

Andrzej Jureczko

KTÓREŹY KUPCY RUSCY DO KRAKOWA JECHALI?

KILKA UWAG

O DRODZE KRAKOWSKO-SANDOMIERSKIEJ W ŚREDNIOWIECZU

Polska średniowieczna sieć drożna stanowiła przedmiot zainteresowania A. Szelągowskiego, S. Lewickiego, S. Weymanna oraz H. Samsonowicza¹. Nowe metody w badaniach dróg zaproponowała T. Wąsowiczówna². Interesujący nas szlak komunikacyjny i inne średniowieczne drogi w Małopolsce i na Śląsku zostały omówione przede wszystkim przez B. Wyrozumską³ oraz T. Wąsowiczównę⁴. Takim urządzeniom komunikacyjnym, jak przewozy czy mosty na środkowej i górnej Wiśle, poświęcili swą uwagę T. Wąsowiczówna i A. Jureczko, a prawnymi aspektami funkcjonowania przewozów rzecznych zajął się P. Dąbkowski⁵. W wielu pracach, szczególnie z zakresu dziejów handlu czy osadnictwa, znajdujemy zwy-

¹ A. Szelągowski, *Najstarsze drogi Polski na Wschód*, Kraków 1909; S. Lewicki, *Drogi handlowe w Polsce w wiekach średnich*, Warszawa 1926; S. Weymann, *Cła i drogi w Polsce piastowskiej*, Poznań 1938; H. Samsonowicz, *Przemiany osi drożnych w Polsce późnego średniowiecza*, „Przegląd Historyczny” (dalej PH) LXIV: 1973.

² T. Wąsowiczówna, *W sprawie metody badań przebiegu wczesnośredniowiecznych dróg lądowych Polski*, „Przegląd Zachodni” (dalej PZ) 1953, nr 9–10; teżże, *Uwagi w sprawie badań nad siecią drożną wczesnośredniowiecznej Małopolski*, „Zespół badań nad polskim średniowieczem Uniwersytetu Warszawskiego i Politechniki Warszawskiej. Sprawozdania 1961”; teżże, *Les routes commerciales en Pologne du haut Moyen-Age*, „Ergon”, vol. 3, fasc. Suppl. [do] „Kwartalnika Historii Kultury Materialnej” (dalej KHKM) 1962, nr 1/2; teżże, *Le reseau routier de la Pologne du XI^e XIII^e siècle*, „Moyen-Age”, t. 68.

³ B. Wyrozumska, *Drogi w ziemi krakowskiej do końca XVI wieku*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1977.

⁴ T. Wąsowiczówna, *Sandomierska sieć drożna w wiekach średnich*, [w:] *Studia Sandomierskie. Materiały do dziejów miasta Sandomierza i regionu sandomierskiego*, Sandomierz 1967, s. 115–122.

⁵ T. Wąsowiczówna, *Wczesnośredniowieczne przeprawy przez środkową Wisłę*, KHKM, IV: 1957, s. 439–444; A. Jureczko, *Średniowieczne mosty i przewozy na górnej Wiśle (na wschód od Krakowa)*, [w:] *Wisła w dziejach i kulturze Polski. Studia i materiały z dziejów osadnictwa i gospodarki górnej Wisły w okresie przedzoborowym*, pod red. F. Kiryka, Warszawa 1990, s. 7–35; P. Dąbkowski, *Przewóz wodny. Studium z historii prawa polskiego*, „Rozprawy Akademii Umiejętności. Wydział Humanistyczno-Filozoficzny” (dalej RAU WHF) LVII: 1914, s. 196–301.

kle pewne uwagi na temat tego i innych średniowiecznych szlaków handlowych w Małopolsce⁶.

Już Ibrahim ibn Jakub wspominał o kupcach ruskich w Pradze, którzy przybyli tu z Krakowa⁷. Do Pragi mogli ci kupcy na terenie Polski jechać przez Sandomierz, Połaniec, Wiślicę, Kraków, Oświęcim, Pszczynę, Wodzisław albo Cieszyn, a stąd na południowy zachód przez Bramę Morawską. Mogli też skorzystać z drugiej drogi z Rusi do Krakowa przez Przemyśl, Rzeszów, Tarnów, Bochnię⁸. Zdaniem literatury, obydwie szlaki ruskie mogły istnieć już w połowie X wieku⁹, na co jednak dowodów nie ma. Według K. Buczka i B. Wyrozumskiej droga z Krakowa na Ruś przez Tarnów, Rzeszów i Przemyśl miała do końca XIV wieku charakter wojskowo-strategiczny. Handlową rolę ten szlak miał zacząć odgrywać dopiero po zajęciu Rusi Czerwonej przez Kazimierza Wielkiego.

Poglądy te wymagają pewnego komentarza. Wyprawy zbrojne Rusinów, Litwinów czy Tatarów na Polskę wykorzystywały drogę nadwiślańską. K. Buczek uważał, że w X wieku wykorzystanie drogi na Ruś przez Sandomierz było niemożliwe z powodu bardzo niekorzystnych warunków geograficznych¹⁰. Wiemy, że w następnych wiekach droga biegnąca lewym brzegiem Wisły była główną arterią komunikacyjną z Rusią. Wobec małej ingerencji człowieka w hydrografię warunki geograficzne nie uległy zbyt wielkiej zmianie w stosunku do stanu z X wieku. Rzut oka na mapę umieszczoną w innej pracy K. Buczka¹¹ wskazuje, że tereny na lewym brzegu Wisły, owszem miejscowo podmokłe, należały jednak do kategorii krajobrazu polno-leśnego (parkowego), z wyjątkiem obszaru między Czarną a Koprzywianką, gdzie Puszcza Sandomierska przechodziła na lewy brzeg Wisły. Patrząc na tę samą mapę można bez trudu stwierdzić, że to właśnie droga z Krakowa na Rzeszów, Przemyśl musiała stwarzać w czasach wczesnośredniowiecznych o wiele większe trudności komunikacyjne niż trasa nadwiślańska. Co

⁶ Dla interesującego nas terenu będą to przykładowo takie prace jak: S. Kutrzeba, *Handel Krakowa w wiekach średnich na tle stosunków handlowych Polski*, RAU WHF XLIV: 1903, s. 1–196; Ł. Charewiczowa, *Handel średniowiecznego Lwowa*, Lwów 1925; K. Maleczyński, *Najstarsze targi w Polsce i stosunek ich do miast przed kolonizacją na prawie niemieckim*, Lwów 1926; J. Malecki, *Studia nad rynkiem lokalnym Krakowa w XVI wieku*, Warszawa 1963; E. Dąbrowska, *Studia nad osadnictwem wczesnośredniowiecznym Ziemi Wiślickiej*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1965; J. Rajman, *Pogranicze śląsko-małopolskie w średniowieczu*, Kraków 1998.

