

# ***Cinque Ports* jako średniowieczna konfederacja miast portowych o funkcjach militarnych i handlowych**

## **1. Stan badań**

W polskojęzycznych publikacjach problematyka Związku Pięciu Portów stanowi niemal dziewiczy obszar badawczy. Za dość zaskakujący uznać należy fakt, że jakiegokolwiek adnotacji na temat istnienia średniowiecznej angielskiej konfederacji miast portowych brak w epokowych opracowaniach ogólnych uznanych luminary polskiej historiografii, takich jak Tadeusz Manteuffel<sup>1</sup> czy Benedykt Zientara<sup>2</sup>. Nie powstała żadna monografia w języku polskim, która poświęcona byłaby organizacji, będącej przedmiotem podjętych badań. Na jej temat nie sposób odnaleźć w polskiej literaturze przedmiotu jakiegokolwiek publikacji o charakterze przyczynkarskim, czy choćby tylko popularyzatorskim, którą zamieszczono by w uznanym periodyku. Nawet wśród opracowań podręcznikowych charakter wyjątkowy zyskuje synteza dziejów państwa i prawa autorstwa Edmunda Kleina, która wzmiankuje o istnieniu Związku Pięciu Portów w kilku zaledwie zdaniach<sup>3</sup>.

Zdecydowanie lepiej (co zupełnie zrozumiałe) problematyka badawcza prezentuje się w anglojęzycznej literaturze przedmiotu. Osiągnięcia brytyjskich uczonych są owocem kilkusetletnich już eksploracji poświęconych dziejom Pięciu Portów; badań przez setki już lat prowadzonych wieloaspektowo, dotyczących genezy, rozwoju i upadku znaczenia konfederacji, prawnych podstaw jej funkcjonowania oraz kwestii ustrojowo-organizacyjnych związanych z jej działalnością. Obraz instytucji, jaki wyłania się z ustaleń i dokonań badawczych brytyjskich historyków, przedstawia się niemal imponująco, choć nie jest on pozbawiony obszarów wciąż jeszcze niezbadanych, kontrowersyjnych, czy też wymagających weryfikacji.

Jednym z najstarszych, a jednocześnie wciąż wysoko cenionych i często cytowanych prac poświęconych Konfederacji jest wiekowe, bo blisko 300-letnie już dzieło

---

<sup>1</sup> T. Manteuffel, *Historia powszechna. Średniowiecze*, Warszawa 1999.

<sup>2</sup> B. Zientara, *Historia powszechna średniowiecza*, Warszawa 2015.

<sup>3</sup> E. Klein, *Powszechna historia państwa i prawa*, Wrocław 2004, s. 311-312.

autorstwa Samuela Jeacke'a, stanowiące głównie analizę wybranych aktów normatywnych (zwanych Kartami; *Chartres*), regulujących pozycję prawną Związku<sup>4</sup>. Wśród publikacji cieszących się szczególnym autorytetem wymienić wypada niewątpliwie pochodzącą sprzed blisko stu lat pracę autorstwa Katherine Maud Elisabeth Murray, obszerną i wieloaspektową, dotyczącą bowiem zarówno prawnych podstaw Korporacji, jej dziejów, jak i kwestii organizacyjno-ustrojowych<sup>5</sup>. Wśród szczególnie cenionych badaczy historii omawianej organizacji wymienić wypada jeszcze choćby takich autorów, jak Montagu Burrows<sup>6</sup>, Francis Frederic Giraud<sup>7</sup>, Ford Madox Hueffer<sup>8</sup>, John Horace Round<sup>9</sup>, Frederick William Brooks<sup>10</sup>, czy też ze współczesnych – Graham McBain<sup>11</sup>.

W anglojęzycznej literaturze określenie „Five Ports” (czyli w dosłownym tłumaczeniu: Pięć Portów), pojawia się rzadko, a nawet – wyjątkowo. Powszechnie stosowaną nazwą jest *Cinque Ports*, co oznacza właśnie pięć portów, a swoją specyficzną brzmiającą nazwę zawdzięcza normandzkiej (lub – jak wolą inni – francusko-normandzkiej, ew. starofrancuskiej) etymologii<sup>12</sup>.

## 2. Prawne podstawy funkcjonowania konfederacji

Prawną podstawę działalności Związku określały tzw. Karty (*Charters*) nadawane na przestrzeni wieków przez angielskich monarchów (w formie przywilejów królewskich) tak korporacji jako całości, jak i indywidualnie tworzącym ją miastom portowym. Najwcześniejsze z nich nie zachowały się do czasów nowożytnych. Pierwszym znanym aktem normatywnym tego rodzaju jest przywilej Henryka III z roku 1278, co budzi jednak dość istotne kontrowersje<sup>13</sup>. Niezależnie od nich Karta ta zasługuje na szczególną

<sup>4</sup> S. Jeacke, *Charters of the Cinque Ports: Two Ancient Towns, and Their Members. Translated Into English, with Annotations, Historical and Critical Thereupon. Wherein Divers Old Words and Explain'd and Some of Their Ancient Customs and Privileges Observ'd*, London 1728.

<sup>5</sup> K.M.E. Murray, *The Constitutional history of the Cinque ports*, Manchester 1935.

<sup>6</sup> M. Burrows, *Cinque Ports (Historic Towns)*, London 1888.

<sup>7</sup> F.F. Giraud, *Notes on an Early Cinque Ports Charter*, „Archaeologia Cantiana” 1905, vol. 27, s. 37-43.

<sup>8</sup> F.M. Hueffer, *Cinque Ports*, Edinburgh-London 1900.

<sup>9</sup> J.H. Round, *Feudal England: Historical Studies on the XIth and XIIth Centuries*, London 1895.

<sup>10</sup> F.W. Brooks, *The English Naval Forces 1199 – 1272*, London 1932.

