Górzyński, Stefan

Prawo składu na sejmie piotrkowskim 1565 roku

Przegląd Historyczny 52/4, 741-750

1961

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych, tworzonej przez Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

MUZEUM HISTORII POLSKI

STEFAN GÓRZYŃSKI

Prawo składu na sejmie piotrkowskim 1565 roku

Rok 1565 był przełomowy ze względu na charakter reform podjętych przez szlachtę na sejmie piotrkowskim. Z rokiem tym wiąże się „Ustawa na składy" i „Opisanie o składziech", które stanowią cenne źródło do badań nad prawem składowym w Polsce. Dla studiów tych niewątpliwie cenniejsze jest jednak „Opisanie", aniżeli „Ustawa na składy", jako zbyt fragmentaryczna. Między nimi istnieje ścisła współzależność, która pozwala nam bliżej wniknąć w dzieje jarmarków pogranicznych oraz w rozwój miast składowych i uchwał zapadłych na sejmie piotrkowskim w przedmiocie składu.

Jak wynika z zachowanego diariusza sejmu [1], posłowie wykazali wielką troskę o dobro Rzeczypospolitej i domagali się, by „exekucję począć od głowy, od Króla", by „impedimenta wszystkie ustały", bo państwo *sine lege* jest także *sine rege* [2]. Główna uwaga sejmujących posłów, gdy chodzi o zagadnienie prawa składu, koncentrowała się około „Opisania o składziech i starych drogach" [3]. Wysunięte w nim żądania nie były nowością, ale tylko rozwinięciem już dawniej powziętych postanowień sejmu krakowskiego w 1543 r. [4] i późniejszych z lat 1550 [5] i 1562/3 [6].

Sejm krakowski z 1543 r., jakkolwiek wziął pod uwagę sprawę emporiów *alias* składów, w niczym nie posunął jej naprzód. Hozjusz w liście do Dantyszka z 16 stycznia 1545 stwierdzał, że sejm krakowski 1543 r. niemal nic nie załatwił, „wiele spraw ważnych zawisło" [7] w próżni. Nie uregulowano również kwestii składu. Lata 1543—45 były szczególnie brzemienne w wypadki. Są one znane między innymi z licznych projektów reform skarbowości. Są to lata, o których wolno byłoby powiedzieć słowami Frycza-Modrzewskiego, że „niezgody magnatów przynosiły cięż-

[1] *Diariusz sejmu piotrkowskiego r. 1565*, wyd. Wł. Chomętowski, Wł. Krasiński, Warszawa 1868.

[2] *Diariusz sejmu piotrkowskiego r. 1565*, s. 53—64.

[3] Szerzej zajmuję się tym zagadnieniem w mej pracy *Obowiązki kupców w świetle opisania o składziech i starych drogach króla Zygmunta Augusta z 1565 r.*, Warszawa 1939.

[4] *Volumina legum* t. I, s. 278.

[5] *Volumina legum* t. II, s. 7.

[6] *Źródłopisma do dziejów unii Korony Polskiej i W. X. Litewskiego* cz. II, oddz. I, wyd. A. T. Działyński, Poznań 1861 s. 56; *Volumina legum* t. II, s. 623, §§ 59—60.

[7] *Acta historica* t. IV, nr 180.

kie klęski i publiczne i prywatne“ [8]. W tych warunkach zbierający się w Piotrkowie w 1565 r. sejm miał trudne zadanie. Wiele spraw było niezałatwionych przez poprzednie sejmy, a potrzeba reform ustrojowych nagliła.

W kwestii składu wiele radzono, mało zrobiono. Zarówno postanowienia konstytucji piotrkowskiej z 1550, jak i z 1562/63 r. sprowadzały się do jednego, by „mieszczanie kładli swe przywileje na składy“ za każdym razem „na przyszły sejm“ [9]. Z tego widać, że uchwały sejmów tych nie były ściśle przestrzegane i wykonywane dla „krótkości czasu“ na to wyznaczonego. Podobnie wyglądała ta sama kwestia na sejmie piotrkowskim 1565 r. Usłyszano bowiem wtedy, aby się „pierwej z miasty z kupcy rozmówiło, czego potrzebujemy i jakobyśmy dostawać mogli. O składy także namysłu dobrego potrzebujemy“ [10].

W porównaniu z poprzednimi sejmami, sejm piotrkowski z 1565 r. stosunkowo najwięcej zrobił, dał „Opisanie o składziech i starych drogach“. Stanowiło ono dalsze rozwinięcie § 43 tej konstytucji, to jest „Ustawy na składy i jarmarki pograniczne“ [11].