⁷ *Relacja Ibrahima ibn Jakuba*, wyd. T. Lewicki, Kraków 1946, s. 49.

⁸ Drogę tą wytyczano różnie. K. Maleczyński, *Najstarsze targi...*, s. 12, uważa, że droga na Ruś Czerwoną prowadziła przez Kraków, Wieliczkę, Bochnię, Brzeźnicę.

⁹ K. Buczek, *Polska południowa w IX i X wieku*, „Małopolskie Studia Historyczne” (dalej MSH) R. II, z. 1, s. 40; B. Wyrozumska, *Drogi...*, 54.

¹⁰ K. Buczek, *Polska południowa...*, s. 40.

¹¹ Tenże, *Ziemie polskie przed tysiącem lat (Zarys geograficzno-historyczny)*, Wrocław–Kraków 1960, mapa po s. 100.

prawda znajdujemy na niej wąski pas ziem lessowych ciągnący się od Krakowa po Przemyśl wzdłuż dzisiejszej magistrali kolejowej, ale sam K. Buczek określił te tereny jako krajobraz leśno-polny. Teren ten od południa i od północy otaczała puszcza Karpacka, Niepołomska i Sandomierska¹². Puszcze te na pewno wcinały się na wielu odcinkach na tereny wspomnianej formacji. Główną jednak przeszkodą dla podróżujących tą drogą była konieczność przeprowiania się, nie licząc mniejszych cieków wodnych, przez takie duże rzeki, jak Raba, Dunajec, Biała, Wisłoka, Wisłok i San. Te karpackie dopływy Wisły stanowiły na pewno większe przeszkody niż o wiele mniejsze lewobrzeżne dopływy, typu Nidzica czy Nida. Droga więc z Krakowa na Sandomierz wysokim brzegiem Wisły była wygodniejsza, a twierdzenie K. Buczka, że drogą na Rzeszów, Przemyśl wyprawiał się Mieszko I na zdobycie Grodów Czerwieńskich i Przemyśla¹³, musi budzić zdumienie. Nie mogę zrozumieć, dlaczego ten znakomity krakowski badacz uważał, że wyprawa Mieszka I na Grody Czerwieńskie wyszła z Krakowa, należącego w tym czasie do państwa czeskiego.

Sądzę, że w okresie wczesnośredniowiecznym główną drogą na Ruś był trakt nadwiślański. Szlak na Rzeszów i Przemyśl zyskał na znaczeniu dopiero po zajęciu Rusi Czerwonej przez Kazimierza Wielkiego. Pewną rolę odegrała tu także akcja kolonizacyjna prowadzona przez ostatniego Piasta. Charakterystyczne, że prawie wszystkie ośrodki miejskie na lewym brzegu Wisły zostały lokowane jeszcze w wieku XIII¹⁴, a miasta na drodze z Krakowa do Przemyśla, z wyjątkiem górniczych Wieliczki i Bochni, otrzymały prawa miejskie dopiero w wieku XIV i to oprócz Tarnowa w okresie panowania Kazimierza Wielkiego i jego następców¹⁵. Potwierdza to dostatecznie fakt, że do połowy XIV wieku głównym traktem handlowym i wojskowym na Ruś była droga nadwiślańska. Kupcy na pewno wybierali drogę, na której co kilkadziesiąt kilometrów trafiali na targ, a i mogli się chronić za miejskimi murami. Podobnie własne wojska łatwiej znajdowały schronienie, zakwaterowanie i wyżywienie w miastach, a najeźdźcy też woleli napadać na tereny, gdzie można było liczyć na bogaty łup w ludziach czy w towarach.

Nadwiślańska „ruska droga” zaczynała się pod Zawichostem, gdzie istniał bród, stanowiący dogodne przejścia także dla wojennych wypraw Rusinów i Litwinów. Tu pod Zawichostem znalazła swój kres wyprawa księcia halickiego Romana

¹² Tamże, s. 29.

¹³ Tenże, *Polska południowa...*, s. 40.

¹⁴ Kraków przed 1228 i 1257, Brzesko 1282, Opatowiec 1271, Nowe Miasto Korczyn 1264, Połaniec 1264, Koprzywnica 1268, Sandomierz przed 1243, Zawichost 1242. Jedyne Koszyce lokowane były w 1374, a Wawrzeńczyce w 1470.

¹⁵ Wieliczka 1289, Bochnia 1253, Wojnicz 1369, Tarnów 1330, Pilzno 1354, Dębica 1358, Ropczyce 1362, Sędziszów 1483, Rzeszów 1354, Łańcut 1349, Przeworsk 1393, Jarosław 1375, Radymno 1431.

w 1205 roku. Pod rokiem 1261 Kronika Ipatiewska zanotowała: *I posem poide Buranda w borze w Liubliniu, ot Liublina że poide do Zawichostu. I prodoszcza k rece k Wisli i tu iznajdoszcza sobie brod w Wislu i poidoszcza na onu stronu reki*¹⁶. W *Rocznikach* Jana Długosza znajdujemy pod rokiem 1351 opowieść o Piotrze Pszonce, który służąc za przewodnika wojsk litewskich, znalazł w nocy potajemnie bród niedaleko miasta Zawichost i oznaczył go wbitymi w koryto rzeki gałęziami¹⁷. W 1376 roku napadając na ziemię sandomierską, Litwini przeszli Wisłę pod Zawichostem¹⁸. Bród ten musiał znajdować się w pobliżu wyspy wiślanej, na której istniał gród strzegący tej przeprawy. Pod rokiem 1564 czytamy: *Insulam, que vulgo Grodzisko dictam, ad castellanatu Zavichostensem pertinentem*¹⁹. Teresa Wąsowiczówna sądzi, że pierwotny gród, osada targowa i węzeł drożny znajdowały się na wysokim tarasie wiślanym w dzisiejszej wsi Trójca. Tutaj miały się zbiegać drogi z Sandomierza i Opatowa ze szlakami ruskimi oraz z traktem nadwiślańskim w kierunku Solca²⁰.

