

INSTYTUT NAUKOWO-BADAWCZY EUROPY WSCHODNIEJ
SEKCJA HISTORYCZNA
Nr. 2.

SEWERYN WYSŁOUCH

POSŁUGI KOMUNIKACYJNE

W MIASTACH W. KS. LITEWSKIEGO
NA PRAWIE MAGDEBURSKIM
DO POŁOWY XVI W.

W I L N O

1 9 3 6

NAKŁADEM INSTYTUTU NAUKOWO-BADAWCZEGO EUROPY WSCHODNIEJ
Z ZASIĘKU FUNDUSZU KULTURY NARODOWEJ

Wydawnictwa Instytutu Naukowo-Badawczego Europy Wschodniej w Wilnie:

- Stanisław Swianiewicz.** Lenin jako ekonomista. Wilno 1930.
Str. 155 + 2 nlb.
- Jan Otrębski.** Przyczynki słowiańsko-litewskie. Wilno 1930.
Str. 4 nlb. + 80.
- Erwin Koschmieder.** Przyczynki do zagadnienia chomonji w hir-
mosach rosyjskich. Wilno 1932. Str. 8 nlb. + 41 + 3 tabl. + 81.
- Bogumił Jasinowski.** Wschodnie chrześcijaństwo a Rosja na tle
rozbioru pierwiastków cywilizacyjnych Wschodu i Zachodu.
Wilno 1933. Str. 173.
- Balticoslavica,** Biuletyn Instytutu Naukowo-Badawczego Europy
Wschodniej w Wilnie. Tom I. Wilno 1933. Str. IX + 1 nlb. +
244 + 1 nlb.
- Rocznik** Instytutu Naukowo-Badawczego Europy Wschodniej.
Tom I. Wilno 1933. Str. 4 nlb. + 264 + XIX.
- Rocznik** Instytutu Naukowo-Badawczego Europy Wschodniej.
Tom II. Zagadnienia gospodarki Z. S. R. R. Wilno 1934.
Str. XVI + 370.
- Witold Dynowski.** Barwne kufry chłopskie z okolic Wileń-
szczyzny i Polesia. Wilno 1934. Str. 4 nlb. + 64 + 19 tabl.
- Juljan Krzyżanowski.** Byliny. Sudjum z dziejów rosyjskiej
epiki ludowej. Wilno 1934. Str. VIII + 161.
- Bolesław Cyruliński.** Koncesje zagraniczne w Z. S. R. R.
Wilno 1935. Str. 217 + 7 nlb.
- Jan Otrębski.** Przyczynki słowiańsko-litewskie. Serja II. Wilno
1935. Str. 176.
- Aleksy Deruga.** Piotr Wielki a unci i unja kościelna 1700—1711.
Wilno 1936. Str. XX + 296.
- Balticoslavica.** Biuletyn Instytutu Naukowo-Badawczego Europy
Wschodniej w Wilnie. Tom II. Wilno 1936. Str. VIII + 432.

Do nabycia we wszystkich księgarniach.

INSTYTUT NAUKOWO-BADAWCZY EUROPY WSCHODNIEJ
SEKCJA HISTORYCZNA
Nr. 2.

SEWERYN WYSŁOUCH

POSŁUGI KOMUNIKACYJNE

W MIASTACH W. KS. LITEWSKIEGO
NA PRAWIE MAGDEBURSKIM
DO POŁOWY XVI W.

W I L N Ő

1 9 3 6

NAKŁADEM INSTYTUTU NAUKOWO-BADAWCZEGO EUROPY WSCHODNIEJ
Z ZASIŁKU FUNDUSZU KULTURY NARODOWEJ

Redakcja i Administracja Wydawnictw Instytutu Naukow-
Badawczego Europy Wschodniej: Wilno, Arsenalna 8.
Redaktor Wydawnictw: Prof. dr. Stefan Ehrenkreutz.

W S T Ę P.

Posługi komunikacyjne w W. Ks. Litewskim w XV—XVI w. składały się z szeregu odrębnych świadczeń ludności. Przedewszystkiem wchodziły tu w grę posługi podwodowe, wykonywane przez ludność na rzecz wielkiego księcia, jego urzędników, wysłańców, a także rozmaitych poselstw zagranicznych; dalej posługi związane z obowiązkiem dostarczania dla tychże osób żywności w podróży i paszy dla koni („stany“ i „stacje“); wreszcie posługi drogowe, polegające na obowiązku utrzymywania w stanie używalności nawierzchni ważniejszych dróg i mostów ¹⁾.

Już w okresie średniowiecza na plan pierwszy wśród wymienionych posług wysunęły się powinności drogowe, związane z potrzebą utrzymywania w stanie używalności magistrali komunikacyjnych ²⁾). Przedewszystkiem należało otoczyć opieką drogi i mosty o znaczeniu strategicznym, politycznym i gospodarczym, wiążące Wilno oraz centrum rozległego W. Ks. Litewskiego z Polską lub odległymi peryferjami na południu i wschodzie, nie ulegało bowiem wątpliwości, że tylko przy dobrym stanie nawierzchni dróg i mostów można było sprostać trudnym problemom komunikacyjnym państwa Giedyminowiczów. To też twórcy mocarstwowości litewskiej, mając to na względzie, wykazywali wielką dbałość o utrzymywanie w należyтым stanie arteryj komunikacyjnych w W. Ks. Litewskim. Szczególne zasługi na tem polu położył W. Ks. Witold. W źródłach z XV—XVI w. dość często spotykamy wyrażenia: „welikaja doroha Witowtowa“, lub „most Witowtów“, co może świadczyć o żywej tradycji prac W. Ks. Witolda w tej dziedzinie.

¹⁾ Downar-Zapolskij M., Gosudarstwiennoje choziajstwo W. Kn. Litowskawo, Kijów 1901, t. I, str. 678.

²⁾ Por.: Wyslouch S., Dobra Szereszewskie, Wilno 1932, str. 47—75.

Pracom nad uporządkowaniem stosunków drogowych nie mogła podołać w zakresie własnych środków średniowieczna władza państwowa o bardzo prymitywnie zorganizowanej administracji wewnętrznej. Zadanie powyższe zostało więc przerzucone bezpośrednio na ludność W. Księstwa. To też ciężary i posługi, związane z należytem uporządkowaniem środków komunikacyjnych, należały do najdawniejszych i najuciążliwszych powinności mieszkańców W. Ks. Litewskiego. Na innym miejscu zajmiemy się szczegółowiej przedstawieniem ewolucyj, jakie przechodziły wyżej wymienione posługi w przywilejach ziemskich W. Księstwa. Tu tylko zaznaczymy, że najtrwa'szym spośród nich okazał się obowiązek naprawy dróg i mostów, utrzymywały go bowiem bezmała nienaruszenie wszystkie przywileje wielkksiążęce na Litwie. Zgodne akcentowanie w przywilejach gospodarskich powinności ziemskich, związanych z należytem utrzymywaniem dróg i mostów, może służyć za dowód, że czynniki rządzące w W. Ks. Litewskim doceniały całkowicie znaczenie dobrej organizacji środków komunikacyjnych. Moment ostatni szczególnie jaskrawo wystąpił już w „Sudebniku“ króla Kazimierza Jagiellończyka z 1468 r. Odnośny artykuł, wprowadzając surowe kary za uchylanie się od powinności naprawiania zniszczonych mostów, nakładał pozatem na winnych obowiązek nagradzania strat, ponoszonych przez podróżnych przy przejeździe przez uszkodzone mosty³⁾. Przepis ten, jak na połowę XV w., był dowodem dużego zrozumienia potrzeb i znaczenia środków komunikacyjnych w państwie.

Posługi drogowe od czasów pierwszych Giedyminowiczów wykonywali, obok innych warstw ludności, również i mieszkańcy miast. Utrzymały się one i w czasach późniejszych w miastach W. Ks. Litewskiego. Świadczy o tem chociażby charakterystycz-

³⁾ *Владимирский-Буданов М., Christ. po ist. rus. pr, wyp. 2, str. 45: „...a takoz, hde kotoryi mosty moszczivali za diadiu naszeho, za velikoho kniazia Witowta, i za velikoho kniazia Zikhimonta, tut by i nyne kazdyj swoi mostnici zamostili i zadelali, kak nadobe; a szto by ne meszkali, seho z leta udelali. A na cziejef delnici szkoda sia stanet', koñ sia obrazit', nohu izlomit': tomu platiiti. A pak li kotoryi ne zadelajut' swoich delnic seho leta, a isposzat'sia: tot is prawa wystupit'; na tom nam winy desiat' rublew“.*

ny nakaz króla Stefana z 1578 r. „kniazem, panom wojewodom, kasztalanom, starostom, derżawcam, knehiniam, paniam, ziemianom i dworianom naszym, i też wojtom, burmistrzem, rządcą miast naszych hospodarskich i książskich i pańskich i duchownych, w państwie naszym wielkim kniazstwie Litowskim“, ażeby w związku z przyjazdem do króla posłów moskiewskich „na miastach zwykłych, wzdle powinności dawnoje, dla tych posłów mosty naprawowati, hati hatiti i stany robiti kazali... ne opuszczajuczi ni w czom powinności swojeje dawnoje zwykłoje, i nikotoroho omeszkanja i spłoszenstwa w tom ne cziniaczi konieczno“⁴⁾.

Omawiając organizację posług komunikacyjnych w miastach na prawie magdeburskiem w W. Ks. Litewskim do poł. XVI w., celowo pominięliśmy milczeniem powinności mostowe i drogowe mieszczan ze względu na to, że posługi powyższe na terenie miasta posiadały charakter dwoisty. A więc dobrze utrzymane mosty i drogi w obrębie miasta niewątpliwie miały duże znaczenie ze względów ogólnokomunikacyjnych i państwowych, z drugiej jednak strony wchodziły tu w grę najistotniejsze interesy gminy miejskiej, a zwłaszcza porządku w mieście. Stąd niesposób określić, o ile posługi i świadczenia mieszkańców miasta łożone na należyte utrzymanie mostów, dróg i ulic były wyrazem potrzeb komunikacyjnych państwa, o ile zaś wynikały one z wewnętrznych potrzeb urbanistycznych gminy miejskiej. A więc np. przywilej króla Zygmunta III z 1630 r.⁵⁾, wprowadzając w Wilnie opłaty t. zw. mostowe i brukowe na rzecz tamtejszego magistratu „imieniem brukowego prędko się od wozów ciężkich psującego, które dla snadniejszego wszystkim przejazdu swym kosztem stare naprawiać, i nowe budować“, kładł nacisk na potrzeby wewnętrzne miasta i jego mieszkańców. Inaczej znowu np. motywował król Zygmunt III nadanie w 1606 r. miasteczku Rożanie przywileju na prawo pobierania myta. Na plan pierwszy został tu wysunięty interes przejeżdżających: „Wideczy rzecz byti słusznuju i potrzebnuju, aby ludi perejezd-

⁴⁾ Akty Zap. Ros., t. III, str. 225—226.

⁵⁾ Dubiński P., Zb. pr. i przyw. miastu st. Wilnowi nadanych Wilno 1788, str. 191—192.

czyje na hostincach dobryj perejezd majuczcy, omeszkanja w sprawach swoich ne meli“⁶⁾).

Słowem, nakłady i posługi, ponoszone przez mieszkańców miast na cele związane z utrzymaniem mostów i nawierzchni dróg lub ulic w obrębie miasta, nie mieściły się ściśle w pojęciu świadczeń komunikacyjnych na potrzeby posłów i gońców gospodarskich, które to posługi są właściwym przedmiotem naszych rozważań.

Zatrzymaliśmy się nieco dłużej nad kwestją posług mostowych i drogowych mieszkańców miast w ogólności, magdeburgij zaś w szczególności, oraz nad sprawą powodów, które skłoniły nas do wyeliminowania tej grupy powinności z zakresu naszych badań.

Za górną granicę badanego czasokresu przyjęliśmy połowę XVI w. Organizacja służby komunikacyjnej na potrzeby państwowe w W. Ks. Litewskim korzeniami swemi tkwiła głęboko w okresie średniowiecza. Kształtowała się ona pozatem pod działaniem różnorodnych wpływów i czynników, dostosowując się równocześnie do corazto nowych zadań szybko rosnącego państwa Giedyminowiczów. W XV w., kiedy mnożą się przekazy źródłowe, organizacja aparatu komunikacyjnego posiada już pewne ustalone formy tradycyjne, niebudzące, jeśli chodzi o samą istotę, poważniejszych wątpliwości u współczesnych. Początek XV w. — to okres utwierdzania zdobytych poprzednio

⁶⁾ Archeogr. Sbor. Dok., t. IV, str. 70—71: „...powedił pered nami jasnewelmożnyj Lew Sapeha... iż w imenju jeho miłosti własnom w mesteczku Rożanoj, w powete słonimskom leżaczom. na hostincu welikom, kotoryj idet z Słonima do Berestja, także i do Podlasza, kotorym hostincom posły welikije i ludi kupeckije jeźdiati zwykli, w tom mesteczku i na predmestju wulicy, katoroje z Rożanoje do Łyskowa jezdiat, mestca bołotliwije sut', hde perejezd welmi topkij i złyj jest. A naprawujuczcy tyje mestca i perejezdy trudnyje mostom i brukom, meszczane jeho miłosti rożanskije nemałyj by koszt i nakład podejmowati zawždy museli... katoroje myto, wodłuh seho nadanja naszoho, wojty, meszczane rożanskije teperesznije i napotom buduczije w tom mesteczku Rożanoj weczne brati majut' i s toho tak w rynku. jako i w ulicach mesta Rożanoje, bruk kamenem brukowati, i dorohi dla dobroho perejezdu ludej wsiakoho stanu naprawowati majut...“. Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 199; Akty Wil. Kom., t. VII, str. 109.

zasad rozbudowy aparatu komunikacyjnego i dostosowywania go do zmienionych warunków politycznych W. Ks. Litewskiego. Okres późniejszy aż do poł. XVI w. w dziedzinie interesujących nas posług nie przynosił zmian bardziej radykalnych. Dopiero reformy z połowy XVI w., ukoronowane „ustawą o podwodach“ z 1558 r.⁷⁾, położyły nowe podstawy pod organizację aparatu komunikacyjnego na potrzeby państwowe. Dotychczasowe odwieczne posługi niesione w naturze zostały zgodnie z uchwałą sejmu wileńskiego z 1551 r.⁸⁾ zastąpione przez specjalny podatek podwodowy. Utworzony w ten sposób „fundusz podwodowy“ miał pokrywać wydatki, związane z każdorazowym wynajmem podwód na potrzeby przejeżdżających posłów i gońców. Intencje i motywy, jakimi kierował się hospodar przy wprowadzaniu podanych wyżej reform, najdobitniej może wyrażały słowa „uniwersału podwodnego warszawskiego“ z 1564 r.⁹⁾, wzorowanego na „ustawie o podwodach“ z 1558 r. Sprowadzały się one do prób wynalezienia bardziej słusznego i sprawiedliwego kryterium przy nakładaniu na ludność W. Księstwa świadczeń komunikacyjnych. Zasady, na których w połowie XVI w. oparto reformy interesującej nas instytucji, zmieniały do gruntu tradycyjne podstawy organizacji posług komunikacyjnych w W. Ks. Litewskim, stąd otwierają one nowy okres w dziejach tej instytucji na Litwie.

Wyjaśniliśmy w ten sposób powody, dla których urywamy badania nad organizacją posług komunikacyjnych w połowie XVI w., czyniąc przedmiotem niniejszych rozważań wyłącznie daw-

⁷⁾ Russkaja Istoiczeskaja Biblioteka. t. XXX, str. 592 — 599.

⁸⁾ Ibid., str. 216 — 219.

⁹⁾ Vol.-Leg., t. II, str. 671: „...a między inszemi rzeczami, gdy skoro jedno z początku panowania naszego, aż do tego czasu miewaliśmy częste a gęste prośby poddanych naszych, miast i miasteczek, i wsi naszych którzy byli aż do tego czasu uciążeni i utrapieni, a prawie zniszczeni wielkimi a częstemi podwodami ustawicznymi, dla tego: iż jedne miasta, miasteczka, i wsi, będąc na gościńcach któremi nam często posyłać komorniki przychodzi, częste a gęste podwody dając, już dalej wytrwać nie mogli. A drugie miasta i miasteczka po stronach leżące, od tych podwod ulegały, a do drugich się nie przykładały“.

na, tradycyjną, średniowieczną instytucję usług stacyjnych i podwodowych, jej znaczenie ówczesne oraz ewolucje, jakie przechodziła w miastach na prawie magdeburskiem.

Czy zagadnienie wtłoczone w tak wąskie granice budzi zainteresowanie badacza? Pozytywna odpowiedź na powyższe pytanie w znacznym stopniu zależy od metody pracy. Jeżeli więc organizację usług komunikacyjnych w większych miastach rozpatrujemy na tle epoki, na szerokim podłożu ówczesnego wewnętrznego życia miejskiej magdeburgji z jej bolączkami, krzywdami i sporami, to poruszone zagadnienie zasługuje całkowicie na bliższą uwagę. Wreszcie w życiu i ewolucjach poszczególnych instytucyj, zwłaszcza tego typu co usługi komunikacyjne ludności na potrzeby państwowe, odbijały się nieraz podstawowe procesy wewnętrzne, jakie w danym okresie przeżywało państwo. A więc np. okres rozkładu i anarchji w interesującej nas instytucji zbiegał się z upadkiem władzy monarszej, gdy odwrotnie sprawna praca aparatu komunikacyjnego przypadała na okres silnej władzy wielkksiążęcej. Procesy te znowu przebiegały niejednolicie w poszczególnych częściach państwa, zależały bowiem w dużej mierze od stopnia usamodzielnienia się społeczeństwa. Słowem, rozważania na temat zdawałoby się wąskiego zagadnienia przyczyniają się do naświetlenia od dołu nieraz podstawowych zagadnień z życia danego państwa i ustroju, może nawet lepiej i dokładniej niż badania nad całością dziejów instytucyj centralnych w państwie.

W kilku słowach wreszcie należy zapoznać się z wynikami badań naukowych w zakresie interesujących nas zagadnień.

Organizacja aparatu komunikacyjnego na potrzeby państwowe w W. Ks. Litewskiem, jej dzieje, ewolucje, miejsce wśród szeregu innych usług ludności wiejskiej i miejskiej, wreszcie znaczenie w hierarchji potrzeb państwowych Litwy XV—XVI w., słowem całość zagadnień, łączących się z instytucją komunikacji państwowej, w istniejącej literaturze naukowej nie została zgłębiona ani bardziej dokładnie i wyczerpująco omówiona. Nic więc dziwnego, że również stosunki komunikacyjne w miastach W. Księstwa na prawie magdeburskiem nie zostały dotychczas opracowane. Mimo to w dziełach zarówno starszej jak i nowszej

generacji uczonych polskich i rosyjskich znajdujemy szereg nieraz cennych uwag o posługach: podwodowej, stacyjnej lub wreszcie mostowej, wypowiedzianych ubocznie, nawiasowo, przy omawianiu pokrewnych lub zbliżonych zagadnień.

Wśród uczonych zajmujących się tem zagadnieniem należy przedewszystkiem wymienić Czackiego¹⁰⁾, który w swem epokowym dziele o litewskich i polskich prawach wypowiedział wiele cennych uwag o posługach podwodowych („angaria“) i stacyjnych, podkreślając równocześnie ich powszechność oraz znaczenie dla państwa i społeczeństwa. Skolei Jaroszewicz¹¹⁾ poświęcił nieco miejsca i uwagi powinności podwodowej na Litwie, ściślej ustawie o podwodach z 1558 r. oraz dążnościom reformatorskim w tej dziedzinie ze strony króla Zygmunta Augusta. O posługach podwodowych i kwaterunkowych mieszczan w W. Ks. Litewskim w w. XV—XVI wspominali również ogólnikowo Pułaski¹²⁾ i Kraszewski¹³⁾.

Wszyscy wymienieni uczeni, podkreślając znaczenie usług komunikacyjnych dla państwa i społeczeństwa, ograniczyli się jednak do podania mniej lub więcej ogólnikowych uwag, nie wchodząc w szczegółowe badania dziejów tej instytucji.

Zagadnieniem organizacji usług komunikacyjnych w W. Ks. Litewskim zajął się głębiej i szerzej Leontowicz. Już w jednej ze swych pierwszych prac naukowych¹⁴⁾, omawiając usługi ludności wiejskiej W. Księstwa, wprowadził on całkiem słusznie podział obciążających poddanych gospodarskich powinności podwodowych na dwie odrębne grupy: 1. na cele pocztowe, t. j. związane ściśle z potrzebami komunikacyjnymi króla, jego posłów, gońców i urzędników oraz 2. wszelkie inne — na potrzeby gospodarcze i administracyjne dworów i włości. Słabą stroną ów-

¹⁰⁾ Czacki T., O litewskich i polskich prawach, Kraków 1861, t. I, str. 71—77 i inne.

¹¹⁾ Jaroszewicz J., Obraz Litwy, Wilno 1844, t. II, str. 119—120.

¹²⁾ Pułaski K., Powinności wojskowe mieszczan w dawnych miastach na Rusi, Biblj. Warsz. 1872, t. IV, str. 263—264.

¹³⁾ Kraszewski J. I., Wilno, Wilno 1841, t. III, str. 243—245.

¹⁴⁾ Leontowicz F., Kriestjanie jugo-zap. Ros. po litowskomu prawu XV i XVI st., Kijów 1863, Uniw. Izw., Nr. 11, str. 38.

czesnych rozważań Leontowicza było to, że nie uwzględnił on zupełnie przeobrażeń, jakim podlegała powinność podwodowa w toku swych dziejów. Stąd np. wypowiadał mylne zdanie, że poddani hospodarscy dostarczali żądanych podwód wyłącznie po okazaniu t. zw. królewskiego listu podwodowego, wówczas kiedy instytucja „listów podwodnych“ powstała stosunkowo późno, jako jeden ze środków walki z nadużyciami urzędników i panów litewskich.

Badania nad organizacją usług komunikacyjnych w W. Ks. Litewskim XV—XVI w. w. ożywiły się w końcu zeszłego stulecia. Mniej lub więcej ogólnikowo poruszali tę kwestję Jabłonowski¹⁵⁾, Jasiński¹⁶⁾, Nowicki¹⁷⁾, Władimirskij-Budanow¹⁸⁾, Pawiński¹⁹⁾ i inni. Szerzej i szczegółowiej omówili ją: Lubawski²⁰⁾, Leontowicz²¹⁾ i Downar-Zapolski. Zresumujmy pokrótce poglądy tych uczonych.

Powinność podwodowa i stacyjna — syntetyzuje swe dociekania w tej dziedzinie Lubawski — ciążyła przedewszystkiem na poddanych włości hospodarskich oraz na mieszczanach i poddanych dóbr prywatnych. W stosunku do tych ostatnich kategorii ludności przybrała ona charakter usługi na cele ściśle komunikacyjne. Innemi słowy, mieszczanie i poddani prywatni byli zasadniczo zwolnieni od powinności podwodowych na potrzeby gospodarcze dworów wielkoksiążęcych. Z temi zastrzeżeniami i w tych granicach obowiązkwowi niesienia ciężarów podwodowych i stacyjnych podlegała cała ludność poddańcza, od udziału zaś w nich mógł zwolnić poddanych prywatnych lub mieszczan jedynie przywilej hospodarski. Odnośnie „wyzwolenie“

¹⁵⁾ Jabłonowski A., Rewizja zamków z wołyńskiej, *Źr. Dz.*, t. VI.

¹⁶⁾ Jasiński M., *Ustaw. ziem. gram. lit.-rus. gos.*, Kijów 1889.

¹⁷⁾ Nowicki I., *Ocz. ist. křięstjan. sosołwija jugo-zap. Ros.* XV—XVIII st., *Arch. Jug.-Zap. Ros.*, cz. VI, t. I.

¹⁸⁾ Władimirskij-Budanow M., *Christ. po ist. rus. pr.*, wyp. 2, str. 59.

¹⁹⁾ Pawiński A., *Skarbowość w Polsce i jej dzieje* za Stefana Batoro, *Źr. Dz.*, t. VIII.

²⁰⁾ Lubawski M., *Obł. Diel.*, str. 435, 473 i 491—495.

²¹⁾ Leontowicz F., *Panski dwor w lit.-rus. gos.*, Warszawa 1895, *Warsz. Uniw. Izw.*, zesz. V; Leontowicz F., *Křięstjanski dwor w lit.-rus. gos.*, Petersburg 1897; Leontowicz F., *Akty Lit. Metr.*, objaśnienia.

hospodarskie dotyczyło najczęściej posług na potrzeby posłów i gońców, posługi na potrzeby osobiste monarchy zachowywano nietknięte²²⁾).

Co do samej techniki pracy aparatu komunikacyjnego, to według poglądów Lubawskiego²³⁾ włość dzieliła się na t. zw. „nedele“, każda zaś z tych części dostarczała podwód i stacyj dla przejeżdżającego hospodara lub jego posłów i gońców. W tym celu określona grupa poddanych z „nedeli“ oczekiwała na podróży w określonem miejscu z gotowemi do drogi podwodami i stacyjami. Wymiar t. j. „rozmetry“ lub „poruby“ posług podwodowych i stacyjnych, jakie każdorazowo ponosiły poszczególne jednostki wchodzące w skład danej „nedeli“, oraz kierownictwo tak skonstruowanego aparatu komunikacyjnego należały do obowiązków i kompetencji władz włościańskich włości lub „nedeli“, nadzór zaś nad całością sprawował hospodarski namiestnik-dzierżawca. Na nim też spoczywała odpowiedzialność za prawidłowe działanie aparatu komunikacyjnego.

Powyższe wywody Lubawskiego zasadniczo podziela i przyjmuje Leontowicz. Między tymi uczonymi zachodzi natomiast rozbieżność co do interpretacji pojęcia „stan“. Wówczas bowiem, kiedy Lubawski²⁴⁾ pod pojęciem „stan“ w ziemi połockiej rozumie część terytorjum włości, t. zn. przypisuje mu znaczenie jednostki podziału terytorjalnego, Leontowicz²⁵⁾ za „stany“ uważa dwory hospodarskie, wznoszone wzdłuż ważniejszych magistrał dla potrzeb komunikacyjnych. Dwory („stany“) spełniały, zdaniem Leontowicza, rolę ośrodków, w których skupiały się podwoły i stacje ludności poddańczej, gdzie oczekiwano na przyjazd orszaków poselskich, wymieniano podwoły, dostarczano stacyj i miejsc noclegowych, wreszcie przewodników w dalszej podróży do następnego „stanu“. Rzecz zrozumiała, że w tych warunkach „stany“ odgrywały doniosłą rolę w organizacji aparatu komu-

²²⁾ Lubawskij M., Obł. diel., str. 491—495.

²³⁾ Ibid., str. 473.

²⁴⁾ Ibid., str. 435.

²⁵⁾ Leontowicz F., Panskij dwor w lit.-rus. gos., Warsz. Uniw. Izw. 1895, zesz. 5, str. 35—43; tenże: Kriestjanskij dwor w lit.-rus. gos., Petersburg 1897, str. 280—284.

nikacyjnego na potrzeby państwowe. To też celem obsłużenia „stanu“ w podwoły i stacje przeznaczano na jego potrzeby cały szereg wsi okolicznych, zarówno poddanych gospodarskich jak i prywatnych. W zależności więc od ożywienia ruchu komunikacyjnego na danej magistrali ilość wsi zgrupowanych dookoła swego „stanu“ była większa lub mniejsza.

Mimo że wyłuszczone wyżej poglądy Leontowicza na pierwszy rzut oka różnią się znacznie od poglądów Lubawskiego, w rzeczywistości nie odbiegają one tak bardzo od siebie, spór bowiem sprowadza się raczej do zagadnienia genezy „stanu“. Natomiast należycie zorganizowany „stan“ ze zgrupowaniami dookoła wsiami ludności poddańczej mógł szcześnie przybrać charakter jednostki podziału terytorjalnego na wzór np. „nedeli“. W obu wypadkach znaczenie decydujące posiadał fakt solidarnego obowiązku całej ludności wykonywania określonych usług w danym ośrodku. Stąd też np. stałe solidarne dostarczanie przez pewną grupę wsi podwoły w określonym czasokresie „nedeli“ mogło szcześnie przeobrazić to pojęcie („nedeli“) w jednostkę podziału terytorjalnego, obejmującą zainteresowaną grupę wsi ²⁶⁾.

Słabą stroną badań zarówno Lubawskiego jak i Leontowicza było to, że nie dążyli oni do poznania dziejów organizacji aparatu komunikacyjnego. Stąd obaj pominęli całkowicie proces kształtowania się form organizacyjnych tej instytucji, jej znaczenie dla państwa i społeczeństwa, miejsce wśród innych usług ludności W. Ks. Litewskiego, przeszkody z jakimi musiała walczyć, wreszcie przeobrażenia i udoskonalenia, dokonywane się stopniowo pod wpływem rozmaitych czynników.

Inaczej podszedł do zagadnienia usług komunikacyjnych Downar-Zapolski ²⁷⁾. Przedmiotem jego zainteresowań naukowych było zbadanie gospodarki publicznej i możliwości finansowych skarbu W. Ks. Litewskiego w dobie Jagiellonów. Stąd też t. zw. powinności ziemskie, wśród nich zaś usługi komunikacyjne,

²⁶⁾ Por.: Wyslouch S., Dobra Szereszewskie, ze studjów nad podziałem terytorjalnym W. Ks. Litewskiego przed reformą 1565—1566 r., Wilno 1932, str. 79. †

²⁷⁾ Downar-Zapolski M., Gos. choz. W. Kn. Litowskawo, t. I, Kijów 1901, str. 679—697.

rozpatrywał on również pod tym samym kątem widzenia. Dotykając ubocznie dziejów naszej instytucji, jej pierwotnej organizacji, strony technicznej pracy aparatu komunikacyjnego (poza ustawą o podwodach z 1558 r., którą zajął się szczegółowiej), główną uwagę ześrodkował Downar-Zapolski na uwypukleniu znaczenia posług komunikacyjnych dla państwa i gospodarza zarówno ze względów politycznych, jak i gospodarczych oraz fiskalnych.

Równocześnie starał się on przedstawić znaczenie tych posług dla społeczeństwa W. Księstwa, łożącego na cele podwodowe, stacyjne i drogowe większe lub mniejsze ofiary materialne. W ten sposób Downar-Zapolski skierował na właściwe tory badania nad organizacją posług komunikacyjnych, rozpatrując je na szerokim tle ówczesnych stosunków wewnętrznych W. Ks. Litewskiego. Niewątpliwą zasługą tego uczonego było ponadto zwrócenie uwagi na stanowisko, jakie zajmowali władcy Litwy w stosunku do posług komunikacyjnych, szczególnie pieczołowitą opieką otaczali oni bowiem powinność podwodową na potrzeby komunikacji państwowej, czego dowodem były: z jednej strony niechęć co do udzielania ulg i przywilejów „wyzwalających“ w tym zakresie, z drugiej walka z czynnikami rozkładowemi przy ciąglem podkreślaniu zasady, że posługi podwodowe to „nie jest pożytek skarbu jeha korolewskiej miłości, ale osobliwyj pożytek i potrzeba Reczi Pospolitoje“.

Stąd też — stwierdza Downar-Zapolski — powinność podwodowa na potrzeby komunikacyjne wcześniej wysunęła się na czoło innych posług ludności W. Ks. Litewskiego, przybierając ogólnopaństwowy charakter, czem się wyraźnie różniła od powinności o lokalnym znaczeniu.

W nowszej literaturze naukowej organizacji posług komunikacyjnych nieco uwagi poświęcił Piczeta²⁶⁾. Zajmując się stosunkami agrarnymi w W. Ks. Litewskim, obok innych ciężarów i posług ludności poddańczej dotknął on również świadczeń na cele podwodowe. Jednak w tym zakresie badania jego nic nowego nie wzniosły, odwrotnie, nie uwzględnił on nawet

²⁶⁾ Piczeta W., *Agrarnaja rieforma Sigizmunda-Awgusta w lit.-rus. gos.*, Moskwa 1917, t. I, str. 228 — 229 i 245.

wyników dociekań swych poprzedników. Stąd np. Piczeta nie rozróżniał posług podwodowych, pełnionych wyłącznie na cele komunikacji państwowej, od przeznaczonych na potrzeby administracyjno-gospodarcze dworów wielkoksiążęcych, chociaż podział ten, jak widzieliśmy, wprowadził do badań nad naszą instytucją już Leontowicz w latach sześćdziesiątych zeszłego stulecia.

Zagadnieniu posług komunikacyjnych w W. Księstwie Litewskim poświęciłem nieco uwagi w ostatniej mej pracy²⁹⁾, starając się podkreślić znaczenie tego problemu dla studjów nad organizacją terytorjalnego podziału W. Ks. Litewskiego w XV i XVI stuleciach.

—————

²⁹⁾ Wysłouch S., Dobra Szereszewskie, str. 33 — 79.

ROZDZIAŁ I.

„Podwoły“ i „stacje“, ich znaczenie i rola wśród posług ludności na Litwie do połowy XVI w.

Znaczny rozrost terytorjalny W. Ks. Litewskiego, słabe zaludnienie ziem, szczególnie wschodnio i południowo-ruskich, niemal ustawiczne walki na wschodnim i południowym pograniczu, wreszcie mocarstwowa polityka państwa Giedyminowiczów — wymagały zwrócenia baczniejszej uwagi na organizację środków komunikacyjnych. Przedewszystkiem zaś należało utrzymywać w stanie używalności drogi i mosty o znaczeniu ogólnopaństwowem, wiążące Wilno i centrum państwa z Polską lub odległemi peryferjami na południu i wschodzie. Niemniejsze znaczenie posiadała również technika transportu lądowego, zwłaszcza wobec odległości stołecznego Wilna od pogranicza. Stąd też starodawna powinność dostarczania podwół i stacyj na każdorazowe zapotrzebowanie urzędników wielkksiążęcych wysuwa się na czoło spośród innych posług, związanych z organizacją środków komunikacyjnych, w pewnej mierze wyciskając piętno na całej organizacji struktury administracyjnej państwa. Wcześniej przybierają one charakter posług ogólnopaństwowych¹⁾, znajdujących się pod specjalną pieczę czynników władzy centralnej. Zwolnienia od ich wykonywania udzielają jedynie wielcy książęta i to pierwotnie bardzo ostrożnie i niechętnie. Ten stosunek do posług komunikacyjnych znalazł swój wyraz w prawodawstwie W. Ks. Litewskiego, zwłaszcza w przywilejach ziemskich ogólnych i dzielnicowych.

Chronologicznie najwcześniejszy spośród przywilejów ziemskich, wileński króla Jagiełły z 1387 r.²⁾, w stosunku do

¹⁾ Downar-Zapolskij M., Gos. Choz., Kijów 1901, t. I, str. 680.

²⁾ Dziękowski T., Zb. Pr. Lit., Poznań 1841, str. 1—2.

„labores“ (posług) zajmował stanowisko niejasne³⁾. Wyraźniej określał powinności bojarstwa litewskiego przywilej horodelski z 1413 r.⁴⁾, jednakowoż kwestja posług komunikacyjnych i tu została pominięta milczeniem. Prawa i wolności nadane Litwinom-katolikom rozciągał skolei także i na Rusinów⁵⁾ przywilej grodzieński z 1432 r.⁶⁾. Wymienione w powyższym przywileju swobody i wolności, wzorowane na przywileju horodelskim, nie objęły całości posług i danin na rzecz wielkiego księcia. Utrzymano nadal w mocy posługi o specjalnem znaczeniu dla państwa, związane z jego wojskowemi potrzebami⁷⁾. Odnośny artykuł zredagowano przytem ogólnikowo. Nie wyjaśniał więc przywilej grodzieński, w jakim znaczeniu zostały użyte słowa „*aliaque nostra victualia*“, to jest jakie posługi miano tu na względzie. Nie ulega jednak wątpliwości, że musiały wchodzić tu w grę i posługi na potrzeby komunikacyjne⁸⁾.

Bardziej szczegółowy wykaz posług i danin „na hospodara“ podawał dopiero przywilej ziemski Kazimierza Jagiellończyka z 1447 r.⁹⁾. W dziejach przeobrażeń wewnętrznych W. Ks. Litewskiego przywilej powyższy odegrał rolę zasadniczą pod każdym względem, stąd też zawarte w nim normy i postanowienia, dotyczące interesujących nas posług i danin, zasługują całkowicie na baczniejszą uwagę. Na czym więc polegały owe swobody i wolności w zakresie posług gospodarskich? Przywilej z r. 1447 sformułował przedewszystkiem zasadę zwolnienia: „Ab

³⁾ K u t r z e b a St., Unia Polski z Litwą, w dz. zb.: Polska i Litwa w dziej. stosunku, Kraków 1914, str. 353.

⁴⁾ Akta Unii Polski z Litwą, Kraków 1932, str. 65—66.

⁵⁾ L e w i c k i A., Powstanie Świdrygiełły, Rozpr. Ak. Um., t. 29, str. 282 — 283.

⁶⁾ Mon. Medii Aevi Hist., t. XIV, str. 523.

⁷⁾ Ibid.: „...hoc specialiter excepto et expresso quod ad edificationem et reformationem castrorum et ad vias expeditionales aliaque nostra victualia, sicut ab antiquo fuit, teneantur“.

⁸⁾ L u b a w s k i j M., Lit.-Rus. Sejm, str. 77; L e o n t o w i c z F., Prawosposobność lit.-rus. szlachty, Ż. M. N. Pr. 1908, str. 70.

⁹⁾ D z i a ł y Ń s k i T., Zb. Pr. Lit., Poznań 1841; Arch. Kom. Prawn., t. VII, str. 263—264; Akty Zap. Ros. t. I, nr. 61.

omnique onere vectigalium, quae podvodi dicuntur“¹⁰⁾, w tekście ruskim: „Oto wsiakoho beremeni powozow, kotoryje sływuť podwody“¹¹⁾. Nie poprzestając na tem, przywilej ten wymienił również kilka ściśle określonych posług, objętych zwolnieniem¹²⁾, uzupełniając wreszcie ten wykaz klauzulą generalną: „Et alliis minus iustis laboribus“ i „innych niesprawiedliwych robot“. Stąd wniosek, że wyszczególniony wyżej szereg indywidualnych posług podany został tylko przykładowo, t. zn. że zwolnieniem tem zostały również objęte i inne pokrewne a niewymienione powinności. Do takiegoż wniosku dochodzimy, analizując¹³⁾ najdawniejszy¹⁴⁾ ruski tekst przywileju.

Omówiony wyżej wykaz nie obejmuje wszystkich zniesionych posług, stąd też zyskują na znaczeniu dalsze słowa przywileju, ustalające, które z powinności miały być nadal wykonywane. Przedewszystkiem więc zostały w całości utrzymane posługi, związane z budową nowych grodów „potrzebnych“ oraz z naprawą i utrzymaniem w należytym stanie już istniejących¹⁵⁾. Pozostawało to w pewnej sprzeczności z wyżej omówionymi postanowieniami przywileju, znoszącymi między innymi i niektóre z posług grodowych, to też w praktyce

¹⁰⁾ Arch. Kom. Prawn., t. VII, str. 263.

¹¹⁾ Zb. Pr. Lit., str. 33.

¹²⁾ Arch. Kom. Prawn., t. VII, str. 263 — 264: „...a ductione lapidum, roborum, sive lignorum pro exustione laterum sive cementi pro castris, foeni falcastrationis et aliis minus iustis laboribus soluti sint, liberi omnino et exempti“.

¹³⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 76: „...ot wożenia kamienia, protesow, brewen i derewa na żżenia plit, a lubo mełu na horody, senokoszenia i inych niesprawiedliwych robot wypuszczeny i budut wolni owszejky i wyniaty“.

¹⁴⁾ Jakubowski J., Ziemskiye priwilei W. Kn. Litowskawo, Ż. M. N. Pr., 1903, str. 244—245.

¹⁵⁾ Arch. Kom. Prawn., t. VII, str. 264: „...laboribus tamen pro aedificatione castrorum denuo oportunorum et antiquorum reformatione exceptis...“.

Zb. Pr. Lit., str. 33: „...niżli tolko wyjmujuczi, roboty budowania horodow znouw potrzebnych, i starych opravowania“.

Akty Zap. Ros., t. I, str. 76; Władimirskij-Budanow M. Christomatija po ist. rus. praw., wyp. 2, Kijów 1887, str. 30: „...wymenujuczi roboty na budowanje horodow naszich nowych potrzebnych, a starych poprawlenia“.

te niejasności ustawy mogły wywoływać nieporozumienia. Ponadto przywilej z 1447 r. utrzymywał nadal w mocy cały szereg posług¹⁶⁾ bardzo ważnych i ze stanowiska potrzeb państwowych rzeczywiście istotnych, widocznie w myśl zasady, wyrażonej już w 1434 r. w przywileju Zygmunta Kiejstutowicza, zachowującym na przyszłość posługi, „sine quibus eciam terre nostre bene stare non possunt...”¹⁷⁾.

Wchodziły więc tu w grę starodawne powinności: stacje, budowa oraz naprawa mostów i dróg. W świetle omówionych wyżej „wyjątków“ dość nikle wyglądały w rzeczywistości swobody i wolności z zakresu posług na potrzeby gospodarskie, zniesione przez przywilej 1447 r. Właściwie sprowadzały się one istotnie do zniesienia „robot mało sprawedliwych“, wykonywanych przez ludność na potrzeby gospodarcze dworów wielkksiążęcych oraz do drobnych tylko ograniczeń posług grodowych¹⁸⁾.

Wśród dość szczegółowego wykazu posług i danin, jaki zawierał omówiony wyżej artykuł przywileju 1447 r., powinność podwodowa na potrzeby komunikacji państwowej nie została wyodrębniona. Nie należy jej się bowiem doszukiwać w przepisie, zwalniającym „oto wsiakoho beremeni powozow, kotoryje slywut' podwody“, ponieważ w ostatnim wypadku miano na względzie wyłącznie posługi na potrzeby gospodarcze dworów i zamków wielkksiążęcych. Rozróżnienie tych dwóch rodzajów

¹⁶⁾ Arch. Kom. Prawn., t. VII, str. 264: „...antiquas tamen et dudum consuetas pro nobis et successoribus nostris procuraciones, collectas, stationes, pontium novorum erectiones, veterum refeciones et viarum reparationes illaestas reservamus et eas volumus esse semper saluas“.

Zb. Pr. Lit., str. 33: „... wedze staryje, i zdawna zwyklyje nam i potomkom naszym stacyi, pobory, mostow nowych budowanie, starych poprawowanie, doroh naprawowanie, w celosti zachowujajem“.

W ł a d i m i r s k i j - B u d a n o w M., opus cit., str. 30: „...a teź iz starodawna życzenyje na nas i na nasi buduszczii uriały, pobori, stacyi, mostow nowych czynienia, starych poprawlenia, a horodow opravlenia neporuszne zachowajem, a i chozczem wsehdy imeti neslobodnych“.

¹⁷⁾ Mon. Medii Aevi Hist., t. XIV, str. 530.

¹⁸⁾ Nie możemy się tu zgodzić z powszechnie przyjętą w literaturze naukowej zbyt szeroką interpretacją swobód i wolności, nadanych w dziedzinie posług przez przywilej 1447 r., ponieważ przeczą jej późniejsze przywileje ziemskie i jednostkowe.

posług podwodowych, jak zobaczymy niżej, wystąpi zupełnie wyraźnie w późniejszych przywilejach ziemskich królów Zygmunta i Zygmunta Augusta. Nie ulega natomiast wątpliwości, że posługi wykonywane na cele komunikacji gospodarskiej i państwowej, a więc i podwodowe (oprócz drogowych, które przywilej wymienił odrębnie), mieściły się całkowicie w pojęciu „stacje“.

Z dotychczasowych rozważań dość łatwo można wysnuć wniosek co do znaczenia posług komunikacyjnych w pierwszej połowie w. XV. Fakt bowiem utrzymywania ich w mocy, obok innych posług przeznaczonych na potrzeby obrony państwa, świadczy ponad wszelką wątpliwość, że organizacja środków komunikacyjnych na potrzeby państwowe już wówczas otoczona była specjalną opieką władz centralnych, dostatecznie doceniających jej ogólnopaństwowe znaczenie. Zwolnienie „oto wsiakoho beremeni powozow, kotoryje sływuť podwody“, przy równoczesnym zachowaniu posług komunikacyjnych, jeszcze bardziej uwypuklało rolę i znaczenie tych ostatnich.

Przepisy przywileju ziemskiego z 1447 r. regulujące kwestję posług komunikacyjnych jak widzieliśmy, nie były dostatecznie jasne. Stąd w praktyce przy interpretacji postanowień mogły się nasuwać wątpliwości i powstawać spory. Widocznie względy powyższe spowodowały, że król Zygmunt I w przywileju ziemskim z 1529 r.¹⁹⁾, powtarzając tradycyjnie odnośny tekst przywileju kazimierzowskiego, uzupełnił go nowymi postanowieniami²⁰⁾, normującami sprawę posług komunikacyjnych. Chodziło prawdopodobnie o to, by na przyszłość wykluczyć wątpliwości, na kim i w jakiej mierze ciążyły posługi komunikacyjne na potrzeby gospodarskie. Uzupełnienia przywileju ziemskiego z 1529 r. powtarza bez zmian król Zygmunt August w wielkim przywileju

¹⁹⁾ Arch. Kom. Prawn., t. VII, str. 284 — 285.

²⁰⁾ Ibid.: „Licet autem cmetones ipsorum baronum et nobilium a dandis podvodis nobis vel successoribus nostris sunt liberi et exempti, nihilominus tamen pro oratoribus, nuntiisque et cursoribus, tam nostris, quam etiam ad nos undecunque venientibus, debent podvode ipse per eos, qui eas ex antiquo dare tenentur, et exnunc in futurum in numero solito dari et haberi semper parati, in custodiis, in locis solitis et consuetis“.

ziemskim z 1547 r.²¹⁾. Ze stosunkowo drobnymi modyfikacjami zostały one również powtórzone w statutach litewskich z 1529²²⁾ i 1566 r.²³⁾.

Zgodnie z temi przepisami przywileju ziemskiego z 1529 r., podwoły w ilości zwykle praktykowanej miały być nadal zawsze przygotowane i dostarczane na potrzeby posłów i gościów gospodarskich w ustalonych zdawna miejscach. Określenia przytem, jakich używał tu król Zygmunt, miały charakter bardzo ogólnikowy: „in numero solito“, „in locis solitis et consuetis“. Widocznie przywilej opierał się na zdawna ustalonych i dobrze znanych osobom zainteresowanym zwyczajach, panujących w dziedzinie organizacji posług komunikacyjnych w W. Ks. Litewskim; stąd też zbyteczne było wchodzenie w szczegóły strony technicznej zagadnienia.

Nie będziemy się tu zajmowali bardziej szczegółową analizą postanowień prawnych, regulujących kwestję organizacji posług komunikacyjnych na potrzeby państwowe; ograniczymy się jedynie do stwierdzenia, że zostały one uwzględnione we wszystkich przywilejach ziemskich, łącznie ze statutami 1529 i 1566 r., co dowodzi, że władze centralne przywiązywały do nich duże znaczenie.

Obok przywilejów ziemskich pierwszorzędne znaczenie, zwłaszcza w granicach swych ziem, posiadały przywileje dzielnicowe. „Szły one początkowo obok przywilejów ziemskich, które do tych dzielnic nie miały zastosowania, a dopiero od r. 1434 obowiązywały w tych dzielnicach równorzędnie z przywilejami ziemskimi, które uzyskały charakter ogólnych“²⁴⁾. Stąd też normy zawarte w przywilejach dzielnicowych tworzyły właściwe podstawy prawne, na których opierały się odrębności ustrojowe danej ziemi. Dotyczyło to, rzecz jasna, również i organizacji posług komunikacyjnych na terytorjum danej ziemi.

Przywileje dzielnicowe, ze względu na zagadnienie posług komunikacyjnych można zgrubsza podzielić na trzy grupy:

²¹⁾ Ibid., str. 294.

²²⁾ Zb. Pr. Lit., str. 164—165.

²³⁾ Wriem. Imp. Obszcz. Ist. i Dr. Ros., Moskwa 1855, ks. 23, str. 54.

²⁴⁾ K u t r z e b a S t., Hist. ustr. Polski, t. II, str. 30.

1. Przywileje podlaskie, żmudzkie i wołyńskie pomijają całkowicie to zagadnienie.

2. Połockie i witebskie zawierają skąpe i lakoniczne wzmianki, na których podstawie nie sposób odtworzyć rzeczywistości prawnej, jaka obowiązywała w danych dzielnicach.

3. Przywileje smoleńskie i kijowskie zawierają sporo wiadomości o podstawach prawnych organizacji interesujących nas posług na odnośnych terytorjach.

Pozostawiając na uboczu pierwszą grupę, należy stwierdzić, że fragmentaryczny materiał, zawarty w przywilejach połockich²⁵⁾ i witebskich²⁶⁾, wyklucza możliwość dokładniejszego poznania podstaw prawnych organizacji interesujących nas posług komunikacyjnych w tych ziemiach. Mimo to możemy ustalić, że tamtejsza ludność korzystała z pewnych swobód w zakresie posług podwodowych, dostarczanych na potrzeby gospodarze dworów wielkksiążęcych oraz na potrzeby tamtejszych urzędników, natomiast posługi komunikacyjne na potrzeby państwowe w zasadzie nie uległy żadnym ograniczeniom.

Wyraźnych pod tym względem informacji dostarcza nam przywilej ziemi smoleńskiej z 1505 roku²⁷⁾. Według tych danych ulgi i swobody, z jakich korzystała ludność ziemi smoleńskiej w zakresie posług komunikacyjnych, dotyczyły wyłącznie potrzeb gospodarczych dworów wielkksiążęcych oraz własnych urzędników, posługi zaś komunikacyjne na potrzeby państwowe zostały utrzymane w całości. Przywilej ziemi kijowskiej z 1507 r.²⁸⁾ zachowuje również dawny porządek wykonywania posług komunikacyjnych, „kac budet było za welikoho kniazia Witowta“. Sprowadzał się on, podobnie jak w ziemi smoleńskiej, do obsługi potrzeb komunikacji państwowej, t. zw. „stereženja nedeli“ z podwodami i stacjami w Czarnobylu. Pozostałych posług podwodowych, dostarczanych na inne potrzeby a niezwiązanych z komunikacją państwową, poddani duchowni i szlacheccy widocznie nie pełnili. Ten stan rzeczy zmienił zasadniczo dopiero

²⁵⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 89; t. III, str. 16.

²⁶⁾ R. I. B., t. XXVII, str. 846; Zb. Pr. Lit., str. 99—101.

²⁷⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 359—363.

²⁸⁾ Ibid., t. II, str. 33—36.

przywilej z 1529 r.²⁹⁾, który zniósł wogóle wszelkie posługi komunikacyjne poddanych duchownych i szlacheckich w ziemi kijowskiej.

Z krótkiego przeglądu norm prawnych, na których w głównej mierze opierała się organizacja usług komunikacyjnych w W. Ks. Litewskim w XV w., wynika, że jedna kwestja została zgodnie rozstrzygnięta, mianowicie dokonano rozgraniczenie między posługami na potrzeby komunikacji państwowej oraz powinnościami podwodowemi, które służyły innym celom. Być może, że pod wpływem norm przywileju ziemskiego Kazimierza Jagiellończyka z 1447 r. ulgi i swobody, z jakich korzystała ludność, nie dotyczyły ciężarów komunikacyjnych ponoszonych na potrzeby państwowe. Od tej zasady wyłamał się jedynie przywilej kijowski z 1529 r. Łatwy stąd wniosek, że organizacja środków komunikacyjnych na potrzeby państwowe już w pierwszej połowie XV w. była otaczana specjalną pieczęcią władz centralnych W. Księstwa, doceniających jej ogólnopaństwowe znaczenie. Wniosek powyższy potwierdzają i inne zachowane świadectwa źródłowe.

O znaczeniu, jakie przywiązywano do organizacji środków komunikacyjnych na potrzeby państwowe, świadczą pozatem stosunki, panujące w tej dziedzinie w księstwach udzielnych. Zapoznajmy się z niemi pokrótce. Kazimierz Jagiellończyk, nadając kniahini Marji Semenowej księstwo pińskie w 1471 r., określił równocześnie jej obowiązki wobec wielkiego księcia³⁰⁾. Udzielna księżna pińska winna więc była pełnić na rzecz W. Księstwa i hospodara służbę ziemską w dawnych rozmiarach, ponadto zaś wykonywać wszystkie posługi komunikacyjne „postaromu“. Podobne powinności ciążyły na poddanych udziel-

²⁹⁾ Ibid., t. II, str. 207—211.

³⁰⁾ H r u s z e w s k i j A., Ocz. ist. tur. - pinsk. kn. XIV—XVI w., Uniw. Izw., Kijów 1902, Priłożenije, str. 3: „...dali jeśmo knehini Semenowej Aleksandrowicza knehini Marii i jeje detem Pinesk so wsim s tym, jak jeśmo sami derzali, ne w otnimanje. A koli kotoraja służba prihoditsia nasza abo zemskaja, a hde budet nadobe pojti Pinianom, ino im tam pojti i słužiti, kak i perwo s Pinska słužba bywała... A hde budut' Piniane izdawna mosty moszcziwali, stany deływali i stacei podnimowali, podwody daiwali, szto by i nine było postaromu“.

nych księstw słuckiego i kopylskiego³¹⁾. Analogiczne stosunki panowały również i w księstwie kobryńskim³²⁾.

Zgrupowane wyżej dane przekazów źródłowych rzucają ciekawe światło na charakter i znaczenie posług komunikacyjnych. Pamiętać bowiem należy, że władza książąt udzielnych i jej zakres wzorowane były w zasadzie na władzy „hospodara“ W. Ks. Litewskiego³³⁾. Ograniczeniu ulegała ona jedynie w wypadkach kolizji z interesami ogólnopaństwowymi³⁴⁾, gdy interes państwa, siłą rzeczy, brał górę nad interesami lokalnymi danego księstwa udzielnego. To też pełnienie przez ludność poddańczą w księstwach udzielnych uciążliwych posług, związanych z organizacją środków komunikacyjnych dowodzi, jak wielką wagę przywiązywali gospodarowie W. Księstwa do tych powinności oraz do samego zagadnienia budowy i naprawy dróg i mostów w XV w.

W latach następnych, t. j. w drugiej połowie XV i pierwszej XVI w., świadomość ogólnopaństwowego znaczenia posług komunikacyjnych zdaje się zanikać. Dowodem tego są masowe przywileje immunitetowe, zwalniające poddanych książąt, panów i szlachty od udziału w tych posługach. Równocześnie mnożą się skargi poddanych hospodarskich włości, że „teper dej tam ludej naszich wołostnych mnoho wołosti naszoje rozdano kniazem i panom i dworanom“ z równoczesnym zwolnieniem od ciężarów komunikacyjnych, czego znów nieodzownym skutkiem była niezdolność włości i miast do wywiązywania się ze swych powinności stacyjnych i podwodowych³⁵⁾. Ten stan rzeczy pogorszył się jeszcze z jednej strony na skutek masowego bezprawnego uchylania się całego szeregu kategorii ludności „tiahłej“

³¹⁾ R. I. B., t. XX, str. 608—609: Wyrok W. Ks. Aleksandra z 1499 r. „...a służbu zemskuju mająt nam zastupowati po dawnomu; a hde zdawna Słuczane i Kopylane mosty moszcziwali i stany delywali i stajcami podyjmywali, i podwody daiwali: w tych mestach mająt' mosty mostiti, i stany delati i stajcami podnimati, i podwody dawati, po dawnomu“.

³²⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 195; Arch. XX. Sanguszków, t. III, str. 239.

³³⁾ L u b a w s k i j M., Ocz. ist. lit.-rus. gos., Moskwa 1915, str. 84.

³⁴⁾ D o w n a r - Z a p o l s k i j M., Gos. choz., str. 49 --50.

³⁵⁾ Por.: W y s ł o u c h S., Dobra Szereszewskie, Wilno 1932, str. 67—70.

od wykonywania powinności ziemskich, z drugiej w związku z nadużyciami wszelakiego rodzaju urzędników wielkopsiążących, w pierwszym rzędzie namiestników-dzierżawców. Postępujący coraz szybciej (z wybitną szkodą dla państwa) proces dezorganizacji i rozkładu w połowie wieku XVI doprowadził do konieczności daleko idących reform w tej dziedzinie, „iż by — jak głosiła uchwała sejmu 1551 r. — honcy i posły w sprawach gospodarskich i ziemskich nikotoroho omeszkanja ne pryjmowali“ i „aby sia sprawy gospodarskije i ziemskije neomeszkowali³⁶⁾“. Ostatecznie owocem dążności reformatorskich w tej dziedzinie była drobiazgowa „ustawa o podwodach“ z 1558 roku³⁷⁾.

Nim do niej doszło, dokoła zagadnienia organizacji posług komunikacyjnych na potrzeby państwowe wywiązała się żywa dyskusja na sejmach w latach 1547, 1551, 1554. Zwłaszcza ciekawe stanowisko, „jako w reczy i potrebe ziemskiej“, zajął w tej sprawie król Zygmunt August. Mianowicie już na sejmie 1547 r. kniaziowie, panowie i całe rycerstwo W. Księstwa zwrócili się za pośrednictwem panów rady do gospodarza z prośbą tej treści, że chętnie gotowi są wykonywać zdawna na ich dobrach ciężące powinności i posługi ziemskie, proszą natomiast o zachowanie swobód i przywilejów, jakie uzyskali u poprzedników królewskich w stosunku do t. zw. wysług³⁸⁾. Z brzmienia wymienionej prośby wynika, że widocznie gospodarzakwestjonował moc t. zw. „listów wyzwolonych“, na których podstawie właściciele dóbr wysłużonych korzystali z szerokiego immunitetu, między innymi i w zakresie posług komunikacyjnych. Zbywając petycję stanów W. Księstwa ogólnikową odpowiedzią, gospodarz dopiero w 1552 r., przy omawianiu uchwały sejmu z 1551 r. w sprawie opłat podwodowych, uzasadnił swe stanowisko i decyzję, uchylającą moc prawną „listów wyzwolonych“ w zakresie

³⁶⁾ R. I. B., t. XXX, str. 216—218.

³⁷⁾ Ibid., str. 592—599.

³⁸⁾ Ibid., str. 160—161: „...katoryje w nich wysłuhi swoi ot predkow jeho krolewskiej miłosti majuť, w kotorych listy i prywiliu ich miłosti wyzwoleni sut' ot takowych robot zamkowych, podwod i stacej i robenja mostowoho, prosiat, aby tyi prawa i wolnosti ne byli im naruszony i owszem pry mocy zostaweny, wodle łaski i prywilejew predkow jeho krolewskiej miłosti i wernych służb ich, kotorymi to predki ich i oni sami wysłużyli“.

zwolnień od posług komunikacyjnych³⁹⁾. W zarządzeniu swem gospodar wyjaśnił, że „listy wyzwolone“ zachowują swą moc jedynie w stosunku do tych ulg, swobód i darowizn, które zostały udzielone szlachcie z „pożytków“, „szto na nas i na wrady naszymy prychodiat“; natomiast wszystkie inne z dziedziny t. zw. powinności ziemskich, a wśród nich i posług komunikacyjnych, zostały uchylone, jako niewłaściwie nadane. Rzecz zrozumiała, że takie stanowisko gospodarza nie mogło zadowolić stanów W. Księstwa. To też na sejmie 1554 r. szlachta ponownie wystąpiła z petycją w tej sprawie, motywując ją, że według starodawnego zwyczaju monarchowie przy nadaniach dóbr nie zastrzegali dla siebie żadnych posług i danin⁴⁰⁾. W odpowiedzi na powyższe argumenty petycji gospodar jeszcze dobitniej podkreślił zasadę, że posługi komunikacyjne, ze względu na swe ogólnopaństwowe znaczenie, nie mogły być darowywane ani przez niego, ani przez jego przodków⁴¹⁾. Wobec dalszego oporu szlachty co do uczestniczenia w ciężarach służby komunikacyjnej, gospodar na sejmie 1559 r.⁴²⁾ przestrzegał i groził, że „jako w reczy i potrebe zemskiej dalej w tom folkha ne budet“ i kto dobrowolnie

³⁹⁾ Lubawskij M., Lit.-rus. sejm, Priłoż., nr. 28, str. 72—74: „...a nechaj by wsi kniazi i panowe i duchownyje toj powinności zemskiej, ne wymowlajuczysia, dosyt' czynili, jako w ustawie sojmowej na to opisano jest, i poddanym swoim budowati zamki i mosty i stacei dawati kazali, a za podwody penezmi na tyje roki wyszejmenenyje do wradu, ot kotoroho komu kolwek takowyje ludi otdany, a perwej toho onuju powinnościju objazany byli, ni czym s toho ne wyłamujuczysia, płatiti weleli: bo chotia by chto listy wyzwolenyje meł, to jemu k oborone iti ne mozet, khdyż my gospodar z łaski naszoje dajem tyje pożytki szto na nas i na wrady naszymy prychodiat, a zemskich powinności nej nikomu ne otdajem“.

⁴⁰⁾ R. I. B., t. XXX, str. 235—236: „...to byt' u starodawnom obyeczai i w prywilju wolnostej zemskich opisano, khdy komu z łaski predkow jeho korolewskoj miłosti i z jeho miłosti samoho imenja bywajut' dawany, tohdy niczoho jeho korolewskaja miłost' na sebe zostawowat' ne raczyt'“.

⁴¹⁾ Ibid.: „...to jeho korolewskaja miłost' s pany radami ich miłostju obaczyt' i uważat' raczyt' iż podwody i stacei ne jest požitok skarbu jeho korolewskoj miłosti, ale osobliwyj požitok i potreba reczi pospolitoje, szto nikomu ne może byti otdano, i dla toho jeho korolewskaja miłost' tuju prośbu waszu raczyt' zastanowlati wodle postanowenja i ufały proszłoho sojmu“.

⁴²⁾ Ibid., str. 276—278.

nie wywiąże się ze swych zobowiązań podwodowych, „roskazeł to jeho krolewska ja miłość’ z dekowaniem otprawowati na takowych ludach“.

Omówiony wyżej przebieg sporu między hospodarem a szlachtą co do istoty i charakteru usług podwodowych i stacyjnych na potrzeby państwowe, oraz stanowisko zajęte w tej sprawie przez władze centralne są najlepszym dowodem, jakie znaczenie posiadała dobra organizacja aparatu komunikacyjnego dla państwa i jego potrzeb. Mimo zaniku tej świadomości w drugiej poł. XV i pocz. XVI w., czego dowodem było hojne szafowanie „listami wyzwolonemi“, reakcja w imię walki ze szkodliwą dla państwa dezorganizacją usług komunikacyjnych była niemniej silna i głęboka, a wyrazem jej (obok zdecydowanego i następnie konsekwentnie przestrzeganego stanowiska króla) była drobiazgowa „ustawa o podwodach“ z 1558 r.

Wyjątkowo nieustępliwe stanowisko króla w omówionym wyżej sporze ze szlachtą oraz konsekwentne dążenie do zreformowania podstaw organizacji służby komunikacyjnej w pierwszym rządzie spowodowane zostały, jak już wspomnieliśmy, przez dezorganizację pracy interesującej nas instytucji, zgubną dla interesu państwa i hospodara.

Wśród motywów jednak, którymi kierował się hospodar niepoślednią rolę odgrywał również wzgląd na interes obywateli.

Jakoż w dziedzinie świadczeń komunikacyjnych na Litwie w pocz. XVI w. zaszły zmiany istotne: dawna organizacja z czasów witoldowych, oparta na powszechnym obowiązku dostarczania podwód i stacyj na potrzeby przejeżdżających orszaków urzędników hospodarskich, posłów lub gońców uległa całkowitemu załamaniu.

Nie ulega wątpliwości, że coraz bardziej pogłębiający się stan anarchji w dziedzinie organizacji usług komunikacyjnych w drugiej połowie w. XV i pocz. XVI doprowadził do sytuacji, przy której ludność włości i miast hospodarskich upadała wprost pod brzemieniem tych ciężarów. Stwierdzały to ponad wszelką wątpliwość liczne, najczęściej przez hospodara uwzględniane skargi ludności obciążonej temi usługami. Napływały one gromadnie zwłaszcza z włości i miast pogranicznych ziem, kędy przebiegały bardziej uczęszczane magistrale komunikacyjne. Dla

ilustracji przytoczymy parę przykładów. Przedewszystkiem skargi mieszczan z Orszy, tej według trafnej charakterystyki Filona Kmity „fortki państw hosudarskich“, której to „w takich służbach [t. j. komunikacyjnych] nie jej równi, i tych takowych ciężestę nie ponosi żadna Ukraina, gdyż tutaj nieprzyjaciel wszelakimi przyczynami zwykły wchodzi i wychodzi“⁴³⁾). Chcąc przyjść z pomocą tamtejszej ludności, król Zygmunt August w 1551 r.⁴⁴⁾ „wzhladom zniszczenia ich za danjem podwod pod posły i honcy“ udzielił mieszczanom orszańskim przywileju „dobrowolne a bezmytne torhowati u państwie naszym“. W danym wypadku łaska monarsza spowodowana została nie tylko troską o byt poddanych. Na decyzji królewskiej zaważył prawdopodobnie więcej argument tamtejszego dzierżawcy, kniazia Andrzeja Iwanowicza Ozereckiego, „abychmo w takowom zniszczeniu ich poddanych naszych łaskoju naszoju uspomohli, za czym by oni pri tom zamku naszym meszkati meli, a procz sia nie roschodili“.

