiedy pojawiają się postanowienia innego rodzaju: mimo generalnej libertacji od transportu zastrzeżenie przewozu wina, *Liber bnep.* 3. s. 410: *item ducturas non facint, solum vinum ducunt ex Kamyen in Lysszow*.

<sup>17</sup> Por. wyżej ust. 1. 3. oraz niżej ust. 8. 5.

<sup>18</sup> O dacie tego aktu ostatnio A. Swieżawski, *Kilka uwag w sprawie emendacji dat w dokumentach średniowiecznych na podstawie tytulatury świadków*, w: *Venerabiles, nobiles et honesti, Studia z dziejów społeczeństwa Polski średniowiecznej*, Poznań 1997 s. 558.

<sup>19</sup> Regest tego aktu w SUB. 3 nr 543.

*sum nullas ducere tenentur, sed in domibus colligetur villanorum et per eos, ad quos spectabitur, deducetur*<sup>20</sup>.

4.2. Zobowiązany do przewozu winien również dać własnego woźnicę, *vector*. Źródła nie poświęcają mu zresztą wiele uwagi. Był nim chłop „własny”, czyjś poddany, 1363 KDWP 3 nr 1498: *vectore proprio adhibito*. I to – sądzimy – zawsze, nawet w wypadku przewodu rycerskiego; i wówczas bowiem z pewnością nie rycerz (ew. duchowny), lecz ich *incola* kierował zaprzęgiem<sup>21</sup>.

4.3. W źródłach nie jest poruszana nigdy kwestia utrzymania woźnicy, chyba z tego powodu, że obciążało ono jego samego lub ewentualnie innych poddanych.

4.4. Na temat ryzyka transportu znajdujemy niewiele informacji w źródłach. Według aktu 1397 KDWP 3 nr 1973: rentę w wysokości 3 grzywien należy dostarczyć uprawnionemu *suis sumptibus, periculo et expensis*<sup>22</sup>.

5.1. Transport był dla chłopów jednym z dokuczliwszych ciężarów; ten fakt podkreśla się w dokumentach wielokrotnie, 1248 SUB 2 nr 342: *aggravantur etiam iidem homines ecclesie per conductum, qui vocatur preuod; artati nichilominus ad vectigalia, que dicuntur pouoz, ultra quam aliquorum militum homines...*

5.2. Dokuczliwość jego polegała na dużej liczbie osób, które należało przewozić. Uprawnionymi do korzystania z tych posług byli bowiem:

- a) władca (*rex ambulans*),
- b) urzędnicy i służba książęca (*familia*),
- c) duchowieństwo (zwózka dziesięciny),
- d) przewodem rycerskim wożono aresztowanych.
- e) w stosunkach prywatnych zwózki od chłopów domagali się właściciele ziemscy, świeccy i duchowni (dostawa czynszów i dziesięcin w naturze).

5.3. Stacjonującego należało również nakarmić 1254 KKK 1 nr 41: *et in sumptibus procurari*, 1356 Pol. 2 s. 722: *suis damnis, sumptibus et expensis*, a także wyżywić dużą nieraz liczbę koni.

5.4. Z tym obowiązkiem wiązały się niejednokrotnie nadużycia w postaci zbyt licznego orszaku, 1208 Koch. 1 nr 199: *cum... obsequentium multitudine introisti*, i przesadnej, bo aż setkę przekraczającej liczbie koni, *centum ac decem equorum videlicet!*

5.5. A przytem uprawniony nieraz umyślnie przedłużał swój pobyt ponad rzeczywistą potrzebę, *ibique moram faciens lomgiorem nec necessariam, sed dampnosam*. Takie postępowanie powodowało nadmierne obciążenie ludno-

<sup>20</sup> Rzadki wyjątek dotyczy podło czego, który należny mu owies zwozi na własnych wozach 1242 KDWP 1 nr 236: *ut noster subvenator in die beati Martini XX mensuras avene in vicinia dicti monasterii recipiat annuatim, et in propriis curribus reducat, ubi nostre placuerit voluntati*.

<sup>21</sup> Chyba że obowiązek dotyczył niższej kategorii rycerza w rodzaju włodyki.

<sup>22</sup> Inne uregulowanie w stosunku do sołtysów i młynarzy, por. niżej ust. 11. 5.

ści, *expensis gravasti superfluis ultra modum*. Nic dziwnego, że papież piętnuje je w piśmie skierowanym do biskupa płockiego, który dopuszczał się podobnych nadużyć i wyraża się o nich mocno: *effrenatus evectionum numerus*, 1208 Koch 1 nr 199.

