


Mateusz Wiktor Maćkiewicz

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu /
Nicolaus Copernicus University in Toruń

 <https://orcid.org/0000-0002-5651-9771>

Wydatki zakonu krzyżackiego oraz rady Starego Miasta Torunia na transporty wojskowe w trakcie kampanii dobrzyńskiej z 1409 roku

Summary

Expenditure of the Teutonic Order and the Old Town Council of Toruń on Military Transports During the Dobrzyń Campaign of 1409

Issues related to logistics, and especially to the prices of military transports, have not been of much interest to historians studying the Great War with the Teutonic Order so far. This article aims to explain this issue by analyzing the costs of transports related to the Dobrzyń campaign, which were noted on the pages of two sources. These sources are: the Treasurer of Malbork's book and Materials on Toruń's participation in the Teutonic expedition to the Dobrzyńland in 1409. In this paper, the analysis covers nominal costs, i.e. those received by transport providers, as well as costs related to distance, and relative costs, i.e. costs of transporting one unit of given goods in relation to the distance. Thanks to such defined costs, it is possible to compare nominal prices for transports and examine whether a larger transport of goods was more profitable than smaller transports. Thanks to a considerable amount of information about transport providers, it will also be possible to answer the question whether the individual transport provider could have influenced the final price. Thanks to the information contained in the treasurer of Malbork's book, it will also be possible to answer the question of the daily wage for carters hired to carry out transport actions during the war campaign. In addition, some of the city bills – which were not assigned to a specific transport – allow us to check whether the carters' helpers (listed in the sources as *knecht*) always took part in the transport actions.

Keywords: economic history, transport costs, Dobrzyń campaign, Great War with the Order, logistics

Streszczenie

Zagadnienia związane z logistyką, a zwłaszcza z cenami transportów wojskowych nie cieszyły się dotychczas większym zainteresowaniem historyków badających wielką wojnę z zakonem. Niniejszy artykuł ma za zadanie przybliżyć nieco tę kwestię, poprzez przeanalizowanie kosztów transportów związanych z kampanią dobrzyńską, które zostały odnotowane na kartach dwóch źródeł rachunkowych. Źródłami tymi są: Malborska księga skarbnika oraz Materiały dotyczące udziału Torunia w wyprawie krzyżackiej na ziemię dobrzyńską w 1409 r. W niniejszej pracy analizie zostały poddane zarówno koszty nominalne, tj. takie, jakie otrzymywali realizatorzy transportów oraz koszty w stosunku do odległości, jak i koszty relatywne, czyli koszty transportu jednej jednostki danego dobra w stosunku do odległości. Dzięki tak zdefiniowanym kosztom możliwe jest porównanie ze sobą cen nominalnych za transporty oraz ustalenie, czy transporty większej ilości dóbr były bardziej opłacalne od transportów mniejszych. Spora liczba zachowanych informacji dotyczących realizatorów transportu pozwoli również odpowiedzieć na pytanie, czy wybór osoby do świadczenia tej usługi mógł mieć wpływ na finalną cenę. Za sprawą informacji zawartych w Malborskiej księdze skarbnika będzie można także określić wysokość dniówki dla furmanów wynajętych w trakcie kampanii wojennej. Dodatkowo część radzieckich rachunków – które nie zostały przypisane do konkretnego transportu – pozwoli nam sprawdzić, czy pomocnicy furmanów (w źródłach zapisani jako knechci) zawsze uczestniczyli w akcjach transportowych.

Słowa kluczowe: historia gospodarcza, koszty transportów, kampania dobrzyńska, wielka wojna z zakonem krzyżackim, logistyka

Wojna Polski i Litwy z zakonem krzyżackim w latach 1409–1411 jest jednym z najbardziej znanych konfliktów w historii Polski. Od XIX w. stanowi ona obiekt zainteresowań historyków, zarówno od strony militarnej, jak i społecznej czy dyplomatycznej¹. Pomimo tak długiej tra-

¹ Jako przykłady współczesnych badań nad tym konfliktem można podać np.: S. Józwiak, K. Kwiatkowski, A. Szweda, S. Szybkowski, *Wojna Polski i Litwy z zakonem krzyżackim w latach 1409–1411*, Malbork 2010; S. Ekdahl, *Aufmarsch und Aufstellung der Heere bei Tannenberg/Grunwald (1410). Eine kritische Analyse*, [w:] *Krajobraz grunwaldzki w dziejach polsko-krzyżackich i polsko-niemieckich na przestrzeni wieków. Wokół mitów i rzeczywistości*, red. J. Gancewski, Olsztyn 2009, s. 31–103; S. Józwiak, *Informacje o charakterze wywiadowczym w korespondencji urzędników krzyżackich w okresie Wielkiej Wojny (1409–1411)*, [w:] *Kancelaria wielkich mistrzów i polska kancelaria królewska w XV wieku. Materiały z międzynarodowej konferencji naukowej, Malbork 2–3 IX 2004*, red. J. Trupinda, Malbork 2006, s. 145–157; K. Kwiatkowski, *Okoliczności wypowiedzenia wojny królowi polskiemu Władysławowi II przez wielkiego mistrza zakonu niemieckiego Ulricha von Jungingen*

dycji badań wciąż pozostawia bez odpowiedzi wiele pytań, które w dotychczasowej historiografii były bądź to pomijane, bądź traktowane marginalnie. Jednymi z nich są niewątpliwie te dotyczące logistyki. W niniejszym artykule zamierzam skupić się na tym nieco zapomnianym aspekcie tej wojny, a dokładniej nad kosztami transportów ponoszonymi przez wielkiego mistrza oraz radę Starego Miasta Torunia w trakcie kampanii dobrzyńskiej oraz w początkowej fazie okupacji ziemi dobrzyńskiej.