<sup>11</sup> G. McBain, *The Charters of the Cinque Ports – Are They Still Needed?*, „Review of European Studies” 2013, vol. 5, no 2, s. 90-126.

<sup>12</sup> *The Old Norman French Word for Five, Cinque Is Pronounced „Sink” Rather than „Sank” in [...] England*, <https://cinqueports.org/> [dostęp: 06.07.2019].

<sup>13</sup> Historycy nie są zgodni w kwestii daty powstania konfederacji. Jedno z reprezentowanych stanowisk wskazuje odległe czasy panowania na Wyspach *Imperium Romanum*, ściślej – czasy panowania Konstantyna Wielkiego, czyli IV w. po Chr. Zdecydowanie większą popularnością cieszy się pogląd, zgodnie z którym początków konfederacji upatrywać należy w okresie anglosaskim, około połowy XI w., kiedy po raz pierwszy przyznać miano miastom ważne przywileje prawne i podatkowe, a także cenne korzyści handlowe, w zamian za dostarczanie okrętów i ludzi w służbie marynarki wojennej oraz dla zaspokojenia

uwagę. Stosunkowo obszerny i szczegółowy dokument stanowił bowiem swoistą konstytucję konfederacji, określając dość drobiazgowo i względnie precyzyjnie prawa i obowiązki miast tworzących *Cinque Ports*, jak również ich kształt organizacyjno-ustrojowy (organy Związku, sposób ich powoływania, jak również przyznane im kompetencje). Spośród kilkudziesięciu późniejszych Kart wydawanych na rzecz Organizacji oraz tworzących je podmiotów za najważniejsze (poza wspomnianym przywilejem Henryka III) uznawane są Karty: Edwarda II z roku 1313, Edwarda III z roku 1326, Ryszarda II z roku 1378, Edwarda IV z roku 1465, Henryka VII z roku 1487, Henryka VIII z roku 1510, Edwarda VI z roku 1548, Marii I z roku 1553, Elżbiety I z roku 1559, Jakuba I z roku 1604, Karola I z roku 1634 oraz Karola II z roku 1668. Ich znaczenie zdecydowanie dalekie jednak było od przełomowego. Miały one charakter confirmacyjny, nie wnosząc niczego nowego do dotychczasowego stanu prawnego. Sporadycznie dokonywano w nich oficjalnej wykładni kontrowersyjnych norm i precyzowano niejasne dotąd przepisy. Spośród kilkudziesięciu przywilejów królewskich wydanych w ciągu kilkuset lat na rzecz Pięciu Portów, prócz dokumentu Henryka III z roku 1278 o wymiarze fundamentalnym i uzupełniająco-interpretacyjnym jego postanowienia przywilejem tego samego monarchy z roku 1298, największe znaczenie przypisywane jest Kartom Edwarda IV z roku 1465 oraz Karola II z roku 1668<sup>14</sup>.

### 3. Geneza i początki organizacji. Podmioty tworzące konfederację

Dokładna data powstania Związku nie została nigdy precyzyjnie ustalona, niemniej powszechnie uznaje się, że powołano go do życia w okresie rządów króla Edwarda Wyznawcy, którego panowanie przypadło na lata 1042-1066. Związek musiał więc najpewniej powstać na przełomie pierwszej i drugiej połowy XI stulecia<sup>15</sup>. Założnikiem stowarzyszenia były trzy miasta: Sandwich, Dover i New Romney<sup>16</sup>, do których wkrótce (jeszcze w czasach Edwarda Wyznawcy) przyłączyły się dwa kolejne – Hythe oraz Hastings. Konfederację tworzyło więc pierwotnie pięć miast portowych<sup>17</sup> (czemu zawdzięcza ona swoją nazwę), położonych na południowo-wschodnim wybrzeżu Brytanii, w hrabstwach Kent i Sussex nad kanałem La Manche. Pięć wspomnianych miast-założycieli zwykło się tradycyjnie określać w anglosaskiej literaturze historyczno-prawnej mianem

---

potrzeb transportowych angielskiej Korony. Wielu zwolenników znajduje teza uznająca, że o istnieniu Związku Pięciu Portów mówić można dopiero od drugiej połowy XIII w., z tego bowiem okresu pochodzą pierwsze zachowane przywileje wydane na rzecz skonfederowanych miast; zob. <https://cinqueports.org/history/> [dostęp: 06.07.2019].

<sup>14</sup> *Ibidem*, s. 92.

<sup>15</sup> R.F. Jessup, *The Cinque Ports*, London-New York 1952, s. 117.

<sup>16</sup> E. Knocker, *An Account of the Grand Court of Shepway*, London 1882, s. 5.

<sup>17</sup> E. Coke, *Institutes of the Laws of England*, London 1824, t. 4, s. 222.

Portów Głównych (*Head Ports*). Wkrótce (zapewne z początkiem XIV stulecia) dołączyły do nich jeszcze dwa, tj. Winchelsea i Rye, blisko związane z Hastings. Uzyskały one wszelkie przywileje Portów Głównych jako tzw. Starożytne Miasta (*Ancient Towns*)<sup>18</sup>. Nie zakończyło to definitywnie dalszego rozwoju organizacji. Atrakcyjność udziału w konfederacji związana z intratnymi przywilejami handlowymi, a zwłaszcza zwolnieniami z licznych opłat, danin i podatków na rzecz monarchy, zachęcały do ściślejszej współpracy w ramach Związku. Sprzyjały temu również bliskie relacje wielu miast wschodniego wybrzeża z miastami portowymi zrzeszonymi już wcześniej w *Cinque Ports*. Okoliczności te przesądziły o przystąpieniu do Związku Pevensey i Seaford, związane z Hastings, Tenterden blisko współpracujące z Rye, Lydd, łączone z Romney, Folkestone, Faversham i Margate kooperujące z Dover oraz Fordwich, Ramsgate i Brightlingsea pozostającego w orbicie wpływów Sandwich<sup>19</sup>. Stopniowo akces zgłosiło około dwudziestu kolejnych, zachęconych wymiernymi profitami. Zwano ich Członkami Poza-korporacyjnymi (*None-corporate Members*) lub po prostu Członkami (*Members*)<sup>20</sup>. W sumie, w latach największej świetności konfederacji, u schyłku średniowiecza (w XIII-XIV w.), liczba skonfederowanych podmiotów sięgała najprawdopodobniej około 40<sup>21</sup>.