## II

6.1. Wozy były cztero- i dwukołowe. Na reprodukowanych ilustracjach znalazły się: jeden wóz dwukołowy z 15. w. (ryc. 5) oraz cztery wozy cztero-kołowe, dwa z 12. w. (ryc. 1, 2), jeden ze Śląska z połowy 14. w. (ryc. 3) oraz jeden z połowy 15. stulecia (ryc. 4).

6.2. Do budowy wozów i łodzi długo nie używano żelaza; zastosowanie przy ich wyrobie znajdowało wyłącznie drewno. Drewniane były ówczesne wozy w całości, nie wyłączając kół. Przy tym nie spinała ich żelazna obręcz; obydwa się zatem bez bednarki. Co więcej, drewniana była nawet oś 23. To zatem dosłownie 1283 KKK 1 nr 84: *vehiculum ligneum*<sup>24</sup>.

6.3. Następstwo wskazanych wyżej mankamentów oczywiste: koła bez żelaznych obręczy nie wykazywały odporności na wstrząsy na „polskich” drogach. Zatem bardzo często się psuły.

6.4. Siłą rzeczy ograniczona też była nośność średniowiecznego wozu, ładunek maksymalny wahał się prawdopodobnie koło 700 kg<sup>25</sup>.

6.5. Inaczej wyposażane były wozy, transportujące ludzi, inaczej – przeznaczone do przewozu towarów. Król i dygnitarze, jak i właściciele ziemscy, mieli zapewne do swej dyspozycji wehikuly wygodne, wyściełane. Jak wiemy, obrazą dla duchownego – i to jeszcze biskupa! – był transport na drewnianym wozie, *vehiculo ligneo ignominiose impositum*<sup>26</sup>. Przy wozie śląskim z pielgrzymami jego obudowa jest wykonana z wiklinowej plecionki (ryc. 3).

6.6. Dwukołowy wehikuł roboczy, na którym transportuje się tura, jest wozem drabiniastym (ryc. 5).

6.7. Wóz przedstawiał zawsze pewną wartość. Nie znamy ceny wehikulu zwykłego; wojenny wart był 2 grosze, 1370 KDWP 3 nr 1639: *currus per duos grossos*.

<sup>23</sup> Ten stan rzeczy utrzymał się – co wydaje się zdumiewające – do niedawna. Chłopski autor wspomnień, Tomasz Skorupka (zmarł w 1935 r. !) pisze: „wozy mieli ludzie dawniej o drewnianych osiach. Pamiętam taki wóz u mego ojca. Mieliśmy taki wóz, brony, pług, radło – wszystko drewniane”, *Kto przy Obrze, temu dobrze*, b. m. i d., s. 217 (spacja od autora).

<sup>24</sup> Por. T. Poklewska-Koziell, *Średniowieczne zamki między Prosną i Pilicą*. Łódź 1992 s. 20.

<sup>25</sup> T. Koziell-Poklewska, *Dzieje Bolesławca nad Prosną*, Kalisz 1979 s. 13.

<sup>26</sup> Leszek Czarny – zdaniem papieża opanował go *impietatis virus* – w ten właśnie sposób szykanował biskupa krakowskiego, Pawła z Przemankowa; duchowny ten został ponadto z jego rozkazu uwięziony w Sieradzu *tetro carceri*, skępowano mu nogi, *eius pedibus ...arc-tius colligatis*, a wreszcie skuto żelaznymi łańcuchami, *vinculis compeditum ferreis*, 1283 KKK 1 nr 84.

7.1. Wóz dwukołowy ciągnie jeden koń (ryc. 5), czterokołowe wozy mają zaprzęg dwukonny (ryc. 1–4); również dokumenty informują o wozie zaprzężonym w dwa konie, 1333 KDWP 2 nr 1124: *currum una cum duobus equis*, 1363 KDWP 3 nr 1498: *cum uno curru, duobus equis adiunctis*. Inny akt potwierdza zaprzęg w trzy konie, 1325 KKK 1 nr 134: *currum de tribus equis*<sup>27</sup>.

Zaprzęg opisany był w stanie przejechać w ciągu dnia 30–40 km<sup>28</sup>.