Bazę źródłową dla niniejszych rozważań stanowią dwa źródła rachunkowe: Malborska księga skarbnika² oraz wydatki rady toruńskiej na kampanię dobrzyńską³. Księga skarbnika malborskiego⁴ jest źródłem, które powstawało w kręgu dworskim wielkiego mistrza zakonu niemieckiego w latach 1399–1409. Zalicza się ono do formy piśmiennictwa pragmatycznego, które stało się szerzej stosowane w administracji zakonnej od drugiej połowy XIV w.⁵ *Marienburgers Tresslerbuch* ma charakter księgi rachunkowej, w której zapisano dochody i wydatki skarbnika malborskiego⁶. Księga ta obejmuje 11 lat obrachunkowych, gromadząc dane zasadniczo z okresu 1399–1409⁷. Drugim analizowanym źródłem są rachunki rady Starego Miasta

w sierpniu 1409 roku, „Zapiski Historyczne” 2009, t. LXXIV, z. 3, s. 7–33; idem, *Pierwsze wrażenie w Prusach po porażce zakonu niemieckiego w bitwie grunwaldzkiej*, „Zapiski Historyczne” 2010, t. LXXV, z. 2, s. 47–66.

² *Das Marienburger Tresslerbuch der Jahre 1399–1409*, Hrsg. E. Joachim, Königsberg 1896.

³ I. Janosz-Biskupowa, *Materiały dotyczące udziału Torunia w wyprawie krzyżackiej na ziemię dobrzyńską w r. 1409*, „Zapiski Historyczne” 1960, t. XXV, z. 2, s. 83–101.

⁴ W studiach polskojęzycznych *Marienburgers Tresslerbuch* tłumaczony jest często jako Księga podskarbiego malborskiego, *vide*: R. Czaja, *Pismo i przekaz ustny w służbie władzy w Prusach w XV wieku*, [w:] *Historia społeczna późnego średniowiecza. Nowe badania*, red. S. Gawlas, Warszawa 2011, s. 233–243; M. Radoch, *Wydatki wielkich mistrzów krzyżackich na placówki szpitalne w Prusach w latach 1399–1409 (w świetle księgi podskarbiego malborskiego)*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie” 2007, nr 1, s. 3–18; ale także jako Księga skarbnika malborskiego, *vide*: S. Józwiak, *Dienerzy w służbie zakonu krzyżackiego w Prusach w drugiej połowie XIV – pierwszej połowie XV wieku. Liczebność, utrzymanie, zakwaterowanie*, „Zapiski Historyczne” 2018, t. LXXXIII, s. 7–37; K. Kwiatkowski, *Zakon Niemiecki jako „corporatio militaris”*, cz. 1 (*Korporacja i krąg przynależących do niej. Kulturowe i społeczne podstawy działalności militarnej zakonu w Prusach [do początku XV wieku]*), Toruń 2012. W niniejszej pracy autor przyjął drugi sposób tłumaczenia tytułu tego źródła, gdyż jest on bliższy niemieckiemu oryginałowi.

⁵ R. Czaja, *op. cit.*, s. 235–237.

⁶ *Ibidem*, s. 236; J. Sarnowsky, *Die Wirtschaftsführung des Deutschen Ordens in Preussen (1382–1454)*, Köln 1993, s. 18.

⁷ Z uwagi na fakt, że podsumowanie roku zwykle odbywało się przed świętem Bożego Narodzenia, pozostałe rozliczenia grudniowe były podsumowywane w następnym roku, z tego też powodu pod rokiem 1399 zapisanych jest kilka wydatków za rok 1398.

Torunia na wyprawę wojenną na ziemię dobrzyńską z 1409 r. Zawiera ono wiele interesujących informacji odnośnie do wydatków, jakie rada musiała ponieść na przygotowania do wojny oraz samą operację wojskową, a także na późniejsze utrzymanie okupowanych terenów. Taka zawartość toruńskich rachunków sprawia, że jest to znakomite źródło do badań nad kosztami transportów wojennych⁸.

W niniejszym artykule badaniom zostaną poddane koszty nominalne transportów, tj. zapłaty dla ich realizatorów oraz koszty w stosunku do odległości, jak i – jeżeli dany transport da się w ten sposób policzyć – koszty relatywne, czyli koszty transportu jednej jednostki konkretnego dobra w stosunku do odległości. Ustalenie kosztu relatywnego jest niezmiernie pomocne dla badań nad kosztami transportów, gdyż dzięki niemu możliwe jest porównanie opłacalność transportów o różnej ilości przewożonych dóbr. W artykule analizie poddane zostanie również to, jakie dobra były przewożone, kto był realizatorem poszczególnych akcji transportowych oraz czy wybór odpowiedzialnej za to osoby miał wpływ na finalny koszt.

Badając zagadnienia cen produktów i kosztów usług w średniowiecznych Prusach, niezmiernie ważna jest wiedza o tym, jak wyglądał ówczesny system monetarny. W 1409 r. w Prusach przedstawiał się on następująco: 1 grzywna = 4 wiarunki = 16 lotów = 24 skojców = 48 półskojców = 60 szelągów = 180 kwartników = 720 denarów⁹. Dla ułatwienia obliczeń oraz odczytu prezentowanych wyników wszystkie badane koszty będą przedstawione w najmniejszej jednostce, czyli w denarze.

