

Rafał Dudziński

WOZY TABOROWE I ORGANIZACJA PRZEMARSZÓW WOJSK POLSKICH W DRUGIEJ POŁOWIE XV WIEKU

Przy rozpatrywaniu przebiegu różnorodnych kampanii wojennych interesują nas zazwyczaj działania wojsk na polach bitewnych, ich uzbrojenie i taktyka walki. Mniej miejsca natomiast poświęca się z reguły równie istotnym czynnikom, bez których żadna armia nie mogłaby funkcjonować, a mianowicie jej zapleczu, czyli taborom, zaopatrzeniu w żywność, organizacji przemarszów wojsk i codziennemu obozowemu życiu żołnierzy. W odniesieniu do drugiej połowy XV w., czyli schyłkowego okresu średniowiecza, kiedy w armii polskiej rozwijają się nowe sposoby prowadzenia działań wojennych (m. in. wojska zaciężne, coraz powszechniejsze stosowanie broni palnej), problem ten wydaje się być szczególnie interesujący.

Żywność, sprzęt obozowy, uzbrojenie, narzędzia do prac ziemnych, a także sprzęt obłężniczy oraz ciężkie działa transportowano podczas wypraw wojennych na wozach tworzących towarzyszące armii tabory. Wozy wystawiane były przez państwo oraz przez przybywających na wyprawę w ramach pospolitego ruszenia posiadaczy nadań ziemskich¹. Prawdopodobnie jednak nie wszyscy z tych ostatnich prowadzili w swych pocztach własne środki transportu, gdyż A. Nadolski, wbrew przyjętym wcześniej w literaturze ustaleniom twierdzi, że niesłuszne jest założenie jakoby każda kopia dysponowała własnym wozem. Według obliczeń tego uczonego w bitwie chojnickiej w 1454 r. uczestniczyło ok. 5000 polskich kopii (składających się przeciętnie z 3 ludzi), a więc przyjmując, iż każda z nich miała własny pojazd należałoby uznać, że w skład taboru polskiego wchodziło co najmniej 5000 wozów prywatnych plus wozy „państwowe”. Natomiast Długosz podaje, iż wojska krzyżackie, zdobywając po bitwie polskie tabory zagarnęły 4000 tych środków transportu, źródła pruskie oceniają zaś ich liczbę na 2–3 tysiące. Z kolei w bitwie pod Świecinem w 1462 r. tabor krzyżacki

¹ A. Nowakowski, *Sprzęt taborowy; obozowy i przeprawowy*, [w:] *Polska technika wojskowa do 1500 roku*, red. A. Nadolski, Warszawa 1994, s. 254.

liczył 200 wozów, a liczba wystawionych przez wojska zakonne kopii ok. 300. Dodać trzeba, że część z owych 200 pojazdów służyła do transportu 15 dział oraz amunicji do nich².

Na podstawie powyższych przykładów można więc przyjąć, że nie wszystkie poczty rycerskie dysponowały własnymi wozami. Natomiast rycerz, który przybywał na wyprawę ze swoim pojazdem, wiozł na nim żywność z reguły na okres 6 tygodni³. I tak np. na wozie, udającego się w 1497 r. na wyprawę bukowińską, Michała Byrzylińskiego znajdujemy: korzec prosa, 2 korce kaszy, 2 półcie słoniny, 40 bochenków chleba, worek masła, przednie okute wagi i liny (do wozów), 2 małe bębny, próżne worki i inne przedmioty. Poza tym na wozie owym przewożone były rzeczy niejakiego Bieganowskiego, a więc worek mąki, po 2 korce grochu, prosa i kaszy, półtrzecia półcia słoniny, mięso pieczone z połowy wołu, korzec soli i inne produkty o łącznej wartości 3 grzywien⁴.

Wchodzące w skład taborów wozy państwowe wystawiane były przez miasta, na których ciążył obowiązek dostarczania na wyprawy wojenne koni i wozów pustych bądź zaopatrzonych w żywność, a czasem i w broń⁵. Miast królewskich zobowiązanych do wystawiania wozów było pod koniec XV w. ok. 200⁶, z czego większość dostarczała po jednym czterokonnym wozie z dwoma pieszymi. Kilkanaście znaczniejszych miast mobilizowało po 2 wozy, a tylko nieliczne, jak np. Kościan czy Sandomierz, dawały jeszcze trzeci wóz, tzw. piczny, czyli załadowany paszą dla koni i mający jedynie dwukonny zaprzęg. Wóz taki mógł być wystawiony też przez niektóre miasta jako drugi, czasem zaledwie z jednym koniem. Część miast wyprawiała tylko po jednym piechurze na każdy wóz. Działo się tak zwłaszcza w tych ośrodkach, które mobilizowały pojazdy ciągnięte przez woły⁷. Miasta mniej zamożne mogły składać się na wspólne wyekspediowanie wozu. Jeden wóz wystawiały razem Połaniec i Osiek oraz Ujście i Piła. Wspólny pojazd wyprawiała także Wyszogród, Zakroczym i Serock, a każde z tych miast

² A. Nadolski, *Grunwald. Problemy wybrane*, Olsztyn 1990, s. 71.