8.1. Dało się ustalić niemałą listę transportowanych przedmiotów, *bona*: zboże, *Liber*, 3. s. 42: *avenam conducunt*; w szczególności ziarno. *Liber beneficiorum*, 3. 43: *frumenta praedii tenentur kmethones ad monasterium ducere in grano*;

mąka, *quorum unum proprio curru omnia frumenta et molita reducens episcopalia*; 1325 KKK 1 nr 134: (wóz) *honeratum de duabus mensuris farine triticeae*;

sól: 1298 KDWP 2 nr 802: (przywilej Łokietka, stwierdzający, że Przemysław II zwolnił wójta kaliskiego) *et specialiter in eo iure suo, a curribus salis hospitum ad civitatem Kalisiensem veniencium*;

piwo, 1325 KKK 1 nr 134: *quartale cerevisie*;

wino, *Liber...*, 3. s. 410: (w dobrach klasztoru wąchockiego) *omne vinum, illic natum, tenentur cmethones inducere ad monasterium*<sup>29</sup>;

dziczyzna, 1358 KDWP 3 nr 1382: książę mazowiecki pociąga poddanych arcybiskupa gnieźnieńskiego *ad conductum ferinarum*; zachowała się też ilustracja, na której wiezie się tura (ryc. 5<sup>30</sup>);

konopne kity<sup>31</sup>;

drzewo, *lignum*. Odróżnia się przy tym dwa jego rodzaje: drzewo opałowe, 1325 KDWP 2 nr 1055: (obowiązki kmieci Dolan) *totidemque [tria plaustra] lignorum*, *Liber* 3. s. 319: (na święta Bożego Narodzenia) *tres currus lignorum*; *ib.* 3. s. 340: *item per totum anni tempus ducunt ligna pro praedio*, oraz

budulec sosnowy i dębowy 1325 KDWP 2 nr 1055: *duos truncos de pino*, *Liber*, 3. s. 103: *sed cmethones ibidem obligantur ad ducturam roborum pro aedificiis quibusvis*, *ib.* 3. s. 103, 185: *robora ad monasterium ducunt*; albo jedno i drugie, 2. s. 411: *sed tenentur ligna et robora conducere pro monasterio... varia*;

siano, 1298 KDWP 2 nr 795: Łokietek zwalnia komesa, m. in.: *a curru feni*; *Liber*, 3. s. 42: *foena propriis curribus ad horreum monasterii inducere tenentur; conducendo... foenum*;

<sup>27</sup> Równocześnie podaje się tu wartości koni.

<sup>28</sup> T. Poklewski-Koziełł, *Średniowieczne zamki między Prosną i Pilicą*, Łódź 1992 s. 20.

<sup>29</sup> Dalej powtórzenie: *item ducturas non faciunt, solum vinum ducunt ex Kamyen in Lysszow.*

<sup>30</sup> Szczególny to wypadek: zwierzę transportowane do Konstancji było darem Władysława Jagiełły dla papieża.

<sup>31</sup> Por. J. Matuszewski,

mierzwa, *fimum*, ib. 3. s. 42, *tertium (diem) fimum educere ad molendinum*, ib. 3. s. 103, 189;

sieci łowieckie, ib. 3. s. 404: *item tenentur retia in venationes et necessaria in Pyotrkow ducere; item kmethones villae ducunt retia ad campum*;

kamienie młyńskie, *Liber*, 3. s. 626: *res, lapides ad locum adduci; item cmethones... tenentur ducere lapides ad molendinum*;

surowiec wszelki, potrzebny do budowy młyna, [1273] KKK 1 nr 74: *tota molendini materia per homines nostros adducentur et in loca ponentur*.

łodzie<sup>32</sup>.

Innymi słowy wszystko, 1343 *Dokumenty do dziejów Kujaw* s. 36 nr 3: *omnia nostra utensilia*, *Liber benef.*, 3. s. 404: *necessaria*, ib. 344.: *Item cmethones villae tenentur omnes res in monasterium propriis curribus ducere*, i w każdej potrzebie: *item ducturas faciunt ad monasterium cum singulis rebus in qualibet necessitate*.

9.1. Przy transporcie istotna rzecz to dystans do pokonania. Duża odległość sprawiała, że nawet posiadłość ziemską traciła na wartości, stawała się wręcz *inutilis*, 1299 KDWP 2 nr 805: (zamiana ziemi na dziesięcinę między arcybiskupem gnieźnieńskim a klasztorem byszewskim) *ex eo, quod eis remota essent et ob hoc inutilia, ita quod pene nullum fructum poterant ex eis habere*; natomiast arcybiskup miał *quasdam decimas eidem [domui Byseviensi] contiguas*.