Ścisły związek, jaki istnieje pomiędzy „Ustawą na składy i jarmarki“ a „Opisaniem“ w konstytucji piotrkowskiej, dostatecznie poucza, że im obu przypadło w życiu gospodarczym Polski dość ważkie do wypełnienia zadanie. Powiedzą o tym najbliższe wydarzenia, mianowicie reasumpcja konstytucji z 1565 r. na sejmie warszawskim w 1629 r. [12].

Postanowienia konstytucji piotrkowskiej są szczególnie ważne ze względu na osobę kupca i związane z nim prawo przedkupu. Od tej chwili zarówno kupiec krajowy, jak i zagraniczny muszą zadość czynić powinnościom składowym, ujętym w „Opisaniu“. Niekiedy nawet osoba kupca obcego stawiana jest wyżej od kupca miejscowego, skoro „cudzoziemcom samym będzie wolno, ze wszelakiemi kupiami małemi y wielkiemi, na też miejsca składowe przyjeżdżać“ [13]. Zachowuje się tylko nadal prawo przedkupu i zleca się nawet, aby „na składziech, wszyscy kupcy, stanu wszelkiego, towary swe składali, i onych tam zbywać wolno mieć będą do mieszczan tam mieszkających, a do cudzoziemców tylko na jarmarkach wolnych“ [14]. Konstytucja piotrkowska z 1565 r. stwarzała dla cudzoziemców pomyślniejsze warunki do handlu, aniżeli konstytucja z 1562/3 r., którą ustanowione zostało, aby tym wszystkim, którzy prawa miejskiego nie mają, „były miasta i handle zapowiedziane już *ex nunc*“ [15].

Kupiec obcy, który do roku 1565 korzystał tylko z pewnych wolności handlowych i to jedynie w stosunku do niektórych miast, obecnie uzyskuje swobodę wobec kupców z miast całego państwa. Jest to znaczny już krok naprzód. Jednak pamiętać należy, że zakaz wyjazdu kupców krajowych za granicę nie był w samych początkach wykonywany, ale przeciw-

[8] A. Fryc-Modrzewski, *O poprawie Rzeczypospolitej*, Warszawa 1953, s. 340; S. Weymann, *Pierwsze ustawy pogłównego generalnego w Polsce (rok 1498, 1520) na tle ówczesnego systemu podatkowego*, RDSG t. XVIII, 1957, s. 22.

[9] *Volumina legum* t. II, s. 596, § 26; s. 623, § 59; *Źródłopisma* cz. II, oddz. I, s. 56.

[10] *Diariusz sejmu piotrkowskiego r. 1565*, s. 118.

[11] *Volumina legum* t. II, s. 684; S. Górzyński, op. cit., s. 9.

[12] *Volumina legum* t. III, s. 604.

[13] Tamże t. II, s. 684.

[14] Tamże.

[15] Tamże, s. 624, § 61.

nie na różny sposób omijany [16]. W ślad za tą konstytucją następują dalsze kroki, które wpływają z kolei na przekształcenie dotychczasowej polityki ekonomicznej króla i miast i nadają im stopniowo nową postać. Co więcej, jak trafnie dostrzegł to St. Lewicki, można odtąd mówić o zmianie charakteru prawnego prawa składu, ponieważ król w sprawach tych ustąpić musi głosom forum sejmowego [17].

Konstytucja sejmu piotrkowskiego 1565 r. wskazuje na wspólnotę interesów miast składowych z koroną [18]. Potwierdza ona już wcześniej ustalającą się zasadę, że *depositoria vero in civitatibus quibusdam non sunt instituta ob eam rem, ut vetent hospites alienigenas progredi cum mercibus suis ad loca dudum consueta* — znajdujemy już to wyjaśnienie w jednym z dokumentów z XVI wieku — *sed ob eam rem, ut mercatores, quam ad loca depositoria, et ibidem res suas modo exerceant et vendant, quo possunt meliori* [19].

Instytucja prawa składu z rokiem 1565 wkracza w nową fazę swego rozwoju, którą da się mniej więcej zamknąć latami 1629—30.

„Opisanie o składziech", stanowiące reasumpcję praw miast składowych dotychczas im nadanych, pozwala na podsumowanie przywilejów nabytych przez nie w ciągu wieków. Dzięki załączonym rejestrom konstytucja 1565 r. ma dla nas walor większy od dotychczasowych i w pełni zasługuje na zbadanie [20]. Jest zatem najlepszym sprawdzianem tych praw ze względu na sam podział składu, na osobę kupca, miejsce, rodzaj towaru, czas i okres trwania składu oraz na prawo przedkupu. Tych walorów natury heurystycznej nie miała żadna z poprzednich konstytucji [21].