Zanim przejdę do przedstawienia wyników badań nad poszczególnymi transportami, zaprezentuję pokrótce przebieg kampanii dobrzyńskiej z 1409 r. Kampania ta rozpoczęła się 16 sierpnia 1409 r. atakiem krzyżackim w kilku miejscach. Wielki mistrz wraz ze swoją armią wyruszył z Brodnicy w kierunku Lipna oraz Rypina, błyskawicznie zajmując oba miasta¹⁰. Dnia 18 sierpnia oblężony został Dobrzyń nad Wisłą. Dowódcami oblężenia byli wielki marszałek Fryderyk von Wallenrode i komtur bałgijski Jan von Sayn. Zamek po szturmie został zdobyty¹¹. Wielki mistrz nie uczestniczył w oblężeniu Dobrzynia, lecz wyruszył ze swoimi oddziałami w stronę zamku w Bobrownikach. Do warowni dotarł najprawdopodobniej 20 sierpnia. Zamek po ośmiodniowym oblężeniu, w trakcie którego strona krzyżacka używała m.in. artylerii, został poddany¹². Po zajęciu zamku w Bobrownikach wielki mistrz wraz ze swoją armią wyruszył w stronę zamku w Złotorii. Oblężenie tej warowni rozpoczęło się 29 sierpnia, a zakończyło jej zdobyciem podczas

⁸ I. Janosz-Biskupowa, *op. cit.*, s. 83–86.

⁹ E. Joachim, *Vorwort*, [w:] *Das Marienbueger Tresslerbuch...*, s. 8.

¹⁰ S. Józwiak, K. Kwiatkowski, A. Szweda, S. Szybkowski, *op. cit.*, s. 120.

¹¹ *Ibidem*.

¹² *Ibidem*, s. 120–123.

szturmu 3 września¹³. W oblężeniu pomagały wojska toruńskie¹⁴. Po zdobyciu Złotorii siły zakonne rozpoczęły rozbiórkę zamku¹⁵.

Niestety, dostępne nam źródła nie odnoszą się do wszystkich wymienionych powyżej działań wojennych. W Malborskiej księdze skarbnika oraz w wydatkach toruńskich większość odnotowanych transportów ogranicza się do działań wojennych oraz okupacyjnych dotyczących zamków w Bobrownikach oraz w Złotorii. Transporty związane z działaniami wojennymi w okolicach Lipna, Rypina i Dobrzynia nie zostały zapisane w żadnym z tych dwóch źródeł. Dla większej przejrzystości niniejszych badań, jako pierwsze zostaną przedstawione transporty związane z Bobrownikami, po nich te dotyczące Złotorii, następnie zaś pozostałe znane przewozy. Na końcu analizie zostaną poddane koszty, których nie da się połączyć z żadnym konkretnym transportem.

Transporty związane z Bobrownikami zostały odnotowane 21 razy. Większość z nich – bo 14 – zapisano w księdze zakonnej. Pozostałe siedem znalazło się w rachunkach toruńskich. Wśród transportów zakonnych znajdujemy zarówno transporty artyleryjskie, jak i te związane z prowadzeniem prac budowlanych. Taki ich podział każe nam sądzić, że część z nich odbyła się w trakcie kampanii wojennej, a część krótko po jej zakończeniu, w czasach okupacji ziemi dobrzyńskiej¹⁶. Wśród pozostałych siedmiu transportów radzieckich odnotowano transporty ludzi – w tym rzemieślników – oraz zaopatrzenia, stąd można przyjąć, że odbyły się one już w czasach okupacji ziemi dobrzyńskiej¹⁷.

Na odcinku Toruń–Bobrowniki odnotowano 16 transportów, wśród których pięć było transportami lądowymi, dwa wodnymi, jeden lądowym i wodnym¹⁸, a pozostałych ośmiu nie da się przypisać do żadnej z tych grup. Wśród 16 badanych transportów dla dziewięciu znani są realizatorzy. Byli nimi: cztery razy furmani, trzy razy szyprowie (z czego za jeden transport odpowiadali zarówno furmani, jak i szyprowie), dwa razy knechci oraz jednorazowo burmistrz Albrecht Rote¹⁹ wraz ze

¹³ *Ibidem*, s. 123–124.

¹⁴ I. Janosz-Biskupowa, *op. cit.*, s. 83, 96; S. Józwiak, K. Kwiatkowski, A. Szweda, S. Szybkowski, *op. cit.*, s. 123.

¹⁵ I. Janosz-Biskupowa, *op. cit.*, s. 91, 97; S. Józwiak, K. Kwiatkowski, A. Szweda, S. Szybkowski, *op. cit.*, s. 124–125.

¹⁶ *Das Marienbueger Tresslerbuch...*, s. 576, 596–597.

¹⁷ I. Janosz-Biskupowa, *op. cit.*, s. 87–88, 90–91, 99–100.

¹⁸ Transport lądowo-wodny dotyczył przewozu cieśli, kamieniarzy oraz zaopatrzenia. Można więc przyjąć, że w rzeczywistości była to seria różnych transportów zsumowana razem w jednej zapisce.