³ K. Wiliński, *Koszty konnej służby wojskowej w Polsce średniowiecznej*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” [dalej: SMHW] 1981, t. 22, s. 46.

⁴ A. Borzemski, *Sily zbrojne w wołoskiej wojnie Jana Olbrachta*, „Archiwum Towarzystwa Naukowego we Lwowie” 1928, t. 5, z. 1, s. 40.

⁵ W. Szczygielski, *Obowiązki i powinności wojskowe miast i mieszczaństwa w Polsce od XIII do połowy XV wieku*, SMHW 1960, t. 5, s. 442.

⁶ A. Borzemski, *op. cit.*, s. 38.

⁷ K. Buczek, *Publiczne usługi transportowe i komunikacyjne w Polsce średniowiecznej*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” [dalej: KHKM] 1967, R. 15, nr 2, s. 295. Przykładowo w 1448 r. Kazimierz Jagiellończyk zobowiązał mieszczan Krasnopola do wysyłania na ekspedycje wojenne jednego wozu z czterema końmi lub wołami, w 1456 r. taką samą powinnością obarczony został zaś Będzin; por. W. Szczygielski, *op. cit.*, s. 444.

ponosiło 1/3 kosztów owego przedsięwzięcia. Z kolei Chorzele i Janów składały się po 1/4 potrzebnych środków, a pozostałą część dawał Przasnysz⁸.

Jeśli dane miasto miało obowiązek wystawić wóz „zaopatrzony”, to w skład znajdujących się na nim produktów żywnościowych wchodziły najczęściej: mąka pszenna lub żytnia, chleb, groch, jagły, sery, masło, szynki wieprzowe, ryby, sól oraz tzw. pult z jęczmienia (czasem z jagiel lub ciecioriki), służący do wyrobu gęstej zupy. Oprócz tego ładowano na wozy wędzoną lub soloną wołowinę, siemię, konopie, cebulę, solone króliki⁹. Bardzo cenne były jesiotry i łososie. W 1497 r. Sandomierz i Radom zamiast 12 kop ryb dały królowi na wyprawę po 2 łososie, natomiast miasto Stojanów przekazało 4 jesiotry¹⁰.

Charakterystyczne jest, że wozy ośrodków miejskich województwa ruskiego dostarczały dużych ilości soli, np. wóz miasta Doliny przewoził wyłącznie ten produkt (2000 „tołpów”)¹¹. Regułą było zaopatrywanie każdego wozu w łopatę, motykę, siekierę i łańcuch¹². Natomiast oprócz zwykłych wozów transportowych wyróżniono jeszcze „specjalne”, służące przykładowo do przewozu sprzętu oblężniczego. Do pojazdów tego rodzaju przydzielano zwykle uzbrojoną eskortę¹³. O konieczności wysyłania towarzyszących wozom zbrojnych mówi statut wojenny sejmu piotrkowskiego z 1477 r.: „aby każdy na wojnę przy swym wozie, krom picznych miał jednego pieszego, także zbrojnego z kuszą lub rusznicą”¹⁴. Do pilnowania wozów wyznaczano specjalnych funkcjonariuszy, którzy prawdopodobnie dokonywali spisu ich liczby oraz administrowali znajdującym się na nich zaopatrzeniem. Natomiast towarzyszącymi wozom ludźmi dysponowali zapewne dowódcy wojskowi¹⁵.

O tym, że wysyłanie zbrojnej eskorty dla wozów było niezbędne, świadczą wydarzenia z grudnia 1471 r., kiedy to królewicz Kazimierz, wracając z nieudanej wyprawy węgierskiej, utracił 60 wozów ze swego taboru, które nie mając zbrojnej straży zabrane zostały przez węgierskich chłopów¹⁶. Podobnie w roku 1474 żołnierze Macieja Korwina przechwycili wyprawiony z Polski na Śląsk transport żywności na 600 niedostatecznie ubezpieczonych wozach, co doprowadziło do wystąpienia głodu w obozie wojsk polskich pod Wrocławiem¹⁷.