9.2. Oto informacja, co w średniowieczu odczuwano jako dużą odległość, 1243 KDWP 1 nr 30: *cum idem decanus (Sandomirien-sis) quasdam res, sue decanie pertinentes, prope Zagost in Wisliciensi districtu haberet, quas difficile erat sibi in Sandomiriam deducere pro expensis*; natomiast proboszcz (rector) z Zagościa posiadał wieś w pobliżu klasztoru koprzywnickiego, którą też mu było trudno na odległość zarządzać. Wobec tego biskup dokonał z dziekanem zamiany dziesięcin na wieś. Odległość, Sandomierz – Zagość, wynosiła około 100 km, druga Zagość – Koprzywnica, – około 80 km. Zamiana uzasadniona była zatem swą racjonalnością; zapobieżono w ten sposób transportowi na zbyt dużym dystansie.

9.3. Średniowiecze zdawało sobie w pełni sprawę z wagi dystansu. Jak wiemy, już w dyplomach immunitetowych pojawiają się wskazówki o maksymalnych odległościach, które podstępny musi pokonać, by stawić się na wezwanie księcia lub zawieść należne mierzycie zboża, 1202 *SUB* 1 nr 77: *non provocentur nisi ad iudicem Theutonicis propinquioren vel, si eis placet, ad proximum ville, cui insident, castellanum*; 1228 KDMP 1 nr 11: *cum circa Pilciam vel Visliciam fuerim, et non alia s iudicandi provocen-*

<sup>32</sup> E. Kowalczyk, o. c., s. 507. Autorka podaje przykład przewozu łodzi na wozach przez bagna na odległość 43 km, s. 508.



*tur; in castro autem propinquiori, cum ad ipsum pervenerimus; 1234 Sub 2 nr 86: coram duce, si prope fuerit; 1239–1241 SUB 2 nr 203: quas mensuras in viciniorem curiam nostram circa Namislou deduceret et non alibi, nec longius.*

9.4. Kwestia zwózki produktów zbożowych została uregulowana niejednokrotnie w przywilejach lokacyjnych: rolnik ma obowiązek zwozić produkt do stodoły pańskiej, znajdującej się w tej samej wiosce, w której mieszkał, 1367 KDWP 3 nr 1581: czynszowe zboże kmiecie *solario fratrum in clauastro vectura propria presentabunt*. Podobnie i dziesięcina należała się miejscowemu proboszczowi, a więc z reguły nie daleko: księża stodoła, *horreum nostrum*, znajdowała się w pobliżu. W omówionych wypadkach chłop był zatem chroniony, nie musiał bynajmniej wozić produktu na dowolną odległość.

9.5. Również z innych aktów wiadać, że pan liczy się z czasem chłopca, a więc troszczy się o to, by go zbytnio nie obciążać pokonywaniem dużych odległości. Ma on pracować tylko w najbliższym grodzie lub dworze, 1239 KDWP 1 nr 218: *in castro tamen propinquiori*; 1343 Dokumenty do dziejów Kujaw, s. 36 nr 3: *Et quando nos [biskup włocławski] vel nostros successores eandem villam contingerit intrare, incole ipsi omnia nostra utensilia educent ad nostram villam viciniorem*; 1381 KDWP 3 nr 1795: (chłopi klasztorni mają pracować dwa dni rocznie *pronostra curia regali, ipsis propinquiori dumtaxat, ... seminata frumenta colligere et ad horrea deducere earundem curiarum nostrarum. Liber benef., 1 s. 284: item ducturas tenentur a villa in villam*. Odległość do pokonania zatem i w tych wypadkach nie duża. W rezultacie, choć transportowano rzeczy nieraz na duże odległości, chłop przewoził je niedaleko, ze wsi do wsi. Ale czy tak było zawsze?