¹⁹ Od 1398 r. Albrecht znajdował się w radzie Starego Miasta Torunia. W latach 1406–1421 pełnił urząd burmistrza, *vide*: R. Czaja, *Urzędnicy miejscy Torunia do roku 1454*, Toruń 1999, s. 85–105.

strzelcem. W czterech przypadkach znane są również cztery środki lokomocji, jakich użyto w trakcie analizowanych akcji transportowych. Po dwa razy odnotowano udział wozów typu kamerwagen oraz statków. Na odcinku Toruń–Bobrowniki doszło zarówno do transportu ludzi – tak rzemieślników, jak i członków elit miejskich, jak her Johan Rubits²⁰ – jak i zaopatrzenia wraz z materiałami budowlanymi. Koszty transportów oscylowały w przedziale między 162 a 4320 denarów. Koszty w stosunku do odległości mieściły się w przedziale między 4,1 a 108 denarów za kilometr. Należy jednak zauważyć, że najwyższy koszt „odległościowy” dotyczy przewozu aż 3 łasztów, czyli 36 beczek piwa²¹. Tak duża akcja transportowa z pewnością wymagała zaangażowania większej liczby przewoźników, stąd też jej koszt był znacząco wyższy. Jeżeli jednak obliczymy koszt relatywny tego przejazdu, to wówczas wyniesie on zaledwie 3 denary za kilometr. Jak więc widzimy, finalnie transport jednej beczki piwa okazał się być znacznie tańszy od przewiezienia rajcy Johana Rubitsa, biorąc pod uwagę koszt relatywny. Porównując ze sobą koszty relatywne dwóch transportów piwa (w jednym przypadku dwóch beczek typu fas, w drugim wspomnianych 3 łasztów), widzimy, że koszt transportu większego był znacząco mniejszy, gdyż wynosił tylko 3 denary za kilometr, podczas gdy koszt dwóch fas wyniósł 13,5 denara za kilometr (*vide*: tab. 1). Tak znacząca różnica w koszcie relatywnym transportów piwa świadczy o tym, że transporty duże – w tym wypadku 36 beczek – były bardziej opłacalne niż transport dwóch beczek typu fas.

Na odcinku Malbork–Bobrowniki odnotowano trzy transporty, wśród których jeden był lądowy, zaś rodzaje pozostałych są nieznane. Ów lądowy transport dotyczył przewozu nieznanych bliżej rzeczy (*gerete*)²². Odpowiadał za niego furman, którego imienia nie zanotowano. Za swoje usługi realizator otrzymał 1080 denarów, co w stosunku do odległości dało koszt na poziomie 6,35 denara za kilometr. Drugi transport dotyczył przewozu jednego kamienia i 8 funtów siarki. Transport ten kosztował 720 denarów, co w stosunku do odległości dało wynik 4,24 denara za kilometr. Ostatni transport z tego odcinka dotyczył przewozu węgla i kosztował 210 denarów, czyli 1,25 denara za kilometr (*vide*: tab. 1).

Na dwóch ostatnich odcinkach związanych z Bobrownikami odnotowano tylko jeden transport. Na odcinku Golub–Bobrowniki był to transport ośmiu kamieni do bombardy. Odpowiadał za niego komtur z Golubia, który otrzymał za to z kasy wielkiego mistrza 5760 denarów. Koszt tego transportu w stosunku do odległości wyniósł 115,2 denara za kilometr, a koszt relatywny 14,4 denara za kilometr (*vide*: tab. 1).

²⁰ Johan Rubits był rajcą Starego Miasta Torunia w latach 1399–1439, *vide*: R. Czaja, *Urzednicy...*, s. 86–119.

²¹ M. Pelech, *Pruski system monetarny i miar*, [w:] *Nowa księga rachunkowa Starego Miasta Elbląga 1404–1414*, wyd. idem, cz. 1, Warszawa–Poznań–Toruń 1987.

²² *Das Marienbueger Tresslerbuch...*, s. 596.

Na odcinku Świecie–Bobrowniki odnotowano transport członków zakonu niemieckiego. Jego realizatorem był nieznan z imienia szyper, który otrzymał za ten rejs 1920 denarów, co w stosunku do odległości dało koszt wysokości 16,7 denara za kilometr (*vide*: tab. 1).

Tabela 1

Transporty do Brodnicy

Odcinek	Ładunek	Realizator	Rodzaj transportu	Środek lokomocji	Koszt transportu (w denarach)	Koszt w stosunku do odległości (denarów za km)	Koszt relatywny (denarów za km)
Toruń–Bobrowniki	drewno	furman	ładowy	nieznany	2 880	72,00	.
	różne rzeczy	furmani			1 260	31,50	.
	her Johan Rubits	knecht		kamerwagen	600	15,00	15,00
	ludzie			510	12,75	.	
	cieśle	furmani			1 080	27,00	.
	cieśle, kamieniarze, wyżywienie	furmani, szyprowie	ładowy i wodny	nieznany	.	.	.
	olej, łaszt piwa i cegły	szyper	wodny	statek	2 520	63,75	.
	deski				3 600	90,00	.
	2 fasy piwa	nieznany	nieznany	nieznany	1 080	27,00	13,50
	mąka	her Albracht Rote i strzelec			162	4,10	.
murarze, kamieniarze	nieznany	780			19,50	.	
3 łaszty piwa		4 320			108,00	3,00	

Tabela 1 (cd.)

Odcinek	Ładunek	Realizator	Rodzaj transportu	Środek lokomocji	Koszt transportu (w denarach)	Koszt w stosunku do odległości (denarów za km)	Koszt relatywny (denarów za km)
Toruń–Bobrowniki	patelnia do ważenia	nieznany	nieznany	nieznany	540	13,50	.
					480	12,00	.
	haki				1 800	45,00	22,50
	2 woły				240	6,00	3,00
Malbork–Bobrowniki	rzeczy	furmani	lądowy	nieznany	1 080	6,35	.
	1 kamień i 8 funtów siarki	nieznany	nieznany		720	4,24	.
	węgiel		210		1,25	.	
Golub–Bobrowniki	8 kamieni do bombardy	komtur z Golubia	nieznany	nieznany	5 760	115,20	14,40
Świecie–Bobrowniki	członkowie zakonu	szyper	wodny	nieznany	1 920	16,70	.