⁸ K. Buczek, *op. cit.*, s. 295.

⁹ *Ibidem*, s. 297.

¹⁰ A. Borzemski, *op. cit.*, s. 39.

¹¹ K. Buczek, *op. cit.*, s. 297.

¹² *Ibidem*, s. 296.

¹³ W. Szczygielski, *op. cit.*, s. 444–445.

¹⁴ *Polskie ustawy i artykuły wojskowe od XV do XVIII wieku*, wyd. S. Kutrzeba, Kraków 1937, s. 26.

¹⁵ K. Buczek, *op. cit.*, s. 296.

¹⁶ T. Korzon, *Dzieje wojen i wojskowości w Polsce*, t. 1, Kraków 1912, s. 180.

¹⁷ *Ibidem*, s. 183.

Obowiązek dostarczania wozów i koni wymagał od miast znacznych środków finansowych i bez wątpienia był jedną z najcięższych powinności wojskowych, jakie ciążyły na miastach, toteż niektóre z nich, zwłaszcza te biedniejsze, mogły być z owego obowiązku zwolnione¹⁸. Czasem miasto zamiast wystawiania wozu płaciło określoną sumę. Jednak sposób ten nie był stosowany na szeroką skalę w omawianym okresie i upowszechnił się dopiero w stuleciu XVI¹⁹. Należy również dodać, że po zakończonej wyprawie wojennej środki transportowe zwracane były miastom, z których pochodziły²⁰.

W XIV w. wozy wojenne dawać musiały w Koronie i na Mazowszu nie tylko miasta, ale również i niektóre wsie. Jednak w okresie późniejszym wypadki takie należały raczej do wyjątków, nawet gdy chodzi o wsie królewskie, był to bowiem ciężar zbyt wielki, aby ludność chłopska mogła mu poddać. Mieszkańcy wsi dostarczali natomiast na potrzeby wojenne produktów żywnościowych oraz płacili podatki²¹. Opłata taka nałożona została na ludność chłopską m. in. w 1456 r., kiedy to sejm piotrkowski opodatkował mieszkańców wsi na cele wojenne w wysokości 1 grosza od osoby bez względu na płeć²².

Zarówno wozy prywatne, jak i wystawiane przez miasta mogły mieć różną wielkość oraz po dwa lub cztery koła, na które zakładano obcęże. Pod koniec XV w. zaczęto stosować ruchomy przodek ułatwiający manewrowanie, a skrzynię w pojazdach przeznaczonych do transportu osób zawieszono na łańcuchach lub pasach. Wozem, w szczególności czterokonnym, kierowano siedząc w specjalnym siodle²³. Wozy były częstokroć kryte płótnem, niekiedy barwionym i nakładanym na pałąkowate, wykonane z drewna szkielety²⁴. Ładowność ówczesnych środków transportu mieściła się w granicach 600–650 kilogramów, natomiast zdolność pociągowa przeznaczonych do zaprzęgu koni wynosiła ok. 400 kilogramów na jedno zwierzę²⁵. Według zapisów w księdze Theudenkusa ceny wozów w połowie XV w. w Toruniu wynosiły: za wozy zwykłe od 4 do 9 grzywien, za wozy podrózne od ok. 6 do ponad 12 grzywien, a za wozy „z wszystkimi przyborami do podróży” od ponad 13 do 22 grzywien toruńskich²⁶.

¹⁸ W. Szczygielski, *op. cit.*, s. 445.

¹⁹ K. Buczek, *op. cit.*, s. 295.

²⁰ W. Szczygielski, *op. cit.*, s. 445.

²¹ K. Buczek, *op. cit.*, s. 292.

²² S. M. Zajęczkowski, *Służba wojskowa chłopów w Polsce do połowy XV wieku*, Łódź 1958, s. 125.

²³ A. Nowakowski, *op. cit.*, s. 255.

²⁴ W. Świętosławski, *Sprzęt transportowy, przeprawowy i kwatermistrzowski*, [w:] *Uzbrojenie w Polsce średniowiecznej 1450–1500*, red. A. Nowakowski, Toruń 1998, s. 125.

²⁵ A. Nowakowski, *op. cit.*, s. 255. Siła pociągowa jednego konia równa była sile dwóch wołów, por. J. Matuszewski, *Początki nowożytnego zaprzęgu konnego*, cz. 2, KHKM 1954, R. 2, s. 653.

²⁶ *Księga Theudenkusa*, wyd. L. Koczy, Toruń 1937, s. 369.