9.6. W niektórych dokumentach wskazuje się na konkretną miejscowość, do której należało produkt dowieźć: 1248 SUB 2 nr 356: *quam [decimam] deducunt ad granarium domus nostre in Wratislavia*; 1290 Librowski t. 49 nr 2: (zastrzeżone modii zboża) *ad nostrum domum in Unyeliow deducere tenebuntur*<sup>33</sup>. 1334 KDWP 2 nr 1128: (czynsz chłopski z Ostrowa w postaci *duas mensuras tritici, quatuor siliginis et sex avene cum sex scotis grossorum*) *in Poznaniam adducere perpetuo tenebuntur*; 1339 KDWP 2 nr 1194: (zastrzeżony przez biskupa *census* zbożowy ze Stęszewka) *in Poznan adducere tenebuntur*; 1357 KDWP 3 nr 1362: (zwózka zboża czynszowego i decymalnego ze wsi Skrzynki) *et in Poznaniam deducere tenebuntur*; 1357 KDWP 3 nr 1353: *decimam manipulatim nobis dabunt et ducent in horreum nostrum* (w Trzemesznie); 1364 KDWP 3 nr 1525: *et maldratam frumenti triplicis grani... solvere et ad curiam nostram in Czanszym adducere tenebuntur*; 1364 KDWP 3 nr 1526: *mal-*

<sup>33</sup> W jednym wypadku akurat interesująca nas dana nie wypełniona, 1322 KDWP 2 nr 1322: *hunc vero censum* (w zbożu i pieniądzach) *ad curiam nostram* (biskupa poznańskiego) *in [...]* *deducere tenebuntur*.

*dratam frumenti triplicis grani... solvere et ad nostram curiam Poznaniensem deducere tenebuntur et sint astricti*; 1366 KDWP 3 nr 1558: (czynszowe zboża) *in Poznaniam deducere*; 1376 KDWP 3 nr 1727: (trzy razy w roku po jednym wozie drzewa) *adducere ad nostram curiam Poznanie idem kmetones tenebuntur*; 1385 KDWP 3 nr 1829: *quoddam pratum... falcare, colligere, cumulare et in Camyen vel Czirequyczam adducere sint consueti et tenentur*; 1311 KDWP 3 nr 2042: wieśniacy Kotunii zobowiązani są uiszczać biskupowi poznańskiemu obok pół grzywny w gotówce po 3 miary pszenicy, żyta i owsa) *et in curiam nostram in Czansim sine contradiccione aliqua deducere*. 1350 ib. nr 1295: *nostraque et nostrorum successorum annonas, que in eadem villa proveniunt, in Czyechoczino vel in Golubye, aut in locum eque vicinum<sup>34</sup>, vel in Raczan, si evidens necessitas ingruerit, propriis sumptibus et expensis deducunt... Volumus etiam, quod ipse scultetus et sui posteri et incole ville eiusdem, quando nos vel nostros successores villam eandem contingerit intrare, nostra utensilia adducant ad nostram villam viciniorem<sup>35</sup>*; Liber benef. 3. s. 281: *item tenentur facere ducturas in Cracoviam et in alia propinqua loca*, ib. 291: *item ducere tenentur ligna pro necessitate curiae in Cracoviam*; 1335 KDWP 2 nr 1152: *unam maldratam triplicis frumenti... in festo beati Martini nomine census de manso quolibet nobis [biskupowi poznańskiemu] solvere et in Glovnam adducere dicti incole perpetue tenebuntur*; 1361 KDWP 3 nr 1449: *Item incole eiusdem hereditatis Szelevo nobis manipulatim decimabunt et ducent illam [decimam] ad oreum nostrum ibidem*; 1383 KDWP 3 nr 1809: (chłopi) *ratione census quatuor mensuras siliginis, quatuor – avene et decem grossos de quolibet manso dare, solvere et in Glownam ducere erunt astricti*; Liber benef. 3. s. 269: *item ducunt ex Wyeliczka aut Cracovia pro necessitate monasterii Szecehovien-sis propriis curribus et equis usque ad oppidum Slup Calvo Montis, et illic disponere (!)*.

9.7. Nieraz, wskazując na miejscowość, do której należy zboże zawieźć, przewiduje się ewentualnie inną, byleby leżała w takiej samej odległości, *aut ad similem distanciam, ad locum eque vicinum, ad villam viciniorem, in aliqua propinqua loca*. Z taką ewentualnością liczą się również postanowienia następujące: 1239 Sub. 2 nr 160: *quas mensuras in viciniorem curiam nostram circa namislou deduceret et non alibi, nec longius*; 1280 SUB 4 nr 385: *inhabitatores dictarum villarum, quicunque fuerint, 50 mensuras tritici et tantumtidem avene... nobis singulis [annis] solvent, non longius nisi in Kaliss deducentes*; 1284 KDWP 1 nr 547: *censum non alibi, sed in Poznan deducere teneantur*; 1360 KDWP 3 nr 1428: czynsz małdratowy *versus Gneznam aut ad similem distanciam, si necesse fuerit, deducere tenebuntur*; 1360 KDWP 3 nr 1428: obowiązek

<sup>34</sup> W tekście oczywisty błąd.