Źródło: *Das Marienbueger Tresslerbuch der Jahre 1399–1409*, Hrsg. E. Joachim, Königsberg 1896, s. 576, 596–597; I. Janosz-Biskupowa, *Materiały dotyczące udziału Torunia w wyprawie krzyżackiej na ziemię dobrzyńską w r. 1409*, „Zapiski Historyczne” 1960, t. XXV, z. 2, s. 87–88, 90–91, 99–100.

Transporty do Złotorii zostały odnotowane 12 razy. Większość z nich – bo aż osiem – odbyło się na odcinku Toruń–Złotoria²³ (*vide*: tab. 2). Trzy razy nie można podać miejsca, z którego transporty wychodziły, raz zaś transport odnotowano na odcinku Złotoria–Dzierzgoń i Elbląg.

Transport odnotowany na trasie Złotoria–Dzierzgoń i Elbląg dotyczył przewo-
zu jeńców wojennych. Jego koszt wyniósł 720 denarów, co daje koszt w stosunku do odległości na poziomie między 4,15 a 4,8 denara za kilometr²⁴ (*vide*: tab. 2).

Na trzy transporty do Złotorii z nieznanego miejsca składają się: transport dużego działła, który kosztował 360 denarów i którego realizatorem był knecht, transport ryb dla wielkiego mistrza, który kosztował 1440 denarów, oraz transport 2 łasztów starego i 1 łaszta nowego piwa (*vide*: tab. 2). Dla ostatniego transportu znamy tylko łączną cenę transportu oraz piwa, która wyniosła 15 336 denarów²⁵.

Na osiem znanych transportów na odcinku Toruń–Złotoria pięć dotyczyło transportu piwa, po jednym dużego działła, mąki oraz jakiegoś nieznanego do-
bra. Transporty mąki i nieznanego dobra były transportami wodnymi. Na anali-
zowanym odcinku dla trzech transportów znani są ich realizatorzy. Osobami tymi
byli: szyper, który przewoził nieznaną towar, Cluge Niclos i 10 czeladników, któ-
rzy przewozili wielkie działło, oraz pomocnik rybaka, który przewoził jedną bec-
kę piwa (*vide*: tab. 2). Koszty tych transportów mieszczą się w przedziale między 16
a 1500 denarów, co daje nam przedział kosztów relatywnych między 1,5 a 150 dena-
rów za kilometr. Również w tym przypadku najdroższy transport dotyczył większej
liczby dóbr (tu akurat siedmiu fas piwa). Jeżeli więc, tak jak wcześniej, obliczymy dla
tego transportu koszt relatywny, to wówczas jego wartość będzie wynosić 21,43 dena-
ra za kilometr. Za sprawą odnotowania aż pięciu transportów piwa odcinek To-
ruń–Złotoria dość dobrze nadaje się do porównania ze sobą kosztów relatywnych.
Porównując ze sobą transport jednej i siedmiu fas piwa, widzimy, że transport więk-
szy miał znacząco niższy koszt relatywny. Wynosił on bowiem 21,43 denara za kilo-
metr, podczas gdy analogiczny koszt jednej fasy wyniósł aż 51 denarów za kilometr
(*vide*: tab. 2). W przypadku piwa transportowanego w beczce typu tonne oba od-
notowane przewozy dotyczyły transportu jednej beczki. Koszt transportu, którego
realizator nie został w źródle określony, wynosił 42 denary za kilometr, podczas gdy
transport, za który odpowiadał pomocnik rybaka (*fischergeselle*)²⁶, miał analogiczny

²³ Warto podkreślić, że wykaz tych wszystkich transportów pochodzi ze źródła radzieckiego.

²⁴ Niestety, nie wiemy ilu jeńców trafiło do Dzierzgonia, a ilu do Elbląga, dlatego też koszt w stosunku do odległości można podać tylko w przybliżeniu.

²⁵ *Das Marienbueger Tresslerbuch...*, s. 596.

²⁶ I. Janosz-Biskupowa, *op. cit.*, s. 96.

koszt wysokości ledwie 1,5 denara za kilometr. Analiza tego przykładu pokazuje nam, jak bardzo może się różnić koszt transportu tego samego dobra na tej samej trasie. Tak niski koszt jednego z tych transportów, który nominalnie wyniósł zaledwie 16 denarów, mógł mieć związek z osobą jego realizatora. Być może pomocnik rybaka, czyli zapewne osoba biedna, zgodził się przewieźć beczkę z piwem za kwotę zaledwie 16 denarów.

Tabela 2

Transporty do Złotorii

Odcinek	Ładunek	Realizator	Rodzaj transportu	Środek lokomocji	Koszt transportu (w denarach)	Koszt w stosunku do odległości (denary za km)	Koszt relatywny (denary za km)
Toruń–Złotoria	mąka	nieznany	wodny	nieznany	144	14,40	.
	nieznany	schiff- knechci			180	18,00	.
	7 fas piwa	nieznany	lądowy		1 500	150,00	21,43
	1 tonne piwa				420	42,00	42,00
	tonne pszenicznego piwa				240	24,00	.
	1 fas piwa				510	51,00	51,00
	1 tonne piwa				pomocnik rybaka	16	1,50
	duże działo	Cluge Niclos i 10 czeladni- ków	288		28,80	28,80	

Złotoria	duże działo	karwans- knecht	ładowy	nieznany	360	.	.
	2 łaszty starego i 1 łaszt nowego piwa	nieznany	nieznany		.	.	.
	ryby				1 440	.	.
Złotoria-Elbląg i Dzierzgoń	4 polskich jeńców	nieznany	nieznany	nieznany	720	między 4,15 a 4,80	.