Pięć portów na tle południowo-wschodniej Anglii z zaznaczoną linią brzegową sprzed 1287 r. oraz historycznymi granicami hrabstw<sup>22</sup>.

<sup>18</sup> *Ibidem*, s. 6.

<sup>19</sup> K.M.E. Murray, *op. cit.*, s. 1. Zob. także: <https://theromneymarsh.net/cinque.ports> [dostęp: 13.09.2019].

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> E. Klein, *op. cit.*, s. 311.

<sup>22</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Cinque\\_Ports#/media/Plik:Cinque\\_Ports\\_map.svg](https://en.wikipedia.org/wiki/Cinque_Ports#/media/Plik:Cinque_Ports_map.svg) [dostęp: 06.07.2020;

CC BY 2.5, Clem Rutter].

Związek realizować miał trzy podstawowe cele. Jednym z nich miała być ochrona wybrzeża i bezpiecznego przepływu przez kanał La Manche. Te małe porty nazwano Kolebką Królewskiej Marynarki Wojennej<sup>23</sup>. W zamian za przywileje miały na swój koszt wystawiać do dyspozycji króla okręty z załogami. W XIII w. miało to być 57 okrętów, z których każdy pełnić miał służbę królewską przez 15 dni w roku<sup>24</sup>. Każdy okręt winien być przekazany do dyspozycji monarchy wraz załogą liczącą 21 mężczyzn oraz chłopca okrętowego<sup>25</sup>. Za panowania Wilhelma I zobowiązania miały być rozłożone następująco: Hastings – 21 statków, Winchelsea – 10, Rye – 5, Romney – 5, Hythe – 5, Dover – 21 i Sandwich – 5. Łączna liczba mężczyzn i chłopców wynosić miała niespełna 2000 osób<sup>26</sup>. W 1306 r. wymagania dotyczące dostarczenia 57 statków zostały ograniczone do 27 okrętów, chociaż łącznie liczba mężczyzn zobowiązanych do służby na morzu pozostała taka sama<sup>27</sup>. Po roku 1414 zobowiązania *Cinque Ports* przestały być egzekwowane w pełnym wymiarze, bowiem Korona była nimi coraz mniej zainteresowana. W kampanii prowadzonej w latach 1444-1445 brała udział jedynie część (około połowy) wymaganej formalnie w Kartach liczby okrętów<sup>28</sup>. Do XV w. statki *Cinque Ports* stanowiły podstawę floty królewskiej<sup>29</sup>. Były one wykorzystywane nie tylko do celów *stricte* militarnych. Przez kilkaset lat służyły także jako główne środki transportu panującego władcy, członków jego rodziny oraz armii pomiędzy Wyspą a Europą kontynentalną<sup>30</sup>. Pod panowaniem królów normańskich stało się to podstawowym sposobem, mającym zapewnić komunikację między wyspiarską a kontynentalną częścią królestwa. Po utracie Normandii w 1205 r. okręty *Cinque Ports* (przodkowie *Royal Navy*) stały się pierwszą linią obrony Anglii przed Francuzami<sup>31</sup>.

Cel drugi, o znaczeniu lokalnym, polegać miał na współdziałaniu zrzeszonych miast na rzecz utrzymania posiadanych przywilejów. Wreszcie organizacja miała także zapewnić kooperację w wyznaczaniu kierunków wspólnej polityki handlowej, mającej służyć optymalizacji zysków z prowadzonej działalności gospodarczej<sup>32</sup>.

<sup>23</sup> <http://cinqueports.org/> [dostęp: 13.09.2019].

<sup>24</sup> <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/Cinque-Ports;3886738.html> [dostęp: 13.09.2019].

<sup>25</sup> *Ibidem*.

<sup>26</sup> Ściślej: 1197. J.B. Jones, *The Cinque Ports: Their History and Present Condition*, Dover 1937, s. 7-9. Zob. także: I. Green, *The Book of the Cinque Ports. Their Origin, Development and Decline*, Buckingham 1984, s. 13-14; N.A.M. Rodger, *The Naval Service of the Cinque Ports*, "The English Historical Review" 1996, vol. 111, s. 636-651.

<sup>27</sup> R.F. Jessup, *op. cit.*, s. 27.

<sup>28</sup> *Ibidem*. Por.: K.M.E. Murray, *op. cit.*, s. 207.

<sup>29</sup> <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/Cinque-Ports;3886738.html> [dostęp: 13.09.2019].

<sup>30</sup> <https://www.whitecliffscountry.org.uk/Inspire-Me/History-and-Heritage/The-Cinque-Ports.aspx> [dostęp: 13.09.2019].

<sup>31</sup> <http://theromneymarsh.net/cinque.ports> [dostęp: 13.09.2019].

<sup>32</sup> K.M.E. Murray, *op. cit.*, s. 1.

#### 4. Przywileje miast zrzeszonych w *Cinque Ports*

W zamian za obowiązek zapewnienia Koronie floty wojennej i środków transportu morskiego miasta zrzeszone w Związku otrzymały od panujących szereg szczególnych uprawnień, które zapewniły im pewien zakres autonomii oraz finansowe podstawy dalszego rozwoju. Analiza kart pozwala pogrupować uzyskane przywileje, wyodrębniając kilka podstawowych kategorii, tj.: sądownictwo w zakresie spraw kryminalnych (w bardzo szerokim zakresie), ogólny nadzór nad sprawami małżeńskimi, zwolnienie z ogólnopństwowych podatków bezpośrednich i pośrednich oraz szeregu innych opłat pobieranych powszechnie przez Koronę, przywileje handlowe oraz inne szczególne uprawnienia (o bardzo różnorodnym charakterze). Sprowadzały się zasadniczo do dwóch podstawowych kategorii, tj. samorządowo-jurysdykcyjnych i finansowych.