Nielepiej wyglądała sprawa wykonywania posług komunikacyjnych na południu w zamkach ziemi kijowskiej. W 1522 r.⁴⁵⁾ król Zygmunt, przychyłając się do próśb mieszczan kijowskich żalących się, że „skażeni są“ od pohanstwa Tatar i od ciężkiej posłów, zwolnił ich całkowicie „od podnimanja podwodami i inszimi reczmi posłów i honcow tatarskich“. Udzielając zwolnień od dostarczania posług komunikacyjnych, gospodar równocześnie przenosił związane z tem wydatki na skarb państwa. Obok Kijowa z pomocy pieniężnej na „podnimanje posłów i honcow“ korzystali⁴⁶⁾ mieszczanie czerkascy i kaniowscy. O podobną pomoc w 1545 r.⁴⁷⁾ ubiegali się również mieszczanie żytomierscy ostrzegając, że „jestliby tych czasow k podwodam i stacejam meli nas prynewolit tohdy żadnyj z nas w meste nie oderżył sia“.

⁴³⁾ Malinowski M. i Przeździecki A., Źródła do dziejów polskich, Wilno 1844, t. II, str. 299.

⁴⁴⁾ Akty Już. i Zap. Ros., t. I, str. 129—30.

⁴⁵⁾ Ibid., t. II, str. 130.

⁴⁶⁾ Źr. Dziejowe, t. VI, str. 140.

⁴⁷⁾ Ibid.

Zapowiedź ucieczki z miasta jako naturalna reakcja na ciężary, związane z udziałem w organizacji usług komunikacyjnych, występuje nie tylko w skargach ludności odległych miast pogranicza. Do podobnych argumentów uciekali się np. mieszkańcy Kamieńca Litewskiego (na magistrali Wilno—Brześć Lit.—Kraków) na sądzie z 1544 r.⁴⁸⁾. „I dla dej takowych czastych podwod szkody i wtiski welikije meszczane naszi wołkowyskije mająt, a inyje z mesta procz sia roschodiat“, uskarżali się przed królem w 1526 r.⁴⁹⁾ mieszczenie wołkowyscy. Wnosząc z przywileju króla Zygmunta Augusta z 1551 r.⁵⁰⁾, nadanego mieszczańcom w Nowogródku, niewiele lepiej rzecz się miała z tamtejszą organizacją aparatu komunikacyjnego. W każdym razie gospodar, udzielając pomocy pieniężnej miastu „na podnimanje posłów i honcow“, godził się przez to samo z wywodami nowogródzian, że „kotoryje posły i honcy czerez mesto naszo nowhorodskoje jezdiat welikije trudnosti tym poddanym naszym meszczanom nowhorodskim cziniat... i dla toho tyje poddanyje naszi k welikomu wpadu i zniszczenju przisli...“. Dawały się też we znaki usługi komunikacyjne mieszkańcom Mińska, skoro, ubiegając się w 1571 r.⁵¹⁾ o przywilej na jarmarki, wysuwali jako argument upadek miasta na skutek przemarszów wojska i licznych „welikich“ poselstw.

Nie będziemy mnożyli przykładów. Fakty bowiem cytowane powyżej w dostatecznej mierze charakteryzują sytuację, jaka się wytworzyła w dziedzinie organizacji środków komunikacyjnych w połowie w. XVI. Nic też dziwnego, że pod wpływem coraz natarczywszych skarg i gróźb, że „z mesta procz sia roschodiat“, czynniki rządzące w W. Ks. Litewskim usiłowały znaleźć jakieś środki zaradcze. Kiedy zaś ulgi i pomoc w konkretnych wypadkach nie wystarczały, przystąpiono do gruntownej sanacji stosunków, czego owocem były reformy z poł. XVI w. z „ustawą o podwodach“ z 1558 r. na czele.

⁴⁸⁾ Downar-Zapolskij M., Ocz. po org. zap. rusk. kr. w XVI w., Kijów 1905, Priłoż., nr. 22, str. 49—51.

⁴⁹⁾ Downar-Zapolskij M., Gos. choz., str. 693.

⁵⁰⁾ Zbiór dawn. dypl. i aktów miast mińskiej gub., str. 12—13.

⁵¹⁾ Akty Już. i Zap. Ros., t. I, str. 180.

Omówione wyżej stosunki, jakie zapanowały w organizacji interesujących nas posług w poł. XVI w., rzecz jasna, nie mogą służyć za dowód skali obciążenia ludności na potrzeby komunikacyjne państwa. Wyzyskane bowiem materiały źródłowe pochodziły z okresu głębokiego upadku tej instytucji, stąd też fakt uginania się danej grupy ludności pod ciężarem nadmiernych posług mógł występować obok innego o najzupełniej odmiennym charakterze. Badanie więc posług komunikacyjnych pod kątem widzenia ich uciążliwości dla społeczeństwa musimy oprzeć nietyle na faktach indywidualnych, ile na przesłankach o charakterze bardziej ogólnym. Nie możemy pozatem poprzestać na materiale źródłowym z połowy w. XVI, ponieważ ówczesny stan obciążenia społeczeństwa posługami na potrzeby komunikacji państwowej (w związku ze wzrostem agend państwa, rozwojem swobód społeczeństwa i upadkiem władzy państwowej oraz rozkładem organizacji aparatu komunikacyjnego) niekoniecznie miał odpowiadać stosunkom wcześniejszym z początków XV w.

Na podstawie szczupłego zachowanego materiału źródłowego z pocz. XV w. niewiele możemy powiedzieć o wysokości ciężarów, ponoszonych przez ludność w związku z organizacją posług komunikacyjnych. Pośrednio nieco światła na powyższe zagadnienie może rzucić zapoznanie się z ówczesną organizacją pracy aparatu komunikacyjnego. Chodzi bowiem o to, że ciężar tych posług w końcu XV i pocz. XVI w. w stosunku do pewnych grup ludności wzrastał niewspółmiernie szybko, głównie w wyniku procesu rozkładowego, który niszczył organizację aparatu komunikacyjnego przez fakt masowego uchylania się szeregu kategorii ludności „tiahłej“ od wykonywania tych powinności wskutek nadużyć lokalnej administracji wielkksiążęcej⁵²⁾). Inaczej prawdopodobnie musiały wyglądać te stosunki w okresie, kiedy organizacja aparatu komunikacyjnego funkcjonowała prawidłowo, opierając się na posługach niemal całej ludności wiejskiej i miejskiej W. Księstwa. Łatwy stąd wniosek, że dzięki sprawiedliwшему rozłożeniu ciężarów służby komunikacyjnej na całe społeczeństwo, dawały się one wówczas mniej we znaki

⁵²⁾ Por.: W y s ł o u c h Ś., Dobra Szereszewskie, str. 66—69.

indywidualnym obywatelom lub poszczególnym grupom poddanych gospodarskich, niż w okresie późniejszym.

Dla wyjaśnienia poruszonych wyżej kwestyj musimy się zapoznać nieco szczegółowiej z organizacją posług i pracą aparatu komunikacyjnego w początkach XV w. za rządów wielkoksiążęcych Witolda, do czego też skolei przystępujemy.

Znakomity podróżnik i bystry obserwator Gilbert de Lannoy z czasu swej wyprawy na Litwę w 1413 r.⁵⁵⁾, obok innych rzeczy godnych zapisania, podał wiadomość następującej treści: „Zachowuje wspomniany Witold, książę Litwy ten porządek czci w swym kraju, że żaden cudzoziemiec przybywający i przejeżdżający przezeń, nic niewydatkuje: tam im każe książę dostarczać żywności i prowadzić ich bezpiecznie wszędzie gdzie chcą się dać (udać) po rzeczonym kraju, bez kosztu i wydatku“. Jakoż podczas drugiej podróży przez Litwę w 1421 r.⁵⁴⁾ W. Ks. Witold, obok hojnych darów i listów polecających, „aby przejechać za jego pośrednictwem przez Turcję — według słów relacji tegoż podróżnika — dodał mi, aby mię prowadzić dwu Tatarów i szesnastu tak Rusinów jak Wołochów“.

Przytoczone wyżej wyjątki z relacji Gilbert'a de Lannoy są dowodem, że W. Ks. Witold rozporządzał na swe potrzeby dobrze zorganizowanym aparatem komunikacyjnym, inaczej bowiem nie mógłby on zapewnić podróżującym po kraju dostatecznej obsługi w podwozy i środki żywnościowe, co wyraźnie imponowało kulturalnym cudzoziemcom.

O witoldowej organizacji środków komunikacyjnych świadczą pozatem i inne zachowane przekazy źródłowe. Pod tym względem charakterystyczne były zwłaszcza listy W. Ks. Witolda do W. Mistrza⁵⁵⁾ i W. Marszałka⁵⁶⁾ Zakonu, zapraszające

⁵⁵⁾ L e l e w e l J., Polska, dzieje i rzeczy jej, Poznań 1865, t. I, str. 383.

⁵⁴⁾ Ibid., str. 409.

⁵⁵⁾ Cod. ep. Vitoldi, str. 920: „...ouch ir durfet mit euch nicht vil wainen nemen, wenn ir komet wol uff dem wasser bis ken Cauwen, und do werden wir euch bestellen unser lithauwischen wainen so vil, als ir der mit allen den euwern gebittigern werdet bedurffen, uff den ir wol werdet gefordert und gebrocht mit euwern gereten bis czu uns“.

⁵⁶⁾ Ibid., str. 920—921: „...ouch durft ir nicht mit euch vil wagin nemen went ir werdet schiffen uff dem wasser bis ken Kewen, und wenn ir ken

dostojników zakonnych na zjazd w Wilnie w r. 1430. Zawarte w nich propozycje Witolda co do przyjęcia gości i dostarczenia na ich potrzeby żądanej ilości podwód, zwłaszcza wobec liczebności i przepychu orszaków ówczesnych panujących, są najlepszym dowodem wielkoksiażących możliwości w dziedzinie organizacji środków komunikacyjnych na Litwie. O sprawnym funkcjonowaniu interesującej nas instytucji świadczy również list W. Ks. Witolda z 22 września 1430 r.⁵⁷⁾, ściśle wykreślający W. Mistrzowi itinerarium i stacje, które miały być udzielone po drodze przez ziemie litewskie z Wielony do Trok. Ciekawy jest również mandat wydany do wojewodów, namiestników i ciuwnów, w którym W. Ks. Witold nakazywał w związku z chrystjanizacją Litwy „samemu byskupowy dawayczye yeszcz pycz dosycz y yego konyem y przewodnykom⁵⁸⁾“.

Najciekawszym atoli dokumentem, świadczącym o trwałej organizacji aparatu komunikacyjnego na Litwie za czasów W. Ks. Witolda a nawet wcześniejszych, był list Macieja kasztelana kowieńskiego do komtura Ragnety w sprawie gońców litewskich i zakonnych. Pochodzi on wprawdzie z 1418 r.⁵⁹⁾, powołuje się jednak na „eine alde gewonheit“, co upoważnia nas do odsunięcia momentu powstania opisywanego trybu postępowania głęboko w XIV wiek. Według informacji kasztelana Macieja, oddawna ustalony był w stosunkach dyplomatycznych krzyżacko-litewskich zwyczaj, że gońcy zakonni przynosili listy do Kow-

Kawen komet, so wellen wir dem herre homeister euch und dem gebittiger die mit im czu uns werden komen also vil lithawschen wagin schicken, als ir werdet bedorffen den sie und ir euwir gerethe bis czu uns bringen und furen werdet“.

⁵⁷⁾ Ibid., str. 940. †

⁵⁸⁾ Kod. Dypl. Kat. Wil., t. I, zesz. 1, str. 39.

⁵⁹⁾ Cod. ep. Vitoldi, str. 413: „...wenne man die briffe hie czu Cawen zcu uss Pruwszen furte das man sie zcu Cawen entphing, und sie vor geschicket hat wo sie hin gehorten und der briffe furer adir treger karte man wedir von Kawen kegen Pruwszen, is were denne, das sie ouch methe was redliches muntlichen zcu werben hetten. Des glichen ouch die briffe us Littawen, die den weg gingen kegen Pruwszen, man hat sie zcu Ragnith entphangen, und ir czeger, die do nicht mete muntlich in der boten weisze zcu werben hetten, von dannen zcurucke geweiset“.

na, skąd wracali spowrotem do Prus, obowiązek zaś dostarczenia przyniesionych listów pod właściwym adresem spadał na lokalną administrację wielkoksiażącą. Odstępstwa od tej reguły zdarzały się w wypadku, kiedy wymienieni posłańcy zakonni poza listami mieli jeszcze jakieś sprawy przedłożyć ustnie. Analogicznie gońcy litewscy, o ile nie mieli poleceń ustnych, przynosili listy do Ragnety, skąd wracali do kraju nie troszcząc się dalej o ich los. Wobec szeregu niełojalności, których się dopuszczali gońcy zakonni w stosunku do opisanych wyżej zwyczajów, a więc: samowolnego zapuszczania się w głąb kraju, pozostawiania znacznie dłużej w miejscach postoju, utrzymywania i nawiązywania kontaktów z ludnością litewską w grodach, samowolnego opuszczania wyznaczonej im „herbergi“ i t. d. (zwłaszcza, że gońcy litewscy traktowani byli w krajach zakonnych bardzo rygorystycznie i surowo), kasztelan Maciej proponował zmianę dawnego trybu postępowania w tym sensie, by w przyszłości gońcy zakonni przynosili pisma nie do Kowna, lecz do Wielony z tem, że „sie vort wo sie hin horen schickete, und ire czeger von dannen heimwert kerte“.

Nie będziemy analizowali dokładniej listu kasztelana Macieja ani zajmowali się polemiką, jaką on wywołał⁶⁰). Dla naszych celów wystarczy stwierdzenie, że już w pocz. XV w. istniały ściśle przepisy, oparte na dawnym zwyczaju i praktyce, które dokładnie regulowały tryb postępowania w kwestji podróży po Litwie gońców zakonnych. Jak wynika ze skarg kasztelana Macieja, normowały one zarówno obowiązki jak i prawa gońców cudzoziemskich, ustalały trasy komunikacyjne, któremi im wolno było jeździć, wyznaczały miejsca postoju („herbergi“), czas pozostawania w nich, określały stosunki gońców z miejscową ludnością litewską i t. d., słowem obwarowywały cały szereg kwestyj, świadcząc o rozwiniętej technice i organizacji aparatu komunikacyjnego.

Sporo wiadomości o ówczesnej organizacji środków komunikacyjnych na Litwie znajdujemy ponadto u Długosza. Informuje on więc np. (pod rokiem 1423), z okazji zjazdu w Wielo-

⁶⁰) Ibid., str. 414 — 415.

nie, o podróży posłów królewskich, którzy po pozostawieniu taborów w Grodnie ruszyli dalej Niemnem, znajdując co pewien czas na brzegu szałaszy napełnione żywnością⁶¹). Widocznie w celu zapewnienia podróżnym wygodnego noclegu i posiłku na rozkaz Witolda przygotowano na brzegach rzeki szałaszy z gałęzi i chróstu, obficie zaopatrzone we wszelką żywność. Przytoczony przez Długosza opis podróży posłów królewskich zaznaja nam dokładnie z ówczesną techniką pracy aparatu komunikacyjnego, która nie różniła się wiele od późniejszej z drugiej połowy XV i pierwszej XVI wieku.

Poza omówioną znajdujemy u Długosza szereg innych wzmianek, dotyczących organizacji środków komunikacyjnych na Litwie. Pod rokiem więc 1428 informuje kronikarz o zwyczajach Witolda, który po skończeniu wojny lub zawieszeniu broni śpiesznie wracał do kraju⁶²). Podróż „na rozstawionych podwodowych koniach, z jak największą szybkością“ — to dalszy nowy szczegół z ówczesnej organizacji aparatu komunikacyjnego. Niejednokrotnie pozatem wzmiankował Długosz o przygotowaniach wzdłuż trasy drogi królewskiej czynionych w celu zapewnienia przejeżdżającemu orszakowi wygod i pożywienia. Szczególnie ciekawą wzmiankę znajdujemy pod r. 1432⁶³).

Zacytowane wyżej wyjątki z zachowanych przekazów źródłowych stwierdzają, że na Litwie w pocz. XV w. umiano sobie radzić z zaspokajaniem potrzeb na cele komunikacji państwowej. Łatwy stąd wniosek, że już wówczas musiała

⁶¹) Długosz J., *Opera omnia*, t. XIII, str. 314: „...hi cum una comitiva ad locum destinatum gradiuntur, a duce Lithuaniae Alexandro Withawdo omnibus necessariis fuere procurati. Et quadrigis apud Grodno caeterisque impedimentis relictis, navali itinere per fluvium Nyemyen versus Wyelunia procedebant, reperientes in ripis habitacula frondibus et lignis contexta, pro descensu eorum praeparata, omnibus victualibus et commeatibus referta“.

⁶²) *Ibid.*, str. 364: „...equis ascensis, quos ad id habebat praeparatos, quanto velociori poterat cursu, ad uxorem rediebat“.

⁶³) *Ibid.*, str. 481: „...dux Sigismundus certificatus de eius [t. j. króla Władysława Jagiełły] adventu, omnia necessaria in viis, per quas iturus erat, abunde providerat“.

istnieć jakaś organizacja usług na cele powyższe, oparta na pewnej tradycji i wielkopsiężących nakazach. Trudno bowiem wyobrazić sobie normalną i prawidłową pracę aparatu komunikacyjnego na potrzeby państwowe bez ustalenia i uregulowania powinności, pełnionych w związku z tem przez ludność W. Księstwa. Jakoż istotnie zachowane przekazy źródłowe zgodnie stwierdzają, że usługi, związane z organizacją środków komunikacyjnych na Litwie, za czasów W. Ks. Witolda były całkowicie zorganizowane i zdawna ustalone. Co więcej, mimo różnorodności form ustrojowych i zwyczajów prawnych w poszczególnych ziemiach W. Księstwa, w interesującej nas dziedzinie dają się zaobserwować w całym państwie daleko idąca zgodność zasad, na których opierała się technika pracy aparatu komunikacyjnego i udział ludności miejscowej w tych usługach. Dla ilustracji przytoczymy parę przykładów. W 1499 r. zaskarżyli przed hospodarem mieszczenie nowogródscy „mużej“ Cerinców, „sztoż oni zdawna za welikoho kniazia Witowta i Żikhimonta i za otca naszoho korola jeho miłosti nedeli sterehiwali s podwodami w Nowehorodku“, później zaś tych usług zaniechali. Po rozpatrzeniu sprawy W. Ks. Aleksander przyznał słusność mieszczanom i nakazał Cerincom nadal wykonywać usługi komunikacyjne w Nowogródku według dawnego zwyczaju⁶⁴). W zacytowanym wyroku spotykamy się ze wszystkimi charakterystycznymi elementami służby komunikacyjnej na Litwie. A więc: zbiorowy obowiązek danej grupy ludności („muży Cerincy“) do wspólnego pełnienia służby podwodowej („sterehiwali s podwodami“) w pewnym określonym miejscu (Nowogródek), przez określoną ilość czasu („nedeli swoi“). Wnosząc ze

⁶⁴) Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 93—44, nr. 69: „...załował nam wojt nowhorodskij Swirid i wsi meszczane nowhorodskii na sorocznika cerinskoho na Seńka i mużej Cerincow, rekuczi tym obyczajem sztoż oni zdawna za welikoho kniazia Witowta i Żikhimonta i za otca naszeho korola jeho miłosti nedeli sterehiwali s podwodami w Nowehorodku... i my w tom mezi nimi dosmotrewszi, wradili jesmo tak: sorocznik cerinskij i wsi muży Cerincy majut nedeli swoi s podwodami sterczi w Nowehorodku po dawnomu, kak bywało za welikoho kniazia Witowta i Żikhimonta i za otca naszoho korola jeho miłosti i podłuh sudow pana Mikołajewa Radiwiłowicza i pana Jana Jurewicza“.

skargi i motywów wyroku z czasów W. Ks. Aleksandra, wszystkie wyszczególnione wyżej elementy w równej mierze występowały w witoldowej organizacji aparatu komunikacyjnego.

Nieco światła na zagadnienie organizacji środków komunikacyjnych za czasów W. Ks. Witolda rzuca również wyrok W. Ks. Aleksandra z 1494 r., wydany w sporze między bojarami słonimskimi z jednej strony a namiestnikiem słonimskim Litaworem Chrebtowiczem z drugiej. Z powyższego dokumentu dowiadujemy się, że skarżący bojarzy słonimscy przedstawili W. Ks. Aleksandrowi przywilej W. Ks. Witolda, zwalniający ich dziada od obowiązku dostarczania podwód, paszy i innych posług i danin wzamian za podejmowanie przejeżdżającego hospodara stacjami, kiedy „w domu ich stoiwał“⁶⁵).

W myśl konserwatywnej zasady: „Bo my stariny ne ruchajem, a nowiny ne uwodim“, W. Ks. Aleksander utrzymał w całości przedłożony mu przywilej W. Ks. Witolda, zwalniający zainteresowanych bojarów od szeregu danin i posług, w tej liczbie i komunikacyjnych, wzamian za obowiązek podejmowania w swym domu wielkiego księcia, mimo że tradycje „koli W. Kn. Witold po dworach jezdywał“ niekoniecznie miały się powtórzyć w końcu XV lub pocz. XVI w. O obowiązku „dorohi sterczi... kak zdawna sterehiwali pri welikom kniazi Witowte i pri Zikhimonte“, wspominała księga danin Kazimierza Jagiellończyka przy nadaniu miejscowym bojarom szeregu poddanych wołkowyskich⁶⁶). Po-

⁶⁵) Akty Wil. Arch. Kom., t. XXIV, str. 218: „...położili pered nami list W. Kn. Witofta i odca naszoho korola jeho miłosti w tom iż welikij kniaź Witoft nadał dedu ich, na imia Bliznicu, podwod ne dawati, ani kormu i nikotorych podaczok dawati i nikakoje służby ne służiti, dla toho, szczo dom ich na dorozie, i koli welikij kniaź Witold po dworach jezdywał i w domu ich stoiwał; a potom otec nasz korol jeho miłost' dał i synom ich swoj list po tomuż i w domu ich stoiwał, a oni podyjmujut stancyjeju ino i nam sia prihodit koli w domu ich stojati. I daliśmo im sej nasz list podłuh listow W. Kn. Witofta i odca naszoho korola jeho miłosti podwod im nenadobe dawati, ani kormu, ani kotoroje podaczki i nikakoje służby im ne służiti, nechaj budet tak, kak było za W. Kn. Witofta i Zykmunta i za odca naszoho korola jeho miłosti, bo my stariny ne ruchajem, a nowiny ne uwodim“.

⁶⁶) R. I. B., t. XXVII, str. 104 i 114.

wołując się na tradycję: „Kak budet dedy i otcy ich i oni służyli za velikoho kniazia Witolta i za Žikhimonta i też za otca i brata naszoho“, zwalniał król Zygmunt w 1514 r. ludzi słonimskich od „tiahłej“ służby i od podwód⁶⁷⁾.

W 1494 r. pozwała mieszczan borysowskich przed sąd gospodarski tamtejsza włość, uskarżając się, że aczkolwiek jeszcze za czasów W. Ks. Witolda uzyskała przywilej, wyzwalający poddanych włości borysowskiej od wykonywania posług podwodowych i stacyjnych w Borysowie, mieszczanie „ich priwernuli byli z soboju w podwody“⁶⁸⁾. Krzywda włości występowała tu jeszcze wyraźniej w związku z rozmiarami ponoszonych świadczeń komunikacyjnych. Kiedy bowiem poddani włości dostarczali podwód i stacyj w ciągu dziesięciu tygodni, mieszczanie ograniczyli swój udział w tych świadczeniach do trzech tygodni. Popierając swą skargę, włość przedłożyła sądowi przywilej W. Ks. Witolda „szoż był ich ot wsich podwod wyzwolił i ne kazał był im ni s kim podwod dawati“.

Podobnie W. Ks. Witold wyzwolił od wszelkich „podaczek i tiahlej z mestom i wołostju“ Illiniczów, bojarów mohylewskich, co im w 1447 roku potwierdził W. Ks. Kazimierz Jagiellończyk.

Organizacja świadczeń i posług, zadośćczyniących potrzebom komunikacji państwowej za czasów Witolda, nie ograniczała się wyłącznie do terytorjów Litwy właściwej. Niebrak w zachowa-

⁶⁷⁾ Ibid., t. XX, str. 144, nr. 109.

⁶⁸⁾ Leontowicz F., Akty Lit. Metr., t. I, str. 40, nr. 91: „...żałowali nam na was ludi nasi Borisowcy dannyi, wsia wołost', szoż wy ich priwernuli byli z soboju w podwody pri otci naszom, koroli jeho miłosti, a oni dej perwo toho za velikoho kniazia Witolta s wami pospoł podwod ne dawali i tymi razy oni podwodami swoimi wołostnymi sterehut desiat nedel, pošy i honcy nasi podnimajut, a wy dej proti nich tolko tri nedeli sterezete i podwody dajete, a w tom im kriwda velikaja i szkoda sia dejet. I tymi razy oni wkazywali pered nami na to list velikoho kniazia Witowtow szoż był ich ot wsich podwod wyzwolił i ne kazał był im ni s kim podwod dawati. I my to z łaski naszoje im tymi razy wczinili, rozumejuczi tiahosti ich, szto im jest', prikazujem wam, szto by jeste, konieczno w tom im pomahali i oprisze tych trzech nedel, triž nedeli wy jeste sterehli i podwody dawali, pošy i honcy podnimali, a kak społna tuju szesti nedel wysterezete, ino majut oni wołostju wseju desiat nedel swoju sterezeci, pošy i honcy podnimati, podłuh dawnoho obyczaja“.

nych przekazach źródłowych dowodów, że obowiązywała ona również na terytorjum t. zw. dzielnic. Na tradycje witoldowe powoływał się więc np. przywilej ziemi smoleńskiej króla Aleksandra z 1506 r., ustalający obowiązek dostarczania podwód⁶⁹⁾. W połowie XV wieku „starzec“ Wasyl Mikulinicz, zapytywany o tamtejsze stosunki i świadczenia ludności na potrzeby komunikacyjne za dawnych czasów, zeznawał przed hospodarem, że czasów olgierdowych nie pamięta, za Witolda zaś dostarczano podwód na potrzeby wielkiego księcia od Witebska do Smoleńska i od Smoleńska do Połocka⁷⁰⁾. Niebrak wreszcie dowodów, że w ziemiach witebskiej i połockiej przy sporach z dziedziny organizacji służby komunikacyjnej odwoływano się do tradycji witoldowych.

Podobnie w 1494 r. W. Ks. Aleksander na prośby mieszczan kijowskich określił ich posługi „po dawnomu, kak było za velikoho kniazia Witowta“ w ten sposób, że zwolnił ich od „podnimanja“ w Kijowie posłów polskich, moskiewskich, wołoskich i multzańskich, natomiast zachował obowiązek podejmowania „swoimi obyczajmi“ posłów tatarskich i W. Ks. Litewskiego⁷¹⁾. Również przywilej króla Zygmunta dla ziemi kijowskiej z 1507 r. regulował posługi komunikacyjne tamtejszej ludności zgodnie z tradycją witoldową, zachowując na przyszłość obowiązek „sterżenia nedeli“ w Czarnobyłu nad Dnieprem⁷²⁾.

⁶⁹⁾ Lubawskij M., Ocz. ist. lit.-rus. gos., str. 370: „...a podwod horożanom ne weleł dawati, kazał jeho miłost' podwody derzati z wołostej na swoi potreby; a k prijezdu swojemu i horożanom podwody weleł jeho miłost' dawati, potomu, kak i pri velikom kniazi Witowte daiwali“.

⁷⁰⁾ Akty Już. i Zap. Ros., t. I, str. 17, nr. 23: „...pod namestniki u podwodach ne chożiwali, chożiwali pod kniazem velikim Witowtom diadi twojeho ot Witebska do Smolenska, a ot Smolenska do Połocka“.

⁷¹⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 144 i 146: „...posłów ladskich, i moskowskich, i wołoskich, i multanskich ne nadobe im podnimati niczim, tolko posłów naszeho velikoho kniaźstwa litowskoho i ordynskoho majut podnimati swoimi obyczajmi“.

⁷²⁾ Władimirskij - Budanow M., Christ. po ist. rus. pr., wyp. II, Kijów 1887, str. 58 i 59: „...a cerkownym ludem i kniaźskim i panskim seło ot seła podwod ne dawati, kak budet było za velikoho kniazia Witowta... a kotoryje ludi cerkownyje i kniaźskije i panskije w Czornobyli nedeli sterrehut, tym ludem konej ne pastwiti i drow ne woziti: tolko im smotrit nedeli swojeje, posła da honca, kak budet było za velikoho kniazia Witowta“.

W świetle tych danych możemy wnosić, że organizacja posług komunikacyjnych w ziemi kijowskiej za czasów W. Ks. Witolda stała na wysokim poziomie, przyczem w sposób drobiazgowy były ustalone zarówno rozmiary ponoszonych przez ludność świadczeń, jak i strona techniczna funkcjonowania tej instytucji.

Żywe wreszcie były tradycje witoldowej organizacji posług komunikacyjnych na Wołyniu. Rostrzygając np. w latach 1486—1490⁷³⁾ spór mieszczan łuckich z tamtejszym starostą o podwoły, król Kazimierz Jagiellończyk powoływał się na dawność: „Nechaj to budżet potomu, kak zdawna bywało, za velikoho kniazia Witowta i za Zikhimonta i perwo seho za nas: bo my stariny ne ruchajem, a nowiny ne uwodim“. W zachowanym przywileju W. Ks. Witolda (około 1407 r.)⁷⁴⁾, wśród danin i posług, z jakich zwalnia on obdarowanego Ilję Wiaczkiewicza, spotykamy również posługi komunikacyjne, występujące tu pod nazwą „jam“. W późniejszych sporach o podwoły na Wołyniu zjawiskiem codziennym było odwoływanie się do „dawnego zwyczaju“.

Nie będziemy mnożyli przykładów. Przytoczone bowiem wyżej w dostatecznej mierze stwierdzają, że zarówno w północno-wschodnich jak i w południowych dzielnicach W. Ks. Litewskiego żywe były tradycje witoldowej organizacji aparatu komunikacyjnego na potrzeby państwowe. O żywotności tych tradycji świadczy ponadto fakt, że zachowywano je nawet w późniejszych księstwach udzielnych. Uchylając więc np. „nowiny“ wprowadzone w Pińsku przez księżnę Marję Semenową, W. Ks. Aleksander unormował powinności tamtejszych mieszczan, „konej im u podwoły ne dawati, niżli tolko majut dawati pod naszi honcy“), powołując się na zasadę: „A gospodarom pinskim derżati ich po tomu kak bywało za velikoho kniazia Witowta i za Zikhimonta i perwo seho za otca naszoho korola jeho miłosti“.

Resumując powyższe rozważania dochodzimy do wniosku, że aparat i posługi komunikacyjne na potrzeby państwowe za

⁷³⁾ Akty Zap. Ros., t. 1, str. 110, nr. 90.

⁷⁴⁾ Akty Lit. Rus. Gos., wyp. 1, str. 3, nr. 2.

czasów W. Ks. Witolda były całkowicie zorganizowane na mocnych i prawdopodobnie zdawna ustalonych podstawach i zwyczajach. Poparty silną władzą wielkiego księcia aparat komunikacyjny działał prawidłowo, podporządkowując sobie szerokie warstwy ludności wiejskiej i miejskiej. Oczywiście, dzięki udziałowi w tych powinnościach całego niemal społeczeństwa, dawały się one mniej we znaki indywidualnym obywatelom lub poszczególnym grupom ludności.

Wracamy do kwestji obciążenia mieszkańców W. Ks. Litewskiego świadczeniami na potrzeby komunikacji państwowej w początkach XV w.

Bardzo pod tym względem ciekawą i, zdaje się, charakterystyczną wiadomość znajdujemy u Długosza⁷⁵⁾. Omawiając mianowicie zjazd trzech monarchów w Brześciu Litewskim w 1409 r., zakończył on rozdział uwagą na temat podróży króla Władysława Jagiełły na Litwę. Odstąpił więc król od swego zwyczaju spędzania zimy na łowach w lasach W. Księstwa, ponieważ „trudnoby było W. Ks. Aleksandrowi i stacje królewskie podejmować i sposobić się na nadchodzącą wyprawę wojenną“. Zacytowana ostatnio uwaga Długosza jest dowodem, że obowiązek „podejmowania“ króla z orszakiem narażał ludność na tak znaczne ciężary i wydatki, iż można je było zestawiać z przygotowaniami do nadchodzącej wielkiej wojny 1410 roku.

Owe znaczne ciężary i wydatki, jakie ponosiła ludność i wielki książę w związku z pobytem króla na Litwie, tłumaczyły się prawdopodobnie liczebnością i przepychem monarszego orszaku. Stąd posługi pełnione na inne cele komunikacyjne, np. podejmowanie posłów i gońców, były niewątpliwie o wiele mniej uciążliwe. Mimo to musiały być znaczne, zwłaszcza wobec ożywionych stosunków dyplomatycznych, jakie w owych czasach prowadził W. Ks. Witold. Ciężar posług komunikacyjnych zwiększały jeszcze liczne zjazdy monarsze, które odbywały się w granicach W. Księstwa. Pozostawiając na uboczu wspaniałe zjazdy

⁷⁵⁾ Długosz J., Opera omnia, t. XII, str. 594: „...idcirco autem hieme illa Wladislaus Poloniae rex in Lithuaniam, iuxta consuetudinem observatam, ire distulit, quoniam difficile fuisset Alexandro duci magno Lithuaniae et stacionibus regem procurare, et expeditioni rerum in bellum necessarium intendere“.

w Łucku w 1429 r., gdzie monarchowie, według relacji Długosza ⁷⁶⁾, współzawodniczyli między sobą „licniejszą drużyną rycerstwa, okazalszym ubiorem i świetniejszymi ozdobami“ i w Wilnie w r. 1430, wystarczy powołać się na zjazdy w Kownie w 1408 r., gdzie orszak Wielkiego Mistrza liczył 200 koni oraz 150 wozów ⁷⁷⁾ i w Wielonie w 1418 r., dokąd przybyli Mistrz inflancki i biskup dorpacki w 300 koni nie licząc taborów ⁷⁸⁾. Prawdopodobnie niemniejsze były orszaki króla Jagiełły i innych uczestników zjazdów. Niezawsze też znakomici goście wiedli ze sobą dobrze zaopatrzone tabory. Świadczą o tym np. listy W. Ks. Witolda do W. Mistrza i W. Marszałka Zakonu, zapraszające dostojników zakonnych na zjazd w Wilnie 1430 r. ⁷⁹⁾.

Nietylko jednak monarchowie otaczali się w podróży liczną świtą panów i dworzan. Czasami niemniejsze były orszaki poseselskie. Donosił więc np. komtur dynaburski mistrzowi inflanckiemu w roku 1427, że przybyło do W. Ks. Witolda poselstwo z Wielkiego Nowogrodu w 350 koni i przez 4 dni bawiło u niego w Wilnie ⁸⁰⁾. Rzecz jasna, że tak liczne poselstwo z dalekiego Nowogrodu w podróży swej w granicach Wielkiego Księstwa musiało korzystać z usług komunikacyjnych ludności litewskiej. Częstsze a prawdopodobnie dość liczne poselstwa chanów tatarskich przebywały na dworze W. Ks. Witolda, co niewątpliwie było niemałym ciężarem dla ludności, obowiązanej do dostarczania podwód i stacyj na potrzeby komunikacji państwowej. Nie będziemy mnożyli przykładów. Zgrupowane bowiem wyżej dostatecznie stwierdzają, że ciężary, jakie ponosiła ludność w związku z organizacją aparatu komunikacyjnego na potrzeby państwowe, były stosunkowo znaczne zwłaszcza za czasów wielkomocarstwowej polityki W. Ks. Witolda.

W w. XVI mnożą się dane źródłowe o posłach i poselstwach zagranicznych oraz ciężarach związanych z ich „podejmowaniem“. Pod tym względem ciekawych i charakte-

⁷⁶⁾ Ibid., t. XIII, str. 366.

⁷⁷⁾ Cod. epist. Vitoldi, str. 152; Script. rerum Prussic., t. III, str. 289.

⁷⁸⁾ Bunge F., Liv-Esth-und Curländ. Urkundenbuch, t. V, str. 376 i 413.

⁷⁹⁾ Cod. epist. Vitoldi, str. 920—921.

⁸⁰⁾ Ibid., str. 757.

rystycznych informacji dostarcza korespondencja dyplomatyczna władców litewskich z tatarskimi. W 1522 r.⁸¹⁾ w piśmie do chana Mahmet - Gireja uskarżał się np. król Zygmunt na gwałty posłów tatarskich w stosunku do ludności W. Księstwa oraz na niewłaściwe traktowanie posłów litewskich w Ordzie, mimo że „...kotori twoi posły i twoich synow i murz i włanow twoich u nas bywajut', my ich w dostatku w jadenii i pitii i w wielkiej poczestnosti chowajem...“, na co „...suma na hod velikaja wychodit“. Widocznie „podejmowanie“ poselstw tatarskich poważnie dawało się we znaki ludności i skarbowi państwa, skoro sprawa ta razporaz była przedmiotem pertraktacyj dyplomatycznych. W latach czterdziestych została nawet zawarta w tej sprawie ugoda⁸²⁾ między królem Zygmuntem I a chanem Sahap-Girejem, „bo gospodaru jeha miłosti szkoda velikaja u skarbe jeha miłosti sia dejet“.

Postanowienia tej ugody, normujące na przyszłość liczebność poselstw tatarskich, nie były jednakże w praktyce przestrzegane przez Tatarów. Świadczyły o tem liczne skargi⁸³⁾ władców litewskich, wytykające carom perekopskim, „szoż mnohii posły i hońcy ot kniazej, murz twoich do nas prichodiat i skarbu naszomu szkoda nemałaja w tom sia dejet“. Jakoż conajmniej kilkadziesiąt głów liczące poselstwa tatarskie „były prawdziwą dla Polski plagą“⁸⁴⁾. „Rok rocznie stawała na po-

⁸¹⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 145 — 146, nr. 116.

⁸²⁾ R.I.B., t. XXX, str. 80: „...a ne majet car mnohich honcow swoich do korola jeha miłosti słati, bo gospodaru jeha miłosti szkoda velikaja u skarbe jeha miłosti sia dejet; niźli, koli potreba wkażet s kotorym dełom abo z west'mi do korola jeha miłosti posyłati, tohdy majet car słati honca samo-druha, a nabolsz samo-treheho. A jestli by car honcow swoich u velikich pocztech słał, a było by ich osob dwadcat' abo bolsz, tohdy korol jeha miłost' s tohoż wpominku carewa majet ich otprawowati; a koli car velikoho posła swojeho do korola jeha miłosti posz'et, tohdy z nim ne majet byti bolsz ludej, odno czołowekow desiat abo dwadcat', a nabolsz połtretiadcat; a korol jeha miłost' każet' tych z skarbu swojeho otprawowati, szto budet wola jeha miłosti hospodarskaja“.

⁸³⁾ Kniga Posolskaja Metr. W. Kn. Lit., Moskwa 1843, ks. I, str. 40, 47, 171; Źr. Dziej., t. IV, str. 75 — 76.

⁸⁴⁾ P a w i ń s k i A., Skarbowość w Polsce i jej dzieje za Stefana Batorego, Źr. Dziej., t. VIII, str. 219.

‘udniowo-wschodnich kresach Rzeczypospolitej ta liczna szarańcza przeróżnych posłów od jednego władcy tatarskiego i ciągnęła ku wielkiemu utrapieniu mieszkańców szlaku podróznego przez wszystkie ziemie, aż do miejsca pobytu króla, nie w celu układów lub rokowań pokojowych, ale bardzo często wprost po odbiór upominków⁸⁵⁾“.

Mniej częste, natomiast znacznie liczniejsze, kosztowniejsze i uciążliwsze dla W. Księstwa były poselstwa moskiewskie. Pod tym względem scharakteryzował je dobitnie kanclerz Lew Sapieha w jednym z listów do Krzysztofa Radziwiłła z 1606 r.⁸⁶⁾: „Posłowie moskiewscy mogąc podobno przybyć ku końcowi sejmu, jeśli tak jest, jako dają znać ze Smoleńska, że na swoje zapusty na granicy być mają, a jadą w 900 koni, trzeba na strawę pieniędzy siła, pewnie że ich 50 tysięcy złotych nie odprawia, których zgola nie masz i sposobić się na nie trudno, tak ten przyjaciel niechce rozumieć trudnościom i niedostatkom naszym, że dla jego ambicyjej siła pieniędzy na posły jego wydawać muszą, już dotąd wydano do 50 tysięcy, a ci pewnie więcej kosztować będą z taką zgrają, niepotrzebnej chałastry“.

Równie liczne i uciążliwe były poselstwa moskiewskie w XVI w. Świadczy o tem chociażby instrukcja króla Stefana z r. 1576, ustalająca liczebność orszaku poselskiego do Moskwy. Upominając swego posła, aby nie brał ze sobą zbyt dużego orszaku (maximum 370 koni), król wyjaśniał, że w przeciwnym wypadku skarb państwa może być narażony na niepotrzebne wydatki, gdyż car moskiewski w odpowiedzi przyśle dwa razy liczniejsze poselstwo⁸⁷⁾. Mimo to, przysłane w 1578 r. poselstwo moskiewskie pod przewodem Mikołaja Karpowa w 340 ludzi i 448 koni kosztowało skarb nadworny tylko za pobyt w Koronie 9125 zł.,

⁸⁵⁾ Ibid., str. 219.

⁸⁶⁾ Prohaska A., Arch. Sapiehów, t. I, str. 483.

⁸⁷⁾ Żr. Dziej., t. IV, str. 223: „...nec vidimus quid is allaturus sit, nisi angustis et exhaustis fisci nostri rationibus non mediocre incommodum, etenim Moschus ipsius exemplo cum duplo majore comitatu suos legatos ad nos postea mitteret ad quos excipiendos permagnos sumptus nos facere opportheret“.

pomijając wydatki skarbu litewskiego⁸⁸⁾. Jeszcze liczniejsze poselstwa przybywały do Polski i Litwy za obu Zygmunatów. Przytoczymy parę przykładów: w 1511 r. Michajło Zacharicz w 364 osób⁸⁹⁾, w 1523 r. Wasyl Morozow w 500 koni⁹⁰⁾, w 1523 r. tenże Wasyl Morozow z towarzyszami osób 564, koni 900⁹¹⁾, w 1549 r. Michał i Piotr Morozowowie osób 744, koni 1276⁹²⁾, w 1554 r. Wasyl Juriow osób 549, koni 815⁹³⁾ i t. d. Oczywiście nie wchodziły tu w grę po kilka lub kilkadziesiąt osób liczące orszaki gońców moskiewskich.

Udział ludności w ciężarach organizacji aparatu komunikacyjnego nie ograniczał się wreszcie wyłącznie do „podejmowania“ poselstw zagranicznych. W równej mierze należało dostarczyć podwód i stacyj własnym poselstwom „udającym się do obcych krajów oraz rozlicznym posłańcom przebiegającym kraj z listami od króla lub panów rady do starostów i namiestników lub odwrotnie. Ożywione stosunki utrzymywano zwłaszcza między stolicą a zamkami pogranicza. Szczupłość zachowanych przekazów źródłowych nie pozwala na ustalenie nawet w przybliżeniu wysokości ciężarów, jakie w związku z tem ponosiła ludność, nie ulega jednak wątpliwości, że były one dość znaczne i uciążliwe, zwłaszcza w okresie wojen i częstych stosunków korespondencyjnych z pograniczem.

Dla ilustracji przytoczymy zestawienie⁹⁴⁾ wydatków „na roznyje posłańcy swoi“ w sprawach ziemskich, poniesionych przez

⁸⁸⁾ Wierzbowski F., *Matierjały k istorii mosk. gos. w XVI i XVII st.*, Warszawa 1903, wyp. 5, str. 49 — 51.

⁸⁹⁾ *Ibid.*, str. 1.

⁹⁰⁾ *Ibid.*, str. 2.

⁹¹⁾ *Ibid.*, str. 4.

⁹²⁾ *Ibid.*, str. 12.

⁹³⁾ *Ibid.*, str. 17.

⁹⁴⁾ *Archeogr. Sborn. Dok.*, t. IV, str. 248—249, nr. 72: „...na roznyje posłańcy swoi, kotorych posyłał do jeha korolewskoj miłosti do Knyszina, do Warszawy, Lublina i Petrikowa i do jeha miłosti pana Hrihorja Chodkewicza, pana Wilenskocho, hetmana najwyszszoho wel. kn. Litowskocho... do Horodna, na Podlaszje do imenej jeha miłosti i na Ruś, i do jeha miłosti kniazia Romana, hetmana dwornoho, na roznyje mest'cy czasy mnohimi roznyimi u roku 67 wydał kop hroszej 30. W roku 68 na takowyjeż

starostę orszańskiego pana Filona Kmitę w latach 1567, 1568, 1569 i 1570. Wśród wydatków więc, jakie poniósł Kmita z własnych pieniędzy „na roznyje piłnyje potrzeby jeha korolewskoje miłosti i zemskije“, na posłańców do króla, bawiącego wówczas w Knyszynie, Warszawie, Lublinie i Piotrkowie, do hetmana wielkiego Hrehorego Chodkiewicza do Grodna i jego posiadłości podlaskich i ruskich, oraz do hetmana nadwornego kniazia Romana „na roznyje mestcy“, wydano w roku 1567 kop gr. 30, w roku 1568 kop gr. 42 gr. 2, w roku 1569 kop gr. 80, nakoniec w 1570 r. kop gr. 54.

Mimo że stosunki korespondencyjne z Orszą musiały być z natury rzeczy bardziej ożywione niż z innymi zamkami pogranicza, przytoczone wyżej dane odzwierciedlają w pewnym stopniu wysokość ciężarów i wydatków związanych z potrzebami komunikacyjnymi wewnątrz państwa. Od połowy w. XVI, w związku z ówczesnymi reformami organizacji służby komunikacyjnej, wydatki z nią związane spadały na skarb państwa, uprzednio jednak ponosiła je całkowicie ludność, podlegająca obowiązkowi wykonywania posług podwodowych i stacyjnych.

Dla przedstawienia pełnego obrazu stosunków komunikacyjnych w W. Ks. Litewskim do poł. XVI w. pod kątem widzenia ciężarów, jakie w związku z tem spadały na ludność, należy wspomnieć o jeszcze jednym czynniku dużego znaczenia. Mamy na myśli gwałty i bezprawia, jakich w podróży dopuszczali się posłowie i gońcy na bezbronnej ludności. Z tej to prawdopodobnie przyczyny w traktacie z 1440 r. pomiędzy W. Ks. Kazimierzem a republiką Wielkiego Nowogrodu został umieszczony artykuł⁹⁵⁾, zakazujący samowolnego brania podwód posłom litewskim w ziemi nowogródzkiej, nowogródzkim zaś w litewskiej. W zachowanych przekazach źródłowych niebrak pozatem dowodów, stwierdzających gwałty posłów moskiewskich lub tatar-

potrzeby wydał czyni' kop 42 gr. 2. W roku 69, także na takowyjeż potrzeby czyni' kop 80. W roku 70 także na posłancy jeha korolewskoje miłosti i do ich miłosti panow hetmanow, czasy roznyimi wydał kop 54“.

⁹⁵⁾ Akty Zap. Ros.. t. I, str. 53. nr. 39: „...litowskim posłom po nowhorodskoj wołosti podwod ne imati, a nowhorodskim posłom po litowskoj wołosti podwod ne imati z“.

skich. O bezprawiach, jakich się dopuszczali posłowie moskiewscy w drodze powrotnej z Wilna, donosił swemu teściowi w Moskwie w 1494 r. W. Ks. Aleksander⁹⁶⁾. Również król Zygmunt w 1522 r.⁹⁷⁾ w słowach ostrych uskarżał się chanowi na gwałty posłów tatarskich, żądając jednocześnie na przyszłość surowego zakazu, „ażby oni poddanym naszym takowych ciężko-
stej i hrabeżow ne dełali“.

Gwałty, jakich się dopuszczali posłowie zagraniczni na bezbronnej ludności W. Księstwa, to tylko drobna część „uciążeń“ i „utrapien“, jakie w związku z organizacją posług komunikacyjnych spadały na „miasta. miasteczka i wsi, będące na gościńcach⁹⁸⁾“. Nielepiej bowiem zachowywały się wobec ludności wiejskiej i drobnomiasteczkowej własne poselstwa oraz podróżujący urzędnicy wielkoksiażęcy lub panowie⁹⁹⁾. Należy przytem dodać, że niekiedy uciekano się z konieczności do przemocy w egzekwowaniu podwód i stacyj wobec anarchji w dziedzinie organizacji posług komunikacyjnych, jaka zapanowała w niektórych ziemiach W. Ks. Litewskiego w poł. XVI w. Jaskrawym przykładem tego stanu rzeczy są stosunki w Żytomierzu. Rewizja tamtejszego zamku z 1552 r.¹⁰⁰⁾, charakteryzując panujący

⁹⁶⁾ Ibid., str. 142, nr. 116: „...kak jesmo ich otpustili ot nas wezde, po doroze jeduczci, weleli jesmo im korm dawati, i dawano im: i oni, nad to, jeduczci dorohoju, ludem naszym welikii szkody dełali, na streczi kupcow hrabili, i na obe storone z dorohi jezdiaczi, w mili i w dwuch, ludi hrabili, koni i žiwotinu, i szkody welikii czynili, i ludi hołowami wel; i tobe by, bratu i testju naszomu o tom było wedomo“.

⁹⁷⁾ Ibid., t. II, str. 145—146, nr. 116: „...iż kotoryi pošly twoi i hony ot tebe k nam chodiat, i oni, dorohoju jeduczci, ludej poddanych naszych bjut, mordujut i hrabeži welikije dełajut, tolko odno hołowami ne wedut...“.

⁹⁸⁾ Vol. Leg., t. I, str. 671.

⁹⁹⁾ Por: Michalonis Lituanis, De moribus tartarorum, lituanorum et moschorum fragmenta X, Basileae 1615, str. 31—32.

¹⁰⁰⁾ Archiw Jug.-Zap. Ros., cz. VII, t. I, str. 145: „...pošly korolewskie koli idut, berut sihoju podwody i stacei, meszkajut też po try i po czotyry dni i po tygodniu. Tatarowe także meszkajut, kudy chotia chodiat okolo zamku i mesta, a zwłaszcza pan Rotomski odnoho razu tydeń leżał, a druhoho razu za podwody meszczan imał i wezeł, i za Teterew reku zawedszy, puhami bił, aż sia odkupili ludi pana Hornostajewy na imia Seliwon a Wobłyj, po 20 hr. dali; w tohoz Seliwona konia wziął... czotyry kopy hroszej jemu da-

tam chaos w dziedzinie usług podwodowych i stacyjnych, wyraźnie stwierdzała, że posłowie i gońcy przejeżdżający tamtędy brali potrzebne świadczenia komunikacyjne u ludności przemocą, ponieważ nikt nie poczuwał się do obowiązku ich dostarczenia. Rzecz rozumiała, że w tych warunkach dopuszczano się rozmaitych gwałtów i nadużyć.

Skargi i relacje o grabieżach i gwałtach przejeżdżających orszaków poselskich, urzędniczych i pańskich spotykane dość często, zwłaszcza w źródłach z pierwszej połowy XVI w., dostatecznie świadczą o uciążliwości usług komunikacyjnych dla bezbronnej ludności, zamieszkującej wzdłuż szlaków i ważniejszych gościńców.

Omówiliśmy pokrótce działalność aparatu komunikacyjnego w W. Ks. Litewskiem pod kątem widzenia częstotliwości, liczebności i różnorodności potrzeb, związanych z obsłużeniem rozmaitego rodzaju orszaków podróży. Potrzeby te niemal w całości zaspokajała ludność wiejska i miejska.

Pewne pojęcie o ciężarach, jakie ponosiła ludność z tytułu udziału w usługach komunikacyjnych, dają umowy co do „po dejmowania“ posłów i gońców, zawierane między miastem lub włością z jednej strony, dzierżawcą zaś z drugiej. Zdarzały się bowiem wypadki, kiedy dzierżawca lub pewna grupa jednostek przejmowała na siebie obowiązek dostarczania podwód i stacyj, ponosząc na przyszłość całkowitą odpowiedzialność za dokładne funkcjonowanie aparatu komunikacyjnego, wzamian za umówioną, ściśle określoną opłatę pieniężną, uiszczaną przez jednostki, które uprzednio wykonywały te usługi.

Na tych zasadach np. oparto organizację aparatu komunikacyjnego w Mozyrzu. Według umowy z 1510 r.¹⁰¹⁾, namiestnik mozyrski dostawał „w koždyj hod z mesta i z wołosti i s kożdoho dymu po połukope hroszej a po połboczce żita“. Wzamian za to „on majet s toho sam żywnost' meti iz słuhami swoimi, i posły naszy i honcy staceju podnimati i podwody

wano, a klaczu mestkuju wziawszy, i ne wernuli, a woła potkawszy ziemianskoho Steckowa Pilipowickoho u woze, zrubawszy na czasti, iz soboju powezli, a staceja im predsia dawana: jałowica, husi, kury, owes, seno“.

¹⁰¹⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. 1, str. 145, nr. 126.

pod nich nanewszy dawati“, oczywiście ponosząc całkowitą odpowiedzialność za prawidłowe funkcjonowanie aparatu komunikacyjnego. Indywidualne opłaty na rzecz starosty zostały następnie zastąpione przez umowę zbiorową tej treści, że mieszczanie i włość zobowiązali się uiszczać staroście w ściśle określonych terminach „na żywnost' samomu i na podnimanje posłów i honcew i na podwody 268 kop hroszej a 260 boczek żyta mery mozyrskoje“¹⁰²).

Podobną „umowę“ zawarła około 1535 r.¹⁰³), włość mohylewska ze swym starostą kniazem Wasylem Iwanowiczem Sołomireckim. W myśl tej umowy „wołoszczanie“ „podnialisia dei tebe w koždyj hod dawati 120 kop hroszej na szirokuju liczbę i meli wże oni ot podwod wolny byti... odno dei meł ty z onoje sumy peniazej podwody na koždyj czas dawati“, co król Zygmunt swym listem utwierdził. Na tych samych podstawach opierała się umowa co do sposobu pełnienia służby komunikacyjnej, zawarta w latach 1543—1551¹⁰⁴) między dzierżawcą markowskim Lwem Roskim a tamtejszymi mieszczanami i „wołoszczanami“. Treść tej umowy podał wyrok gospodarski z 1556 r. mówiący o tem, że pan Lew „buduczi derżawcoju w Markowe brał w nich po tri roki s kożdoje wołoki po tri hroszi, toho wseho sumoju wziął dej w nich semdesiat kop hroszej litowskoje liczby, i za tyi penezi meł dej on koni dla dawanja podwod pokupiwszy, w sebe derżati...“, czego, jak głosiła skarga ludności, nie wykonywał i „onyje penezi ku požitku swojemu priwłaszczył; oni dej predsia podwody po tyi ż roki dawali i dewiatero dej konej w podwodach im zhinuło“.

W analogiczny sposób uregulowano sprawę wykonywania powinności komunikacyjnych w Brześciu Litewskim¹⁰⁵). Mieszczanie zrzekli się dochodów z karczem gorzałczanych na rzecz zamku, wzamian za co „priniawszi onuju horiłku na zamok, zamku pod honci koni dawano, a meszczane ot toho wol-

¹⁰²) Archiw Jug.-Zap. Ros., cz. VII, t. I, str. 622—623.

¹⁰³) D o w n a r - Z a p o l s k i j M., Ocz. po org. zap.-rusk. kr. w XVI w., Priłożenija, str. 20—22, nr. 10.

¹⁰⁴) Ibid., str. 70—71, nr. 31.

¹⁰⁵) Dok. Mosk. Arch. Min. Just., t. I, str. 230—231.

ni zostali“. „Wyzwolenie“ powyższe zostało okupione przez mieszczan dość drogo, albowiem wśród dochodów skarbu podawała rewizja brzeska z 1566 r. następującą pozycję: „z horiłki nadanej mestu na ratusz, ktoruju meszczane na jeho koro-lewskuju miłost' pustili, za szto na podwodi sia ne składajut, prichodit arendi na hod kop 200“. Innemi słowy, rezygnacją z dochodów w wysokości 200 kop rocznie okupiło miasto Brześć zwolnienie od dostarczania podwód i stacyj na potrzeby posłów.

Inny stan rzeczy miał miejsce w Żytomierzu. W pocz. w XVI „podwody i staceji dawali meszczane, a oni za to derżali korczmy wolnyje...“¹⁰⁶⁾. Z chwilą odebrania mieszczanom przez tamtejszego dzierżawcę, kniazia Prońskiego, dochodów z karczem, ci ostatni przestali pełnić posługi komunikacyjne. Wnosząc z rewizji 1552 r., sprawa postawiona była jasno: mieszczanie zgadzali się na dostarczanie podwód i stacyj, „jeśliby zostawleny byli pry korczme“. Równocześnie rewizja podawała wysokość dochodów z karczem, osiąganých rocznie przez tamtejszego starostę. Wynosiły one z karczmy „medowej“ 100 kop gr., zaś z karczmy gorzałczanej 50 kop gr. rocznie. Innemi słowy, żądania mieszczan wyrażały się cyfrą 150 kop gr. rocznie, wzamian za „podejmowanie“ posłów i gońców w Żytomierzu. Podobne stanowisko zajmowali ziemianie i mieszczanie żytomierscy w 1545 r.¹⁰⁷⁾, podczas ówczesnej lustracji zamków ukraińskich.

W pewnych okolicznościach skarb państwa przejmował na siebie ciężary organizacji służby komunikacyjnej lub przychodził ludności z pomocą finansową. Tak np. w 1532 r.¹⁰⁸⁾ skarb państwa wydatkował „na podnimanje posłow u Czerkasech po dwadcati kop na hod“. W 1549 r.¹⁰⁹⁾ król Zygmunt August polecił wypłacić ze skarbu tamtejszemu staroście Ostafiemu Daszkiewiczowi 122 kop. gr., „szto na posły nałożył na tatarskii i na zawolskii i na Osłamowy i na inyi“. W 1551 r.¹¹⁰⁾ król chcąc

¹⁰⁶⁾ Archiw Jug.-Zap. Ros., cz. VII, t. I, str. 145.

¹⁰⁷⁾ Żr. Dziej., t. VI, str. 140.

¹⁰⁸⁾ Archiw Jug. - Zap. Ros., cz. VIII, t. V, str. 455.

¹⁰⁹⁾ Ibid., str. 459.

¹¹⁰⁾ Zb. dawn. dypl. i aktów mińskiej gub., str. 12—13, nr. 13.

przyjść z pomocą mieszczanom nowogródzkim, zwolnił ich czasowo od wpłacania na rzecz skarbu państwa sumy 30 kop gr. rocznie, wzamian za co „majut oni za tot płat nasz im otpuszczonyj pod honcy kotoryje u sprawach naszych hospodarskich i zemskich ot nas hospodara abo ot kniazej i panow wojewod i starost pohranicznych do nas abo do panow rad naszych budut posyłany podwody i s przewodniki dawati“.

Ciężar utrzymywania organizacji służby komunikacyjnej całkowicie przejmował na siebie skarb państwa w Kijowie. W związku z tem król Zygmunt w przywileju z 1522 r.¹¹¹⁾ ustalając wytyczne na przyszłość, polecał wojewodzie kijowskiemu zwracać się każdorazowo do skarbu o pieniądze na „podejmowanie“ liczniejszych poselstw. Inaczej natomiast uregulowano sprawę „podejmowania“ gońców. „A szto sia dotyczet honcow cara perekopskoho — głosiła instrukcja królewska — my majem wojewode kijewskomu w każdyj hod na to dawati po 100 kop hroszej“. W kilka lat później w 1541 r.¹¹²⁾ król Zygmunt zrzekł się na rzecz wojewody kijowskiego dochodów z myta i kapszczyzny, wzamian za zobowiązanie tego ostatniego, że będzie podejmował postów i gońców tatarskich w Kijowie własnym kosztem.

Przytoczyliśmy szereg faktów i cyfr, ilustrujących rozmiary usług komunikacyjnych w niektórych ośrodkach W. Księstwa oraz wydatków z nimi związanych. Faktyczny stan rzeczy nie będzie jednak wyraźny, o ile choć pobieżnie nie zapoznamy się z ówczesną wartością pieniądza na Litwie. Dopiero bowiem po zestawieniu wydatków na usługi komunikacyjne z siłą nabywczą danej jednostki monetarnej uwypuklą się istotne rozmiary ciężarów podwodowych i stacyjnych, ponoszonych przez ludność W. Księstwa. Oczywiście niesposób tu zajmować się dłużej krytyką zachowanych przekazów źródłowych, dotyczących problemu cen w w. XVI na Litwie. Ograniczymy się więc do podania kilku danych orjentacyjnych z taks na ceny żywności, ustalanych przez hospodara przy zakupach dla wojska, zgóry zaznaczając, że „stosunek między cennikiem a ceną rynkową... był bardzo zmienny,

¹¹¹⁾ Akty Już. i Zap. Ros., t. II, str. 130, nr. 106.

¹¹²⁾ Arch. XX. Sang., t. IV str. 269, nr. 213.

przedstawiał się on rozmaicie przy różnych towarach, w różnych środowiskach i w różnych czasach¹¹³⁾.

„Ustawa płaczenia żywności“	1508 ¹¹⁴⁾	1517 ¹¹⁵⁾	1536 ¹¹⁶⁾	1559 ¹¹⁷⁾	ok. 1564 ¹¹⁸⁾
wół	24 gr.	60 gr.	50 gr.	80 gr.	72 gr.
jałówka	12 gr.	20 gr.	25 gr.	24 gr.	24 gr.
wieprz.	8 gr.	8 gr.	karmny 30 gr. niekarmny 20g.	20 gr. 12 gr.	24 gr. 16 gr.
baran	2 gr.	4 gr.	6 gr.	6 gr.	6 gr.
gęś	1/2 gr.	1/2 gr.	1 gr.	1 gr.	1 gr.
kura	1/4 gr.	1/3 gr.	1/2 gr.	1/2 gr.	1/2 gr.
kopa żyta . .	3 gr.	4—6 gr.	6 gr.	8 gr.	8 gr.
kopa owsa . .	2 gr.	3 gr.	5 gr.	kul owsa 5 g.	5 gr.
beczka solanka żyta			6 gr.	10 gr.	8 gr.
beczka solanka owsa			5 gr.	6 gr.	5 gr.

Z podanego wyżej zestawienia wynika, że ceny na artykuły żywnościowe dość szybko rosły. W czasokresie zaś który nas głównie obchodzi, t. j. w latach 1520 — 1560, za 1 kopę gr. lit. nabywano mniej więcej 1 wołu lub 3 jałówek, 10 baranów, 60 gęsi, 10 beczek solanek żyta, 12 beczek solanek owsa i t. d.

Te ostatnie cyfry dają pojęcie o kosztowności posług komunikacyjnych i ciężarach, jakie w związku z tem spadały na ludność miast i włości gospodarskich. Wymiar „po połukope hroszej a po półboczce żyta“, który wzamian za utrzymywanie starosty i „podnimanje“ posłów i gońców zobowiązali się w 1510 r. uiszczać z każdego dymu mozyrzanie, jest ponadto przykładem obciążenia indywidualnego na powyższe potrzeby.

¹¹³⁾ Hoszowski St., Historyczne badania cen, Roczn. dz. sp. i gosp., Lwów 1931, t. I, str. 68.

¹¹⁴⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 36, nr. 31.

¹¹⁵⁾ Lubawskij M., Lit.-rus. sejm, str. 211, przyp. 140.

¹¹⁶⁾ Kołankowski L., Zygmunt August, str. 358—359.

¹¹⁷⁾ Akty Zap. Ros., t. III, str. 107, nr. 25.

¹¹⁸⁾ R. I. B., t. XXX, str. 786—788, nr. 79.

W świetle wyzyskanych wyżej danych źródłowych nie wydają się dziwnymi lamenty ludności miast i włości gospodarskich na Litwie, uginającej się pod ciężarem usług komunikacyjnych, zwłaszcza w pierwszej połowie XVI w., kiedy i tak trudną sytuację pogarszały niezmiernie chaos, samowola i nadużycia urzędników i możnowładców.

Omówiliśmy znaczenie usług podwodowych i stacyjnych zarówno ze stanowiska potrzeb państwowych, jak też i z punktu widzenia obywatela, ponoszącego ciężary związane z prawidłowym działaniem aparatu komunikacyjnego. Zbierzmy osiągnięte wyniki.