Źródło: *Das Marienbueger Tresslerbuch der Jahre 1399-1409*, Hrsg. E. Joachim, Königsberg 1896, s. 577, 584, 596; I. Janosz-Biskupowa, *Materiały dotyczące udziału Torunia w wyprawie krzyżackiej na ziemię dobrzyńską w r. 1409*, „Zapiski Historyczne” 1960, t. XXV, z. 2, s. 96, 99, 100.

Następne 10 transportów, z których siedem zapisano w księdze zakonnej, a trzy w rachunkach radzieckich, odbyło się na dziewięciu różnych odcinkach.

Pierwszym analizowanym odcinkiem jest Toruń-Świecie, na którym odnotowano dwa transporty. Jeden z nich dotyczył ładowego przewozu bombardy. Jego realizatorem był nieznany z imienia furman, który otrzymał za tę usługę 180 denarów. Koszt w stosunku do odległości oraz koszt relatywny tego transportu wyniosły 3,6 denara za kilometr. Drugi przewóz odnotowany na tym odcinku był transportem drewna na kulę do bombard. Kosztował on 10 800 denarów, co w stosunku do odległości dało wynik na poziomie 216 denarów za kilometr. Niestety, dla tego transportu nieznany pozostaje jego rodzaj, jak i osoba realizatora (*vide*: tab. 3).

Na odcinku Elbląg-Toruń odnotowano jeden transport związany z przygotowaniem do kampanii wojennej. Transport ten dotyczył przewozu owsa i ryb. Jego realizatorem był nieznany z imienia szyper. Koszt tego transportu wyniósł 2604 denary, a koszt w stosunku do odległości 11,32 denara za kilometr (*vide*: tab. 3).

Następny transport odbył się na odcinku Toruń-Radzyń Chełmiński. Osobami przewożonymi byli „panowie”, czyli zapewne urzędnicy miejscy. Realizatorem tego transportu był Ruczil, który otrzymał zapłatę wysokości 1800 denarów. Koszt w stosunku do odległości wyniósł 30 denarów za kilometr (*vide*: tab. 3).

Wśród badanych przewozów znajduje się również przeprawa promowa przez przygraniczną rzekę Drwęcę. Niestety, nie wiem kogo lub co przeprawiano.

Realizatorem tego transportu był przewoźnik promowy, któremu zapłacono 180 denarów (*vide*: tab. 3).

Wśród badanych odcinków znajdują się również takie, które kończą się na „wyprawie wojennej”. Na odcinku Bałga – wyprawa wojenna odnotowano transport balii, który kosztował 2880 denarów. Pieniądze te otrzymali Mattis Aldenmarkt oraz Niclos Furman (*vide*: tab. 3).

Również w Brodnicy zaczął się jeden transport, którego cel związany był z „wyprawą wojenną”. Dotyczył on działa przewożonego przez czterech furmanów, z wykorzystaniem ośmiu koni. Transport ten kosztował zakon 5400 denarów (*vide*: tab. 3). Co ciekawe, zapis źródłowy informujący nas o tym podaje, że cała akcja transportowa trwała 15 dni, a dniówka dla jednego furmana wynosiła 30 denarów (1 skojec)²⁷.

Ostatnim transportem, który kończył się na „wyprawie wojennej”, był transport zaczynający się w Grudziądzu. Przewóz ten dotyczył dwóch dużych kamieni do bombardy, a realizował go komtur grudziądzki, który w ramach wynagrodzenia otrzymał od skarbnika malborskiego 300 denarów (*vide*: tab. 3).

Ostatnie dwa odcinki związane są z Brodnicą. Pierwszy transport odbył się na trasie Brodnica–Toruń i dotyczył przewozu rzeczy wielkiego mistrza. Odpowiedzialni za niego byli dwaj furmani, którzy do realizacji tej akcji potrzebowali ośmiu koni. Koszt tego przewozu wyniósł 1080 denarów, co w stosunku do odległości dało wynik 18 denarów za kilometr (*vide*: tab. 3).

Ostatni odnotowany transport odbył się na odcinku Brodnica–Golub. Dotyczył on przewozu 14 dużych kamieni do bombard. Do jego realizacji potrzebnych było aż 56 koni (po 4 na każdy pocisk). Koszt tego przewozu wyniósł 1800 denarów, co w stosunku do odległości dało koszt na poziomie 60 denarów za kilometr. Koszt relatywny tej akcji transportowej wyniósł zaledwie 4,29 denara za kilometr (*vide*: tab. 3).

Ostatnim zagadnieniem, które chciałbym przedstawić, są zapłaty za usługi przewozowe znajdujące się w źródle toruńskim, które nie zostały przypisane do żadnego konkretnego transportu. Tego typu wzmianek jest łącznie 13, z czego 11 dotyczy transportów lądowych, a 2 wodnych (*vide*: tab. 4).

Wszystkie transporty lądowe dotyczą furmanów, którzy zostali wysłani do jednej z następujących miejscowości: Bobrowniki, Świecie, Brodnica lub Bratiany²⁸. Niestety, sposób zapisu tych wydatków uniemożliwia połączenie furmanów z konkretnym odcinkiem.

²⁷ *Das Marienbuger Tresslerbuch...*, s. 577: „item 7,5 m. 4 furluten mit 8 pferden vor dy bochse von Strosberg in der reyse zu füren, yo dem houbte den tag 1 scot; sy woren use 15 tage” [podkreślenie M.W.M.].

²⁸ I. Janosz-Biskupowa, *op. cit.*, s. 89.