Późniejsza przeprawa pod Zawichostem jest jednak związana z obronnym cyplem nad Wisłą, gdzie w XII wieku powstała osada o charakterze kościelnym, z kościołami Najśw. Panny Marii i Św. Maurycego²¹. Tu też krzyżowały się szlaki handlowe z Sandomierza i Opatowa. Drogę z Opatowa przez Zawichost na Ruś mamy potwierdzoną w roku 1448, kiedy to Kazimierz Jagiellończyk zezwala mieszczanom Opatowa jeździć na Ruś przez Zawichost, Kraśnik, Turobin²². W 1450 roku kupcy z Krasnostawu mieli jeździć do ziemi sandomierskiej i krakowskiej przez Wysocice, Kraśnik i Zawichost²³. Z tymi drogami krzyżowała się także w Zawichoście „trasa toruńska”, gdyż w 1314 roku Władysław Łokietek zezwala mieszczanom toruńskim na wolny przejazd do Krakowa oraz na Ruś przez Brześć, Łęczycę, Inowłódz lub Sulejów, Wąchock, Opatów, Zawichost²⁴. Mamy także potwierdzoną drogę z Zawichostu do Dąbia²⁵.

Przy takiej koncentracji szlaków handlowych w Zawichoście oprócz brodu wiślanego musiał istnieć przewóz. W 1513 roku przewóz w Zawichoście obsługi-

¹⁶ *Polnoje sobranije russkich ljetopisiej. Ipatiewskaja Ljetopis*, t. II, Petersburg 1843, s. 199.

¹⁷ Joannis Długosii, *Annales seu cronicae incliti Regni Poloniae* (dalej DHn), t. IX, Warszawa 1978, s. 262.

¹⁸ *Monumenta Poloniae Historica* (dalej MPH), t. II, Lwów, s. 675.

¹⁹ Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie (dalej AGAD), *Metryka Koronna* (dalej MK) 71, k. 192; W. Pałucki, *Kasztelania czechowska*, Warszawa 1964, s. 121.

²⁰ T. Wąsowiczówna, *Sandomierska sieć...*, s. 120–121.

²¹ Tamże, s. 120.

²² *Zbiór dokumentów małopolskich*, wyd. S. Kuraś, I. Sułkowska-Kuraś, Kraków–Wrocław 1965 (dalej ZDM), t. III, nr 800.

²³ Tamże, nr 869.

²⁴ Tamże, nr 892.

²⁵ Tamże, II, nr 462.

wały dwa promy i dwie łódki, co przynosiło dochód w wysokości 40 grzywien²⁶. Wydaje się, że w XVI wieku przewóz zawichojski miał już swój okres świetności za sobą. Lustracja z 1564 roku odnotowała funkcjonowanie przewozu na Wiśle *na drodze z Krakowa na Litwę i Ruś i na drodze na Kazimierz*, powiada jednak, że *kupcy z tego przewozu nie korzystają od lat, idąc na Sandomierz i na przewozy ziemiańskie w Linowie na Wiśle*²⁷. Sto lat później sytuacja wyglądała podobnie, gdyż dochód z przewozu zawichojskiego wynosił 60 zł rocznie, a lustratorzy zanotowali, że *dawniej przynosił większy zysk, ponieważ teraz więcej się takowych namnożyło promów i w pobliżu w dobrach dziedzicznych, jako to w majątności JMP kasztelana sandomirskiego i innych okolicznych barkami, promami przewożą*²⁸.

Z Zawichostu droga biegła w górę rzeki przez Winiary, Winiarki, Słupczę, Dwikozy, Szczytniki, Łękę, Bożydar, Mściów, Gierlachów, Makoszyn, Kamień do Sandomierza. Poszczególne odcinki mamy w różnym stopniu potwierdzone źródłowo. Na tym odcinku drogi ruskiej przeszkodę stanowiła Opatówka zwana dawniej Łukanią, uchodząca do Wisły *circa villam Słupcza*²⁹. W 1440 roku w zatwierdzonej przez sąd ziemski sandomierski w ugodzie granicznej między Prandotą zwanym też Łukaszem właścicielem Słupczy a kapitułą sandomierską, do której należała wieś Dwikozy, kantor sandomierski wyraża zgodę na postawienie przez Łukasza ze Słupczy mostu na rzece Łukanie (Opatówce), sięgającego brzegu należącego do kantora. Kantor zapewnia sobie wolny przejazd przez ten most. Sąd utrzymuje Łukasza w posiadaniu drogi, która prowadzi przez las i role Dwikóz prosto do Sandomierza³⁰. W roku następnym Łukasz uzyskał zgodę króla Władysława Warneńczyka na budowę mostu między Słupczą a Dwikozami i pobór tu mostowego³¹. W 1451 roku sąd ziemski sandomierski stwierdził, że Otto kantor kolegiaty św. Marii w Sandomierzu zobowiązał się nie wystawiać znaków oznaczających pobór cła sandomierskiego i myto zawichojskie na drodze z Sandomierza do Zawichostu, ze szkodą dla cła mostowego Łukasza ze Słupczy³². W roku 1488 mamy potwierdzoną drogę ze Słupczy do Bożydar³³.

²⁶ AGAD, *Archiwum Skarbu Koronnego* (dalej ASK), LIV, 9, k. 105.

²⁷ *Lustracja województwa sandomierskiego 1564–1565*, wyd. W. Ochmański, Wrocław 1963 (dalej *Lustr. 1564*), s. 154–155, 158–159, 161.

²⁸ *Lustracja województwa sandomierskiego 1660–1664*, cz. 1, wyd. H. Oprawko i K. Schuster, Kraków 1971 (dalej *Lustr. 1660*), s. 197.

²⁹ *DHn* I, 78.

³⁰ *ZDM* II, 557.

³¹ Tamże, nr 573.

³² Biblioteka Naukowa PAU i PAN w Krakowie, Materiały do t. 5 kodeksu dyplomatycznego Małopolski, (dalej *Mp.* V) A–41.

³³ Tamże, A–97.

Dalej droga dochodziła do osady Kamień, tu istniał stary, bo mający potwierdzenie już w 1300 roku *navigium lapideum* na Wiśle naprzeciw wsi Gorzyce. Przewóz ten znajdował się prawdopodobnie w pobliżu ujścia Sanu do Wisły. Ujście Sanu ciągle „węduje” na północ. Obecne ujście rzeki znajduje się ok. 11 km od Sandomierza, w XVIII wieku ta odległość wynosiła ok. 5 km. Można przypuszczać, że w XIV i XV stuleciu ujście znajdowało się na pewno jeszcze bliżej Sandomierza, prawdopodobnie właśnie na wysokości Kamienia³⁴.