1. Organizacja usług komunikacyjnych na potrzeby państwowe już w końcu XIV i początkach XV w. otoczona była specjalną pieczęią władców W. Ks. Litewskiego, którzy całkowicie doceniali jej ogólnopaństwowe znaczenie. Stąd zwolnienia od nich udzielali jedynie wielcy książęta i to pierwotnie bardzo niechętnie i ostrożnie. Ten stosunek do usług komunikacyjnych znalazł swój wyraz w ówczesnym prawodawstwie W. Księstwa, zwłaszcza w przywilejach ziemskich, gdzie wymienione usługi traktowane były podobnie jak usługi na cele obrony państwa. W latach następnych, t. j. w drugiej poł. w. XV i pocz. XVI, wraz z upadkiem władzy monarszej, świadomość ogólnopaństwowego znaczenia usług komunikacyjnych zdaje się zanikać. Dowodem tego są masowe przywileje immunitetowe, zwalniające poddanych duchowieństwa, książąt, panów i szlachty, a nawet mieszczan od udziału w tych usługach. Postępujący coraz szybciej proces dezorganizacji i rozkładu w połowie XVI w. obudził zrozumienie potrzeby daleko idących reform w tej dziedzinie, „iżby — jak głosiła uchwała sejmu 1551 r. — honcy i posły w sprawach gospodarskich i zemskich nikotoroho omeszkanja ne pryjmowali“ i „aby sia sprawy hospodarskije i zemskije neomeszkowali“. Ostatecznie owocem dążeń reformatorskich w tej dziedzinie była drobiazgowa „ustawa o podwodach“ z 1558 roku. Równocześnie wzrastała coraz silniej świadomość ogólnopaństwowego znaczenia prawidłowo funkcjonującej organizacji usług komunikacyjnych, czego najbardziej jaskrawym wyrazem było oświadczenie króla Zygmunta Augusta

na sejmie w 1554 r., „iż podwoły i stacei ne jest pozitok skarbu jeho koroľewskiej miłosti, ale osobliwyj pozitok i potrzeba reczi pospolitoje, szto nikomu ne może byti oddano“.

2. Wśród ciężarów ponoszonych przez ludność W. Ks. Litewskiego na rzecz wielkiego księcia, posługi komunikacyjne należały do bardzo uciążliwych. Przytem stopień obciążenia ludności temi posługami niezawsze był jednakowy. Wzrasta on zwłaszcza w okresie głębokiego upadku organizacji aparatu komunikacyjnego w pierwszej poł. XVI w. Pierwotna zasada solidarnego i powszechnego obowiązku uczestniczenia w ciężarach służby komunikacyjnej uległa załamaniu na skutek hojnego rozdawnictwa w drugiej połowie w. XV i początkach w. XVI przywilejów immunitetowych. W miarę zaś rozkładu organizacji aparatu komunikacyjnego, coraz liczniejsze rzesze poddanych z dóbr prywatnych wyłamywały się od obowiązku pełnienia pospołu z ludnością miast i włości gospodarskich narastających (w miarę rozrostu agend państwowych) posług drogowych i podwodowych. Stałe ubywanie jednostek, podlegających obowiązkowi pełnienia interesujących nas posług w obrębie danej zbiorowości, powodowało niewspółmierne zwiększenie ciężarów w stosunku do pozostałych. W podobnych warunkach, przy coraz bardziej wzrastających potrzebach państwowych w zakresie środków komunikacyjnych, w drugiej połowie w. XV — XVI, wytworzyła się sytuacja, przy której ludność włości i miast gospodarskich wprost upadała pod brzemieniem posług ziemskich, związanych z organizacją środków komunikacyjnych i transportowych. Równocześnie coraz liczniejsze rzesze poddanych: duchownych, szlacheckich i mieszczańskich, bezprawnie lub prawnie, nie brały żadnego udziału w ponoszeniu tych ciężarów. Ażeby położyć kres tym anormalnym stosunkom i ulżyć poddanym gospodarskim, reformy z połowy XVI w. przez wprowadzenie specjalnego podatku „podwodowego“ dążyły do bardziej sprawiedliwego rozłożenia ciężarów służby komunikacyjnej między całą ludność poddańczą i miejską. Innemi słowy, dzięki sprawiedliwшему rozłożeniu ciężarów na całą ludność poddańczą i miejską, interesujące nas posługi dawały się mniej we znaki indywidualnym obywatelom lub pewnym tylko grupom poddanych hospo-

darskich i prywatnych w okresie silnie zbudowanej organizacji służby komunikacyjnej, w pierwszej poł. w. XV, oraz późniejszym po reformach z połowy XVI w.

Dane cyfrowe ilustrujące rozmiary ciężarów, ponoszonych przez ludność na potrzeby komunikacji państwowej, nie dają obrazu wyraźnego i całkowitego, zwłaszcza w niektórych okresach działalności interesującej nas instytucji. Mimo to zachowany materiał cyfrowy potwierdza słuszność wypowiedzianej wyżej tezy, że usługi komunikacyjne należały do wyjątkowo uciążliwych i kosztownych, zwłaszcza w okresach ożywionych stosunków dyplomatycznych i wojen. Szczególnie dawały się one we znaki ludności zamieszkującej wzdłuż ważniejszych magistrali komunikacyjnych, wiążących stołeczne Wilno z politycznymi ośrodkami dzielnic lub zamkami pogranicza.

ROZDZIAŁ II.

Organizacja aparatu komunikacyjnego w miastach W. Ks. Litewskiego na prawie magdeburskiem do poł. XVI w.*)

1. Rozmiary posług komunikacyjnych.

Przywileje lokacyjne z końca XV w. na prawo magdeburskie dla Mińska ¹⁾ i Połocka ²⁾ postanawiały w sprawie organizacji posług komunikacyjnych na potrzeby państwowe: „Też wyzwolajem ich ot podwod, kotoryi z pospolito pered tym dawali: ino wże, napotom, na potrebu naszu zemskuju tolko podwody majut' dawati, koli uwidiat podwodnyj list s syhnetom naszym zapeczatowanyj“. Bardziej szczegółowo omawiały sprawę tę, nieco inaczej ją konstruując, przywileje lokacyjne z tegoż

¹⁾ Studja nad prawnem stanowiskiem mieszczan i ustrojem miast na prawie magdeburskiem w W. Ks. Litewskiem znajdują się ciągle jeszcze w stadium początkowem. Spośród dawniejszych prac, które w sposób mniej lub bardziej wyczerpujący omawiały te kwestje, wymienić należy: *Antonowicz W.*, Izsledowanije o gorodach jugo-zap. kraja; *Antonowicz W.*, Kijewskije wojty Chodyki; *Antonowicz W.*, Kijew, jewo sud'ba i znaczenije s XIV po XVI st. Wszystkie trzy monografie wydane w dziele: *Monografii po istorii zap. i jugo-zap. Rossii, Kijów 1885, t. I*; *Baliński M.*, *Historja miasta Wilna, Wilno 1836, t. I i II*; *Baliński M. i Lipiński T.*, *Starożytna Polska pod względem historycznym, jeograficznym i statystycznym, wyd. 2, Warszawa 1885—1886*; *Bagalej D.*, *Magdieburgskoje prawo w lewobierieżnoj Małorossii, Petersburg 1892, Ż. M. N. Pr., nr. 3*; *Bierszadzskij S. A.*, *Litowskije jewrei, Petersburg 1883*; *Czacki T.*, *O litewskich i polskich prawach, Warszawa 1800—1801, t. I i II*, *Downar-Zapolskij M.*, *Gosudarstwiennoje chozjajstwo welikawo kniażestwa litowskawo pri Jagiełlonach,*

¹⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 188.

²⁾ Ibid., str. 180.

czasu dla Grodna³⁾ i Wołkowyska⁴⁾). Przywilej grodzieński W. Ks. Aleksandra z 1496 r., zachowany w późniejszej redakcji, stanowił dosyć zawile: „Wyjmujemy też obywatele wszystkie przed miastem od podwod naszych wobec wszelkich które zwykli byli obowiązując ich na każdy (miasto tych podwod) rok do czynszu pięćdziesiąt kop na każdy rok bez odpuszczenia płacenia wyjąwszy wszelkie naszą potrzebę ziemską, gdzie podwody dać będą powinni, obaczywszy jednak w podwody potrzebującego list sygnetem naszym zapieczętowany“. Znany jedynie z potwierdzenia króla Zygmunta z 1507 r. przywilej W. Ks. Aleksandra dla Wołkowyska posługom komunikacyjnym tamtejszych mieszczan poświęca parę przepisów⁵⁾, wśród nich zaś orzeka: „A pod pošly i honci nasi majut na swojej nedeli podwody dawati, podle dawnoho obyczaja“. Przywilej lokacyjny dla Nowogródka z 1511 r.⁶⁾ ograniczał rozmiary posług komunikacyjnych: „Takoż podvodu majut dawati pod honca naszoho, koli oliż uwidiat list podwodnyj, syhnetom naszym zapeczatowanyj; a pod pošly i pod inyje potreby ne majut podwod dawati, krome naszoho prijezdu“. Przywilej królewski z 1511 r.⁷⁾, potwierdzający miastu Brześciowi Lit. prawo magdeburskie, o posługach komunikacyjnych tamtejszej gminy miejskiej stanowił

Kijów 1901, t. I, str. 274—292; D o w n a r - Z a p o l s k i j M., Oczerki po organizaciji zapadno-ruskawo kriestjanstwa w XVI w., Kijów 1905, str. 42—47 i 253—259; D o w n a r - Z a p o l s k i j M., Zapadno-russkaja sielskaja obszczina w XVI w., Petersburg 1897, str. 15—19; D o w n a r - Z a p o l s k i j M., Ukrainskija starostwa w pierwoj poł. XVI w., Kijów 1908, str. 83—108; H r u s z e w ś k y j M., Istorija Ukrainy Rusy, Lwów 1905, t. V, rozdz. 4; H r u s z e w s k i j A. S., Oczerk istorii turowo-pinskawo kniażestwa w sostawie litowsko-russkawo gosudarstwa XIV—XVI w., Kijów 1902, Uniw. Izw., str. 124—145; H r u s z e w s k i j A. S., Powinnost' gorodowej raboty w wielikom kniażestwie litowskom, Petersburg 1914, Żurn. Min. Nar. Pr., listopad, str. 19—39; H a l b a n A., Zur Geschichte des deutschen Rechts in Podolien, Wolhynien und der Ukraina, Berlin 1896; J a b ł o n o w s k i A., Ukraina, Źródła Dziejowe, t. XXII,

³⁾ Akty Wil. Arch. Kom., t. VII, str. 60 i 86—87.

⁴⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 11.

⁵⁾ Ibid.

⁶⁾ Ibid., str. 91.

⁷⁾ Ibid., str. 94.

krótko: „Także pod honca naszoho majut dawati podwodu, a prowadnika na koni, a nabołej dwie podwode z prowadniki, lecz bychmo posłali ktoroho znamenitoho czelóweka z deły“. Potwierdzony przez króla Zygmunta w 1509 r. ⁸⁾), zgodnie z przywilejami i nadaniami jego poprzedników, przywilej na prawo magdeburskie dla Włodzimierza tak określał usługi mieszczan: „Tolko majut oni płaty mestskije płatiti i podwody dawati po dawnomu“. Przywileje lokacyjne na prawo magdeburskie Wilna i Łucka sprawę organizacji usług komunikacyjnych pominęły milczeniem. Miasto Wilno natomiast uzyskało odrębny przywilej w 1451 r. ⁹⁾ u króla Kazimierza Jagiellończyka „super libertationem a podwodis, civibus vilmensibus catholicis et schismaticis iuris magdeburientis, collatum“. Podobnie niezależnie od przywileju lokacyjnego uzyskał Kijów w 1494 r. odrębny przywilej ¹⁰⁾, między innymi dotyczący i usług komunikacyjnych. Zgodnie z przywilejem ojca, W. Ks. Aleksander ograniczał usługi komunikacyjne mieszczan kijowskich w ten sposób, że „posłów ladskich, i moskowskich, i wołoskich, i multańskich ne nadobe im podnimati niczim, tolko posłów naszoho wielikoho kniaźstwa litowskoho i ordynskoho majut podnimati swoimi obyczajami“. Pozatem zostali mieszczanie kijowscy zwolnieni od po-

str. 224—255 i 323—384; Jabłonowski A., Zasiedlenie Ukrainy, Pisma, t. I, str. 143—148; Jabłonowski A., Ziemia Wołyńska w poł. XVI w., Pisma, t. IV, str. 31—37; Jabłonowski A., Wołyń i Podole pod koniec XVI w., Pisma, t. IV, str. 129—135; Jaroszewicz J., Obraz Litwy pod względem jej cywilizacji od czasów najdawniejszych do końca XVIII w., Wilno 1844, cz. II, str. 80—89 i passim; Jasinskij M. N., Ustawnyja ziemskija gramoty litowsko-russkawo gosudarstwa, Kijów 1869, str. 21—23; Kistiakowski A., Oczerk istoriczeskich swiedienij o swodie zakonow, diejstwowawszych w Małorossii, pod zagławijem Prawa, po kotorym suditsia małorossijskij narod, Kijów 1878, Uniw. Izw., nr. 11 i 12; Kraszewski J. I., Wilno od początków jego do roku 1750, Wilno 1840—1842, t. III; Klimienko F. W., Zapadno-russkije cechi XVI—XVIII w., Kijów 1914, Uniw. Izw.; Leontowicz F. I. Sosłownyj tip tier.-adm. sostawa litowskawo gosudarstwa, Petersburg 1895. Ż. M. N. Pr., z. VI, str. 371—381; Lubawski M., Oblastnoje dielenije

⁸⁾ Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. V, t. I, str. 28—31.

⁹⁾ Dubiński P., Zb. praw i przyw. m. Wilnowi nad., str. 10.

¹⁰⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 144—146.

winności towarzyszenia posłom w podróży do Ordy oraz częściowo od posług podwodowych na potrzeby tamtejszego wojewody.

Mimo pewnych różnic redakcyjnych zacytowane wyżej postanowienia przywilejów lokacyjnych na prawo magdeburskie wykazywały wspólne dążenie do uregulowania interesujących nas posług w danych ośrodkach miejskich przez dokładne ustalenie, co należało rozumieć pod pojęciem posług komunikacyjnych na potrzeby państwowe oraz kto, kiedy i w jakich rozmiarach miał prawo żądać od ludności świadczeń na cele powyższe.

Zacytowane wyżej normy przywilejów na prawo magdeburskie rzucają pozatem sporo światła na stosunki, panujące w organizacji służby komunikacyjnej w dobie poprzedniej. Ze słów, „wyzwolajem ich ot podwod, kotoryi z pospolitio pered tym daiwali“, w zestawieniu z dalszemi, utrzymującemi w całej rozciągłości posługi podwodowe na potrzeby ziemskie, możemy wnosić, że uprzednio powinności te były traktowane bardzo szeroko. Widocznie w pojęciu tem mieściły się zarówno podwody „na potrzebę ziemską“, jak i szereg posług o charakterze gospodarczym na potrzeby tamtejszych dworów lub zamków gospodarskich. Przy ściąganiu tych świadczeń nie liczono się widocznie z żadnemi przepisami formalnemi, co w praktyce wprowa-

i miestnoje uprawlenije litowsko-russkawo gosudarstwa ko wriemieni izdanija pierwawo litowskawo statuta, Moskwa 1893, str. 495—522 i passim; L u b a w s k i j M., Oczerk istorii litowsko-russkawo gosudarstwa do lublinskoj unii wkłuczitielno, Moskwa 1915, rozdziały XIX i XXV; Ł a p p o I. I., Wielikoje kniażestwo litowskoje za wriemnia ot zakluczenija lublinskoj unii do smierti Stiefana Batorija, Petersburg 1901, t. I, str. 480—486; Ł a p p o I. I., K istorii sosłownawo stroja W. Kn. Litowskawo. Konnyje mieszczanie witebskije w XVI st., w dz. zb.: Sbornik statiej poświęszczennych... Kluczewskomu, Moskwa 1909; M., O prawie niemieckiem w Polsce i na Litwie, przez Władimirskiego - Budanowa. Rozbiór Ad. Pawińskiego, Biblj. Warsz. 1872, t. I, str. 470—483; P a w i ń s k i A., O niemieckom prawie w Polsce i Litwie g. Władimirskawo-Budanowa, Petersburg 1871; R o e p e l l R., Über die Verbreitung des Magdeburger Stadtrechts im Gebiete des alten polnischen Reiches ostwärts der Weichsel, Abh. der hist.-philolog. Ges. in Breslau 1857, t. I, str. 241—301; T a r a n o w s k i j F., Obzor pamiatnikow magdeburskawo prawa zapadno-russkich gorodow litowskoj epochi, Warszawa 1897, Warsz. Uniw. Izw.; W ł a d i m i r s k i j - B u d a n o w M., Niemieckoje prawo w Polsce i Litwie, Petersburg 1868; W ł a d i m i r s k i j -

działo dużą dowolność. Taki stan rzeczy niewątpliwie stwarzał łatwe pole do wszelkiego rodzaju nadużyć ze strony urzędników, a co za tem idzie, dawał się mocno we znaki ludności miejskiej. To prawdopodobnie spowodowało domaganie się reformy organizacji służby komunikacyjnej, które, jak widzimy, znalazły swój wyraz również w przywilejach lokacyjnych na prawo magdeburskie z końca XV w. Innemi słowy, jesteśmy tu świadkami dążności reformatorskich w dziedzinie interesujących nas usług, które poczynając od wielkiego przywileju ziemskiego W. Ks. Kazimierza z 1447 r. razporaz występowały w przywilejach gospodarskich, nadawanych ludności W. Księstwa¹¹⁾.

W świetle przepisów zacytowanych wyżej przywilejów lokacyjnych całość usług komunikacyjnych mieszkańców miast podzielono na dwie grupy: a) usługi na potrzeby gospodarcze dworów i zamków gospodarskich oraz b) ściśle na potrzeby ziemskie. Na uboczu pozostawało Wilno, zwolnione od tych usług całkowicie już w połowie XV w. przez króla Kazimierza Jagiellończyka. W zakresie świadczeń pierwszej grupy przywileje W. Ks. Aleksandra zwolniły ludność miejską: 1) całkowicie, bez żadnych zastrzeżeń (Mińsk, Połock, Nowogródek); 2) pod warunkiem opłaty na rzecz skarbu państwa pewnej określonej kwoty rocznie (Grodno, Wołkowysk).

B u d a n o w M., Nasielenije jugo-zapadnoj Rossii ot połowiny XV w. do lublinskoj uni, Kijów 1890, Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. VII, t. II, str. 101—116.

Krytyczny przegląd dawniejszej literatury poświęconej studjom nad stanowiskiem prawnem mieszczan i ustrojem miast na prawie magdeburskiem w W. Ks. Litewskiem podali: H r u s z e w s k y j M., Istorija Ukrainy Rusy, t. V, dodatek nr. 7; i D r u ż c z y c W., Bełaruskija mesty ũ histarycznaj literatury, Mińsk 1927, Hist.-arch. zbor., nr. 1.

Z nowszej literatury wymienić należy: B u r b i a n k a M., Sprawa obsady urzędu wójtowskiego w Wilnie do poł. XVII w., Wilno 1933, Alma Mater Vilmensis, Biblj. zesz. III; B u r d z e j k a A., Narys socjalna-ekon. życia mesta Nawahradku ũ XVI st., Mińsk 1927, Hist.-Arch. Zbor., nr. 1; D r u ż c z y c W., Wójty i ich ułada ũ bełaruskich haspadarskich mestach z majdeborskim prawam, Mińsk 1928, Zapiski addz. hum. nawuk., kn. 3, pracy kl. hist. t. II; D r u ż c z y c W., Mesta Wilnia ũ perszaj pałowe XVI st., w dz. zb.: 400-lecce bełaruskaha druku, Mińsk 1929; D r u ż c z y c W., Mesta Mensk ũ kancy XV i pacz. XVI st., Mińsk 1926, Pracy beł. dzierz. uniw., nr. 12, str. 1—22; D r u ż c z y c W., Mahistrat ũ bełar. me-

¹¹⁾ Por. wyżej str. 13—26.

Druga grupa, t. zn. właściwych posług komunikacyjnych na potrzeby ziemskie, została utrzymana w całości z pewnym tylko ograniczeniem natury porządkowej: żądający podwód poseł lub goniec musiał się legitymować „listem podwodowym signetem królewskim zapieczętowanym“. Brak listu podwodowego zwalniał ludność miejską od obowiązku dostarczania podwód. Ostatni warunek formalny miał widocznie na celu ochronę mieszczan przed nadużyciami ze strony urzędników i możnych, wykorzystujących posługi komunikacyjne ludności dla celów osobistych, niemających nic wspólnego z potrzebami państwowymi.

„List podwodnyj, syhnetom naszym zapeczatowanyj“, uprawniający do żądania świadczeń od ludności miejskiej, w pocz. XVI w. występował powszechnie jako jeden z istotnych elementów organizacji posług komunikacyjnych. Nie miał tu znaczenia fakt, że ten lub inny przywilej lokacyjny sprawę tę pomijał milczeniem. Aczkolwiek np. brzeski przywilej lokacyjny z 1511 r. o „listach podwodowych“ nie wspominał, z przywileju gospodarskiego z 1525 r.¹²⁾ dowiadujemy się, że i tam mieszczanie „majuť pod hońcow na listy nasi podwody dawati potomu,

stach z majd. prawm ũ XV—XVI st., Mińsk 1929; Hruszewskij A. S., Goroda W. Kn. Litowskawo w XIV—XVI w., ich starina i bor'ba za starinu, Kijów 1918; Hruszewskij Ol., Z kiiwškoho ratusznoho hospodarstwa XVI w., w dz. zb.: Kiiw ta joho okolicia w istorii i pamiatkach, Kijów 1926, str. 109—123; Hruszewskij Ol., Łucke miszczanstwo w XVI w., Kijów 1927, Ist.-heohr. zbir. t. I, str. 1—12; Hruszewskij Ol., Miszczanški pidrachunki w rewizjach XVI w., Kijów 1929, Ist.-heohr. zbir. t. III, str. 1—8; Iwanickij S. M., Nowe w istorii mist pid magdeburzkim prawom u W. Kn. Litowśkomu, Kijów 1929, Praci kom. dla wiucz. ist. zachrus. ta ukr. prawa, wipusk VI, str. 486—492; Jaworski I., Studja nad ustrojem miast na prawie niemieckim w W. Ks. Litewskiem w dobie Jagiellońskiej, Wilno 1931, Wil. Roczn. Prawn., i odbitka str. 56; Jaworski I., Przywileje miejskie na prawo niemieckie w W. Ks. Litewskiem, Wilno 1929, Roczn. Prawn. Wil., t. III, str. 48—62; Kowalenko Wł., Geneza udziału stołecznego miasta Wilna w sejmach Rzeczypospolitej, Aten. Wil., R. III, zes. 10—11, Wilno 1926, R. IV, zes. 12, Wilno 1927; Kutrzeba St., Historia ustroju Polski w zarysie, t. II: Litwa, Lwów i Warszawa 1921, str. 70—74; Łomiański H., Rys historyczny woj. Nowogródzkiego,

¹²⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 200.

„kak i pered tym daiwali...“ Podobnie w Łucku „majut oni dawati pod naszoho hońca, na list nasz podwodnyj, w ktoroho budet s podpisu ruki naszoje hospodarskoje, po odnoj podwode a prowadnika na koni“¹³⁾, mimo że przywilej lokacyjny na prawo magdeburskie kwestję udziału mieszczan w usługach komunikacyjnych wogóle pomijał milczeniem.

W praktyce „listy podwodowe“ niezawsze gwarantowały ludności dostateczną ochronę przed wszelakiego rodzaju nadużyciami urzędników hospodarskich. Zwłaszcza wykorzystywano je dla wielokrotnych podróży, mimo że wydawane były na jednorazową potrzebę. Stąd należało je poddać surowszej kontroli i dalszym restrykcjom. Chodziło przede wszystkim o to, by list podwodowy, wydany przez kancelarję królewską wyłącznie na jednorazowy przejazd, nie stawał się podstawą do bezprawnego żądania od ludności wielokrotnych świadczeń z tego tytułu. Ażeby położyć kres tego rodzaju nadużyciom, w 1536 r.¹⁴⁾ gospodar „namowiwszy s pany radami swoimi, raczył roskazať, aby wžo wsi listy podwodnyi s kancelerei byli dawany na odin mesec, na czotyry nedeli“. Równocześnie ustalono wzór¹⁵⁾ takiego listu podwodowego z tem, że nie

Wilno 1935, str. 71—92; Ł o w m i a ń s k i H., „Wchody“ miast litewskich, Aten. Wil, R. I, Wilno 1923, R. II, Wilno 1924; Ł o w m i a ń s k a M., Wilno przed najazdem moskiewskim 1655 r, Wilno 1929, str. 135—185; P i c z e t a W. J., Agrarnaia rieforna Sigizmunda Awgusta w lit-rus. gos., Moskwa 1917, t. I, str. 71—78, t. II, str. 164—212; P t a ś n i k J., Miasta i mieszczanstwo w dawnej Polsce, Kraków 1934; Ś c i a p a n a ũ C., Historyja mesta Mahilewa da nadańnia jamu majdeborskaha prawa 1577 h., Mińsk 1928, Zap. addz. hum. nawuk, kn. 3, Pracy kl. hist., t. II; S z c z e r b i n a W., Borot’ba Kiiwa za awtonomiju, w dz. zb.: Kiiw ta joho okolicia w istorii i pamiatkach, Kijów 1926, str. 167—216; S z c z e r b i n a W., Nowi studii z istorii Kiiwa, Upriwilejowani wijti miasta Kiiwa, Kijów 1926; Z a b e ł a T.: Mesta Beraścejskaje ũ XVI st., Mińsk 1929.

¹³⁾ B i e r s z a d s k i j A. S., Rus.-Jew. Arch., t. I, str. 148—149.

¹⁴⁾ M a l i n o w s k i j I., Sbornik matieriałow, str. 336.

¹⁵⁾ Ibid.: „...naszim namestnikom i tiwunom i wsim zakaznikom. Szto by jeste dawali słuźebniku pana poznanskoho pana Łukaszowu tomu, w ktoroho seś nasz list budet, na odnu dorohu, hde on tych czasow posłan, podwodu a prowadnika na koni wezde po toj dorozie, poczon ot Wilni do hranicy polskoje, zachowywajuczci datu, w sem naszom liste opisanuju, na odin mesec, na czotyry nedeli, nihde niczym ne meszkajuczci“.

mógł on być odstępowany innej osobie oraz że po upływie ściśle określonego czasu od daty wystawienia tracił swą moc obowiązującą. Rzecz jasna, wydawany był każdorazowo „na odnu dorohu“. Mimo wszystko jednak, sądząc ze słów¹⁶⁾ Michała Litwina (1540 r.), władze niezbyt skrupulatnie przestrzegały zasad ustalonych w zarządzeniu królewskim z 1536 r. o zwalczaniu nadużyć w organizacji służby komunikacyjnej.

Posługi komunikacyjne „na потребу naszu zemskuju“, pełnione przez ludność miast na prawie magdeburskiem, składały się zasadniczo z dwóch rodzajów świadczeń: a) podwód z przewodnikami, b) stacyj, t. j. żywności dla ludzi i paszy dla koni w czasie postoju w danem mieście.

Poza osobą hospodara, który w swych podróżach po kraju korzystał z obu rodzajów świadczeń ludności, posługi komunikacyjne pełnili mieszkańcy miast na potrzeby: 1) orszaków poselskich krajowych i zagranicznych, 2) gońców gospodarskich, wojewodzińskich, starościńskich, cudzoziemskich i t. d.

Poruszona ostatnio kwestja wymaga kilku wyjaśnień.

Przywileje lokacyjne, omawiając organizację posług komunikacyjnych w danem mieście, określały rozmaicie treść pojęcia „potreby ziemskie“. Połocki więc i miński zadowalniały się ogólnikowem „na потребу naszu zemskuju“, grodzieński określenie to uzupełniał: „Wszelkie naszą potrzebę ziemską“. Inaczej pozostałe. Wołkowyski precyzował treść pojęcia „potreby ziemskie“ w słowach: „A pod posły i honcy naszi mająt na swojej nedeli podwody dawati, podle dawnoho obyczaja“; również brzeski: „Także pod honca naszoho mająt dawati podwodu, a prowadnika na koni, a nabołej dwe podwode z prowadniki“, nowogródzki: „Takoż podwodu mająt dawati pod honca naszoho... a pod posły i pod inyje potreby ne mająt podwod dawati“. Sprawę tę krótko formułował przywilej lokacyjny włodzimierski: „Tolko mająt oni... podwody dawati po dawnomu“, łucki pominął ją wogóle milczeniem, natomiast najdokładniej podał ich treść kijowski¹⁷⁾: „Brat nasz i my posłow naszich i moskowskich

¹⁶⁾ Michalonis Lituani, De moribus tartarorum, lituanorum et moschorum fragmina X, Basileae 1615, str. 31 — 32.

¹⁷⁾ Akty Już. i Zap. Ros., t. II, str. 126 — 128.

i wołoskich i tureckich i perekopskich i inszych wsiakich postów i honcow ne kazali im podnimati podwodami i stacejami i skarbowich i konej sterczi i w Ordu choditi s posty i konej pod nich dawati, i wojewodiny m honcom podwod w nich brati ne kazali“.

Z przytoczonych powyżej sformułowań norm, dotyczących organizacji usług komunikacyjnych w miastach na prawie magdeburskiem, wynikałoby, że panowała tam duża różnorodność a nawet rozbieżność. Wówczas bowiem, kiedy niektóre przywileje mówiły wyraźnie o całości t. zw. „potrzeb ziemskich“, którym miały zadośćczynić usługi komunikacyjne tamtejszej ludności, inne, jak np. brzeski i nowogródzki, wymieniały tylko powinności podwodowe na potrzeby gościów gospodarskich i to w rozmiarach ściśle określonych. Nowogródzki przytem posuwał się tak daleko, że zwalniał mieszczan od świadczeń na rzecz przejeżdżających postów. Niektóre wreszcie z interesujących nas przywilejów, a mianowicie wołkowyski i włodzimierski, wyraźnie kładły nacisk na „starinu“, t. j. utrzymywały organizację służby komunikacyjnej „podle dawnoho obyczaja“ lub „po dawnomu“.

Bliższa jednak analiza organizacji usług komunikacyjnych w interesujących nas ośrodkach miejskich wykazuje, że w praktycznym zastosowaniu różnice (jeśli chodzi o świadczenia ludności na potrzeby postów i gościów) nie występowały tak jaskrawo. W końcu XV w. i pocz. XVI usługi komunikacyjne ludności miast na prawie magdeburskiem obejmowały jednako świadczenia na rzecz przejeżdżających gościów gospodarskich jak i orszaków poselskich. Mimo że np. przywilej lokacyjny brzeski wspominał wyłącznie o usługach na potrzeby gościów gospodarskich, mieszczanie tamtejsi dostarczali podwód również i na potrzeby orszaków poselskich. Świadczy o tem przywilej króla Zygmunta I z 1525 r.¹⁸⁾, w którym gospodar udzielił pogorzelncom brzeskim szeregu ulg, między innymi zwalniając ich na lat dziesięć od usług podwodowych w stosunku do postów tatarskich i gospodarskich, zastrzegając równocześnie, że nie dotyczyło to postów moskiewskich, których pogorzelnicy mieli nadal podejmować, „jestli by przisli na ich nedeli“. Mieszkańcy No-

¹⁸⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 200.

wogródka również¹⁹⁾ ponosili ciężary komunikacyjne na potrzeby orszaków poselskich, mimo że przywilej lokacyjny wyraźnie ich od tych świadczeń wyzwolił. Analogiczne zjawisko obserwujemy w Kijowie aż do roku 1522, kiedy to król Zygmunt zreformował tamtejszą organizację aparatu komunikacyjnego, opierając ją na nowych zasadach²⁰⁾. Słowem, normy przywilejów lokacyjnych w praktyce niezawsze były przestrzegane, pracę zaś aparatu komunikacyjnego opierano na tradycji i zwyczaju „po dawnomu“.

Zachowane przekazy źródłowe stwierdzają ponadto, że ze względu na sprawne funkcjonowanie aparatu komunikacyjnego, władze państwowe specjalną wagę przywiązywały do świadczeń ludności na potrzeby gońców gospodarskich lub innych, spieszących od starostów zamków pogranicznych „z nowinami o pohanstwie Tatarech“. Świadczy o tem np. omówiony już wyżej przywilej króla Zygmunta I z 1525 r.²¹⁾ dla pogorzalców brzeskich, udzielający ulg w dziedzinie posług na potrzeby gońców w bardzo skromnym zakresie, bo tylko na przeciąg dwu lat, wówczas gdy w odniesieniu do świadczeń ludności na potrzeby orszaków poselskich czasokres ulgowy przedłużono do lat dziesięciu. Podobnie na prośbę mieszczan łuckich król Aleksander przyznał im w 1501 r.²²⁾ szereg ulg w zakresie służby komunikacyjnej, „poki aż Boh dast deło swoje na mere postawim“, zachowując nie-

¹⁹⁾ Zbiór dawn. dypl. i aktów miast mińskiej gub., str. 12—13.

²⁰⁾ Akty Już. i Zap. Ros., t. II, str. 130.

²¹⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 200: „...a szto sia dotyczet podwod, my im tyi podwody otpustili też na desiat let: w tuju desiat let ne majut oni pod posłow naszich i tatarskich podwod dawati krom moskowskich posłow, jestli by priszli na ich nedeli. A szto sia dotyczet podwody pod hońcow naszich, i kniazskich i panskich, kotorich z listy naszimi na podwodach posyłam, my tuju podwodu otpustili im na dwa hody; a kak tyi dwa hody wyjduť, i oni za sia majut' pod hońcow na listy nasi podwody dawati potomu, kak i pered tym daiwali, a pod posłow naszich i tatarskich, krom moskowskich, ne majut' w tyje leta podwod dawati“.

²²⁾ Leontowicz F., Akty Lit. Metr., t. I, str. 78: „... Ino my im otpustili pod was, posłow naszich, podwod ne dawati do czasu, poki aż Boh dast deło swoje na mere postawim; i wy by w nich do tych mest podwod ne brali; niżli tclko majut pod honca naszoho, a lubo starosta koli poszlet o czom do nas służebnika swojeho, dawati odnu podwodu, a prodnika na koni“.

naruszenie posługi na potrzeby gońców, każdorazowo po jednej podwodzie z przewodnikiem. W myśl tej samej zasady król Zygmunt I, udzielając szeregu ulg pogorzelncom łuckim w przywileju z 1527 r.²³⁾ na okres lat dziesięciu, zachowywał nietknięte posługi podwodowe na potrzeby gońców gospodarskich lub śpieszących do hospodara z wiadomościami od starostów zamków pogranicznych.

Przy udzielaniu ulg co do posług komunikacyjnych na potrzeby orszaków poselskich, zwłaszcza w zakresie ich rozmiarów, hospodarowie stosowali niekiedy inne jeszcze kryterjum, zwalniali mianowicie ludność od świadczeń w stosunku do pewnych kategorii potrzeb, zachowując inne. Ograniczał więc np. przywilej W. Ks. Aleksandra z 1494 r.²⁴⁾ dla mieszczan kijowskich posługi komunikacyjne tamtejszych mieszkańców w ten sposób, że „posłów ladskich i moskowskich, i wołoskich, i mułtanskich ne nadobe im podniami niczim, tolko posłów naszoho welikoho kniaźstwa litowskoho i ordynskoho majut podniami swoimi obyczajmi“. Również wyzyskany wyżej przywilej króla Zygmunta I dla pogorzelnców brzeskich z 1525 r., zwalniając ich od posług na potrzeby posłów W. Ks. Litewskiego i tatarskich, zachowywał wyraźnie świadczenia na rzecz poselstw moskiewskich, „jestli by przisli na ich nedeli“.

Omówiliśmy pokrótce organizację posług podwodowych na potrzeby posłów i gońców w miastach na prawie magdeburskiem pod kątem widzenia ich rozmiarów. Mimo odmiennych redakcyj odnośnych postanowień przywilejów lokacyjnych, w życiu codziennem rozbieżności nie występowały tak jaskrawo. Rozmiary posług komunikacyjnych, wykonywanych przez daną magdeburgję, były regulowane przez przywileje lokacyjne oraz, jak zobaczymy później, przez przywileje gospodarskie, wydawane jużto pewnym

²³⁾ Bierszadzskij A. S., Rus.-Jew. Arch., t. I, str. 148—149: „...a szto sia dotyczet podwod, ne majut oni w tuju desiat hod podwod pod posłów i honcow kniaźskich i panskich dawati, tolko majut oni dawati pod naszoho hońca, na list nasz podwodnyj, w kotoroho budet s podpisu ruki naszoge hospodarskoje, po odnoj podwode a prowadnika na koni. I też, jestli by hetman nasz kniaź Konstantin Iwanowicz Ostrozkij, abo kotoryj derżawca nasz ukrajinnyj posłał do nas hońca swojeho z nowinami o pohanstwe tatarach, tohdy oni majut tomu hońcu po odnoj ze podwode dawati“.

²⁴⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 144—146.

jednostkom, jużto grupom mieszkańców miasta. czasowo lub na stałe w zależności od rozmaitych okoliczności. Często też stan faktyczny nie zgadzał się ze stanem prawnym, t. zn. normy prawne, które regulowały rozmiary odnośnych usług, nie były w praktyce przestrzegane. Kwestji tej więcej miejsca poświęcimy w jednym z dalszych rozdziałów.

Skolei słów kilka poświęcić należy następnej grupie usług komunikacyjnych, t. zn. stacjom. Czy ludność miast na prawie niemieckiem w W. Ks. Litewskiem uczestniczyła w usługach stacyjnych, a jeżeli tak, czy powszechnie? Odpowiedź na powyższe pytanie nastęrcza sporo trudności, zwłaszcza spowodu ubóstwa zachowanego materiału źródłowego. Pozaatem powstają pewne wątpliwości terminologiczne wobec znanego zjawiska, że źródła końca XV i pocz. XVI w. nie odznaczały się ścisłością w operowaniu pewnemi terminami lub pojęciami. Stąd określenia „stacje“, „podwoły“, wreszcie „podnimati posłów i honcow“ mogły mieć na względzie całość usług komunikacyjnych lub też jedną czynność ściśle sprecyzowaną. Mimo to spróbujemy odpowiedzieć na pytanie, dotyczące usług stacyjnych ludności miast na prawie magdeburkiem.

O usługach stacyjnych na potrzeby posłów i gości mówili wyraźnie niektóre tylko spośród przywilejów miejskich. Przedewszystkiem więc przywilej króla Zygmunta z 1510 r.²⁵⁾, potwierdzający Połockowi przywilej lokacyjny W. Ks. Aleksandra z 1498 r. Wprowadzał on mianowicie, normę nieznaną poprzedniemu: „Też stacej ne mająt' oni posłom naszym i innym nikomu dawati, tolko oliż na nasz prijezd mająt' staceju dawati“. Od usług stacyjnych zasadniczo byli zwolnieni również mieszkańcy Włodzimierza i Łucka. Stwierdzały ten stan prawny: dla Włodzimierza przywilej króla Zygmunta z 1534 r.²⁶⁾, uchylający nowiny wprowadzone przez tamtejszych starostów, między innymi „posłom żadnych staciej dawati ne mająt“, dla Łucka zaś postanowienia rewizji 1552 r.²⁷⁾, która odróżniała usługi podwodowe, pełnione przez mieszkańców miasta, od stacyjnych

²⁵⁾ Akt. Zap. Ros., t. II, str. 78—79.

²⁶⁾ Arch. Jug.-Zap. Ros., cz. V, t. I, str. 32—33.

²⁷⁾ Ibid., cz. VII, t. I, str. 174.

(„staceju wynni dawat posłom i honcom klucza hospodarskocho łuckoho iz seł, kotoryje tiahnut ku kluczu, ze Zwodu, z Podhajcze z Kołczyzna...“). Wyraźnie też normowały sprawę posług stacyjnych przywileje kijowskie. Więc W. Ks. Aleksander w przywileju z 1494 r.²⁸⁾ utrzymywał „podłuh listu otca naszoho“ posługi mieszczan na cele komunikacji państwowej, ograniczając je do powinności „podnimati swoimi obyczajmi“ posłów tatarskich i W. Ks. Litewskiego. Termin „podnimati“ obejmował obok podwód niewątpliwie i posługi stacyjne. W latach następnych w przywilejach z 1503 r.²⁹⁾ i 1506 r. mieszczanie kijowscy zostali całkowicie zwolnieni od posług komunikacyjnych, co sankcjonował im ostatecznie przywilej potwierdzający na prawo magdeburskie z 1516 r.³⁰⁾ w zdaniu: „Wsiakich posłow i honcow ne kazali im podnimati podwodami i stacejami“ w innej zaś redakcji: „Ot dawannia tim posłom podwod, kormow i pitia i innich widatkow na priwet ich“. W przywilejach tych, jak widzimy, wyraźnie wyodrębniono posługi podwodowe od stacyjnych.

Nie wywołuje również wątpliwości sprawa posług stacyjnych w Mińsku. Mimo więc że przywilej lokacyjny kwestje te przemilczał, dowiadujemy się z przywileju Zygmunta Augusta z 1547 r.³¹⁾, że mieszczanie tamtejsi spełniali posługi stacyjne oraz że do posług tych przywiązywano duże znaczenie. Zwalniając bowiem pogorzalców od szeregu świadczeń i posług, król wyraźnie zazaczył: „Okrom szto sia dotyczet dawanja podwod i stacej na posłow i honcow naszych, ot toho ich ne wyzwolajem: majut oni pred sia podwody i stacei dawati po tomu, jako zdawna i pered tym daiwali“.

O posługach stacyjnych mieszkańców Wołkowyska na osobiste potrzeby hospodara przywilej lokacyjny mówi: „A k tomu też oni majut s toho mesta prereczenocho dawati na nasz prijezd s každoho dwora po boczce owsa, a budet mało, ino po dwe, a sena za każdoju boczekoju po wozu“, pomijając mil-

²⁸⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 144—146.

²⁹⁾ Ibid., str. 355—356.

³⁰⁾ Akty Juz. i Zap. Ros., t. II, str. 126—128; Ukr. Archeogr. Zbir., t. I, str. 10; Źródła do dziejów polskich, Wilno 1844, t. II, str. 404—419.

³¹⁾ Bełaruski Archiü, Mińsk 1930, t. III, str. 14.

zeniem świadczenia tego rodzaju na potrzeby przejeżdżających posłów i gońców. Mimo to inne przekazy źródłowe stwierdzają, że obciążały one mieszkańców miasta i poddanych gospodarskich³²⁾. Żadnych wreszcie wiadomości o usługach stacyjnych nie przechowały przywileje Grodna, bardzo szczupłe³³⁾ Brześcia i Nowogródka, mimo że o organizacji służby komunikacyjnej w tamtejszych ośrodkach wiemy stosunkowo wiele.

Z przytoczonych wyżej przekazów źródłowych wynika, że ludność większości gmin miejskich na prawie magdeburskiem w połowie XVI w. nie pełniła usług stacyjnych na potrzeby posłów i gońców. Zwolnieni od nich byli mieszkańcy Połocka, Kijowa, Łucka i Włodzimierza (obok Wilna i Trok), głucho o nich w Grodnie i Brześciu, natomiast niewątpliwie uczestniczyli naówczas w usługach stacyjnych mieszkańcy Mińska i Wołkowyska. Stan faktyczny mógł oczywiście w wielu ośrodkach poważnie się różnić od stanu prawnego.

Ustaliśmy stan prawny, który zasadniczo obowiązywał w organizacji świadczeń stacyjnych na potrzeby posłów i gońców w poł. XVI w. Skolei należy wyjaśnić, jakie ewolucje przechodziły te powinności ludności miejskiej w dobie poprzedniej oraz kto pełnił je w omawianej epoce, skoro usługi stacyjne tworzyły wówczas integralną część organizacji środków komunikacyjnych W. Ks. Litewskiego? Jednolitej odpowiedzi nie otrzymamy na pytanie, kto wykonywał usługi stacyjne w poł. XVI w. w miastach na prawie magdeburskiem? Pod tym względem istniała duża rozmaitość. Więc w Kijowie ciężary stacyjne ponosił skarb państwa³⁴⁾. W Łucku poddani gospodarscy tamtejszego klucza „na posłów tatarskich staceju dajut penezmi, czasom powedajut beret na nich namestnik klucznikow na podnimanje po tri, po peti kop, inohdy po szesti kop hroszej³⁵⁾. Podobnie w Połocku usługi stacyjne pełnili poddani włości gospodarskich, szlacheckich, duchownych i mieszczańskich oraz „poslancom

³²⁾ Arch. Główn. Akt. Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 197, str. 505—506.

³³⁾ Archeogr. Sborn. Dok., t. XI, str. 3; Zbiór dawn. dypl. i aktów miast mińskiej gub., str. 12—13.

³⁴⁾ Akty Już. i Zap. Ros., t. II, str. 130.

³⁵⁾ Żr. Dziej., t. VI, str. 78.

mytniki z myta staceju dajut“³⁶⁾. W Mińsku świadczenia te obciążały bezspornie mieszkańców miasta³⁷⁾.

Inaczej w Wołkowysku, Nowogródku i Włodzimierzu. Pierwotnie główny ciężar zaopatrywania przejeżdżających gońców i posłów w podwoły i stacje spoczywał tu na poddanych miejscowych włości hospodarskich. Szcasem, na skutek hojnego rozdawnictwa dóbr hospodarskich, poddani z włości zaprzestali wogóle dostarczania świadczeń komunikacyjnych, w tej liczbie i stacyj. W tych warunkach siłą faktu cały ciężar utrzymywania posłów i gońców spadł na barki mieszczan, co znowu skolei spowodowało, że „dla dej takowych czastych podwod szkody i wtiski welikii meszczane naszi majut, a inyje z mesta procz sia roschodiat“. Uskarżali się więc przed hospodarem mieszczanie wołkowyscy w 1524 r.³⁸⁾, że „ludi naszi wołosti wołkowyjskoje... podwod i stacyj na swojej nedeli pod posłow i honcow czużozemcow i inszych honcow dawati ne chotiat, a za tym dej koni ich mestskii berut i staceju dej meszczane z naszi z wołostnych ludej dajut, a wtom im kriwda se dejet“.

Mieszczanie włodzimierscy udali się w 1545 r.³⁹⁾ ze skargą do lustratora, że „koli posły tatarskije i inszyje czerez Wołodymer idut i prystawy nad nimi posyłani bywajut, i oni stacei welikije w nich berut, woły, barany, med, piwo, owsy, sena i inszyi strawnyi reczy, a toho dej peredytm nikoli ne bywało, na sztoż i listy hospodarskije w sebe meti powedajut, iż im toho ne dawati, a powedili, iż to birano peredytm z wołostej, a inszoje z penezej mytnych kupowano i w tom potrebujuť welikaho opatrenia i łaski hospodarskoje“. Podobnie rzecz się miała w Nowogródku. Uskarżali się więc tamtejsi mieszczanie w 1551 r.⁴⁰⁾, że na skutek zaprzestania starodawnych powinności przez ludzi hospodarskich włości nowogródzkiej, „kotoryje dei ludi wodłuh starodawnoho powinowatstwa swojeho podwod i stacyj pod posły i honcy nedajut wżo ot dawnych czasow“,

³⁶⁾ Bełaruski Archiù, Mińsk 1928, t. II, str. 115.

³⁷⁾ Ibid., t. III, str. 14, 36 — 37.

³⁸⁾ Arch. Główn. Akt. Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 197, str. 505—506.

³⁹⁾ Źr. Dziej., t. VI, str. 17.

⁴⁰⁾ Zbiór dawn. dypł. i aktów miast mińskiej gub., str. 12 — 13.

przejeżdżający tamtędy posłowie i gońcy „welikije trudnosti tym poddanym naszym meszczanom nowhorodskim cziniat i też ludem kniazskim i panskim i zemianskim u branju podwod nemniejszaja trudnost' bywała i dla toho tyje poddanyje naszi k welikomu wpadu i zniszczenju priszli“.

Należało złu jakoś zaradzić i przyjść z pomocą upadającym miastom. To też gospodar zgadzał się na propozycje mieszczan wołkowyskich i nowogródzkich i wzamian za przejęcie przez nich na siebie ciężarów podwodowych i stacyjnych zwolnił te miasta od opłacanych corocznie na rzecz skarbu państwa kwot pieniężnych. W ten sposób kosztem skarbu państwa usiłowano ratować gminy miejskie od upadku.

Obraz stosunków, panujących w poł. XVI w. w dziedzinie świadczeń stacyjnych ludności miast W. Księstwa na prawie magdeburskiem, był wynikiem głębokiego procesu rozkładowego, który niszczył podstawy dawnej organizacji służby komunikacyjnej na potrzeby posłów i gońców gospodarskich. Pierwotnie posługi stacyjne nie dawały się ludności miejskiej we znaki w tym stopniu co później, kiedy upadające i zmniejszające się włości przestały wywiązywać się ze swych obowiązków. Uwaga wysłannika królewskiego w odpowiedzi na skargi mieszczan włodzimierskich, „iż k tomu zamku niczoho net, a kotoryi dwory i wołosti i seła i inszyi pozytki k onomu zamku byli, to dej vse rozdano“⁴¹⁾, zgóry przesądzała o niemożności powrotu do stanu poprzedniego, kiedy włości gospodarskie nie były jeszcze rozdane kniaziom, panom, duchowieństwu i szlachcie. To też jedynem wyjściem z sytuacji było przejęcie ciężarów stacyjnych w tej lub innej postaci przez państwo, co w większym lub mniejszym stopniu miało miejsce w Kijowie, Wołkowysku i Nowogródku.

Zestawmy osiągnięte wyniki. Rozmiary posług komunikacyjnych miast W. Ks. Litewskiego, ściąganych pierwotnie całkowicie dowolnie w miarę potrzeby, w końcu XV w. podlegają unormowaniu prawnemu w związku z dążeniami reformistycznymi, które od czasów przywileju ziemskiego z 1447 r. absorbowały uwagę społeczeństwa i władców W. Ks. Litewskiego oraz

⁴¹⁾ Żr. Dziej., t. VI, str. 15.

z nadawanemi wówczas przywilejami na prawo magdeburskie. Stopniowo dokonywa się podział tych usług i świadczeń na dwie zasadnicze grupy: 1. na potrzeby właściwej komunikacji państwowej, 2. inne, o charakterze gospodarczym, na potrzeby dworów wielkopsiadających lub osobiste urzędników gospodarskich. Usługi pierwszej kategorii utrzymują się w całej rozciągłości, natomiast pozostałe odpadają bądźto bez zastrzeżeń, bądź też wzamian za pewne świadczenia pieniężne ze strony zainteresowanej ludności miejskiej.

Dalsza ewolucja w dziedzinie organizacji usług komunikacyjnych w miastach przebiegała pod kątem widzenia walki z nadużyciami lokalnych władz administracyjnych, starostów i dzierżawców, oraz posłów i gońców. Stąd t. zw. „list podwodowy“, wydawany gońcom lub posłom przez kancelarję gospodarską, zyskuje na znaczeniu jako istotny warunek żądania usług podwodowych u ludności, jednocześnie rozmiary każdorazowo dostarczanych świadczeń komunikacyjnych ulegają stopniowemu zmniejszeniu aż do całkowitego wyzwolenia się danej gminy miejskiej od tych ciężarów, z przrzuceniem ich na skarb państwa. W ten sposób uzyskały niektóre miasta, jak Wilno, Troki, Kijów, całkowite zwolnienie od usług komunikacyjnych na potrzeby posłów i gońców, inne, jak Wołkowysk, Łuck i Nowogródek — bardzo poważne ulgi z przrzuceniem części ciężarów na skarb państwa, reszta zaś, poza Połockiem i Mińskiem, z trudnością mogła im sprostać. Ten stan rzeczy był wynikiem nietylko emancypacyjnych dążeń gmin miejskich oraz rozrostu potrzeb komunikacyjnych. W niemniejszej bowiem mierze do skurczenia się rozmiarów ciężarów komunikacyjnych, ponoszonych przez ludność danej gminy miejskiej, przyczynił się coraz wyraźniejszy upadek miast na prawie magdeburskiem w W. Ks. Litewskiem, w związku z działaniem tkwiących wewnątrz samej organizacji życia zbiorowego w ośrodkach miejskich elementów rozkładowych, z którymi magdeburgje nie mogły się uporać. Toteż przywileje gospodarskie, nadające miastom ulgi w interesującej nas dziedzinie, liczyły się najczęściej ze stanem faktycznym lub go sankcjonowały, ratując miasta od całkowitej ruiny gospodarczej, aby mieszkańcy „z mesta sia naszo ho neroschodili“.

2. Organizacja pracy aparatu komunikacyjnego.

Skolei omówimy pokrótce zagadnienie techniki funkcjonowania aparatu komunikacyjnego w interesujących nas ośrodkach miejskich. Pod tym względem wyróżniają się wyraźnie dwa odrębne schematy organizacyjne: 1. ciężar utrzymywania i obsługiwanego danego ośrodka komunikacyjnego spoczywał wyłącznie na mieszkańcach miasta; 2. potrzeby i ciężary danego ośrodka obciążały nie tylko mieszkańców miasta, lecz również i inne zbiorowości, przede wszystkim pobliskie włości gospodarskie.

Do rzędu pierwszych miast należy zaliczyć Grodno, Mińsk, Połock, Kijów, Łuck i Włodzimierz; do drugich Wołkowysk, Kamieniec i Nowogródek. Podział ten, jak zobaczymy później, zyskiwał na znaczeniu w miarę pogłębiania się procesu dezorganizacji aparatu komunikacyjnego. Wówczas bowiem, kiedy większe miasta, obsługujące potrzeby komunikacyjne swego ośrodka we własnym zakresie, toczyły prawie nieustanną walkę z odśrodkowymi dążeniami pewnych kategorii swych obywateli, usiłujących zrzucić z siebie ciężar „tiahła“ miejskiego, pozostałe były niemal stale w konflikcie z temi zbiorowościami, z którymi łącznie winny były wykonywać posługi komunikacyjne na potrzeby gospodarskie. Stąd, rzecz jasna, sytuacja miast mniejszych była o wiele gorsza i trudniejsza niż sytuacja większych. Ponadto dezorganizacja życia wewnętrznego i rozkład włości gospodarskich nie pociągały bezpośrednio ujemnych skutków dla miast większych, miasta mniejsze natomiast narażone były na duże straty materialne a nieraz i zupełną ruinę, na skutek niewywiązywania się upadających włości ze swych obowiązków w zakresie posług komunikacyjnych na potrzeby gospodarskie.

Schemat organizacji aparatu komunikacyjnego w większych magdeburgjach najdokładniej poznajemy z przywilejów królowej Bony dla Grodna. Zostały one wydane, aby, według słów królowej, „niektóre od was opuszczone i zaniebane rzeczy do dawnego stanu wprowadzić dla waszego pospolitego pożytku“. Wśród szeregu postanowień przywileju z 1541 r.¹⁾ znajdujemy również normy, regulujące sposób wykonywania służby pod-

¹⁾ Akty Wil. Arch. Kom., t. VII, str. 77.

wodowej. Nakazywała więc królowa: „Wójt i wszystka rada pilno upatrować mają i sprawiedliwie uważać, aby wszyscy mieszczanie podwody zarówno, jako mówią dawali i którzy koni nie mają, konie najmowali najmem, a wybierający podwody niech będzie mieszczanin osiadły, który na każdy rok ma przysiędz, iż wiernie będzie wyciągał, i że ani na bojaźń, ani na miłość względu mieć nie będzie“.

Zgodnie z przytoczonym wyżej postanowieniem przywileju z 1541 r. pieczę nad sprawiedliwym rozłożeniem ciężarów podwodowych pomiędzy wszystkich mieszczan grodzieńskich sprawowali wójt i „wszystka rada“. Właściwą administracją natomiast kierował w tym zakresie jeden z mieszczan, od którego, widocznie ze względu na odpowiedzialne zadanie, wymagano by był osiadłym oraz by rokrocznie składał przysięgę: „Iż wiernie będzie wyciągał, i że ani na bojaźń, ani na miłość względu mieć nie będzie“.

Wymagania stawiane osobie „wybierającej“ podwody, a zwłaszcza przysięga, że będzie postępować sprawiedliwie i obiektywnie, świadczyły pośrednio, że i na tem polu dochodziło do niesnasek między mieszczanami, a kto wie czy i nie do nadużyć ze strony „wybierających“ podwody. Równocześnie warunki te podkreślały wielkie znaczenie, jakie przywiązywano do sprawy uregulowania stosunków w zakresie tych czynności. Mimo wszystko nie dawały one dostatecznej gwarancji co do sprawiedliwej repartycji ciężarów komunikacyjnych. Stąd na skutek sporów między mieszczanami i żydami królowa Bona w przywileju z 1549 r.²⁾ ustaliła dodatkowo: „Iż majet około dawanja tych podwod u meste naszym horodenskom czerha słusznaja a sprawedliwaja kołom postanowena i zachowana byti, wodłuh kotoroje jako meszczane tak i židowe podwody majut dawati“.

Zagadnienie sprawiedliwej repartycji ciężarów komunikacyjnych pomiędzy wszystkimi mieszczanami nie ograniczało się do kwestji „wybierania“ podwód. Niepoślednie znaczenie miała również sprawa przydzielania kwater przybyłym do miasta posłom lub gońcom. Na tem polu mogły mieć miejsce podobne nadużycia,

²⁾ Bierszadzskij S. A., Rus -Jewr. Arch., t. I, str. 333.

jak i przy „wybieraniu“ podwód. Sprawa zyskiwała jeszcze na znaczeniu, jeśli przydzielaniem kwater zajmowały się władze administracji ogólnej, nie zaś magdeburgji. Dla przykładu możemy się powołać na stosunki wileńskie.

Spośród posług komunikacyjnych mieszczanie wileńscy podlegali jedynie obowiązkowi dostarczania kwater goszczącym w stolicy posłom i gońcom. Egzekwowanie tych świadczeń leżało początkowo w kompetencjach miejscowych władz administracyjnych. Widocznie wskutek sporów ³⁾ i nieporozumień między mieszczanami a administracją wojewodzińską „ordynacja“ miasta Wilna z 1536 r. ⁴⁾ wprowadziła tu zmiany istotne na korzyść magdeburgji. Król Zygmunt I rozkazał mianowicie wojewodzie wileńskiemu, marszałkom ziemskim, nadwornym i innym urzędnikom, aby sami nie wyznaczali w mieście kwater posłom i gońcom. Kompetencje te zostały przekazane burmistrzom, którzy na rozkaz władz administracyjnych winni byli dostarczać żądanych pomieszczeń. Ponadto „ordynacja“ nakładała na burmistrza obowiązek osobistego administrowania temi świadczeniami ludności, „a burmistrz majet sam hospody dobryje w domech mestkich osmotrowszy tym posłom i honcom dawati“, podkreślając w ten sposób znaczenie, jakie przywiązywano do sprawiedliwego wymierzania tych ciężarów. Wymagania powyższe miały na celu walkę z nadużyciami, jakich się oczywiście uprzednio dopuszczano na tem polu. Postanowienia „ordynacji“ z 1536 r. nie były jednak zbyt skrupulatnie przestrzegane. Świadczyły o tem skargi mieszczan wileńskich w 1568 r. ⁵⁾ i stanowisko króla, biorącego.

³⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 199, str. 37—38.

⁴⁾ Dubiński P., Zbiór praw i przyw. miastu Wilnowi nadanych, str. 59: „...też ustawujem iż w nebytnosti naszoj hospodarskoj ne majut panowe rada naszi jako pan wojewoda wileński i marszałok zemski i marszałok dworny i inszyje nekotoryje wradniki naszije po domom ich mestkich słuh swoich posyłati i posłow i honcow w domech ich stanowiti lecz kotoryby posły albo hońcy meli koli do Wilni byti, tohdy majet pan wojewoda wileński także i marszałok zemski i marszałok dworny burmistrza obosłati i dat i jemu o tom znati, a burmistrz majet sam hospody dobryje w domech mestkich osmotrowszy tym posłom i honcom dawati“.

⁵⁾ Ibid., str. 115: „... sztosia im welikije krywdy i utiski, około prymania hostej, rozdawania i zapisowania hospod, czerez stanowniczych naszych nadwornych, i marszałkowskich dejut, a to w tom iż im lepszyje światlicy

w obronę pokrzywdzoną magdeburgję. Nakaz hospodarski, „aby hospody na kotorojekolwek hosti nikoli ne były czerez stanowniczych naszych, i marszałkowskich zapisywanyje, i dawanyje, okrom bytnosti i wedomosti uradu mestkoho radeckoho, ale zawždy pry bytnosti dwu radec meskich wileńskich“ ⁶⁾), jeszcze raz podkreślał znaczenie tego zagadnienia dla miasta i poszczególnych obywateli.

Problem sprawiedliwej repartycji posług komunikacyjnych był również podnoszony w związku z nadużyciami lokalnej administracji w Smoleńsku i to już w drugiej połowie XV w. Świadczy o tem przywilej ziemski smoleński z 1505 r. ⁷⁾), a właściwie zapisany tam list króla Kazimierza Jagiellończyka do pana Mikołaja Radziwiłłowicza „o kriwdach i nowinach, kotoryje mestu smolenskomu czasu jeho derżanja delałisia“. Wśród „kriwd“ umieszcza hospodar opis nadużyć, popełnianych przy ściąganiu świadczeń komunikacyjnych przez tamtejszą administrację. Piętnując postępowanie „podwojskich“, nakazywał król namiestnikowi smoleńskiemu, by „podwojskich kotorych zbrodnew otstawił i obrał by na podwojszczanje dobrych ludej, ne zbrodnew, kotoryje by meszczanom luby byli; a ludi by dawali na służbu czerhami, i okolniczych by słuhi ne kazali im ludej drapeżiti“. Innemi słowy, nakazywana przez hospodara reforma miała iść w kierunku: 1. zmiany personelu, administrującego świadczeniami ludności, przez usunięcie „zbrodnew“ i powołanie na to miejsce „dobrych ludej, kotoryje by meszczanom luby byli“, 2. wprowadzenia zasady pełnienia powinności „czerhami“ t. j. kolejno, by w ten sposób wyłączyć nadużycia i dowolność ⁸⁾ w postępowaniu „podwojskich“.

gmachi i sklepy, zapisywajut i zabirajut, a hospodara z żonoju i detmi, z nich wyhonajut, i pożytok ich i żywnost' im odymajut... hdez išli oni hospodary u stanovniczoho ne odkupiatia, welikuju trudnost' i nebezpeczenstwo z detmi swoimi majut...“.

⁶⁾ Ibid., str. 116.

⁷⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 360—363.

⁸⁾ Ibid., str. 362—363: „...i koli budet potreba czełoweka, abo dwu, k naszoi służbe, pod posta, abo pod honca naszoho, a lubo na kotoruju na inszuju naszu potrebu, ino dei podwojskij z okolniczych słuhami wse mesto obchodiat, dla odnoho czełoweka, abo dla dwuch, rekuczi, a z ludej po hroszu poberut, dla tohoż tomu mestu naszomu szkoda i tiażkost' welikaja delałasia...“

Zacytowane wyżej przekazy źródłowe ilustrują w sposób dostatecznie jasny, że zagadnienie techniki wymierzania świadczeń ludności miejskiej na potrzeby komunikacji państwowej i administrowania niemi budziło zrozumiałą troskę władz magdeburgji i nieraz było powodem sporów i walk między administracją ogólną a gminą miejską. W wyniku tych walk niektóre magdeburgje uzyskały pełne prawo administrowania świadczeniami swych obywateli na potrzeby komunikacyjne, usuwając ingerencję władz państwowych w tym zakresie.

Omówiliśmy pokrótce schemat organizacji posług komunikacyjnych w większych magdeburgjach. Ubóstwo zachowanych przekazów źródłowych nie pozwala na bardziej szczegółowe zapoznanie się z tem zagadnieniem w każdym z badanych ośrodków miejskich.

Znacznie więcej informacji posiadamy co do organizacji pracy aparatu komunikacyjnego w ośrodkach, gdzie obok mieszkańców miasta posługi podwodowe i stacyjne pełniły inne zbiorowości, w pierwszym rzędzie włości hospodarskie. Na podstawie tych danych typowy schemat pracy interesującej nas instytucji układał się w sposób następujący. Określone grupy ludności obowiązane były do solidarnego pełnienia służby komunikacyjnej w pewnych zdawna ustalonych miejscach postoju („stanach“) w ściśle określonych terminach („nedelach“). Odbywający swą służbę „podejmowali“ na „stanach“ przejeżdżających posłów i gońców stacjami oraz dostarczali wymaganej ilości podwód i przewodników. Zakres służby podwodowej ograniczał się w zasadzie do obsługiwanego odcinka drogi do t. zw. „peremeny“, gdzie skolei podwody i przewodników zastępowali inni „potużnicy“, pełniący swą służbę na sąsiednim „stanie“. Wnosząc z zachowanych materiałów źródłowych, naszkicowany wyżej schemat zasadniczo istniał już w pocz. XV w., za czasów W. Ks. Witolda. W praktyce codziennej spotykamy się jednak niemal powszechnie ze sprawami i konfliktami prawnymi, jakie powstawały pomiędzy zainteresowanymi zbiorowościami na tle uchylania się pewnych grup lub jednostek od wykonywania przypadającej na nie części posług komunikacyjnych. Zatargi te były zupełnie zrozumiałe, jeśli się zważy, że całość ciężarów służby komunikacyjnej spoczywała na barkach wszystkich grup ludności,

obsługujących solidarnie dany ośrodek i że w wypadku wyłamania się z tych obowiązków którejkolwiek z nich, odpowiednio wzrastały usługi pozostałych.