<sup>35</sup> Por. też *Dokumenty do dziejów Kujaw*, nr 9 s. 51, nr 11 s. 53; 1356 nr 12.

zwózki czynszowych zbóż *versus Gneznam aut ad similem distanciam, si nacesse fuerit, deducere tenebuntur*. – Z podanych wyżej przykładów widać, że szanuje się czas poddanego zobowiązanego do transportu.

9.8. Ale tak nie przedstawiała się sytuacja zawsze. Problem szczególnie jawił się przy przewozie „publicznym”, księcia i jego urzędników. Jak daleko chłop musiał ich transportować? Regulował tę kwestię najprawdopodobniej zwyczaj, o którym informuje NZ: z jednej wsi do drugiej, najbliższej, z nią sąsiadującej, *von dorfe zcu dorfe*<sup>36</sup>, *zcu eynem andirn dorfe*<sup>37</sup>. 1350 KDWP 3 nr 1300: *predictum przewod in proxima villa, cuiuscunque fuerit, sub periculo non recipiencium deponere teneantur*.

9.9. Uprawniony do chłopskiej zwózki wymagał nieraz od poddanego więcej, żądał mianowicie, by mu zboże zwieziono do miasta na rynek, *Liber benef. 3 66: item laborant ducendo frumenta decimae in Cracoviam in forum*; ib. 1. s. 284: *item ducturas tenentur a villa in villam et in fora*<sup>38</sup>.

9.10. Dużą trudność rodziła zwłaszcza dziesięcina kościelna. Ją też – wiemy – należało odstawić na własnych wozach do stodoły uprawnionego duchownego. I w dobrach biskupich przewóz ustalił się w wymiarze ustalonym przez zwyczaj, 1351 KDWP 3 nr 1306: (kustosz katedry poznańskiej dla wsi Kaczanowa) *ac vecturam, que przewod dicitur, facere iuxta consuetudinem villarum episcopaliū tenebuntur*.

9.11. Nie było z przewózką szczególnych kłopotów, gdy *horreum* uprawnionego, proboszcza czy biskupa, znajdowało się w tej samej miejscowości lub w pobliżu, 1360 KDWP 3 nr 1381, 3 nr 1789: *pratum, in quo poterit habere quatuor currus de feno... Decimam manipulatim nobis dabunt et ducent in curribus suis ad oreum nostrum*; 1360 3 nr 1415: *decimam vero manipulatim nobis dabunt et ducent in curribus suis propriis ad ortum nostrum ibidem*; 1360 3 nr 1424: *decimam vero in agris suis manipulatim nobis dabunt et ducere in curribus suis ad horreum nostrum*; 1364 3 nr 1524: *decimam... manipulatim dabunt et ducent in curribus suis propriis ad oreum nostrum*; 1369 3 nr 1616: *decimam manipulatim in suis agris nobis dabunt et ducent ad oreum nostrum ibidem*; 1378 3 nr 1751: *decimabuntque nobis... manipulatim; et frumentum decimarum ad nostrum orreum conducere tenebuntur a quovis manso solubili*. Tymczasem nie w każdej wiosce znajdowała się stodoła biskupia.

10.1. W niektórych wypadkach jesteśmy w stanie dokładnie podać w kilometrach odległości, które transportujący chłop miał do pokonania<sup>39</sup>. Oto kilka przykładów: 1360 KDWP 3. nr 1428: wieśniacy Czerlejna zobowiązani są do zapłacenia gotówką swemu panu, scholastykowi gnieźnieńskiemu, z łanu jednego wiardunku bieżącej monety (*fertonem usualis monete quilibet*); obok tego tego winni świadczyć tytułem czynszu, *pro censu, maldratam itriplicis frumenti, videlcet quatuor – tritici, quatuor – siliginis et qu-*

<sup>36</sup> NZ art. 9.

<sup>37</sup> NZ art. 8 pkt. 9–10.

<sup>38</sup> Por. też *Dokumenty do dziejów Kujaw*, 1344 nr 5, 1345 nr 6.

*atuor – avene, singulis annis ad festum beati Martini... nobis et successoribus nostris perpetuo solve*, a więc dostarczyć ją do siedziby kanonika.