Tabela 3

Pozostałe transporty

Odcinek	Ładunek	Realizator	Rodzaj transportu	Środek lokomocji	Koszt transportu (w denarach)	Koszt w stosunku do odległości (denary za km)	Koszt relatywny (denary za km)	
Toruń–Świecie	bombarda	furman	lądowy	nieznany	180	3,60	3,60	
	drewno na kule do bombard	nieznany	nieznany		10 800	216,00	.	
Elbląg–Toruń	owies i ryby	szyper	wodny		2 604	11,32	.	
Toruń–Radzyń Chełmiński	panowie	Ruczil	nieznany		1 800	30,00	.	
Drwęca–Prom	nieznany	przewoźnik promowy	wodny		180	.	.	
Bałga – wyprawa wojenna	balia	Mattis Aldenmarkt i Niclos Furman	lądowy			2 880	.	.
Brodnica–Toruń	rzeczy wielkiego mistrza	2 furmanów			8 koni	1 080	18,00	.
Brodnica – wyprawa wojenna	działo	4 furmanów			8 koni	5 400	.	.
Brodnica–Goluba	14 dużych kamieni do bombard	nieznany			56 koni (po 4 na każdy kamień)	1 800	60,00	4,29
Grudziądz – wyprawa wojenna	2 duże kamienie do bombardy	komtur grudziądzki		nieznany	300	.	.	

Źródło: *Das Marienbueger Tresslerbuch der Jahre 1399–1409*, Hrsg. E. Joachim, Königsberg 1896, s. 555, 576–578, 597; I. Janosz-Biskupowa, *Materiały dotyczące udziału Torunia w wyprawie krzyżackiej na ziemię dobrzyńską w r. 1409*, „Zapiski Historyczne” 1960, t. XXV, z. 2, s. 88, 99.

Na 11 wymienionych zapłat dla furmanów tylko jedna nie zawiera imienia bądź przydomku przewoźnika. Ów nieznan z imienia furman otrzymał najmniejszą zapłatę, wynoszącą zaledwie 72 denary. Największą zapłatę otrzymał furman Kaber wraz z dwoma knechtami. Wynosiła ona 13 500 denarów. Warto podkreślić, że tylko przy Kaberze odnotowano liczbę użytych do akcji transportowej koni, która w tym przypadku wyniosła osiem. Obecność knechtów na liście płac odnotowano w czterech przypadkach, które były jednocześnie najwyższymi zapłatami. Należy jednak zauważyć, że jeżeli koszty transportów, w których brali udział knechci, podzielimy przez liczbę zaangażowanych do ich realizacji ludzi, to wówczas tylko koszty przewozu Kabera i dwóch knechtów oraz nieznanego z imienia furmana znacząco różnią się od pozostałych kosztów (*vide*: tab. 4).

Pozostałe dwa koszty są zapłatą dla załogi statku. Pierwszą z nich otrzymali schiff-knechci, którzy wspólnie dostali 5160 denarów, drugą sternicy, którym zapłacono 720 denarów. Również i w tym przypadku źródło nie podaje, na jakim odcinku wykonywali swoje zadanie powyżsi członkowie załogi oraz ilu ich było (*vide*: tab. 4).

Tabela 4

Zapłaty dla przewoźników za transporty nieprzypisane do żadnego odcinka

Przewoźnicy	Rodzaj transportu	Środek lokomocji	Koszty przewozu (w denarach)	Koszt na jedną osobę (w denarach)
Kaber i 2 knechtów	lądowy	8 koni	13 500	4 500
Jorge Kypspan i knecht		nieznany	3 030	1 515
Niclos Grotkaw i knecht			4 080	2 040
Hannos Bermwalt i knecht			1 320	660
Peter Scherer			1 680	1 680
Petrasch Kawschube			720	720
Pavil vom Stabe			360	360
Jacob vom Orlaw			960	960
Pavil Kreczemersson			960	960

Micolae us der Mocker	lądowy	nieznany	1 230	1 230
furman			72	72
schiffknecht	wodny		5 160	.
sternicy			720	.

Źródło: I. Janosz-Biskupowa, *Materiały dotyczące udziału Torunia w wyprawie krzyżackiej na ziemię dobrzyńską w r. 1409*, „Zapiski Historyczne” 1960, t. XXV, z. 2, s. 89 i 100.

Podsumowując powyższe analizy, chciałbym przedstawić kilka wniosków z nich płynących. Po pierwsze transport tego samego rodzaju dóbr, np. transporty artyleryjskie czy piwa, mógł mieć skrajnie różne koszty, zarówno nominalne, jak i relatywne. Najdobitniej ten fakt przedstawia porównanie ze sobą transportu jednej tonne piwa na odcinku Toruń–Złotoria. Taki transport mógł kosztować zarówno 16, jak i 420 denarów. Powodem takiej różnicy w cenie mogło być to, że za realizację tańszego transportu odpowiadał pomocnik rybaka, więc osoba raczej mało zamożna, która zgodziła się przewieźć towar za bardzo niskie wynagrodzenie. Należy jednak pamiętać, że nawet podobne transporty, których realizatorami byli dwaj komturzy zakonnicy, mogły się od siebie znacząco różnić jeśli chodzi o koszty. Pokazuje to zestawienie ze sobą kosztów dwóch transportów kul do dział – w liczbie dwóch i ośmiu. Wprawdzie transport ośmiu kul z pewnością musiał zaangażować większą liczbę ludzi, którzy brali udział w jego realizacji, jednakże rozpoczął się w przygranicznym zamku w Golubiu i kosztował 5760 denarów, podczas gdy bardzo tani (wynoszący tylko 300 denarów) transport dwóch kul miał swój początek w Grudziądzu, czyli musiał pokonać całą ziemię chełmińską oraz zapewne sporą część ziemi dobrzyńskiej.