Wymienione wyżej cechy charakterystyczne organizacji służby komunikacyjnej w W. Ks. Litewskim występowały również w mniejszych ośrodkach miejskich na prawie magdeburским, gdzie obok mieszkańców miasta ciężary podwodowe i stacyjne ponosiły włości hospodarskie.

Dla ilustracji przytoczymy parę przykładów.

Z wyroku W. Ks. Aleksandra w 1499 r.⁹⁾ w sporze między mieszczanami nowogródzkimi a poddanymi hospodarskimi Cerincami dowiadujemy się, że wymienieni Cerincy „zdawna za welikoho kniazia Witowta i Żikhimonta i za otca naszoho korola jeho miłosti nedeli sterehiwali s podwodami w Nowehorodku“. Z chwilą „wyłamania się“ od udziału w wykonywaniu tych powinności zostali oni pociągnięci przez mieszczan przed sąd hospodara, który po rozpatrzeniu sprawy zawyrokował: „Sorocznik cerinskij i wsi mużi Cerincy majut nedeli swoje s podwodami sterczi w Nowehorodku po dawnomu, kak bywało za welikaho kniazia Witowta i za Żikhimonta i za otca naszoho“.

Podobnież na tle organizacji służby komunikacyjnej w Wołkowysku miał miejsce zatarg mieszczan z tamtejszą włością hospodarską, wskutek czego w 1524 r.¹⁰⁾ „wojt i burmistry i riadcy i wsi meszczane mesta wołkowyskoho“ zaskarżyli poddanych włości, że według słów wyroku króla Zygmunta „tyi ludi naszi podwod i stacyj na swojej nedeli pod posłow i honcow czużozemcow i inszych honcow dawati ne chotiat, a za tym dej koni ich mestskii berut' i staceju dej meszczane ż naszi z wołostnych ludej dajut' a w tom im kriwda se dejet“. Mimo wyroku korzystnego dla mieszczan, „krzywdy“ ze strony włości nie ustawały. To też w dwa lata później¹¹⁾ mieszczanie ponownie zaskarżyli poddanych z włości, że aczkolwiek według

⁹⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 93 — 94.

¹⁰⁾ Ibid., str. 194.

¹¹⁾ Arch. Główn. Akt. Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 197, str. 505—506: „Bił nam czołom wojt i burmistry i riadcy i wsi meszczane mesta naszeho wołkowyskoho, i powedili pered nami, iż oni zdawna pod pos-

zdawna ustalonego porządku „wołost’ dej podnimitywali tri nedeli, a meszczane wołkowyskije czetwertuju nedelu podnimitywali“, jednakowoż wskutek rozdania wielu poddanych włość przestała pełnić swe powinności i całość posług komunikacyjnych spadała na mieszczan, którzy nie mogli im podołać.

Niemal identyczny spór rozstrzygał król Zygmunt w 1540 r.¹²⁾ między mieszczanami kamienieckimi a tamtejszą włością gospodarską.

Przytoczone fakty dostatecznie jasno precyzują zasady, na których oparta była organizacja aparatu komunikacyjnego w mniejszych miastach na prawie magdeburskiem, gdzie potrzeby posłów i gości obsługiwane były solidarnie przez mieszczan i włości gospodarskie. Występowały tu więc wszystkie cechy charakterystyczne interesującej nas instytucji: obowiązek „sterenzenja s podwodami“ w określonym miejscu, w zgóry ustalonych terminach „na swoich nedelach“, jak również zamęt i anarchja, jakie następowały wskutek niedotrzymywania zobowiązań ze strony włości.

Mimo że zaobserwowane wyżej zjawiska zachodziły w miastach na prawie magdeburskiem, nie należy ich uważać za charakterystyczne wyłącznie dla tego typu miast W. Księstwa, występowały one bowiem w tym samym stopniu i w innych miastach, niezorganizowanych w gminy na prawie niemieckiem. Skarżyli się więc np. przed hospodarem w 1494 r.¹³⁾ „ludi naszi borisowcy dannyi, wsia wołost’“ na mieszczan borysow-

łow i honcow naszich podwody daiwali pospoł z wołostju naszoju wołkowyskoju — wołost dej podnimitywali try nedeli, a meszczane wołkowyskije czetwertuju nedelu podnimitywali, a teper dej tam ludej naszych wołostnych mnoho wołosti naszoje wołkowyskoje rozdano kniazem i panom i dworanom naszym i kotoryje dej posły i hońcy tych czasow czerez Wołkowysk jezdiat, tyi dej wsi u meszczan naszych na wołostnych nedelach koni ich mocno berut i hrabiat“.

¹²⁾ Downar-Zapolskij M., Ocz. po org. zap.-rus.kr. w XVI w., Priložen., str. 49—51: „załowali nam wojt, burmistry i riadcy i wsi meszczane mesta naszohe kameneckoho na desiatnikow i wsich ludej wołostnych zamku kameneckoho o podwody kotoryi oni z dawnych czasow pod posły i honcy szest’ nedel daiwali, a meszczane na semoj nedeli takžo pod posły i honcy daiwal“.

¹³⁾ Leontowicz F., Akty Lit. Metr., t. I, str. 40, nr. 91.

skich, że „oni dej perwo toho za velikaho kniazia Witolta s wami pospoł podwod ne dawali i tymi razy oni podwodami swoimi wołostnymi sterehut desiat nedel, pošly i honcy naši podnimajut, a wy dej protiv nich tolko tri nedeli sterezete i podwody dajete“. Gospodar, chcąc odciążyć włość, zmienił stosunek „nedel“ w ten sposób, że mieszczanie w przyszłości mieli ponosić ciężary w ciągu sześciu „nedel“, włość zaś „podłuł dawnoho obyczaja“ dziesięć¹⁴⁾). Podobnie w Mozyrzcu, według rewizji z 1552 r.¹⁵⁾, ciężary komunikacyjne ponosili zdawna „mieszczane wsi mozyrskije jako ich jest, tri nedeli, a wołosti szest nedeli winni dawati postom i honcem podwody i stacei“.

Zasadę solidarnego ponoszenia ciężarów podwodowych i stacyjnych podkreślała również lustracja zamku winnickiego z 1545 r.¹⁶⁾. „A podwody — głosiło odnośne postanowienie rewizji — potomuż wsi pospoł po nedelam dajut, jako zemiane, tak i mieszczane, každoje seło czerhoju, kotoryi podwody ich powinni choditi do Brasławla, a majut dawati, a dalej ne powinni“. Również i w innych miastach i miasteczkach W. Księstwa obowiązywał podobny tryb postępowania, opierający się prawdopodobnie na tradycyjnych formach organizacji aparatu komunikacyjnego, które zostały zachowane i w mniejszych miastach przy przenoszeniu ich na prawo niemieckie. W ten sposób u podstawy organizacji służby podwodowej i stacyjnej w magdeburgjach wołkowyskiej, nowogródzkiej i kamienieckiej leżała zasada „stariny“ lub „dawnoho obyczaja“, która stopniowo dopiero dostosowywała się do zmienionych warunków życia zbiorowości miejskiej.

¹⁴⁾ Ibid.: „...I my to z łaski naszoje im tymi razy wczinili, razumejuczi tiahosti ich, szto im jest', prikazujem wam, szto by jeste, koneczno, w tom im pomahali i oprisze tych trech nedel, triž nedeli wy jeste sterehli i podwody dawali, pošly i honcy podnimali, a kak społna tuju szesti nedel wysterezete, ino majut oni wołostiju wseju desiat' nedel swoju sterezci, pošly i honcy podnimati, podłuł dawnoho obyczaja. Takež, koli pošly naši velikii pojduť czerez Borisow, szto by jeste wse pospołu mieszczane i wołostnyje ludi tych naszich pošłow stacijami podnimali s odnoho, aby w tom wam mieszczanom i wołostnym ludiam polehka była“.

¹⁵⁾ Arch. Jug.-Zap. Ros., cz. VII, t. I, str. 622.

¹⁶⁾ Żr. Dziej., t. VI, str. 113.

Kilka słów jeszcze w sprawie t. zw. „peremen“ podwód i przewodników na sąsiednich „stanach“. Najwyraźniej sprawa ta wystąpiła w miastach wołyńskich Łucku i Włodzimierzu. Uzasadniając w 1545 r. przed lustratorem królewskim swe roszczenia w sprawie „odmieniania“ podwód, mieszczanie przedstawili starodawny schemat organizacji aparatu podwodowego na interesującym nas terytorjum Wołynia. Dowiadujemy się stąd, że „pered tym“ podwoły miejskie były wymieniane: na drodze do Kijowa w miejscowości Żukowo, na drodze do Kamieńca Podolskiego w Krzemieńcu, wreszcie na drodze do Brześcia Litewskiego w Turzysku. Wobec oporu mieszkańców tych miejscowości „obmen“ nie dostarczano, wskutek czego podwoły łuckie i włodzimierskie musiały obsługiwać całą trasę do Kijowa (60 mil), do Kamieńca Podolskiego (40 mil) oraz do Brześcia (30 mil), „szto jest im z welykoju krywdoju i tiazkostju ich“¹⁷⁾. Nie była to sprawa nowa. Już w latach 1511¹⁸⁾ i 1514¹⁹⁾ mieszczanie włodzimierscy dwukrotnie pozywali przed sąd gospodarski mieszczan turzyskich, „którzy u siebie nie chcieli zmieniać podwód włodzimierskich“.

W podanych wyżej skargach mieszczkańskich wyraźnie zarysowują się rozmiary „welykoj krywdy“, jaką ponosiły miasta w wypadku niewywiązywania się ze swych powinności „potużnikow“ z sąsiednich „stanów“. „Nieodmienianie“ bowiem podwód i przewodników na „peremenach“ powodowało przedłużenie trasy, obsługiwanej przez daną gminę miejską, a co za tem idzie, zwiększenie ciężarów na potrzeby komunikacyjne.

¹⁷⁾ Ibid., str. 68: „...żałowali nam meszczane łuckii i wołodimerskii o podwoły, iż pered tym konem łuckim obmena była w Żukowe, a kak sia toje Żukowo dostało neboszczyku panu Bohuszu, a po nim panej jeho, ino teper koni ich tam propuskajut, i chodiat aż do Kijewa 60 mil. A druhaja obmena konem ich u Kremiańcu bywała, teper tam obmeniat i podwod dawati ne chotiat, i oliż do Podolskocho Kamenca koni swoi w podwodu dajut 40 mil. A tretiaja obmena w Turejsku bywała, teper kniaź starosta wołodymerski podwod ne postupujet tam brati, i za tym 30 mil do Berestja meszczane hospodarskii i w podwoły chodiat, szto jest im z welykoju krywdoju i tiazkostiu ich“.

¹⁸⁾ Arch. XX. Sanguszków, t. III, str. 89.

¹⁹⁾ Ibid., str. 107.

Spory co do „peremen“ podwód i przewodników należały również do zjawisk powszechnych w pracy aparatu komunikacyjnego w W. Księstwie. Spotykamy je więc w miastach na prawie magdeburskiem tej miary co Łuck i Włodzimierz, częściej jeszcze w miastach i miasteczkach niezorganizowanych w magdeburgje. Zachowane przekazy źródłowe stwierdzają niezbitcie, że była to jedna z dotkliwych bolączek ówczesnej organizacji aparatu komunikacyjnego w miastach i włościach. Skargi na „nieodmienianie“ podwód płynęły zarówno z Wołynia i Podola, jak i z Podlasia, ziemi połockiej, t. zw. włości ruskich, słowem z różnych zakątków rozległego W. Ks. Litewskiego²⁰⁾.

Przedstawiony wyżej typowy schemat czasami ulegał daleko idącym modyfikacjom. Najczęstsze odchylenia od zwykłego, tradycyjnego trybu wykonywania posług komunikacyjnych zachodziły wtedy, kiedy jakaś jednostka lub grupa przyjmowała na siebie obowiązek dostarczania wymaganych podwód lub stacyj, ponosząc w ten sposób całkowitą odpowiedzialność za właściwe funkcjonowanie aparatu. Wzamian za to otrzymywała ona od zbiorowości, ponoszącej uprzednio ciężary podwodowe lub stacyjne, pewną określoną, perjodycznie uiszczaną opłatę pieniężną.

Na takich warunkach uregulowano sprawę obsługiwaną ośrodka komunikacyjnego w Brześciu Litewskim.

Rewizja starostwa brzeskiego z 1566 r.²¹⁾ wyjaśniła w sprawie organizacji służby komunikacyjnej, że „tym meszczanom horiłka na ratusz nadana, ktoruju meszczane na zamok pustili za to, abi bili wolni ot dawania konej na podwodi wodle staroho zwiczaju. I biło to czerez kolko let, aże priniawszi onuju horiłku na zamok, zamku pod honci koni dawano, a meszczane ot toho wolni zostali“. Ugodę między miastem a starostą uczyniła bezprzedmiotową dopiero ustawa o podwodach z 1558 r. W ten sposób mieszczenie, zrzekając się dość znacznych, bo 200 kop gr. rocznie sięgających dochodów z karczem gorzałczanych na

²⁰⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 191, 228—229; H r u s z e w s k i j A., Ocz. ist. tur.-pinsk. kn. XVI s., Priłożen., str. 91—92, 109—110; Żr. Dziej., t. VI, str. 122, 113—114; Arch. Jug.-Zap. Ros., cz. VIII, t. V, str. 43, 68—71; R. I. B., t. XX, str. 608—609; Akty Już. i Zap. Ros., t. I, str. 17; i inne.

²¹⁾ Dok. Mosk. Arch. Min. Just., t. I, str. 230—231.

rzecz zamku, wzamian za to zostali zwolnieni od obowiązku ponoszenia ciężarów służby podwodowej.

Tranzakcje tego typu co wyżej opisana należały do zjawisk dość pospolitych i rozpowszechnionych w miastach i włościach W. Księstwa²²⁾ na prawie magdeburskiem, aczkolwiek w zasadzie magdeburgje odnosiły się do nich raczej niechętnie, utrzymując tradycyjne formy wykonywania posług komunikacyjnych we własnym zakresie i administracji.

Reformy organizacji aparatu komunikacyjnego, których domagały się miasta, szły raczej w kierunku redukcji rozmiarów świadczeń na każdorazowe żądanie posłów lub gości, walki z nadużyciami na tem polu ze strony lokalnej administracji i podróżujących, wreszcie uzyskania ulg lub pomocy finansowej ze strony państwa.

Władze państwowe natomiast nie przywiązywały zasadniczego znaczenia do takiego lub innego uregulowania strony technicznej pracy aparatu komunikacyjnego. Chodziło im widocznie o to, by organizacja jako całość funkcjonowała należycie, szczególnie zaś techniczne pozostawione były do uznania ludności i władz lokalnych.

Przechodzimy skolei do zagadnienia, kto i w myśl jakich zasad zarządzał aparatem komunikacyjnym na potrzeby ziemskie w miastach na prawie magdeburskiem do połowy XVI w.

W świetle zachowanych przekazów źródłowych nie ulega wątpliwości, że funkcje kierownicze w tej dziedzinie spełniał zarząd danej gminy miejskiej, we wszystkich bowiem sprawach dotyczących organizacji służby komunikacyjnej w magdeburgjach, gdzie wchodził w grę interes mieszczan, niemal zawsze występowali „wojt, burmistry i riacy“. Rozwijali oni przytem działalność bardzo wszechstronną. Można ją zgrubsza podzielić na ściśle administracyjną, t. zn. kierownictwo aparatu komunikacyjnego w zakresie świadczeń mieszkańców miasta i odpowiedzialność za prawidłowe jego funkcjonowanie z jednej strony, oraz z drugiej obronę interesów gminy miejskiej w stosunku zarówno do odśrod-

²²⁾ Downar-Zapolskij M., Ocz. po org. zap.-rus. kr. w XVI s., Priłożen., str. 20—22, 70—71; Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 145; Arch. Jug.-Zap. Ros., cz. VII, t. I, str. 622.

kowych dążności pewnych jednostek lub grup ludności miejskiej, jak i wobec nadużyć lokalnej administracji państwowej oraz samych posłów lub gońców przy ściąganiu świadczeń podwód i stacyjnych.

Na uboczu pozostawiliśmy same przez się zrozumiałe uprawnienia zarządu miasta do występowania w obronie swej gminy wobec hospodara lub jego namiestników.

Funkcje zarządu miasta w zakresie bezpośredniego kierownictwa organizacją aparatu komunikacyjnego najpełniej odtwarza znany nam przywilej królowej Bony dla Grodna z 1541 r. Zgodnie z normami tego przywileju wójt i „wszystka rada“ sprawowali ogólne kierownictwo i pieczę nad całością, natomiast właściwą administracją w zakresie „wybierania“ podwód kierował jeden z mieszczan, od którego, widocznie ze względu na odpowiedzialną pracę, wymagano by był osiadłym, oraz by rokrocznie składał przysięgę, że będzie obowiązki swe wypełniał uczciwie i sprawiedliwie. Również „ordynacja“ m. Wilna z 1536 r. podkreślała obowiązki i zakres działania władz magdeburgji w sprawie dostarczania kwater goszczącym w stolicy posłom lub gońcom. Stanowisko wójta i „starszych mieszczan“, jako czynnika dysponującego świadczeniami mieszkańców miasta w zakresie posług komunikacyjnych, podkreślał również przywilej, nadany Połockowi przez W. ks. Aleksandra w 1499 r.²³⁾

Kompetencje władz miejskich w tym zakresie poznajemy i z innych zachowanych przekazów źródłowych. W liście np. „do wrađu mestskoho berestejskoho“ król Zygmunt w 1537 r.²⁴⁾ nakazywał władzom miejskim, by nie brały podwód i „popłatow mestkich“ od puszkarza zamkowego Marka Zubryckiego, ponieważ król wyzwolił go od tych posług. W innym znów dokumencie król Zygmunt August na skutek skargi duchowieństwa polecał „wojtu, burmistrom, riadcom mestā naszoho berestejskoho“, ażeby „ludkam cerkownym krywd ne dełali i nowin ne

²³⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 199: „... a koli otkole pošly prijedut o obidnych delech zemskich, z Nowahoroda, so Pskowa, z Łuk, abo z Nemeć: ino namestniku naszomu połockomu s starszimi bojary połockimi, przawszi k sobe wójta i starszych mieszczan, budet li sia szto tykati deła mestskoho, pošlow priniati i otprawiti, kak i pered tym bywało“.

²⁴⁾ Arch. Główn. Akt. Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 205, str. 5.

wwodili i ne kazali im podwod dawati i mostow robiti“, oczywiście w wypadku, kiedy wymienieni poddani cerkiewni „tych powinnoŝtej z mestom ne tiahnuli“²⁵⁾). Podobnie „dekret wojtu, burmistrzom i wsemu wradu mestskomu wołkowyskomu“ z 1528 r.²⁶⁾, przyznając słuszość roszczeniom władz miejskich, przez to samo podkreślał ich uprawnienia w dziedzinie administrowania posługami podwodowemi tamtejszych mieszczan. Takieŝ wnioski naleŝy wysnuć ze spraw sądowych duchowieństwa z władzami miejskimi w Mińsku²⁷⁾). Nieinaczej wyglądała sprawa w Połocku²⁸⁾).

Ze zgrupowanych wyŝej przykładów wynika dostatecznie jasno, ŝe w magdeburgjach administrowanie posługami komunikacyjnymi (t. j. „wybieranie“ i dopilnowywanie, by nikt od nich się nie uchylał) leŝało w kompetencjach władz miejskich. We wszystkich skargach i sporach, jakie powstawały na tem tle między zarządem miasta a jego mieszkańcami, nikt nie kwestjonował odnoŝnych uprawnień „wojta, burmistrzom i riadcow“.

Konsekwencją stanowiska zarządu miasta, jako czynnika dysponującego i administrującego posługami komunikacyjnymi jednostek mu podległych, była odpowiedzialność, czasem nawet osobista, „wojta i burmistrzom“ za niewykonanie świadczenia w jakimś konkretnym wypadku.

O takiej odpowiedzialności świadczy np. sprawa sądowa z 1533 r.²⁹⁾ między mieszczanami a dzierŝawcami myta połockiego o siedem kop gr., które urzędnik wojewódzki w Połocku sciągnął przymusowo z burmistrza połockiego Dawida Pańkowa, zabierając mu konia „u semi kopach hroszej, powedajuczi, sztoŝ on sem kop hroszej wydał na staceju kotoruju dawał poŝtancu moskowskomu khdy pryjeŝdcał z Łuk, a meszczane dej powinni takowym poŝtancom stacei dawati, a tohdy im stacei dati ne choteli“. Sądząc z toku sprawy, postępowanie urzędnika wojewódzkiego zgodne było z prawem i jako takie przez nikogo

²⁵⁾ Archeogr. Sborn. Dok., t. XI, str. 3.

²⁶⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 200, str. 5—6.

²⁷⁾ Zbiór dawn. dypl. i aktów miast mińskiej gub., str. 8, 9—10.

²⁸⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 178—181; Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 192, str. 201—203.

²⁹⁾ Bełaruski Archiï, Mińsk 1928, t. II, str. 115.

nie było kwestjonowane, wątpliwość natomiast budziła kwestja, czy wymienione stacje obciążały mieszczan czy też dzierżawców tamtejszego myta. Stąd przedmiotem badania sądu miała być tylko ta ostatnia sprawa.

Poza działalnością ściśle administracyjną i odpowiedzialnością za dokładne funkcjonowanie aparatu komunikacyjnego w zakresie świadczeń mieszkańców miasta, na władzach miejskich ciążyły obowiązki obrony interesów gminy i to w stosunku zarówno do odśrodkowych dążeń poszczególnych jednostek lub grup ludności w mieście, jak również i do nadużyć lokalnej administracji państwowej oraz samych posłów lub gońców. Niezależnie od kwestyj spornych lub konfliktów prawnych, zarządy miejskie ubiegały się u hospodara o szereg ulg dla mieszkańców magdeburgji w zakresie świadczeń komunikacyjnych.

Poruszone ostatnio zagadnienia wybiegają poza zakres spraw techniki pracy aparatu komunikacyjnego. Były one jednak bardzo ważnym czynnikiem w wewnętrznym życiu magdeburgji i dlatego całkowicie zasługują na bliższe omówienie w specjalnym rozdziale, do czego też skolei przechodzimy.

3. Świadczenia komunikacyjne a interesy miasta i jego mieszkańców.

Kompetencje zarządów magdeburgij w zakresie organizacji służby komunikacyjnej w miastach wykaczały znacznie poza granice działalności ściśle administracyjnej.

Jak wspomnieliśmy władze magdeburgji broniły interesów gminy w stosunku:

1. do odśrodkowych dążeń jednostek lub grup mieszkańców danego miasta,
2. do nadużyć lokalnej administracji państwowej i samych posłów lub gońców, wreszcie
3. ubiegały się u hospodara o rozmaite ulgi dla mieszkańców miasta w zakresie świadczeń komunikacyjnych.

Przyjizyjmy się kolejno wyszczególnionym wyżej stronom działalności władz miejskich.

Zachowane przekazy źródłowe stwierdzają, że zarządy miejskie zabiegały nieraz bardzo energicznie o ulgi dla swych obywateli, poszkodowanych wskutek klęski elementarnej. Więc np.

w 1525 r.¹⁾ udali się „lantwojt, i burmistry, i riadcy“ miasta Brześcia do króla z prośbą o udzielenie szeregu ulg pogorzelcom brzeskim, „kotoryi mieszkali pod prawom matiborskim“, wśród nich również o zwolnienie od świadczeń komunikacyjnych. Ostatnią petycję król Zygmunt uwzględnił częściowo, udzielając pogorzelcom „wolności“ od posług podwodowych na potrzeby posłów w ciągu lat dziesięciu, na potrzeby gońców w ciągu lat dwóch. Podobnie w 1547 r.²⁾ udali się do króla Zygmunta Augusta „wojt i wsi meszczane“ miasta Mińska z prośbą, aby „dla uspomożenia ich na kolko hod woli im dali i ot podaczok mestskich i powinnościej ich wyzwolili“. Powodem tego wystąpienia były straty, poniesione przez wymienionych mieszczan wskutek pożaru. Król, uwzględniając wyjątkowo trudną sytuację poszkodowanych, udzielił im szereg „wolnościej“ w rozmaitych dziedzinach, z wyjątkiem posług komunikacyjnych, które utrzymał nadal w niezmnieszonych rozmiarach.

W obronie interesów gminy i mieszczan energicznie występowały władze miejskie w Kijowie, jako że „skażeni sut' ot pohanstwa Tatar i ot tiazkostej posłow“. Po dłuższych staraniach „wojt mesta kijewskoho i wsi meszczane“ uzyskali całkowite zwolnienie od udziału w ponoszeniu ciężarów komunikacyjnych, aby, jak postanawiał przywilej króla Aleksandra z 1503 r., „dla takoweje welikowej nałohi, mesto naszo ne rozyszłosia³⁾“. O podobne ulgi dla swej magdeburgji zabiegały również władze miejskie w Łucku. Prośby mieszczan tak scharakteryzował król Aleksander w nadanym przez siebie przywileju z 1501 r.⁴⁾: „Bili nam czołom wojt mesta łuckoho i burmistry, i riadcy, i wsi meszczane, sztoż oni pod was, posłow naszich, ne mohut podwod dawati, dla toho, iż mesto ich priwbożało, a nabołe szto tymi razy ot pohanstwa welikii szkody majut“. Gospodar, uwzględniając istotnie trudną sytuację mieszczan łuckich, udzielił im szeregu ulg w dziedzinie świadczeń komunikacyjnych „do czasu, poki aż Boh даст deło swoje na mere postawim“.

¹⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 200.

²⁾ Bełaruski Archiū, t. III, str. 14.

³⁾ Akty Zap Ros., t. I, str. 355—356.

⁴⁾ Leontowicz F., Akty Lit. Metr., t. I, str. 78.

W 1527 r.⁵⁾ „wojt i burmistry, i riadcy, i wsi meszczane i židowe mesta naszoho łuckoho tyje, kotorych domy pohoreli“, znowu udali się do króla z prośbą, „abychmo im łasku naszu wczinili i dali im na kolko let słobody“. Król Zygmunt, za wstawiennictwem kniazia Konstantyna Iwanowicza Ostrogskiego, przychylił się do próśb władz miejskich i zwolnił pogorzalców od powinności zamkowych, w tej liczbie i komunikacyjnych, na okres lat dziesięciu.

Przytoczone przykłady dostatecznie jasno ilustrują rolę „wojta i burmistrow i riadcow“, jako przedstawicieli interesów gminy miejskiej oraz jej poszczególnych członków, mniej lub bardziej energicznie zabiegających u hospodara o ulgi w zakresie świadczeń komunikacyjnych dla miasta lub jego obywateli specjalnie upośledzonych i poszkodowanych przez klęski elementarne.

Analogiczny charakter nosiły zabiegi władz magdeburgji o pomoc ze skarbu państwa lub ulgi w zakresie świadczeń, ponoszonych przez dane miasto na rzecz hospodara, któreby umożliwiły mieszczanom wywiązywanie się ze swych powinności komunikacyjnych. Chodziło tu, rzecz jasna, o odciążenie miasta na innem polu, by mogło podolać ciężarom podwodowym i stacyjnym, t. zn. o ratowanie aparatu od całkowitej dezorganizacji i upadku. Taką transakcję np. przeprowadziły władze magdeburgji nowogródzkiej w 1551 r.⁶⁾. Chcąc przyjść z pomocą nadmiernie obciążonym i krzywdzonym przez posłów i gońców mieszczanom nowogródzkim, król Zygmunt August zgodził się na propozycję tamtejszego zarządu miejskiego: „Otpustili jesmo tym poddanym naszym meszczanom nowhorodskim toho płatu naszoho 30 kop hroszej do toho czasu pokol my około dawanja podwod i stacyj postanowene słusznoje wczinim“, wzamian za co „majut oni za toł płat nasz im otpuszczonyj pod honcy kotoryje w sprawach naszych hospodarskich i zemskich ot nas hospodara abo ot kniazej i panow wojewod i starost pohranicznych do nas abo do panow rad naszych budut posyłany podwody i s prowadniki dawati“.

⁵⁾ B i e r s z a d s k i j S. A., Rus.-Jew. Arch., t. I, str. 148—149.

⁶⁾ Zbiór dawn. dypl. i aktów miast mińskiej gub., str. 12—13.

O podobne ulgi zabiegały u hospodara również władze magdeburgji wołkowyskiej. Jak wiemy, na skutek rozdawnictwa osobom prywatnym poddanych hospodarskich tamtejszej włości, ciężar usług komunikacyjnych spadł na barki mieszczan, którzy nie mogli im podołać. Chcąc ratować sytuację, „ażby oni dla takowych tiazkostej z mesta sia naszoho neroschodili“, król Zygmunt w przywileju z 1526 r.⁷⁾ zgodził się na propozycje mieszczan „tyi dwa hroszi, szto oni nam sprawa swojeho daiwali im otpustili do woli naszoje“. Podobne ulgi poczynione zostały również mieszczanom kamienieckim⁸⁾.

Omówiliśmy wypadki i okoliczności, kiedy władze miejskie, występując w obronie interesów magdeburgji i jej członków, zabiegały u hospodara o ulgi lub pomoc ze skarbu państwa celem utrzymania w należytym stanie aparatu komunikacyjnego oraz ratowania miasta i jego obywateli od nadmiernych świadczeń i, co za tem idzie, ruiny.

Nie wyliczaliśmy na tem miejscu omówionych poprzednio wysiłków zarządów miejskich, zmierzających do zredukowania rozmiarów świadczeń podwodowych i stacyjnych na potrzeby posłów i gońców.

Zarządy miast na prawie magdeburkiem, poza obroną i reprezentacją gminy nazewnątrz wobec hospodara i władz państwowych, spełniały doniosłe i trudne zadanie w zakresie walki z odśrodkowymi dążnościami poszczególnych jednostek lub grup mieszkańców, jak również z nadużyciami ze strony lokalnej administracji państwowej oraz samych posłów i gońców. Bogatego materiału źródłowego dostarczają tu liczne spory sądowe, jakie się toczyły między miastem z jednej strony, a poszczególnymi jednostkami lub grupami ludności miejskiej i wiejskiej z drugiej na tle uchylania się tych ostatnich od niesienia ciężarów komunikacyjnych pospołu z resztą mieszkańców magdeburgji. Przytoczymy kilka przykładów.

W 1528 r.⁹⁾ wójt wołkowyski Matus zaskarżył tamtejszego mieszczanina Jana Beznosika z żoną, iż „derżali oni dwi zemli

⁷⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 197, str. 505—506.

⁸⁾ Akty Wil. Arch. Kom., t. II, str. 147—148.

⁹⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 200, str. 5—6.

mestskich Laskowszczyneu a Smetanowszczyneu a z tych zemi służby gospodaru nechoczet służyty, ani podaczok dawati, ni konia u podwody pod posły i honcy nechotiat dawati, a tych zeml mestskich używajut“. Pozwany bronił się przed sądem, że od wymienionych ciężarów „hospodar jeho miłost' nas wyzwolił i nakazał nam pospoł z mestom tiahnuty“. Wobec tego jednak, że odnośnego „listu wyzwolenoho“ Beznosik nie posiadał, został zasądzony „służbu gospodaru jeho miłosti służyty i podaczki dawati hospodarskii wespołok z mestom i konia i podwody potomu kak i pered tym z tych zeml bywało“.

Omówiony wyżej spór sądowy dotyczył postępowania jednostki. Szerszy i bardziej powszechny charakter miały spory między magdeburgią w osobach jej władz a mniej lub bardziej licznymi grupami mieszkańców miasta. Występują więc w 1545 r.¹⁰⁾ solidarnie przed wysłannikiem królewskim wójtowie miast wołyńskich Łucka i Włodzimierza ze skargą na tamtejszych kniaziów, panów i ziemian, że „nekotoryi z nich domy swoi w mestech hospodarskich majut, a podwod i storożowszczyney i inszych popłatow mestskich połniti i mostow i parkanu ludem swoim robiti ne welat“. Dochodzenie przeprowadzone przez lustratora w celu ustalenia, w jakiej mierze postępowanie pozwanych zgodne było z prawem, t. j. „jestliby oni na to kotoroje obdarowanje i wyzwolenje hospodarskoje meli aby pered nami wskazywali“, skończyło się dla nich niekorzystnie. Wobec ujawnionych okoliczności lustrator zezwolił pozwany na uzupełnienie posiadanych dokumentów w terminie rocznym z tem, że „po onom roku majut tyi domy ich, na kotorych oni listow hospodarskich ne oderzat i ne okazał, prywerneny byti k prysudu i k prawu ich majtborskemu i k podwodam i popłatkom i wsiaakomu posłuszenstwu mestkomu podle dawnoho obyczaja“.

Sprawa podniesiona solidarnie przez wójtów Łucka i Włodzimierza w 1545 r. nie była nową. W 1525 r.¹¹⁾ bowiem uskarżali się przed królem „wojt i burmistry i riadcy i wsi meszczane mesta łuckoho“, że miastu działa się wielka krzywda, ponieważ

¹⁰⁾ Żr. Dziej., t. VI, str. 60, 69—70.

¹¹⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 199, str. 357—358.

wielu spośród szlachty wołyńskiej i duchowieństwa obu wyznań zakupiło w Łucku szereg domów, „z których domów przed tym służby i płaty mestkii bywali“, poddani zaś nowonabywców, zamieszkujący w tych domach oraz zajmujący się rzemiosłem i handlem, uchylali się od udziału w ciężarach, ponoszonych przez miasto na potrzeby państwowe i miejskie. Podzielając całkowicie argumenty zarządu miasta, gospodar nakazał pozwanym kniaziom, panom, ziemianom i duchowieństwu, by zaprzestali nadużyć i wykonywali posługi oraz świadczenia miejskie i gospodarskie pospołu z właściwymi mieszczanami, „po tomu kak i przed tym z tych domow bywało“.

Skargi „wojtow, burmistrow i riadcow“ na uchylanie się pewnych grup ludności miejskiej od udziału w ciężących na nich posługach i świadczeniach na rzecz miasta lub gospodar spotykamy nie tylko w miastach wołyńskich. Uskarżali się więc przed królem w 1503 r.¹²⁾ „wojt mesta kijewskoho i wsi meszczane“, obok innych bolączek życia miejskiego również i na to, że „katoryje ludi tam w meste naszom kijewskom meszkajut biskupii, i mitropolii, i wojewodiny, i archimandriczii, i kniazskii, i panskii, i zemianskii, i Miłosławczane i inyi prichożii ludi, i też remesniki... tyi dei wsi służob mestskich s nimi pospołu ne służat, i popłatkow ne płatiat“. Król Aleksander, całkowicie dzieląc wywody przedstawicieli miasta, nakazał pozwanym „wsiakii służby służiti i popłatki mestskii płatiti“.

W 1540 r.¹³⁾ władze magdeburgji grodzieńskiej „przełożyli“ królowej Bonie „krzywdy, ciężę, szkody i niepożytki jawne miasta“, wśród nich zaś tę, że „wiele jest w mieście grodzieńskim którzy trzymają domy miejskie, tak plebana, jako i szlachty, tak rzemieślnicy, jako insze ludzie, a nie są posłuszni urzędowi miejskiemu... skąd i nasze i mieszczan pożytki się umniejszają i rząd miejski się miesza“. Dalej szły skargi na tamtejszych żydów, że „niechcą z mieszczanami ciężarów tych ponosić, które zdawna ponosili i podwód pomagają“. Mimo wyroku korzystnego dla mieszczan, sprawa budziła nadal wątpliwości, skoro

¹²⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 355—356.

¹³⁾ Akty Wil. Arch. Kom., t. VII, str. 73.

w 1544 r.¹⁴⁾ żydzi grodzieńscy ponownie zostali pociągnięci przed sąd królowej, „jako im w dawanju podwod ne słuszne meli byti pomahati“.

Uporczywe i długotrwałe walki o prawa magdeburgji toczyli „lentwojt i burmistry i riadcy“ miasta Połocka⁵⁾). Chodziło im o zmuszenie poddanych duchownych i szlacheckich, „katoryi ludi w meste naszym połockom meszkajut i torhom sia obychodiat“, by posłuszni byli prawu miejskiemu i władzom magdeburgji. Pozatem, sądząc ze skarg mieszczan, zdarzały się w Połocku wypadki uchylania się spod władzy organów miejskich ze strony obywateli, którzy „zadawali się“ „w horodskij prysud, abo za władyku, i za bojar i za ihumeniu i za inych“. Podobne wypadki zachodziły również w Mińsku¹⁶⁾ i Nowogródku¹⁷⁾, słowem niemal we wszystkich omawianych przez nas magdeburgjach W. Księstwa.

Przytoczone wyżej przykłady dostatecznie wyraźnie podkreślają działalność zarządów miejskich w zakresie zwalczania odśrodkowych dążeń jednostek, bądź też pewnych grup spośród mieszkańców miasta, usiłujących pod rozmaitemi pozorami uchylić się od pełnienia przypadających na nich świadczeń miejskich i gospodarskich, w tej liczbie usług komunikacyjnych na potrzeby posłów i gościów.

Walka z elementami dezorganizującymi „rząd“ w mieście nie wyczerpywała jednak całości zagadnienia. Władze magdeburgji stawały równie energicznie w obronie interesów gminy miejskiej wobec jednostek lub grup, wyłamujących się od udziału w usługach komunikacyjnych w tych ośrodkach, gdzie organizacja usług podwodowych i stacyjnych opierała się na świadczeniach nie tylko mieszkańców miasta, lecz również i zorganizowanych grup ludności wiejskiej. Świadczą o tem zachowane przekazy źródłowe.

W 1499 r.¹⁸⁾ np. rozstrzygnął w. ks. Aleksander spór o usługi podwodowe między mieszczanami nowogródzkimi

¹⁴⁾ Ibid.

¹⁵⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 178—181.

¹⁶⁾ Bełaruski Archiŭ, t. III str. 36—37.

¹⁷⁾ Zbiór dawn. dypl. i aktów miast mińskiej gub., str. 89.

¹⁸⁾ Леонтович F., Akty Lit. Metr., t. I, str. 46—47.

a poddanymi gospodarskimi tamtejszej włości Cerincami. Jako powodowie występowali w tej sprawie „wojt nowhorodskij Swirid i wsi meszczane nowhorodskije“. Mimo sprzeciwu ze strony pozwanych, gospodar na podstawie dokumentów, przedłożonych mu przez władze miejskie, uznał Cerinców za winnych uchylania się od zdawna ciążyących na nich powinności i nakazał na przyszłość „nedeli swojeje s podwodami sterczi w Nowehorodku po dawnomu“.

Energicznie występowali przed gospodarzem w 1524 r.¹⁹⁾ w obronie interesów magdeburgji „wojt i burmistry i riadcy“ miasta Wołkowyska. Uskarżali się oni na poddanych gospodarskich włości wołkowyskiej, że ci ostatni uchylali się od dostarczania „na swoich nedelach“ podwód i stacyj na potrzeby posłów i gońców, przejeżdżających przez miasto. W rezultacie ciężary związane z „podejmowaniem“ podróży spadały na mieszczan, którzy nie mogli im podołać. Król Zygmunt, uznając powyższe skargi i żale mieszczan za słuszne, wysłał do Wołkowyska dworzanina Andrzeja Kołłątaja z poleceniem, by uporządkował tamtejsze stosunki komunikacyjne w myśl wysuwanych przez mieszczan postulatów.

W obronie interesów swej magdeburgji występowali również w 1544 r.²⁰⁾ „wojt, burmistry i riadcy i meszczane mesta naszoho kameneckoho“ w związku z długotrwałym sporem co do repartycji posług komunikacyjnych w Kamieńcu Lit. między mieszczanami a tamtejszą włością gospodarską. Podobnego rodzaju spory miały miejsce przed sądem gospodarskim w latach 1511²¹⁾ i 1514²²⁾ w związku ze skargami mieszczan włodzimierskich na mieszczan łurzyckich, „którzy u siebie nie chcieli zmieniać podwód włodzimierskich“.

Stroną powodową w wymienionych wyżej zatargach i sporach były władze magdeburgji. Czasami jednak stawały one przed sądem w charakterze pozwanych. W 1554 r.²³⁾ np. toczyła

¹⁹⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 194.

²⁰⁾ D o w n a r - Z a p o l s k i j M., Ocz. po org. zap.-rus. kr. w XVI s., Priloż., str. 49—52.

²¹⁾ Arch. XX. Sanguszków, t. III, str. 89, nr. 117.

²²⁾ Ibid., str. 107, nr. 137.

²³⁾ M a l i n o w s k i j I., Sbornik materiałow, str. 367.

się sprawa mieszczan wołkowyskich z tamtejszymi ziemianami Tryznami, „ktoryje tych meszczan pozywali pered pana wojewodu trockoho o podwoody, ne chotiaczy z imenej swoich wysłuzonych podwod dawati“. Częściej jeszcze w charakterze powodów występowało duchowieństwo obrządku wschodniego, uskarżając się na krzywdy i „nowiny“, wprowadzane przez magdeburgje w stosunku do zamieszkujących w mieście poddanych cerkiewnych i monasterskich²⁴⁾.

Omówiliśmy pokrótce sferę działalności władz magdeburgji, jako obrońców interesów gminy przy obsłudze posłów i gońców w tych ośrodkach, gdzie posługi komunikacyjne ciążyły pospołu na ludności miejskiej i wiejskiej. W sporach, jakie zachodziły na tle uchylania się pewnych jednostek lub grup od ponoszenia ciężarów, związanych z organizacją i pracą aparatu komunikacyjnego, gminy miejskie w osobach swych władz występowały jako element konserwatywny, zazdrośnie strzegący zasady, by posługi te obciążały wszystkich „po dawnomu“. Stąd obok interesu ściśle swojej gminy władze magdeburgji energicznie broniły samych podstaw organizacji aparatu komunikacyjnego, występując przeciwko elementom, niszczącym je pod kątem widzenia swoich egoistycznych dążeń i celów.

W kilku słowach wreszcie należy zapoznać się z jeszcze jedną stroną działalności władz magdeburgji, a mianowicie obroną interesów gminy miejskiej i jej samorządu przed bezprawiami lub nadużyciami ze strony lokalnej administracji państwowej.

Najpełniejszy obraz konfliktów, jakie na tem tle zachodziły między magdeburgjami a miejscowymi władzami administracyjnymi, znajdujemy w wyroku króla Zygmunta z 1534 r.²⁵⁾. Został on wydany na skutek skarg władz miejskich włodzimierskich na postępowanie tamtejszego starosty kniazia Fedora Sanguszki. Z roszczeń poszkodowanych, całkowicie uwzględnionych w wyroku gospodarskim, wynika, że kn. Fedor dopuszczał się w dziedzinie organizacji służby komunikacyjnej we Włodzimierzu następujących bezpraw:

²⁴⁾ Bełarusi Archiŭ, t. III, str. 10; Zbiór dawn. dypl. i aktów miast mińskiej gub., str. 8, 9—10.

²⁵⁾ Arch. Jug.-Zap. Ros., cz. V, t. I, str. 32—33.

1. Nie liczył się z niezawisłością samorządu miejskiego w zakresie wewnętrznych repartycji posług podwodowych, wykonywanych przez mieszczan a administrowanych przez władze miejskie.

2. Nakładał na mieszczan i przy pomocy swych urzędników ściągął z nich stacje na potrzeby posłów, mimo że nie byli oni do tego obowiązani.

3. Samowolnie zwalniał od świadczeń i posług miejskich, a w tej liczbie i podwód, tych obywateli miasta, którzy „założyli się“ pod jego opiekę i władzę.

Zatargi między magdeburgją a miejscowym starostą nie ustały mimo korzystnego dla mieszczan wyroku gospodarskiego z 1534 r. Uskarżali się bowiem mieszczanie włodzimierscy w 1545 r.²⁶⁾ przed lustratorem królewskim na starostę, że przyjął pod swoją opiekę szereg rzemieślników, którzy „za neho starostu założywyszysia, żadnych płatów i podaczok mestskich i podwod dawati i parkanu robiti ne chotiat“. Zarzuty postawione staroście okazały się w części słuszne, toteż zobowiązał się on na przyszłość nie czynić więcej krzywd mieszczanom.

Tego rodzaju spory między miastem a miejscowym starostą nie były faktami odosobnionymi. Spotykamy je również i w innych magdeburgjach W. Księstwa. Świadczy o tem np. list gospodarski z 1524 r.²⁷⁾, wydany na skutek skargi „wójta, burmistrów i riadców“ miasta Wołkowyska na tamtejszego dzierżawcę Macieja Wojciechowicza.

Podobnie w 1544 r.²⁸⁾ król na podstawie skargi „wójta i burmistrów i rajców“ miasta Grodna upominał tamtejszego starostę pana Stanisława Petrowicza, „że wasza miłość krzywdy i uciski wielkie im działasz i mieszczan i wszelkich rzemieślników, jak po jednej stronie, tak i po drugiej Niemna odiołeś od prawa i posłuszeństwa i od wszelkich płatów miejskich i od podwód i przewierzgnąłeś ich ku zamku naszemu, mało nie połowicę miasta“, co gospodar potępił i na przyszłość zakazał.

²⁶⁾ Żr. Dziej., t. VI, str. 70—71.

²⁷⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 194.

²⁸⁾ Akty Wil. Arch. Kom., t. VII, str. 78.

Niewiele też liczyli się z uprawnieniami samorządu miejskiego namiestnicy połoccy. W związku z tem król Aleksander wydał w 1503 r.²⁹⁾ wyrok skazujący na namiestnika połockiego pana Stanisława Hlebowicza, który „poczał był krywdy i wtiski welikii dełati czerez toje prawo majtborskoje, mocno choteł ludi ich suditi i riaditi i zemli ich rozjezdati i kotoryje oni meli na tyje zemli twerdosti i listy tyi wsi listy w nich pootnimał i meszczan mocno był za sebe zabrał“. Mimo to spory między miastem a namiestnikiem nie ustawały. Świadczyły o tem ponowne skargi mieszczan połockich na „kriwdy i utiski“, jakie cierpieli ze strony wojewody pana Piotra Kiszki. Przyznając słuszość mieszczanom, król Zygmunt w 1524 r.³⁰⁾ wystosował „list do pana wojewody połockoho w żalobie wradu mestkoho połockoho o priwernene do mesta tych ludej kotoryjesia z posłuszenstwa ich wyłamujut wodle priwilja ich“.

Przyczyną skargi były fakty masowego „wyłamywania się“ mieszczan spod władzy magdeburgji i udawania się pod opiekę wojewody, który widocznie chętnie proceder ten popierał, w każdym zaś razie mu nie przeciwdziałał. Mimo korzystnego dla mieszczan wyroku królewskiego, nadużycia ze strony wojewody nie ustawały. Z tego też powodu doszło w 1527 r.³¹⁾ do jeszcze ostrzejszego konfliktu między magdeburgją a wojewodą. Świadczy o tem surowy nakaz króla Zygmunta pod adresem Piotra Kiszki, wydany na skutek skarg mieszczkańskich „o kriwdy i utiski, o hrabezi i o złomanje prawa ich majtborskogo i priwilja naszojho“. Po zapoznaniu się z całokształtem sprawy oraz treścią przywilejów, nadanych uprzednio mieszczanom połockim, król Zygmunt „pod łaskojju naszoju“ nakazał wojewodzie zaprzestanie wszelkich bezprawii i nagrodzenie strat, poniesionych przez gminę miejską.

Konflikty między zarządem miasta a miejscowemi władzami administracyjnymi co do rozmiarów i trybu „wybierania“ pod-

²⁹⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 192, str. 201—203.

³⁰⁾ Ibid., L. 199, str. 7.

³¹⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 178—181.

wód lub kwater spotykamy też w Wilnie ³²⁾ i Łucku ³³⁾. Jak widzieliśmy, najczęściej stroną pokrzywdzoną były miasta, czasami jednak agresywnie występowały również władze magdeburgji. Uskarżał się więc np. starosta miński Bohdan Iwanowicz Zasławski przed sądem gospodarskim w 1499 r. ³⁴⁾ na mieszczan tamtejszych, że „kotoryi remestniki: zołotari, krawcy, kusznery, kowali, czobotari i inyi remestniki pod prisudom horodskim meszkajut, i narohi, i serpy, i zaszczèpki, i sokery, i inyi reczi na dwor nam dajut, i tyi wsi remestniki wojt i meszczanie za sebe zabrali“. Tym razem gospodar przyznał staroście słusność i nakazał władzom miejskim wyznaczyć piętnaście dworów dla rzemieślników zamkowych, z równoczesnem zwolnieniem ich od ciężarów i posług miejskich.

Na władzach miejskich wreszcie ciążył obowiązek obrony interesów gminy przed nadużyciami posłów i gońców, dopuszczających się bezprawi przy ściąganiu świadczeń na cele komunikacyjne. Świadczy o tem np. list króla Zygmunta Augusta z 1552 r. ³⁵⁾ do wojewody trockiego, wydany na skutek skargi władz magdeburgji trockiej „o tom sztoż dej koli kotorych honcow naszych my hde posyłam ino dej oni zajeżdcajuczci do toho mesta naszoho trockoho podwody w nich berut i tiazkosti im welikii dełajut a pered tym dej oni nikoli s toho mesta podwod pod honcow naszych nedaiwali“. Król, uznając słusność skarg mieszczzańskich, nakazywał wojewodzie trockiemu obronę interesów gminy w przyszłości.

Wnosząc z przywileju króla Zygmunta Augusta z 1551 r. ³⁶⁾ dla mieszczan nowogródzkich, podobnych nadużyć dopuszczali się też posłowie i gońcy w przejeździe przez Nowogródek, wyraźnie bowiem stwierdzili „wojt, burmistry i riadcy“ tamtejsi, że „kotoryje posły i honcy czerez mesto naszo nowhorodskoje

³²⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 199, str. 37—38; D u b i ń s k i P., Zb. Pr. i Przyw. m. Wilnowi nad., str. 59, 115—116.

³³⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 110.

³⁴⁾ Białoruski Archiŭ, t. III, str. 6.

³⁵⁾ Zbiór dawn. dypl. i aktów m. Wilna, Kowna, Trok etc., Wilno 1843, cz. II, str. 168.

³⁶⁾ Zbiór dawn. dypl. i aktów miast mińskiej gub., str. 12—13.

jezdiat welikije trudnosti tym poddanym naszym meszczanom nowhorodskim cziniat i teź ludem kniazskim i panskim i zemianskim u branju podwod nemniejszaja trudnost' bywała“. W związku z tem gospodar udzielił mieszczanom pewnych ulg w zakresie świadczeń, ażeby „toj perwsziz neriad na mere postanowiti“.

Również i mieszczenie wołkowyscy uskarżali się w 1526 r.³⁷⁾ przed królem, że „kotoryje dej pošły i honcy tych czasow czerez Wołkowysk jezdiat, tyi dei wsi u meszczan naszich na wołostnych nedelach koni ich mocno beut i hrabiāt. I dla dej takowych czastych podwod szkody i wtiski welikii meszczane nasi wołkowyskije majuť, a inyje z mesta procz sia roshodiat“.

W 1523 r.³⁸⁾ udali się do króla mieszczenie drohiczynścy ze skargą, że „koli oni swoi podwody pod pošły i pod honcy nasi dajuť, i tych konej za sia im ne otdajuť“. Król Zygmunt, uznając skargi mieszczan za słuszne, nakazał tamtejszemu dzierzawcy, by wziął ich pod swą opiekę i jeśli „buduť kotoryje mesta nasi czerez obmenu tyje koni ich propuszczati, i twoja by miłost' tych konej ich czerez obmenu ne dał propuszczati, i ot toho ich boronił i nikomu ni w czom by twoja miłost' im nikоторich kriwd defati ne dał“. Podobnie się działo i w innych miastach, że wymienimy Kijów i Włodzimierz.

Przytoczone wyżej świadectwa przekazów źródłowych stwierdzają dostatecznie wyraźnie, iż i z tej strony miastom groziły niebezpieczeństwa. Rzecz zrozumiała, że obrona interesów gminy i jej mieszkańców, podobnie jak w innych wypadkach, spadała na barki zarządu miasta. Nie ulega wątpliwości, że władze miejskie, prócz właściwego administrowania świadczeniami komunikacyjnymi mieszczan, powołane były do pilnowania i ścisłego przestrzegania, by zasady, na których opierał się zdawna „rząd“ i organizacja usług podwodowych i stacyjnych w mieście, nie ulegały załamaniu ze szkodą gminy i jej mieszkańców.

Skolei w kilku słowach zapoznać się należy z kompetencjami lokalnych władz administracji państwowej w zakresie or-

³⁷⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 197, str. 505—506.

³⁸⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I. str. 191.

ganizacji służby komunikacyjnej w miastach. W zachowanych przekazach źródłowych omawianej epoki występują w związku z pracą aparatu komunikacyjnego w miastach wojewodowie, namiestnicy, starostowie i wreszcie dzierżawcy hospodarscy. O jakimś wyraźniejszym rozgraniczeniu kompetencji wymienionych wyżej kategorii urzędników wielkksiążęcych, zwłaszcza w drugiej połowie XV i początkach XVI w., niewiele można powiedzieć. Normę bardziej ogólną ustala w tej dziedzinie dopiero król Zygmunt August w 1554 r.³⁹⁾ z okazji sporu o podwody mieszczan wołkowyskich z ziemianami Turyznami, „kotoryje tych mieszczan pozywali pered pana wojewodu trockoho o podwody, ne chotiaczy z ymenej swoich wysłużonych podwod dawati“. Wówczas to gospodar po „namowie“ z panami radą postanowił, że sprawy tego rodzaju co wyżej opisana podlegają wyłącznie kompetencji sądowej dzierżawców⁴⁰⁾. Od sądu dzierżawcy strona mogła się odwołać jedynie przed sąd hospodara albo wyznaczonych przez niego komisarzy, w żadnym natomiast wypadku przed sąd wojewody.

W zakres kompetencji wojewodów wchodziły jedynie te sprawy podwodowe, które dotyczyły terytoriów, znajdujących się pod bezpośrednim zarządem wojewody. Przytoczymy parę przykładów. „Ordynacja“ miasta Wilna z 1536 r.⁴¹⁾ wśród szeregu ulg przyznanych mieszczanom zagwarantowała im również, że „ne majut panowe rada naszi jako pan wojewoda wilenski i marszałok zemski i marszałok dworny i inszyje nekotoryje wradniki naszije po domom ich mestskich słułh swoich posyłati i posłów i gońcow w domech ich stanowiti“, zastrzegając władzom miejskim administrację w zakresie przydziału kwater posłom lub gońcom. Uprzednio, jak wiemy z listu króla Zygmunta

³⁹⁾ M a l i n o w s k i j I., Sbornik materiálův, str. 367.

⁴⁰⁾ Ibid.: „...i hospodara jeho miłost' najti to racył, že panowe wojewodowe do dwo'ow wołostej i mest hospodarskich ničzoho ne majut, tołko do szlachty, kotoryje pod sprawoju wojewodstwa sediat, a mieszczane, wołoszczane i słuhi putnyje derżawca sudit, kotoryj z derżawy ne majet byti ni do koho pozywan tołko do samoho hospodara albo komu to poruczono budet ot jeho korolewskoje miłosti, a w powet jeho ne pozywati“.

⁴¹⁾ D u b i ŋ s k i P., op. cit., str. 59.

do marszałka ziemskiego pana Jana Janowicza Zaberezińskiego z 1527 r. w sprawie krzywd burmistrza wileńskiego Andrzeja Welikaja Hołowa, działalność ta wchodziła w zakres kompetencji władz administracyjnych z wojewodą na czele.

O kompetencjach wojewodów w interesującej nas dziedzinie stanowił wyraźnie list króla Zygmunta Augusta z 1552 r. „wojewode trockomu... i innym wojewodom chto i na potom budet tot zamok trockij ot nas derżati“, w którym zgodnie z prośbami mieszczan gospodar nakazywał tamtejszemu wojewodzie bronić mieszkańców Trok przed nadużyciami ze strony posłów i gońców⁴²⁾. Podobne obowiązki nakładał uprzednio król Aleksander na wojewodów kijowskich, nakazując wojewodzie w przywileju dla mieszczan kijowskich z 1503 r.⁴³⁾: „Jestli by kotoryje posły i honcy, abo inyje chto, choteli im w czom kriwdy cziniti i ty by ich ot takowych ludej i ot kriwd boronił, i ne dał by jesi nikomu ni w czom mestu naszomu kriwdy i szkody dełati“.

Obrona mieszczan przed nadużyciami posłów to tylko jedna ze stron działalności wojewody kijowskiego. W tym samym bowiem przywileju gospodar, wychodząc z założenia, „sztoż im odnym tyje służby służaczi i popłatki mestskii płatiaczi, tiazkost' welikaja jest“, nakazywał wojewodzie Dymitrowi Putiatyczowi: „I ty by tym wsim ludem prikazał wsiakii służby służiti i popłatki mestskii płatiti“, co w samej rzeczy wprowadzało wojewodę w krąg wewnętrznych bolączek miasta. Podobnie do kompetencji namiestnika połockiego należał szereg kwestyj z dziedziny organizacji służby komunikacyjnej w Połocku⁴⁴⁾. Zachowane przekazy źródłowe podkreślają uprawnienia namiestników witebskich w zakresie organizacji tamtejszej służby komunika-

⁴²⁾ Zb. dawn. dypl. i aktów miast Wilna, Kowna, Trok etc., cz. II, str. 168: „...ażby jesi tym honcom naszym kotoryi by kolwek do mesta trockoho zajeżdczali prikazał żeby oni czerez to podwod w nich nebrali i nikotoroje tiazkosti w tom im ne czynili, a pak li by oni predsia swowolenstwom swoim choteli kotoryi podwody w nich brati twoja by miłost' tych poddanych naszich mocno w tom ot nich boronił“.

⁴³⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 355—356; t. II, str. 353.

⁴⁴⁾ Ibid., t. I, str. 199; Bełar. Archiū, t. II, str. 115, 132, 148.

cyjnej⁴⁵⁾. Niemniejsze kompetencje w tym zakresie posiadali również namiestnicy smoleński⁴⁶⁾ i mohylewski⁴⁷⁾.

O kompetencjach namiestników w zakresie władzy sądowniczej przy sprawach, wynikających na tle funkcjonowania aparatu komunikacyjnego, wspominał między innymi wyrok w. ks. Aleksandra z 1499 r.⁴⁸⁾ w sprawie o podwoły między mieszczanami nowogródzkimi z jednej strony, a poddanymi gospodarskimi Cerincami z drugiej. Dowiadujemy się z powyższego dokumentu, że mieszczanie na poparcie swych roszczeń przedłożyli sądowi gospodarskiemu wyroki, jakie w tejże sprawie wydali uprzednio w latach 1488—1496 namiestnicy nowogródzcy Mikołaj Radziwiłłowicz i Jan Jurjewicz, „ino w tych ich listech stoit, sztoż oni o tom mezi nimi smotreli i konec wczinili“, co też ostatecznie zadecydowało o treści wyroku gospodarskiego.

Z przytoczonych przykładów możemy wnosić, że wojewodowie i znaczniejsi namiestnicy nieraz ingerowali w sprawy organizacji aparatu komunikacyjnego na potrzeby gospodarskie w miastach na prawie magdeburskiem. Czynili to bądź na rozkaz hospodara, bądź też z własnej inicjatywy, występując przeważnie w roli obrońców interesów mieszczan przed nadużyciami przejeżdżających posłów i gońców.

Należy jednak pamiętać, że kompetencje wojewodów i namiestników w tym zakresie były terytorjalnie ściśle ograniczone do miast i włości, znajdujących się pod bezpośrednim zarządem danego wojewody lub namiestnika, natomiast nie sięgały na terytorjum miast i włości, wchodzących wprawdzie w skład wojskowego lub sądowego okręgu województwa, ale administrowanych przez gospodarskich starostów lub dzierżawców⁴⁹⁾; w tych okręgach bowiem właściwą pieczę nad organizacją

⁴⁵⁾ Leontowicz F., Akty Lit. Metr., t. I, str. 49—50, 67; Akty Zap. Ros., t. I, str. 150—151; Archeogr. Sbor. Dok., t. I, str. 9; Downar-Zapolskij M., Ocz. po org. zap.-rus. kr. w XVI w., Priłoż., sti. 43—45.

⁴⁶⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 360.

⁴⁷⁾ Bierszadskij S. A., Rus.-Jew. Arch., t. I, str. 102.

⁴⁸⁾ Leontowicz F., Akty Lit. Metr., t. I, str. 46—47.

⁴⁹⁾ Por.: Lubawskij M., Obł. diel., str. 107—110, 140, 291, 766 i dalsze.

i funkcjonowaniem aparatu komunikacyjnego sprawowali tamtejsi dzierżawcy i starostowie. Oni też byli bezpośrednią instancją sądową w zatargach, jakie powstawały na tle codziennej pracy interesującej nas instytucji.

Z licznie zachowanych przekazów źródłowych poznajemy dokładnie uprawnienia wymienionych urzędników gospodarskich. Upominał więc np. król Zygmunt w liście z 1524 r.⁵⁰⁾ dzierżawcę wołkowyskiego Macieja Wojciechowicza spowodu nieporządków w dziedzinie organizacji służby komunikacyjnej w Wołkowysku. O kompetencjach dzierżawcy w tym zakresie świadczy wyraźnie wyrok gospodarski z 1544 r.⁵¹⁾ w sporze między włością a miastem Kamieńcem. „Bohusz Bohowitynowicz — głosił wspomniany dokument — derzaczy ot nas zamok kameneckij i baczeczy onoje rozdanje ludej i osobliwe obtiaźliwosti mesta kameneckoho, meży meszczan i ich wołostnych ludej takowuju, whodu i zastanowenje wczynił pod tym sposobom iż meli oni pod posły i honcy podwody dawati tri nedeli, a meszczane druhuju tri nedeli“.

Zakres władzy starosty w dziedzinie organizacji usług komunikacyjnych w miastach na prawie magdeburskiem poznajemy najlepiej z listu gospodarskiego z 1525 r.⁵²⁾ „meszczanom łuckim do starosty łamosznego“, w którym król Zygmunt nakazywał staroście łuckiemu, „ażby jesy tym kniazem i panom i zemianom, i duchownym przykazał ażby oni tym ludem swoim kotory budut u meste naszym łuckom meszkaty i mesta wzywaty kazali wsiaki służby mestski pospoł z meszczany naszymi służyty i popłatki i podwody i storozowszczynu dawaty i most na rece na Styru i po meste mostyty, po tomu kak i pered tym z tych domow bywało“.

Uprawnienia dzierżawców i starostów sprowadzały się więc do kontroli nad działaniem aparatu komunikacyjnego w danym ośrodku miejskim, rozstrzygania w pierwszej instancji sporów i zatargów, jakie powstawały na tle organizacji i funkcjonowania

⁵⁰⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 194.

⁵¹⁾ D o w n a r - Z a p o l s k i j M., Ocz. po org. zap.-russk. kr. w XVI w., Priłoż., str. 49—51.

⁵²⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 199, str. 357—358.

tej instytucji, wreszcie opieki i przestrzegania, by nikt nie był krzywdzony niesłusznie przez władze miejskie lub przejeżdżających posłów i gości. W formie ogólnej te kompetencje dzierżawcy i starosty uwypuklił król Zygmunt August w znanej już nam „namowie“ z 1554 r. co do właściwości sądu dla spraw powstających na tle pracy aparatu komunikacyjnego.

W praktyce starostowie i dzierżawcy wykraczali często poza granice swych uprawnień, dopuszczając się nieraz licznych nadużyć. Na tem tle toczyły się nieustanne spory sądowe między przedstawicielami władzy administracyjnej a gminami miejskimi. Liczne skargi, kierowane przed majestat królewski na bezprawia i krzywdy cierpiane od dzierżawców i starostów, są tego najlepszym dowodem⁵³⁾. Pod tym względem upośledzone były zwłaszcza drobne miasteczka i włości, gdzie dzierżawcy i starostowie rządzili się zupełnie samowładnie, nie licząc się z żadnymi względami prawnymi.

Poza sprawami komunikacyjnymi, któremi starostowie lub dzierżawcy zajmować się musieli z tytułu piastowanego urzędu, niejednokrotnie wykonywali oni nakazy lub wyroki gospodarskie, zmierzające do uporządkowania stosunków, panujących w omawianej dziedzinie. Pod tym względem zajmowali oni stanowisko zbliżone do instytucji komisarzy gospodarskich, wysyłanych dość często w celu uporządkowania tej lub innej sprawy.