Jakkolwiek szybkość marszowa załadowanego wozu wynosiła ok. 25 km dziennie²⁷, to jednak duża ich liczba towarzysząca wojsku miała niewątpliwie wpływ na zmniejszenie tempa jego przechodu. Szesnastotysięcznej armii polskiej pod Chojnicami towarzyszyło najpewniej 3000 pojazdów taborowych²⁸, blisko trzydziestotysięczne pospolite ruszenie udające się w 1454 r. pod Łasin miało zaś tak wielkie tabory, że zdolność poruszania się tej wyprawy wynosiła zaledwie 4–5 km na dobę²⁹. Długosz pisze, że gdy armia owa rozbiła wieczorem obóz, jej wozy taborowe ściągały do niego całą noc, a ostatnie z nich przybyły dopiero rano następnego dnia³⁰. Z kolei na wyprawę mołdawską w 1497 r. złożone głównie z pospolitego ruszenia wojska polskie prowadziły ze sobą, według różnych ocen, od 8000 do 30 000 wozów. Oprócz tego taborowi towarzyszyły ogromne stada bydła³¹. Czasami na wielkość taborów wpływ miała duża ilość nagromadzonych niepotrzebnie zapasów. Wypadek taki odnotowano w 1455 r., gdy rycerstwo

które najpierw stawilo się na wyprawę, ściągało ze wszystkich włości krakowskiej ziemi zboże do obozu, jakoby w nim zimować miało i zwiozło ogromne rzekłoby spichrze i zapasy. A potem posuwając się dalej, niszczyło je ogniem, aby kto inny nie mógł z nich korzystać³².

Aby przyspieszyć ruch całości armii, wozy jechały zwykle drogą, natomiast wojsko, tam gdzie pozwalały na to warunki terenowe, maszerowało po obu jej stronach, ciągnąc polami³³. Przy przekraczaniu dużych rzek armia wraz z taborami przeprowadzała się, w razie braku stałego mostu lub brodu, po przygotowanych wcześniej mostach pontonowych (łyżwowych). Takiego mostu użyto już w czasie wojny z Zakonem Krzyżackim w 1410 r., natomiast w roku 1454 Kazimierz Jagiellończyk „posunął się pod Nieszawę, gdzie wszystko wojsko [...] po mostach łyżwowych za Wisłę przeprowadził”³⁴. Po takim samym moście przeszło Wisłę wojsko polskie w rok później pod Toruniem³⁵. Jeśli montaż elementów mostu pontonowego był z różnych

²⁷ A. Nowakowski, *op. cit.*, s. 255.

²⁸ A. Nadolski, *op. cit.*, s. 72.

²⁹ T. Nowak, J. Wimmer, *Historia oręża polskiego 963–1795*, Warszawa 1981, s. 248.

³⁰ J. Długosz, *Historiae Polonicae*, przekł. K. Mecherzyński, t. 5, Kraków 1870, s. 182.

³¹ A. Borzemski, *op. cit.*, s. 38; M. Strykowski, *Kronika polska, litewska, żmudzka i wszytkiej Rusi*, Warszawa 1846, s. 300. Źródła pruskie podają, iż Jan Olbracht postradał w tej wyprawie 6000 pojazdów krytych i picznych, nie licząc innych, a towarzyszący królowi krzyżacki oddział posiłkowy utracił wszystkie swoje wozy; por. A. Borzemski, *op. cit.*, s. 38.

³² J. Długosz, *op. cit.*, t. 5, s. 194. Podobnie wyglądała wyprawa pod Warnę w 1444 r., gdzie na 15 000 jazdy było 2000 wozów obładowanych, oprócz żywności, różnymi sprzętami zbytku „tak, iż zdawało się, że każdy własny dom z sobą prowadził”; por. F. Giedroyc, *Służba zdrowia w dawnym Wojsku Polskim*, Warszawa 1927, s. 61.

³³ A. Nadolski, *op. cit.*, s. 93–94.

³⁴ J. Długosz, *op. cit.*, t. 5, s. 181.

³⁵ *Ibidem*, s. 195.

przyczyn niemożliwy, starano się przejść rzekę przez bród przy zachowaniu szczególnych środków ostrożności³⁶. Przedsięwzięcie takie pochłaniało zwykle sporo czasu. Gdy w 1497 r. armia polska przeprowaiała się brodem przez Dniestr, trwało to z górą tydzień³⁷.