Rzucamy okiem na mapę: odległość z Czerlejna do Gniezna wynosi w linii prostej blisko 30 km! W sumie chłop miał do pokonania w obie strony powyżej 60 km! W ciągu jednego dnia na ówczesnych drogach, drewnianym wozem z ciężarem paruset kilogramów woźnica i pewnością nie obrócił<sup>40</sup>. A przy tym o dietach cisza, a więc poddany musiał wyżywić się sam!

10.2. Drugi przykład z 1360 KDWP 3 nr 1435: biskup poznański, Jan, sprzedaje sołectwo we wsi Winnagóra. Jej mieszkańcy obowiązani są do płacenia corocznie z łanu jednego wiardunku czyli sześciu szkojców w pieniądzu, ponadto mają świadczyć w zbożu *unam maldratam frumenti quadruplicis grani, videlicet duas mensuras tritici, duas – hordei, quatuor – siliginis et quatuor – avene annis singulis pro festo beati Martini*. Na tym się i tu ich zadanie nie kończy; winni bowiem dostawić owo czynszowe zboże do Solca *et in Solecz deducere*. Odległość z Winnejgóry do Solca w linii prostej wynosi około 13 km. O połowę zatem mniej niż w wypadku poprzednim. Ale też niemało, bo w obie strony przeszło 25 km!

11.1. Wiemy, że w średniowiecznej wsi szczególną pozycję zajmowali sołtysy i młynarze. Pierwsi – wiadomo – uchodzili za wolnych, nie byli zatem obciążeni czynszem na rzecz panów, a tym samym nie obowiązywała ich również zwózka zboża pańskiego. Wszakże choć wolni od „chłopskich” powinności – płacenie czynszu było oczywistym dowodem uwiacniającego człowieka wi poddaństwa<sup>41</sup> – mieli również pewne zobowiązania wobec pana. Przede wszystkim zbierali oni od chłopów czynsze pieniężne i przekazywali je właścicielowi. Odgrywali zatem – gdy chodziło o gotówkę – rolę inkasentów<sup>42</sup>: 1282 KDWP 1 nr 506: *quem censum* (czynsz zebrany od chłopów) *predicti sculteti... in eadem villa nostre curie presentare tenebuntur*; 1356 KDWP 3 nr 1335: (czynsz i dziesięcina w pieniądzu), *quem censum ipse scultetus... colliget exigendo, nobis... integraliter in Costan presentandum*; kwotę tę 1360 KDWP 3 nr 1436 *scultetus noster... et demum heredes et successores ipsius ab incolis dicte ville Vinnagora exigere, exbrigare et extorquere circa diem beati Martini... anno quolibet... tenebuntur*; KDWP 3 nr 1762: *quem censum scultetus fideliter recolligens, ad monasterium per eosdem representabit*.

<sup>39</sup> Kwestia odległości odgrywała też dużą rolę w stosunkach między duchownymi. Wielkie dystanse, bo aż do Wiednia, wyznaczał polskim biskupom legat papieski, 1287 KDWP 1 nr 575: *locum assignandi easdem [procuraciones] nobis deputaverit in Vienna*, co wywołało zresztą ich sprzeciw.

<sup>40</sup> Tutaj kwestia zobowiązania przewozu *a villa ad villam* (por. wyżej ust. 10.5) nie wchodziła w rachubę. Aktualne ono jedynie przy świadczeniach na rzecz księcia, bo przecież biskup nie mógł domagać się usług transportowych od mieszkańców najbliższych wsi książęcych czy rycerskich! Chłop jego zatem musiał siłą rzeczy dokonywać przewozów na większe odległości.

<sup>41</sup> J. Matuszewski, *Legniccy kumotrzy* w: CPH t. 44 1992 s. 154.

<sup>42</sup> Czynsze w naturze zwozili poddani sami do stodoły pańskiej, 1355 KDWP 2 nr 1153: *et eundem censum in propriis curribus suis sumtibus nobis adducunt in Owinsko*. Sołtys co najwyżej przynaglał chłopów do ich uiszczenia.

11.2. Do tego nie ograniczała się ich funkcja. Sołtysów i wójtów pociągano na wyprawy wojenne. Mieli oni dawać na ten cel wóz wraz z dwu- lub trzykonnym zaprzęgiem własnym, 1325 KKK 1 nr 134: *et currum de tribus equis, valentibus quintam dimidiam marcam grossorum*; 1333 KDWP 2 nr 1124: *ad expedicionem... currum una cum duobus equis, tertiam dimidiam marcam valentibus, nobis mittent*.