W obu źródłach odnotowani są różni realizatorzy transportu – od osób prywatnych, takich jak szyprowie czy furmani, przez związanych z zakonem lub radą knechtów, aż po ludzi wydawałoby się niemających nic wspólnego ze świadczeniem tego typu usług, jak np. pomocnik rybaka.

Na podstawie analizy Malborskiej księgi skarbnika możemy się również dowiedzieć, że dniówka dla wynajętych na wyprawę wojenną furmanów wynosiła 30 denarów.

Wydatki toruńskie mogą zaś świadczyć o tym, że furmani nie zawsze wykonywali usługi transportowe z pomocą swojego knechta.

Ostatnim wartym odnotowania faktem jest to, że transporty większej ilości dóbr były droższe od transportów „mniejszych”, jednak gdy ich koszt podamy nie w stosunku do samej odległości, ale za pomocą kosztów relatywnych, wówczas ta dysproporcja albo zanika, albo, jak np. gdy porównamy ze sobą transporty piwa na odcinku Toruń–Bobrowniki lub transporty fas piwa na odcinku Toruń–Złotoria, przewozy większe okazują się być tańszymi.

Bibliografia (Bibliography)

Źródła drukowane

Das Marienbueger Tresslerbuch der Jahre 1399–1409, Hrsg. E. Joachim, Königsberg 1896.
Janosz-Biskupowa I., *Materiały dotyczące udziału Torunia w wyprawie krzyżackiej na ziemię dobrzyńską w r. 1409*, „Zapiski Historyczne” 1960, t. XXV, z. 2, s. 83–101.

Opracowania

Czaja R., *Pismo i przekaz ustny w służbie władzy w Prusach w XV wieku*, [w:] *Historia społeczna późnego średniowiecza. Nowe badania*, red. S. Gawlas, Warszawa 2011, s. 233–243.

Czaja R., *Urządnicy miejscy Torunia do roku 1454*, Toruń 1999.

Ekdahl S., *Aufmarsch und Aufstellung der Heere bei Tannenberg/Grunwald (1410). Eine kritische Analyse*, [w:] *Krajobraz grunwaldzki w dziejach polsko-krzyżackich i polsko-niemieckich na przestrzeni wieków. Wokół mitów i rzeczywistości*, red. J. Gancewski, Olsztyn 2009, s. 31–103.

Joachim E., *Vorwort*, [w:] *Das Marienbueger Tresslerbuch der Jahre 1399–1409*, Hrsg. E. Joachim, Königsberg 1896, s. 3–9.

Józwiak S., *Dienerzy w służbie zakonu krzyżackiego w Prusach w drugiej połowie XIV – pierwszej połowie XV wieku. Liczebność, utrzymanie, zakwaterowanie*, „Zapiski Historyczne” 2018, t. LXXXIII, s. 7–37. <https://doi.org/10.15762/ZH.2018.01>

Józwiak S., *Informacje o charakterze wywiadowczym w korespondencji urzędników krzyżackich w okresie Wielkiej Wojny (1409–1411)*, [w:] *Kancelaria wielkich mistrzów i polska kancelaria królewska w XV wieku. Materiały z międzynarodowej konferencji naukowej, Malbork 2–3 IX 2004*, red. J. Trupinda, Malbork 2006, s. 145–157.

Józwiak S., Kwiatkowski K., Szweda A., Szybkowski S., *Wojna Polski i Litwy z zakonem krzyżackim w latach 1409–1411*, Malbork 2010.

Kwiatkowski K., *Okoliczności wypowiedzenia wojny królowi polskiemu Władysławowi II przez wielkiego mistrza zakonu niemieckiego Ulricha von Jungingen w sierpniu 1409 roku*, „Zapiski Historyczne” 2009, t. LXXIV, z. 3, s. 7–33.

- Kwiatkowski K., *Pierwsze wrażenie w Prusach po porażce zakonu niemieckiego w bitwie grunwaldzkiej*, „Zapiski Historyczne” 2010, t. LXXV, z. 2, s. 47–66.
- Kwiatkowski K., *Zakon Niemiecki jako „corporatio militaris”, cz. 1 (Korporacja i krąg przynależących do niej. Kulturowe i społeczne podstawy działalności militarnej zakonu w Prusach [do początku XV wieku])*, Toruń 2012.
- Pelech M., *Pruski system monetarny i miar*, [w:] *Nowa księga rachunkowa Starego Miasta Elbląga 1404–1414*, wyd. M. Pelech, cz. 1, Warszawa–Poznań–Toruń 1987.
- Radoch M., *Wydatki wielkich mistrzów krzyżackich na placówki szpitalne w Prusach w latach 1399–1409 (w świetle księgi podskarbiego malborskiego)*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie” 2007, nr 1, s. 3–18.
- Sarnowsky J., *Die Wirtschaftsführung des Deutschen Ordens in Preussen (1382–1454)*, Köln 1993.
-

Notka o autorze

Mgr Mateusz Wiktor Maćkiewicz – absolwent studiów historycznych w Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu. Doktorant w Szkole Doktorskiej Nauk Humanistycznych, Teologicznych i Artystycznych Academia Artium Humaniorum na tej uczelni.

Zainteresowania naukowe: historia gospodarcza późnego średniowiecza i wczesnej nowożytności, historia miast, historia hanzy, historia zakonu niemieckiego.



mateusz.wiktor.mackiewicz@onet.pl