W celu zapobieżenia grabieżom i łupiestwom dokonywanym przez poruszające się po kraju wojska, edykty królewskie ustalały organizację takich przemarszów nakazując obozowanie oddziałów jedynie na terenie niezabudowanym oraz ustalając ceny, za jakie żołnierze mogli kupować potrzebną żywność od miejscowej ludności. W edykcie takim wydanym przez Kazimierza Jagiellończyka w grudniu 1457 r. na sejmie piotrzkowskim czytamy:

iżby idący ku wyprawie ku sprawieniu straw swoich kopę pszenicę za trzy grosze, kopę żyta za dwa grosza, kopę owsa za grosz kupować mieli, wołu za pół grzywny, jałowicę za ośm skot, wieprza za wiardunek, skopu za dwa grosza, dwie gęsi za grosz, sześcioro kur też za grosz³⁸.

Jednak ustaw tego rodzaju nie zawsze przestrzegano, o czym pisze Długosz pod rokiem 1455:

Rozkazów królewskich podówczas ani szanowano, ani się bano, lecz każdy robił, co mu wskazywała konieczność, potrzeba albo osobista żądza. Zaczem w pochodzie do Prus łupiono najniegodziwiej dobra królewskie i kościelne; wydzierano dziesięciny nie lękając się za to słusznej kary bożej³⁹.

Również udająca się na wyprawę mołdawską szlachta dokonała znacznych łupiestw w dobrach kapituły gnieźnieńskiej⁴⁰. Zazwyczaj przemarsz armii powodował więc w okolicy, którą się poruszała, straszliwe spustoszenie. Doświadczyl tego posiłkowy oddział krzyżacki udający się w 1497 r. do obozu wojsk królewskich w Glinianach pod Lwowem. Krzyżacy nie mogli znaleźć nic do jedzenia, gdyż drogę ich pochodu ogolociły z żywności maszerujące tędy wcześniej wojska królewskie. W trakcie przemarszu i tak nieliczny (ok. 400 ludzi) oddział krzyżacki stopniał blisko o połowę⁴¹.

³⁶ Przeprowa przez bród nie zawsze była bezpieczna i wiązała się z możliwością strat, jak w 1474 r., kiedy w trakcie przekraczania Odry oddziały polskie utraciły ciężkie działa oblężnicze, które zatoneły w rzece, por. W. Świętosławski, *op. cit.*, s. 126.

³⁷ *Ibidem*, s. 125.

³⁸ *Polskie ustawy...*, s. 15.

³⁹ J. Długosz, *op. cit.*, t. 5, s. 194.

⁴⁰ M. in. niejaki Królikowski zabrał plebanowi z Piszczyna 2 wozy owsa, a innych siedmiu pospolitaków zrabowało opatowi lundeńskiemu krowę, woły i 18 worków zboża. Z kolei jeden z kmieci utracił konia i 10 groszy. Por. A. Borzemski, *op. cit.*, s. 16.

⁴¹ W trakcie tej wyprawy zmarł wielki mistrz Jan von Tieffen. Por. F. Papee, *Jan Olbracht*, Kraków 1936, s. 141–142; zob. też P. Pizuński, *Poczet wielkich mistrzów krzyżackich*, Gdańsk 1997, s. 126.

W kraju nieprzyjacielskim zaopatrywanie w żywność było znacznie utrudnione, zwłaszcza podczas długotrwałych oblężeń, ponieważ przeciwnik starał się niszczyć podjazdy rozsyłane po okolicy w poszukiwaniu prowiantu i nie dopuszczać transportów z zaopatrzeniem z zaplecza. Przykładem takich działań były wspomniane już wydarzenia pod Wrocławiem w 1474 r., gdzie oddziały Macieja Korwina skutecznie blokowały dowóz żywności do obozu oblegających miasto wojsk polskich⁴². Ciężka sytuacja panowała również w oddziałach polskich podczas trwającego zimą drugiego oblężenia Łasina w 1455 r. Codzienną troską dowództwa było wówczas wyżywienie wielkiej liczby koni, gdyż żołnierze zmuszeni byli

konie swoje żywić w głodzie słomą z strzech obdzieraną, albo ściernem na polach pozostałym. A chociaż wielu przywiozło do obozu i sprzedawało owies, wszelako niektórzy tylko majątniejsi mogli się go dokupić. Innym konie tak ciężki głód cierpiały, że czwarta ich część w obozie wyginęła⁴³.