Kamienny przewóz i pochodząca od niego nazwa wsi Kamień oznacza, że istniejąca tu przystań miała utwardzoną nawierzchnię, pozwalającą na wjazd na prom ciężkich wozów z dużym ładunkiem. Kilka razy nad Wisłą występują osady o nazwie Kamień sprzężone z miejscowościami na przeciwległym brzegu o nazwie Solec (koło Piotrowina, w Warszawie, Solec Kujawski i może pod Wyszogrodem)³⁵. Wynika z tego, że przedmiotem transportu tutaj była sól.

Przewóz w Kamieniu rodzi pewne wątpliwości. Dlaczego w tym miejscu opłacało się budować kosztowną kamienną przystań, jeżeli stosunkowo niedaleko pod Zawichostem istniał dogodny przewóz? Kto decydował się na przeprawę na prawy brzeg rzeki w widły Wisły i Sanu, na podmokły teren zalewany wodami Sanu, Łęgu i Trześniówki?

Przewóz w Kamieniu w 1300 roku nadał starosta krakowski Thasso z Vissenburga rycerzowi Stefanowi Węgrowi, zwalniając mieszkańców tej przewoźniczej osady od jurysdykcji kasztelana, wojewody, sędziów oraz ciężarów prawa polskiego, ustanawiając ich podległość wyłącznie przed sądem władcy i jego starosty³⁶. Mamy więc tu przykład przywileju sądowiczego dla osady, której mieszkańcy obsługiwali przewóz. Przewóz ten mógł mieć także znaczenie strategiczne dla panowania Wacława II w ziemi sandomierskiej. Już w 1294 roku ten sam Thasso z Vissenburga, zaufany króla czeskiego starosta krakowski, wynagradzając zasługi komesa Stefana Węgra wobec króla czeskiego, nadaje mu obie wsie Wrzawy w ziemi sandomierskiej za Wisłą, wolne od świadczeń prawa polskiego i sądownictwa wojewodów, kasztelanów i innych sędziów³⁷. Widocznie starosta Thasso z Vissenburga obsadzał tereny strategicznie ważne (jak obszar w widłach Wisły i Sanu) stronnikami czeskiego panowania w Polsce. Prawdopodobnie też dla celów militarnych przewóz w Kamieniu został wyposażony w kamienną przystań, pozwalającą na przeprawę wojska.

³⁴ U. Kraszewska, *Warunki naturalne rozwoju Sandomierza*, [w:] *Studia Sandomierskie...*, s. 146.

³⁵ T. Wąsowiczówna, *Sandomierska sieć...*, s. 115; P. Dąbkowski, *Przewóz wodny...*, s. 212.

³⁶ *Kodeks dyplomatyczny Małopolski*, wyd. F. Piekosiński (dalej *Mp.*), Kraków, t. II, 538; P. Dąbkowski, *Przewóz wodny...*, s. 202.

³⁷ *Mp.* II, 527; *Sprawozdanie z poszukiwań na Węgrzech dokonanych z ramienia Akademii Umiejętności*, Kraków 1919, s. 9.

Ten przewóz przez Wisłę w Kamieniu w 1439 roku należał do sołtysa w Gorzycach³⁸. W 1510 roku mamy w Kamieniu stwierdzony prom należący do pana Słupeckiego z 2 zagrodnikami³⁹. W tym także roku zostaje zatwierdzony dokument Jana Olbrachta z 1496 roku w sprawie przysądzenia brzegu Wisły w Kamieniu plebanowi kościoła św. Piotra w Sandomierzu⁴⁰. W roku 1515 sołtys Gorzyc Stanisław miał obowiązek przeprowadzać urzędników, sługi i chłopów zamku sandomierskiego przez Wisłę w Kamieniu, natomiast był wolny od wyprawy wojennej⁴¹. Przewóz ten został odnotowany także w lustracjach z roku 1564 i z lat 1660–1664. Ta ostatnia informuje, że *przewóz na Wiśle należał do posesora wójtostwa pana Stanisława Gorzyckiego, który ma poddanych starostwa sandomierskiego na i z robocizny przewozić za darmo*⁴².

Przewóz na Wiśle w Kamieniu związany był z mostem w Gorzycach na Trześniówce. W 1331 roku Władysław Łokietek zezwolił Arnoldowi plebanowi w Gorzycach na budowę mostu na Trześniówce, karczmy oraz pobieranie cła. W 1459 roku Kazimierz Jagiellończyk orzekł, że jeśli mieszczanom sandomierskim, zwłaszcza rzeźnikom, wygodnie pędzić bydło lub nierogaciznę przez most plebański w Gorzycach, to w tym jednym wypadku są zobowiązani płacić cło tamtejszemu plebanowi Piotrowi⁴³. W *Liber beneficiorum* Jana Długosza mamy potwierdzenie mostu na Trześniówce i pobieranego przez plebana cła od kupców jeżdżących na Ruś⁴⁴. W 1529 roku także pobierano cło i mostowe od sandomierzan pędzących woły przez Gorzyce⁴⁵.

Podane wyżej przykłady wskazują wyraźnie na związek z Sandomierzem i na fakt, że ten przewóz oprócz swego lokalnego znaczenia obsługiwał przede wszystkim handel bydłem. Tędy poprzez drogę wzdłuż lewego brzegu Sanu na Rudnik, Leżajsk, Jarosław istniało połączenie z drugim szlakiem na Ruś, biegnącym od Krakowa przez Bochnię, Tarnów, Rzeszów, Przemyśl.

Jadąc dalej w górę Wisły trafimy na skrzyżowanie dróg w Sandomierzu. W 1564 roku mamy potwierdzone w Sandomierzu drogi: krakowską, w kierun-

³⁸ *Lustr. 1564*, s. 124, 141.

³⁹ AGAD, *ASK I, Rejestry poradnego województwa krakowskiego z l. 1490–1529*.

⁴⁰ *Matricularum Regni Poloniae Summaria*, wyd. T. Wierzbowski, Warszawa 1912 (dalej *MS*), t. IV/2, nr 9715.

⁴¹ F. Bujak, *Studia nad osadnictwem Małopolski*, Kraków 1905, s. 185.