Omówiliśmy sprawę kierownictwa i administracji aparatu komunikacyjnego w ważniejszych ośrodkach miejskich na prawie magdeburskiem do połowy XVI w. Nie ulega wątpliwości, że funkcje kierownicze w tej dziedzinie w bardzo szerokim zakresie sprawowały władze miejskie. Poza właściwym kierownictwem oraz odpowiedzialnością za prawidłowe funkcjonowanie aparatu komunikacyjnego w zakresie świadczeń mieszkańców

⁵³⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 110; t. II, str. 353; Akty Już. i Zap. Ros., t. I, str. 129—130; Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 145, 191, 194; Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. V, t. I, str. 32—39; cz. VII, t. II, str. 367 i 371; t. I, str. 622; *D o w n a r - Z a p o l s k i j M.*, Ocz. po org. zap.-rus. kr. w XVI w., *Priłoż.*, str. 3—5, 17—20, 33—37, 49—51, 53—55, 67—71; *L u b a w s k i j M.*, *Obł. diel.*, *Priłoż.*, str. 42; *H r u s z e w s k i j A.*, *Ocz. ist. tur-pinsk. kn. XIV—XVI w.*, *Priłoż.*, str. 96; i inne.

miasta, na władzach miejskich ciążył obowiązek obrony interesów gminy lub jej poszczególnych członków zarówno w stosunku do odśrodkowych dążeń jednostek lub grup ludności miejskiej, jak również wobec nadużyć lokalnej administracji państwowej oraz samych posłów i gońców. Stąd wniosek, że władze miejskie powołane były do pilnowania i ścisłego przestrzegania, by tradycyjne zasady, na których opierał się „rząd“ i organizacja usług komunikacyjnych w mieście, nie ulegały załamaniu ze szkodą interesów gminy i jej członków.

Inny charakter posiadały uprawnienia lokalnych władz administracyjnych w stosunku do organizacji służby komunikacyjnej w miastach na prawie magdeburskiem. Sprowadzały się one do ogólnej pieczy i kontroli nad sprawnym działaniem aparatu podwodowego i stacyjnego. Władze administracyjne występowały również bądźto w roli obrońców mieszczan przed nadużyciami przejeżdżających posłów lub gońców, bądź też jako pierwsza instancja sądowa, powołana do rozstrzygania zatargów, jakie powstawały na tle funkcjonowania aparatu komunikacyjnego w życiu codziennym. Sprawy związane z wewnętrzną jego organizacją w zakresie świadczeń mieszkańców magdeburgi nie podlegały zasadniczo kompetencji lokalnych władz administracyjnych. Pamiętać jednak należy, że częstokroć starostowie i dzierżawcy wykraczali w praktyce codziennej poza granice swych uprawnień, dopuszczając się szeregu nadużyć i bezprawi ze szkodą gminy miejskiej.

4. Udział w posługach komunikacyjnych i jego podstawy.

Stwierdziliśmy w poprzednim rozdziale, że niemal w każdym z omawianych miast W. Księstwa na prawie magdeburskiem zdarzały się mniej lub bardziej ostre zatargi na tle udziału ludności w ponoszeniu ciężarów służby komunikacyjnej. Z licznych zachowanych wyroków sądowych jasno wynika, że władze miejskie nieustannie walczyły bądźto z jednostkami, bądź też z grupami ludności miejskiej, z tych lub innych powodów uchylającymi się od udziału w ciężarach, związanych z działalnością aparatu komunikacyjnego. Niezawsze przytem mieliśmy tu do czynienia z wyraźną złą wolą lub nadużyciem. Częstokroć

spory nabierały charakteru zasadniczego, dotyczyły samych podstaw, normujących lub ustalających udział tych czy innych grup ludności w usługach komunikacyjnych na potrzeby państwowe. Zmusza nas to do szukania skolei odpowiedzi na pytanie, kto spośród mieszkańców miasta był obowiązany do pełnienia służby komunikacyjnej, innemi słowy, co służyło za podstawę, kwalifikującą daną jednostkę lub grupę do udziału wraz z pozostałymi mieszkańcami miasta w ciężarach naszej instytucji.

Sięgnijmy do zachowanych przekazów źródłowych. W 1528 r.¹⁾ wójt wołkowyski Matus zaskarżył przed sądem tamtejszego mieszczanina Jana Beznosika i jego żonę, zarzucając im, że „derżali ony dwi zemli mestskich Laskowszczynu a Smetanowszczynu a z tych zeml służby gospodaru nechoczet służyty, ani podaczok dawati, ni konia u podwody pod posły i honcy nechotiat dawati a tych zeml mestskich używajut“. Po rozpatrzeniu całokształtu sprawy sąd, wychodząc z założenia, że „ony zemli mestskije derżat a listu gospodarskoho wyzwolenoho na to nemajut, a pered tym z tych zeml służba gospodaru była i podaczki gospodarskije mestskije bywali“, nakazał: „I teper służbu gospodaru jeho miłosti służyty i podaczki dawati gospodarskii wespołek z mestom i konia i podwody potomu kak i pered tym z tych zeml bywało“.

Wnosząc z przebiegu rozprawy oraz motywów wyroku, stwierdzić możemy, że dla sądu znaczenie zasadnicze posiadało ustalenie faktów: 1. czy pozwani użytkowali istotnie „zemli mestskije“? 2. czy uprzednio z tych ziem „służba gospodaru była i podaczki gospodarskije mestskije“? Po uzyskaniu na oba powyższe pytania odpowiedzi potwierdzającej, wobec nieprzedstawienia przez pozwanych „listu gospodarskoho wyzwolenoho“ sąd wydał wyrok zgodny z roszczeniami powodów, t. j. nakazał Beznosikom niesienie ciężarów i usług „wespołek z mestom i konia i podwody potomu kak i pered tym z tych zeml bywało“.

Innemi słowy, za podstawę ustalającą i normującą udział w usługach komunikacyjnych przyjmowano tu fakt użytkowania przez zainteresowaną jednostkę t. zw. „zemli mestskoj“, o ile uprzednio na tej „zemli“ ciążyły świadczenia oraz usługi miejskie i gospodarskie.

¹⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 200, str. 5—6.

„Zemla mestskaja“ nie była jedyną zasadą, ustalającą obowiązek uczestnictwa mieszkańców miasta w świadczeniach i usługach komunikacyjnych. Podobne znaczenie miało również użytkowanie t. zw. domów miejskich lub władanie nimi. Np. w swym wyroku z 1534 r.²⁾ król Zygmunt na skutek skarg władz magdeburgji włodzimierskiej nakazał tamtejszemu staroście: „Kotoryje meszczane z domy swoimi do was sia prikazali... tyje wsi powinny z mestom płat nasz hospodarski, serebszcziznu i podwody dawati, i w prisude prawa ich majtborskocho majut byti“. Innymi słowy, posiadaczy domów w mieście obciążały usługi i ciężary na rzecz hospodara, w tej liczbie również i komunikacyjne.

Sprawę podstaw, normujących udział mieszkańców miasta w usługach komunikacyjnych oraz ich rozmiary, ujmował jeszcze szerzej przywilej królowej Bony dla mieszczan grodzieńskich z 1541 r.³⁾, postanawiając, „aby wszyscy meszczanie podwody zarówno, jako mówią dawali i którzy koni nie mają, konie najmowali najmem“.

Dotknęliśmy wyżej kwestji udziału mieszczan w usługach komunikacyjnych na potrzeby gospodarskie. Nie ulega wątpliwości, że meszczanie osiedleni w miastach na prawie magdeburgskiem wykonywali powszechnie związane z tem świadczenia i usługi, przyczem za podstawę normującą udział i rozmiary ciężarów przyjmowano fakt korzystania z miasta i nieruchomości położonych w mieście, t. zn. domów i ziemi.

Więcej natomiast wątpliwości budziła sprawa udziału w usługach miejskich i komunikacyjnych mieszkańców miasta nie mieszczan w ścisłym znaczeniu tego słowa, t. zn. zamieszkujących w mieście poddanych zamkowych, duchownych obu wyznań, kniaziowskich, pańskich, bojarskich i t. d. Czy uczestniczyli w ponoszeniu ciężarów, związanych z organizacją aparatu komunikacyjnego, czy też nie, oraz od czego zależał ten udział?

Odpowiedź na powyższe pytania natrafia na duże trudności i wymaga głębszej analizy zachowanych przekazów źródłowych. Ciekawych pod tym względem informacji dostarczały stosunki

²⁾ Arch. Jug.-Zap. Ros., cz. V, t. I, str. 32—33.

³⁾ Akty Wil. Arch. Kom., t. VII, str. 77.

panujące w Łucku i Włodzimierzu, zwłaszcza list gospodarski z 1525 r. ⁴⁾ „mieszczanom łuckim do starosty tamosznego o nepońnene ot rożnych osob szlachty i poddanych ich w meste meszkajucznych z domow mestskich powinnošej i tezarow pospoł z mestom tamosznim wodle dawnoho zwyczaju“. Został on wydany na skutek skarg mieszczan łuckich, że wielu spośród szlachty wołyńskiej i duchowieństwa obu wyznań zakupiło w Łucku szereg domów, „z kotorych domow przed tym służby i płaty mestskii bywali“, poddani zaś nowonabywców, zamieszkujący w tych domach oraz zajmujący się rzemiosłem i handlem, uchylali się od udziału w ciężarach ponoszonych przez miasto na potrzeby państwowe i miejskie, „a w tom meszczanom krywda welikaja dejet“. Uzasadniając swe pretensje mieszczanie wysuwali następujące argumenty:

1. Z domów, które w drodze kupna-sprzedaży przeszły w ręce szlacheckie i duchowne, pełnione były uprzednio wszystkie posługi miejskie i gospodarskie, analogicznie jak z innych domów w mieście.

2. Poddani szlachty i duchowieństwa obu obrządków, osadzeni przez właścicieli w nabytych domach, zajmowali się rzemiosłem i handlem w mieście, słowem „mesta wźiwali“.

Podzielając całkowicie wywody strony mieszczańskiej, w myśl zasady: „Ino wedžo po mestom wezde toł obyczaj jest, iż kotory ludy w meste meszkajut a mesta i torhow wźywajut, takowyi majut służby mestski służyty, a popłatki i podwody dawaty“, gospodar nakazał pozwanym kniaziom, panom, ziemianom i duchowieństwu, by zaprzestali nadużyć i wykonywali posługi oraz świadczenia miejskie i gospodarskie pospołu z właścicielami mieszczanami „po tomu kak i przed tym z tych domow bywało“. W wypadku nieusłuchania przez pozwaną zarządzenia królewskiego, starosta łucki otrzymał nakaz przeprowadzenia go siłą. Jedyne wyjątek, jaki zachowywał na przyszłość gospodar, dotyczył tych spośród właścicieli nieruchomości w Łucku, „kotorych budem ot służob mestskich i popłatow i podwod wźywoli“. Zresztą i w tym ostatnim wypadku wprowadzono poważne ograniczenia.

⁴⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metl. Lit., L. 199, str. 357—358.

Mimo zgodności sentencji wyroku gospodarskiego z roszczeniami mieszczan, zachodziły różnice w motywacji. W ujęciu mieszczan sprawa dotyczyła wyłącznie „domow mestskich“, które w drodze transakcji kupna-sprzedaży przeszły z rąk mieszczzańskich w ręce kniaziów, panów, ziemian i duchowieństwa obu wyznań. Dalej, jak widzieliśmy, mieszczanie powoływali się na fakt, że uprzednio z tych domów pełniono wszelkie posługi miejskie i gospodarskie oraz że zamieszkali tam poddani szlachty i duchownych zajmują się zawodowo rzemiosłem i handlem i „mesta wzywajut“. Stąd wniosek, że mieszczanom chodziło nie o wszelakiego rodzaju posiadłości szlacheckie i duchowne w mieście, lecz tylko o pewną ściśle określoną grupę, odpowiadającą wyszczególnionym warunkom.

Zasada natomiast, na którą powoływał się gospodar, wyraźnie głosiła, że wszyscy mieszkańcy miasta, o ile „mesta i torhow wzywajut“, podlegają obowiązkowi niesienia ciężarów i wykonywania posług miejskich i gospodarskich pospołu z właściwymi mieszczanami, oczywiście z wyjątkiem tych, którzy korzystają z gospodarskich „listow wyzwolonych“. Powyższa zasada została konsekwentnie przeprowadzona w omawianym wyroku królewskim, t. zn. za właściwą podstawę przy wydawaniu orzeczenia przyjmował gospodar fakt zawodowego trudnienia się poddanych szlacheckich i duchownych handlem w mieście lub jakiegokolwiek korzystania z „mesta“.

Poza omówionymi momentami znajdujemy w skardze mieszczkańskiej jeszcze jeden szczegół wysoce charakterystyczny i ciekawy, dotyczący kwestji, „iż dej tam ludy mnohi z domy mestskimi pozadawalisia za władyku i za prewora i pospoł z mestom naszym tiahnuty nechotiat“. W sprawie tej gospodar wypowiedział się całkiem wyraźnie, nakazując tamtejszemu staroście: „Sztoby jesy tym ludem naszym prikazał, aźby oni meszczanom naszym wo wsem pomocny byli, pakliźby kotory z domy mestskimi choteli za władykoju, abo za preorom byty i twoja by miłost tyi domy ich na nas pobrał, a oni by nechaj sobe meszkali za nimi na ich zemlach“.

Związek między przymusem ponoszenia ciężarów gospodarskich i miejskich a władaniem domami w mieście występuje

zupełnie wyraźnie w zacytowanej decyzji królewskiej. W razie więc zatrzymania „domow mestskich“ w swych rękach, mieszkańcy tych obiektów musieli wykonywać świadczenia i posługi popołu z innymi mieszczanami; skoro zaś tych ostatnich pełnić nie chcieli, winni byli zrezygnować ze swych posiadłości w mieście. Jasne, że w tym ostatnim wypadku, po zamieszkaniu na ziemiach władzyki lub przeora zainteresowani byli ipso facto zwolnieni od udziału w poprzednio ponoszonych posługach i świadczeniach miejskich lub gospodarskich.

W świetle omówionych wyżej danych przywileju z 1525 r. za podstawę, ustalającą i normującą obowiązek uczestniczenia w posługach komunikacyjnych w Łucku, przyjmujemy posiadanie domów położonych w mieście i korzystanie z nich. Ponadto w wypadku przejścia ich w drodze kupna z rąk mieszczkańskich w szlacheckie lub duchowne znaczenia nabierał również fakt, czy zamieszkali w tych obiektach poddani nowonabywców trudnili się zawodowo handlem i rzemiosłem, słowem, czy „mesta wzywali“. Oczywiście pozostawiamy chwilowo na uboczu sprawę zwolnienia od wszelkiego rodzaju świadczeń i posług przez uzyskanie odpowiedniego gospodarskiego „listu wyzwolonoho“.

Potwierdzeniem powyższych wniosków są dane z lustracji zamku łuckiego z lat 1545 i 1552. Przedewszystkiem więc rewizja z 1552 r.⁵⁾ wśród wykazów nieruchomości w mieście wymienia dość liczną kategorię posiadłości, którą określa: „Domy w meste. Domy kniazkije, panskije, ziemianskije, popowskije w meste łuckom, kotoryje ne sut w powynowactwe żadnom z mestom“, z czego należy wnioskować, że ani miejskiego „tiahła“ ani podwód z nich nie dostarczano.

Ciekawsze dane znajdujemy w lustracji z 1545 r.⁶⁾ w związku ze skargami mieszczan łuckich i włodzimierskich na kniaziów, panów i ziemian, że „nekotoryi z nich domy swoi w mestech gospodarskich mająt, a podwód i storożowszczyny i inszych popłatow mestskich połniti i mostow i parkanu ludem swoim robiti ne welat“. Rozwijając szczegółowo treść skargi mieszczkańskiej, lustracja przytaczała argumenty wysuwane przez przed-

⁵⁾ Arch. Jug.-Zap. Ros., cz. VII, t. I, str. 174.

⁶⁾ Żr. Dziej., t. VI, str. 60.

stawicieli magdeburgji, przedewszystkiem zaś ten, że szlachta, „ktoryi domy swoi w meste łuckom majut... iż onych tych mestu wziwajut, a ludem swoim, kotoryi w onych domech meszkajut, podwod i płatow, i inszych powinnoziej mestskich połniti i w tom im pomahati ne każut“.

Z dochodzenia, jakie przeprowadził w tej sprawie lustrator gospodarski, wynika, że jedyną prawną podstawą, zwalnającą posiadaczy wymienionych domów od świadczeń i posług miejskich lub państwowych było „obdarowanie i wyzwolenje gospodarskoje“. Żadne inne argumenty uwzględnione nie zostały. Stąd lustrator, udzielając pozwanym rocznego terminu na uzupełnienie swych piaw i dokumentów, równocześnie zadecydował w swem orzeczeniu, że „jestliby do toho roku łaski gospodarskoje o tych domech ne oderżali i reczy swojeje w jeho miłosti ne poprawili, tohdy po onom roku majut tyi domy ich, na kotorych oni listow gospodarskich ne oderżat i ne wkażut, prywerneny byti k prysudu i k prawu ich majtborskemu i k podwodam i popłatom i wsia-komu posłuszenstwu mestskomu podle dawnoho obyczaja“. Obok „łaski gospodarskiej“ momentem kształtującym świadczenia i posługi pozwanym był, jak wynika z przytoczonej wyżej decyzji lustratora, „dawny obyczaj“.

Z zestawienia danych lustracyj 1545 i 1552 r. można wnosić, że akcja podjęta przez mieszczan w r. 1545 nie dała pozytywnych rezultatów. Złożyły się na to prawdopodobnie czynniki pozaprawne, o których trudno mówić na tem miejscu.

W omówionej wyżej skardze mieszczańskiej uderza jeszcze jeden szczegół, mianowicie pominięcie sprawy świadczeń i posług z posiadłości duchowieństwa, aczkolwiek z danych lustracji z 1552 r. należy wnosić, że władało ono w Łucku licznymi nieruchomościami.

Wreszcie sprawa najważniejsza: na czem opierali mieszczanie swe pretensje w stosunku do szlachty, właścicieli domów w Łucku?

Odpowiedź na to pytanie dają słowa lustracji z 1545 r.: „Domy swoi w meste łuckom majut... iż onych tych mestu wziwajut, a ludem swoim, kotoryi w onych domech meszkajut, podwod i płatow, i inszych powinnoziej mestskich połniti

i w tom im pomohati ne kažut“. Ze słów tych wynika, że jedynym argumentem, na jaki powoływali się mieszczanie, był fakt korzystania pozwanej szlachty, właścicieli nieruchomości w Łucku, z domów w mieście, z których uprzednio ciągnęła zyski tamtejsza magdeburgja. A więc podstawą prawną, wystarczającą dla przyznania racji roszczeniom mieszczańskim, było ustalenie, że właściciele obiektów położonych w mieście „korzystali z miasta“.

Fakt korzystania z domów i ziemi w mieście jako podstawa do żądania współuczestnictwa w posługach i świadczeniach komunikacyjnych występuje również w skargach mieszczan włodzimierskich. Świadczy o tem przywilej króla Zygmunta z 1534 r. ⁷⁾, wydany na skutek skarg przedstawicieli magdeburgji włodzimierskiej, którzy cierpieli „kriwdy i tiazkosti welikije“ od tamtejszych starostów. Po rozpatrzeniu sprawy i zarzutów gospodar uznał argumenty mieszczan za słuszne i nakazał tamtejszemu staroście: „Kotoryje meszczane z domy swoimi do was sia prikazali i słuhi waszi, kotoryje w domech mestkich meszkajut, i inszyje słuhi waszi, kotoryje na mestskich zemlach ziwut, tyje wsi powinny z mestom płat nasz hospodarski, serbszcziznu i podwody dawati, i w prisude prawa ich majtbor-skoho majut byti“. Innemi słowy, nawet słudzy starościńscy obowiązani byli do ponoszenia ciężarów podwodowych, o ile zamieszkiwali w domach lub na ziemiach podległych magdeburgji. Stąd wniosek, że udział w wykonywanych przez magdeburgję powinnościach związany był z faktem korzystania z obiektów położonych w mieście, niezależnie od osobistej przynależności jednostki władającej lub zamieszkującej w tych nieruchomościach.

Do podobnego wniosku dochodzimy na podstawie analizy danych z lustracji zamku włodzimierskiego w 1545 r. ⁸⁾. Znajdujemy tam bowiem skargę mieszczan na swego starostę, że „nikotoryi mysliwcy i slesare i inszyje remeslniki, meszkajuczcy w meste wołodymerskom i domy swoi majuczcy... tyi dei mest-skoje zemli używajuczcy, a za neho starostu założywyszysia, żadnych płatow i podaczok mestkich i podwod dawati i parkanu

⁷⁾ Arch. Jug.-Zap. Ros, cz. V, t. I, str. 32—33.

⁸⁾ Źr. Dziej., t. VI, str. 70.

robiti ne chotiat“. Ten sam argument występował nieco dalej w innej skardze mieszczan: „Teper dej kniaź Fedor starosta wołodymerskij posadił sobe na własnoy zemli mestskoj bolszej soroka czołowekow, kotoryi dej ludi ni płatow, ani podwod, ani roboty pospoł z mestom połniti ne choczut“. Zapytany w tej sprawie starosta częściowo przyznał słuszość mieszczanom, obiecując na przyszłość ich nie krzywdzić, co zaś do reszty zarzutów wyjaśnił, „iż tyi ludi posażony na jeho własnoy zemli a ne mestskoj“.

Zarówno argumenty powodów, jak i wyjaśnienia pozwanego obracały się dokoła zagadnienia, czy osoby zainteresowane korzystały z „własnoy zemli mestskoj“. Od tego też ostatecznie zależał wyrok wysłannika królewskiego.

Konflikty i długotrwałe spory na tle udziału w usługach komunikacyjnych spotykamy i w innych miastach na prawie magdeburskiem. Pod tym względem charakterystyczne były zwłaszcza stosunki mińskie. Przewlekłe spory toczyły tam władze magdeburgji z duchowieństwem obrządku wschodniego co do udziału w świadczeniach i usługach miejskich poddanych cerkiewnych i monastyrskich, zamieszkujących w mieście. Przyjrzyjmy się im dokładniej.

W 1522 r.⁹⁾ król Zygmunt na skutek skargi metropolity Józefa rozpatrzył sprawę „krzywd“, jakie czyniły władze miejskie poddanym duchowieństwa w Mińsku. Wprowadzone przez mieszczan „nowiny“ miały polegać na tem, że żądali oni od poddanych cerkiewnych i popowskich, „kotoryi w meste mentskom sut i torhom sia obchodiat“, płacenia serebszczyn hospodarskich oraz wszelkich opłat miejskich, wreszcie „i w podwody z soboju ich wernet“.

Po rozpoznaniu sprawy na zasadzie „stariny“, ponieważ „pered sim dei za predkow jeho mitropolitow ludi cerkowny k waszim mestskim rukam nikoli serebszczyn naszich i nikotorych popłatok nedaiwali“, król uznał skargę metropolity za słuszną, podwakroć nakazując mieszczanom zaprzestania „nowin“ i postępowanie z podwładnymi cerkiewnymi „wodle dawneho obyczaja iżby cerkwi Bożej kriwdy nebyło“.

⁹⁾ Zb. dawn. dypl. i aktów m. mińskiej gub., str. 8.

Nie wiemy, o ile powtórny nakaz królewski był bardziej skuteczny od pierwszego, w każdym jednak razie niesposób tłumaczyć postępowania mieszczan wyłącznie jako aktu gwałtu. Prawdopodobnie mieszczanie, broniąc z uporem swego stanowiska, opierali się na jakichś bliżej nam nieznanym racjach prawnych lub zwyczaju.

Przypuszczenia nasze znajdują potwierdzenie w innych przekazach źródłowych. W tym samym bowiem roku¹⁰⁾ król Zygmunt rozpatrywał spór mieszczan mińskich z archimandrytą Serafionem podobnej treści co poprzednie. I w tym wypadku stroną skarżącą był przedstawiciel duchowieństwa, który dowodził, że mieszczanie wprowadzili „nowiny welikii“, nakładając ciężary podwodowe i inne na jego poddanych monastyrskich. Decyzja królewska w tej sprawie brzmiała oględniej: „A proto jestli budet pered tym podwod na ludech ich nebiriwano prikazujem wam izby jeste na ludech jeho manastyrskich podwod ne brali i inszych kriwd ne czynili i zachowali ich wowsem potomu wodle dawnoho obyczaja“. Innymi słowy, wołą hospodara było załatwienie sporu zgodnie ze „stariną“. W ten sposób pismo królewskie nie przesądzało ostatecznego wyniku, t. zn. w równej mierze mógł mieć słuszość archimandryta co i mieszczanie.

Stąd wniosek, że sam fakt udziału w usługach komunikacyjnych poddanych cerkiewnych, zamieszkujących w mieście, nie był w zasadzie czemś niemożliwym lub bezprawnym.

Analogiczne stanowisko zajął król Zygmunt w liście¹¹⁾ do namiestnika mińskiego kniazia Bohdana Iwanowicza Zasławskiego w związku ze skargą Seńka Miłkowicza, przełożonego tegoż klasztoru Wniebowstąpienia Pańskiego, że wójt i mieszczanie mińscy „kriwdy welikii cziniat“ poddanym monasterskim, ponieważ nakazują im „podwody dawati i inyi mestskii służby pospoł s soboju służiti“, czego przedtem nigdy nie bywało.

Spór między magdeburgją a monasterem Wniebowstąpienia Pańskiego w sprawie podwód po raz trzeci oparł się o hospodara w 1537 r.¹²⁾, i tym razem z powództwa władz klasztor-

¹⁰⁾ Ibid., str. 8—9.

¹¹⁾ Ibid., str. 9.

¹²⁾ Ibid., str. 9—10.

nych. Udał się mianowicie do króla ihumen Wasijan ze skargą na mieszczan, że ci ostatni czynili „tiazkosti welikii“ jego poddanym monasterskim, zmuszali bowiem „u podwodach sobe pomahati i płaty mestskii dawati“, czego przedtem nigdy nie bywało. Ze słów ihumena wynikało ponadto, że owe rzekomo niesłuszne roszczenia mieszczan dotyczyły tylko pewnej grupy poddanych klasztornych. Chodziło tu wyłącznie o ludzi, którzy, jak to sformułował wyrok hospodarski, „na zemlach cerkownych za nim meszkajut, a zeml ani ohorodow mestskich pod soboju ne majut tyi dei remesło umejuczi i sztokolwe zarobiwszy do mesta na produžu nosiat, a inszii skupujuczi zboże i sołod także do Menska to priwoziat i prodajut i s toho sobe poziwene majut ino dei wy tym ludem jeho tiazkosti welikii delajete kazete im s toho u podwodach sobe pomahati i płaty mestskii dawati a oni dei peredtym nikoli ne znawali z wami toho tiahnuti“.

Chcąc widocznie powództwo swe poprzeć jeszcze silniejszym argumentem, ihumen powoływał się ponadto na analogje, że „kotoryi ludi plebanskii tamże na zemli kostelnoj meszkajut i oni dei także nekotoryi reczi na produžu do mesta priwoziat i tysia ziwiat a ot toho niczoho ne płatjat“.

Wyrok, jaki w tej sprawie wydał hospodar, został sformułowany dosyć zawile i zagadkowo: „Jestli budut tyi ludi jeho na zemlach cerkownych meszkati a mestskich zeml ani ohorodow pod soboju ne majut wy by takowych reczei s czoho by oni mohli poziwene sobe meti w tom meste naszom prodawati im ne zaboroniali i tiazkosti nijakoje nezadawali i wo wsem ich zachowali podle dawnoho obyczaja“.

Na plan pierwszy została więc wysunięta kwestja, na czyich ziemiach zamieszkiwali wymienieni poddani monasterscy. Dalej polecał król mieszczanom, by na przyszłość przestrzegali „dawnoho obyczaja“, który widocznie był korzystny dla monasteru. Wreszcie nie precyzował bliżej, co należało rozumieć pod pojęciem „takowych reczei s czoho by oni mohli poziwene sobe meti“.

Omówiona ostatnio sprawa w połączeniu z poprzedniemi rzuca nieco światła na problem udziału poddanych cerkiewnych w posługach komunikacyjnych, pełnionych przez miasto.

Wyjaśnić jednak należy, co było podstawą, uzasadniającą obowiązek uczestnictwa poszczególnych poddanych duchownych, zamieszkujących w mieście, w interesujących nas posługach?

Z motywów wyroku królewskiego z 1537 r. wynika, że za taką podstawę przyjmowano przede wszystkim fakt posiadania albo użytkowania przez nich ziemi lub ogrodów w mieście (t. zn. podlegających władzy magdeburgji). O ile więc poddani duchowieństwa obu obrządków korzystali z nieruchomości na terytorjum magdeburgji, w zasadzie byli obowiązani do uczestnictwa w ponoszeniu ciężarów komunikacyjnych pospołu z właściwymi mieszczanami, jeśli oczywiście nie zwalniał ich od tego hospodarski „list wyzwolony“.

Wątpliwości natomiast budziła inna sprawa: czy poddani duchowni, zajmujący się w mieście rzemiosłem i handlem, byli obowiązani do ponoszenia ciężarów związanych z pracą interesującej nas instytucji, mimo że nie korzystali z ziemi i ogrodów miejskich?

Sądząc z omówionych wyżej przekazów źródłowych, tu właśnie leżało sedno sprawy i źródło ciągłych zatargów między mieszczanami a duchowieństwem. Stanowisko króla w tych sprawach, jak widzieliśmy, było dość chwiejne i niezdecydowane. Z jednej strony odwoływał się on bowiem do „stariny“, z drugiej zaś zdawał się sprzyjać prośbom duchowieństwa. Ta ostatnia nuta przebijała wyraźnie w liście do mieszczan w związku ze skargą ihumena Wasijana. Słowa „wy by takowych reczei s czoho by oni mohli poziwene sobe meti w tom meste naszom prodawati im nezaboroniali“ podkreślały, że rzemiosło i handel, którymi się trudnili w Mińsku poddani monasterscy, dotyczyły rzeczy drobnych, mało znaczących, dających podstawę do zaledwie skromnej egzystencji, słowem, że król świadomie starał się bagatelizować znaczenie owego handlu i rzemiosła.

Z przytoczonych wyżej słów listu hospodarskiego należy wysnuć wniosek, że zależało mu na bardziej łagodnym traktowaniu poddanych monasterskich, mimo że, być może, argumenty prawne przemawiały na korzyść magdeburgji. Widocznie więc zasada, znana nam ze stosunków magdeburgij wołyńskich, „po

mestom wezde tot obyczaj jest, iż kotory ludy w meste meszkajut a mesta i torhow wzywajut, takowiy majut służby mestski służyty, a popłatki i podwody dawaty“, obowiązywała również i na terenie magdeburgji mińskiej. Mogły zachodzić odchylenia od niej, jak np. w sprawie poddanych klasztoru Wniebowstąpienia Pańskiego, nie zdaje się to jednak przeczyć regule.

Zasady, na których opierała się organizacja aparatu komunikacyjnego w Mińsku (jeśli chodzi o zagadnienie kto i z jakiego tytułu w niej uczestniczył) w równej mierze prawdopodobnie obowiązywały poddanych duchownych i ziemiańskich, zamieszkujących w mieście. Bezpośrednich danych źródłowych do kwestji tej jednak nie posiadamy.

Pośrednio sprawę tępo ruszał nakaz króla Stefana z 1586 r.¹³⁾ „prystawom, kotoryje pry poslech i hońcach moskowskich chodiat“. Dowiadujemy się stąd, że w Mińsku miały miejsce nadużycia ze strony duchowieństwa i szlachty, którzy „z dawnych czasow nabywszy placow, poddanych swoich tam osadili, kotoryje w meste meszkajuczy, torhom, remesła, handlew i wszelakich pożytkow mestkich pospoł s poddanymi naszymi meszczany menskimi używajut“, posług zaś komunikacyjnych pełnić nie chcą. Nadużycia tego rodzaju piętnował król Stefan i surowo zakazywał ich na przyszłość.

Wprawdzie organizacja służby komunikacyjnej w W. Ks. Litewskim za czasów króla Stefana oparta była zasadniczo na innych podstawach prawnych w związku z reformami z poł. XVI w. i ustawą o podwodach z 1558 r., tem niemniej jednak stosunki opisane w zacytowanym dokumencie miały charakter długotrwały i sięgały w przeszłość niewątpliwie poza połowę XVI w. Stąd możemy wnosić, że poddani szlacheccy w Mińsku uczestniczyli w posługach komunikacyjnych pospołu z mieszczanami. o ile zamieszkiwali i władali nieruchomościami na terenie magdeburgji lub też zajmowali się w mieście zawodowo rzemiosłem czy handlem, jeśli oczywiście nie korzystali z „listu wyzwolonoho“.

Resumując dochodzimy do wniosku, że udział w posługach komunikacyjnych w Mińsku zależny był z jednej strony od faktu

¹³⁾ Belaruskı Archiŭ, t. III, str. 36—37.

posiadania i użytkowania obiektów nieruchomości, położonych na terytorjum magdeburgji, z drugiej od trudnienia się zawodowo rzemiosłem i handlem w mieście. Innemi słowy, poddani duchowieństwa oraz szlachty, o ile mieszkali na ziemiach tak zwanych miejskich, podlegali ciężarom służby komunikacyjnej narówni z mieszczanami. Podobny stan rzeczy zachodził, jeżeli zamieszkując poza granicami magdeburgji, trudnili się zawodowo rzemiosłem i handlem w mieście i „wzywali wszelkich pożytkow mestskich“. Rzecz zrozumiała, że w obu wypadkach mógł zwolnić od tych ciężarów hospodarski „list wyzwolony“.

Niemal we wszystkich badanych przez nas magdeburgjach W. Ks. Litewskiego występował problem, kto spośród mieszkańców miasta i z jakiego tytułu był obowiązany do udziału w ponoszeniu ciężarów i posług miejskich. Rysuje się on przytem dość wyraźnie na tle nieustannych sporów i konfliktów prawnych stron lub osób zainteresowanych. Przynotujemy parę przykładów dla ilustracji.

W 1540 r.¹⁴⁾ władze magdeburgji grodzieńskiej zwróciły się do królowej Bony ze skargą, że „wiele ich jest w mieście grodzieńskim, którzy trzymają domy miejskie, tak plebana, jako i szlachty, tak rzemieślnicy, jako insze ludzie, a nie są posłuszni urzędowi miejskiemu i owszem się od niego wyjmują częścią do zamku, częścią do panów swoich, skąd i nasze mieszczan pożytki się umniejszają i rząd miejski się miesza“, co kategorycznie piętnując królowa surowo nakazywała: „A ludzie, domy w mieście mający, prawu i urzędowi miejskiemu na potym wszędy podlegli będą i zarówno ciężary ponosić, a kto nie zechce temu podlegać, wolnym czyniemy do schodu jednego roku dom swój sprzedać i w mieście nie mieszkać, a kto go kupi, cło posłuszeństwa iurysdykcji miejskiej i ponoszenia ciężarów miejskich i innych podatków miejskich, jako i inni mieszczanie, chybaby który szlachcic miał dom przywilejem wyjęty od takowych podatków nie płacenia i ciężarów ponoszenia“.

Zasada, nakładająca na wszystkich „domy w mieście mających“ obowiązek uczestniczenia w ciężarach i posługach miej-

¹⁴⁾ Akty Wil. Arch. Kom., t. VII, str. 73.

skich pospołu z właściwymi mieszczanami, została tu podkreślona przez królową Bonę w sposób kategoryczny, nieulegający żadnej wątpliwości. Wyjątek zachodził jedynie w wypadku posiadania gospodarskiego „listu wyzwolonego“.

Również przywilej króla Zygmunta z 1511 r.¹⁵⁾ potwierdzający prawo magdeburskie Brześciowi, nakazywał, aby „także ludi wsi duchownyje i swetskije, i kniaźskije i panskije i ziemianskije, kotoryje w meste berestejskom żywut' i torhom sia obychođiat, abo remesłom, i torhu s nimi pospoł uziwajut'“ ponosili solidarnie z mieszczanami szereg ciężarów i usług „na hospodara“. W danym wypadku na plan pierwszy zostały wysunięte momenty: 1. zamieszkiwania w mieście oraz 2. zajmowania się zawodowo handlem i rzemiosłem. One to tworzyły podstawę, ustalającą obowiązek uczestniczenia mieszkańców miasta w posługach i ciężarach miejskich.

Podobne postanowienia znajdujemy też w przywileju na prawo magdeburskie Wołkowyska z 1507 r.¹⁶⁾: „Takoż w tom meste kotoryi budut remestniki, krawcy, kusznery, kotelniki, szewcy, rymary, dubotołki, kotoryi w meste meszkajut' i torhom sia obychođiat', tym wsim kazał jeho miłost' pod tym prawom nemeckim byti, i pospoł z mestom weleł jeho miłost' im płat nasz płatiti“.

Solidarne ponoszenie nakładanych na miasto ciężarów przez mieszczan i „wsich tych ludej czii by kolwe byli, duchownych i swetskich, s tych, kotoryje by sia w meste torhom abo remesłom obychođili“, nakazywał przywilej na prawo magdeburskie dla Nowogródka z 1511 r.¹⁷⁾. Najdalej wreszcie szedł w tym kierunku przywilej króla Aleksandra dla magdeburgji kijowskiej z 1503 r.¹⁸⁾. Został on wydany na skutek skargi tamtejszych mieszczan: „Sztoż dei kotoryje ludi tam w meste naszym kijewskom meszkajut, biskupii, i mitropoliczii, i wojewodiny, i archimandriczii, i kniazskii, i panskii, i ziemianskii, i Miłosławczane i inyi prichożii ludi, i też remesniki... i inyje ludi, kotoryje ludi

¹⁵⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 94.

¹⁶⁾ Ibid., str. 11.

¹⁷⁾ Ibid., str. 91.

¹⁸⁾ Ibid., t. I, str. 355—356.

w meste naszym kijewskom i po sełom torhom sia obychodiat, tyi dei wsi służob mestskich s nimi pospołu ne służat, i popłatkow ne płatiat“.

Dla poparcia swych skarg mieszczanie powoływali się na dawny zwyczaj, że „kotoryje ludi w meste naszym kijewskom i po sełom torhom sia obychodiat, tyje dei wsi s nimi pospołu służby mestskii słuźiwali i popłatki płacziwali“. Król Aleksander, uznając roszczenia mieszczan za całkowicie słuszne, nakazał wyszczególnionym wyżej mieszkańcom Kijowa, zajmującym się handlem, pełnić wszelkie służby i ciężary miejskie pospołu z właściwymi mieszczanami wedle „dawnoho obyczaja“. wrznie zaś dalszego oporu pozwanych zezwalał mieszczanom „takowych hrabiti“.

Jak z powyższego orzeczenia królewskiego wynika, istota sporu polegała na tem, że wiele osób, mieszkających w Kijowie i zajmujących się tam handlem lub rzemiosłem, nie chciało wykonywać „tiahła“ miejskiego. Rzecz zrozumiała, że władze magdeburgii nie mogły się z tem pogodzić i dlatego zabiegały u hospodara o surowy wyrok przeciw opornym, zaopatrzony w sankcje karne.

Co tu służyło za podstawę, ustalającą i normującą obowiązek uczestnictwa mieszkańców miasta w posługach i ciężarach miejskich?

Odpowiedź na to pytanie daje przywilej króla Aleksandra z 1503 r.: „Kotoryi ludi w meste naszym kijewskom i po sełom torhom sia obychodiat, tyje dei wsi s nimi pospołu służby mestski słuźiwali i popłatki płacziwali“. Powyższą zasadę z drobnymi zmianami powtarzały późniejsze przywileje i potwierdzenia monarsze. Stąd wniosek, że według dawnego zwyczaju każdy z mieszkańców Kijowa, trudniący się w mieście lub okolicy zawodowo handlem lub rzemiosłem, był obowiązany do wykonywania powinności i świadczeń miejskich, a w tej liczbie również posług podwodowej i stacyjnej. Od obowiązku tego mógł zwolnić jedynie hospodarski „list wyzwolony“.

Te postanowienia przywileju z 1503 r. utrzymywał zasadniczo przywilej ziemski kijowski z 1529 r.¹⁹⁾, który mimo szeregu

¹⁹⁾ Ibid., t. II, str. 207—211.

daleko idących „wolnostej“, nadanych szlachcie i duchowieństwu tej ziemi, nakazywał zamieszkującym w mieście poddanym duchowieństwu i szlachty, o ile trudnili się handlem, „z mestom popłatki nasz hospodarskije płatiti“.

Przytoczone wyżej postanowienia zachowanych przekazów źródłowych z szeregu magdeburgij w W. Ks. Litewskiem stwierdzają, że za podstawę, ustalającą obowiązek uczestniczenia w ciężarach i usługach ponoszonych na rzecz hospodara lub miasta uznawano:

1. fakt posiadania, użytkowania lub wreszcie zamieszkiwania domów lub ziem położonych w granicach magdeburgji.

2. fakt zawodowego trudnienia się rzemiosłem lub handlem w mieście, a czasami, jak w Kijowie, i w jego najbliższych okolicach.

Zagadnienie natomiast, „czii by kolwe byli, duchownych i swetskich“ zainteresowani mieszkańcy miasta, w zasadzie nie było brane pod uwagę.

W ten sposób podstawowe kryterjum podziału mieszkańców miasta na obowiązanych i nieobowiązanych do ponoszenia ciężarów oraz wykonywania usług na rzecz hospodara czy magdeburgji było niezależne od osobistych kwalifikacyj tych lub innych jednostek, t. zn. nie liczyło się z tem, czy np. właściciel danego domu, ziemi lub sklepu był kniazem, ziemianinem lub też wreszcie duchownym²⁰⁾.

Od powyższych zasad mogły zachodzić pewne odchylenia, podyktowane lokalnymi warunkami lub zwyczajami. Poza tem w szeregu wypadków obowiązki tej lub innej jednostki mogły być unormowane inaczej przez odpowiedni hospodarski „list wyzwolony“. W związku z tem mogli czasem nie pełnić usług poddani duchowieństwu, kniazia lub szlachty, właściciele szeregu nieruchomości w mieście, korzystający z pewnych określonych obiektów, których dotyczył odnośny „list wyzwolony“, gdy natomiast pozostali poddani zamieszkali na innych ziemiach lub w innych domach ponosili wszelkie ciężary i pełnili usługi narówni z właściwymi mieszkańcami.

²⁰⁾ Por.: Nowickij J., Oczerk ist. kriestj. sosłowija jugo-zap. Ros. w XV—XVIII w., Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. VI, t. I, str. 24—26.

Podany wyżej stan prawny niezawsze odpowiadał stanowi faktycznemu. Stąd nieustanne niemal konflikty i spory sądowe między władzami magdeburgji a duchowieństwem i szlachtą, uchylającymi się od udziału w ponoszeniu pospołu z właściwymi mieszczanami ciężarów, przypadających na nich z tytułu posiadania nieruchomości w mieście lub uprawiania handlu czy rzemiosła.

Niezawsze też sami gospodarowie zajmowali stanowisko wyraźne co do samej zasady, ustalającej i normującej udział mieszkańców miasta w ciężarach i posługach magdeburgji. Dotkliwym wyłomem, jak zobaczymy niżej, były gospodarskie „listy wyzwolone“. Na tem nie koniec.

Chwiejne stanowisko hospodara wyrażało się nieraz w sprawach sądowych między miastem a duchowieństwem. Przykładem mogą tu służyć omówione wyżej stosunki mińskie, a zwłaszcza wyrok króla Zygmunta z 1537 r. w sprawie sądowej między władzami tamtejszej magdeburgji a ihumenem monasteru Wniebo-wstąpienia Pańskiego Wasijanem.

Jeszcze bardziej charakterystycznego materiału pod tym względem dostarczały stosunki połockie. Zgodnie więc z przywilejem lokacyjnym dla Połocka z 1498 r.²¹⁾ magdeburgji zostali poddani wszyscy mieszkańcy miasta i jego okręgu (z wyłączeniem oczywiście duchowieństwa i szlachty), ludność siół mieszczzańskich, położonych poza właściwem terytorjum gminy miejskiej, wreszcie słudzy putni, którzy uprzednio odbywali wspólnie z mieszczanami wojenne posługi gospodarskie i opłacali daniny. Przynależność więc do magdeburgji została oparta na fakcie zamieszkiwania w mieście, z pewnemi odchyleniami od tej zasady w odniesieniu do siół mieszczzańskich i sług putnych.

²¹⁾ Akty Zap. Ros, t. I, str. 180: „...chotim takoz, iżby wsi w meste perworeczenom meszkajuczji, na ktorom kolwek mestcu, prawa toho majdeborskocho poziwali, i jemu wo wsich rzeczach posłuszny byli, tak ludi tyje, kotoryje ziwut' za Dwinoju, jako i tyje, kotoryje z druhoje storony reki Dwiny i na ostrowe meszkajut'; tez wsi ludi władyczny, i ihumeńiny, i tez czerneckii, i popowskii, i bojarskii, i meszczanski i wsich inych kotoryje tamze ziwut' i około mesta i w selech meszczanskich, i też posełskii, i słuhi putnyi, kotoryje z zawsehdy z meszczany na wyprawu wojennuju zwykli choditi i wsi popłatki naszj pospołu s nimi nam dawati“.

Stan prawny, wprowadzony przez przywilej 1498 r., nie utrzymał się długo. Już bowiem w następnym roku²²⁾ w. ks. Aleksander uchylił odnośne postanowienie przywileju lokacyjnego i wprowadził zasadę, że wszelkie posiadłości bojarskie w mieście i okolicach miały być niezależne od magdeburgji („w tyi ich dwory i w zemli wojtu i meszczanom ne wstupatisia“).

Również co do udziału w powinnościach miejskich uchyłono dawną zasadę z przywileju lokacyjnego, wprowadzając natomiast inną: ciężary i posługi mieli ponosić pospołu z właścicielami mieszczanami ci spośród poddanych bojarskich, „kotoryi torhom obychodiat sia“. W ten sposób zgodnie z przywilejem 1499 r. ilość osób, podlegających w Połocku władzy magdeburgji, uległa znacznemu zmniejszeniu.

Stan prawny, ustalony w przywileju w. ks. Aleksandra z 1499 r., już w roku następnym uległ dalszym modyfikacjom. Przedewszystkiem więc gospodar, wychodząc z założenia „szoż zamku naszomu połockomu szkodno, zaneż prihonnych ludej k nemu mało“, uchylił swą poprzednią decyzję w sprawie pod sądności „ludzi putnych“. Przywilej zatem z 1500 r.²³⁾ dzielił warstwę „ludzi putnych“ na dwie kategorie: 1. stale zamieszkujących we wsiach poza granicami miasta i nieposiadających żadnych nieruchomości w mieście, oraz 2. władających domami w mieście. Pierwsza z grup została poddana władzy namiestnika połockiego, z tem jednak, że niektóre powinności „na hospodara“ miała „po dawnomu“ pełnić pospołu z mieszczanami. Druga natomiast razem ze swymi poddanymi miała podlegać magdeburgji i rządzić się prawem niemieckiem.

Przywilej z 1500 r. przeprowadził pozatem bardzo ważną zmianę w sprawie pod sądności poddanych duchownych i szlacheckich, zamieszkujących w mieście, tym razem korzystną dla mieszczan. Został mianowicie przywrócony stan prawny, przewidziany w przywileju lokacyjnym z 1498 r., t. zn. poddani duchowni i bojarscy, zamieszkujący w mieście, oraz wszelakich zawodów rzemieślnicy zostali ponownie przywróceny do magdeburgji i podporządkowani władzom miejskim.

²²⁾ Ibid., str. 199—200.

²³⁾ Ibid., str. 214—215.

W latach następnych Połock był widownią nieustannych zatargów i sporów sądowych w sprawie podsądności mieszkańców miasta. W sporach tych stanowisko królewskie niezawsze było jasne i zdecydowane, co jeszcze pogłębiło dezorjentację. Stwierdzał to król Zygmunt, nadając w 1510 r.²⁴⁾ Połockowi nowy przywilej. „A tak, s toho otmenenja — głosiło wspomniane pismo gospodarskie — nekaho toho prawa majtborskoho u wontpenii byli, dla kotorohoż meszczane mesta połockoho promezku sebe rostorzku i rozdeł wczinili: nekatoryje z nich s prawa nemeckoho wyłomiwszisia, pod prisud horodskij dalisia, a mnohyje i procz rozoszlisia“.

Chcąc naprawić zło i uporządkować na stałe zanarchizowane stosunki wewnętrzne w Połocku, król Zygmunt szczegółowo ustalił, kto w przyszłości miał podlegać magdeburgji. Za podstawę posłużyły normy prawne przywileju lokacyjnego w. ks. Aleksandra z 1498 r. W ten sposób została przywrócona do życia dawna zasada, że wszyscy mieszkańcy miasta, zarówno właścivi mieszczenie, jak poddani duchowieństwa i szlachty, zamieszkujący na ziemiach cerkiewnych, kniaziowskich i bojarskich, zostali podporządkowani prawu niemieckiemu „i tym prawom ot wojta i ot burmistrow i riadec sudilisia i riadilisia i sprawowalisia, i pospołu z mestom wsiakii popłatki i podaczki i tiazkosti i posłuhi dawali i słužili“. Stosunek poddanych do swych panów miał się w przyszłości ograniczyć do opłaty czynszu, t. zw. „posmu“, „podle obyczaja, kak s hospodarem zemli toje wmowit“. Wyjątkowo tylko zezwalał gospodar każdemu z kniaziów i szlachty w Połocku na zachowanie sobie „po odnomu po dworniku a po ohorodniku na prijezd“.

W ten sposób przywracał król Zygmunt porządek, wprowadzony ongiś przez przywilej lokacyjny w. ks. Aleksandra, z pewnem tylko modyfikacjami, przedewszystkiem w odniesieniu do t. zw. „putnikow selskich“, którzy mieli podlegać władzy zamkowej, oraz do nielicznego grona poddanych szlacheckich, pozostawionych pod władzą kniaziów i panów, właścicieli domów w Połocku.

²⁴⁾ Ibid., t. II, str. 75—79.

W latach następnych, po wprowadzeniu w życie przywileju z 1510 r., nadal toczyły się w Połocku spory, przybierając bardzo na sile za rządów wojewody Piotra Kiszki. Mimo to, sądząc z rewizji 1552 r.²⁵⁾, zasady przywileju z 1510 r. ostatecznie się utrzymały i w połowie XVI w. nie budziły już dalszych wątpliwości.

Zatrzymaliśmy się nieco dłużej nad omówieniem charakterystycznych procesów, jakie zachodziły w życiu wewnętrznym Połocka w związku z zagadnieniem, kto spośród mieszkańców miasta był obowiązany do ponoszenia ciężarów miejskich lub gospodarskich.

Poza szeregiem innych momentów, które zaciążyły nad tą kwestją, do zanarchizowania stosunków połockich w końcu XV i na początku XVI wieku przyczyniło się chwiejne i niezdecydowane stanowisko gospodarza. Przywileje gospodarskie bowiem raz konsekwentnie trzymały się zasady, że wszyscy mieszkańcy miasta winni podlegać magdeburgji, kiedyindziej znowu wybitnie ograniczały kompetencje władz miejskich wyłącznie do właściwych mieszczan z zupełnym uniezależnieniem od nich poddanych duchowieństwa i szlachty, zamieszkujących w Połocku.

Tego chwiejnego stanowiska gospodarów nie można, zdaniem naszym, tłumaczyć wyłącznie słabością władzy monarszej w W. Ks. Litewskim. Niewątpliwie wchodziły tu w grę i inne przyczyny pierwszorzędnego znaczenia. Zatrzymajmy się nieco nad tą bardzo ciekawą kwestją.

Wśród mieszkańców magdeburgji spotykamy niemal wszędzie poddanych duchowieństwa obu wyznań, panów i kniaziów, wreszcie szlachty — słowem przedstawicieli szeregu stanów, rządzących się na podstawie własnych stanowych przywilejów. Odrębny byt prawny, oparty na przywilejach gospodarskich, posiadały również inne grupy społeczne lub narodowościowe, np. Żydzi i Tatarzy.

Niemal wszystkie przywileje, normujące stanowisko prawne wymienionych wyżej stanów i grup społecznych, zajmowały się między innymi kwestją ustalenia wzajemnych stosunków państwa i odnośnej grupy społecznej. Stąd nierzadko zawierały one

²⁵⁾ Łappo I. J., Połockaja riewizja 1552 g., str. 27.

normy prawne, określające udział przedstawicieli danej grupy w usługach komunikacyjnych na potrzeby gospodarskie. Przy takim stanie prawnym mogły zachodzić sprzeczności między prawem magdeburgskim oraz ogólnymi normami przywilejów lokacyjnych a postanowieniami przywilejów stanowych.

Ten stan rzeczy ilustrują chociażby przywileje dla duchowieństwa obu wyznań i Żydów, w których interesujące nas kwestje zostały inaczej unormowane dla Żydów i kościoła wschodniego, inaczej dla kościoła katolickiego.

Przywilej w. ks. Aleksandra z 1499 r.²⁶⁾ dla kościoła prawosławnego w W. Ks. Litewskim stanowił wyraźnie: „Też kotoryje ludi mitropolii abo władyczniny sedit po mestom naszym, a wschotiat torhom sia obychoditi: tyje popłatki naszij majuť nam płatiti, pospoł z mestom naszym, po dawnomu“. Innymi słowy, o ile poddani cerkwi i monasterów prawosławnych zamieszkując w miastach trudnili się handlem, to uiszczali „popłatki naszij“ pospołu z właściwymi mieszczanami „po dawnomu“. Stąd wniosek, że w wypadku niezajmowania się handlem wymienieni od powinności „na hospodara“ w zasadzie byli zwolnieni.

Zacytowana norma prawna nie precyzowała bliżej, co należało rozumieć pod pojęciem „popłatki naszij“. Poza to dotyczyła ona widocznie ogółu „mest naszich“, t. zn. nie tylko nielicznych wówczas w W. Księstwie miast magdeburgskich. Również nie została określona bliżej kwestja „stariny“, pojęcie bowiem „po dawnomu“ mogło budzić, i jak widzieliśmy w przykładach mińskich, budziło szereg wątpliwości. Niemniej jednak została wyraźnie podkreślona zasada solidarności w ponoszeniu ciężarów „na hospodara“ przez mieszczan i poddanych cerkiewnych i monasterskich, zamieszkujących w mieście, o ile zajmowali się tam zawodowo handlem.

Bardziej jasno sprawę tę normowały przywileje dla Żydów. Wśród nich kwestjną powinności i usług Żydów na rzecz hospodara zajmował się bliżej przywilej króla Aleksandra z 1503 r.²⁷⁾. Zgodnie ze „stariną“ hospodara „weleť im hde

²⁶⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 189—191.

²⁷⁾ Zb. Pr. Lit., str. 110—112.

kotoryje, w kotorych mestech meszkajut, majut z mestom wsi podaczki dawati, serebszczizny i podwody i inyje wsi potiahli tiahnuti“. Potwierdzając przywilej swego poprzednika, król Zygmunt w 1514 r.²⁸⁾ normy te jeszcze bardziej rozwinął i uzupełnił: „Nizli kotoryje z nich, w kotorych mestech żywut, majut z mestom wsi podaczki dawati, i serebszczizny, i podwody, i inszije wsi potiahli tiahnuti, i wsi wžitki pospoł z mestom majut wziwati, kuplami i remesły czim sia mohut poziwiti“.

Innemi słowy, w związku z tem, że Żydzi zamieszkując w mieście, ponosili wszelkie ciężary pospołu z pozostałymi mieszkańcami (wzamian za co byli uprawnieni do korzystania z miasta i zawodów miejskich), przywileje nie stwarzały dla nich norm odrębnych w dziedzinie interesujących nas posług, odwrotnie, podporządkowywały ich ogólnie obowiązującym przepisom, na których opierała się organizacja służby komunikacyjnej w danym mieście. Dotyczyło to zarówno miast magdeburskich, jak i pozostałych w W. Ks. Litewskim. Stąd konflikty na tle sprzecznych norm prawnych w przywilejach miejskich i żydowskich były zgóry wykluczone, czego znowu nie można powiedzieć o przywilejach dla kościoła prawosławnego.

Inną sytuację prawną stwarzały przywileje kościoła katolickiego w W. Księstwie. W odróżnieniu od omówionych wyżej, uchylały one z dóbr kościelnych ciężary i powinności ponoszone na rzecz państwa i gmin. W ten sposób do istniejącego porządku prawnego wprowadzały one zmiany istotne, wyzwalając od posług i danin na rzecz hospodara ludność poddańczą posiadłości kościelnych.

Tę wyjątkową pozycję swoistego status in statu pod opieką i gwarancją władców W. Ks. Litewskiego uzyskał kościół katolicki już w przywilejach jagiełłowych z lat 1387²⁹⁾ i 1430³⁰⁾, potwierdzanych następnie w późniejszych, od wielkiego przywileju Kazimierza Jagiellończyka z 1447 r. poczynając. Rzecz zrozumiała, że „libertates, immunitates, privilegii, exemptiones et consuetudines“ kościoła katolickiego na Litwie nie były zgodne

²⁸⁾ Ibid.

²⁹⁾ Kod. Dypł. Kat. Wł., t. I, zesz. I, str. 14.

³⁰⁾ Ibid., str. 138.

z zasadami, na których opierał się porządek prawny w miastach, a zwłaszcza z podstawami organizacji posług komunikacyjnych. Stąd wniosek, że któraś z tych sprzecznych norm prawnych musiała mieć pierwszeństwo przed pozostałą.

W jaki sposób rozwiązywano praktycznie te trudności, na podstawie zachowanego materiału źródłowego ustalić trudno. W każdym razie nie ulega wątpliwości, że niekiedy poddani duchowieństwa katolickiego brali udział w ponoszeniu ciężarów i wykonywaniu posług miejskich. Wspomina o tem np. rewizja zamku łuckiego z 1552 r., że „ludy biskupa, kanonyckije, probowskije, preorowskije, kotoryje jedno mieszczanom pomahajut, a podwoły z dymu dajut na hod po try hroszy“. W jednym rządzie z poddanymi kościoła wschodniego oraz szlachty, jako uchylających się od pełnienia posług miejskich i gospodarskich wymieniali skargi mieszczan grodzieńskich, mińskich i kijowskich poddanych „plebana“ lub „biskupii“. Gdzieindziej znowu ihumen Wasijan z Mińska w celu poparcia swej skargi na tamtejszych mieszczan powoływał się na fakt, że „kotoryi ludi plebanskii tamże na zemli kostelnoj meszkajut i oni dei także nekotoryi reczi na prodażu do mesta priwoziat i tysmia ziwiat a ot toho niczoho ne płatiat“, co, zdaniem jego, przez analogję miało się również rozciągać i na poddanych monasteru Wniebowstąpienia Pańskiego.

Wszystkie przytoczone wyżej przykłady dowodzą, że kwestja udziału poddanych kościoła katolickiego w posługach miejskich lub gospodarskich całkowicie jasna nie była, wbrew, zdawałoby się, niebudzącym wątpliwości postanowieniom gospodarskich przywilejów immunitetowych.

Ta rozbieżność norm prawnych, ustalających podstawy organizacji służby komunikacyjnej w miastach na prawie magdeburskiem, budziła wątpliwości nietylko w stosunku do posług poddanych kościoła katolickiego. Podobne zjawisko mogło zachodzić również w odniesieniu do posług poddanych szlacheckich, zamieszkujących w mieście, interpretacja bowiem postanowień przywilejów stanowych niezawsze była wyraźna ze względu na to, iż zasady, normujące udział poddanych szlacheckich w organizacji służby komunikacyjnej, opierały się na dwoistych kryterjach (1. przy-

należność danej grupy poddanych do przedstawiciela wyższych warstw społecznych, 2. czasokres i charakter prawnego władania daną posiadłością) już od czasów wielkiego przywileju ziemskiego Kazimierza Jagiellończyka z 1447 r.

Kilka słów wreszcie należy poświęcić kwestji udziału w interesujących nas posługach poddanych zamkowych, zamieszkujących w miastach na prawie magdeburskiem. Nie ulega wątpliwości, że zasadniczo słudzy zamkowi podlegali władzy starostów i żadnych ciężarów pospołu z mieszczanami nie ponosili. Sporną natomiast była sprawa udziału w interesujących nas posługach tych spośród sług zamkowych, którzy korzystali z domów lub innych nieruchomości położonych w mieście, zwłaszcza jeśli z tych nieruchomości uprzednio gmina miejska ciągnęła pewne korzyści. Wypadki zaś, kiedy słudzy zamkowi władali miejskimi nieruchomościami, zdarzały się dość często.

Więc np. rewizja połocka z 1552 r. wymienia kilku kozaków „z zamku połockoho“, którzy obok „ziemi pustowskoj“ posiadali nieruchomości w mieście („majut domy w meste“). W analogicznym położeniu byli „puszkary“ zamkowi, obowiązani do t. zw. „służby k zamku puszkarskiej“. Niejeden z nich według określenia rewizji „majet dom w meste“. O sługach zamkowych jako właścicielach nieruchomości w mieście wspominały również przekazy źródłowe Brześcia, Włodzimierza i Mińska, że pominiemy miasta drobniejsze.

Jakiż był stosunek wymienionych wyżej właścicieli nieruchomości do ciężarów i świadczeń miejskich?

Ciekawe pod tym względem informacje zawiera list „wyzwalający“ króla Zygmunta z 1537 r.³¹⁾, wydany „puszkaru berestejskomu Marku Zubryckomu“. Dowiadujemy się z niego, że wymieniony sługa zamkowy, właściciel domu w Brześciu, uzyskał od hospodara przywilej, mocą którego został zwolniony „tot dom jeho ot podwod i ot kapszczyzny i ot inszych popłatow mestskich i ot roboty parkanowoje“. Stąd wniosek, że Zubrycki zasadniczo był obowiązany do udziału w ciężarach i posługach miejskich z tytułu posiadania domu w mieście i zwolnić go od tych powinności mógł jedynie przywilej hospodarski.

³¹⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 205, str. 5.

Wyraźniej jeszcze rozstrzygały interesujące nas zagadnienie inne zachowane przekazy źródłowe. W liście np. do starostów włodzimierskich król Zygmunt w 1534 r.³²⁾ nakazywał: „Słuhi waszi [t. zn. starościńscy] kotoryje w domech mestskich meszkajut, i inszije słuhi waszi kotoryje na mestskich zemlach żywut, tyje wsi powinny z mestcm płat nasz hospodarski, serebszcziznu i podwody dawati i w prisude prawa ich majtorskoho majut byti“. Innemi słowy, o ile służy starościńscy posiadali lub zamieszkiwali domy i nieruchomości miejskie, czy też ciągnęli z nich inne korzyści, ponosili z tych użytkowanych obiektów wszelkie ciężary pospołu z właściwymi mieszczanami.

Sądząc z zachowanych przekazów źródłowych, starostowie na tem polu dopuszczali się dość często nadużyć. Okazji do nich dostarczały przedewszystkiem małżeństwa sług zamkowych z mieszczankami, właścicielkami nieruchomości położonych w mieście. Uskarżali się więc np. mieszczanie winniccy w 1552 r.³³⁾ na swego starostę kniazia Bohusza Koreckiego, że „kotoryje słuhi starostiny w domy mestskije ponemszy żony, wstupil, takowych starosta zakrywajet a powinnoziej i potiahlej mestskich tiahnuti ne każet“. Król Zygmunt August, uznając skargi mieszczan za uzasadnione, nakazał staroście: „A kotoryje służebniki starostiny meszczanki poniali i w domy mestskije wstupil, i napered chto by w dom mestskij wstupil, takowij koždyje powinnoisti mestskije... tiahnuti i płatiti majut“. O sługach zamkowych połockich, którzy „żony sobe z domy mestskimi poimali“, ciężarów zaś miejskich ponosić nie chcieli, wspominał list hospodarski do wojewody połockiego z 1524 r.³⁴⁾.

Z zacytowanych przykładów jasno wynika, że zasada „chto by w dom mestskij wstupil, takowij koždyje powinnoisti mestskije tiahnuti i płatiti majet“, obowiązywała w całej rozciągłości w stosunku do sług zamkowych, władających nieruchomościami w mieście.

Dobiegliśmy do końca w rozważaniach nad zasadami, które ustalały i normowały zagadnienie udziału mieszkańców miast

³²⁾ Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. V, t. I, str. 32—33.

³³⁾ Ibid., cz. VIII, t. V, str. 85.