W literaturze naukowej przedmiotu niewiele się interesowano kwestią podziału prawa składu. Popełniano też przy tym rażące błędy. Tak np. Ptaśnik dzieli składy na bezwzględne i pełne albo też na względne i częściowe [22]. Niewątpliwie chodziło mu o podział składów ze względu na miejsce (bezwzględne i względne) oraz o podział składów według rodzajów towaru, tj. na składy główne (to są zapewne te składy „pełne") i częściowe. Również mylną terminologią posługuje się Magdański mówiąc o składach jakichś ogólnych (idąc za Dąbrowskim) i bezwzględnych [23], tego ostatniego terminu używając już poprawnie. Błąd Magdańskiego wywodzi się zapewne z mylnej interpretacji Ptaśnika, wzmiankowanej wyżej. Nieścisłą terminologią składu posługują się też

---

[16] K. Lepszy, *Andrzej Frycz Modrzewski*, Warszawa 1953, s. 60.

[17] St. Lewicki, *Historia handlu w Polsce na tle przywilejów handlowych (prawo składu)*, Warszawa 1920, s. 171; S. Górzyński, *Stanisław Lewicki jako historyk prawa składowego w Polsce*, Warszawa 1937, s. 32.

[18] S. Górzyński, *Polityka składowa Polski do roku 1565*, Warszawa 1934, s. 32.

[19] *Acta Tomiciana* t. I, nr 304 (1511 r.).

[20] Egzegezą regestów przywilejów składowych zajmuję się w pracy *Obowiązki kupców*, s. 28—48.

[21] Na sprawę tę już w swoim czasie zwróciliśmy uwagę we wniosku *W sprawie potrzeby badań nad dziejami prawa składowego w Polsce i publikacji źródeł dotyczących składu, Pamiętnik IV Powszechnego Zjazdu historyków polskich w Poznaniu* t. II, Lwów 1927, s. 81—82.

[22] J. Ptaśnik, *Miasta i mieszczaństwo w dawnej Polsce*, Kraków 1934, s. 163.

[23] M. Magdański, *Organizacja kupiectwa i handlu toruńskiego do r. 1403*, Toruń 1939, s. 76.

Koczy[24] oraz Weymann. Ten ostatni pomieszał składy bezwzględne ze składami głównymi[25].

*

Ze studiów nad diariuszem sejmu z 1565 roku i konstytucją piotrkowską[26] wiemy, że konstytucja ta nie jest w stanie dać zadowalającej odpowiedzi na wiele pytań, wiążących się z rozwojem prawa składowego w Polsce. Zarówno § 43 tej konstytucji, jak i § 49 oraz reasumpcja ich na sejmie warszawskim w 1629 r.[27] nie rozwiązują wszystkich wątpliwości związanych ze składem. Dopiero potraktowane łącznie z „Opisaniem o składziech i starych drogach" pozwalają bliżej wniknąć w problematykę prawa składu tych czasów, a nawet sięgnąć wstecz, skoro „Opisanie" to jest reasumpcją przywilejów wcześniej nadanych i niejako sankcjonuje istniejący stan rzeczy.

Nie interesuje nas w tej chwili, jaki przebieg miała ta sprawa, czy to ze względu na tok samych obrad w sejmie, czy na charakter uchwały, zapadłej w kwestii „Opisania" lub też osiągnięć związanych z postanowieniami dotyczącymi przymusu drogowego, ponieważ problematyka ta została przez nas już w swoim czasie omówiona. Zajmiemy się tutaj związkiem, jaki istnieje pomiędzy przymusem drogowym, celnym i składowym w konstytucji sejmu piotrkowskiego z 1565 r., czego nie da się bliżej wyjaśnić bez oparcia się o samo „Opisanie", uzupełniające niejako konstytucję i diariusz sejmowy. Wiemy, że w rękopisie diariusza dwukrotnie zachowane zostało wolne spacium, raz dla wpisania wszystkich składów, po raz wtóry dla wymienienia w nim starych gościńców[28]. Przeprowadzone studia utwierdzają nas w przekonaniu, że § 43 konstytucji sejmowej z 1565 r. jest tylko projektem „Opisania", na zrealizowanie którego w pierwszej chwili zabrakło czasu[29]. *Spatium* istniejące w diariuszu nie zostało nigdy zapisane, a jedyny znany nam przekaz „Opisania", przynajmniej w chwili obecnej, stanowią „Volumina legum".

Skąpe dane regestów podanych w „Opisaniu" wymagają uzupełnienia drogą poszukiwań pełnych tekstów przywilejów składowych. Piszący te słowa przeprowadził je już dawniej, wykorzystując materiał w specjalnej pracy, dotąd jeszcze nie opublikowanej[30]. Obecnie wypadnie ograniczyć się do podsumowania jej wyników.

[24] L. Koczy, *Handel Poznania do połowy w. XVI*, Poznań 1930, s. 28.

[25] S. Weymann, *Cła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej*, Poznań 1938, s. 33.