Pierwszą grupę tworzyły postanowienia przekazujące miastom członkowskim prawa do samodzielnego rozstrzygania określonej kategorii spraw na drodze sądowej. Skorelowane zostały z nimi przepisy umożliwiające stworzenie własnego sądownictwa, wyłączonego spod jurysdykcji królewskiej. *Gros* tego rodzaju przepisów dotyczyło określonych spraw kryminalnych, z reguły ciężkich zbrodni, takich jak przestępstwa skutkujące przelewem krwi (*bloodwite*)<sup>33</sup>, bezprawny powrót banity do kraju (*fledwit*)<sup>34</sup>, zaniechanie obowiązku wojskowego (*ferdwite*)<sup>35</sup>, samosąd polegający na powieszeniu złodzieja bez wyroku sądowego (*hangwite*)<sup>36</sup>, czy stosunki pozamałżeńskie, gdy sprawca był mężczyzną (*leirwite*). Zbrodnie te, wyraźnie wyodrębnione już w Karcie z 1278 r., nie stanowiły bynajmniej *numerus clausus*. Przeciwnie. Szereg innych postanowień dość chaotycznie rozproszonych w tej i innych Kartach upoważniało sądy miast do pobierania kar pieniężnych za wszelkie w istocie wykroczenia i przestępstwa zagrożone karami pieniężnymi, za spełnienie których prawo przewidywało stosowanie takich kar. W dokumentach *expressis verbis* wymieniane są przede wszystkim przestępstwa przeciwko mieniu, takie jak: kradzieże, lichwa, wyłudzenia, fałszerstwa (w tym – fałszowanie monety) czy oszustwa<sup>37</sup>.

Drugą, obok czynów kryminalnych, kategorią spraw przekazanych jurysdykcji sądów skonfederowanych miast były sprawy dotyczące stosunków małżeńskich i opieki zwłaszcza wówczas, gdy związane one były z kwestią dziedziczenia majątku, czy też szerzej – ze stosunkami prawnymi ze sfery małżeńskiego prawa majątkowego, które

<sup>33</sup> Zob. W.S. McKechnie, *Magna Carta*, Glasgow 1914, s. 285-286; S. Jeake, *Charters of the Cinque Ports, Two Ancient Towns and their Members*, London 1728, s. 11.

<sup>34</sup> Zob. G. McBain, *op. cit.*, s. 105.

<sup>35</sup> *Ibidem*.

<sup>36</sup> *Ibidem*.

<sup>37</sup> *Ibidem*, s. 109. Zob. także J. Lyon, *The History of the Town and Port of Dover with a Short Account of the Cinque Ports*, Dover 1813, s. 275-276.



określano jako *waife*<sup>38</sup>. Uprawnienia sądowe miast przyznane im w tym zakresie zostały zniesione w roku 1660.

Ważnym uprawnieniem uzyskanym przez władze *Cinque Ports* był *wreck* (wrak, prawo do wraku), jak określano je w staroangielskim, czyli prawo znane szerzej w Europie kontynentalnej, jako *ius neufragi* (prawo nadbrzeżne). Potwierdzono je jeszcze w karcie z 1465 r. Pozwalało ono mieszkańcom wybrzeża na zatrzymanie rozbitków i zawłaszczenie mienia z rozbitych okrętów, które morze wyrzuciło na brzeg (sankcjonując tym samym *wreck* jako jedną z form nabycia własności)<sup>39</sup>. Przysługiwało ono jednak nie tyle indywidualnie mieszkańcom, ile stojącemu na czele władz konfederacji i reprezentującemu ją na zewnątrz Lordowi Strażnikowi, stając się jego osobistym dobrodziejstwem<sup>40</sup>.

Do ogólnopaństwowych podatków, z których zwolnione zostały miasta Związku Pięciu Portów, należały przede wszystkim: *danegeld* – podatek gruntowy pobierany w latach 991-1163<sup>41</sup>, *hydage* – podatek gruntowy pobierany od roku 1194 do czasów Ryszarda II (panującego w XIV w.)<sup>42</sup>, *curage* – podatek gruntowy pobierany od schyłku XII w. do roku 1224<sup>43</sup>, *scutage* (tzw. tarczowe) – podatek uiszczany w zamian za zwolnienie z feudalnego obowiązku służby wojskowej<sup>44</sup>, oraz *tallage* – podatek od dóbr królewskich; nałożony po raz pierwszy w 1168 r., niepobierany po roku 1312. Powszechny charakter miały także *stricte* feudalne opłaty określane na kontynencie europejskim terminem *auxilium*, pobierane przez suwerena od swoich wasali w ściśle określonych przypadkach na podstawie prawa lennego. Także z tych opłat, na mocy postanowień Kart, zwolnione były miasta zrzeszone w Związku Pięciu Portów<sup>45</sup>.

<sup>38</sup> Zob. S. Jeake, *op. cit.*, nr 12, s. 58; J. Lyon, *op. cit.*, s. 285-286; J.B. Jones, *op. cit.*, s. 15-16.

<sup>39</sup> „By wreck in this place is granted all goods happening to be wrecked on the coasts in any of the precincts of the [Cinque] Ports”; S. Jeake, *op. cit.*, nr 12, s. 8.

<sup>40</sup> J.B. Jones, *op. cit.*, nr 7, s. 14.