11.3. Z reguły sołtysi zobowiązani byli również do posyłek, do przewożenia listów pańskich, *legaciones*, i to na własnym koniu, 1355 KDWP 2 nr 1153: sołtys *in equo mediam alteram marcam valente post currum nostrum* (klasztoru owińskiego) *equitare tenebitur*.

11.4. Na jaką odległość, czyżby bez ograniczenia? Rzadkie na ten temat informacje w źródłach, ale i tu znajdujemy parę wiadomości konkretnych. Według dokumentu z 1371 r. KDWP 3 nr 1648, sołtys wsi Pławce, leżącej koło Środy, zobowiązany był do wskazanych posyłek do tejże Środy, a więc niedaleko; ale także do Poznania (około 33 km) i Pyzdr (około 25 km); licząc owe trasy w obie strony, stanowią one odległości powyżej 50 i 60 km. Dokument zawiera dodatkowe zastrzeżenie, istotne dla zobowiązanego: *et non ulterius*. Na większe dysatanse zatem owa służebność sołtysia już się nie rozciągała.

11.5. W omówionym co tylko przypadku dowiadujemy się ponadto czegoś więcej: jeśli podróż trwa dłużej niż jeden dzień, pan pokrywa *totas expensas*. Sołtysowi należą się zatem – posługujemy się terminologią dzisiejszą – diety!

11.6. W dodatku nie on, lecz biskup ponosi ryzyko ewentualnej utraty konia, 1325 KKK 1 nr 134: *Predictos vero equos in reditu cum curru prefato sculteto meo seu cmethonibus tenebor reddere sive assignare, sive intra terram, sive extra terram meus fuerit equitatus*. A na innym miejscu: *pro equo damnum promittens*.

11.7. A więc wyraźnie lepsza pozycja sołtysa niż chłopów. Przy chłopskim transporcie nie ma nigdy mowy o dietach: wykonywał on świadczenia nie tylko *in propriis curribus suis*, ale także *propriis sumptibus et expensis*. Dowód to dodatkowy dużej eksploatacji chłopów! Choć ryzyko utraty konia i w stosunku do chłopów ponosił biskup.

12.1. Kwestię przewozu reguluje się także w umowach z inną jeszcze kategorią ludności wiejskiej, mianowicie z młynarzami. Zostają oni w umowie wyraźnie uprzywilejowani, 1358 KDWP 3 nr 1374: w razie spalenia się młyna do ich obowiązków należy wyszukanie odpowiednich kłoców drzewnych (*pro invencione dictorum lignorum*), lecz zwiezie je na wskazane miejsce zarządca arcybiskupi, *et eadem ligna, ubi ipse voluerit, procurator noster Znenensis sibi tenebitur locare*; 1379 KDWP 3 nr 1764: Józef z Grodziska obiecuje młynarzowi wiatracznemu, *Hempel Vindemuler, omnia ligna ad sarram ibi valentia et suis successoribus ad molendinum vel ad locum 7 prope sarram deducere et ordinare*.



Ryc. 1. Wóz z połowy XII w.; prorok Elias z Drzwi Płockich (Nowogrodzkich), według A. Goldschmida, *Die Bronzetüren v. Nowogorod u. Gnesen*, Marburg, 1932, tabl. 26. Ryc. 1.



Ryc. 2. Wóz z 2 połowy XII w.; prorok Elias z kielicha w skarbcu trzemeszeńskim, powiększenie fot. z kopii galwanoplastycznej w Muż. Nar. w Poznaniu.



Ryc. 3. Wóz śląski z połowy XIV w.; transport pielgrzymów. Z rękopisu tzw. ostrowskiego Legendy św. Jadeigi; fot. z or. w zbiorach R. Gutmanna (dawniej w Wiedniu, obecnie w New Pearl Farm w Kanadzie).



Ryc. 4. Wóz z 2 poł. XV w.; z tryptyku w Mikuszowicach, pow. Bielsko (ok. r. 1470), fot. St. Kolowca z oryginału w Muzeum Narodowym w Krakowie.



Ryc. 5. Wóz transportowy z XV w.; przewóz tura do Konstansji w darze Jagielly dla papieża. Z kodeksu wiedeńskiego z XV w. wg pierwowzoru z ok. 1420 r. Kroniki Ulricha Richental; „Sprawozd. Kom. Hist. Sztuki AU”, t. VIII, 1907, str. LXXVII–VIII.