[26] Korzystałem zarówno z diariusza wydanego drukiem przez Chmętowskiego, jak i z rękopisu jego, który ongiś należał do zbiorów K. Świdzińskiego, a z czasem przeszedł w posiadanie ordynatów Krasińskich. Nie śledziłem jego obecnych losów. Przed drugą wojną światową, to jest przed spaleniem Biblioteki Krasińskich, przechowywany był w niej pod nr 444, „Zdarzenia od 1559 r. do sejmu piotrkowskiego w 1565 r." W opisie 815 rękopisów bilioteki Ord. Krasińskich figuruje pod nr 116, Fr. Pułaski, *Opis 815 rękopisów biblioteki Ord. Krasińskich*, Warszawa 1915, nr 116 (s. 444).

[27] *Volumina legum* t. II, s. 684, 686; t. III, s. 604.

[28] Rękopis diariusza z 1565 r., nr 444, s. 96 i 97. Por. także S. Górzyński, *Obowiązki kupców*, s. 12.

[29] *Diariusz sejmu piotrkowskiego r. 1565*, s. 118.

[30] S. Górzyński, Ze studiów nad celnictwem, przymusem drogowym i składowym w Polsce wieków średnich (rkps). Pracę tę referowałem na posiedzeniu Warszawskiego Tow. Naukowego, zob. „Sprawozdania z posiedzeń Wydziału II Nauk Hist. Społ. i Filozof. Tow. Nauk. Warszawskie" t. XLIII, 1950, s. 40.

Badania nad prawem składu należy prowadzić w obrębie regionów geograficznych, które pod względem lokalno-handlowym tworzą pewną jednostkę gospodarczą. Na tle korzyści skarbowych rodziły się zatargi pomiędzy miastami składowymi. Prawo składu posiada wszelkie cechy fiskalizmu gospodarczego, który występuje pod postacią przymusu drogowego, celnego i składowego. Zagadnienia te należy traktować łącznie [31].

Niestety w zakresie poznania przymusu po „Opisaniu" zbyt wiele spodziewać się nie należy. Zebrane w nim dane są zbyt fragmentaryczne i ułamkowe, aby z tak wąskiej podstawy źródłowej wyprowadzać daleko idące szczegółowe wnioski bez uwzględnienia rozleglejszego materiału retrogresywnego i porównawczego. Immunitet ograniczał się w zasadzie do stwierdzenia istniejącego przymusu, rzadziej wybiegał poza tę formę opisową i to wtedy tylko, gdy zachodziła tego konieczność. Studia nad konstytucją piotrkowską z 1565 r. są dla pogłębienia tego zagadnienia pouczające.

Jedno szczególnie zwraca uwagę badacza w „Opisaniu o składziech", a mianowicie, że przymus drogowy łączy się bardziej ściśle z przymusem celnym. Od tych dwóch dopiero czynników pozostawał w zależności przymus składowy. Trakty handlowe są wyznaczone komorami celnymi [32].

Przy tym pamiętać przyjdzie, że „Opisanie" z 1565 r. dotyczy jedynie dróg publicznych, a nie obejmuje swym zasięgiem dróg ubocznych, które je uzupełniają. W konstytucji sejmu piotrkowskiego zaledwie zaznaczono je postanawiając, by kupcy „jeno drogami zwyczajnemi do miast składowych chodzili", by „jeździli drogami staremi i dawnemi", nie ubocznymi i „niechaj to czynią według tego, jak to szerzej przywilej orzeka" [33]. Tymczasem drogi „uboczne" odgrywają w rzeczywistości ważką rolę tak dla ukształtowania się rynku lokalnego, jak i dla realizacji przywilejów składowych.

Funkcjonalności sieci drożnej, tej, o której mówi „Opisanie", nie da się zadowalająco przedstawić w regionie bez uwzględnienia charakteru fiskalizmu gospodarczego, opartego na potrójnym przymusie (drogowym, celnym i składowym). Drogi tranzytowe i lokalne w XV wieku (lepiej już było w XVI stuleciu) nie były w Polsce całkowicie wykształcone. W tych studiach znaczenie posiada krajobraz naturalny w rozwoju sieci drożnej, rola rzeki, położenie geograficzne ognisk handlowych, wykształcenie się przejść naturalnych, które przyspieszały lub tamowały rozwój sieci drożnej. I dlatego każdy most, prom, przewóz lub grobla posiada swe duże znaczenie. Poza tym rola lasu w kształtowaniu się sieci drogowej wymaga odrębnych studiów, ponieważ badania te powiedzą nam więcej o funkcjonalnym znaczeniu dróg dla osadnictwa i rozwoju handlu.