<sup>41</sup> Jego geneza związana była z najazdami Duńczyków na Wyspę na przełomie X i XI w. Ustanowienie podatku miało pierwotnie zapewnić środki finansowe wynikające ze zobowiązania króla Ethelberta II Bezradnego do zapłaty haraczu na rzecz duńskich najeźdźców. Zniesiono go ostatecznie za panowania króla Henryka III Plantageneta w XIII w.; <https://www.britannica.com/topic/Danegeld> [dostęp: 16.06.2019]. Zob. także: S. Dowell, *History of Taxation and Taxes in England*, London 1888, s. 29.

<sup>42</sup> Zastąpił *danegeld*. Podatek, choć gruntowy, wyceniany był w owczych skórach według stawki dwóch szylingów za skórę; zob. S. Jeake, *op. cit.*, s. 58; S. Dowell, *op. cit.*, s. 56-57.

<sup>43</sup> Wyceniany był według majątku osobistego posiadacza na podstawie zeznań wiarygodnych świadków. Miał charakter podatku celowego, pobieranego dla sfinansowania konkretnego przedsięwzięcia lub zobowiązania monarchii, jak np. wykup z niewoli króla Ryszarda II; S. Dowell, *op. cit.*

<sup>44</sup> Pozwalał zastąpić nieefektywne wojska feudalne zdyscyplinowanym, karnym wojskiem najemnym. Zaczął tracić na znaczeniu w pierwszej połowie XIV w., za panowania Edwarda II; zob. W. Blackstone, *Commentaries on the Laws of England* (reprint 1979), Oxford 1765, t. 1, s. 299-300 i t. 2, s. 74-75.

<sup>45</sup> Wymagane były w przypadku pasowania najstarszego syna seniora na rycerza, zamążpójścia jego najstarszej córki i konieczności wykupu seniora z niewoli. Formalnie uznawane za okazjonalny prezent, faktycznie miały charakter obowiązkowy. Ich znaczenie gwałtownie zmalało po roku 1350, jednak ostatecznie zniesiono je formalnie w roku 1660. Zob. W. Blackstone, *op. cit.*, t. 1, s. 298; G. McBain, *op. cit.*, s. 101.

Cenną zdobyczą członków konfederacji były różnorodne przywileje handlowe, związane z wymianą dóbr. Największe bodaj znaczenie miało wśród nich zwolnienie z opłat drogowych i przewozowych<sup>46</sup>, pozwalające skuteczniej konkurować towarom kupców *Cinque Ports* z konkurencją spoza Korporacji. Innym przykładem przywileju handlowego było zwolnienie z opłat związanych z importem wina<sup>47</sup>. Szczególne znaczenie miało także zwolnienie z opłat targowych na targach śledzia, które cyklicznie odbywały się w Yarmouth<sup>48</sup>.

*In fine* wspomnieć wypada jeszcze o prestiżowych przywilejach celebracyjnych, związanych z udziałem przedstawicieli *Cinque Ports* w uroczystościach koronacyjnych monarchy, zwłaszcza że okazały się one wyjątkowo trwałe i formalnie przetrwały niemal do czasów współczesnych. Przywileje przedstawiciela Związku sprowadzały się do dwóch, tj. noszenia baldachimu nad głową koronowanego oraz zasiadania po prawej ręce monarchy podczas uczty koronacyjnej, co związane było z pełnieniem przez niego funkcji podczaszego<sup>49</sup>.

W przeciwieństwie do pozostałych angielskich miast, które uzyskiwały przywileje w zamian za wsparcie finansowe i polityczne, członkowie *Cinque Ports* otrzymali je w zamian za służbę morską. Choć od XVI w. służba ta utraciła na znaczeniu, porty konfederacji broniły swoich przywilejów aż do roku 1668, gdy w istocie zostały ich one pozbawione<sup>50</sup>.

## 5. Organizacja i główne organy Związku

### 5.1. Lord Strażnik

Najważniejszym organem Związku Pięciu portów był Lord Strażnik (*Lord Warden*). Urząd ten powołany został w XIII w. i przejął funkcje pełnione dotąd przez urzędnika posługującego się tytułem *Keeper of the Coast*, funkcjonującym co najmniej od początków XII stulecia. Jego siedzibą był zamek Dover. Po połączeniu jego urzędu z urzędem konstabla zamku Dover, zaczął posługiwać się tym właśnie tytułem. Od 1708 r. oficjalną rezydencją Lorda Strażnika stał się zamek Walmer (*Walmer Castle*).

Lord Strażnik był najwyższym urzędnikiem konfederacji, któremu przysługiwały szerokie i zróżnicowane uprawnienia. Symbolizował Związek i był jego oficjalnym

<sup>46</sup> Zob.: S. Jeake, *op. cit.*, s. 8; G. McBain, *op. cit.*, s. 96.

<sup>47</sup> Szerzej na ten temat zob. F. Sargent, *The Wine Trade in Gascony*, Manchester 1918.

<sup>48</sup> Zob. I. Green, *op. cit.*, s. 29; J.B. Jones, *op. cit.*, s. 34.

<sup>49</sup> Przyjmuje się, że istniały one od roku 1189. Po rewolucji z lat 1649-1660 traktowane były jako jeden przywilej. W roku 1831 został on zawieszony. W aktach koronacyjnych pierwszej połowy XX w. ponownie uczestniczył Lord Strażnik, przy czym nie nosił on już baldachimu; G. McBain, *op. cit.*, s. 122. Zob. także: R.F. Jessup, *op. cit.*, s. 38; K.M.E. Murray, *op. cit.*, s. 20; I. Green, *op. cit.*, s. 74.

<sup>50</sup> G. McBain, *op. cit.*, s. 123.



przedstawicielem w stosunkach z innymi podmiotami, w tym – z Koroną. Jego kancelaria odpowiadała za utrzymywanie i nadzorowała korespondencję z królem i jego urzędnikami. Jako Admirałowi *Cinque Ports* przysługiwała mu jurysdykcja nad częścią wybrzeża<sup>51</sup>. Jego kompetencje jurysdykcyjne były bardzo szerokie, obejmowały bowiem funkcję ścigania wszelkich przestępstw popełnianych w miastach związkowych. Jako reprezentant *Cinque Ports* uczestniczył w ceremonii koronacji królewskiej. Przysługiwał mu prawo do noszenia munduru morskiego wzorowanego na mundurze admirała *Royal Navy*<sup>52</sup>.