⁴² *Lustr. 1564*, s. 123–124; *Lustr. 1660*, II, s. 105.

⁴³ *Mp.* V, F–6.

⁴⁴ Joannis Długosz senioris canonici Cracoviensis, *Liber beneficiorum dioecesis Cracoviensis*, ed. A. Przedziecki, Kraków 1863 (dalej *LB*), t. II, s. 354.

⁴⁵ *Księga dochodów beneficjów diecezji krakowskiej z roku 1529 (tzw. Liber Retaxationum)*, wyd. Z. Leszczyńska-Skrętowa, Wrocław 1968 (dalej *LR*), s. 249.

ku Rusi, piotrkowską, pruską, lubelską⁴⁶. W 1344 r. Kazimierz Wielki polecił, by *hospites [...] de partibus [...] Russie [...] transeant per Lublin, Sandomiriam, per Wisliciam in Cracouiam, ibique non ultra*, zaś kupcy z Torunia na Węgry mieli jeździć przez Brześć, Łęczycę, Inowłódź, Opoczno, Sandomierz, Wiślicę, Kraków i Sącz⁴⁷. Podobne polecenie znajdujemy pod rokiem 1349, kiedy Kazimierz Wielki nakazuje kupcom toruńskim jeździć w stronę Sandomierza przez Brześć, Łęczycę i Opoczno, a z powrotem też tą samą drogą⁴⁸. W 1376 roku Ludwik Węgierski pozwala kupcom toruńskim wozić towary na Ruś przez Sandomierz, a na Węgry przez Bardiów⁴⁹.

W Sandomierzu widać najwyraźniej rywalizację dwóch traktów handlowych na Ruś, tego nadwiślańskiego i tego z Krakowa w kierunku Tarnowa, Rzeszowa i Przemyśla. W 1452 roku Kazimierz Jagiellończyk rozstrzyga spór między mieszkańcami Sandomierza i Nowego Sącza, wyznaczając kupcom sądeckim drogę na Ruś i do Lublina przez Sandomierz, Zawichost⁵⁰. W rok później rajcy krakowscy w obecności króla i doradców złożyli przysięgę na zamku krakowskim w sprawie dróg. Postanowiono, że wszyscy, którzy pędzą woły z Rusi, powinni iść przez Sandomierz. Wyjątek uczyniono dla rzeźników krakowskich, którzy mogli jeździć drogą na Ropczyce. Przez Sandomierz lub Kraków powinni jechać wszyscy, którzy z Lublina i Rusi podążają do Wielkopolski i na Śląsk, *et qui tangunt terram Cracouiensem, debent ire per Cracouiam, et qui tangunt terram Sandomiriensem, debent ire per Sandomiriam*. Nawet wozy z towarami kupców krakowskich, jeżeli jadą do Lwowa, mają także iść przez Sandomierz, natomiast kupcy z wozami pustymi i jadący na jarmarki do Przemyśla, Jarosławia i Rzeszowa mogą wybrać drogę na Ropczyce⁵¹. W 1493 roku Jan Olbracht rozstrzyga w sprawie o cło między celnikami sandomierskimi i rajcami lubelskimi i postanawia, że woły z Wołynia pędzone przez Bełz, Hrubieszów, Lublin, Radom, z Radomia zwykłymi drogami nie są obciążone cłem pobieranym przez celników sandomierskich, którzy mają pobierać cło od wołów pędzonych z Podola, ziemi lwowskiej, przemyskiej przez Sandomierz⁵². W tymże roku Jan Olbracht zezwala rzeźnikom krakowskim pędzić woły na zabicie w jatkach krakowskich z ziemi przemyskiej i ruskiej przez miasta

⁴⁶ Archiwum Państwowe w Krakowie (dalej AP Kraków), *Archiwum Sanguszków* (dalej AS), nr 19, s. 286–287.

⁴⁷ *Najstarszy zbiór przywilejów i wilkierzy miasta Krakowa*, wyd. S. Estreicher, Kraków 1936, nr 3.

⁴⁸ *Kodeks dyplomatyczny Wielkopolski*, t. I–IV, wyd. I. Zakrzewski, Poznań 1877–1881, t. II, nr 1289.

⁴⁹ *Codex diplomaticus Prussicus*, wyd. J. Voigt, Königsberg 1848, t. III, nr 122.

⁵⁰ AGAD, Dypłomy pergaminowe 3535; *Lustracja województwa sandomierskiego 1789*, wyd. H. Madurowicz-Urbańska, Wrocław 1965 (dalej *Lustr. 1789*), t. I, s. 19; *Mp.* V, 55.

⁵¹ *Kodeks dyplomatyczny miasta Krakowa*, wyd. F. Piekosiński, Kraków 1879 (dalej *KMK*), t. I, nr 156; *MS III*, s. 155.

⁵² *MS III*, s. 234.

Rzeszów, Ropczyce, Sandomierz z zachowaniem ceł starych królewskich, a uwalniając ich od wszystkich innych⁵³. Jeszcze w 1530 roku sąd ziemski krakowski na polecenie króla orzeka, że kupcy z towarami i wołami z Rusi, Podola i Wołoszczyzny idą od Przemyśla na Sandomierz⁵⁴. W 1499 roku Jan Olbracht postanawia, by kupcy z Szydłowca przeprowadzali sól przez skład sandomierski⁵⁵. W 1504 roku Aleksander postanawia, by kupcy postronni przechodzili z solą przez skład sandomierski⁵⁶.

O cle sandomierskim wspominaliśmy już wielokrotnie. Do powyższych wzmianek dodajmy jeszcze kilka. W 1300 roku Jadwiga żona Władysława Łokietka uwalnia mieszczan krakowskich od cła w Sandomierzu⁵⁷. W roku 1321 Władysław Łokietek z żoną zakładając i uposażając prebendę św. Walentego i św. Grzegorza w kościele kolegiackim w Sandomierzu daje jej 4 grzywny czynszu w mieście, a Jadwiga także 4 grzywny z cła w Sandomierzu⁵⁸. W 1424 roku Jagiełło nadaje klasztorowi dominikanów św. Jakuba poza murami Sandomierza czynsz roczny 10 grzywien z cła sandomierskiego⁵⁹. Ten sam król nadaje w roku 1431 konwentowi św. Jakuba dwie kupy monety z cła sandomierskiego⁶⁰. W 1461 roku Kazimierz Jagiellończyk zapisał panu Danielowi 350 florenów pożyczki na cle sandomierskim⁶¹. Jan Długosz odnotował w *Liber beneficiorum*, że do klasztoru dominikanów należy m.in. 10 grzywien z cła⁶². W 1501 roku Jan Olbracht wydzierżawił na okres jednego roku Mikołajowi i Janowi Gayslerom mieszczanom sandomierskim cło za 1400 florenów⁶³. W 1502 roku Aleksander potwierdza nadanie Jana Olbrachta dla Zygmunta księcia Głogowa na cle sandomierskim i 1000 florenów w monecie i 800 w złocie na żupach wiślickich, płatne corocznie⁶⁴. Jako celnik sandomierski w latach 1442, 1449, 1450 występuje Piotr Bądzek⁶⁵. W 1525 roku cło sandomierskie zostało nadane w arenę Achacemu Jordanowi z Zakliczy-

⁵³ MS III, 232.

