

ALEKSANDER BOŁDYREW

(UNIWERSYTET JANA KOCHANOWSKIEGO W KIELCACH
FILIA W PIOTRKOWIE TRYBUNALSKIM)*

Sprzęt taborowy (wozy) w przemieszczeniu armii zaciężnej w Polsce ostatnich Jagiellonów

Streszczenie. Przemieszczenie armii zaciężnej w Polsce ostatnich Jagiellonów, za wyjątkiem wojny pruskiej (1519–1521), następowało na wschodnich rubieżach monarchii polsko-litewskiej. Implikowało to konieczność pokonywania nawet kilkusetkilometrowych dystansów jedynie w celu dotarcia do obszaru lub teatru działań wojennych. Armia zaciężna dokonywała więc, nawet z dzisiejszego punktu widzenia, ogromnych przemarszów. Podstawowym środkiem transportowym stosowanym dla materiałów wojennych były wozy zaprzęgane w konie pociągowe. Artykuł omawia głównie wozy konne (taborowe), ich konstrukcję, organizację przemarszu oraz wykorzystanie ich jako środka bojowego.

Słowa kluczowe: historia średniowieczna, historia wczesnonowożytna, historia wojskowości.

Pochody wojenne wojsk polskich, w tym wojsk zaciężnych, za panowania ostatnich Jagiellonów to temat, który dotąd raczej umykał uwadze badaczy. Odnotowywano co prawda przemieszczenia wojsk, zwłaszcza w badaniach nad dziejami działań zbrojnych, ale nie poświęcano im szczególnej uwagi. Tymczasem zestawienie podstawowych danych na temat wybranych tras, przebytych przez armie za panowania Zygmunta I Starego i Zygmunta II Augusta, jest ciekawym przyczynkiem do problemu przemieszczenia wojska w warunkach, w których sieć drożna nie była rozwinięta, natomiast wojsko musiało zabierać ze sobą znaczne zapasy prowiantu i materiałów wojennych. Skalę przemarszów wojsk najlepiej obrazują poniższe dane:

- wyprawa do Mołdawii (1509): Kraków – Przeworsk – Jarosław – Gródek – Rohatyn – Halicz – Tłumacz – Kołomyja – Śniatyń – Suczawa – Chocim, ok. 700 km¹;

* Wydział Filologiczno-Historyczny, Instytut Historii i Stosunków Międzynarodowych, Zakład Historii Polski do XIX w., e-mail: bow0@poczta.onet.pl.

¹ M. Bielski, *Kronika polska*, wyd. K.J. Turowski, Sanok 1856, s. 951–953; J.L. Decjusz, *Księga o czasach króla Zygmunta*, przekł. K. Kumaniecki *et al.*, wyd. T. Bieńkowski, Warszawa 1960,

- wyprawa orszańska (1514): Brześć Litewski – Kamieniec Litewski – Słonim – Mińsk – Borysów – Druck – Orsza – Dubrowna – Mściśław – Krzyczew, ok. 705 km²;
- wyprawa pod Starodub (1535): Brześć Litewski – Kobryń – Pińsk – Dawidgródek – Turów – Mozyr – Rzeczyca – Homel – Starodub – Poczep – Radohoszcz, ok. 660 km³;
- wyprawa pozwolska (1557): Bielsk – Grodno – Kowno – Pozwol, ok. 360 km⁴;

s. 41–43; *Kronika od r. 1507 do 1541 spisana [z rękopisu 1549 r.]*, [w:] *Biblioteka starożytna pisarzy polskich*, t. VI, wyd. 2, wyd. K.W. Wojcicki, Warszawa 1854, s. 3; M. Strykowski, *Kronika polska, litewska, żmudzka i wszystkiej Rusi [...]*, wyd. M. Malinowski, t. II, Warszawa 1980, s. 355–356; T. Lubomirski, *Trzy rozdziały z historii skarbowości w Polsce 1507–1532*, Kraków 1868, s. 18–19; L. Kolankowski, *Polska Jagiellonów. Dzieje polityczne*, Lwów 1936, s. 193; K. Pułaski, *Wojna Zygmunta I z Bohdanem, wojewodą moldawskim w 1509 r.*, [w:] idem, *Szki-ce i poszukiwania historyczne*, t. I, Kraków 1887, s. 105–124; A. Jabłonowski, *Sprawy wołoskie za Jagiellonów*, [w:] *Źródła dziejowe*, t. X (*Sprawy wołoskie za Jagiellonów. Akta i listy*), wyd. A. Jabłonowski, Warszawa 1878, s. LXXXIV; J. Tyszkiewicz, *Jeńcy wojenni i dyplomacja polska w XV–XVI wieku*, [w:] *Balticum. Studia z dziejów polityki, gospodarki i kultury XII–XVII wieku ofiarowane Marianowi Biskupowi w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. Z.H. Nowak, Toruń 1992, s. 364; Z. Spieralski, *Kampania obertyńska 1531 roku*, Warszawa 1962, s. 76–77.