W świetle zachowanych źródeł historiograficznych godność Lorda Strażnika, począwszy od pierwszej poświadczonej historycznie osoby, tj. Henryka, hrabiego *Essexu* (*Henry d'Essex*), który urząd ten objąć miał w połowie XII stulecia (w roku 1150), po dzień dzisiejszy zaszczyt pełnienia tej funkcji stał się udziałem blisko 50 osób (ściślej – 47). W gronie tym znalazły się tak znane postacie, jak np.: George Villiers, I książę Buckingham, Arthur Wellesley, I książę Wellington, czy też Sir Winston Leonard Spencer Churchill. Raz tylko urząd ten pełniła kobieta, a była nią Elizabeth Bowes-Lyon, bardziej znana, jako „Królowa Matka”, czyli matka królowej Elżbiety II. Obecnie (od roku 2004) godność tę piastuje admirał (baron) Michael Boyce.

## 5.2. *Court of Sheepway* i inne sądy konfederacji

*Court of Sheepway* był najstarszym i z pewnością najważniejszym z sądów *Cinque Ports*. Wyewoluował najprawdopodobniej z pierwotnego zgromadzenia wiecowego, które zbierało się na wzgórzu *Lympne*, na zachód od *Hythe*. Miał kompetencje zarówno w sprawach kryminalnych, jak i cywilnych. W późniejszych latach rozstrzygał również sprawy związane z obsługą statków, stając się także trybunałem apelacyjnym od wyroków ferowanych przez niższe sądy.

Pozostałymi sądami były Sądy Bractwa i Gościnności (*Courts of Brotherhood & Guestling*) – pierwotnie dwa odrębne organy, z czasem połączone w jeden, zajmowały się głównie podziałem obowiązków związanych z obsługą statków między różne porty – oraz Sąd *Lodemanage* (*Court of Lodemanage*), który był odpowiedzialny za regulację pilotażu w *Dover*<sup>53</sup>.

U schyłku średniowiecza *Cinque Ports* wykazywać zaczęło cechy anachroniczne wobec dynamicznie zmieniającej się rzeczywistości. Gwałtowny rozwój stosunków handlowych, w tym zwłaszcza handlu dalekomorskiego, potrzeba budowy nowoczesnej floty oraz zachodzące zmiany społeczno-polityczne coraz wyraźniej podważały potrzebę i sens istnienia konfederacji zwłaszcza z punktu widzenia interesów Korony.

<sup>51</sup> Rozciągała się ona od *Redcliffe* niedaleko *Seaford*, w hrabstwie *Sussex*, po *Brightlingsea* w hrabstwie *Essex*.

<sup>52</sup> <https://cinqueports.org/lord-warden-officials/> [dostęp: 17.09.2019].

<sup>53</sup> <https://cinqueports.org/history/the-courts/> [dostęp: 17.09.2019].

Zapowiedzią nieuchronnej degradacji Związku i późniejszej jego likwidacji stały się przedsięwzięcia pierwszych Tudorów zmierzające do stworzenia nowoczesnej floty. Pierwsze, bardzo skromne jeszcze wysiłki uczynił w tym kierunku Henryk VII, modernizując kilka istniejących okrętów oraz nakazując w 1495 r. rozbudowę i unowocześnienie starych suchych doków w Portsmouth. Działania te kontynuował, znacznie je intensyfikując, jego następca – Henryk VIII. Dopiero jednak u progu panowania Karola II, w roku 1660<sup>54</sup> oficjalnie powołano do życia *Royal Navy*<sup>55</sup>, co ostatecznie przypieczętowało los *Cinque Ports*. XVI stulecie było ostatnim, w którym okręty Związku wykonywały swoje zobowiązania militarne na rzecz Korony. Już tylko 15 okrętów konfederacji uczestniczyło w zakończonej sukcesem Brytyjczyków konfrontacji z hiszpańską Wielką Armadą w 1588 r., kiedy to po raz ostatni oficjalnie wezwana flota okrętów *Cinque Ports* walczyła po stronie króla.

Tracąca na znaczeniu od schyłku średniowiecza i coraz wyraźniej podupadająca Organizacja przestała formalnie istnieć w połowie lat 30. XIX w., w wyniku wprowadzenia ustawy zwanej *Reform Act* z roku 1832, znanej powszechnie (od nazwiska ówczesnego premiera) jako „Reforma Greya”. W pojęcie *rotten borrows* (tzw. zgniłych lub upadłych miast), przeciwko którym wymierzone było prawo uchwalone przez brytyjski parlament, doskonale wpisywały się prosperujące niegdyś i przez wieki uprzywilejowane miasta tworzące Związek Pięciu Portów. Ostatecznie w 1855 r. zniesiono resztki ich szczególnych uprawnień o charakterze jurysdykcyjnym<sup>56</sup>.

Admiratorzy tradycji *Cinque Ports* pozostają wierni przekonaniu, że konfederacja nie przestała całkowicie istnieć. Reprezentują oni stanowisko uznające, że obecnie Związek składający się z pięciu pierwotnych i dwóch i starożytnych miast oraz ocalałych członków niekorporacyjnych nadal odgrywa aktywną rolę podczas niektórych uroczystości państwowych. Wyrazem tego ma być choćby fakt, że dla baronów *Cinque Ports* w opactwie Westminster, podczas koronacji wciąż rezerwowane są miejsca honorowe<sup>57</sup>.