Zarzucenie starej drogi lokalnej na korzyść nowej nie zawsze da się ustalić źródłowo. Brak ściślejszej chronologii stanowi poważną przeszkodę w ustaleniu sieci dróg i dlatego jest ona tylko przybliżona. Przy braku niezbędnych elementów drogi, wyznaczenie sieci drożnej nasuwa zawsze poważne trudności, a często jest niemożliwe. Lokalne węzły drogowe, jakimi są drogi wiejskie i dróżki, drogi karczemne, młynne, wygony, drogi

[31] S. Górzyński, *Obraz gospodarki rolnej w Polsce w XV i XVI wieku*, Warszawa 1936, s. 4—5.

[32] Tamże.

[33] *Volumina legum* t. II, s. 702, § 7; s. 703; s. 706, § 26.

na przełaj aż do ścieżki łącznie, proszą się o szczególne uwzględnienie ich w studiach tym więcej, że drogi te bywały zamykane dla przejeżdżających. Poucza o tym między innymi zwód Goryńskiego zatwierdzony w 1540 r. przez króla Zygmunta I Starego [34].

Lokalizacja drogi, podobnie zresztą jak i komory celnej, nie zawsze jest możliwa, ponieważ składają się na nią różnorodne elementy topograficzne i dane historyczne, dowody bezpośrednie lub pośrednie stwierdzające jej istnienie. Przy lokalizacji terenowej czynnik chronologiczny wypełnia ważkie zadanie.

Ważne jest przy tym bliższe oznaczenie charakteru komór celnych: czy była to komora typu przydrożnego, czy też graniczna w danym regionie wobec działu wodnego, czy też graniczna *sensu stricto*.

W stosunku do szlaku głównego drogi lokalne sprowadzają się do dróg wiążących i połączeniowych. Stąd też dla badań nad systemem drożnym wyjątkowo ważne są węzły koncentryczne i przelotowe oraz przecięcia się dwóch dróg naturalnych o dalekich zasięgach.

Z „Opisania" i konstytucji z 1565 r. dadzą się wyprowadzić wnioski, że przymus leżał w interesie miast składowych i króla i że odpowiadał ówczesnej polityce handlowej i stosunkom gospodarczym Polski [35].

Dokładniejsze zbadanie fiskalizmu gospodarczego ogniska składowego, jego położenia w terenie i roli w sieci drożnej, może nam wyjaśnić znaczenie szlaku handlowego w regionie, przez który przebiega, z kolei charakter przymusu drogowego, zasięg i rozmieszczenie komór celnych w regionie, zagadnienie ruchu towarów na tym szlaku i jego związek z drogami legalnymi i nielegalnymi. Obrazu tego dopełniają nadużycia celne, omijanie komór i przykomórków celnych oraz zatargi o drogę. Od tej strony trakt handlowy jest jeszcze niedostatecznie zbadany, ponieważ nie wszystkie elementy tego rozwoju brane są w rachubę. Z każdym bowiem opisaniem drogi wiąże się ściśle jak najdalej posunięty przymus na określonym odcinku. Przypuszczać wolno, że przymus ten nie przedstawiał się jednolicie, a formy jego były zróżnicowane.

Na podstawie „Opisania" powiedzieć możemy, że przeważała w nim forma względna nad bezwzględną ze względu na osobę kupca, a z uwagi na miejsce, że górę w nim wzięły składy względne nad bezwzględnymi, zaś z uwagi na rodzaj towaru — składy częściowe nad głównymi, wreszcie że częstsza jest forma czasowa niż wieczysta, a co do okresu trwania — to postać składu zwyczajna w porównaniu z nadzwyczajną [36].

Przy śledzeniu strony ilościowej składu i przymusu drogowego nie jest rzeczą obojętną, w jakiej postaci występuje ich strona jakościowa w nadaniu, to jest czy w formie pełnej, czy tylko częściowej. W pierwszym wypadku, to jest w pełnym immunitecie drogowym, mamy do czynienia z drogą opisaną dla danego ogniska węzłowego lub składowego, mamy podany kierunek tej drogi oraz jej bieg wyznaczony stacjami i komorami celnymi. W drugim zaś, to jest w nadaniach częściowych, droga potraktowana jest ubocznie, bądź to jako granica osadnicza, granica dystryktu, bądź też występuje ona w zasięgu wpływów handlowych dla pewnego ogniska węzłowego lub miasta składowego.

[34] J. W. Bandtkie, *Ius Polonicum*, Varsoviae 1831, s. 389.
[35] S. Górzyński, *Obowiązki kupców*, s. 50.
[36] Tamże, s. 28 nn.

Na podstawie znajomości rozmieszczenia komór celnych na szlakach handlowych czy na ich węzłach wiele można powiedzieć nie tylko o charakterze samej komory, ale także o znaczeniu handlowym gościńca. Liczbę komór celnych oraz czynnik dyspersji, to jest rozsiania lub skupienia normowały warunki ekonomiczne państwa. Dogłębne zbadanie poruszonych tu kwestii uchroni nas przed tymi wszystkimi wątpliwościami, jakich sporo nasuwa w chwili obecnej „Opisanie o składziech".