³⁴⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 199, str. 7.

na prawie magdeburskiem w posługach i ciężarach organizacji aparatu komunikacyjnego na potrzeby gospodarskie. Resumując stwierdzamy, że podstawowem kryterjum, na którem opierała się klasyfikacja wymienionych mieszkańców na biorących udział w tych posługach lub wolnych od nich, było posiadanie lub korzystanie z obiektów miejskich, w pierwszym rzędzie domów i ziemi w mieście. Dalej w myśl zasady: „Po mestom wezde tot obyczaj jest, iż kotory ludy w meste meszkajut a mesta i torhow wzywajut, takowyi majut służby mestski służyty, a poplatki i podwody dawaty“, do posług powyższych obowiązani byli wszyscy mieszkańcy miasta, którzy zajmowali się zawodowo rzemiosłem i handlem oraz „mesta wzywali“, chociażby mieszkali na ziemi i w domach, niemających nic wspólnego z gminą miejską.

Zgodnie z powyższymi zasadami w miastach na prawie magdeburskiem organizacji posług komunikacyjnych podlegali zarówno właściwi mieszcianie jak i poddani duchowni, szlacheccy oraz zamkowi, o ile odpowiadali wymienionym wyżej warunkom. Od udziału w tych posługach zwolnić mógł jedynie właściwy przywilej gospodarski.

Zasady normujące udział w organizacji posług komunikacyjnych kolidowały niekiedy z normami przywilejów stanowych, przedewszystkiem kościoła katolickiego. Stąd zachodziły konflikty prawne co do pierwszeństwa sprzecznych norm, rozstrzygane przez króla nieraz z ociąganiem się i wyraźnem wahaniem.

ROZDZIAŁ III.

Rozkład organizacji służby komunikacyjnej i jego czynniki.

1. „Listy wyzwolone“.

W poprzednich rozdziałach poruszyliśmy szereg kwestyj z dziedziny organizacji usług komunikacyjnych w miastach na prawie magdeburskiem do połowy XVI w., sporo uwagi poświęcając przedstawieniu dziejów interesującej nas instytucji, jej rozmiarów, organizacji pracy aparatu i jego kierownictwa, wreszcie zasad, ustalających i normujących udział obywateli w usługach komunikacyjnych.

W świetle zachowanych i wyzyskanych wyżej danych źródłowych stosunki, panujące w interesującej nas instytucji w miastach magdeburskich W. Księstwa, pozostawiały wiele do życzenia, zwłaszcza w połowie XVI w. Praca aparatu komunikacyjnego stopniowo ulegała dezorganizacji, przyczem upadek tej instytucji, początkowo nieznaczny, w pierwszej połowie XVI w. szybko zyskuje na sile. Proces rozkładowy postępował przytem nierównomiernie, w zależności od szeregu lokalnych warunków i układu sił społecznych, nie bez oporu ze strony władz, odpowiedzialnych za prawidłowe funkcjonowanie instytucji.

Na losy organizacji służby komunikacyjnej w magdeburgach w dużym stopniu oddziaływały stosunki, panujące w tej dziedzinie w całym państwie. Rozkład i upadek tej instytucji w kraju siłą rzeczy musiał zaciążyć ujemnie na działaniu aparatu komunikacyjnego w mieście na prawie magdeburskiem i odwrotnie. Stąd też omawiając przyczyny jej rozkładu w miastach, należy stałe mieć na oku stosunki i warunki, jakie w zakresie świadczeń podwodowych i stacyjnych panowały wówczas w całym W. Księstwie Litewskiem.

Na innym miejscu stwierdziliśmy, że organizacja środków komunikacyjnych na potrzeby państwowe, otaczana w pierwszej połowie XV w. troskliwą opieką gospodarów litewskich, upada w drugiej połowie XV, a zwłaszcza w początkach XVI w. Na dezorganizację tej instytucji złożyło się wiele przyczyn, przede wszystkim zaś upadek władzy wielkksiążęcej oraz stopniowe zanikanie świadomości ogólnopaństwowego znaczenia dobrej organizacji służby komunikacyjnej.

Wśród szeregu czynników, działających rozkładowo w stosunku do interesującej nas instytucji, na pierwszym miejscu postawić należy „listy wyzwolone“ gospodarów litewskich, masowo zwalnające poddanych książąt, panów, szlachty, duchowieństwa i mieszczan od udziału w posługach komunikacyjnych na potrzeby państwowe.

Obok tego legalnego środka uchylania się od świadczeń i posług na rzecz posłów i gońców gospodarskich uciekano się masowo do bezprawia i nadużyć na tem polu. Wykorzystując słabość, niedbalstwo i sprzedajność starostów lub dzierżawców, za ich wiedzą lub bez niej, uchylano się od pełnienia powinności podwodowych i stacyjnych, powołując się następnie na „dawność“ takiego stanu rzeczy.

Swoistą formą „wyłamania się“ od uczestnictwa w wykonywaniu posług gospodarskich było „zakładanie się“ albo „zadawanie się“ pod władzę któregoś z możnych, by wykorzystując opiekę jednostki wpływowej nic sobie nie robić z powinności na rzecz hospodara i państwa.

Zaznaczający się coraz silniej proces dezorganizacji i rozkładu aparatu komunikacyjnego odbił się przede wszystkim na losie poddanych gospodarskich włości i miast. To też mnożą się skargi tych ostatnich, że „teper dej tam ludej naszych wołostnych mnoho wołosti naszoje rozdano kniazem i panom i dworanom“ z równoczesnem zwolnieniem ich od ciężarów komunikacyjnych, czego znów nieodzownym skutkiem była niezdolność włości i miasta do wywiązywania się ze swych powinności podwodowych i stacyjnych ¹⁾.

¹⁾ Por.: Wyslouch S., Dobra Szereszewskie, str. 67—70; Hruszewskij A., Powinnost' gorodowej roboty w W. Kn. Litowskom, Petersburg 1914, Ž. M. N. P., XI, str. 19—39.

W tych warunkach zaszła potrzeba przeprowadzenia w dziedzinie komunikacji daleko idących reform, „iż by — jak głosiła uchwała sejmu 1551 r. — „hony i posły w sprawach gospodarskich i zemskich nikotoroho omeszkanja ne pryjmowali“²⁾ i „aby sia sprawy gospodarskije i zemskije neomeszkiwali“³⁾). Ostatecznym wynikiem tych dążeń reformatorskich była szczegółowa „ustawa o podwodach“ z 1558⁴⁾ roku, która wprowadzała nowe zasady organizacji aparatu komunikacyjnego na potrzeby państwowe.

Zapoznajmy się bliżej z gospodarskimi „listami wyzwolonemi“, stanowiącymi jeden z czynników, działających rozkładowo na interesującą nas instytucję. Wydawane one były duchowieństwu, książętom, panom, bojarstwu, wreszcie mieszczaństwu, przyczem przedmiotem nadań były zarówno ziemie i poddani włości gospodarskich, jak i nieruchomości położone w miastach. Niektóre z nich zwalniały obdarowanych od wszelkich ciężarów i posług na rzecz hospodara, miasta lub włości, inne natomiast ściśle ograniczały i precyzowały zakres „wolności“. Udzielone „swobody“ miały wreszcie obowiązywać na stałe lub też na pewien ściśle określony czas. Słowem, panowała w nich duża dowolność i rozmaitość.

Z gospodarskimi „listami wyzwolonemi“ spotykamy się w miastach W. Księstwa Litewskiego powszechnie, zwłaszcza w drugiej połowie XV w. Wydawano je albo 1. pewnym zbiorowościom, albo też 2. poszczególnym jednostkom, właścicielom określonych obiektów nieruchomości w mieście. „Listy wyzwolone“ spotykamy przytem zarówno w miastach znaczniejszych, zorganizowanych w magdeburgje, jak i w mniejszych, rządzonych bezpośrednio przez urzędników gospodarskich.

Do rzędu przywilejów generalnych, zwalniających od posług komunikacyjnych szerszy krąg osób, zaliczyć należy przywilej wileński króla Kazimierza Jagiellończyka z 1451 r.⁴⁾ „super libertationem a podwodis, civibus vilmensibus catholicis et schis-

²⁾ R. I. B., t. XXX, str. 216—218.

³⁾ Ibid., str. 592—599.

⁴⁾ Dubiński P., Zb. Pr. i Przyw. m. Wilna, str. 10.

maticis iuris magdeburientis collatum“, potwierdzony następnie przez w. ks. Aleksandra i króla Zygmunta w latach 1492 ⁵⁾ i 1507 ⁶⁾.

Podobne przywileje, „jako i poddanyje naszi meszczane wilenskijsze uziwajut“, uzyskali również mieszczanie trocky, co im potwierdził następnie król Zygmunt August w 1552 r. ⁷⁾.

Takież charakter miały przywileje dla mieszczan kijowskich z lat 1494 ⁸⁾, 1503 ⁹⁾, 1506 ¹⁰⁾, 1514 ¹¹⁾ wreszcie 1522 ¹²⁾, z r. ostatecznie wyzwalający mieszkańców miasta od usług komunikacyjnych na potrzeby państwowe, przywileje gospodarskie dla mieszczan łuckich z lat 1501 ¹³⁾, 1527 ¹⁴⁾ i 1552 ¹⁵⁾, dla mieszczan brzeskich z 1525 r. ¹⁶⁾, pińskich z 1501 r. ¹⁷⁾, turzyskich z 1518 r. ¹⁸⁾ i t. d., zwalniające w mniejszym lub większym zakresie od szeregu ciężarów i usług (w tej liczbie komunikacyjnych) mieszczan Wilna, Trok, Kijowa, Łucka, Brześćcia, Pińska, Turzyska i t. d.

Analogiczne cechy posiadały przywileje gospodarskie, zwalniające od usług komunikacyjnych poddanych cerkiewnych w Pińsku w 1522 r. ¹⁹⁾, w Witebsku w latach 1503 ²⁰⁾ i 1522 ²¹⁾, w Mińsku w 1522 r. ²²⁾ i t. d.

Niektóre z przytoczonych wyżej przywilejów, jak np. wileński z 1451, trocki z 1522, kijowski z 1522 roku, wreszcie

⁵⁾ Ibid., str. 14.

⁶⁾ Ibid., str. 166.

⁷⁾ Zb. dawn. dypl. i aktów m. Wilna, Kowna, Trok i t. d., cz. II, str. 168.

⁸⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 144 i 146.

⁹⁾ Ibid., str. 355.

¹⁰⁾ Ibid., t. II, str. 2—3.

¹¹⁾ Akty Już. i Zap. Ros., t. II, str. 127.

¹²⁾ Ibid., str. 130.

¹³⁾ Leontowicz F., Akty Lit. Metr., t. I, str. 78, nr. 576.

¹⁴⁾ Bierszadzskij S. A., Rus.-Jewr. Arch., t. I, str. 148—149.

¹⁵⁾ Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. V, t. I, str. 23.

¹⁶⁾ Akty Lit.-Rus. Gos, wyp. I, str. 200.

¹⁷⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 226—227.

¹⁸⁾ Arch. XX. Sang, t. III, str. 185.

¹⁹⁾ Akty Zap. Ros., t. III, str. 293—294.

²⁰⁾ Leontowicz F., Akty Lit. Metr., t. I, str. 138, nr. 679.

²¹⁾ Archeogr. Sborn. Dok., t. I, str. 9.

²²⁾ Zb. dawn. dypl. i aktów m. mińskiej gub., str. 8.

turzynski z 1522 r., zwalniały od udziału w usługach komunikacyjnych ogół mieszkańców miasta na stałe. Inne, jak np. króla Zygmunta z 1525 r. dla pogorzalców brzeskich, „ktoryi mieszkali pod prawem matiborskim“, lub z 1527 r. dla mieszczan łuckich „ktorych domy pohoreli“, wydawane były dla mieszkańców miasta specjalnie upośledzonych wskutek klęsk elementarnych. Stąd wolności udzielane w tych przywilejach nosiły charakter ulg czasowych, które ustawały z momentem poprawy sytuacji materialnej poszkodowanych.

Odrębną grupę tworzą „listy wyzwolone“, nadawane poszczególnym jednostkom spośród właścicieli obiektów nieruchomości w mieście. Do ich rzędu należały np.: przywilej Kazimierza Jagiellończyka z 1483 r.²³⁾, nadający Konstantemu Grekowi plac w Nowogródku, zezwalający „z mestom nikotoroje potiahli ne tiahnuti i służby ne służiti, i podwod ne dawati, i serebszczizny małoje i welikoje ne płatiti jemu i jeho detem, i ich szchatkom“; Kazimierza Jagiellończyka z 1481 r.²⁴⁾, zezwalający Marcinowi Gasztołdowi na kupno domu w Kijowie z równoczesnym zwolnieniem od usług komunikacyjnych („a i podwod i inszych wsich popłatkow mestskich i rozmetow nenadobe jemu dawati i posłow ne podnimati“); w. ks. Aleksandra z 1495 r.²⁵⁾, nadający Marcinowi Chrebtowiczowi dom w Łucku z tem, że „nenadobe jemu nikotorych płatow ani podwod s toho domu dawati z mestom“; tegoż monarchy w 1498 r.²⁶⁾, nadający kniaziowi Konstantemu Ostrogskiemu dom w Łucku ze zwolnieniem „ot płatow mestskich i ot podwod“.

Podobne przywileje wychodziły również od książąt udzielnych²⁷⁾. Zachowały się liczne „listy wyzwolone“ księżny pińskiej Marji Semenowej Olelkowiczowej, że wymienimy w 1492 r.²⁸⁾

²³⁾ R. I. B., t. XXVII, str. 377.

²⁴⁾ Arch. XX. Sang., t. I, str. 78.

²⁵⁾ B i e r s z a d s k i j S. A., Rus.-Jewr. Arch., t. I, str. 55.

²⁶⁾ Ibid., t. I, str. 59.

²⁷⁾ Rew. Puszcz i Pierech. Zwier., str. 104, 105, 114, 95, 76, 103, 109, 217, 218, 228, 239, 259, 263; L e o n t o w i c z F., Akty Lit. Metr., t. I, str. 140, nr. 358; Opis. Ruk. Otd. Wil. Publ. Bblj., wyp. II, str. 40; B i e r s z a d s k i j S. A., Rus.-Jewr. Arch., t. II, str. 6; i t. d.

²⁸⁾ Rew. Ruszcz i Pierech. Zwier., str. 104.

wydany bojarzynowi Iwaszce Położowiczowi na dwór w Pińsku („a s toho dwora z mestom jemu ne słužiti, i podwod i płatu žadnoho ne dawati“), w 1495 r.²⁹⁾ słuźde swemu Seńkowi na dwór w Pińsku z tem, że „s toho dwora z mestom jemu ne tehnuti i podwod jemu ne dawati“ i wiele innych.

Akcja wydawania „listów wyzwolonych“ nasila się w początkach XVI w. „Wyzwała“ więc np. w 1523 r.³⁰⁾ król Zygmunt bojarzyna Piotra Hryńkowicza, właściciela domu w Brześciu, od udziału w usługach wykonywanych przez mieszczan, w 1537 r.³¹⁾ nadaje przywilej „puszkaru berestejskomu Marku Zubryckomu wyzwolajuczy dom jeho od podwod i popłatow mestskich i roboty parkanowej“ i t. d.

Cechą charakterystyczną jednostkowych „listów wyzwolonych“ było to, że dotyczyły one pewnej osoby lub grupy osób, którą zwalniały od usług i ciężarów (w tej liczbie komunikacyjnych), ponoszonych z określonego obiektu w mieście.

Sądząc z zachowanych przekazów źródłowych, przywileje z końca XV w. różniły się co do treści od późniejszych z pierwszej połowy XVI w. Król Kazimierz Jagiellończyk nadając np. w 1483 r.³²⁾ plac w Nowogródku Konstantemu Grekowi zwolnił go przytem od wszelkich „potiahlej“ miejskich. „I my jemu otpustili — głośli wspomniany dokument — z mestom nikatoryje potiahli ne tiahnuti i słuźby ne słužiti, i podwod ne dawati i serebszcziny małoje i welikoje ne płatiti jemu i jeho detem i ich szczatkom“.

Z tegoż czasu zachował się przywilej Kazimierza Jagiellończyka, zezwalający w 1481 r.³³⁾ Marcinowi Gasztołdowi na kupno domu w Kijowie z równoczesnem zwolnieniem go od powinności miejskich. Tym razem gospodar stanowił: „Otpustili jesmo jemu s toho domu ne dawati kapnych peniazej s odnoje korczmy, a kletocznych peniazej z odnoje kletki; a i podwod i inszych wsich popłatkow mestskich i rozmetow nenadobe jemu dawati i posłow ne podnimati“.

²⁹⁾ Ibid., str. 114 i 263.

³⁰⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 197, str. 229.

³¹⁾ Ibid., L. 205, str. 5.

³²⁾ R. I. B., t. XXVII, str. 377.

³³⁾ Arch. XX. Sang., t. I, str. 78.

Również w. ks. Aleksander, nadając w 1495 r.³⁴⁾ dom żydowski w Łucku Marcinowi Chrebtowiczowi, postanowił: „Też z łaski naszoje odpustili jesmo jemu s toho domu płat mestskij i podwodu, nenadobe jemu nikotorych płatow a ni podwod s toho domu dawati z mestom“. Dalej szedł przywilej w. ks. Aleksandra z 1498 r.³⁵⁾, nadający dom żydowski w Łucku kniaziowi Konstantemu Ostrogskiemu: „I prosił nas, abychmo tot jeho dwor i podwornika jeho wyzwolili ot płatow mestskich i ot podwod i ot roboty horodowoje. Ino my, z łaski naszoje to wczinili: tot jeho dwor ataczikowskij i podwornika jeho wyzwolili ot wsich płatow mestskich i ot podwod i ot roboty horodowoje“.

Z przytoczonych „listów wyzwolonych“ wnosić można, że udzielane „wolności“ sięgały bardzo daleko. Obejmowały nie tylko „płaty mestskie“ i posługi komunikacyjne, ale nawet niekiedy zwolnienie od serebszczyzny i „roboty horodowoje“, t. zn. ciężarów i posług, w których zainteresowany był bezpośrednio sam gospodar.

W większej ilości zachowały się „listy wyzwolone“ króla Zygmunta I z lat dwudziestych XVI stulecia. Zapoznajmy się z ich treścią. W 1523 r.³⁶⁾ król Zygmunt „wyzwala“ bojarzyna Piotra Hryńkowicza, właściciela domu w Brześciu, od udziału w ciężarach i posługach niesionych przez mieszczan. „Wyzwolilijesmo — głosił dokument — tot dom jeho matjewski u meste berestejskom ot służby mestskoje ot podwod i ot wsiakich popłatkow mestskich i ot prysudu — nemajet on toho domu swojego u prysude mestskom byti ani służby ni podwod dawati, a ni kotorych popłatkow z mestom płatit, a kotory podwornik ot neho budet w tom domu meszkati, majet jeho starosta berestejski suditi“.

Podobnie w 1524 r.³⁷⁾ król Zygmunt zwolnił dworzanina Michała Zatureckiego, właściciela domu w Łucku („ot podwod jesmo jemu wyzwolili, do woli naszoje“). W tym samym roku

³⁴⁾ Bierszadskij S. A., Rus.-Jewr. Arch., t. I, str. 55.

³⁵⁾ Ibid.

³⁶⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 197, str. 229.

³⁷⁾ Ibid., L. 197, str. 337.

Wasył Siemaszkowicz i Michał Siemaszkowicz z okazji kupna domów w Łucku uzyskali jednobrzmiące przywileje, w których król stwierdza, iż „z łaski naszoje tot dom jemu dozwolili kupiti, i ot płatow mestskich i ot podwod jesmo jemu wyzwolili do woli naszoje“³⁸⁾. W 1523 r.³⁹⁾ król Zygmunt potwierdził kupno „podworia“ w Łucku ziemianinowi brasławskiemu Iwaszce Krasnosielskiemu, zaznaczając równocześnie: „Nechaj on toje podworje derżyt wodle kupli swojeje i listu kupczoho, a służbu i daczki mestskii wsi z toho podworja jemu jeśmo odpustili do woli naszoje“.

Z 1524 r.⁴⁰⁾ pochodzi „potwerżene kniaziu Iwanu Jurewiczu Welickomu na dom kupli jeho w meste Łuckom“, w którym król ustalił obowiązki nowonabywcy: „Nechaj on tot dom derżyt, a nam z toho służbu bojarskuję służył, a z meszczany ne nadobe jemu nikotoroj służby służyti i popłatkow płatiti“.

Z przytoczonych wyżej tekstów wynika, że niektóre przywileje ogólnikowo „wyzwalały“ właściciela danego obiektu od wszelkich świadczeń miejskich, inne natomiast precyzowały ściśle, jakiego rodzaju usługi i ciężary zastały im „odpuszczone“. Przeważnie spotykamy formułę zwolnienia „ot płatow mestskich i ot podwod“, w jednym natomiast wypadku występuje zwolnienie tylko „ot podwod“.

Przy zestawieniu „listów wyzwolonych“ z końca w. XV z ostatnio omówionymi uderza bardzo znamieny szczegół, dotyczący rozmiarów nadawanych „wolności“. W przywilejach króla Kazimierza Jagiellończyka i w ks. Aleksandra spotykaliśmy się ze zjawiskiem zwalniania nietylko od „płatow mestskich“ i usług komunikacyjnych, ale także i od serebszczyzn i „roboty horodoweje“. Przywileje natomiast króla Zygmunta ograniczały się wyłącznie do zwalniania właścicieli domów w miastach „ot płatow mestskich i ot podwod“, zachowując inne ciężary i usługi na rzecz hospodara.

Spróbujmy wyjaśnić genezę zaobserwowanego zjawiska. Czy nie mamy tu do czynienia z objawem świadomej polityki ostatnich Jagiellonów?

³⁸⁾ Ibid., str. 337—338.

³⁹⁾ Ibid., str. 139.

⁴⁰⁾ Ibid., str. 357—358.

Wiele światła na tę sprawę rzuca przywilej gospodarski z 1525 r.⁴¹⁾ dla mieszczan łuckich. Wobec ciągłych nieporozumień i sporów co do interpretacji rozmaitych postanowień „listów wyzwolonych“, król Zygmunt ustalił dla Łucka zasadę ogólną: „Aczkolwiek by kotory listy naszymy wyzwoleny na to wsebe meli — głosiło pismo gospodarskie — ino możem ich wyzwolity ot płatow i podwod, a ot mostow i storożowszczyzny nikoho ne wyzwolajem“, z czego wynikało, że „listy wyzwolone“ nie upoważniały obdarowanych do uchylania się od udziału w robotach mostowych i od „storożowszczyzny“.

Innemi słowy, w latach dwudziestych XVI stulecia gospodar wyraźnie odróżniał pewne ciężary i posługi, które mogły być przedmiotem „wyzwolenia“, i inne, od których przywileje zasadniczo nikogo nie zwalniały. Co było podstawą powyższej klasyfikacji, przytoczony wyżej list króla Zygmunta nie wyjaśniał. Mimo to należy przypuszczać, że gospodar powodował się tu względami na znaczenie i wagę państwową pewnych kategorii świadczeń, obciążających ludność miejską.

W porównaniu więc ze stosunkami, jakie w dziedzinie „listów wyzwolonych“ panowały uprzednio, w latach dwudziestych XVI w. obserwujemy postęp, spowodowany najwyraźniej dążeniem do ograniczenia ulg i swobód, udzielanych poszczególnym jednostkom ze szkodą całej organizacji aparatu komunikacyjnego.

Charakterystyczna dyskusja w sprawie organizacji służby komunikacyjnej na potrzeby państwowe odbyła się na sejmach w latach 1547, 1551 i 1554. Zbywając petycję stanów W. Księstwa z 1547 r.⁴²⁾ w sprawie utrzymania w mocy „listów wyzwolonych“ ogólnikową odpowiedzią, król Zygmunt August dopiero w 1552 r.⁴³⁾ przy omawianiu uchwały sejmowej z 1551 r. w sprawie opłat podwodowych uzasadnił swe stanowisko i decyzję, uchylającą moc prawną „listów wyzwolonych“ w zakresie zwolnień od posług komunikacyjnych.

⁴¹⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 199, str. 357—358.

⁴²⁾ R. I. B., t. XXX, str. 160—161.

⁴³⁾ L u b a w s k i j M., Lit.-rus. sejm, Priloż., nr. 28, str. 72—74.

W zarządzeniu swem hospodar wyjaśnił, że „listy wyzwolone“ zachowują swą moc jedynie w stosunku do tych ulg, swobód lub darowizn, które zostały udzielone z „pożytkow“ „szto na nas i na wrady naszymy prychodiat“; natomiast wszystkie ulgi z dziedziny t. zw. powinności ziemskich, obejmujących również i posługi komunikacyjne, zostały uchylone jako niewłaściwie nadane. Rzecz zrozumiała, że takie stanowisko króla nie mogło zadowolić stanów W. Księstwa. To też na sejmie 1554 r. szlachta wystąpiła ponownie z petycją, motywując, że według starodawnego zwyczaju monarchowie przy nadaniach dóbr nie zastrzegali dla siebie żadnych posług lub danin. W odpowiedzi na powyższe argumenty hospodar jeszcze dobitniej podkreślił zasadę, że posługi komunikacyjne, ze względu na swe ogólnopañstwowe znaczenie, nie mogły być darowywane ani przez niego, ani przez jego przodków⁴⁴⁾.

Stojąc konsekwentnie na tem stanowisku, hospodar w 1559 r.¹⁵⁾ nakazywał surowo szlachcie zaprzestanie dalszego oporu i dobrowolne ponoszenie świadczeń podwodowych, grożąc opornym, że „roskażet to jeho krolewszkaja miłost’ z deckowanjem otprawowati na takowych ludech“.

Omówiliśmy pokrótce ewolucję, jakim podlegały „listy wyzwolone“ w okresie od połowy XV do połowy XVI w. w stosunku do zakresu udzielanych ulg lub swobód. Skolei słów kilka w kwestji, kto był podmiotem tych nadań, innemi słowy, kto spośród mieszkańców miasta mógł uzyskać hospodarski „list wyzwolony“.

Z zachowanych przekazów źródłowych wynika, że najczęściej jednostkowe przywileje immunitetowe nadawane były szlachcie, właścicielom nieruchomości w mieście. A więc król Kazimierz Jagiellończyk wydaje w 1481 r. „list wyzwolony“ Marcinowi Gasztoldowi co do ciężarów z jego domu w Kijowie, w. ks. Aleksander w 1495 r. Marcinowi Chrebtowiczowi i w 1498 r. kniaziowi Konstantemu Ostrogskiemu na domy w Łucku, król Zygmunt w 1523 r. Piotrowi Hryńkowiczowi,

⁴⁴⁾ R. I. B., t. XXX, str. 235—236.

¹⁵⁾ Ibid., str. 276—278.

w latach 1523—1524 Michałowi Zatureckiemu, Wasylowi i Michałowi Siemaszkowiczom, Iwaszce Krasnosielskiemu, kniaziowi Iwanowi Jurewiczowi Welickiemu na ich domy w Łucku i Brześciu. Mamy więc długi szereg panów, kniaziów i bojarów, korzystających z „listów wyzwolonych“ co do swych miejskich posiadłości.

Wśród obdarowanych spotykamy również właściwych mieszczan. A więc np. król Zygmunt I w 1527 roku ⁴⁶⁾ upominał marszałka Jana Janowicza Zaberezińskiego spowodu krzywd, jakich doznał od niego burmistrz wileński Andrzej Welikaja Hołowa. Z treści powyższego listu hospodarskiego dowiadujemy się, że „jeszcze sławnoje pamety otec nasz Kazimer a brat nasz Aleksander koroli ich miłosti i my też z łaski naszoje hospodarskoje dla zasłuh predkow jeho samoho predkom naszym i nam toje jesmo jemu wczinili, iż żaden pan ani dworanin nasz ani host ani kotory posoł w jeho domech, kotory on majet w meste naszym wileńskom stanowityse nemajet“, co ma też być przestrzegane i w przyszłości.

Nie był to wypadek odosobniony. Konstanty Grek, któremu w 1483 r. Kazimierz Jagiellończyk nadał plac w Nowogródku z równoczesnym zwolnieniem go od wszelkich „potiahlej“ miejskich, najprawdopodobniej był również mieszczaninem.

O tem, że mogły zachodzić wypadki uzyskiwania „listów wyzwolonych“ przez mieszczan, dowodzi pośrednio wielokrotnie cytowana przez nas sprawa małżeństwa Beznosików, mieszczan wołkowyskich, uchylających się od ponoszenia ciężarów służby komunikacyjnej w Wołkowysku pod pretekstem posiadania odpowiedniego przywileju hospodarskiego.

Podobnie według informacji rewizji połockiej z 1552 r. większość poddanych siół mieszczańskich nie pełniła postug komunikacyjnych, co należy przypisać rozdawnictwu mieszczanom połockim indywidualnych „listów wyzwalających“. Obok przywilejów hospodarskich spotykamy tam również „listy wyzwolone“, wystawiane przez wojewodów połockich, zgodne zresztą co do treści z pierwszymi.

⁴⁶⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 199, str. 37—38.

Wszystkie te fakty dowodzą, że „listy wyzwolone“, były wydawane przez gospodarów nietylko kniaziom, panom i bojarstwu, lecz także i mieszczanom. Momentem decydującym w obu wypadkach była wola i łaska gospodarska.

Zdarzały się także wypadki nadania „listu wyzwolonego“ słudze zamkowemu (oczywiście z jego posiadłości w mieście), jak np. znany nam przywilej króla Zygmunta I z 1537 r.⁴⁷⁾ „puszkaru berestejskomu Marku Zubryckomu wyzwolajuczcy dom jeho od podwod i popłatow mestskich i roboty parkanowej“.

Słowem, norm któreby wyraźnie precyzowały, co, kiedy i komu miał gospodar nadać, darować lub od czego „wyzwolić“, w zachowanym ma'erjale źródłowym nie znajdujemy, a najprawdopodobniej wogóle ich nie znano. Co najwyżej mogły się tu ustalić jakieś nieokreślone bliżej linje wytyczne, którymi się kierowali gospodarowie w swej polityce rozdawania indywidualnych „listów wyzwolonych“. Obok innych czynników w grę niewątpliwie wchodziła także i indywidualność danego władcy.

Nie bez wpływu na taką politykę monarchów pozostawało prawdopodobnie i to, że szafowanie listami „wyzwalającemi“ miało ujemne skutki dla codziennej pracy aparatu komunikacyjnego w miastach. Jakoż niejednokrotnie miasta podnosiły alarm, ostrzegając gospodarów przed niebezpieczeństwem zbyt hojnego rozdawnictwa „listów wyzwolonych“. Ciekawych informacji dostarczają tu zachowane przekazy źródłowe.

Uskarżali się np. mieszczanie wołkowyscy przed królem w 1526 r.⁴⁸⁾, że „oni zdawna pod posłów i honcow naszych podwody daiwali pospoł z wołostju naszoju wołkowyskoju: wołost' dej podnimywali tri nedeli, a meszczane wołkowyskije czetwertuju nedelu podnimywali. A teper dej tam ludej naszych wołostnych mnoho wołosti naszoje wołkowyskoje rozdano kniazem i panom i dworanom naszym i kotoryje dej posły i honcy tych czasow czerez Wołkowysk jezdiat, tyi dej wsi u meszczan naszych na wołostnych nedelach koni ich mocno berut i hrabiat“, wskutek czego „dla dej takowych czastych podwod szkody i utiski welikije meszczane nasi wołkowyskije majuť,

⁴⁷⁾ Ibid., L. 197, str. 229.

⁴⁸⁾ Ibid., L. 197, str. 505—506.

a inszyje z mesta procz sia rozchodiat“. Sądząc ze stanowiska, jakie w tej sprawie zajął gospodar, podany wyżej stan faktyczny nie odbiegał od prawdy.

Analogiczne stosunki panowały w Kamieńcu Litewskim. Świadczą o tem słowa skargi z 1544 r.⁴⁹⁾: „To pak khdy potom nekotorym kniazem, panom i zemlanom ludi wołosny i ot zamku kameneckoho rozdany, tohdy oni spłoszenstwo i nedbałost' w tom sobe meli i wodłuh dawnoho obyczaja podwod naszych w nedelach swoich za onym rozdanjem ludej pod pošly i honcy dawati ne choteli, a meszczane też sami odny tomu dosyt' wczyniti ne mohli“. Zmniejszona co do swego składu włość kamieniecka widocznie nie mogła podołać usługom w dawnych rozmiarach, co też gospodar uwzględnił w wyroku.

Nielepiej wyglądały stosunki komunikacyjne w Nowogródku⁵⁰⁾.

W Łucku wobec przejścia w ręce prywatne w drodze nadań królewskich dworów i włości, „kotori byli winny pošlow i honcow kniazkich podnimaty“, pozostali poddani gospodarscy nie mogli wydołać ciężarom stacyjnym. Stwierdzała to wyraźnie rewizja z 1552 r.⁵¹⁾: „Staceju wynni dawat pošlom i honcom klucza hospodarskoho łuckoho iz seł, kotoryje tiahnut ku klucz... nyzli i z welikoju trudnostju, iż ich mało, bo vse od klucza rozdane“.

Podobne stosunki panowały również w Mozyrzju, o czym świadczy list króla Zygmunta z 1528 r.⁵²⁾. Spowodu „zniszczenia za danjem podwod pod pošly i honcy“ mieszczenie orszańscy uzyskali u króla Zygmunta Augusta w 1551 r.⁵³⁾ przywilej na handel bezcłowy w W. Ks. Litewskim. Owo „zniszczenie“ w dużej mierze było wynikiem faktu, że mieszczenie nie korzystali z „žadnoje pomoczi ludej tych, kotoryje za predkow naszich sławnoje pameti korolej ich miłosti suť dany nekotorym kniazem, panom i zemianom naszym“.

⁴⁹⁾ Downar-Zapolskij M., Ocz. po oig. zap-rusk. kr. w XVI w.. Priłoż., str. 49—51.

⁵⁰⁾ Zb. dawn. dypl. i aktów m. mińskiej gub., str. 12—13.

⁵¹⁾ Arch. Jug.-Zap. Ros., cz. VII, t. I, str. 174.

⁵²⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 206—208.

⁵³⁾ Akty Już. i Zap. Ros. t. I, str. 129—130.

Przytoczone przykłady stwierdzają z całą wyrazistością, jak opłakane skutki dla organizacji służby komunikacyjnej w miastach pociągało zbyt hojne rozdawnictwo ludzi i siół gospodarskich z równoczesnym „wyzwoleniem“ od uprzednio ponoszonych ciężarów i posług. Nic też dziwnego, że nim miało dojść do reform w tej dziedzinie, zapowiadanych przez hospodara w przywileju dla mieszczan nowogródzkich z 1551 r. („pokol my około dawanja podwod i stacyj postanowenje słusznoje wczinim“) lub w przywileju dla mieszczan orszańskich z 1551 r. („pokul postanowenje słusznoje w tych podwodach uczinim s kniazi, pany i zemiany, kotorije potużnikow ich w powete roszkom na predkoch naszich korolech ich miłosti wysłużili“), gospodarowie dążyli do częściowego przynajmniej uregulowania sprawy posług komunikacyjnych przez wyeliminowanie ich jako przedmiotu nadań z jednostkowych „listów wyzwolonych“.

W ten sposób można wyjaśnić tendencje, jakie przyświecały polityce obu ostatnich Jagiellonów w dziedzinie rozdawnictwa „listów wyzwolonych“, o których mówił między innymi wspomniany wyżej przywilej dla mieszczan łuckich z 1526 r.

Instytucja jednostkowych „listów wyzwolonych“ stwarzała pozatem łatwe pole do wszelkiego rodzaju nadużyć. Przy nieustannem dążeniu mieszkańców miast do zrzucenia z siebie ciężarów i posług komunikacyjnych, ponoszonych przez gminy miejskie, powoływano się często na „listy wyzwolone“, które rzekomo miały legalizować czyny bezprawne. Walce władz miejskich z tego rodzaju próbami uchylania się od ponoszenia ciężarów komunikacyjnych poświęciliśmy więcej uwagi na innym miejscu⁵⁴⁾, tu dla ilustracji powołamy się na stosunki łuckie i włodzimierskie.

Podawała więc rewizja zamków w Łucku i Włodzimierzu z 1545 r.⁵⁵⁾, że w związku ze skargą mieszczan na masowe „wyłamywanie się“ z powinności miejskich szlachty, właściciele tamtejszych nieruchomości, lustrator królewski zarządził okazanie „listów wyzwolonych“ celem sprawdzenia, „jestliby oni na

⁵⁴⁾ Patrz wyżej, str. 82—90.

⁵⁵⁾ Źr. Dziej., t. VI, str. 60.

to ktoroje obdarowanie i wyzwolenje hospodarskoje meli, aby pered nami wskazywali. Ino nekotoryi z nich polozyli listy hospodarskije w kotorych wyzwolenja od podwod i platow mestskich ne opisujet, a inszyi do woli hospodarskoje listy maju, a druhi zadnych listow wkazati ne choteli, abo tez podobno ich w sebe ne maju“.

Innemi słowy, tylko niektórzy z pozwanych posiadali „listy wyzwolone“, zwalnijące ich od uczestniczenia w usługach miejskich. Pozostali albo nie mieli do tego żadnych tytułów prawnych, albo też mieli niedostateczne. Wypadki tego rodzaju bezprawi zdarzały się częściej i to nietylko w miastach wołyńskich, przyczem niejasne i zawile sformułowanie „listu wyzwolonego“ często utrudniało walkę z podobnymi nadużyciami.

Omówiliśmy pokrótce znaczenie i działanie jednego z czynników rozkładu w dziedzinie organizacji aparatu komunikacyjnego w miastach W. Księstwa, w szczególności zaś w miastach na prawie magdeburskiem do połowy XVI w. Mimo niewątpliwego zła, jakie w konsekwencji niosły ze sobą „listy wyzwolone“, były one jednak instytucją prawną, a stąd wszelkie zabiegi i starania, zmierzające do uzyskania takiego przywileju hospodarskiego, musimy uznać za działanie legalne i całkowicie zgodne z prawem.

Obok „listów wyzwolonych“ istniały inne jeszcze czynniki, wywołujące w organizacji i pracy aparatu komunikacyjnego w miastach skutki niemniej destrukcyjne. W odróżnieniu od pierwszych opierały się one na bezprawiu, wynikającym z braku silnej władzy administracyjnej i sądowej, dzięki czemu w większości wypadków uchodziły bezkarnie. Prostu pewne jednostki spośród mieszkańców miasta, na których ciążyła powinność uczestniczenia w „tiahle“ miejskiem, odmawiały pod tym lub innym pretekstem udziału w ciężarach i usługach miejskich, w tej liczbie również i komunikacyjnych. Na tem tle powstawały i toczyły się nieustanne, długotrwałe spory i konflikty prawne między zarządami miast a „wyłamującymi się“ jednostkami. Szereg przykładów, ilustrujących tę stronę życia gminy miejskiej, podaliśmy już wyżej⁵⁶⁾,

⁵⁶⁾ Patrz wyżej, str. 85—88.

ograniczmy się więc tylko do stwierdzenia, że uchylali się od udziału w ciężarach i posługach miejskich zarówno poddani duchowieństwa obu obrządków, kniaziowscy, pańscy i bojarscy, zamieszkujący w domach położonych w mieście lub w inny jakiś sposób korzystający z miasta, jak również i właściwi mieszczanie, podlegający prawu magdeburskiemu.

Proces „wyłamywania się” przebiegał nierównomiernie w rozmaitych ośrodkach miejskich w zależności od lokalnych warunków i stopnia dezorganizacji życia wewnętrznego danej gminy miejskiej. Wśród licznych metod „wyłamywania się” z posług i powinności miejskich ukształtował się w W. Księstwie bardzo ciekawy i charakterystyczny sposób unikania tych ciężarów i świadczeń za pośrednictwem t. zw. „zakładania się” lub „zadawania się” pod opiekę jednostki możnej lub wpływowej. Proceder ten, dość rozpowszechniony w W. Ks. Litewskim w połowie XVI w., zasługuje na bardziej dokładne omówienie, do czego też skolei przystępujemy.

2. Proces „zakładania się”.

W przekazach źródłowych z pierwszej połowy XVI w. występuje dość często zjawisko „zadawania się”, inaczej „zakładania się” jednostki lub grupy poddanych gospodarskich pod władzę kogoś z możnych lub posiadających wpływy na danym terytorjum, mające na celu uchylenie się od udziału w świadczeniach i posługach na rzecz włości, gminy miejskiej lub hospodara.

Poddani więc hospodarscy połoccy z dworu czerświackiego uskarżali się przed lustratorem w 1552 r., że „ludi putnyje Weliczkwilane za wojewodstwa pana Piotra Kiszki zadali se sami z zemlami za pana Hleba Iwanowicza Korsaka“¹⁾, wskutek czego przestali wykonywać swe dawne powinności. Podobnie uskarżali się „ludi pryhonnyje zamku połockoho“ z włości niszczenskiej, „iż dej potużniki ich seło Asina... potdali se z zemlami swoimi neboszczyku panu Petru Kiszce ku imenju jeho Owsiu, kotoryje i teper k tomu imenju tiahnut“²⁾, pod

1) Ł a p p o I., Połockaja riewizja, str. 70—71 i 89.

2) Ibid., str. 58.

opieką i władzą pana wojewody połockiego niewiele sobie oczywiście robiąc z dawnych powinności i świadczeń na potrzeby dworu gospodarskiego.

Analogiczne fakty notuje również rewizja zamku mozyrskiego z 1552 r. Do grupy wsi, które dobrowolnie poddały się możnowładcy, należało „seło kotoroje zowut Koptewiczi Dalekije“. „Wołost' bczickaja — notuje rewizja — wsia powedili iż sia toje seło także samo za kniazia Konstantina ot 40 let założyło dla krywd ot starost mozyrskich, ot toho czasu horoda, ani żadnych robot i powinowastw ne czinet i podwod i stacej ne dajut“³⁾.

Pod mozną opiekę kniazia Konstantego Ostrogskiego poddały się i inne wsie, a więc „seło Szestowiczi...knehini Konstantinowej ot 30 lat; powedili ludi prisiahłyje i meszczane i wsia wołost', iż sia sami założyli za kniazia Konstantina ot 40 let u Hlinszczinu“⁴⁾, podobnie „seło Bołożewiczi... tohdyż dej za kniazia Konstantina założyli sia sami i żadnoje tiahli i roboty ne robyli ot toho czasu“⁵⁾.

W „nedeli“ sokirickiej podobny los spotkał wsie Petruszowicze i Kowk: „Powedili starec i wsia wołost' bczickaja iż sia tyje seła obadwa także sami sia za pana Khasztolta założyli tohdy, koli on szeł s Czerkas ot carewicza, a on że i Mozyr derżał na tot czas, posle Khasztolta priwernuł ich Szczasnyj Sitrujewicz k Hłusku i teper tiahnut tam... ot toho czasu ni stacei, ni podwod, ni roboty horodowoje net“⁶⁾.

Po zapoznaniu się z całokształtem sprawy lustrator królewski ponownie poddał wszystkie wymienione wsie dawnemu „tiahłu“ z włością („z roskazannia hospodarskoho opiat' ku tomu jesmo ich priwernuli“⁷⁾).

Przytoczone wyżej informacje rewizji mozyrskiej, choć zapisane zgodnie z zeznaniami zaprzysiężonych przedstawicieli miasta oraz włości i niekwestjonowane przez zainteresowanych

³⁾ Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. VII, t. I, str. 647.

⁴⁾ Ibid., str. 645.

⁵⁾ Ibid., str. 645.

⁶⁾ Ibid., str. 646.

⁷⁾ Ibid., str. 644.

możnowładców, mogą jednak budzić pewne zastrzeżenia co do swej ściśłości w związku z innymi zachowanymi przekazami źródłowymi. Mianowicie na wsie Bałazewicze, Kopcewicze i Szostowicze książę Konstanty Ostrogski uzyskał przywilej nadawczy od króla Zygmunta I przed rokiem 1512⁸⁾, w przywileju bowiem z tegoż roku król potwierdza mu poprzednie nadanie „weczno i neporuszno“ z zaznaczeniem: „Kak s starodawna tyi ludi i ich zemli w hranicach swoich sia majut i kak na nas derżany byli“. Również zachował się przywilej króla Zygmunta I z 1518 r.⁹⁾, nadający Gasztoldowi wsie, które według relacji poddały się temu ostatniemu z równoczesnym wyzwoleniem ich od podwód i stacyj, a także powinności zamkowych.

Napozór więc zachodziła zasadnicza sprzeczność między zeznaniami zaprzysiężonych przedstawicieli miasta i włości w 1552 r. a nadawczymi przywilejami gospodarskimi.

Na całą tę zagmatwaną sprawę rzuca światło dopiero przywilej króla Zygmunta I z 1528 r.¹⁰⁾ „kniazem naszym, i panom, ziemianom, i dworanom naszym tym, kotoryje imenja swoi majut w mozyrskom powete“, wydany na skutek skargi mieszczan i włości mozyrskiej, że, jak formułuje gospodar, „sztoż dej kotoryi ludi podawali jesmo wam u wołosti mozyrskoje, tyi ludi waszi ne chotiat tym pomoczni byti w podymyszczynie, i w robote zamkowej i w żite i w hroszach, kotoryi oni dajut' na zamek nasz mozyrskij podle listu i wstawy naszoje, kotoryj żo list oni pered nami wkazywali“.

Uznając argumenty mieszczan i włości za słuszne, król podzielił nadane przez siebie szlachcie mozyrskiej „wysługi“ na dwie kategorie: 1. poprzedzające ustawę z 1510 r.¹¹⁾, która określała ciężary i powinności na rzecz zamku w Mozyrzcu i 2. nadane po tej ustawie. W stosunku do kategorii pierwszej król nie poczynił żadnych zmian, drugą anulował w części, dotyczącej „wyzwolenia“ od powinności zamkowych.

⁸⁾ Arch. XX. Sang., t. III, str. 94—95.

⁹⁾ Op. Ruk. Otd. Wil. Publ. Biblj., wyp. IV, str. 4.

¹⁰⁾ Akty Lit.-Rus. Gos., wyp. I, str. 206—208.

¹¹⁾ Ibid., str. 144—146.

W ten sposób orzeczenie królewskie z 1528 r. wyjaśnia sprzeczności, jakie na pierwszy rzut oka zachodziły między danymi lustracji z 1552 r. a brzmieniem przywilejów królewskich. Wobec tego bowiem, że ustawa określająca rozmiary powinności została nadana miastu i włości mozyrskiej w 1510 r., wszystkie przywileje wydane po tej dacie kniaziom, panom i szlachcie na terenie pow. mozyrskiego (a więc i interesujące nas przywileje kniazia Ostrogskiego i Gasztolda) na mocy orzeczenia królewskiego z 1528 r. zostały anulowane w części, dotyczącej immunitetu od świadczeń i powinności zankowych, co oczywiście pozwalało lustratorowi na przywrócenie mieszkańców tych wsi do wspólnego „tiahła“ z włością w 1552 r.

Po tej krótkiej dygresji wracamy do właściwego tematu naszych rozważań.

Fakty „zadawania się“ lub „zakładania się“ występowały dość często również w życiu miejskim, i to zarówno w magdeburgjach, jak i w drobnych ośrodkach miejskich.

Król Zygmunt w liście z 1524 r. do dzierżawcy wołkowyskiego Macieja Wojciechowicza wytykał mu ostro, że „żałował wojt i burmistry i radcy sztoż dej tam nekotory naszymy meszczane mitropol. i plebanski u meste wołkowyskom meszkajut, i remestwom sia obychodiat, a ordynszczyzny dej z nimi płatyty nechotiat, i zakładajutsia za tebe i ty dej za takowymi stoisz“¹²⁾, z wyraźną szkodą gminy miejskiej. Takie postępowanie dzierżawcy gospodar ostro potępił i nakazał swemu wysłańcowi Andrzejowi Kołłątajowi: „A kotory meszczane nechotiat z nimi ordynszczyzny dawaty, i za tebe sie zakładajut i tych majet tot że dworanin prywernuty k mestu naszomu, i tuju ordynszczyynu majut otprawity“.

Wypadki „zadawania się“ zdarzały się dość często w Mińsku. Świadczyły o tem słowa listu króla Zygmunta III z 1589 r.¹³⁾: „Mnohije poddanyje nasi, meszczane meńskije, ulehajuczci powinnošej mestskich, pod moc i posłuszeństwo kniazej, panow duchownych i szlacht z domami, placami i khruntami naszimi mestskimi zadajutsia“.

¹²⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 199, str. 136.

¹³⁾ Białoruski Archiŭ, t. III, str. 38.

Chcąc położyć kres tym nadużyciom, król nakazał lustratorem Dymitrowi Skuminowi i Marcinowi Tyszkiewiczowi zająć się energicznie powyższą sprawą.

Gorzej jeszcze wyglądały stosunki w tej dziedzinie w Połocku. Już przywilej gospodarski z 1500 r.¹⁴⁾ postanawiał wyraźnie: „I też kotoryi by ludi tymi razy pozakładywalisia za namestnika naszoho połockoho, i za władyku, i za ihumenju, i za bojar, i za ihumenow i popow, tych wsich ludej zasia jesmo priwernuli k majtborskemu prawu, podłuh perwoho naszoho priwilja“.

Innemi słowy, „zadawanie się“ rozwinęło się szerzej w Połocku już w dwa lata po nadaniu miastu przywileju na prawo magdeburskie.

Gdy w latach następnych stosunki w tej dziedzinie nie uległy poprawie, król Aleksander w 1503 r.¹⁵⁾ ponownie nakazał surowo: „Pakliby kotoryi ludi czerez to choteli poddatisia w horodskij prysud, abo za władyku, i za bojar i za ihumenju i za inych kotorych zadawalisia nechotieczy w ich prawe majtborskom byti, i my weleli lentwojtu i burmistrom i radcam mocno takowych imati i w niatstwe derżati do tych czasow, poki my ich o tom nawczym, szto mająt s takowymi czyniti“. W 1524 r.¹⁶⁾ gospodar ponownie upominał wojewodę połockiego na skutek skargi mieszczan, „szto kotory budut' meszczane prysiażniki ich ot nich se otkinuwszy jemu se poprykazywali z prawa ich chotiaczy sia wyłamiwały“.

W celu uporządkowania tamtejszych stosunków gospodar wydelegował do Połocka swego dworzanina kniazia Semena, który miał na miejscu wywiedzieć się o wszystkim i „wyłamujących się“ „prywłaszczaty k mesłu naszomu i k prawu majtborskemu“.

Obok mieszczan, którzy „poprykazywali se“ wojewodzie, książę Semen miał również wykryć tych wszystkich, „kotory budut' służebny i słuhi jeho miłosty i władczyny i bojarski

¹⁴⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 215.

¹⁵⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 192, str. 201—203.

¹⁶⁾ Ibid., L. 199, str. 7.

i żony sobe z domy mestskimi poimali, i też kotorych ludej duchowny i bojare za soboju na ich mestskich zemlach posażali“.

Surowe postanowienia królów Aleksandra i Zygmunta widocznie nie były dostatecznie przestrzegane, skoro w 1527 r.¹⁷⁾ mieszczanie połoccy ponownie udali się do króla ze skargą na tamtejszego namiestnika, że według słów listu hospodarskiego, „kotoryi dej meszczane wyłomilisia z ich prawa majtborskoho i zadalisia za tebe w horodowoje prawo, ne chotiaczi serebszczizny i ordynszczyzny naszoje i inszych płatow mestskich pospoł z mestom naszym nam płatiti, kak że za władyku i za kniazej i za bojar połockich mnohii meszczane naszi dla tohoż sia zadali“, co król jeszcze raz ostro piętnując nakazał wojewodzie zaprzestanie bezprawi i nadużyć.

Analogiczne stosunki panowały również w Łucku. W pałokrotnie już przez nas cytowanym przywileju królewskim dla mieszczan łuckich z 1525 r.¹⁸⁾ wśród szeregu krzywd mieszczańskie wymienili i tę, „iż dej tam ludy mnohi z domy mestskimi pozadawalisie za władyku i za prewora i pospoł z mestom naszym tiahnuty ne chotiat“. W tym ostatnim wypadku gospodar postanowił kategorycznie: „Sztoby jesy tym ludem naszym prikazał, ażyby oni meszczanom naszym wo wsem pomocny byli, pakliżby kotory z domy mestskimi choteli za władykuju, abo za preorom byty i twoja by miłost' tyi domy ich na nas pobrał, a oni by nechaj sobe meszkali za nimi na ich zemlach“.

Fakty „zadawania się“ pod władzę starosty miały również miejsce i we Włodzimierzu. Piętnował je jako nadużycie król Zygmunt w przywileju z 1534 r.¹⁹⁾, nakazując równocześnie starostom: „Kotoryje meszczane z domy swoimi do was sia prikazali i słuhi waszi, kotoryje w domech mestskich meszkajut, i inszyje słuhi waszi, kotoryje na mestskich zemlach żywut, tyje wsi powinny z mestom płat nasz hospodarski, serebszcziznu i podwody dawati, i w prysude prawa ich majtborskoho majut byti“.

¹⁷⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 179—181.

¹⁸⁾ Arch. Główn. Akt. Dawn., Metr. Lit., L. 199, str. 357—358.

¹⁹⁾ Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. V. t. I, str. 32—33.

Mimo to w kilka lat później w 1545 r.²⁰⁾ uskarżali się ponownie mieszczenie włodzimierscy przed wysłannikiem królewskim, że „nikotoryi myśliwcy i slesare i inszyje remeslniki, meszkajuczy w meste wołodymerskom i domy swoi majuczy, na imia... tyi dej mestskoje zemli uzywajuczy, a za neho starostu założywyszysia, żadnych płałow i podaczok mestskich i podwod dawati i parkanu robiti ne chotiat“. Z odpowiedzi starosty, udzielonej w tej sprawie rewizorowi królewskiemu, wynikało, że roszczenia mieszczan przynajmniej w części były uzasadnione i słuszne.

Podobne zjawisko obserwujemy również w Czerkasach. Lustracja tamtejszego zamku z 1552 r.²¹⁾ obok innych mieszkańców miasta wymienia dwie kategorie: 1. „meszczane horodowyje, kotoryje z mestom ne tiahnuť staciju i podwod ne dajuť, zakriwajuczisia starostuju“ oraz 2. „meszczane, kotoryje pozadawali sia zemianom“. Bliższych szczegółów o nich wymieniona lustracja nie podawała. Inne natomiast zachowane przekazy źródłowe świadczą, że na tem tle toczyły się w Czerkasach nieustanne i długotrwałe spory między mieszczanami a tamtejszymi dzierżawcami.

Zaognione stosunki usiłował unormować król Zygmunt I w ustawie z 1536 r.²²⁾ o powinnościach i prawach mieszczan czerkaskich. Została ona wydana na skutek skargi tamtejszych mieszczan, że zmarły starosta Ostafi Daszkiewicz poczynił im krzywdy i wprowadził „nowiny“. Krzywdy polegały między innymi na tem, iż według słów skarżących „kotoraja bratia ich wespołok z nimi u posłuhah i podaczkach naszich tiahnuli, tych dej wsich pan Ostafej u swoju moc wział, onych posłuh, i podaczok powinnych wołnymi uczynił, i podwody pod honcy i posty kazał im samim dawati“.

Ponadto działały się w Czerkasach inne jeszcze bezprawia, w których starosta nietylko nie interwenjował, lecz może nawet je popierał ze szkodą gminy miejskiej. Polegały one według słów listu hospodarskiego na tem, że „mnohii poddanyi nasi

²⁰⁾ Żr. Dziej., t. VI, str. 69—70.

²¹⁾ Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. VII, t. I, str. 88.

²²⁾ Ibid., cz. VIII, t. V, str. 9.

łamosznii czerkasskii, ich popleczniki, i pered tym zdawna pospoł z nimi wsiakii powinności mestskii tiahnuli, a teper dej ot nich sia otkinuli, a pred sia pospołu z nimi wsiakich požitkow mestskich wżiwajut, a onych tiahlej powinnych pospoł z nimi połniti ne choczut“.

Nakoniec „jeszcze pered tym tot obyczaj mezi nimi bywał, iż kotoryj czołówek prichożyj, abo słuha starostin w ktoroho meszczana doczku poimet’, tyi dei wsi meli wsiakich požitkow mestskich z nimi uzywati i wo wsiakich służbach i podaczkach rownuju czast’ im pomahati; a tymi dei razy tych pożytkow pospołu z nimi wżywajut, a w służbach i daczkach mestskich żadnoje pomocz im ne dełajut“.

Król Zygmunt, uznając słusność argumentów skarżących mieszczan, nakazał tamtejszemu staroście zaniechać „nowin“, wprowadzonych ongiś przez starostę Ostafiego Daszkiewicza.

Mimo to zatarg ze starostą nie został zlikwidowany i po krótkotrwałych rządach w Czerkasach Wasyla Tyszkiewicza, na skutek nowego sporu między mieszczanami a starostą Janem Peńką, wojewoda kijowski Andrzej Niemirowicz wydał w 1539 r.²³⁾ nową ustawę o prawach i powinnościach mieszczan czerkaskich.

Sądząc z brzmienia tej „ustawy“, mieszczanie między innymi ponownie zarzucali staroście, że „i też mnohije meszczane czerkaskije, naszi potużniki, za pana starostu pozakładywalisia, i żadnych powinnoziej oni s nami starodawnych połniti ne choczut, a pan starosta ich ot toho boronit i tych wsich powinnoziej starodawnych tiahnuti s nami ne każet“. Nie znamy odpowiedzi starosty, w każdym razie wojewoda orzekł, że „ne naszli jesmo pana starostu ni w czom winnoho“²⁴⁾.

Gdy mimo wyroku i ustawy o prawach i powinnościach mieszczan czerkaskich spory między miastem a starostą nie ustawały, udali się mieszczanie czerkascy na sejmie 1544 r.²⁵⁾ do hospodara ze skargą na swego starostę kniazia Andrzeja Hlebowicza Prońskiego.

²³⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 353.

²⁴⁾ Ibid.

²⁵⁾ Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. VII, t. II, str. 375.

Wydany w tej sprawie list królewski nakazywał trzymać się ustawy wojewody kijowskiego Andrzeja Niemirowicza z 1539 r. oraz jeszcze raz zabraniał starostom zwalniać „popleczników“ mieszczan czerkaskich od „tiahła“ miejskiego, przywracając ich do służby zamkowej, „niżli kotoryi mieszczane perwej seho ku służbe takowej priniaty sut i kotoryi mająt listy naszy, ot mesta i ot tiahlej mestskich wyzwolene, tyi wzo k zamku służyty mająt i nikotorych tiahlej i podaczok mestskich pospoł z mestom płatiti i tiahnuti ne mająt“.

Sprawa jednak ostatecznie załatwiona nie została, o czym świadczą przytoczone wyżej słowa lustracji zamku czerkaskiego z 1552 r.

„Zakładanie się“ pod władzę starosty celem uchylecia się od „tiahła“ miejskiego występuje również w Winnicy. Świadczy o tem list króla Zygmunta Augusta z 1552 r.²⁶⁾, wydany na skutek skargi tamtejszych mieszczan na swego starostę kniazia Bohusza Koreckiego. Uskarżali się więc „wojt i wsi mieszczane mesta naszoho wenickoho“, że „kotoryje słuhi starostiny w domy mestskije ponemszy żony, wstąpili, takowych starosta zakrywajet a powinnoziej i potiahlej mestskich z wami tiahnuti ne każet“. W tej ostatniej sprawie gospodar przyznał słusność mieszczanom, postanawiając: „A kotoryje służebniki starostiny mieszczanki poniali i w domy mestskije wstąpili, i napered chto by w dom mestskij wstąpił, takowyi koždyje powinności mestskije z wami tiahnuti i płatiti mająt“.

Innemi słowy, w Winnicy na tle „poddawania się“ pod władzę starosty dochodziło do ostrych zatargów, które opierały się o osobę monarchy.

Przytoczyliśmy szereg przykładów „zadawania się“ lub „zakładania się“ pod władzę starostów lub możnowładców.

Jakież wnioski można stąd wysnuć?

Przedewszystkiem należy stwierdzić, że proces „zakładania się“ w celu uchylecia się od udziału w wykonywaniu posług i świadczeń, ciężących na gminie miejskiej, w interesujących nas

²⁶⁾ Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. VIII, t. V, str. 85.

ośrodkach miejskich występował niemal powszechnie. Zjawiskiem najczęstszym było „zakładanie się“ pod władzę miejscowego starosty, chociaż nierzadkie były wypadki „zakładania się“ pod opiekę dygnitarzy duchownych, możnowładców, a wreszcie i możniejszych ziemian.

Nie budzi również wątpliwości kwestja, kto się uciekał do tego sposobu uniknięcia powinności i posług miejskich. W wymienionych przekazach źródłowych występują bowiem wyłącznie mieszkańcy miast, którzy z tego lub innego tytułu (władanie nieruchomościami miejskimi, uprawianie zawodowo handlu lub rzemiosła w mieście) byli obowiązani do pełnienia powinności i posług miejskich lub ciążących na gminie miejskiej. W ogromnej większości wchodzili tu w grę właścivi mieszczanie, zbyt słabi do walki z gminą miejską, którzy przez fakt oddania się pod opiekę starosty, możnowładcy czy któregoś z dygnitarzy duchownych zyskiwali możnego protektora, a to ułatwiało im „wyłamywanie się“ spod władzy organów samorządu miejskiego oraz zwalniało od powinności i ciężarów, które ponosili uprzednio lub winni byli ponosić na rzecz miasta.

Proces „zadawania się“, rzecz jasna, spotykał się ze sprzeciwem osób zainteresowanych, w pierwszym rzędzie władz miejskich i hospodara. Wyzyskane wyżej przekazy źródłowe wskazują, jak uporczywe i długotrwałe były konflikty i toczące się na tem tle spory sądowe. Mimo to należy stwierdzić, że walka z „zakładaniem się“ łatwa nie była, to też proceder ten w szeregu badanych ośrodków miejskich nietylko nie został powstrzymany, ale odwrotnie, dość szybko posuwał się naprzód.

Trudność walki z procesem „zakładania się“ i jego destrukcyjnym działaniem powiększały fakty nadużyć, jakie na tem polu popełniała lokalna administracja w osobach miejscowych starostów i dzierżawców, zawsze chciwych nowych zysków. Pamiętać bowiem należy, że wzamian za udzielenie swej protekcji czy pomocy starosta, dzierżawca lub inny możny opiekun uzyskiwał od jednostki „zakładającej się“ pewne dochody w postaci świadczeń albo posług.

W ten sposób na procesie „zadawania się“ zyskiwał zarówno osobnik „wyłamujący się“ od „tiahła“ miejskiego, jak również

jego protektor i nowy władca, traciła natomiast bezpośrednio gmina miejska, a pośrednio gospodar i skarb państwa.

Tem się prawdopodobnie tłumaczy, że obok faktów dobrowolnego „zakładania się“ pod władzę starosty lub dzierżawcy przekazy źródłowe podają dość często fakty przymusu, wywieranego w tym kierunku ze strony przedstawicieli miejscowej administracji. Stąd władze miejskie musiały się często bronić przed agresywnością miejscowych starostów lub dzierżawców, którzy wyraźnie ze szkodą gminy dążyli do podporządkowania pod t. zw. „prawo horodowe“ szeregu jednostek spośród mieszkańców miasta.

Obok wyzyskanych wyżej przekazów źródłowych o takim postępowaniu starosty mówi skarga mieszczan grodzieńskich z 1544 r.²⁷⁾ na pana Stanisława Petrowicza, że, jak głosi pismo królewskie „wasza miłość krzywdy i uciski wielkie im działasz i mieszczan i wszelakich rzemieślników, jak po jednej stronie, tak i po drugiej Niemna odiołeś od prawa i posłuszeństwa i od wszelkich płatów miejskich i od podwód i przewierzgnąłeś ich ku zamku naszemu, mało nie połowicę miasta“.

Uznając słuszność skargi mieszczkańskiej, król Zygmunt nakazywał staroście zaprzestanie tego rodzaju bezprawia.

Za bezprawne zostało również uznane postępowanie namiestnika połockiego, który według słów listu hospodarskiego z 1527 r.²⁸⁾ „mnohich remeslenych ludej, meszczan i diakolej, mocno jesi za sebe zabrał i na sebe im każesz robiti, bez żadnoho prawa“.

Podobne fakty miały miejsce również w Mozyrzcu. Podaje więc rewizja tamtejszego zamku z 1552 r.²⁹⁾ szereg nazwisk mieszkańców miasta, „a to meszczane ludi tiahłyje ż byli, niżli starosta tepereszniy pan Narbut priwernuł ich pod moc swoju, i horoda, i parkana, i ostroha, ni mostow ne robiat i perekopow ne kopajut, ni podymszcziny, ni podwody i stacei, ni żita ne dajut a ni żadnoje tiahły z mestom ne pomahajut“.

Nadużyć na tem polu dopuszczali się również dzierżawcy miast i włości naddnieprzańskich. Jako przykład może służyć

²⁷⁾ Akty Wil. Arch. Kom., t. VII, str. 78.

²⁸⁾ Akty Zap Ros., t. II, str. 179—181.