Losy portów *Cinque Ports* były zróżnicowane. W pierwszej połowie XIV w. południowo-wschodnie wybrzeże Brytanii zostało poważnie zdewastowane na skutek wyjątkowo gwałtownych burz<sup>58</sup>. Morze cofnęło się wówczas w głąb lądu, a rzeki замуiliły się, całkowicie odizolowując od wybrzeża część portów. Przykładem tego stało się choćby Rye, które przekształciło się z portu przybrzeżnego w port rzeczny, co

<sup>54</sup> <https://www.royalnavy.mod.uk/history/> [dostęp: 13.09.2019].

<sup>55</sup> Na ten temat szerzej zob. P.M. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, New York 1976.

<sup>56</sup> <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/Cinque-Ports;3886738.html> [dostęp: 13.09.2019].

<sup>57</sup> <https://www.whitecliffscountry.org.uk/Inspire-Me/History-and-Heritage/The-Cinque-Ports.aspx> [dostęp: 13.09.2019].

<sup>58</sup> *Ibidem*. W przypadku Hastings i New Romney katastrofalne skutki spowodowała już w XIII w. (w 1278 r.) tzw. Wielka Burza, rujnując infrastrukturę portową.

skutkowało utratą jego dotychczasowej pozycji handlowej. Tętniące niegdyś życiem, dobrze prosperujące miasta zamieniły się współcześnie w niewielkie miasteczka lub wioski, stając się głównie ośrodkami turystycznymi<sup>59</sup>.

## 6. Związek Pięciu Portów na tle innych średniowiecznych miejskich konfederacji

Dzieje angielskiego Związku Pięciu Portów ujawniają jego specyficzny charakter w porównaniu z najbardziej znanymi miejskimi konfederacjami Wieków Średnich. Przede wszystkim może szczycić się wyjątkową, bo blisko 1000-letnią tradycją, podczas gdy na przykład północnowłoska Liga Lombardzka (czy to tzw. Pierwsza, z XII w., czy też tzw. Druga z XIII stulecia) istniała zaledwie dwadzieścia kilka lat<sup>60</sup>. Nie dorównał angielskim *Cinque Ports* długowiecznością również potężny niegdyś Związek Hanzeatycki, istniejący kilkaset lat<sup>61</sup>. Średniowieczne miejskie konfederacje powstawały z własnej inicjatywy podmiotów, tworzących późniejszy związek, podczas gdy powołanie do życia *Cinque Ports* było przede wszystkim inicjatywą angielskiego monarchy. Angielska konfederacja przez setki lat ściśle współpracowała z Koroną, natomiast zjawiskiem powszechnym było to, że inne miejskie konfederacje tej epoki pozostawały w otwartym konflikcie z monarchami (jak ligi północnowłoskie), czy też prowadziły politykę niezależną od władzy monarszej, czasami jedynie popadając w otwarty konflikt z władzami państwowymi (jak w przypadku Związku Hanzeatyckiego).

---

<sup>59</sup> <https://www.britainexpress.com/History/cinque-ports.htm> [dostęp: 13.09.2019]. Los ten stał się udziałem New Romney. Obecnie jest to niewielka miejscowość w hrabstwie Kent, oddalona około dwu kilometrów od morza; <https://www.britannica.com/place/New-Romney> [dostęp: 13.09.2019]. Hastings jest dziś położonym we wschodniej części hrabstwa Sussex, stosunkowo niewielkim, liczącym bowiem mniej niż 100 000 mieszkańców, portem rybackim z flotą rybacką na plaży; <http://www.localhistories.org/hastings.html> [dostęp: 13.09.2019]. Hythe jest dziś dzielnicą Shepway i nadmorskim kurortem. Swoje portowe znaczenie utraciło w średniowieczu, gdy na skutek klęsk żywiołowych ujście rzeki Rother zostało zablokowane przez żwir; <https://www.britannica.com/place/Hythe> [dostęp: 13.09.2019]. Sandwich w hrabstwie Kent jest dziś niewielkim ośrodkiem w dystrykcie Dover liczącym zaledwie ok. 7000 mieszkańców, oddalonym ok. 3 km od morza; [http://www.open-sandwich.co.uk/town\\_history/cinqueports/cinqueport\\_towns.htm](http://www.open-sandwich.co.uk/town_history/cinqueports/cinqueport_towns.htm) [dostęp: 13.09.2019]. Najłagodniej potraktowała historia Dover w hrabstwie Kent. Miasto wciąż stanowi ważny ośrodek portowy, którego główny port promowy odgrywa istotną rolę w transporcie morskim łączącym w największym miejscu kanału La Manche Wielką Brytanię i Francję; <https://www.kentlive.news/all-about/dover> [dostęp: 13.09.2019]; <https://doverhistorian.com/2016/03/05/origins-of-the-cinque-ports-and-dover-part-ii/> [dostęp: 13.09.2019].

<sup>60</sup> Zob. np. H. Manikowska, *Włochy średniowieczne*, Warszawa 2007, s. 36-38 i n.

<sup>61</sup> Szerzej na ten temat zob.: H. Samsonowicz, *Późne średniowiecze miast nadbałtyckich*, Warszawa 1968, s. 9 i n.; P. Dollinger, *Dzieje Hanzy (XII–XVII wiek)*, przeł. V. Soczewińska, Gdańsk 1975; J. Schildhauer, *Dzieje i kultura Hanzy*, przeł. B. Tarnas, Warszawa 1995.