⁵⁴ AS, nr 199.

⁵⁵ *Lustr. 1789*, t. I, s. 19.

⁵⁶ Tamże.

⁵⁷ KMK I, 11.

⁵⁸ Mp. II, 581.

⁵⁹ MS, IV, 583.

⁶⁰ Mp. IV, 1281.

⁶¹ MS, I, 1965.

⁶² LB, III, 454–456.

⁶³ MS, II, 1457.

⁶⁴ MS, III, 85.

⁶⁵ *Starodawne prawa polskiego pomniki (wypisy) z ksiąg dawnych sądowych ziemskich i grodzkich ziemi krakowskiej*, wyd. A.Z. Helcel, Warszawa 1879 (dalej SP 2), nr 3107, 3401, 3429.

na za sumę 2000 florenów na okres 1 roku⁶⁶. 4 lata później wikariusz prebendy dwikoskiej pobiera 6 grzywien z cła sandomierskiego, a 50 florenów z cła należący do klasztoru łysogórskiego⁶⁷. W tymże roku wikariusz prebendy „pierścienia królowej” pobiera 4 grzywiny z cła sandomierskiego⁶⁸.

Istnienie tak rozgałęzionej sieci dróg musiało wiązać się z możliwościami przeprawy przez Wisłę. O moście w Sandomierzu mamy wiele wzmianek. W 1564 roku mieszczanie przekładają dokument lokowania miasta przez Leszka Czarnego z roku 1286, w którym otrzymali zgodę na budowę mostu na Wiśle, a w czasie jego zepsucia na przewóz przez rzekę⁶⁹. W 1461 roku Kazimierz Jagiellończyk nadaje rajcom miasta Sandomierza prawo pobierania mostowego – od każdego wozu 2 denary⁷⁰. W tymże roku król przyznaje rajcom miasta Sandomierza prawo wykupu cła mostowego⁷¹. W 1501 roku król Aleksander odnawia mieszczanom sandomierskim przywilej Jana Olbrachta wydany im na mostowe pobierane przez nich w wysokości pół grosza od każdego kraja⁷². W roku 1502 ten sam król potwierdza mostowe sandomierskie, ustanowione przez Jana Olbrachta na wzór innych starostowych myt⁷³.

Oprócz mostu funkcjonował w Sandomierzu przewóz. Wzmiankę o nim mamy już w 1461 roku, a w 1583 roku kosztował on 3 grzywiny⁷⁴. W lustracji z lat 1660–1664 zapisano: *przewóz na Wiśle pod Sandomierzem trzyma nescitur quo iure. Od poddanych starostwa przewożących się na robociznę i z robocizny, od przewozu nie brać mieszczanie powinni albo przewoźnicy, ponieważ im dają z starostwa względem tego przewozu ogólnie na rok żyta korcy 12*⁷⁵.

W latach 1459–1460 mamy potwierdzoną drogę z Koprzywnicy do Sandomierza⁷⁶. Ta droga biegła wzdłuż Koprzywianki. Dzisiaj droga z Sandomierza do Koprzywnicy biegnie lewym brzegiem Koprzywianki, przez Złotą, Samborzec, Gorzyczany, Zarzeczce. Wydaje się, że w średniowieczu droga ta biegła prawym brzegiem Koprzywianki. Mamy potwierdzenie źródłowe poszczególnych jej od-

⁶⁶ MS, IV, 4775.

⁶⁷ LR, s. 226, 264, 265.

⁶⁸ LR, s. 263.

⁶⁹ *Lustr. 1564*, s. 82–86.

⁷⁰ *Mp.* V H–7.

⁷¹ MS, I, 580.

⁷² MS, III, 34.

⁷³ MS, III, 262; AP Kraków, AS, 285–286.

⁷⁴ MS, I, 580; *Źródła dziejowe. Polska XVI w. pod względem geograficzno-statystycznym, Małopolska*, wyd. A. Pawiński, Warszawa 1886, t. IX, s. 122; P. Dąbkowski, *Przewóz wodny...*, s. 215, przyp. 2.

⁷⁵ *Lustr. 1660*, s. 103.

⁷⁶ *Mp.* V, F-10, G-33.

cinków. Na prawym brzegu Koprzywianki leży wieś Zajezierze, przez którą, jak czytamy w źródle, biegła droga z Krakowa do Lublina, chociaż sama osada położona była na terenie niskim, bagnistym i otaczały ją wkoło jeziorzyska⁷⁷. Znamy też drogę od klasztoru koprzywnickiego do wsi Skotniki i z Błonia do Ciszycy⁷⁸. Wobec tego ta droga z Sandomierza do Koprzywnicy prowadziła przez Zajezierze, Skotniki, Świeżycę, Ciszycę, Błonie.

W Koprzywnicy z drogą krakowską krzyżował się trakt z Opatowa do Rzeszowa przez Rzochów, a więc połączenie z drugim szlakiem na Ruś. Nad Wisłą potwierdzenie źródłowe znajdujemy i dla odcinka tej drogi z Koprzywnicy, który biegnie w kierunku Opatowa do wsi Gnieszowice⁷⁹ i drugiego w stronę Wisły, do Krzczyna⁸⁰. W 1448 roku Kazimierz Jagiellończyk nakazuje swoim urzędnikom, aby nie zabraniali mieszczanom Opatowa jeździć z Rzeszowa przez Koprzywnicę, Rzochów⁸¹. Tą decyzję Kazimierza Jagiellończyka znajdujemy w tym samym dokumencie, w którym król zezwala mieszczanom Opatowa jeździć na Ruś przez Zawichost, Kraśnik, Turobin⁸². Widocznie w XV wieku te dwa trakty handlowe z Rusi były już tak samo ważne, a mieszczanie Opatowa postarali się uzyskać swobodę poruszania się na obydwóch.