² *Acta Tomiciana. Epistolarum, legationum, responsorum, actionum et rerum gestarum Sere-nissimi Principis Sigismundi Primi regis Poloniae Magni Ducis Lithuaniae per Stanislaum Górski canonicum Cracoviensem et Plocensem collectarum*, wyd. Z. Celichowski, t. II, Poznań 1853, nr 205; *ibidem*, t. III, Poznań 1854, nr 149, 157, 160, 183; M. Strykowski, *op. cit.*, s. 380–383; M. Bielski, *op. cit.*, s. 970, 971, 974, 975; J.L. Decjusz, *op. cit.*, s. 75, 77, 78, 81; O. Halecki, *Dzieje unii jagiellońskiej*, t. II (*W XVI wieku*), Kraków 1920, s. 62–63; L. Kolankowski, *op. cit.*, s. 199–213; Z. Wojciechowski, *Zygmunt Stary (1506–1548)*, Warszawa 1946, s. 50; T. Nowak, *Polska sztuka wojenna w czasach Odrodzenia*, Warszawa 1955, s. 160–162; idem, *Uwagi o technice budowy mostów polowych w Polsce w w. XV do XVII*, „*Studia i Materiały do Historii Wojskowości*” 1956, t. II, cz. 2, s. 360; Z. Spieralski, *Wojskowość polska w okresie odrodzenia 1454–1576*, [w:] *Zarys dziejów wojskowości polskiej do roku 1864*, t. I (*Do roku 1648*), Warszawa 1965, s. 331–336 (tam dalsza literatura); A. Gąsiorowski, *Itineraria dwu ostatnich Jagiellonów*, „*Studia Historyczne*” 1973, R. XVI, z. 2, s. 281; Z. Spieralski, *Jan Tarnowski 1488–1561*, Warszawa 1977, s. 68–69; J. Wimmer, *Historia piechoty polskiej do roku 1864*, Warszawa 1978, s. 102; M. Plewczyński, *Materiały do zagadnienia liczebności i organizacji wojska polskiego w latach 1506–1572*, „*Studia i Materiały do Historii Wojskowości*” 1988, t. XXXI, s. 309, 319; P. Drózd, *Orsza 1514*, Warszawa 2000, s. 191, 194, 200–203.

³ M. Bielski, *op. cit.*, s. 1068–1070; *Acta Tomiciana...*, t. XVII, wyd. W. Pocięcha, Wrocław 1966, nr 5, 533; L. Kolankowski, *Zygmunt August, wielki książę Litwy, do roku 1548*, Lwów 1913, s. 143–145; idem, *Polska Jagiellonów...*, s. 231; W. Pocięcha, *Królowa Bona (1494–1557). Czasy i ludzie Odrodzenia*, t. III, Poznań 1958, s. 125–129; Z. Spieralski, *Wojskowość polska...*, s. 340–345; idem, *Jan Tarnowski...*, s. 239, 253, 256, 257, 260; W. Dworzaczek, *Hetman Jan Tarnowski. Z dziejów możnowładztwa małopolskiego*, Warszawa 1985, s. 74–75, 78; H. Łowmiański, *Polityka Jagiellonów*, wyd. K. Pietkiewicz, Poznań 2006, s. 434–437.

⁴ Ł. Górnicki, *Dzieje w Koronie Polskiej [...] od roku 1538 aż do roku 1572*, [w:] idem, *Pisma*, t. II, wyd. R. Pollak, Warszawa 1961, s. 128; J. Jasnowski, *Mikołaj Czarny Radziwiłł (1515–1565). Kanclerz i marszałek ziemski Wielkiego Księstwa Litewskiego, wojewoda wileński*,

- wyprawa do Rewla (Tallin) i Tarwastu (1561 r.): Wilno – Poniewież – Mitawa – Ryga – Salis – Parnawa, ok. 560 km⁵.

Pokonanie dystansów, które w formie skrótowej ujęto wyżej, zmuszało armie do zaopatrywania się w najniezbędniejsze zapasy, których transport całkowicie opierał się na wozach i trakcji konnej. Z punktu widzenia wojska zatem jednym z istotniejszych problemów, których rozwiązanie musiało poprzedzać każdą wyprawę, było zgromadzenie przez żołnierzy odpowiedniej liczby i jakości wozów transportowych. Ich produkcją zajmowali się stelmachowie (*currifices*) i kołodzieje (*rotifices*). Co ciekawe, w języku niemieckim termin *Stellmacher* oznacza jednocześnie stelmacha i kołodzieja. Najwyraźniej więc zawody te ze sobą utożsamiano. Z taką tezą koresponduje wpis dotyczący Jana Miziołka, obywatela lubelskiego, któremu 21 stycznia 1545 r. „praeter artem curruum faciendorum etiam artem rotarum exercere facultas datur”⁶. W podobnym tonie utrzymany był dokument wystawiony dla lwowskich stelmachów, którym w 1515 r. zezwolono wyrabiać i montować koła do wytwarzanych przez siebie wozów⁷.