*

Konstytucja sejmu piotrkowskiego z 1565 r. oraz „Opisanie" dotykają jeszcze jednej ważnej sprawie, mianowicie *ius praeemptionis*, to jest prawa przedkupu. Spotykamy się z nim w naszych miastach składowych. Ustalona już w tym czasie praktyka składowa poucza, że prawo przedkupu stanowiło uzupełnienie przywileju składowego. Polegało ono na tym, że jedynie w dni jarmarczne goście kupcy mogli wieść między sobą targi. Po zdjęciu proporczyka w czasie pojarmarcznym kupcy cudzoziemscy mogli swój towar sprzedawać tylko mieszkańcom uprzywilejowanego miasta, jego kupiectwu. W naszym „Opisaniu" najlepiej rozwinięte prawo przedkupu daje się skonstatować przede wszystkim w Krakowie i Lwowie. Im również w rozwoju prawa składu przypadła wyjątkowo uprzywilejowana rola w ciągu średniowiecza. Z czasem musiały ustąpić swego pierwszeństwa Gdańskowi. Dokonało się to wtedy, kiedy nastąpiło powolne zarzucenie starych dróg lądowych na korzyść nowych, wodnych. Druga połowa XV w. kroczy już pod tym znakiem. Wisła stała się ważnym szlakiem handlowym. We współzawodnictwie z Gdańskiem o spław na Wiśle padł Toruń [37]. Gdańsk staje się panem sytuacji.

Spór Gdańska z Krakowem [38], Hanzy z Holendrami [39], Krakowa z Toruniem [40], tego ostatniego z Wrocławiem [41], a dalej Wrocławia z Polską [42], w końcu zatargi miast związkowych Starogardu i Szczecina [43], nieporozumienia co do zachowywania składów [44], przestrzegania przymusu drogowego [45] czy celnego [46] — dostatecznie, sądzę, charakteryzują schyłek śred-

[37] E. R. Raths, *Die Entwicklung des Weichselhandels von der Mitte des XIII. bis zum XVI. Jahr.*, „Deutsche Blätter in Polen" t. IV, 1927, nr 6—9; tenże, *Der Weichselhandel im XVI. Jahrh.*, Rec. Lattermann, „Deutsche Wissenschaftliche Zeitschrift für Polen" 1928, nr 14, s. 157—8; V. Lauffer, *Danzings Schiffs- und Waarenverkehr am Ende des XV. Jahrh.*, „Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins" t. XXXIII, Danzig 1894.

[38] T. Hirsch, *Danzigs Handels und Gewerbsgeschichte*, Leipzig 1858; I. Daniłowicz, *Skarbiec diplomatów* t. II, Wilno 1862, nr 1902, 1903.

[39] W. Stieda, *Das Stapelrecht*, s. 996.

[40] *Kodeks dyplomatyczny m. Krakowa* I, nr 41, 43, 63 i in.

[41] A. Mosbach, *Przyczynki do dziejów polskich z Archiwum m. Wrocławia*, Poznań 1860, s. 82; Rauprich, *Der Streit um die Breslauer Niederlage*, s. 354 et passim.

[42] A. Mosbach, op. cit. s. 79 (1352 r.), s. 96 (1432 r.), s. 117 (1494 r.); J. L. Decjusz, *Księga o czasach króla Zygmunta*, Warszawa 1960, s. 54, 103. Spór ten omówił w swoim czasie m.in. J. Warężak, *Polska polityka handlowo-celna względem Śląska i Wrocławia za Zygmunta Starego*, „Ekonomista" t. II, 1930.

[43] St. Lewicki, op. cit. s. 106.

[44] A. Mosbach, op. cit., s. 117; I. Daniłowicz, op. cit. t. I, nr 610.

[45] *Kodeks dyplomatyczny m. Krakowa* I, nr 32 (1358 r.); *Matricularum Regni Poloniae Summaria*, wyd. T. Wierzbowski, cz. 3, Varsoviae 1908, Suppl. nr 83, s. 194 (1417); Arch. Sang. II nr 140 (1443 r.) etc.

[46] *Akta odnoszące się do stosunków handlowych Polski z Węgrami głównie z archiwum koszyckiego z lat 1354—1505*, wyd. St. Kutrzeba, Kraków 1902. nr 2, 15, 22, 23 etc.

niowiecza i uzasadniają, dlaczego wiek XV, zwłaszcza jego druga połowa, musiał być okresem przejściowym w dziejach ewolucji naszych miast składowych i handlu średniowiecznego.