²⁹⁾ Arch. Jugo-Zap. Ros., cz. VII, t. I, str. 627.

postępowanie dzierżawcy kryczewskiego, kniazia Wasyla Zylińskiego. Na skutek skargi poddanych hospodarskich król Zygmunt w 1526 r. gromił dzierżawcę, „sztoż dej ty ich mnohich, meszczan i ludej naszich, za soboju poosażiwał, i tyi dej ludi pospoł z nimi służby służyti i popłatow wydawati ne chotiat“³⁰⁾ i nakazywał wspomnianemu dzierżawcy: „Szto by jesi ludej naszich za soboju ne osażywał; nechaj by tyi ludi naši pospoł z mestom i wołostju służby naši służyli i popłatki płatili po dawnomu konieczno“.

Nakaz królewski widocznie wykonany nie został, skoro w 1544 r.³¹⁾ mieszczanie i poddani włości kryczewskiej uciekli się ponownie do hospodara ze skargami na zdzierstwa dzierżawców. „Prisyłali k nam — rozpoczyna król list do dzierżawcy kryczewskiego pana Andrzeja Szałuchi — meszczane mesta naszoho kriczowskoho i wsi ludi wołosti kriczowskoje, żałujuczy o tom, sztoż dei perwszyi derżawcy kriczowskii kniaź Wasilej Andrejewicz Połubenskij, starosta mstisławskij, a neboszczyk pan Wasilej Bohdanowicz Czyż, a kniaź Lew Połubenskij kriwdy i obtiaźliwosti welikije im dełali i nowiny uwodili“.

Wśród krzywd skarżący wymienili tę, iż „nekotorych bratju ich, ludej wołostnych, szto z nimi pospolite płat dajut, na sebe osażywali i sobe pożytki z nich brali. A kotoraja dei wołost' łuczyczkaja z weku zamku z nimi sterehut' i dajut' ku storozży czetwertoho storozża, s tych dei ludej namestniki pokłony beruczy, otpuskali procz i im samym odnim zamku sterczy weleli“.

W swym wyroku hospodar ponownie napiętnował postępowanie dzierżawców kryczewskich oraz nakazał, by zaprzestali w przyszłości nadużyć w stosunku do poddanych tamtejszej włości i miasta.

Motywym postępowania starosty kryczewskiego było podporządkowywanie swej władzy poddanych hospodarskich w tym celu, aby „sobe pożytki z nich brati“. Był to prawdopodobnie wogóle jedyny niemal motyw, skłaniający dzierżawców i starostów do zmuszania poddanych włości i miasta, by „zadawali się“ lub „zakładali się“ pod ich władzę.

³⁰⁾ L u b a w s k i j M., Obł. diel., Priłoż., str. 42, nr. 40.

³¹⁾ D o w n a r - Z a p o l s k i j M., Ocz. po org. zap.-rus. kr. w XVI w., Priłoż., str. 53—55.

Dodać należy, że czasem fakty „zadawania się“ pod opiekę możnowładców były prosto ucieczką od zdzierstw lokalnej administracji państwowej, jak np. przy poddaniu się pod władzę kniazia Konstantego Ostrogskiego wsi Koptewicze Dalekie w powiecie mozyrskim. Wyraźnie bowiem stwierdzała włość bczycka, „iż sia toje seło takze samo za kniazia Konstantina ot 40 let założyło dla krywd ot starost mozyrskich, ot toho czasu horoda, ani żadnych robot i powinowastw ne czinet i podwod i stacej ne dajut“.

Byłoby to więc zjawisko pokrewne z „zakładaniem się“ pod władzę panów i kniazów ze strony ubogich bojarów litewskich, którzy znajdując się często w sytuacji bez wyjścia, wobec absolutnej niemożności uzyskania sprawiedliwości w zatargach z możnowładcami, jak stwierdza Lubawski, „dla obrony „zakładali się“ ze swemi majątkami pod władzę możnych kniazów i panów, swych sąsiadów, mając nadzieję tą drogą uniknąć krzywd i nadużyć ze strony tych ostatnich, ich urzędników i „poddanych“ oraz zapewnić sobie obronę od krzywd i ucisku ze strony innych możnych właścicieli ziemskich“³²).

Omówiliśmy pokrótce szereg ważniejszych czynników, działających rozkładowo na organizację służby komunikacyjnej w miastach W. Księstwa na prawie magdeburskiem do połowy XVI w. Wśród nich na pierwszym miejscu postawić należy „listy wyzwolone“, jednostkowe przywileje immunitetowe, nadawane hojnie przez gospodarów poszczególnym jednostkom spośród mieszkańców miasta.

Obok nich do upadku interesującej nas instytucji przyczyniły się poważnie fakty masowego nieraz uchylania się mieszkańców miasta od „tiahła“, w zasadzie ponoszonego solidarnie przez wszystkich członków gminy miejskiej lub zamieszkujących w granicach magdeburgji.

Stan rozkładu potęgowało jeszcze postępowanie przedstawicieli lokalnej administracji państwowej, którzy zamiast stać na

³²) Lubawskij M., Lit.-rus. sejm, str. 497; Lubawskij M., Obł. diel., str. 618—620; Por.: Baranowski I. T., Z dziejów feudalizmu na Podlasiu: Rajgrodzko-goniądzkie „państwo“ Radziwiłłów w pierwszej połowie XVI w., Warszawa 1907, Przegl. Hist., t. IV, str. 72—73 i 169.

straży ustalonego porządku prawnego i tradycyjnych form organizacji służby komunikacyjnej, nierzadko sami dopuszczali się szeregu nadużyć lub bezprawi ze szkodą gminy miejskiej oraz naszej instytucji.

W znacznej mierze na skutek takiego postępowania gospodarskich starostów i dzierżawców wobec jednostek, obowiązanych do niesienia świadczeń i posług w ramach pewnej zbiorowości (t. j. włości i miasta) rozwinęło się w W. Księstwie zjawisko „zakładania się“ lub „zadawania się“ tychże jednostek pod władzę miejscowych przedstawicieli administracji państwowej lub możnowładców duchownych i świeckich. Przyjęcie ze strony „zakładających się“ pewnych zobowiązań w stosunku do nowego pana lub protektora gwarantowało im obronę przed nadużyciami ze strony innych możnych i równocześnie stwarzało możliwość „wyłamania się“ od udziału w dotychczas ponoszonym „tiahle“ miejskiem lub wiejskiem.

Fakty tego rodzaju, spotykane niemal powszechnie w życiu miast W. Księstwa, świadczą pozatem o upadku autorytetu władzy państwowej i zaniku poczucia praworządności w państwie.

Wszystkie omówione wyżej czynniki, obok innych pomniejszych, złożyły się na całkowity upadek i rozkład organizacji służby komunikacyjnej w miastach W. Księstwa Litewskiego w połowie XVI w., co dosadnie zilustrowały wyzyskane wyżej przekazy źródłowe.

ZAKOŃCZENIE.

Zapoznaliśmy się pokrótce z dziejami oraz znaczeniem organizacji posług komunikacyjnych w kilku większych i ważniejszych ośrodkach miejskich W. Ks. Litewskiego, które już w w. XV-tym zorganizowały się w odrębne świątki prawno-ustrojowe, uzyskując prawo magdeburskie i przywileje lokacyjne. Mimo że ubóstwo zachowanych przekazów źródłowych nie pozwoliło na bardziej wyczerpujące odtworzenie stosunków, panujących w tej dziedzinie we wszystkich ważniejszych miastach Wielkiego Księstwa na prawie magdeburskiem, na podstawie wykorzystanego materiału źródłowego możemy jednak ustalić ogólne tendencje rozwojowe oraz stan rzeczy zwłaszcza w okresie rozkładu i upadku organizacji posług komunikacyjnych, t. j. w pierwszej połowie w. XVI.

I. Proces rozkładu aparatu komunikacyjnego, jak to na pierwszy rzut oka można stwierdzić, przebiegał z różną intensywnością w poszczególnych ośrodkach. Wówczas bowiem, gdy w miastach północno-ruskich Połocku i Mińsku nawet w połowie w. XVI organizacja posług komunikacyjnych na potrzeby państwowe funkcjonowała naogół sprawnie i prawidłowo, w miastach południoworuskich Łucku i Włodzimierzu znajdowała się ona już w stadium ostatecznego rozprężenia.

Na terytorjum t. zw. Litwy właściwej, a więc w Grodnie, Brześciu, Wołkowysku, Nowogródku i Kamieńcu istniejący stan rzeczy również pozostawiał wiele do życzenia, pomijając już tę okoliczność, że mieszkańcy Wilna, Trok i Kijowa w połowie w. XVI posług komunikacyjnych wogóle nie pełnili.

Zaobserwowany wyżej stan rzeczy wytworzył się stopniowo wskutek działania splotu wielu czynników, wśród których właściwości lokalne odgrywały prawdopodobnie niepoślednią rolę.

II. Spośród dalszych cech charakterystycznych organizacji posług komunikacyjnych podkreślić należy przede wszystkim tę, iż w pracy interesującej nas instytucji istniała ścisła współzależ-

ność miasta, włości hospodarskich oraz prywatnych posiadłości ziemskich. Od tej współzależności nie umiało się wyzwolić nawet miasto na prawie magdeburskiem.

Poruszone zagadnienie wymaga kilku słów wyjaśnienia.

Państwo pociągało ludność do posług komunikacyjnych nie indywidualnie lecz zbiorowo, t. j. wieś, wołoszkę, włość lub nakoniec miasto. Zainteresowane w należytem funkcjonowaniu aparatu państwo czuwało nad tem, aby ludność regularnie dostarczała żądanej ilości stacyj i podwód na zmianę, słowem by obsługiwała w dostatecznej mierze ośrodki komunikacyjne, t. j. „stany“ do których była przydzielona. W jaki sposób ludność miała podołać nakładanym ciężarom, długo jeszcze pozostawało dla dość pierwotnie zorganizowanej administracji państwowej kwestją drugorzędnego znaczenia.

Wieś, włość lub miasto pełniły całość zgóry oznaczonych posług i ponosiły solidarną odpowiedzialność za ich wykonanie. Logiczną konsekwencją tego stanowiska było uznanie, że obok repartycji posług pomiędzy poszczególnymi członkami włości i miasta, lub zbiorowo włością i miastem, do zakresu kompetencyj organów zarządu zbiorowości wiejskiej lub miejskiej należała kontrola nad wykonywaniem powinności przez każdego z członków gminy oraz baczenie, by nikt nie uchylał się od przypadającej na niego części ciężarów i nie przerzucał w ten sposób swych powinności na barki innych.

Stąd zmiany, jakie zachodziły we wzajemnem ustosunkowaniu się tych trzech elementów, t. j. ludności miasta, włości hospodarskich i prywatnych posiadłości ziemskich, obowiązanych do solidarnego ponoszenia ciężarów posług komunikacyjnych w danym ośrodku („stanie“), odbijały się natychmiast na powinnościach innych „potużników“. Np. uchylanie się poddanych szlacheckich od udziału w ciężarach służby stacyjnej i podwodowej lub rozdawnictwo dóbr hospodarskich osobom prywatnym z równoczesnem „wyzwoleniem“ ich od posług komunikacyjnych powodowało zwiększenie posług i ciężarów pozostałych mniej szczęśliwych członków danej zbiorowości.

Nic więc dziwnego, że we wszystkich badanych ośrodkach spotykamy się z nieustanną, głuchą walką gminy miejskiej z od-

środkowemi dążeniami pewnych kategorii jej obywateli, usiłujących zrzucić z siebie ciężar „tiahła“ miejskiego, lub też z sąsiedniemi zbiorowościami (włości, poddani dóbr prywatnych), z którymi łącznie gmina winna była pełnić tradycyjne posługi komunikacyjne na potrzeby gospodarskie.

W świetle przytoczonych wyżej rozważań zrozumiałą staje się rola oraz kompetencje władz miejskich w dziedzinie organizacji aparatu komunikacyjnego w danym ośrodku.

Poza kierownictwem i odpowiedzialnością za prawidłowe funkcjonowanie aparatu komunikacyjnego w zakresie świadczeń mieszkańców miasta, na władzach miejskich ciążył obowiązek obrony interesów gminy lub jej poszczególnych członków, zarówno w stosunku do odśrodkowych dążeń jednostek lub grup ludności w mieście, jak i wobec nadużyć lokalnej administracji państwowej oraz samych posłów i gońców. Stąd wniosek, że władze miejskie powołane były do pilnowania i ścisłego przestrzegania, by zasady, na których opierał się „rząd“ i organizacja posług komunikacyjnych w mieście, nie ulegały załamaniu ze szkodą obywateli gminy.

Ze stanowiska państwa wobec organizacji aparatu komunikacyjnego konsekwentnie wynikały kompetencje, jakie w tej dziedzinie posiadała lokalna administracja państwowa. Starostowie i dzierżawcy, jako jej przedstawiciele, sprawowali bowiem ogólną pieczę nad organizacją i działalnością aparatu komunikacyjnego w miastach na prawie magdeburkiem.

Występowali oni również bądźto w roli obrońców mieszczan przed nadużyciami przejeżdżających posłów i gońców, bądź też jako pierwsza instancja sądowa, powołana do rozstrzygania zatargów, jakie powstawały na tle funkcjonowania instytucji w życiu codziennem. Sprawa natomiast wewnętrznej organizacji pracy aparatu komunikacyjnego w zakresie świadczeń mieszkańców miasta nie podlegała kompetencji władz administracyjnych.

III. Podstawowemi kryterjami, na których opierała się klasyfikacja mieszkańców miast na prawie magdeburkiem na obowiązanych lub nieobowiązanych do brania udziału w posługach komunikacyjnych były :

1. Fakt posiadania, użytkowania, wreszcie zamieszkiwania przez daną jednostkę ziemi lub domów miejskich, t. zn. podlegających prawu magdeburskiemu i władzy organów miejskich.

2. Zawodowe trudnienie się rzemiosłem lub handlem w mieście, a czasem nawet, jak w Kijowie, w najbliższych okolicach miasta, chociażby zainteresowana jednostka zamieszkiwała na ziemi i w domach niemających nic wspólnego z gminą miejską.

W obu wypadkach nie miało znaczenia, „czyi by kolwe byli, duchownych i swetskich“ odnośni mieszkańcy miasta.

Z całą wyrazistością występuje tutaj zasada, że kryterjum podziału mieszkańców miasta na niosących ciężary i posługi lub nie, leżało poza osobistymi kwalifikacjami tych lub innych jednostek, t. zn. nie zależało od tego, czy np. właściciel danego domu lub sklepu był kniazem, ziemianinem lub też wreszcie duchownym.

W związku z tem mogły zachodzić i zachodziły takie wypadki, że poddani ziemianina, właściciela szeregu nieruchomości miejskich, korzystający z pewnych określonych obiektów „wyzwolonych“, ciężarów tych nie ponosili, gdy natomiast zamieszkali w innych domach nieśli wszelkie ciężary i pełnili posługi narówni z właściwymi mieszczanami. W tym wypadku o wszystkim decydował fakt, czy dany obiekt korzystał z gospodarskiego „listu wyzwolonego“ czy też nie, od udziału bowiem w posługach miejskich zwolnić mógł jedynie właściwy przywilej gospodarski.

Podane wyżej zasady prawne, regulujące udział mieszkańców miasta w ciężarach i posługach miejskich, niezawsze oczywiście były przestrzegane. Na tem tle toczyły się powszechnie nieustanne spory sądowe między władzami miejskimi a przedstawicielami stanu szlacheckiego i duchowieństwa, uchylającymi się od udziału w ciężarach i posługach, przypadających na nich z tytułu posiadanych nieruchomości miejskich lub uprawianego zawodu.

Wobec samej zasady, normującej udział mieszkańców miasta w ciężarach i posługach miejskich, gospodarowie zajmowali czasami chwiejne stanowisko. Świadczą o tem np. sto-

sunki połockie, gdzie przywileje gospodarskie raz stały na gruncie zasady, że wszyscy mieszkańcy miasta winni byli podlegać prawu magdeburskiemu, innym znowu razem wybitnie ograniczały kompetencje organów miejskich wyłącznie do właściwych mieszczan z zupełnym uniezależnieniem poddanych szlachty i duchowieństwa, zamieszkujących w Połocku.

Dotknęliśmy tu bardzo ciekawej kwestji. Chodzi bowiem o to, że prawa i obowiązki mieszkańców miasta normowało nie tylko prawo magdeburskie. Wśród mieszkańców miasta nierzadko znajdowali się duchowni obu obrządków, panowie i kniaziowie, szlachta, słowem szereg warstw społecznych, rządzących się na podstawie własnych przywilejów stanowych. Odrębny byt prawny oparty na przywilejach gospodarskich posiadały także niektóre narodowości, np. Żydzi i Tatarzy.

Niemal wszystkie przytoczone wyżej przywileje zajmowały się sprawą ustalenia wzajemnych stosunków między państwem a daną grupą społeczną, stąd nierzadko zawierały one również i normy prawne, regulujące udział przedstawicieli tej grupy w posługach komunikacyjnych na potrzeby gospodarskie. W stosunku do przedstawicieli rozmaitych stanów, zamieszkujących lub władających nieruchomościami w mieście, mogły zachodzić kolizje między prawem miejskim oraz ogólnymi normami przywilejów na prawo magdeburskie, a postanowieniami odnoszących przywilejów stanowych.

Jako klasyczny przykład takiej kolizji mogą służyć przywileje kościoła katolickiego w W. Ks. Litewskim. Uchylały one bowiem ciężary i powinności ponoszone na rzecz państwa z dóbr kościelnych, do istniejącego porządku prawnego wprowadzały zmiany istotne, wyzwalając od posług i danin na rzecz hospodara ludność poddańczą wszelakiego rodzaju posiadłości kościelnych. Rzecz zrozumiała, że te „libertates“ kościoła katolickiego na Litwie nie mogły być zgodne z zasadami, na których opierał się porządek prawny w miastach, a zwłaszcza z podaniem wyżej podstawami organizacji posług komunikacyjnych.

- Wobec wyraźnej kolizji norm prawnych, jednej z nich należało przyznać pierwszeństwo. W jaki sposób piętrzące się

w tej dziedzinie trudności rozwiązywano praktycznie, w świetle zachowanego materiału źródłowego ustalić trudno. Nie ulega jednak wątpliwości, że niekiedy poddani kościoła katolickiego brali udział w ponoszeniu ciężarów i wykonywaniu podług miejskich. Stąd wniosek, że kwestja udziału poddanych kościoła katolickiego w usługach miejskich lub gospodarskich całkowicie jasną nie była, wbrew zdawałoby się mogło niebudzącym wątpliwości postanowieniom gospodarskich przywilejów immunitetowych.

IV. Wspólne cechy charakterystyczne dają się również zaobserwować w procesie ewolucyjnym, jakiemu podlegały rozmiary usług komunikacyjnych. Pierwotnie dowolnie ustalane i regulowane przez lokalne władze administracyjne, w końcu XV w. zaczynają one przybierać formy bardziej określone i wyraźne. Stopniowo dokonywa się podział usług komunikacyjnych na dwie zasadnicze grupy: 1. przeznaczone na potrzeby komunikacji państwowej, 2. inne—na potrzeby gospodarcze dworów wielkksiążęcych lub osobiste lokalnych urzędników gospodarskich.

W całej rozciągłości utrzymują się usługi pierwszej grupy, inne natomiast odpadają bez zastrzeżeń lub wzamian za pewne świadczenia pieniężne ludności miejskiej.

Wymieniony wyżej rzeczowy podział ciężarów komunikacyjnych to pierwszy krok na drodze do uregulowania stosunków, panujących w tej dziedzinie w ośrodkach miejskich. Dalsza ewolucja szła w kierunku tępienia nadużyć, jakich się dopuszczali w organizacji usług komunikacyjnych lokalni urzędnicy gospodarscy oraz posłowie i gońcy. Należało więc ściśle uregulować: kto, kiedy i w jakich rozmiarach miał prawo żądać świadczeń ludności.

W tym celu została wprowadzona instytucja gospodarskich listów podwodowych, jako istotny warunek, uprawniający do żądania od ludności świadczeń komunikacyjnych. Listy te wydawane były przez kancelarję gospodarską imiennie wskazanym osobom według określonej marszruty, na ściśle określony przeciąg czasu. Poza tem często wymieniały one wysokość każdorazowych świadczeń ludności zarówno co do t. zw. stacyj, jak

i co do ilości podwód. Rzecz jasna, że nie mogły one być odstępne innym osobom niż wymienione w nagłówku.

Rozmiary posług komunikacyjnych w miastach na prawie magdeburgskim pod wpływem rozmaitych czynników ulegały stopniowemu kurczeniu się z wyraźną tendencją przerzucenia tych ciężarów na skarb państwa. W ten sposób niektóre z gmin miejskich (Wilno, Troki i Kijów) uzyskały całkowite zwolnienie od posług komunikacyjnych, inne znów (Wołkowysk, Łuck i Nowogródek) bardzo poważne ulgi z przerzuceniem części związanych z tem ciężarów na skarb państwa.

Kurczenie się rozmiarów interesujących nas świadczeń niezawsze było wynikiem emancypacyjnych dążeń gmin miejskich. Najczęściej gospodarowie, udzielając miastom ulg w dziedzinie organizacji środków komunikacyjnych, liczyli się z faktyczną niezdolnością danej gminy do wykonywania ciężących na niej świadczeń. Innemi słowy, do zmniejszenia się rozmiarów posług komunikacyjnych w pewnych ośrodkach miejskich przyczyniał się upadek miast na skutek działania tkwiących wewnątrz samej organizacji gmin miejskich elementów rozkładowych, z którymi nie mogły się one uporać.

Spośród posług komunikacyjnych najtrwalszą okazała się podwodowa na potrzeby gońców gospodarskich, najmniej trwałą stacyjna, od której miasta wyzwalały się dość łatwo.

V. Wśród czynników działających rozkładowo na organizację posług komunikacyjnych w W. Ks. Litewskim na pierwszym miejscu należy wymienić wielkoksiążące „listy wyzwolone“. Gospodarowie litewscy wydawali je bądźto pewnym zbiorowościom, bądź poszczególnym jednostkom. Niektóre z nich wyzwalały obdarowanych od wszelkich ciężarów i posług na rzecz miasta i hospodara, inne zaś ściśle ograniczały zakres nadawanych „wolności“. Ulgi te mogły obowiązywać na stałe lub też na pewien ściśle określony czas. Słowem, w gospodarskich „listach wyzwolonych“ panowała duża dowolność i różnorodność.

Stan rzeczy zmienia się nieco w latach dwudziestych XVI stulecia. Widocznie pod wpływem skarg ludności oraz wobec uświadomienia destrukcyjnych wpływów zbyt hojnie rozdawanych „listów wyzwolonych“, król Zygmunt świadomie ograniczył ich

treść, ustalając zasadę: „Aczkolwiek by który listy naszy wyzwolony na to wsebe meli, ino możem ich wyzwolity ot płałow i podwod, a ot mostow i storozowszczyzny nikoho ne wyzwolajem“.

Stosownie do podanej wyżej zasady w latach dwudziestych XVI stulecia odróżniano pewne ciężary i posługi, które mogły być przedmiotem zwolnienia i inne, od których zasadniczo gospodarskie „listy wyzwolone“ nikogo nie zwalniały. Co służyło za podstawę powyższej klasyfikacji, powołany nakaz króla Zygmunta nie wyjaśniał. Mimo to należy przypuszczać, że władze centralne powoływały się tu względami na znaczenie i wagę państwową pewnych kategorii ciężarów i posług, ponoszonych przez ludność miejską.

Równą dowolność obserwujemy w kwestji, kto spośród mieszkańców miasta mógł zabiegać o „list wyzwolony“. Rzecz zrozumiała, że jednostkowe przywileje immunitetowe nadawane były najczęściej szlachcie, właścicielom nieruchomości w mieście. Wśród obdarowanych spotykamy jednak również właściwych mieszczan, a nawet sług zamkowych (oczywiście z ich posiadłości położonych w mieście).

Norm, któreby wyraźnie precyzowały co, kiedy i komu miał gospodar nadać, darować lub od czego wyzwolić, w zachowanym materiale źródłowym nie znajdujemy, a najprawdopodobniej wogóle ich nie znano. Co najwyżej mogły się ustalić jakieś dość nieokreślone linje wytyczne, któremi kierowali się gospodarowie w swej polityce rozdawania indywidualnych „listów wyzwolonych“. W każdym razie momentem decydującym była tu wola i łaska gospodarska.

Mimo że instytucja „listów wyzwolonych“ stwarzała pole do wszelakiego rodzaju nadużyć ze strony jednostek, usiłujących uchylić się od udziału w ciężarach i posługach miejskich, oraz działała rozkładowo na „rząd“ w mieście, była ona instytucją prawną, wszelkie zaś zabiegi, mające na celu uzyskanie odpowiedniego przywileju gospodarskiego, były legalne i całkowicie zgodne z prawem.

Poza „listami wyzwolonemi“ jeszcze inne czynniki działały niemniej destrukcyjnie na organizację i pracę aparatu komunikacyjnego w miastach. W odróżnieniu od pierwszych

opierały się one na bezprawiu, stąd też rozwijały się one bardzo intensywnie w miarę upadku autorytetu państwa, a dzięki rozprężeniu władzy administracyjnej i sądowej uchodziły w większości wypadków bezkarnie.

Najtypowszem zjawiskiem tego rodzaju było bezprawne uchylanie się od udziału w ciężarach i posługach miejskich poszczególnych jednostek spośród mieszkańców miasta, na których ciążyła powinność uczestniczenia w „tiahle“ miejskiem. Uciekali więc od udziału w ciężarach i posługach miejskich, w tej liczbie również i komunikacyjnych, zarówno duchowni obu obrządków, kniaziowie, panowie i bojarzy, właściciele domów w mieście lub w inny jakiś sposób korzystający z miasta, jak i właściwi mieszczanie.

Ten powszechny proces „wyłamywania się“ w rozmaitych ośrodkach miejskich przebiegał z różną intensywnością w zależności od lokalnych warunków i stopnia dezorganizacji życia wewnętrznego danej gminy miejskiej. Niektóre z miast o silnie ugruntowanej władzy organów miejskich i dużych tradycjach życia zbiorowego opierały się destrukcyjnemu działaniu procesu „wyłamywania się“ znacznie skuteczniej niż pozostałe.

Stąd organizacja posług komunikacyjnych w starych miastach północno-ruskich Połocku i Mińsku nawet w połowie XVI w. funkcjonowała naogół sprawnie, podczas gdy np. w miastach południowo-ruskich Łucku i Włodzimierzu jesteśmy świadkami jej całkowitego upadku.

Samoobrona gminy miejskiej mimo wszystko była o tyle energiczna i skuteczna, że sam fakt odmowy udziału w ciężarach i posługach miejskich niezawsze wystarczał dla „wyłamania się“ danej jednostki z dotychczas ponoszonych świadczeń, zwłaszcza jeżeli ta jednostka należała do tłumu szarych obywateli, niezdolnych do samodzielnej walki z władzami miejskimi. Na tem tle prawdopodobnie rozwinął się jeden ze sposobów „wyłamywania się“ z posług i świadczeń miejskich przy pomocy t. zw. „zakładania się“ pewnych jednostek w opiekę miejscowego starosty, możnowładcy i duchowieństwa.

Z procesem tym spotykamy się niemal powszechnie we wszystkich badanych przez nas ośrodkach miejskich. Uciekali się

doń mieszkańcy miast, którzy z tego lub innego tytułu (władanie nieruchomościami, trudnienie się zawodowe handlem lub rzemiosłem w mieście) byli obowiązani do niesienia świadczeń i wykonywania posług miejskich lub ciężących na gminie miejskiej. Wchodzili tu w grę przedewszystkiem właściwi mieszczanie, którzy przez fakt oddania się w opiekę starosty, możnowładcy lub kościoła przy pomocy i poparciu protektora wyłamywali się spod władzy organów samorządu miejskiego, a dalej od powinności i posług miejskich.

Proces „zakładania się“, rzecz jasna, spotykał się ze sprzeciwem czynników zainteresowanych, w pierwszym rzędzie władz miejskich i hospodara. Na tem tle powstawały długotrwałe i niemal powszechnie spory sądowe. Pozatem na skutek skarg zarządów miejskich niejednokrotnie zabierał w tych sprawach głos wielki książę, piętnując w sposób kategoryczny postępowanie starostów lub możnowładców. Mimo to walka z „zakładaniem się“ i odśrodkowymi dążeniami szeregu jednostek lub grup spośród mieszkańców miasta łatwą nie była i proces rozkładowy w większości badanych ośrodków miejskich nietylko nie został powstrzymany, lecz odwrotnie, dość szybko posuwał się naprzód.

Trudność walki z czynnikami rozkładu powiększały fakty nadużyć, jakie na tem polu popełniała lokalna administracja, dążąc do osiągnięcia większych korzyści osobistych. W jaki sposób wykorzystywał „zakładanie się“ dzierżawca wołkowyski Maciej Wojciechowicz, dowiadujemy się z listu królewskiego z 1524 r. Podobne wypadki miały również miejsce w Połocku, Łucku i Włodzimierzu, przyczem starostowie nie ograniczali się do popierania procesu „zakładania się“ pod ich opiekę.

Dość często władze miejskie musiały się bionić przed agresywnością miejscowych starostów, którzy z wyraźną szkodą gminy miejskiej dążyli do podporządkowania pod t. zw. „prawo horodoweje“ szeregu jednostek, podlegających prawu magdeburgskiemu. Co więcej, mimo protestów ze strony mieszczan i wyroków hospodarskich, w sposób nieraz ostry piętnujących bezprawne postępowanie starostów, fakty tego rodzaju nie ustawały, wytwarzając atmosferę absolutnej bezkarności i chaosu. Podobne postępowanie przedstawicieli administracji lokalnej

jeszcze bardziej przyśpieszało rozkład instytucji służby komunikacyjnej na potrzeby państwowe w miastach na prawie magdeburskiem.

Na losy interesującej nas organizacji niekiedy oddziaływali destrukcyjnie również sami gospodarowie, z tych czy innych względów zajmując w niektórych sprawach chwiejne stanowisko, mimo że wchodzące w grę zasady prawne nie budziły wątpliwości.

Wszystkie omówione wyżej czynniki, obok innych mniej ważkich, złożyły się na całkowity rozkład organizacji służby komunikacyjnej w miastach W. Ks. Litewskiego w połowie XVI w., rozkład tem głębszy, im mniej były zdolne do samoobrony zainteresowane gminy miejskie.

D O D A T K I

1. Organizacja usług komunikacyjnych w Połocku.

Miasta W. Ks. Litewskiego na przełomie wieków XV i XVI pod względem prawno-ustrojowym przedstawiały bogatą różnorodność typów. Złożyły się na to odmienne warunki ich historycznego, politycznego i gospodarczego rozwoju. Niemalże znaczenie posiadało też położenie geograficzne danego ośrodka miejskiego. Stąd obok większych staroruskich miast, zwłaszcza na północo-wschodzie państwa, „będących stolicami mniej lub więcej rozległych dzielnic, ziem, związanych z nimi w ścisły sposób ¹⁾“, o bogatych tradycjach historycznych, spotykamy masę drobnych miast i miasteczek, niewydzielonych z włości i pod względem prawno-ustrojowym nieróżniących się od wsi. Odrębną wreszcie grupę stanowiły miasta ukraińskie, „posiadające specjalne zabarwienie osad o charakterze kolonizacyjno-obronnym ²⁾).

Różnorodność typów miast W. Ks. Litewskiego zaciążyła skolei na procesie recepcji miejskiego prawa niemieckiego. Przywileje na prawo magdeburskie nadawane były początkowo niektórym tylko ważniejszym miastom i to jedynie na zachodzie państwa, rozpowszechniły się zaś szeroko dopiero w okresie późniejszym. Mimo to nie objęły one nigdy całej warstwy mieszczańskiej, zamieszkującej większe i mniejsze ośrodki miejskie W. Ks. Litewskiego. Nie stworzyły one również jednolitego typu miasta samorządowego na Litwie i Rusi, różniły się bowiem między sobą nieraz bardzo znacznie pod względem treści, uzależnionej przede wszystkim od wielkości i znaczenia

¹⁾ Ł o w m i a ń s k i H., „Wchody“ miast litewskich, Wilno 1923, At. Wil., R.I, nr. 3—4, str. 403.

²⁾ Ibid., str. 404.

obdarowywanego miasta ³⁾). Różnice te występowały szczególnie jaskrawo w zakresie norm, ustalających wzajemny stosunek gminy miejskiej i państwa.

Nadanie miastu przywileju na prawo magdeburskie w zasadzie powodowało zerwanie częściowe lub całkowite więzów prawnych, łączących uprzednio dany ośrodek miejski z całością ustroju prawnego danej ziemi. Jedyne normami prawnymi (poza t. zw. prawem niemieckim), regulującymi życie i stosunki prawne miasta, stawały się odtąd przepisy przywileju lokacyjnego. One też ostatecznie ustalały, jak dalece ulegał zerwaniu dotychczasowy związek prawny miasta z otoczeniem. Uprzywilejowane miasta, ograniczone murami, przeobrażały się w swoiste zamknięte i silnie odgrozione światki prawno-ustrojowe ⁴⁾, rozpoczynające w całkowicie zmienionych warunkach własny nowy żywot prawny. Nic więc dziwnego, że sam fakt przejścia danej gminy na prawo magdeburskie posiadał dla niej znaczenie zasadnicze pod każdym względem. Wstrząs, jakiemu przytem z natury rzeczy podlegał cały jego dotychczasowy porządek prawny, mógł być silniejszy lub słabszy w zależności od tradycji i roli, jaką dany ośrodek miejski spełniał w życiu swej ziemi, oraz od treści uzyskanego przywileju lokacyjnego.

Przeobrażenia, jakim ulegało miasto z chwilą uzyskania przywileju na prawo niemieckie, nie mogły być obojętne dla rozwoju terytorjum, które ku niemu uprzednio ciążyło. Stąd przebudowa ośrodka miejskiego na zasadach t. zw. prawa niemieckiego wywoływała silniejsze lub słabsze wstrząsy w życiu całej ziemi nawet, o ile w grę wchodziło miasto, które było stolicą mniej lub więcej rozległej dzielnicy, związanej z niem w ścisły sposób. Ewolucje, przez które przechodziło miasto i jego otoczenie w związku z recepcją prawa niemieckiego, wykraczają poza ramy naszej pracy. Mimo to wstrząsy, jakich doznawało życie wewnętrzne gminy miejskiej, nie były obojętne dla losów i pracy tamtejszej organizacji służby komunikacyjnej.

³⁾ D o w n a r - Z a p o l s k i j M., Gos. choz. W. Kn. Litowskawo, str. 329—336.

⁴⁾ H r u s z e w s k y j M., Istorija Ukrainy Rusy, t. V, str. 222—223.

Stąd też dla ilustracji na tem miejscu spróbujemy w kilku słowach przedstawić dzieje recepcji prawa niemieckiego w Połocku, gdzie sprzeczności i konflikty między starym i nowym porządkiem prawnym wystąpiły w formie najbardziej jaskrawej. Połock zajmował stanowisko zupełnie wyjątkowe wśród miast W. Ks. Litewskiego. Wielowiekowe tradycje stolicy całej rozległej ziemi wycisnęły swoje piętno na całokształcie stosunków ustrojowych tego miasta. W Połocku odnajdujemy wszystkie cechy staroruskiego miasta, a więc: 1. Stoi ono na czele całej ziemi, 2. ludność składa się ze wszystkich warstw ówczesnego ruskiego społeczeństwa, 3. zarówno miasto jak i ziemia korzystają wspólnie z samorządu. W połowie XV w. w skład ludności Połocka wchodziło: bojarzy, mieszczanie, „horodskije dworianie“ i wreszcie „czernyje ludzi“, t. zn. wszystkie grupy ludności ówczesnej ziemi połockiej. Nic więc dziwnego, że w tych warunkach miasto zostało silnie związane z całym społeczeństwem ziemi połockiej na każdym polu, a zwłaszcza w dziedzinie stosunków prawnych, ludność zaś miejska bez względu na swą przynależność stanową tworzyła jeden zwarty organizm.

Przytoczone wyżej spostrzeżenia potwierdza charakterystyczny przepis przywileju, nadanego Połockowi przez króla Kazimierza w 1456 r. Powołując się na „starinu“, nakłada on na ludność Połocka obowiązek zgodnej współpracy, przewidując równocześnie surowe kary w wypadku uchylania się od królewskiego nakazu⁵⁾. Stąd wniosek, że ludność Połocka w połowie XV w. brała czynny udział w życiu samorządu miejskiego solidarnie, niezależnie od przynależności stanowej, oraz że ten zdawna wytworzony porządek prawny cieszył się uznaniem i poparciem króla Kazimierza Jagiellończyka.

⁵⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 72 — 73: „... prikazujem, aby bojarie, i meszczanie i dworianie horodskii i vse pospolstwo w zhode mezi soboju byli, a dela by nasi horodskije wsi, zhodoju, pospołu sprawłali, po dawnomu; a symaliś by wsi pospołu na tom meste, hde pered tym syjmywaliś zdawna; a bez bojar meszczanom i dworianom horodskim i czerni sojmow ne nadobe czinit': wo wsich by reczach radiliś tak, kak my im prawo dali. A chto by chotel to wzruszit', a s toho wystupat', w tom dele zakładajem na nas winy desiat' tysiacz rublew“.

Scharakteryzowaliśmy pokrótce stosunki wewnętrzne, jakie panowały w Połocku w XV w. Rzecz jasna, iż były one całkowicie obce zasadom, na których opierał się i z których wyrósł ustrój miast na prawie magdeburskiem. Nic więc dziwnego, że przywilej na prawo niemieckie, nadany Połockowi w 1498 r. przez w. ks. Aleksandra, wywołał w praktyce szereg zgrzytów i stał się przyczyną długotrwałych sporów, nieraz o bardzo ostrym przebiegu.

Wśród spornych kwestyj rychło wysunęło się na czoło zagadnienie, kto z dotychczasowych mieszkańców Połocka miał podlegać prawu magdeburskiemu oraz kto z chwilą wejścia w życie przywileju lokacyjnego stawał się mieszczaninem w ścisłym znaczeniu tego słowa? Przywilej z 1498 r. sprawę potraktował szeroko. Prawu magdeburskiemu bowiem zostali poddani nie tylko wszyscy mieszkańcy miasta i jego okręgu, z wyłączeniem duchowieństwa i szlachty, lecz również i ludność siół mieszczańskich, położonych poza właściwym terytorjum gminy miejskiej, wreszcie słudzy putni, którzy uprzednio odbywali wspólnie z mieszczanami wojenne posługi gospodarskie i opłacali daniny ⁶⁾.

Stan rzeczy wytworzony przez przywilej 1498 r. nie utrzymał się długo. Już bowiem w następnym roku w. ks. Aleksander musiał rozsądzać skargi i spory między bojarami a mieszczanami, powstające na tle stosowania nowego porządku prawnego w Połocku. Wobec trudności ustalenia, kto w danym konkretnym wypadku miał podlegać prawu magdeburskiemu, oraz oporu ze strony szlachty, gospodar w przywileju z 1499 r. uchylił odnośne postanowienie przywileju lokacyjnego i zdecydował, że wszelkie posiadłości bojarskie w mieście i okolicach zostały wyjęte spod prawa magdeburskiego ⁷⁾ („w ty

⁶⁾ Ibid., str. 179—181.

⁷⁾ Ibid., str. 199—200: „... a szto bojare pokupili budut seła w meszczan połockich i w putnych ludej, i dwory i zemli w horode i na meste, za otca naszoho korola jeho miłosti i za nas, a lubo otczynni dwory i zemli ich budut w horode i na meste: w tyi ich dwory i w zemli wojtu i meszczanom ne wstupatisia; a szto budut meszczane i putnyi ludi w bojar pokupili zemli i dwory: to majut' na obe storone derżati, ne ruchajuczi, chto budet szto u koho kupił. podłuh ich majstatu, szto sia stało do prawa nemeckoho“.

ich dwory i w ziemi wojtu i mieszczanom ne wstupatisia“). Nie koniec na tem. W swym wyroku z 1499 r. w. ks. Aleksander inaczej uregulował kwestję podsądności poddanych bojar- skich, zamieszkujących w mieście, wyjmując ich całkowicie spod mocy prawa i sądu miejskiego.

Uchylono wreszcie z przywileju lokacyjnego dawną zasadę co do udziału w powinnościach miejskich, wprowadzając nato- miast nową: ciężary i posługi gospodarskie mieli ponosić po- społu z właściwymi mieszczanami ci spośród poddanych bojar- skich, „kotori torhom obychodiat sia“ ⁸⁾). W ten sposób, zgodnie z przywilejem 1499 r. ilość osób, podlegających w Połocku mo- cy i władzy magdeburgji, uległa znacznemu ograniczeniu. Świad- czyły o tem chociażby początkowe słowa omówionego wyżej przywileju w. ks. Aleksandra, stwierdzające, „szto jesmo dali mieszczanom połockim i putnym ludem prawo nemeckoje reczo- noje majtborskoje, i wyniali ich s prawa horodskocho“. Innemi słowy, w myśl przywileju 1499 r. prawu niemieckiemu mieli podlegać w zasadzie już tylko właściwi mieszczanie i „ludzie putni“.

Zresztą nawet co do podsądności „ludzi putnych“ zachodziły pewne wyjątki w związku ze zwyczajem, „szto bojare połockii derżat wołostku driseckuju, po hodom sudiat i radiat“. W tym ostatnim wypadku w. ks. Aleksander zdecydował zgodnie ze „stariną“, że o ile zamieszkałych tam „ludzi putnych“ uprzednio sądzili bojarzy, „chto tuju wołostku derżał“, to i nadal został utrzymany w mocy dawny tryb postępowania ⁹⁾). Innemi słowy, „ludzie putni“ włości drysieckiej zostali wyjęci z mocy prawa magdeburckiego i podani sądom bojar skim.

Stan prawny, ustalony w przywileju w. ks. Aleksandra z 1499 r., już w roku następnym uległ dalszym modyfikacjom. Przedewszystkiem więc gospodar, wychodząc z założenia, „sztoż

⁸⁾ Ibid.: „... a ktori ludzi bojar skii żywut w horode i na meste, na ich zemlach otcziznych, a lubo na kuplach, budut li sia ktori torhom obychoditi, i oni majut z mieszczany serebszcziznu i inyi popłatki nam płati; a wojt i mieszczane ne majut' ich suditi i w prawo nemeckoje pisati“.

⁹⁾ Ibid.: „... ino ktori putniki w toj wołostki żywut, a budut ich bojare sużiwali, chto tuju wołostku derżał, ino i nyne bojare, ktori budut tuju wołostku derżati, majut' ich suditi po dawnomu“.

zamku naszemu połockomu szkodno, zaneż prihonných ludej k nemu mało“, uchylił swą poprzednią decyzję w sprawie pod sądności „ludzi putnych¹⁰⁾“. Przywilej gospodarski z 1500 r. dzielił warstwę „ludzi putnych“ na dwie kategorie: 1. stale zamieszkujących we wsiach poza granicami miasta i nieposiadających żadnych nieruchomości w mieście, 2. władających domami w mieście. Pierwsza grupa została poddana władzy namiestnika połockiego, z tem jednak, że niektóre powinności „na hospodara“ miała „po dawnomu“ wykonywać pospołu z mieszczanami, druga natomiast razem ze swymi poddanymi miała rządzić się prawem magdeburskiem.

Przywilej w. ks. Aleksandra z 1500 r. nie ograniczył się jednak wyłącznie do kwestji ustalenia pod sądności „ludzi putnych“. Zawierał on bowiem ważne dalsze postanowienia, tym razem korzystne dla mieszczan, dotyczące pod sądności poddanych duchownych i bojarskich, zamieszkujących w mieście. Został mianowicie przywrócony stan prawny, przewidziany w przywileju lokacyjnym z 1498 r., a więc poddani duchowni i bojarscy, zamieszkujący w mieście, oraz wszelkich zawodów rzemieślnicy zostali ponownie przywrócenii do magdeburgji i podporządkowani władzom miejskim¹¹⁾.

Pozatem w przywileju gospodarskim znajdujemy następu-

¹⁰⁾ Ibid., str. 214 — 215: „...tyi selskii putniki wsi, kotoryi z zdawna w selech meszkajut i pospoł s putniki selskimi nam słuźiwali, a w meste połockom dworow swoich ne derźiwali, tyi i tepere majut' słuźiti k zamku naszomu połockomu; majet ich zawedati namestnik nasz połockij, chto-kołwek budet. A szto sia tyczet serebszczizny naszoje, i wojennoje słuźby, i horodowoje roboty, ino oni z meszczany majut' pospoł płatiti i zastupowati, po dawnomu. A kotoryi meszczane zdawna w meste połockom domy swoi majut', abo jakoje-kołwek imenje swoje otczinnoje, abo kupli, blisko zamku abo i daleko derzat: tyi tak majut' imenja swoi i ludi i zemli społna derzati, po dawnomu, a sami oni taki i z ludmi swoimi majut' prisłuchati k majtborskemu prawu i riaditisia tym prawom“.

¹¹⁾ Ibid.: „...takoź kotoryi by w tom naszym meste byli ludi władczyni i ihumenjny i bojarskii i popowskii, tyi wsi_majut' byti posłuszni majtborskoho prawa, a serebszcziznu naszu majut' pospoł z meszczany płatiti. A kotoryi budut remesniki w meste połockom meszkati, pekary, miasniki, piwowary, dojlidy i inyi remesniki, tyi wsi majut' powinni byti majtborskoho prawa, a namestnik nasz połockij i bojare w nich ne majut' sia wstupati“.

jący przepis: „I też kotoryi by ludi tymi razy pozakładywalisia za namestnika uaszoho połockoho, i za władyku, i za ihumenju, i za bojar, i za ihumenow i popow, tych wsich ludej zasia jesmo priwernuli k majtborskemu prawu, podłuh perszoho naszoho priwilja“.

Przytoczone wyżej słowa świetnie ilustrują stosunki wewnętrzne, jakie zapanowały w Połocku po wprowadzeniu tam magdeburgji. W ciągu zaledwie paroletniego okresu od chwili wprowadzenia prawa niemieckiego musiały zachodzić masowe wypadki „wyłamywania się“ poszczególnych mieszkańców miasta spod władzy magdeburgji, drogą stosowania spotykanej już przez nas gdzieindziej metody „zakładania się“ pod opiekę namiestnika hospodarskiego, duchowieństwa, lub wreszcie tamtejszego bojarstwa. Mimo wydanego w 1500 r. przywileju, stosunki w Połocku nie uległy poprawie.

Świadczy o tem „wyrok w sprawie meszczan połockich z namestnikom połockim panom Stanisławom Hlebowiczom o roznyje krywdy ich“, wydany przez króla Aleksandra w 1503 r. Dowiadujemy się więc z powyższego dokumentu, że ówczesny namiestnik połocki pan Stanisław Hlebowicz, nic sobie nie robiąc z uzyskiwanych przez miasto przywilejów hospodarskich, „poczał był krywdy i wtiski welikii dełati czerez toje prawo majtborskoje“. Nie uznając praw samorządu miejskiego, zmuszał on meszczan do posłuszeństwa władzy namiestnikowskiej, słowem, „meszczan mocno był za sebe zabrał“. Król Aleksander, wychodząc z założenia, że już uprzednio dla potrzeb zamku poddał „w horodskij prysud“ „ludzi putnych“, przyznał słusność meszczanom i zakazał namiestnikowi „ustupatisia“ w prawa magdeburgji¹²⁾.

¹²⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 192, str. 201—203: „... żałował nam lentwojt i burmistry i radcy, i wsi meszczane mesta połockoho na marszałka naszoho namestnika połockoho pana Stanisława Hlebowicza, i kłali pered nami naszy listy, prywilei na to, szto perwo seho z łaski naszoje żałowali jesmo toje mesto naszo połockoje wse, wyniali jeśmo ich sprawa i s prysudu horodskocho i dali jeśmo im prawo wolnoje chrestianskoje majtborskoje, i on im poczał był krywdy i wtiski welikii dełati czerez toje prawo majtborskoje, mocno choteł ludi ich suditi i raditi i zemli ich rozizdati, i kotoryi oni meli na tyje zemli twerdosti i listy, tyi wsi listy w nich pootnimał, i meszczan mocno był za sebe zabrał... i wo wsi tyje remiaśniki

Spory z namiestnikiem, to tylko część kłopotów mieszczańskich. Uskarżali się ponadto mieszczanie na poddanych duchownych i szlacheckich, „kotori ludi w meste naszom połockom meszkajut i torhom sia obychodiat“, że nie chcieli być posłuszni prawu miejskiemu („nechoteli lentwojta i burmistrow i radec posłuszni byti“). Wreszcie, jak sądzić można ze skargi mieszczan, zachodziły w Połocku wypadki „wyłamywania się“ spod władzy organów miejskich przy pomocy t. zw. „zadawania się“ „w horodskij prysud, abo za władyku, i za bojar i za ihumenju i za inych“¹³⁾.

Piętnując postępowanie namiestnika p. Hlebowicza, gospodar w wyroku swym wyrażał się o niem dość ogólnie i wstrzeźliwie, natomiast w sposób ostry i bezwzględny wystąpił przeciw nadużyciom osób prywatnych. Nakazywał więc władzom miejskim ściganie opornych i osadzania ich w więzieniu aż do czasu, kiedy ostatecznie zostaną ustalone sankcje karne w stosunku do winnych.

wysze pisanyi (t. j. zołotarow, i rymarow, i sedlarow, i kowalow, i syromiatnikow, i szewcow, i hanczarow, i piwowarow, i płotnikow i inych remesników) i w inyje ni w kotoryje ludi szto meszkajut w meste naszom połockom... nekazali jesmo panu Stanisławu, i władyce, i bojarom, i ihumeni, i inyje nikomu ustupatisia ..“.

¹³⁾ Ibid.: „...a kotoryi ludi w meste naszom połockom meszkajut, i torhom sia obychodiat władyczyny i kniazskii, i panskii, i bojarskii, i ihumeniny, czykolwiek bud' tyi wsi majut posłuszni byti ich prawa majtborskoho; a kotoryiby nechoteli lentwojta i burmistrow i radec posłuszni byti, tyi kazali jesmo dworaninu naszomu Michajłu Skepiewskomu mocno imati, i dawati w ruki lentwojtu i burmistrom, i radcom, i pakliby kotoryi ludi czerez to choteli poddalisia w horodskij prysud, abo za władyku, i za bojar, i za ihumenju, i za inych kotorych zadawalisia nechotieczy w ich prawe majtborskom byti, i my weleli lentwojtu i burmistrom i radcom mocno takowych imati i w niatstwe derżati do tych czasow poki my ich o tom nawczym, szto majut s takowymi czyniti; a my majem na takowych za to winy naszoy welikii brati, bo dla toho poddali w horodskij prysud selskich putnikow, szto by wżo tomu mestu naszomu wo wsem był wpokoj ot derżawcy naszoho połockoho, a horod i ostroh majut meszczane sterczy pospoł s putniki selskimi, a na hranicy i po doroham storożu ot neprijatelej w nynesznyi czasy walczyni, majut wsi pospolito, kak pan Stanisław, tak i władyka, i bojare, i ihumenja i meszczane i toho prawa ich majtborskoho niwczom jesmo neruszyli“.

W ten sposób, przy pomocy surowych zakazów i sankcyj karnych, usiłował gospodar wtłoczyć mieszkańców Połocka w nowe, obce im ramki życia magdeburgji. Mimo to wysoce pogmatwane stosunki wewnętrzne w Połocku trudno było nagiąć do nowych warunków życia gminy miejskiej na prawie niemieckiem.

Niezawsze też stanowisko królewskie było jasne i zdecydowane, zmiany zaś musiały wywoływać ogólną dezorientację i chaos. Stwierdzał to król Zygmunt I, wydając Połockowi nowy przywilej na prawo magdeburskie w 1510 r.: „A tak, s toho otmenenja, nekako toho prawa majtborskoho u wontpenii byli, dla kotoroho ż meszczane mesta połockoho promezku sebe rostorzku i rozdeł wczinili: nekatoryje z nich sprawa nemeckoho wyłomiwszisia, pod prisud horodskij dalisia, a mnohije i procz rozoszlisia“.

Chcąc naprawić zło i uporządkować na trwałe zanarchizowane stosunki wewnętrzne w Połocku, król Zygmunt określił szczegółowo, kto w przyszłości miał podlegać prawu magdeburskiemu i organom miejskim. Za podstawę miały służyć normy prawne przywileju lokacyjnego w. ks. Aleksandra z 1498 roku. W ten sposób przywrócił król Zygmunt do życia dawną zasadę, że wszyscy mieszkańcy miasta, zarówno właściciwi mieszczenie jak i poddani duchowni oraz szlacheccy, zamieszkujący na ziemiach cerkiewnych i bojarskich, podlegali prawu niemieckiemu „i tym prawom ot wojta i ot burmistrow i riadec sudilisia i riadilisia i sprawowalisia, i pospołu z mestom wsiakii popłatki i podaczki i tiazkosti i posłuhi dawali i słužili“¹⁴⁾.

W związku z podporządkowaniem poddanych duchownych i szlacheckich władzy magdeburgji, należało uregulować stosunek ich do swych panów. Gospodar wprowadzał tu zasadę, że ci

¹⁴⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 75—79: „... wsi meszczane, i czornyje ludi, i wsiakije zakładni, kak tyje, kotoryje meszkajut' w zamku i około zamku, tak też za Dwinoju i na wsiakich mestcach w meste naszom połockom, za władykoju, i za ihumenjeju i za kniazi i za bojary, i za ihumeny i za popy, na wsich mestcach cerkownych i kniaźskich i bojarskich, choczem i prikazujem, aby ot tych czasow, konieczno, wsi tyje ludi byli w posłuzenstwie toho prawa majtborskoho, i tym prawom ot wojta i ot burmistrow i riadec sudilisia i riadilisia i sprawowalisia, i pospołu z mestom wsiakii popłatki i podaczki i tiazkosti i posłuhi dawali i słužili“.

spośród poddanych, którzy korzystali z ziemi cerkiewnej, kniaziowskiej lub bojarskiej, mieli w przyszłości opłacać swym panom czynsz (t. zw. „pozem“) „podle obyczaja, kak s hospodarem zemli toje wmwit“. Do opłaty czynszu ograniczał się wzajemny stosunek poddanych do swych panów. Wyjątkowo tylko zezwalał gospodar każdemu z kniaziów i bojarów w Połocku na zachowanie sobie „po odnomu po dworniku a po ohorodniku na prijezd“¹⁵⁾.

Prawu magdeburgskiemu mieli podlegać ponadto rzemieślnicy wszelakich zawodów oraz ci spośród mieszczan, którzy mieszkali stale w swych posiadłościach wiejskich, posiadając w mieście domy i dworzyszczą.

Przywilejem tym król Zygmunt przywracał porządek, wprowadzony ongiś przez przywilej lokacyjny w ks. Aleksandra z pewnemi tylko modyfikacjami, przedewszystkiem w odniesieniu do t. zw. „putnikow selskich“, którzy mieli podlegać władzy zamkowej, oraz nielicznego grona poddanych szlacheckich pozostawionych we władzy kniaziów i panów, właścicieli domów w Połocku.

W praktyce jednak i te postanowienia przywileju gospodarskiego z 1510 r. nie były przestrzegane. Wobec tego w latach następnych stan walki wewnętrznej w Połocku jeszcze się zaostrzył, nabierając cech swoistej rewolucji, skierowanej przeciwko tamtejszemu wojewodzie panu Piotrowi Kiszce. Już w 1524 r. król Zygmunt na skutek skargi mieszczan połockich wystosował „list do pana wojewody połockoho w żalobe wrađu mestkoho połockoho o priwernene do mesta tych ludej koto-ryjesia z posłuszenstwa ich wylamujut wodle priwilija ich“¹⁶⁾.

¹⁵⁾ Ibid.: „... a kotoryj s tych sedit na zemli cerkownoy, abo na kniažskoj i na bojarskoj, tot tolko majet hospodarju swojemu pozem' zaplatiti, podle obyczaja, kak s hospodarem zemli toje wmwit, a bolszi toho hospodar' k nemu ni majet niczoho: nižli koždyj kniaź i bojarin majet meti sobe po odnomu po dworniku a po ohorodniku, na prijezd, a bolszi toho zakładnew ne majet meti w meste naszom połockom“.

¹⁶⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 199, str. 7: „...żałował lentwojt i burmistry i radcy i wsi meszczane połocki, szto kotoj budut' meszczane prysiaźniki ich, ot nich se otkinuwszy, jemu se poprykazywali z prawa ich choťiaczy sia wylamiwaty, a k tomu kotory budut słu-

Przyczyną skargi były fakty masowego „wyłamywania się“ mieszczan spod władzy magdeburgji i oddawania się w opiekę wojewody, który widocznie chętnie proceder ten popierał, w żadnym zaś wypadku mu nie przeciwdziałał. Prócz wojewody dopuszczali się nadużyć na szkodę gminy miejskiej również duchowieństwo i szlachta. Powstawały też zatargi na tle małżeństw poddanych zamkowych, duchownych i bojarskich z mieszczankami, wnoszącymi im w posagu „domy mestskii“, z których małżonkowie nie chcieli ponosić ciężarów miejskich.

Mimo korzystnej dla mieszczan decyzji królewskiej naduzycia ze strony wojewody i osób prywatnych nie ustawały. Na tem tle doszło do jeszcze ostrzejszego konfliktu w 1527 r. Świadczył o tem nakaz króla Zygmunta z 1527 r. wojewodzie połockiemu Piotrowi Kiszce, wydany na skutek skarg tamtejszych mieszczan „o kriwdy i utiski, o hrabezi i o złomanje prawa ich majtborskoho i priwilja naszoho“. Wyraźnie precyzowali mieszczanie treść owego „złomanja“ i „kriwd“¹⁷⁾, zarzucając wojewodzie między innymi:

1. Zmuszanie mieszczan, którzy nabywali ziemie od bojarów oraz ludzi „putnych“, „dанных“ i „prihonnnych“, by podle-

żebni i słuhi jeho miłosty i władyczny i bojarski i żony sobe z domy mestskimi poimali, i też kotorych ludej duchowny i bojare za soboju na ich mestskich zemlach posażali ino kazali dworaninu kniaziu Semenu o tych wsich dostatočne sia dowedały, i ich prywłaszczały k mestu naszomu i k prawu majtborskomu, aby o tom wedał i wpered z prawa ich prysiaźnikow i mieszczan k sobe ne pryjmował i wo wsem ich spokojne zachował podle priwilja“.

¹⁷⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 178—181: „...mnohokrot' perwej seho żałowali nam lentwojt i burmisty i radcy i wsi meszczane mesta naszoho połockoho o kriwdy i utiski, o hrabezi i o złomanje prawa ich majtborskoho i priwilja naszoho, szto sia im ot twojej miłosti stało.. o czom że my perwej ne odnokrot' do twojej miłosti pisali i dworian naszich posyżali, prikazujuczi tobe, aby ty im żadnych kriwd i utiskow ne czinił, i wo wsem dał im pokoj, i zachował ich wodle prawa majtborskoho i priwilja naszoho. kotoryj jesmo im na to dali. I twoja miłost' o to ne dbajuczi, i jeszcze bolszej kriwd i utiskow im podełał potom, aż tot lentwojt Stanisław Łodzja. i burmisty, i radcy, i mnohije meszczane połockii nam oczewisto żałowali na twoju miłost', i na władyku, i na wsich kniazej i panow i bojar połockich, i na ihumenju, i na bernadyny: naiperwej o tom, sztoż kotoryje meszczane pokupili zemli w bojar i w putnych ludej i w danych i w prihonnnych, tych dej meszczan ty mocno stawiti pered soboju każesz i horo-

gali władzy zamkowej („mocno stawiti pered soboju każesz³ i horodowym prawom ich sudisz“).

2. Podporządkowywanie szeregu rzemieślników mieszczan władzy wojewódzkiej „bez żadnoho prawa“.

3. Popieranie przez wojewodę procesu „wyłamywania się“ mieszczan spod mocy prawa magdeburskiego, celem uchylenia się od ponoszenia ciężarów miejskich, a to przez „zadawanie się“ zarówno „za tebe w horodowoje prawo... kak że za władyku i za kniazej i za bojar połockich“.

4. Tolerowanie licznych faktów „wyłamywania się“ spod władzy magdeburgji bojarów oraz służebników wojewódzkich, którzy „poimali za sebe żony, meszczanki z mestskimi domy i z zemlami, i k mestu dej służiti i prawa ich majtborskoho posłuszni byti ne chotiat“.

5. Podporządkowywanie przez wojewodę władzy zamkowej tych spośród mieszczan, którzy zamieszkiwali we wsiach, lecz posiadali domy i dworzyszczu w mieście i zamku.

Po zapoznaniu się z całokształtem sprawy oraz treścią przywilejów, nadanych uprzednio mieszczanom połockim, król Zygmunt przyznał skarżącym całkowitą słuszność i nakazał wojewodzie „pod łaskoju naszoju“ zaprzestanie wszelkich bezpraw i wynagrodzenie strat, poniesionych przez gminę miejską.

Pokrótce omówiliśmy tarcia i spory, jakie miały miejsce w Połocku w latach 1498—1527 przedewszystkiem w związku z kwestją: kto spośród mieszkańców miasta podlegał magde-

dowym prawom ich sudisz; i też ty mnohich remeslenych ludej, meszczan i driakolej, mocno jesi za sebe zabrał i na sebe im każesz robiti, bez żadnoho prawa; a kotoryi dej meszczane wyłomilisia z ich prawa majtborskoho i zadalisia za tebe w horodowoje prawo, ne chotiaczi serebszczizny i ordynszczyzny naszoje i inszych płatow mestskich pospoł z mestom naszym nam płatiti, kak że za władyku i za kniazej i za bojar połockich mnohii meszczane naszi dla tohoż sia zadali... i też dej mnohii bojare i słuhi twoi i inszii służebnyje poimali za sebe żony meszczanki z mestskimi domy i z zemlami, i k mestu dej służiti i prawa ich majtborskoho posłuszni byti ne chotiat; a kotoryi dej meszczane w sełach meszczajut' i dwory w zamku i w meste majut', ty dej i tych mocno sudisz horodowym prawom, i dec-kich swoich na nich dajesz“.

burgji oraz organom samorządu miejskiego? Sprawą tą zajmowały się niemal wszystkie zachowane przywileje gospodarskie z owego czasu. Jest to dowodem, jak wielkie znaczenie przywiązywano do ostatecznego ustalenia zasad, regulujących sprawę pod sądności mieszkańców Połocka. Nic dziwnego. W interesie bowiem miasta leżało podporządkowanie miejskiemu porządkowi prawnemu jak największej ilości osób mniej lub więcej z niem związanych. Tego też wymagał wzgląd na zasadę spójności i jednolitości „rządu“ w mieście. Diametralnie różny był interes duchowieństwa i bojarów połockich, którzy dążyli do wyeliminowania swoich ludzi i miejskich posiadłości spod władzy i mocy prawa magdeburskiego. Podobne stanowisko zajmowały też połockie władze zamkowe, dążące skolei do podporządkowania sobie możliwie licznych grup ludności spośród mieszkańców miasta i jego okolic. W splocie tych spornych interesów i ostrych konfliktów coraz silniej występowały antagonizmy poszczególnych grup ludności Połocka, rosnące zaś przeciwieństwa łamały i niszczyły dawne tradycje solidarności wszystkich warstw i stanów mieszkających w mieście, co tak silnie i wyraźnie podkreślał jeszcze przywilej króla Kazimierza Jagiellończyka z 1456 r. W ten sposób na gruzach ustroju dawnego ruskiego miasta coraz mocniej utrwalała się nowa organizacja miasta nowoczesnego, zbudowana na zasadach t. zw. prawa niemieckiego.

Omówiony przez nas wyżej przywilej króla Zygmunta I z 1527 r. w zasadzie miał na celu położenie kresu wewnętrznym walkom i bezprawiom, przy równoczesnem utwierdzeniu praw samorządu miejskiego w Połocku. Czy zadaniu temu podołał, odpowiedzieć trudno. Bądźco bądź jednak w chwili przeprowadzenia rewizji ziemi połockiej w 1552 r. stosunki wewnętrzne w mieście w zakresie spraw dotyczących pod sądności tamtejszych mieszkańców nie budziły już poważniejszych wątpliwości.

Dowiadujemy się więc z tej rewizji, że prawu magdeburskiemu podlegali bezspornie zarówno mieszczenie gospodarscy jak i kniaziowscy, pańscy, ziemiańscy oraz cerkiewni, zamieszkujący w Połocku. Pod tym względem słowa rewizji brzmiały zupełnie wyraźnie: „Suma wsich meszczan gospodarskich, kniazkich,

panskich, ziemianskich i duchownych tisecza czotyrysta osmdesiat sem. Tyje wsi meszczane wyszej menenyje, pod prysudom prawa majdabursko¹⁸⁾.

Wymienione grupy mieszczan, zamieszkujące w granicach uiaasta na gruntach cerkiewnych i ziemiańskich, płaciły właścicielom tych gruntów roczny czynsz, t. zw. „pozem“. Wnosząc ze słów rewizji, wzajemny stosunek właścicieli gruntów i korzystających z tych nieruchomości mieszczan ograniczał się do opłaty powyższego czynszu.