Dalej nadwiślańska droga biegła z Koprzywnicy przez Łonów, Osiek, Połaniec, Ruszczę, Zabiec, Świniary, Zielonki do Nowego Miasta Korczyna. Następnie przez Opatowiec, Rogów, Piotrowice do Koszyc i stąd przez Morsko, Książnice, Jaksice, Dolany, Sierosławice, Śmiłowice, Brzesko, Wawrzeńczyce, Złotniki, Igołomie, Pobiednik, Celko⁸³.

W granicach wielkiego Krakowa droga ta biegła przez Wyciąże, Branice, Pleśzów, Mogiłę, Czyżyny, Rakowice na Grzegórzki⁸⁴. Następnie kupcy jechali koło kościoła św. Mikołaja, przez Mały Rynek, okolice klasztoru dominikanów, przez Okół, dzisiejszymi ulicami Grodzką lub Kanoniczą, do przeprawy przez Wisłę⁸⁵.

⁷⁷ AP Kraków, AS, s. 282–283.

⁷⁸ Mp. V, G-33.

⁷⁹ Mp. IV, 1194.

⁸⁰ Mp. II, 433; Mp. V F-10.

⁸¹ ZDM, III, 800; MS, II, s. 63, III, MS, s. 149.

⁸² Zob. s. 5.

⁸³ Droga ta i jej poszczególne odcinki ma bogatą dokumentację, której tu nie przytaczam z powodu braku miejsca. O tej drodze w granicach ziemi krakowskiej zob. B. Wyrozumska, *Drogi...*, s. 51–57.

⁸⁴ *Lustracja dróg województwa krakowskiego z 1570*, wyd. B. Wyrozumska, Wrocław 1971 (dalej LDK), s. 25–29.

⁸⁵ J. Rajman, *Kraków. Zespół osadniczy, proces lokacji mieszczanie do roku 1333*, Kraków 2004, s. 43, 96; za przebiegiem tej drogi przez Grodzką, Stradom, Kazimierz opowiada się H. Münch, *Kraków do roku 1257 włącznie*, „Teki Komisji Urbanistyki i Architektury” III: 1958, nr 1, s. 17–18;

Położenie wsi Wyciąże określił Jan Długosz jako *in strata publica qua itur in Wawrzinczicze*⁸⁶. Pierwsza wzmianka źródłowa o tej wsi pochodzi z 1338 roku⁸⁷. Jednak osadnictwo wczesnosłowiańskie na tym terenie jest znacznie starsze. Na terenie Wyciąża archeolodzy odkryli osadę, w której chatę zbudowano z dębów ściętych pomiędzy rokiem 625 a 635⁸⁸. Podobnie ślady dawnego osadnictwa odkryto w sąsiadujących z Wyciążem należących do Gryfitów Branicach. Tu osadnictwo wczesnośredniowieczne znajdujemy na cyplu terasy nadzalewowej Wisły⁸⁹. W następnej osadzie na drodze nadwiślańskiej w Pleszowie wykryto wczesnosłowiańskie osadnictwo istniejące tu z przerwami od końca V do X wieku. Tu też znajdujemy dowód, że tą drogą kupcy ruscy podróżowali już w IX czy na początku X stulecia. Odkryto w Pleszowie srebrny wisiorek w kształcie lunulki, który być może przywieźli tu kupcy ruscy w IX lub na początku X wieku⁹⁰. Rolę handlową tego szlaku w kontaktach z Rusią i z innymi krajami potwierdza znaleziony tu skarb 1067 wyrobów ze srebra i monet. Skarb został zakopany prawdopodobnie w latach 30. XI wieku⁹¹. Większość monet w tym skarbie pochodzi z terenów Niemiec, jednak na ożywione kontakty z Rusią Kijowską wskazuje znaleziony tu enkolpion, czyli pojemnik na relikwie z zachowaną postacią św. Borysa⁹².

W literaturze mocno podkreśla się twierdzenie, że najstarsze osady słowiańskie w rejonie Pleszowa i Mogiły mogły być *zaczynem dla kształtowania się zespołu wczesnośredniowiecznego Krakowa*⁹³. Osada w Mogiła na wysokiej terasie Wisły zajmowała obszar 10–15 km², na którym mogło znajdować się 200–300

K. Radwański, *Problemy badawcze Krakowa przedlokacyjnego*, [w:] *Kraków przedlokacyjny. Materiały sesji naukowej z okazji Dni Krakowa w 1984 r.*, Kraków 1987, s. 17, wyznacza ten szlak dzisiejszą ulicą Kanoniczą ku Wawelowi i przeprawie przez Wisłę.

⁸⁶ *LB I*, s. 153.

⁸⁷ *KKK I*, nr 164.

⁸⁸ P. Poleska, J. Bober, *Wczesnosłowiańska półziemianka ze stanowiska 5B (Wyciąże) w Krakowie-Nowej Hucie*, „Materiały Archeologiczne Nowej Huty” (dalej MANH) 19: 1996, s. 101–126; M. Krapiec, *Dendrochronologiczne datowanie zwęglonych prób drewna z wczesnośredniowiecznej półziemianki z Krakowa-Nowej Huty-Wyciąża (stanowisko 5 B)*, tamże, s. 134.

⁸⁹ Archeologiczne Zdjęcie Polski (kartoteka w Muzeum Archeologicznym w Krakowie).

⁹⁰ R. Hachulska-Ledwos, *Materiały wczesnośredniowieczne ze stanowisk 17, 18 i 20 w Krakowie-Nowej Hucie (Pleszów)*, MANH 19: 1986, s. 107–147.

⁹¹ S. Buratyński, *Badania archeologiczne na terenach budowy Huty im. Lenina i Nowej Huty*, MANH I: 1968, s. 12; T. Reyman, *Wczesnośredniowieczny skarb srebrny z Nowej Huty-Pleszowa. Część katalogowa*, MANH XI: 1987, s. 121–173; tenże, *Wczesnośredniowieczny skarb srebrny z Nowej Huty-Pleszowa. Część analityczna*, MANH XII: 1988, s. 131–148.

⁹² E. Gródek-Kciuk, *Enkolpiony znalezione na terenie Polski*, „Przegląd Archeologiczny” 36: 1989, s. 97–134.