Nie zupełnie zgodzilibyśmy się z poglądem, jakoby Gdańsk już w pierwszej połowie XV wieku miał być pod względem handlowym w stanie rozkwitu, prędzej w stanie rozwoju, bo rozkwit jego przypada na drugą połowę wieku XV i wiek XVI; w tym okresie Gdańsk jest wielkim emporium i w dodatku składem, o którym wyraził się król Zygmunt, że „wolałby raczej stracić kawałek Litwy aniżeli odstąpić Gdańska", co wiemy z listu biskupa warmińskiego Fabiana do Szydłowieckiego (1519 r.)[47]. Gdańsk zdobył sobie prawo składu w drodze uzurpacji. Legalnie nie uzyskał go nigdy.

Pomyślny rozwój Gdańska i jego wybitny udział w życiu gospodarczym Polski był nie na rękę szlachcie, która widziała w nim groźnego dla siebie rywala. Z tej racji indagowała króla na sejmie piotrkowskim w 1565 r., aby „raczył się oglądać na składy Gdańskie, do którego jeśli się wolno będzie obracać wszystkim z kupiami, a Gdańszczanom samym do cudzych krajów wywozić towary obrócą się do Gdańska, zaczem niszczeją składy koronne, bo oni z Gdańska będą dodawać kupi tych do Śląska, do Niemiec, które zwykły chodzić z Krakowa, z Poznania i z innych składowych miast do Śląska i do Niemiec"[48]. Szlachta obawiała się, aby *ius stapulae*, które spełniało w nim analogiczną rolę jak *ius praeemptionis* lądowych targowisk składowych w Koronie, nie stało się z czasem źródłem uciążliwszego tamowania spławu zboża na Wiśle. Po długich dyskusjach nad składem postanowiono na tymże sejmie, że do Gdańska ma się wozić „jeno zboża i leśne roboty"[49].

Na sejmie piotrkowskim posłowie nie wnikali bliżej w meritum rzeczy, a zapadłe na nim uchwały miały postać ogólną, co się zresztą uwidoczniło zarówno w samej konstytucji z 1565 r. i w dyskusjach prowadzonych na ten temat, jak i w „Opisaniu". Prawo przedkupu omówione zostało w formie najogólniejszej. Miało ono charakter lokalny. Pomimo to i tu fiskalizm podkreśla swą czynną rolę, zgodną z zasadami rynku targu składowego, czyniąc to prawo wielce uciążliwym.

Lokalny charakter prawa przedkupu przejawia się w tym, że zawierało ono zarządzenia dość istotne dla ogniska składowego, zarówno dla jego kupiectwa, jak i mieszczan, zwłaszcza dla rzemiosła. Albowiem ustanawiano w danym mieście targ składowy i prawo przedkupu wyłącznie na te towary, na których miastu specjalnie zależało.

Prawo przedkupu zawiera w sobie, w tej postaci o jakiej mówi o nim konstytucja sejmu piotrkowskiego z 1565 r., pewne elementy rozkładu, dla kupiectwa krajowego niekorzystne na przyszłość.

Załamanie się prawa składowego nastąpiło dopiero po roku 1629.

Z tymi zmianami w pewnym związku pozostaje kwestia „zawarcia granic". Wyrosła ona niewątpliwie z problematyki szerszej, poruszonej na

[47] List ten z Bibl. Czart. rkps 1598, s. 676, cytuje Fr. Pappée, *Spór o bałtyckie Pomorze 1343—1525, Pamiętnik IV Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich w Poznaniu* t. II, Lwów 1925, s. 5.

[48] *Diariusz sejmu piotrkowskiego r. 1565*, s. 188.

[49] Tamże, s. 194.

poprzednich sejmach w 1540 [50] i 1556 r. [51], a dotyczącej bezpieczeństwa granic Rzeczypospolitej. „Zawrzeć ziemie [granice] — mówi pewna grupa zdrowo myślących posłów na którymś z posiedzeń sejmowych w 1565 r. — byłoby nie bardzo z pożytkiem, bo by też onych ziem się od nich zawarły, a my musielibyśmy w nich wielkim nakładem rzeczy potrzebnych sobie szukać, ktemu *pacta,* które są *cum finitimis* nie dopuszczają do tego. Przeto obaczywali być potrzebne — dodają oni — aby się pierwej z miasty i kupcy rozmówiło, czego potrzebujemy i jakobyśmy tego dostawać mogli" [52].

Nad sprawami tymi radzono już dawniej. Na czoło debat wysunęła się sprawa wywozu koni i bydła. 13 stycznia 1557 ustanowiono, by „konie wywodzone nie były, przedsię je tak wywodzą, że o nie barzo trudno, a nie tylko konie, ale też i klacze, stada i źrebce pędzą. Jako to szkoda Rzeczypospolitej, WKM raczysz baczyć. Ustawiono, aby nie były ani młyny na rzekach takich, po których by towary ziemskie do morza mogły być spuszczane. Ustawiono, aby bractwa w mieściech złożone były... w tym wszystkiem i w wielu innych rzeczach przez niepilne doglądanie IchM wielką szkodę Rzeczpospolita cierpi i zelżywość. Bo już o nas tak mienią cudzoziemcy, że polskie ustawy od świętego Marcina do świętego Brykego" [53].