Podjazdy wysyłane wówczas po furaz do okolicznych wsi były atakowane przez załogę krzyżacką z Prabut⁴⁴. Aby zdobyć żywność, uczestnicy pospolitego ruszenia dopuszczali się licznych rabunków, niszcząc i tak spustoszoną okolicę⁴⁵. Na skutek braku siana słomą zrywaną ze strzech domów z okolicznych wsi karmiono również konie wojsk gdańskich pod Malborkiem w roku 1454. Brakowało tam także drewna do pieców, w których pieczono chleb. Opał sprowadzano więc z odległej o milę Puszczy Sztumskiej⁴⁶. Również w trakcie oblężenia Suczawy przez Jana Olbrachta, gospodar Stefan „wszystkie drogi kazał pozarąbywać i ossadzić, aby naszym ani żywność, ani pomoc przybyć nie mogła”⁴⁷. Oddziały wysyłane po żywność były systematycznie niszczone „dlatego szlachta wołała, aby ich król do domów puścił, widząc, iż im zewsząd wszelka nędza dogorzewa”⁴⁸. Głód i owa „nędza” panujące w obozie polskim były przyczyną szerzenia się wśród wojska różnych chorób, rozchorował się także sam król⁴⁹.

Przewożące zaopatrzenie wozy taborowe nie służyły wyłącznie do tego celu. Zgodnie z zasadami nowej taktyki stały się one w XV stuleciu ważnym elementem militarnym, odgrywającym duże znaczenie na polach bitew. Stało się tak głównie pod wpływem kontaktów z husytami i ich sposobami walki,

⁴² T. Korzon, *op. cit.*, s. 183.

⁴³ J. Długosz, *op. cit.*, t. 5, s. 198.

⁴⁴ M. Biskup, *Trzynastoletnia wojna z Zakonem Krzyżackim 1454–1466*, Warszawa 1967, s. 407.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ *Ibidem*, s. 193.

⁴⁷ M. Strykowski, *op. cit.*, s. 301.

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ J. Pajewski, *Buńczyk i koncerz. Z dziejów wojen polsko-tureckich*, Poznań 1997, s. 43.

które upowszechnili dodatkowo pozostający na żołdzie polskim zaciężni z Czech. W kraju tym bowiem w pierwszej połowie XV w. znakomicie opanowano system walki z wykorzystaniem uzbrojonych wozów taborowych, tworzących rodzaj ruchomej twierdzy⁵⁰. Przekazy źródłowe nie mówią o stosowaniu w Polsce typowych dla husytów wozów bojowych, ale wskazują, że podejmowano próby formowania na wzór czeski ruchomej twierdzy z taborowych pojazdów⁵¹. W przypadku tworzenia takiego warownego obozu żołnierze „wozami się otoczą w koło, łańcuchy wozy zewrą i okopią. Mają też działa w obozie [...], którymi obóz bronią jako jednego zamku”⁵². Wozy ustawiano wokół majdanu w jednym lub kilku pierścieniach. Mogły na nich być zamontowane rozsuwane ściany zaopatrzone w otwory strzelnicze⁵³. Przykładem oparcia obrony na wozach taborowych mogą być walki pod Malborkiem w 1457 r. Wówczas to wojsko gdańskie Prandoty Lubieszowskiego „zajęło stanowiska pod wałem Tamą zwanym i zasłoniło się wozami, tworząc jakoby warownię”⁵⁴. W umocnionym taborze broniła się także w 1462 r. piechota krzyżacka w trakcie bitwy pod Świecinem. Jeden bok owego taboru osłaniały bagna, a front był zagrodzony zasiekami w postaci zaostrzonych, wzmocnionych żelazem drągów, częściowo osmolonych w ogniu. Zamknąwszy się w takim warownym obozie, piechurzy krzyżaccy prowadzili ostrzał nacierających oddziałów polskich⁵⁵.

W celu uniknięcia niespodziewanego ataku nieprzyjaciela, obozy wojskowe otaczane były często umocnieniami drewniano-ziemnymi. Umocnienia tego rodzaju wzniosły m. in. oddziały gdańskie zakładając obóz pod Malborkiem w 1457 r. Otoczono wtedy drewniane baraki, przeznaczone na pomieszczenia dla żołnierzy, rowem, przed którym ustawiono palisadę⁵⁶. Wokół obozu wystawiano kilka straży w pewnej odległości jedna za drugą. Pozwalało to na zwielokrotnienie zabezpieczenia obozującego wojska przed niespodziewanym

⁵⁰ Załoga jednego wozu husyckiego składała się przeciętnie z 13 strzelców i 4 pawężników. Na każde 5 wozów przypadało jedno działo, por. Z. Żygulski jun., *Broń w dawnej Polsce, na tle uzbrojenia Europy i Bliskiego Wschodu*, Warszawa 1982, s. 118.