## Bibliografia

- Blackstone W., *Commentaries on the Laws of England* (reprint 1979), t. 1-2, Oxford 1765.
- Brooks F.W., *The English Naval Forces 1199 – 1272*, London 1932.
- Burrows M., *Cinque Ports (Historic towns)*, London 1888.
- Coke E., *Institutes of the Laws of England*, t. 4, London 1824.
- Dollinger P., *Dzieje Hanzy (XII–XVII wiek)*, przeł. V. Soczewińska, Gdańsk 1975.
- Dowell S., *History of Taxation and Taxes in England*, London 1888.
- Giraud F.F., *Notes on an Early Cinque Ports Charter*, “Archaeologia Cantiana” 1905, vol. 27.
- Green I., *The Book of the Cinque Ports*, Buckingham 1984.
- Hueffer F.M., *Cinque Ports*, Edinburgh-London 1900.
- Jeake S., *Charters of the Cinque Ports, Two Ancient Towns and their Members*, London 1728.
- Jessup R.F., *The Cinque Ports*, London-New York 1952.
- Jones J.B., *The Cinque Ports: Their History and Present Condition*, Dover 1937.
- Kennedy P.M., *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, New York 1976.
- Klein E., *Powszechna historia państwa i prawa*, Wrocław 2004.
- Knocker E., *An Account of the Grand Court of Shepway*, London 1882.
- Lyon J., *The History of the Town and Port of Dover with a Short Account of the Cinque Ports*, Dover 1813.
- Manikowska H., *Włochy średniowieczne*, Warszawa 2007.
- Manteuffel T., *Historia powszechna. Średniowiecze*, Warszawa 1999.
- McBain G., *The Charters of the Cinque Ports – Are They Still Needed?*, “Review of European Studies” 2013, vol. 5, no 2.
- McKechnie W.S., *Magna Carta*, Glasgow 1914.
- Murray K.M.E., *The Constitutional History of the Cinque Ports*, Manchester 1935.
- Rodger N.A.M., *The Naval Service of the Cinque Ports*, “The English Historical Review” 1996, vol. 111.
- Round J.H., *Feudal England: Historical Studies on the XIth and XIIth centuries*, London 1895.
- Samsonowicz H., *Późne średniowiecze miast nadbałtyckich*, Warszawa 1968.
- Sargent F., *The Wine Trade in Gascony*, Manchester 1918.
- Schildhauer J., *Dzieje i kultura Hanzy*, przeł. B. Tarnas, Warszawa 1995.
- Zientara B., *Historia powszechna średniowiecza*, Warszawa 2015.

## Witryny internetowe

<http://www.localhistories.org/hastings.html> [dostęp: 13.09.2019]

[http://www.open-sandwich.co.uk/town\\_history/cinqueports/cinqueport\\_towns.htm](http://www.open-sandwich.co.uk/town_history/cinqueports/cinqueport_towns.htm) [dostęp: 13.09.2019]

<https://cinqueports.org/> [dostęp: 06.07.2019]

<https://cinqueports.org/history/> [dostęp: 06.07.2019]

<https://cinqueports.org/history/the-courts/> [dostęp: 17.09.2019]

<https://cinqueports.org/lord-warden-officials/> [dostęp: 17.09.2019]

<https://doverhistorian.com/2016/03/05/origins-of-the-cinque-ports-and-dover-part-ii/> [dostęp: 13.09.2019]

[https://en.wikipedia.org/wiki/Cinque\\_Ports#/media/Plik:Cinque\\_Ports\\_map.svg](https://en.wikipedia.org/wiki/Cinque_Ports#/media/Plik:Cinque_Ports_map.svg) [dostęp: 06.07.2020]

<https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/Cinque-Ports;3886738.html> [dostęp: 13.09.2019]

<https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/Cinque-Ports;3886738.html> [dostęp: 13.09.2019]

<https://theromneymarsh.net/cinque.ports> [dostęp: 13.09.2019]

<https://www.britainexpress.com/History/cinque-ports.htm> [dostęp: 13.09.2019]

<https://www.britannica.com/place/Hythe> [dostęp: 13.09.2019]

<https://www.britannica.com/place/New-Romney> [dostęp: 13.09.2019]

<https://www.britannica.com/topic/Danegeld> [dostęp: 16.09.2019]

<https://www.kentlive.news/all-about/dover> [dostęp: 13.09.2019]

<https://www.royalnavy.mod.uk/history/> [dostęp: 13.09.2019]

<https://www.whitecliffscountry.org.uk/Inspire-Me/History-and-Heritage/The-Cinque-Ports.aspx> [dostęp: 13.09.2019]

**Streszczenie:** Publikacja poświęcona jest dziejom blisko 1000-letniej konfederacji angielskich miast portowych znanej powszechnie jako *Cinque Ports*. Zdumiewająca jest konkluzja na temat stanu badań polskich luminarzy nauk historyczno-prawnych oraz obecności tej problematyki w polskojęzycznej literaturze przedmiotu. Sprowadza się ona ostatecznie do konstatacji o całkowitym niemal braku zainteresowania tematem. Fakt ten stanowi nader oczywiste wyzwanie dla badacza; w pełni zrozumiałe wydaje się więc to, że Autor podążył tym właśnie tropem. O decyzji podjęcia eksploracji i próby uzupełnienia istniejącej luki przesądziły ostatecznie relatywnie liczne i dostępne źródła oraz dotychczasowe osiągnięcia anglosaskich głównie badaczy.

*Cinque Ports* stanowiła niezwykle oryginalną, średniowieczną konfederację miejską, pod wieloma względami wyróżniającą się na tle innych, podobnych związków miejskich epoki feudalnej i czasów nowożytnych. Specyfika dotyczyła zarówno instytucjonalnych form ustrojowo-prawnych Pięciu Portów, uzyskanych przywilejów, celów i metod działalności organizacji, jej relacji w władzami publicznymi, jak i wreszcie wyjątkowej długowieczności. Konfederacja istnieje bowiem formalnie po dzień dzisiejszy, choć na przestrzeni wieków przeszła bardzo głęboką i znamiennej ewolucję.

Eksplorując problem badawczy, korzystano z różnorodnych instrumentów metodologicznych, głównie egzegezy tekstu prawnego, analogii oraz sylogizmu prawniczego. Skromna publikacja absolutnie nie wyczerpuje przebogatej problematyki, niemniej jej cel popularyzatorski uznać można za osiągnięty.

**Słowa kluczowe:** historia prawa, prawo publiczne, historia ustroju, konfederacja, przywileje miejskie, średniowieczna Anglia