Sprawę tę omawiano również na sejmie piotrkowskim z 1563 r. Posłowie „o zawarcie od św. Jana pilnie prosili, jak od Śląska, tak od Węgier, bo kilko osób zakupują wina i konie, skąd i my wszyscy wielkie łupiestwo cierpimy" [54].

Już na sejmie piotrkowskim 1562 r. dość stanowczo upomniała się szlachta „o zamknięcie ziem", natomiast na następnym z kolei w 1563 r. król na posiedzeniu środowym (17 marca) „o zawarcie ziemie zezwala" [55].

Najwięcej jednak w tym względzie wnosi „Ustawa na składy i jarmarki pograniczne" z 1565 r. Głosi ona między innymi, że „żadnych Towarów małych y wielkich nie ma bydź wolno kupcom naszym koronnym stanu wszelkiego, z granic Koronnych wywozić za granicę, iedno Cudzoziemcom samym będzie wolno ze wszelakiemi kupiami małemi i wielkiemi na też mieysca składowe przyjeżdżać: y tam zasię towary wszelakie brać, nakładać y wozić tam, gdzie im będzie potrzeba. Cła i myta wszystkie, powinne i zwykłe zapłaciwszy. A co się tyczy wołów, y innego bydła, iż ten żywy towar na składzie nie mógłby być zatrzyman bez wielkich szkód tych, którzyby je pędzili, tedy za uchwałą niniejszego Seymu postanawiamy targi wielkie" [56].

Faworyzowanie kupca zagranicznego kosztem krajowego musiało niekorzystnie odbić się na rozwoju handlu i rzemiosła polskiego, ponieważ handel ten od tej chwili zaczął się wymykać z rąk kupiectwa polskiego na korzyść cudzoziemców. „Ustawa na składy" podkopała dotychczasowe znaczenie ognisk składowych, ale nie od razu to nastąpiło. Polityka handlowa szlachty okazała się jednak krótkowzroczna, ponieważ ustawa

[50] Bibl. Czart. rkps 281, s. 33—42.
[51] *Diariusz sejmu walnego warszawskiego z r. 1556/7*, wyd. St. Bodniak, Kórnik 1939, s. 23 (9 grudnia), s. 24 n.
[52] *Diariusz sejmu piotrkowskiego r. 1565*, s. 118.
[53] *Diariusz sejmu walnego warszawskiego z r. 1556/7*, s. 73
[54] *Źródłopisma* cz. II, oddz. I, s. 139 (17 marca 1563).
[55] *Źródłopisma* cz. II, oddz. I, s. 120, 141.
[56] *Volumina legum* t. II, s. 683.

ta nie podniosła eksportu krajowego, nie osłabiła importu towarów zagranicznych do kraju, nie zabezpieczyła również w tym stopniu, jak powinna, położenia ekonomicznego własnego kupiectwa. W skutkach stać się ona musiała szkodliwa.

„Zamknięcie granic" stało się w rzeczy samej celem tym razem chybionym, pomimo że Polska w celach handlowych zamykała nieraz granice kupcom obcym z korzyścią dla kupiectwa krajowego.

*

Zajęliśmy się tutaj jedynie tą stroną zagadnienia prawa składu, która w konstytucji sejmu z 1565 r. została wyraźnie postawiona. Niewątpliwie należy ona do czołowych zagadnień w tej konstytucji. Zdawała sobie z tego sprawę szlachta już w czasie obrad nad tą konstytucją i zabiegała o to, by wszystkiemu zapobiec *in commodum publicum*, bo nie można przecież bez nich zadość uczynić egzekucji w Koronie i o składach stanowić. Dbać należy przeto, by ją dobrze odprawować „nic nie derogując, jak się wyżej opisało, prawom i postępkom prawnym" [57].

Że poruszone na niniejszym sejmie sprawy były w istocie ważkie, o tym świadczy najlepiej w kilkadziesiąt lat później wystąpienie podkomorzego krakowskiego Stanisława Cikowskiego w jego broszurze „W sprawach celnych odpis" (1602 r.). Jest ona ostrą krytyką uchwał piotrkowskich z 1565 r., ale i Cikowski wielu rzeczy nie dostrzegał widząc w upadku prawa składu „zepsowanie y zniszczenie skarbu koronnego y prawie Oyczyzny wszystkiey". Negatywnej wartości prawa składu szlachta współczesna jeszcze nie zauważała.

[57] *Diariusz sejmu piotrkowskiego r. 1565*, s. 125, 179. *Volumina legum* t. II, s. 709, § 46.