⁵¹ A. Nowakowski, *op. cit.*, s. 255.

⁵² M. Bielski, *Sprawa rycerska*, [w:] *Archiwum domowe do dziejów literatury krajowej*, wyd. K. W. Wójcicki, Warszawa 1856, s. 336.

⁵³ W. Świętosławski, *op. cit.*, s. 127.

⁵⁴ J. Długosz, *op. cit.*, t. 5, s. 239.

⁵⁵ *Ibidem*, s. 332. Pozostałości zasieków otaczających tabor krzyżacki zostały odkryte w latach sześćdziesiątych naszego stulecia podczas badań na miejscu bitwy świecińskiej; por. A. Nowakowski, *Badania na poboju z wojny trzynastoletniej pod wsią Świecino*, „Pomorania Antiqua” 1968, t. 2, s. 319.

⁵⁶ M. Biskup, *op. cit.*, s. 203. Umocnieniami w postaci wału i rowu obwarowano również obóz polski pod Grotnikami w 1437 r. używając do ich wykonania znajdującego się na wyposażeniu wozów taborowych sprzętu do prac ziemnych, por. A. Nowakowski, *Sprzęt taborowy...*, s. 255.

atakami⁵⁷. Podstawowym sprzętem mieszkalnym w obozie były namioty, bardziej lub mniej okazałe, w zależności od pozycji majątkowej wykorzystującego je rycerstwa. Ozdabiano je niejednokrotnie wszelkiego rodzaju wzorami, głównie heraldycznymi. Natomiast miejsce schronienia czeladzi i zapewne także piechoty stanowiły szałas lub wspomniane wyżej, wznoszone z drewna baraki⁵⁸. Uczestnicy pospolitego ruszenia odbywali w nocy kolejno straż przy wozach i namiotach, a czeladź przy namiotach swych panów. Strażnik taki odpowiadał przed sądem w wypadku, gdy coś w nocy w obozie zginęło. Kolejno też wyprowadzano na popas konie, a żołnierze, którym akurat przypadł ten obowiązek, odpowiadali za powierzone im wierzchowce.

Część szlachty przechowywała swoje rzeczy na cudzych wozach. W 1497 r. Budzyjewski i Rakczyjecki czuwali na zmianę przy wozie Nowomiejskiego, na którym znajdował się ich dobytek zabrany na wyprawę. Inny szlachcic, Wojciech Galicki, przechowywał na wozie Szampolińskiego wór z ubraniami oraz inne rzeczy, a gdy nie mógł doprosić się ich zwrotu, wystąpił w tej sprawie przed sądem wojewody⁵⁹. Procesy w obozie wojsk pospolitego ruszenia odbywały się bowiem dość często, a szlachta skarżyła się o kradzież koni, wołów, pieniędzy czy broni. Wznawiano również procesy dawniejsze. Odbywały się one przed sądem złożonym z sędziego (*iudex causarum*), podwojewódzkiego (*vicepalatinatus*) i kilku ze szlachty – świadków⁶⁰. W obozach zdarzały się także kłótnie, bójki i napady, aby zaś ukrócić tego rodzaju zajścia, wyznaczono wysokie kary pieniężne dla ich uczestników⁶¹.

Czasami dla ułatwienia wojsku znalezienia opału i żywności obóz rozbijano w lesie⁶². Zwracano uwagę również na to, aby go zakładać w takim miejscu, które by „wodę ku picciu i warzeniu dobrą miało, także i ku innym potrzebom, jako praniu, umywaniu...”⁶³ Jednak o zachowanie higieny w miejscu obozowania zaczęto się troszczyć dopiero w wieku XVI,

⁵⁷ W 1422 r. takiego niespodziewanego nocnego ataku usiłowały dokonać oddziały krzyżackie na obóz wojsk polskich Brochockiego. Udało im się zlikwidować pierwsze straże polskie, jednak przy próbie zdjęcia drugiej straży, jej dowódca wymknął im się z rąk alarmując strażę trzecią, które pospieszyły do obozu oznajmiając o zbliżaniu się nieprzyjaciela. Por. K. Górski, *Historia jazdy polskiej*, Kraków 1895, s. 13.

⁵⁸ A. Nowakowski, *Sprzęt taborowy...*, s. 255–256; por. także W. Świętosławski, *op. cit.*, s. 128.