Wśród mieszczan połockich z połowy XVI w. występowała też stosunkowo liczna i zamożna grupa właścicieli nieruchomości wiejskich. Wyodrębnia ją rewizja w osobnym rozdziale: „A to sut' meszczane pod tym że prysudom prawa majdyborsko¹⁹⁾, który kończy się ogólną uwagą: „Tyje wsi meszczane sut' pod prysudom prawa maitborsko¹⁹⁾ i z mestom wo wsich potuhoch (posłuhach) z mestom tiahnut'“.

Dobra dziedziczne przeważały w szczegółowym rejestrze „imenej“ mieszczan¹⁹⁾skich z wykazem ilości koni, jakie mieszczanie ci musieli dostarczać „ku służbe zemskoj“ ze swych nieruchomości wiejskich. Obok „otczyzn“ nierzadko wykaz wymieniał również dobra nabyte, t. zw. „kuple“. Właściciele nabywali je przeważnie od innych mieszczan połockich, zdarzały się jednak wypadki „kupli“ u „ludzi putnych“ a nawet u miejscowych bojarów.

Obraz stosunków wewnętrznych w Połocku przedstawiony przez rewizję 1552 r. świadczy, że zagadnienie prawnej przynależności pewnych grup ludności zamieszkującej miasta nie budziło już naówczas poważniejszych wątpliwości i że większość postulatów, o które tak uporczywie walczyła gmina miejska, została zrealizowana na jej korzyść.

Zatrzymaliśmy się nieco dłużej nad omówieniem procesów, jakie zachodziły w życiu wewnętrznym Połocka w związku z recepcją prawa magdeburskiego. Walki, jakie rozgorzały na tem tle, nie pozostawały bez wpływu na organizację pełnionych przez miasto posług „na hospodara“, a w tej liczbie i służby

¹⁸⁾ Ł a p p o I. I., Połockaja rewizja 1552 g., str. 27.

¹⁹⁾ Ibid, str. 31.

komunikacyjnej. Zwłaszcza doniosłą sprawą było ustalenie, kto spośród mieszkańców miasta był obowiązany do ponoszenia ciężarów miejskich lub ciężących na gminie miejskiej, co znowuż łączyło się ściśle z omówionem wyżej zagadnieniem zakresu władzy organów magdeburgji. W toku walki zyskiwał na sile proces samowolnego „wyłamywania się“ mieszkańców z „tiahła“ miejskiego, osłabione zaś władze magdeburgji niezawsze zdolne były skutecznie się temu przeciwstawić.

Przechodzimy skolei do omówienia organizacji służby komunikacyjnej na potrzeby państwowe do połowy XVI wieku.

O posługach podwodowych mieszczan połockich wspominał przywilej ziemi połockiej z 1511 r.²⁰⁾. „A w podwody nam konej w Połoczan ne brati, ni w poselskich putnikow, ni w siabrow horodskich; takoz z bojarskich i z meszczanskich seł ludem ne nadobe ni na kakuju służbu tiahnuti k naszym kniazim dworom“. Mimo że przywilej ten nosi datę 1511 r., zacytowany przepis, powtórzony później w potwierdzającym przywileju z 1547 roku, pochodził z okresu znacznie wcześniejszego, być może nawet z połowy w. XIV²¹⁾. Już sam fakt zestawienia obok siebie w jednej normie prawnej bojarów, mieszczan i „poselskich putnikow“ nie wydaje się prawdopodobnym w początkach w. XVI, w okresie wyteżonej walki tych klas ludności połockiej między sobą. Możemy stąd wnosić, że przepis powyższy w początkach w. XVI był już anachronizmem²²⁾.

Przeanalizujmy jednak treść wewnętrzną zacytowanego postanowienia z przywileju 1511 r. W jakim znaczeniu użyto zwrotu: „A w podwody nam konej w Połoczan ne brati“? W grę mogły tu wchodzić dwa rozwiązania: 1. całkowite zwolnienie od wszelakiego rodzaju posług podwodowych; 2. zwolnienie od posług podwodowych na potrzeby gospodarcze dworów wielkopsiążących z zachowaniem posług komunikacyjnych na potrzeby państwowe i gospodarskie. Za zwężającą interpretacją

²⁰⁾ Akty Zap. Ros., t. II, str. 86—90.

²¹⁾ Jakubowski I. W., *Ziemskiye priwilei* W. Ku. Litowskawo, *Zur. Min. Nar. Pr.* 1903, VI, str. 263—282, 296—303.

²²⁾ Władimirskij - Budanow M., *Niemieckoje prawo w Polsce i Litwie*, str. 115, przyp. 3.

przemawiają dalsze słowa: „Takoż z bojarskich i z meszczan-
skich seł ludem ne nadobe ni na kakaju służbu tiahnuti
k naszym kniażim dworom“. Określenie powyższe wyraźnie
ograniczało znaczenie klauzuli generalnej („ne nadobe ni na
kakaju służbu tiahnuti“) i sprowadzało ją do kwestji zwolnienia
poddanych siół bojarskich i mieszczańskich od posług czysto
gospodarczego charakteru na potrzeby dworów wielkksiążęcych.
Skoro jednak obie części postanowienia o posługach w ziemi
połockiej były ze sobą dość ściśle związane, część druga zaś,
jak się wydaje, niewątpliwie dotyczyła posług o charakterze
gospodarczym, należy przypuszczać, że zwrot „a w podwody
nam konej w Połoczan ne brati“ miał na względzie ten sam
rodzaj powinności podwodowych.

Mielibyśmy więc tu doczynienia ze zjawiskiem występują-
cem wyraźnie w wielkim przywileju ziemskim Kazimierza Jagiel-
łończyka z 1447 r.²³⁾, który zwalniając poddanych z siół duchow-
nych, szlacheckich i mieszczańskich „oto wsiakoho beremeni
powozow, kotoryje stywut' podwody“, zachowywał równocześnie
nietknięte posługi komunikacyjne na potrzeby postów i gościów
hospodarskich. Mimo wszystko, na podstawie postanowień przy-
wileju z 1511 r. niesposób bliżej ustalić, jakie formy posiadała
w owym czasie organizacja posług komunikacyjnych w ziemi
połockiej, kto jej podlegał i w jakim zakresie.

Dla organizacji posług komunikacyjnych mieszczan połoc-
kich zasadnicze znaczenie posiadał przywilej lokacyjny na prawo
magdeburskie z 1498 r.²⁴⁾. Normował on powinność podwodową
mieszczan w sposób następujący: „Też wyzwolajem ich ot pod-
wod, kotoryje ż pereż pospolitito daiwali, ino wżo napotom na
potrebu naszu zemskuju podwody majut' dawati, koli uwidiat
podwodnyj list sykhnetom naszym zapeczatowanyj“.

Ze stylizacji przytoczonego wyżej postanowienia przywileju
w. ks. Aleksandra wynika, że uprzednio nie znano żadnych ogra-
niczeń przy korzystaniu z posług podwodowych mieszkańców
Połocka. Stąd normy wprowadzone przez przywilej na prawo

²³⁾ Arch. Kom. Prawn., t. VII, str. 263—264; Zb. Pr. Lit., str. 33;
Akty Zap. Ros., t. I, str. 76.

²⁴⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 180.

magdeburskie należy uważać za niewątpliwą zdobycz tamtejszych mieszczan. W myśl przywileju lokacyjnego na przyszłość mieszczanie połoccy mieli dostarczać podwozy „na потребу naszu zemskuju“ jedynie po przedstawieniu t. zw. „podwodnoho listu“ z pieczęcią hospodarską.

Przepis powyższy miał widocznie na celu zapobieżenie nadużyciom ze strony urzędników i posłów, zbyt hojnie dysponujących podwodami miejskimi na potrzeby niekoniecznie państwowego znaczenia.

Spory, jakie wybuchły pomiędzy mieszkańcami miasta z chwilą wprowadzenia prawa magdeburskiego, odbiły się prawdopodobnie i na odcinku służby komunikacyjnej. Temu też widocznie należy przypisać, że w. ks. Aleksander w przywileju z 1499 r. zajął się ustaleniem trybu postępowania przy obsługiwaniu przez ludność miasta tamtejszego węzła komunikacyjnego²⁵⁾. Normy powyższego przywileju ustaliły więc obowiązek solidarnego ponoszenia ciężarów służby komunikacyjnej „podłuh dawnoho obyczaja“. Jedynie w wypadku przybycia do Połocka posłów cudzoziemskich „o obidnych delech zemskich“, mieszczanie byli obowiązani do uczestnictwa w podejmowaniu gości, gdy „budet li sia szto tykati deła mestskoho“.

Król Zygmunt powtarzał i rozwijał w przywileju z 1510 r. normy przywileju lokacyjnego w. ks. Aleksandra z 1498 r. co do służby podwodowej mieszczan. W stosunku do stanu poprzedniego wprowadzał on istotną zmianę w zakresie usług stacyjnych: „Też stacej ne majut' oni posłom naszym i innym nikomu dawati, tolko oliż na nasz pryjezd majut' staceju dawati“²⁶⁾. Tak więc, w świetle postanowień przywileju królew-

²⁵⁾ Akt. Zap. Ros., t. I, str. 199: „...a koli otkole pošy prijedut o obidnych delech zemskich z Nowahoroda, so Pskowa, z Łuk, abo z Nemec: ino namestniku naszomu połockomu s starszimi bojary połockimi, prizwawszi k sobe wojta i starszich meszczan, budet li sia szto tykati deła mestskoho, pošlow priniaiti i otprawiti, kak i pered tym bywało... a koli pošlem pošła naszoho, kotoroho dworianina, a lubo bojarina połockoho, a lubo namestnik nasz połockij, z naszoho prikazanja, do Nowahoroda, do Pskowa, do Łuk, abo do Rhi, o zemskich delech obidnych: tohdy putniki majut' im koni dawati po dawnomu, a dworiane horodskii majut' s nimi jezditi, podłuh dawnoho obyczaja“.

²⁶⁾ Ibid., t. II, str. 78—79.

skiego z 1510 r., mieszczanie połocky winni byli dostarczać na potrzeby komunikacji państwowej podwoły z przewodnikami (po okazaniu t. zw. listu podwodowego), zostali natomiast zwolnieni od posług stacyjnych na posłów „naszych i innych“.

Normy przywileju z 1510 roku ustaliły się ostatecznie w praktyce. Świadczą o tem dane rewizji z 1552 roku, gdzie wśród szeregu posług zgrupowanych w rozdziale: „Powinnost' mesta połockoho“, znajdujemy następujące postanowienie co do powinności podwodowej mieszkańców Połocka: „Podwoły na pošty i honcy dajut' a prowodniki storozhy zamkowyje dajut'“²⁷⁾. Z lakonicznego brzmienia odnośnego przepisu rewizji wnosić możemy, że udział, rozmiary, wreszcie technika dostarczania posług komunikacyjnych w Połocku nie budziły wątpliwości lub zastrzeżeń. Pozatem zdaje się nie ulegać wątpliwości, iż ciężar tych posług w równej mierze spadał na barki wszystkich mieszkańców miasta „pod prysudom prawa majdaburskoho“, a więc obok mieszczan gospodarskich ponosili je również t. zw. mieszczanie kniaziewscy, ziemiańscy i duchowni.

Rewizja z 1552 r. nie podawała natomiast nic o posługach stacyjnych mieszkańców miasta. Widocznie, zgodnie z postanowieniami przywileju króla Zygmunta z 1510 r., mieszczanie posług tych nie pełnili. Uprzednio powstawały spory na tem tle, jak świadczy np. sprawa sądowa między mieszczanami a dzierżawcami myta połockiego w 1533 r.²⁸⁾. Przyczyną zatargu było

²⁷⁾ Ł а р р о I. I., Поłockaja riewizja 1552 g., str. 27.

²⁸⁾ Bełaruski Archiŭ, t. II, str. 115: „...szto dworanin hospodarskij pan Michajło Hrihorewicz Łowejkowicza, buduczi ot hospodara jeho miłosti na tom zamku hospodarskom na meste wojewodinom, bez bytnosti wojewodiny, wziął był konia u burmistra hospodarskoho połockoho Dawyda Pańkowa u semi kopach hroszej, powedajuczi, sztoż on sem kop hroszej wydał na staceju, ktoruju dawał pošlancu moskowskomu, khdy pryjezdcał z Łuk, a meszczane dej powinni takowym pošlancom stacei dawati, a tohdy im stacei dati ne choteli. A meszczane powedili: sztoż takowym pošlancom mytniki z myta staceju dajut'. I wy, majuczy toho konia Dawydowa, dali panu Michajłu w zastawe w toj semi kopach hroszej postaw sukna lunskocho do rosprawy. Kotorujuż sem kop hroszej wsi meszczane pered nami postupili panu Michajłu na tom postawe, i k tomu jeszcz dali piat' kop hroszej na tom że postawe ot useho mesta piszczoho... Niżli szto sia tyčet toj semi kop hroszej, ktoruju na staceju pan Michajło wydał, o tom promeżi sebe majut' mowiti mytniki z meszczany“.

to, że dworzanin hospodarski Michał Hryhorowicz Łowejkowicz, urzędnik wojewódzki, „zagrabił“ u burmistrza miasta Połocka Dawida Pańkowa konia, ponieważ mieszczanie nie dostarczyli stacyj na potrzeby posłańca moskiewskiego. W obronie swej przed sądem mieszczanie powoływali się na okoliczność, że „takowym posłańcom mytniki z myta staceju dajut“²⁹⁾. Nie znamy końca sprawy, ponieważ sąd odesłał mieszczan z pretensjami do dzierżawców myta w Połocku, w każdym jednak razie stanowisko mieszczan, zaprzeczających kategorycznie, jakoby mieli ponosić ciężary stacyjne na potrzeby gońców, nie było bezpodstawne.

Od omówionych wyżej posług komunikacyjnych ponoszonych przez miasto rewizja 1552 r. odróżniała posługi poddanych mieszczkańskich, zamieszkujących we wsiach²⁹⁾ „pod prysdom prawa majdaburskocho“, a ponoszących ciężary podwodowe i stacyjne pospołu z poddanymi hospodarskimi, duchownymi i bojar-skimi w poszczególnych „stanach“ ziemi połockiej. Tak więc np. podwód i stacyj na „stan“ w Łowożu dostarczali poddani Dawida Pańkowa, burmistrza m. Połocka, z sióła Dobryno³⁰⁾, nabytego przez tegoż Pańkowa, za zezwoleniem wojewody połockiego pana Stanisława Dowojny, cd mieszczan połockich Kuźmy, Proskury i Iwana Olizarowicza. Dawid Pańkow ponosił również ciężary podwodowe i stacyjne na „stan“ w Łowożu z sióła Terebszów³¹⁾, nabytego u „sług putnych“ Ilji Semenowicza i Iwana Szyły.

Spośród innych mieszczan połockich „na stan k Łowożu pro hospodaria jeha miłosti posłow i honcow podwody i stacyju dajut“³²⁾ poddani Jeska Chodaszkowicza i Dawida Hrycowicza z ich sióła ojczystego Moszeńsk³²⁾. Na „stan“ suski dostarczali podwód i stacyj „ludi wolnyje“ Dawida Pańkowa z majątku, który ten miał w zastawie „ot bojar połockich Hawryła, Kuryła

²⁹⁾ Ł a p p o I. I., К истории сословнaво stroja W. Kn. Литовскaво. Конныe mieszczанe witebskije w XVI st., Sbornik st. posw. W. O. Klucziewskomu, Moskwa 1909, str. 271—272.

³⁰⁾ Ł a p p o I. I., Połockaja riewizja 1552 g., str. 31.

³¹⁾ Ibid., str. 32.

³²⁾ Ibid., str. 41.

a Andreja Onskuszkowiczów³³⁾. Wreszcie „na stan Bełoje podwody i stacyi dajut” poddani mieszczan połockich Iwana i Dmitra Bohdanowiczów z ich majątku ojczystego Ochodińsk³⁴⁾.

Podane wyżej fakty udziału poddanych siół mieszczańskich w usługach komunikacyjnych na potrzeby posłów i gościów gospodarskich obejmowały zaledwie drobny odsetek w stosunku do ogółu ludności tej kategorii. Przeważna większość poddanych siół mieszczańskich usług komunikacyjnych nie pełniła.

Przyczyny tego zjawiska rewizja 1552 r. nie wyjaśnia. W jednym tylko wypadku, odnośnie usług poddanych mieszczan Fedora, Waski, Semena i Pawła Zołotkowiczów, znajdujemy wyjaśnienie: „I tych że ludej bobrowszczyzny na gospodarja jeho miłosti prychođiło 50 hr. szyrokich; na stan barzdęłowski i kuszlickij podwody, staceju także dawali — gospodar’ korol jeho miłost’ sławnoje pameti korol Zykhimont s tych stanow ich wyzwoliti i tuju 50 hr. bobrowszczyzny im otpustit raczył³⁵⁾“. W tym więc wypadku poddani mieszczańcy zostali wyzwoleni od danin i usług przez króla Zygmunta. Nie był to fakt odosobniony.

Wojewoda połocki pan Stanisław Hlebowicz w r. 1509³⁶⁾ rozstrzygnął spór poddanych gospodarskich („weś prihon driseckij“) z kilku mieszczanami połockimi z Trojdedwan o to, że, jak głosiła skarga: „Ino dej my i toje storozi sami chodim, i słuł waszoje miłosti stacijeju podnimajem, a tyje meszczane nam w tom ne pomohajut“³⁷⁾. W odpowiedzi na skargi „ludej prihonych“ mieszczańcy wyjaśnili: „Prawda jest seła my tam majem, a sami żywem w horode, dwory swoi majem u meste, słuźbu gospodarstwu słuźim, i serebszczinu płatim pospoł z meszczany, a s nimi ni słuźby ne słuźim, ni inych nijakich potiahlew ne stiahiwali, i ot stacei gospodar korol nas otpustił. I tot list gospodar korola pokładali pered nami. Ino w tom liste gospodarstwu napisano, sztoż ich gospodar korol ot stacej odstawił“. Na tej podstawie wojewoda przyznał słusność mieszczanom

³³⁾ Ibid., str. 32.

³⁴⁾ Ibid., str. 43.

³⁵⁾ Ibid., str. 35.

³⁶⁾ Bełaruski Archiü, t. II, str. 147—148.

i skargi poddanych gospodarskich oddalił. W rewizji 1552 r. występuje szereg mieszczan, „kotoryje zemli swoi u Trojdedwiczach majut’“, lecz głucho tu o udziale poddanych w usługach komunikacyjnych.

Ciekawych informacji w poruszanej sprawie dostarcza przywilej króla Zygmunta z 1525 r.³⁷⁾ „mieszczanom połockim Samsonu a Borysu, a Tyszku, a Hawryłu Zwetynym z brateju ich wyzwolene ich ot stanu jeznenskoho i ot podwod“... Dowiadujemy się z tego dokumentu, że wymienieni mieszczanie „bili czołom“ przed hospodarem i „wkazywali pered nami listy brata naszoho Aleksandra korola jeho miłosty, i naszy w kotorych zo stoit stoż brat nasz i my wyzwolili ich ot stanu jezenskoho i ot podwod i kazali im nam służyty trema końmi u zbroi pospoł z meszczany połockimi, bo dej oni sut’ zdawna meszczane połockii“.

Podobnej treści listy uzyskali ci sami mieszczanie od wojewodów połockich Stanisława Hlebowicza i Piotra Stanisławowicza.

Zgodnie z okazanymi „listami“ król Zygmunt „na to dali im sej nasz list, nechaj oni na trech konech u zbroi służat pospoł z meszczany połockimi podle listow brata naszoho i naszych i waszych listow i twojaby miłost’ [t. zn. wojewoda połocki Piotr Stanisławowicz] ich wżo ot mesta naszoho neotłuczat, i ich nesudył, i dał im wo wsem pokoj. Nechajby oni tam sprawowalisia i radyli pered lentwojtom i burmistry podle prawa swojeho majtborskoho, potomu kak inny meszczane naszy połockii“.

Z zacytowanych wyżej słów przywileju wynika, że już król Aleksander nadawał mieszczanom połockim indywidualne „listy wyzwolone“, zwalniające ich od udziału w usługach komunikacyjnych na potrzeby gospodarskie. Obok przywilejów gospodarskich spotykamy tu „listy wyzwolone“, wystawiane przez wojewodów połockich, zgodne co do treści z gospodarskimi.

Stąd wniosek, że nikły odsetek poddanych siół mieszczańskich, biorących udział w usługach podwodowych i stacyjnych, należy tłumaczyć przedewszystkiem rozdawnictwem przywilejów, „wyzwalających“ tę kategorię mieszkańców wsi od usług komu-

³⁷⁾ Arch. Główn. Akt Dawn. w Warszawie, Metr. Lit., L. 199, str. 330—331.

nikacyjnych na potrzeby państwowe i gospodarskie. W każdym razie, gdyby zachodziły wątpliwości co do podstaw zwolnienia poddanych z siół mieszczańskich od udziału w usługach komunikacyjnych, rewizja z 1552 r. niewątpliwie zwróciłaby na to uwagę. Skoro jednak kwestję tę pominęła milczeniem, możemy uznać, że postępowanie poddanych mieszczańskich zgodne było z prawem.

Dobiegliśmy do końca w rozważaniach nad organizacją usług komunikacyjnych w Połocku do połowy XVI w. Jakież dadzą się stąd wysnuć wnioski?

Usługi komunikacyjne w Połocku zgodnie ze „stariną“ wykonywała pierwotnie cała ludność miasta. Nie były one wówczas określone ani co do rozmiarów, ani co do jakości potrzeb, co w konsekwencji musiało doprowadzać do nadużyć ze strony urzędników i posłów.

Z wprowadzeniem w Połocku prawa magdeburskiego zostały zachwiane podstawy, na których opierała się pierwotna organizacja służby komunikacyjnej. Z chwilą bowiem zerwania więzów solidarności miasta z całą ziemią połocką, na plan pierwszy wysunęła się kwestja, kto spośród mieszkańców miasta miał podlegać prawu magdeburskiemu i uczestniczyć w ciężarach i usługach ponoszonych przez Połock? Po długich i uporczywych sporach ustaliła się zasada, że magdeburgji podlegali wszyscy mieszkańcy miasta, wyjąwszy sług zamkowych. Też same kategorie ludności Połocka obowiązane były do przyjmowania udziału w ciężarach służby komunikacyjnej. Obok więc mieszczan gospodarskich powinności te pełnili również „mieszczanie“ duchowni, kniaziowscy i szlacheccy, zamieszkujący w mieście.

Zmianie uległa również technika pracy aparatu komunikacyjnego w Połocku, przywilej na prawo magdeburskie z 1498 r. wprowadził bowiem zasadę, że mieszkańcy miasta winni dostarczać żądanych świadczeń na potrzeby posłów gospodarskich tylko po uprzednim okazaniu t. zw. listu podwodowego i zgodnie z nim. Normy co do służby podwodowej mieszkańców miasta, zawarte w przywileju lokacyjnym z 1498 r., powtarzał i rozwijał król Zygmunt w przywileju z 1510 r. W stosunku do swego po-

przednika poszedł on dalej, zwalniając mieszczan od posług stacyjnych. W świetle postanowień przywileju królewskiego z 1510 r. i praktyki lat późniejszych sprawa wyglądała tak: mieszkańcy Połocka winni byli dostarczać na potrzeby komunikacji państwowej podwozy z przewodnikami, zgodnie z instrukcjami odnośnych „listów podwodowych“, zostali natomiast zwolnieni od posług stacyjnych. Obowiązek dostarczania „stacyj“ został przerzucony na dzierżawców myta połockiego.

Od ciężarów komunikacyjnych, ponoszonych przez mieszkańców miasta, należy odróżnić powinności podwodowe i stacyjne poddanych wsi mieszczańskich. Niektórzy bowiem spośród nich ponosili ciężary komunikacyjne na potrzeby państwowe pospołu z poddanymi gospodarskimi, duchownymi i szlacheckimi w poszczególnych „stanach“ ziemi połockiej. Ogromna jednak większość poddanych siół mieszczańskich, jak to wynika z danych źródłowych z pierwszej połowy XVI w., w posługach komunikacyjnych nie uczestniczyła. Przypisać to należy hojnemu rozdawnictwu indywidualnych gospodarskich „listów wyzwolonych“, zwalniających poszczególne jednostki od posług i świadczeń na potrzeby państwowe.

O bezprawnym „wyłamywaniu się“ z organizacji służby komunikacyjnej w połowie XVI w. zachowane przekazy źródłowe nie wspominają i to zarówno w odniesieniu do mieszkańców miasta, jak i do poddanych wsi mieszczańskich. Można stąd wnosić, że wypadki tego rodzaju nie przybrały w Połocku większych rozmiarów w połowie XVI w., być może wskutek silnej i żywotnej organizacji tamtejszej gminy miejskiej, która potrafiła się z nimi uporać w dobre wcześniejszej.

2. Organizacja usług komunikacyjnych w Pińsku.

Zagadnienie organizacji służby komunikacyjnej w Pińsku wykracza poza ramy naszej pracy. Wiąże się to ściśle ze stanowiskiem, jakie wśród miast W. Ks. Litewskiego zajmował Pińsk w XV i XVI w.

Położony u zbiegu odwiecznych dróg wodnych i lądowych¹⁾, już we wczesnym średniowieczu wysunął się Pińsk, obok Turowa, na czoło grodów a później miast poleskich, zaś w XV—XVI w. należał niewątpliwie do grupy większych i zamożniejszych miast W. Ks. Litewskiego. Mimo to przywilej lokacyjny na prawo magdeburskie uzyskał²⁾ Pińsk stosunkowo bardzo późno, bo dopiero w 1581 r.³⁾ od króla Stefana Batorego.

Obok innych przyczyn na opóźnienie rozwoju życia samorządowego Pińska wpłynęły prawdopodobnie czynniki polityczne, w związku z odrębnym jego stanowiskiem wśród miast W. Ks. Litewskiego, jako stolicy udzielnego księstwa pińskiego. Fakt ten dla losów miasta posiadał znaczenie istotne. Obok bowiem ziem i dzielnic o mniejszych lub większych odrębnościach lokalnych, utwierdzanych przez gospodarów w przywilejach dzielnicowych, istniały na terytorjum W. Ks. Litewskiego „odrębne świątki polityczne, maleńkie państwa w państwie“⁴⁾, t. zw. księstwa udzielne, wśród których wysunęło się na czoło księstwo pińskie za rządów księżny Marji Semenowej Olelkowiczowej i jej potomków.

¹⁾ O r d a J., Geneza Pińska, Alma Mater Vilnesis, Biblj., zesz. 3, Wilno 1933, str. 1—2.

²⁾ Co do daty uzyskania prawa magdeburskiego inny pogląd wyowiada A. S. H r u s z e w s k i j, Ocz. ist. tur.-pińsk. kn. w XIV — XVI w., str. 129—130, nie podaje jednak żadnych dowodów źródłowych.

³⁾ Akty Zap. Ros., t. III, str. 261—264.

⁴⁾ L u b a w s k i j M., Ocz. ist. lit.-rus. gos., str. 84.

Jako stolica udzielnego państewka rozwijał się Pińsk niezależnie od innych miast W. Księstwa. Znalazło to swój wyraz przedewszystkiem w rozwoju jego życia samorządowego. Mimo wielowiekowych tradycyj historycznych, znacznego ruchu handlowego, zwłaszcza tranzytowego, i rozwoju życia gospodarczego, prawo magdeburskie, jak wspomnieliśmy, uzyskał Pińsk stosunkowo bardzo późno.

Nie należy jednak stąd wnosić, iżby mieszczanom pińskim obce były tradycje i aspiracje życia samorządowego. Wręcz odwrotnie. Zachowane przekazy źródłowe stwierdzają bowiem wyraźnie, że stosunkowo bardzo wcześnie wykazywali oni aktywne zainteresowania losami miasta i jego mieszkańców, występując nieraz bardzo energicznie w obronie ich zagrożonych praw lub interesów. Innemi słowy, mimo braku przywileju na prawo magdeburskie brali oni dość czynny udział w życiu gminy miejskiej, opierając się na dawnych tradycjach i zwyczajach.

Sprawa organizacji służby komunikacyjnej w Pińsku zasługuje na baczniejszą uwagę z innego jeszcze powodu, mianowicie rzuca ona światło na wzajemny stosunek księstwa udzielnego do W. Ks. Litewskiego i odwrotnie. Wszak, należy przypuszczać, nie była rzeczą obojętną dla interesów całego państwa kwestja, w jaki sposób udzielny władca regulował lub zmieniał na swem terytorjum zasady, na których opierała się organizacja aparatu komunikacyjnego na potrzeby wielkksiążęce lub ogólnopaństwowe. Istotnie, sprawa organizacji służby podwodowej i stacyjnej w księstwie pińskim niejednokrotnie była przedmiotem zainteresowania i ingerencji hospodara W. Ks. Litewskiego. Zajmował się nią przedewszystkiem przywilej z 1471 r.⁵⁾, mocą którego król Kazimierz Jagiellończyk nadał księżnej Marji Semenowej Olelkowiczowej księstwo pińskie „ne w otnimanje“.

Wśród nielicznych postanowień tego przywileju, normujących stosunek udzielnego władcy Pińska do monarchy i Wielkiego Księstwa znajdujemy zastrzeżenie: „A hde budut Piniane izdawna mosty moszczowali, stany deływali i stacei podnimali, podwody daiwali, szto by i nine było postaromu“.

⁵⁾ H r u s z e w s k i j A., Ocz. ist. tur-pinsk. kn. w XIV — XVI w., Priłoż, str. 3.

tę powtarzał niemal w identycznych słowach przywilej w. ks. Aleksandra z 1499 r. ⁶⁾), potwierdzający ojcowskie nadanie Pińska księżnej Marji i jej córce księżnej Aleksandrze.

Szczegółowe wyliczenie w obu tych dokumentach świadczeń i posług komunikacyjnych na potrzeby wielkoksiążęce oraz stwierdzenie, że miały one być nadal utrzymane i wykonywane („szto by i nine było postaromu“), dowodzi, iż w długiej połowie XV w. do sprawy tej przywiązywano duże znaczenie. Jakoż niebrak dowodów, że ludność udzielnego księstwa pińskiego dostarczała podwód i stacyj na potrzeby przejeżdżających posłów i gońców wielkoksiążęcych.

Rozstrzygając więc w 1501 r. ⁷⁾ spór mieszczan pińskich z księżną Marją, w. ks. Aleksander wyraźnie zastrzegął: „A ko nej im u podwody ne dawati, niżli tolko majut dawati pod naszi honcy“. O dostarczaniu podwód na potrzeby posłów i gońców królewskich, przejeżdżających przez terytorjum księstwa pińskiego, wspominała również skarga władzyki turowskiego i pińskiego Wasijana na książąt pińskich Iwana Jarosławicza i Fedora Iwanowicza: „Iż oni poczali byli cerkwi Bożej krywdy cziniti i nowiny wwoditi u ludej jeho podwody birali, i samych ludej w prowadniki dawali pod posłów i pod honcow jeho korolewskoj miłosti i też pod swoich słuh, koli do jeho miłosti szluczi, abo inde hde ⁸⁾“.

Podobnie książę Iwan Wasiljewicz Jarosławicz, rozstrzygając w 1504 r. ⁹⁾ spór sądowy między włością horodecką a tamtejszymi ziemianami „o tom, szto koli żołnery tiahnuli ot hospodara naszoho korola jeho miłosti do kotorych zamkow hospodarskich na ukrainu, aby oni w tom im pomoszczu byli u stacyi i u powozi pod nimi“, oddalił roszczenia włości na tej zasadzie, że ziemianom „s wołostju niczoho toho ne znati, wymeniaja koli sam hospodar korol jeho miłost' potiahnet, a lubo hospodarskij brat, kak tymi razy szoł car zawołskij, tohdy majut' byti pomocny wo wsem tom pospolito s wołostju“.

⁶⁾ Ibid., str. 5—6.

⁷⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 226—227.

⁸⁾ Ibid., t. III, str. 293—294

⁹⁾ Rew. Puszcz i Pierech. Zwier., str. 342—343.

Również w przywileju królowej Bony z 1551 r.¹⁰⁾ dla mieszczan pińskich znajdujemy zastrzeżenie w sprawie podwód: „Nizli szto sia dotyczet potreby naszoj własnoej, honcow korola jeho miłosti i inszych, abo panow rad welikoho kniazstwa Litowskoho, pod tych oni wodłuh zwyczaju i powinności swojeje starodawnoej podwody aż do otmeny dawati budut powinni“.

Zgrupowane wyżej informacje źródłowe stwierdzają niezbicie, iż ludność udzielnego księstwa pińskiego istotnie wykonywała świadczenia i usługi komunikacyjne na potrzeby Wielkiego Księstwa i jego władcy. Nic więc dziwnego, że wielki książę niejednokrotnie wglądał w wewnętrzne sprawy tamtejszej organizacji służby komunikacyjnej, ustalając jej rozmiary lub usuwając krzywdzące mieszkańców zarządzenia udzielnych władców Pińska.

Dotknęliśmy tutaj sprawy wysoce drażliwej: jak dalece sięgała władza króla na terytorjum podległym udzielnemu księciu pińskiemu lub w stosunku do jego poddanych. Ciekawa ta kwestja nie była całkowicie jasna¹¹⁾.

Świadczą o tem np. dwa wyroki w. ks. Aleksandra w sprawie sądowej między mieszkańcami pińskimi a miejscowymi książętami udzielnymi. Przypatrzmy się im bliżej.

Pierwszy z tych dokumentów z 24 marca 1501 r.¹²⁾ został wydany na skutek skargi wójta i mieszczan pińskich: „Sztoż knehinia Semenowaja Aleksandrowicza, kniahinia Marja kriwdy im wcziniła i nowiny wweła: podwody u nich birala werchowyi i wozowyi, i posyływała na swoi deła, hde choteła, i korczmy im prodaiwała po połtorasta kop hroszej i wyszej, i koledu i rałcy na nich birala; a zdawna dej oni podwod wozowych i werchowych ne daiwali, a kapszcziny dej daiwali na hod s každoje korczmy po dwie kope i po dwadcati hroszej, a koledy i rałcy ne daiwali“. Dla poparcia swej skargi mieszczanie pińscy powoływali się na fakt, że już uprzednio za czasów w. ks. Zygmunta i króla Kazimierza ówczesni namiestnicy pińscy „ich predkom poczali byli kriwdy cziniti i nowinu wwoditi“, wobec czego

¹⁰⁾ H r u s z e w s k i j A, op. cit., Priłoż., str. 91—92.

¹¹⁾ Ibid., str. 89—90.

¹²⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 226—227.

poszkodowani wydostali przywileje wielkksiążęce, dokładnie ustalające rozmiary ponoszonych świadczeń „i bili nam czołom, abychmo im to potwerdili naszym listom“.

Przychylając się do prośby mieszczan, w myśl zasady: „A gospodarom piskim derzati ich po tomu, kak bywało za welikoho kniazia Witowta i za Žikhimonta i perwo seho za otca naszoho korola jeho miłosti“, w. ks. Aleksander wydał wyrok, uchylający wszystkie „nowiny“ wprowadzone przez władców Pińska. Obok „nowin“ w dziedzinie usług komunikacyjnych zostały w ten sposób uchylone również i inne, jak np. dotyczące kapszczyzny z karczem w Pińsku. Innemi słowy, w. ks. Aleksander w swym wyroku regulował w równym stopniu sprawy o znaczeniu ogólnopaństwowem, jak usługi komunikacyjne, co i drobne sprawy wewnętrzne udzielnego księstwa, jak np. kwestja wysokości opłat z karczem w Pińsku.

Treść wyroku w. księcia Aleksandra pozwalałaby wnosić, że zakres władzy udzielnych „hospodarów“ Pińska był nieznaczny i niewiele się różnił od władzy zwykłych namiestników wielkksiążęcych.

Sprawa ta wygląda jednak inaczej w świetle danych drugiego wyroku w. ks. Aleksandra z 10 czerwca 1501 r.¹³⁾.

Wydany on został na skutek skargi mieszczan pińskich, „iżby im kniaz Fedor kriwdy czinił, i nowiny wwoðił, i podwody na nich brał ne po staromu, suchim putem i wodoju, i też peniazi korczomnyi ne po tomu, kak zdawna bywało“. Równocześnie mieszczanie przedłożyli gospodarowi „listy welikoho kniazia Zikhimonta i otca naszoho korola jeho miłosti: ino w tych listech stoił, sztoż pisany do namestnikow piskich, aby s nich brali podwody suchim putem i wodoju wrokom; a o korczomnych peniazech ne wypisano wrokom“.

Przed wydaniem orzeczenia w konkretnych sprawach, poruszonych w skardze mieszczkańskiej, w. ks. Aleksander „s pany radoju naszoju“ ustalił zasady, normujące stosunek wielkiego księcia do udzielnego władcy Pińska. „Koli jesmo — głosi pismo hospodarskie — dali jemu tot horod u wotczinu, majet jeho der-

¹³⁾ Ibid., str. 227—228.

żati, tak kak to otczicz, pribawlajuczi i rozsziriwajuczi, kak to sam nalepej rozumejuczi, kak to hospodar otczinnyj swoje imenje, podłuh daniny i listow otca naszoho i naszich“.

Powyższą zasadę uzupełnia dalsza, normująca moc obowiązującą przywilejów, uzyskanych przez mieszczan pińskich u dawnych władców Pińska, w. ks. Zygmunta i króla Kazimierza: „A szto sia tyczet listow welikoho kniazia Žikhimontowych i otca naszoho korola jeho miłosti, kotoryje pisany do namestnikow pinskih, to im majet namestnik jeho derżati, kotoryj budet ot neho horod derżati“. Innemi słowy, namiestnik piński z ramienia udzielnych książąt winien przestrzegać przywilejów wielkksiążęcych w tej samej mierze, co i dawni namiestnicy hospodarscy.

Wychodząc z powyższych założeń, w. ks. Aleksander oddalił skargę mieszczan w sprawie kapszczyzny, motywuując swą decyzję: „A szto sia tyczet korczomnych peniazej, w tom on [t. zn. książę piński] wolen pribawiti i rozsziriti i k swojemu wżitku obernuti, kak sam nalepej rozumejuczi: wschotiat li meszczane korczmy derżati po tomu, kak on im wschoczet prodati, i oni nechaj po toj cene derżat, a ne wschotiat po toj cene w neho kupiti, i on nechaj prodajet, komu choczet“. Przemilczał natomiast wyrok hospodarski sprawę zatargu mieszczan pińskich ze swym księciem co do podwód, które ten ostatni rzekomo „na nich brał ne po staromu“.

Z omówionego wyżej wyroku w. ks. Aleksandra wynika, że w dziedzinie lokalnych spraw wewnętrznych swego państwa książę udzielny posiadał pełnię władzy, czyli że jego zarządzenia lub decyzje nie podlegały zaskarżeniu przed sąd wielkiego księcia. Inaczej było w sprawach o znaczeniu ogólnopaństwowem lub zastrzeżonych władzy wielkksiążęcej w przywileju nadawczym.

Jako przykład interwencji wielkiego księcia w sprawach organizacji służby komunikacyjnej w księstwie pińskim może służyć wyrok króla Aleksandra w sporze między władzą turowskim i pińskim Wasijanem a książętami pińskimi, Iwanem Jarosławiczem i Fedorem Iwanowiczem.

Uskarżał się władzka, że udzielni władcy Pińska „naczali byli cerkwi Bożej kriwdy czyniti i nowiny uwoditi, u ludej

jeho podwody birali i samych ludej u prowadniki dawali pođ posłow i pod honcow jeho miłosti i teź pod swoich słuh“. Król Aleksander, przyznając słuszność władcyce, uchylił zarządzanie księcia udzielnego i „tych ludech jeho pod posłow i hońcow jeho miłosti, suchim putem i wodoju, i pod słuh ich podwod brati ne weleł“, co następnie w 1522 r. „z osobliwoje łaski naszoje hospodarskoje“ potwierdził cerkwi pińskiej król Zygmunt¹⁴⁾.

Tego rodzaju postępowanie wielkich książąt zgodne było z zasadą, że sprawy związane z organizacją środków komunikacyjnych na potrzeby państwowe winny były podlegać kontroli i pieczy najwyższego czynnika władzy w W. Ks. Litewskim. Ingerencja wielkich książąt w sprawy organizacji służby komunikacyjnej w księstwie pińskim ograniczała się do kontroli lub dozoru, cała natomiast administracja tych posług podlegała udziałnemu władcy, który dysponował niemi z wielką swobodą, nie oglądając się na uprawnienia hospodara W. Ks. Litewskiego.

Zatrzymaliśmy się nieco dłużej nad ciekawą kwestją wzajemnych stosunków wielkiego księcia Litwy i władcy udzielnego „państwa“ pińskiego w dziedzinie posług komunikacyjnych na potrzeby ogólnopaństwowe.

Skolei przechodzimy do właściwego tematu naszych zainteresowań, t. zn. dziejów organizacji służby komunikacyjnej w Pińsku i zasad, które legły u jej podstawy.

Sporo informacji o tej instytucji zawiera wyrok w. ks. Aleksandra z marca 1501 r.¹⁵⁾, wydany w sprawie skargi mieszczan pińskich, „sztoż knehinia Semenowaja Aleksandrowicza, knehinia Marja, kriwdy im wcziniła i nowiny uweła, podwody w nich birała werchowyi i wozowyi... a zdawna dei oni podwod wozowych i werchowych nedaiwali“.

Przesuwał on ciężar zagadnienia na ustalenie owej „staryny“ w dziedzinie służby komunikacyjnej. Stąd też mieszczanie przedłożyli sądowi dawne przywileje w. ks. Zygmunta i króla Kazimierza, regulujące sposób wykonywania służby podwodowej w Pińsku. Zgodnie z postanowieniami tych przywilejów miesz-

¹⁴⁾ Opis. Ruk. Otd. Wil. Publ. Biblj., wyp. IV, Priloż., str. 37—38.

¹⁵⁾ Akty Zap. Ros., t. I, str. 226—227.

czanie pińscy obowiązani byli „tołko dawati namestnikom pińskim hrebcow do dwunadcati do perwoho sela do obmeny, koli pojedet do Knuboka abo do Nobla rekoju, a namestnikom ich, koli pojedut dworow pińskich osmotriwati po czotyre hrebci, a służe jeho po dwa hrebci, a wyszej toho im ne kazano dati i inych nowin im nikotorych ne kazano uwoditi“.

Po zapoznaniu się z treścią przywilejów w. ks. Zygmunta i króla Kazimierza, w. ks. Aleksander uznał skargi mieszczan za słuszne, potwierdził dawny tryb wykonywania służby podwodowej w Pińsku i wreszcie nakazał tamtejszym książętom „nowin nikotorych ne uwoditi, podłuh listow welikoho kniazia Żikhimonta i otca naszoho korola jeho miłosti“.

Potwierdzając całkowicie przywileje swych poprzedników, w. ks. Aleksander uzupełnił je uwagą: „A konej im u podwody ne dawati, niźli tołko majut dawati pod naszi honci“. Z przytoczonych wyżej słów wyroku wielkksiążęcego można wyciągnąć dwa wnioski: 1. na potrzeby władców Pińska i ich namiestników mieszczanie pińscy dawali wyłącznie podwody wodne (t. zn. łodzie z „hrebkami“, zjawisko specyficznie poleskie, związane z tamtejszemi warunkami fizjograficznymi), konne zaś jedynie na potrzeby gońców wielkiego księcia; 2. spory o podwody, jakie toczyli mieszczanie pińscy z namiestnikami wielkksiążęcymi za czasów w. ks. Zygmunta i króla Kazimierza oraz późniejszy z księżną Marią Semenową dotyczyły wyłącznie służby podwodowej na potrzeby namiestników pińskich i ich urzędników, podczas gdy usługi komunikacyjne na potrzeby W. Księstwa nie były wogóle kwestjonowane i nie podlegały normom, ustalonym w przywileju w. ks. Aleksandra dla władców Pińska.

Z innych zachowanych przekazów źródłowych wynika jednakże, iż mieszczanie pińscy dostarczali podwód konnych również i na potrzeby księstwa pińskiego.

Rozgraniczenie usług na potrzeby własne książąt pińskich lub ich urzędników oraz na potrzeby W. Ks. Litewskiego także nie było ściśle przestrzegane. Świadczył o tem między innymi przywilej królowej Bony z 1551 r.¹⁶⁾, regulujący powinności mieszczan pińskich.

¹⁶⁾ H r u s z e w s k i j A., op. cit., Priłoż., str. 91—92.

Dzieliła więc królowa całość posług komunikacyjnych na dwie grupy zasadnicze: 1. „dotyczet’ podwod mestskich, koto-ryje pered tym u meszczan naszich pinskih starosty tamosz-nyje pinskije, podstarostii i słuźebniki ich na naszi do folwarkow i swoi też własnyje potreby beriwali“ oraz 2. „dotyczet’ potreby naszoj własnoj, honcow korola jeho miłosti i inszych, abo pa-now rad velikoho kniazstwa Litowskoho“.

Od posług grupy pierwszej mieszczenie pińscy zostali zwol-nieni wzamian za opłatę do skarbu królowej kwoty 12 kop. gr. lit. rocznie, drugą zaś „wodłuh zwyczaju i powinności swojeje starodawnoj podwody aż do otmeny dawati budut’ powinni“.

Reforma królowej Bony z 1551 r. miała widocznie na celu rozgraniczenie powinności wykonywanych na potrzeby gospo-darcze i wewnątrz-administracyjne księstwa pińskiego od posług komunikacyjnych o znaczeniu ogólnopaństwowem. Podział ten jednak nie został przeprowadzony konsekwentnie. Zachowała bowiem królowa obowiązek dostarczania „staroste też naszomu pinskiemu, koli do Horodka abo do Nobla jechati pochoczet’, tohdy po 12 hrebcow z mesta do czołnow starostinyh dawati majut’“.

Brak ścisłego rozgraniczenia daje się zauważyć nawet w postanowieniach „rejestru pomierzenia ziem na włóki“ Stani-sława Falczewskiego z lat 1552—1555¹⁷⁾.

Widzimy więc, że pod tym względem stosunki panujące w dziedzinie organizacji służby komunikacyjnej w Pińsku różniły się znacznie od stosunków w innych miastach W. Ks. Litew-skiego na prawie magdeburskiem, oczywiście na niekorzyść sto-licy udzielnego księstwa.

Skolei w kilku słowach zapoznać się należy z techniką pracy aparatu komunikacyjnego w Pińsku. Nieco światła na tę sprawę rzuca wyrok królowej Bony z 1555 r.¹⁸⁾ w sporze sądo-wym między mieszczanami pińskimi a horodeckimi co do „da-wanjanja podwod pod pošty korolewskie do Kijewa iduczije rekoju Pripetju“ oraz „zmeny komiah, czołnow i hrebcow pinskih“.

¹⁷⁾ Pисcowaja Kniga Pinskawo i Kleckawo Kniazestw, Wilno 1884.

¹⁸⁾ H r u s z e w s k i j A., op. cit., Prilož., str. 109—110.

Mieszczanie pińscy uskarżali się przed królową na mieszczan horodeckich, że ci „ne choteli zmeniti w Horodku komiahi i czotyroch czołnow i hrebcow posłu korola jeho miłosti Wahanowskomu, kotoryj w sprawach korolewskich tych czasow do Kijewa jechał, ktoromu za listom korola jeho miłosti oni tuju komiahu, czotyri czołny i hrebcow w podwodu dali“, skutkiem czego „onyj posół korola jeho miłosti na tych że statkach tymi z hrebcami do Kijewa zajechał i tolko ludej peszich nazad otosłał, a komiahi i czołnow ne wernuł ku szkode i kriwde ich welikoje“.

Wychodząc z założenia, że winowajcami tej ich szkody byli mieszczanie horodeccy, powodowie domagali się, „aby toj szkody, komiaha i czołny im czerez tych Horodczan byli zapłacony i wpered, iż by takowyje podwody tak wodnym, jak i suchim putem, koli sia pritrafit', zmieniali“.

W odpowiedzi na argumenty strony powodowej, „wojt i meszczane horodeckije otpor czynili, iż takowych podwod dawati nepowinni i pered tym ku danju takowych podwod nichto ich nikoli ne pritiskał i wodłuh staroho zwyczaju, jako podwod ne dawali, tak ich też nikoli ne zmieniali“.

Wobec diametralnie sprzecznych twierdzeń spierających się stron oraz braku przepisów, ściśle regulujących sprawę wykonywania posług komunikacyjnych w Pińsku, podstawą wyroku mógł być jedynie zwyczaj czyli tak zwana „starina“. W związku z tem mieszczanie horodeccy prosili sąd o przesłuchanie świadków w osobach miejscowych ziemian świadomych sprawy, jako że uprzednio sprawowali w Horodku urząd podstarości.

Przychylając się do wniosku pozwanych, sąd przesłuchał świadków, którzy wyjaśnili co następuje: „Koli sia kolwek pridalo ktoromu posłu korolewskomu toju dorohoju do Kijewa jechati a podwod potrebowal, tohdy na rece Pripiati, kotoraja ot Horodka idet' u dwu milach, ożidał i ot toje reki Pripiati słuh swoich do starosty abo podstarosteho horodeckoho po hrebcow posyłał, kotorych jemu z wołosti dawano, i wzemszi hrebcow na tych że komiahach i czołnoch do Turowa abo do Mozyra, a jestli tam jemu podwod ne zmieniano, tohdy aż do Kijewa jechał, ale sia toje redko pridawało, aby kotoryj meł poseł ozi-

dati hrebcow horodeckich, zawsehdy na czołnach pinskih i hreb-
cami pinskimi do Mozyra, abo do Kijewa jeżdzcziwali, a mesz-
czane horodeckije takowych podwod nikoli ne dawali“.

Opierając się na powyższych zeznaniach świadków, królowa
Bona oddaliła pretensje mieszczan pińskich i ustaliła na przy-
szłość, że „ne majut’ tyje meszczane horodeckije takowych
podwod i zmeny komiah, czołnow i hrebcow pinskih pod posły
korolewskije dawati, jako ich pered tym do seho czasu nikoli ne
daiwali, ale majut’ wo wsem po starodawnomu zachowany bytr“.

Zatrzymaliśmy się nieco dłużej nad ciekawym wyrokiem
królowej Bony w sprawie techniki pracy aparatu komunikacyj-
nego w Pińsku. Jakież dadzą się stąd wysnuć wnioski?

Przedewszystkiem nie ulega wątpliwości, że droga wodna
do Kijowa przez Pińsk— Mozyrz była wykorzystywana przez
posłów i gońców królewskich zarówno w połowie XVI w., jak
i w dobie wcześniejszej. Ciężary podwodowe, związane z „po-
dejmowaniem“ tych posłów, spadały w Pińsku na tamtejszych
mieszczan, którzy ponosili je solidarnie z wójtem na czele.
Pod tym względem miasto stanowiło zwartą całość, solidarnie
odpowiedzialną za prawidłowe funkcjonowanie aparatu komuni-
kacyjnego. Również szkody, jakie wynikały w związku z dostar-
czaniem tych posług, obciążały zbiorowo całą gminę miejską,
jak np. w konkretnym wypadku utrata „komiah i czołnow“.
Stąd też w obronie swych praw lub przy dochodzeniu szkód
miasto z wójtem na czele występowało jako całość.

Sprawa „obmeny“ podwód pińskich, jak wynika z wyjaś-
nień podstarościch horodeckich, nie była uregulowana w spo-
sób należyty. Stąd czasem „obmena“ odbywała się w Turo-
wie lub Mozyrz, czasem zaś łodzie pińskie z całą obsadą
wioślarską płynęły aż do Kijowa. Niekiedy wreszcie uciekano
się do częściowej „obmeny“, t. zn. „komiah i czołna pińskie
zachowywano, załoga wioślarska natomiast zmieniała się w Ho-
rodku.

Omówione szczegóły z dziedziny pracy aparatu komunika-
cyjnego w Pińsku stwierdzają wyraźnie, że nawet w połowie
XVI w. strona techniczna organizacji posług podwodowych po-
zostawiała wiele do życzenia.

Przechodzimy skolei do zagadnienia, kto spośród mieszkańców miasta był obowiązany do ponoszenia ciężarów organizacji służby komunikacyjnej i na jakiej podstawie?

Nie ulega wątpliwości, że ciężary te ponosili i wykonywali posługi przedewszystkiem mieszczanie. Pomagali im w tem Żydzi, zamieszkujący w mieście. Zdaje się też być rzeczą pewną, że w zasadzie w wykonywaniu posług komunikacyjnych w Pińsku brali udział również bojarzy ze swych posiadłości położonych w mieście. Świadczą o tem bezpośrednio lub pośrednio zachowane przekazy źródłowe.

Udzielając więc np. szeregu ulg podskarbiemu swemu Stefanowi Krzywickiemu, książe piński Fedor Iwanowicz Jarosławicz w przywileju z 1516 r.¹⁹⁾ wyjaśniał: „Dali jesmo jemu dwor na imia bojarzyna naszoho Semena, testia jeho nieboszczyka w meste naszom pinskom; a ne mająt on s toho dwora z daniny naszoje z mestom ni rozrubu dawati, ani podwody dawati, ani kotoryj służby służiti“.

Z przytoczonych słów przywileju nadawczego księcia Fedora należy wnosić, że uprzednio z tego obiektu w mieście ponoszone były wszelkie ciężary i świadczenia, mimo iż był on w posiadaniu bojarzyna Semena.

Takiż wniosek możemy wysnuć ze słów władzyki Wasijana, który ubiegając się w 1540 r.²⁰⁾ u królowej Bony o ulgi w świadczeniach ze swych posiadłości, przedstawił stan rzeczy w następujący sposób: „Kotoryje domy i komory w rinku w meste pinskom i folwark pod mestom i zemli i pola i senozati i jezy na rece Pine swoi własnyje otciznyje a k tomu w bojar i meszczan i duchownych kuplenyje jeszcze władzykoju ne buducz i on meł i wżywał i s toho jako serebszczizny i inszije powinosti mestskije połnity był powinien“. Z zacytowanych wyżej słów władzyki wynika, że ponosił on ciężary „mestskije“ zarówno z nieruchomości nabytych u mieszczan pińskich jak i z innych, zakupionych u tamtejszych bojarów i duchowieństwa.

O udziale bojarów, właścicieli nieruchomości miejskich, w ponoszeniu ciężarów służby komunikacyjnej w Pińsku świadczą

¹⁹⁾ Opis. Ruk. Otd. Wił. Publ. Biblj., wyp. II, str. 40.

²⁰⁾ Hruszewskij A., op. cit., Priłoż., str. 56.

pośrednio również liczne przywileje nadawcze²¹⁾ książąt pińskich na „dwory“ i „ohorody“ w mieście. Powtarzająca się w nich stale formuła: „Z mestom jemu ne służiti i podwod ne dawati, a ni płatu żadnoho ne dawati“, może być rozumiana jedynie jako „wyzwolenie“ obdarowanego od powinności, któreby z tej nieruchomości miejskiej ponosił, gdyby przywilej książęcy nie orzekał inaczej.

Resumując dochodzimy do wniosku, że bojarzy i duchowieństwo, o ile nie korzystali ze specjalnych ulg i „wyzwoleń“ w myśl indywidualnych przywilejów władców Pińska, w zasadzie byli obowiązani do ponoszenia ze swych miejskich posiadłości wszelkiego rodzaju ciężarów i wykonywania powinności pospołu z mieszczanami.

Przechodzimy wreszcie do sprawy bardzo istotnej w życiu wewnętrznym miasta, a mianowicie: co służyło za podstawę, kwalifikującą daną jednostkę lub grupę do udziału wraz z pozostałymi mieszkańcami miasta w ciężarach służby komunikacyjnej?

Sporo światła na powyższe zagadnienie rzuca obfity materiał źródłowy, dotyczący nadań udzielnych książąt pińskich. Wnosząc z „listów wyzwolonych“, hojnie nadawanych przez księżną Marję Semenową i księcia Fedora Iwanowicza Jarosławicza swym bojarom, podstawą ustalającą udział danej jednostki w usługach komunikacyjnych było przedewszystkiem posiadanie nieruchomości w mieście.

Świadczy o tem typowy zwrot, spotykany niemal w każdym z tych dokumentów: „Dali jesmo jemu dwor svoj w meste pińskom weczno i neporuszno i jeho detem. A s toho dwora z mestom jemu ne tiahnuti i podwod jemu ne dawati“.

Obok „dworów“ nierzadko jako obiekt nadania występuje „ohorod“ lub „mestco dwor poseliti“. Na tego rodzaju nieruchomościach ciążył również obowiązek uczestniczenia w „tiahle“ miejskiem i usługach podwodowych. Nadaje więc np. księżna Marja w 1496 r.²²⁾ słudze swemu Iwaszce Połozowiczowi obok

²¹⁾ Rew. Puszcz i Pierech. Zwier., str. 76, 95, 103, 104, 105, 109, 114, 217, 218, 228, 239, 259, 263; L e o n t o w i c z F., Akty Lit. Metr., t. I, str. 140; Opis. Ruk. Otd. Wil. Publ. Biblj., wyp. II, str. 40; i t. d.

²²⁾ Rew. Puszcz. i Pierech. Zwier., str. 105.

innych obiektów „w mestce ohoroda swojeho mestco dwor jemu poseliti. A s toho dwora z mestom jemu ne słužiti i podwod ne dawati, a ni płatu żadnoho nie dawati“.

Jako podstawa, ustalająca obowiązek uczestniczenia w usługach i ciężarach ponoszonych przez mieszczan, występuje obok władania nieruchomościami również fakt zawodowego trudnienia się handlem w mieście.

Świadczy o tem np. „list wyzwolony“ księcia Fedora Jarosławicza z 1516 r.²³⁾, mocą którego nadał on podskarbiemu swemu Stefanowi Krywickiemu „dwor“ w Pińsku. „Wyzwalając“ obdarowanego („ne majet on s toho dwora z daniny naszoje z mestom ni rozrubu dawati, ani podwody dawati, ani kotoryj słužby słužiti“) książę Fedor równocześnie wyjaśniał: „A kto w neho budet podwornikom w tom jeho dwore żyti w daniny naszoj, a ne budet na meste torhowati, i on ne majet z mestom naszym ni koledy ani ralca dawati, ni inszych nikotorych daczok, ani żadnoje słužby służyti“. Inaczej sprawa wyglądała, „jestli by tot podwornik jeho imeł na meste naszom torhowati“, wówczas bowiem „majet on koledu i ralec dawati po tomu, kak kotoryi inszii dajut, kotoryi w meste naszom torhujut“.

Ścisły związek między faktem zawodowego trudnienia się handlem w mieście a obowiązkiem ponoszenia ciężarów pospółu z innymi mieszkańcami miasta występuje tu zupełnie wyraźnie nie budząc żadnych wątpliwości.

W Pińsku więc, podobnie jak i w innych miastach W. Ks. Litewskiego, podstawowem kryterjum, na którym opierała się klasyfikacja mieszkańców na biorących udział w usługach komunikacyjnych lub wolnych od nich, było posiadanie lub korzystanie z domów i ziemi w mieście. Dalej w myśl zasady: „Po mestom wezde tot obyczaj jest, iż kotory ludy w meste meszkajut a mesta i torhow wzywajut, takowyi majut słužby mestski służyty, a popłatki i podwody dawaty“²⁴⁾, do usług powyższych obowiązana była ludność, trudniąca się zawodowo handlem w mieście. Od udziału w tych usługach zwolnić mógł jedynie odpowiedni „list wyzwolony“.

²³⁾ Opis. Ruk. Otd. Wil. Publ. Biblj., wyp. II, str. 40.

²⁴⁾ Arch. Gł. Akt Dawnych w Warszawie, Metr. Lit., L. 199, str. 357—358.

Dotknęliśmy tutaj sprawy „listów wyzwolonych“, wydawanych przez władców Pińska swym poddanym. Co było objektem tych nadań?

Z licznie zachowanych przywilejów księżnej Marji Semenowej i księcia Fedora Iwanowicza Jarosławicza wnosić można, iż dotyczyły one: 1. „dworów“ w mieście, 2. „ohorodów“ lub miejsca na budowę „dworów“, 3. zwolnień od „tiahła“ miejskiego i posług „na gospodarza“, wykonywanych pospołu z mieszczanami.

Nadania gospodarów pińskich nie znały najczęściej żadnych ograniczeń. Typowa formuła, jaka powtarza się niemal we wszystkich przywilejach, brzmi: „A dali jemu temu dworwerchu pisanyj w meste naszym pińskom weczno i neporuszno jemu i jeho žene i ich detem i ich szczadkom“.

Czy tego rodzaju nadania władców Pińska zgodne były z ich uprawnieniami, zwłaszcza w dziedzinie posług komunikacyjnych na potrzeby ogólnopaństwowe?

Milczą o tem zachowane przekazy źródłowe. W każdym jednak razie przywileje nadawcze gospodarów pińskich nie wymagały potwierdzenia wielkksiążęcego. W latach zaś późniejszych, po wcieleniu udzielnego księstwa pińskiego bezpośrednio w skład Wielkiego Księstwa, niemal wszystkie te przywileje zostały potwierdzone przez władców państwa litewskiego w całej rozciągłości, coby wskazywało, że uprzednio były one wydawane w granicach uprawnień gospodarów pińskich.

Z „listów wyzwolonych“ książąt pińskich korzystali niemal wyłącznie bojarzy. W jednym tylko wypadku występuje jako obdarowany Żyd piński Pesach, któremu kniaź Fedor Jarosławicz nadał „dwor“ w Pińsku, zwalniając go przytem od wszystkich „popłatow i powinnoziej mestskich“, z wyjątkiem naprawy murów i mostu²⁵⁾. Że nadania były niemal wyłącznym udziałem bojarstwa, o tem pośrednio świadczy wystąpienie władzyki Wasijana z prośbą o ulgi w dziedzinie posług dopiero wówczas, kiedy jego synowie zostali obdarzeni przez króla Zygmunta klejnotem szlacheckim.

²⁵⁾ B i e r s z a d s k i j S. A., Rus.-Jewr. Arch., t. II, str. 6.

Kilka słów wreszcie należy się kwestji samowolnego „wylamywania się“ możniejszych jednostek spośród mieszkańców Pińska z ram organizacji aparatu komunikacyjnego na potrzeby gospodarskie. Zachowane przekazy źródłowe o wypadkach tego rodzaju nie wspominają. Być może więc, że fakty bezprawnego uchylania się od posług i świadczeń nie były tu tak częste, skoro istniały prawne możliwości zwolnienia się od ciężarów „tiahła“ miejskiego. Mamy na myśli „listy wyzwolone“ książąt pińskich, hojnie nadawane bojarom, posiadaczom nieruchomości w mieście.

Omówiliśmy pokrótce sprawę organizacji służby komunikacyjnej w Pińsku. Stosunki, jakie panowały w tej dziedzinie w stolicy udzielnego księstwa, nie różniły się tak dalece od zaobserwowanych w miastach W. Ks. Litewskiego na prawie magdeburskiem. Różnice sprowadzały się do odmiennego uregulowania strony technicznej pracy aparatu podwodowego. Podstawy natomiast, na których opierał się udział mieszkańców w wykonywanych przez miasto posługach i świadczeniach, zasadniczo były jednakie.

Ogólnie biorąc, organizacja służby komunikacyjnej w Pińsku nosiła charakter bardziej archaiczny. Zdobycze, jakie w tej dziedzinie osiągnęli mieszkańcy magdeburgij W. Ks. Litewskiego w końcu XV w. (ściśle rozgraniczenie świadczeń i posług na cele komunikacji państwowej i inne, sprawa „listów podwodowych“, „obmen“ podwód miejskich i t. d.) obce były mieszczanom pińskim za czasów księstwa udzielnego i wprowadzone zostały w życie dopiero przez królowę Bonę w połowie XVI w. W zakresie pozostałych bardziej istotnych elementów, na których opierała się organizacja służby komunikacyjnej w Pińsku i w miastach magdeburskich Wielkiego Księstwa, zachodziła daleko idąca zbieżność.

Potwierdza to jeszcze raz słuszność naszej tezy o doniosłym znaczeniu, jakie przywiązywano na Litwie w w. XIV—XV do prawidłowo funkcjonującej organizacji posług komunikacyjnych na potrzeby wielkksiążęce i państwowe.

SPIS RZECZY

WSTĘP	Str 1
-----------------	----------

ROZDZIAŁ I.

„Podwoły“ i „stacje“, ich znaczenie i rola wśród posług ludności na Litwie do połowy XVI w.	13
--	----

ROZDZIAŁ II

Organizacja aparatu komunikacyjnego w miastach W. Ks Litew- skiego na prawie magdeburskiem do połowy XVI w.	
1. Rozmiary posług komunikacyjnych	52
2. Organizacja pracy aparatu komunikacyjnego	69
3. Świadczenia komunikacyjne a interesy miasta i jego miesz- kancow	82
4. Udział w posługach komunikacyjnych i jego podstawy . . .	100

ROZDZIAŁ III.

Rozkład organizacji służby komunikacyjnej i jego czynniki	
1. „Listy wyzwolone“	127
2. Proces „zakładania się“	142
ZAKOŃCZENIE	156

DODATKI

1. Organizacja posług komunikacyjnych w Połocku	169
2. Organizacja posług komunikacyjnych w Piąsku	192