⁹³ J. Rajman, *Kraków...*, s. 22–26, 48, 351.

chat. Od VI do X wieku osada była ośrodkiem produkcji hutniczej⁹⁴. Lustracja z 1570 roku biegnący przez Mogilę trakt określa jako starodawną drogę na Ruś⁹⁵. Droga ta była podmokła, szczególnie w rejonie Dłubni. W 1525 roku Zygmunt Stary polecił opatowi mogiłskiemu wybudować most na Dłubni między klasztorem a Pleszowem, ponieważ w tym miejscu droga była zła i kupcy cierpieli niewygody, oraz zezwolił pobierać mostowe⁹⁶. Przy tej drodze określonej jako publiczna istniała w XV w. karczma⁹⁷.

Droga z Krakowa na Ruś ma także poświadczenie źródłowe w Czyżynach⁹⁸. Pierwsza wzmianka o tej wsi pochodzi z roku 1217⁹⁹, ale stwierdza się także istnienie osady wczesnośredniowiecznej¹⁰⁰. Tutaj na granicy Czyżyn z Dąbiem przejazd przez istniejące bagno umożliwiał kamienny most¹⁰¹. W 1348 roku Kazimierz Wielki zezwolił klasztorowi w Mogile lokować karczmę w dobrach klasztornych przy końcu mostu stojącego nad bagnem Czyżyny¹⁰². W 1389 roku granice Dąbia zaczynają się od wielkiego Kamiennego Mostu *a spacio magni pontis lapidei, in quo est aque decursus*¹⁰³. J. Rajman przypuszcza, że ten kamienny most musiał znajdować się na jednym z koryt Prądnika¹⁰⁴. Jest to prawdopodobne, bo chociaż źródła mówią o bagnie, to w 1428 roku granice między dobrami klasztoru mogiłskiego a dobrami miasta Krakowa zaczynają się od Kamiennego Mostu, czyli od Czyżyn *non procul ab eius pontis lapidei radice Cracouiam versus, ab eo inquam, loco, quo in flutrinna aqua per eundem pontem olim fluxerat, procedendo tanquam per zonam versus fossam longam usque ad agrum ville Pracze*. Karczmarz należącej do klasztoru karczma przy Kamiennym Moście może wypasać bydło na pastwiskach miejskich koło Czyżyn tak jednak, by bydło pędzone przez Kamienny Most nie tratowało i uszkadzało fos¹⁰⁵. Z tego przekazu wynika, że Kamienny

⁹⁴ R. Hachulska-Ledwos, *Wczesnośredniowieczna osada w Nowej Hucie-Mogile*, MANH III: 1971; też, *Wczesnośredniowieczny skarb żelazny z Mogiły, pow. Kraków*, „Wiadomości Archeologiczne” 26: 1959, s. 259; też, *Wczesnośredniowieczne strzemiona z Nowej Huty-Mogiły*, „Materiały Archeologiczne” VI: 1965, s. 117–126.

⁹⁵ LDK, s. 25–26.

⁹⁶ *Zbiór dyplomów klasztoru mogiłskiego*, wyd. E. Janota, Kraków 1867 (dalej *Mog.*), nr 161.

⁹⁷ LB III, s. 423.

⁹⁸ LDK, s. 25.

⁹⁹ Mp. II, nr 384.

¹⁰⁰ A. Żaki, *Archeologia Małopolski wczesnośredniowiecznej*, Wrocław 1974, s. 520.

¹⁰¹ J. Laberschek, *Kamienny Most*, [w:] *Słownik historyczno-geograficzny województwa krakowskiego w średniowieczu*, cz. II, z. 3, s. 398.

¹⁰² *Mog.*, nr 67.

¹⁰³ KMK I, nr 68.

¹⁰⁴ J. Rajman, *Kraków...*, s. 221.

¹⁰⁵ *Mog.*, nr 123; KMK t. I, nr 126.

Most znajdował się w miejscu, gdzie przepływa ciekąca woda (*flutrina aqua*), a więc mogła to być jakaś odnoga Prądnika. O karczmie przy Kamiennym Moście słyszymy jeszcze w latach 1432, 1456, 1470–1480, a w 1568 roku została nawet nazwana Kamienną¹⁰⁶.

Dalej „droga ruska” do Krakowa biegła przez Rakowice i Grzegórzki. Pierwsza z nich była wsią królewską należącą do parafii kościoła św. Mikołaja¹⁰⁷. W 1244 roku wymienione są Rakowice jako graniczące z Czyżynami¹⁰⁸. Znaleźisko archeologiczne z XIV wieku z przedmiotami z wyposażenia rycerskiego pozwalają domniemywać istnienie na terenie Rakowic jednodworczej osady rycerskiej¹⁰⁹. Do parafii św. Mikołaja należały także Grzegórzki, które w źródłach pisanych pojawiają się dopiero w 1388 roku¹¹⁰, a znalezione tu ostroga i strzeżenie są datowane na XIV–XV wiek.

Podane tutaj dane świadczą, że nadwiślańska droga z Krakowa na Ruś funkcjonowała od czasów plemiennych przez całe średniowiecze. Do czasów Kazimierza Wielkiego ten trakt handlowy miał podstawowe znaczenie w kontaktach z Rusią. Po zajęciu Rusi Czerwonej przez ostatniego Piasta wzrosła rola drogi z Krakowa przez Bochnię, Tarnów, Rzeszów, Przemyśl. Przyczynę tego faktu należy wiązać z rozwojem osadnictwa na tych terenach, co stwarzało możliwość utrzymania tej drogi w należytym stanie, gwarantowało w miarę bezpieczną podróż i zapewniało funkcjonowanie infrastruktury w postaci karczemu, zajazdów, mostów czy przepraw rzecznych. Jednak do końca średniowiecza droga z Krakowa na Sandomierz była w dalszym ciągu szlakiem handlowym na Ruś i dopiero w pierwszej połowie XVI wieku znaczenie jej wyraźnie zmalało¹¹¹.

¹⁰⁶ J. Laberschek, *Kamienny Most...*, s. 398.

¹⁰⁷ *Encyklopedia Krakowa*, Warszawa–Kraków 2000, s. 835.

¹⁰⁸ *Mog.*, nr 20.

¹⁰⁹ J. Rajman, *Kraków...*, s. 98.

¹¹⁰ *KMK*, I, nr 66.

¹¹¹ B. Wyrozumska, *Drogi...*, s. 55.