⁵⁹ A. Borzemski, *op. cit.*, s. 41–42. Wzmianki mówiące o przewożeniu rzeczy na cudzych wozach mogą być dodatkowym potwierdzeniem poglądu, że nie każdy szlachcic przyprowadzał ze sobą na wyprawę wojenną własny pojazd taborowy, o czym była mowa na wstępie.

⁶⁰ *Ibidem*, s. 43–44.

⁶¹ M. in. karę 200 grzywien nałożył wojewoda na plebana Mikołaja Zabyskiego za to, że 9.08.1497 r. zranił on służącego jednego ze szlachty; por. *ibidem*, s. 42–43.

⁶² J. Długosz, *op. cit.*, t. 5, s. 182.

⁶³ F. Giedroyc, *op. cit.*, s. 53.

dbając o usuwanie odpadków czy padłych koni „bo się stąd ludzie zarażają, iż choroby i mór bywa”⁶⁴. W czasach nas tu interesujących nie stosowano się jednak do tych zaleceń, co było często przyczyną wielu chorób, np. krwawej biegunki, jaka wybuchła w obozie polskim w 1458 r., od której zmarło 700 ludzi i padło 7000 koni⁶⁵.

Rozbijając obóz na wrogim obszarze starano się zwracać szczególną uwagę na to, by miejsce obozowiska było bezpiecznie położone, zaniedbanie bowiem tej ostrożności mogło się skończyć przykrą niespodzianką ze strony nieprzyjaciela. Przykładowo, podczas odwrotu armii Jana Olbrachta z wyprawy bukowińskiej, Mołdawianie podpalili wyschnięte trawy wokół obozujących w stepie polskich oddziałów. Aby uniknąć spalenia, Polacy musieli wówczas pospiesznie kosić okoliczne łąki⁶⁶. Dlatego też w trakcie wypraw do krajów nieprzyjacielskich przy wyszukiwaniu odpowiednich miejsc na obozowiska korzystano z usług przewodników znających te ziemie, którzy informowali o wodopojach oraz możliwości zaopatrywania się w paszę i żywność. Ponadto byli oni pomocni przy znajdowaniu przepraw przez rzeki czy inne przeszkody terenowe⁶⁷.

Kończąc wypada stwierdzić, że żadna wyprawa wojenna nie ograniczała się jedynie do aspektów czysto militarnych, ale dotyczyła pośrednio całego społeczeństwa, na które nakładane były uciążliwe obowiązki związane z organizacją środków transportu i zaopatrzenia dla udającej się na wojnę armii. Z kolei wojsko ruszające w pole znacznie więcej czasu spędzało na rozwiązywaniu problemów obozowego życia i na trosce o zdobycie żywności, niż na samej walce z nieprzyjacielem.

Rafał Dudziński

IMPEDIMENTA CARTS AND THE ORGANISATION OF THE MARCHES OF THE POLISH MILITARY IN THE SECOND HALF OF THE XVTH CENTURY

Impedimenta carts which accompanied the troops were provided by cities and knighthood, and went to battle as part of the then levy en mass. It is, however, worth noticing that the analysis of the sources shows that not every knight's colour party was followed by a cart. Those who possessed those means of transport used it for transporting food supplies. The food was to last 6 weeks. At the end of the XVth century, there were approximate 200 royal cities which were obliged to provide empty or furnished carts. The above-mentioned cities either levied the vehicles themselves or shared the cost of their hiring, supplying and

⁶⁴ *Ibidem*, s. 72.

⁶⁵ *Ibidem*, s. 74.

⁶⁶ M. Strykowski, *op. cit.*, s. 303.

⁶⁷ A. Nowakowski, *Środki rozkazodawstwa, łączności i identyfikacji*, [w:] *Polska technika wojskowa...*, s. 272.

despatching. The carts were usually accompanied by an armed escort, which is mentioned in the war statutes of 1477. The carts could be either two- or four-wheeled, and were capable of holding a load from 600 up to 650 kg.

The above-mentioned impedimenta carts were also used in battle to establish fortified camps, which could become the core of army defence. Examples of such employment of the carts are well known, for instance, they are attested for the Thirteen-Years-War. In order to avoid robberies committed by the troops moving across the country, royal edicts set the organisation of army marches and prices at which the soldiers were allowed to purchase food from local people. Troops that made their way across the enemy's area would use guides who were familiar with the region, able to show safe camp sites and help overcome natural obstacles.

The knights used to live in tents while camping. The infantry and servants stayed in shelters and huts, which were surrounded by a fortified wall of earth and wood. The noblemen inside the camp would often lodge charges of theft and assault against one another. They would also start fights, which had a negative impact upon the discipline in the army.