Jednak najczęściej dwie profesje, tzn. stelmachów i kołodziejów, wykazywano w przywilejach cechowych osobno. Tak było choćby w Krakowie, gdzie w dwóch statutach (1555, 1562) podkreślano, że „[...] stalmassi mają robicz ossobliwie swe rzemioslo a takiesz kolodzieie ossobliwie a niepospolu stalmastwo gi kolodzistwo, dla tego, abi tem porzadniei gi lepiej kv potrzebom livezkiem kazdi swemu rzemieslu dossicz czynil”⁸. Nie zmienia to jednak faktu, że przedstawiciele tych kunsztów na ogół byli członkami cechów wielkich (szynkownych): w Wiślicy (statut cechowy z 1 sierpnia 1521 r.)⁹ i Sochaczewie (statut cechowy z 26 kwietnia 1521 r. wydany *ad exemplum contubernii* [...] *civitatis Plocensis*)¹⁰, Szydłowie (statut

Oświęcim 2014, s. 137, 140–141; A. Gąsiorowski, *op. cit.*, s. 270; A. Gładysz, *Wyprawa pozwolska Zygmunta Augusta w 1557 roku*, „Roczniki Humanistyczne” 2008, t. LVI, z. 2, s. 99, 100, 102–103; M. Ferenc, *Mikołaj Radziwiłł „Rudy” (ok. 1515–1584). Działalność polityczna i wojskowa*, Kraków 2008, s. 204–205; J. Wijaczka, *Prusy Książęce a Polska, Litwa i Inflanty w połowie XVI wieku. Działalność dyplomatyczna Asverusa von Brandta w latach 1544–1558*, Kielce 1992, s. 102; *idem*, *Asverus von Brandt 1509–1559. Życie i działalność dyplomatyczna w służbie księcia Albrechta pruskiego*, Kielce 1996, s. 264; M. Plewczyński, *Wojny i wojskowość polska XVI wieku*, t. II (*Lata 1548–1575*), Zabrze 2012, s. 138–140.

⁵ M. Plewczyński, *Wojsko i wojskowość...*, t. II, s. 149, mapa 9.

⁶ Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie [dalej: AGAD], Metryka Koronna [dalej: MK], sygn. 67, k. 67v i n.; *Matricularum Regni Poloniae summaria, excussis codicibus, qui in Chartophylacio Maximo Varsoviensi asservantur* [dalej: MRPS], cz. IV, wyd. T. Wierzbowski, Warszawa 1910–1917, nr 21778.

⁷ AGAD, MK, sygn. 29, k. 177 i n.; MRPS, cz. IV, nr 10691.

⁸ *Prawa, przywileje i statuta miasta Krakowa (1507–1795)* [dalej: PPSMK], [w:] *Acta historica res gestas Poloniae illustrantia ab anno 1507 usque ad annum 1795*, wyd. F. Piekosiński, t. I (1507–1586), z. 1, nr 490, § 6; *ibidem*, z. 2, nr 521.

⁹ AGAD, MK, sygn. 37, k. 210 i n.; MRPS, cz. IV, nr 3841.

¹⁰ AGAD, MK, sygn. 37, k. 182v i n.; MRPS, cz. IV, nr 3778.

cechowy z 13 stycznia 1523 r.)¹¹ i Sandomierzu (statut cechowy z 6 lipca 1524 r.)¹², Wąsosz w ziemi wiźnieńskiej (Statut cechowy z 5 lutego 1546 r.)¹³, Kazimierzu i Stradomiu (statut cechowy z 13 września 1549 r.)¹⁴ czy Krasnymstawie (statut cechowy z 23 sierpnia 1558 r.)¹⁵. Wszystkie przywołane dokumenty nie zawierają jednak informacji dotyczących sztuk mistrzowskich stelmachów, na podstawie których można by podjąć próbę scharakteryzowania ich kompetencji zawodowych.

Pośrednich danych dostarcza *Kodeks Baltazara Behema*. Jedna z ilustracji zamieszczonych w rękopisie przedstawia godła cechowe. Dla kołodziejów jest to koło szprychowe w czerwonym polu, natomiast stelmachowie posługiwali się dwuosiowym wozem w polu błękitnym. Wóz przykryty jest pałakami rozpiętymi na burtach pojazdu i naciągniętą na nie materią w kolorze czerwonym¹⁶. Ten sam tekst zawiera także opis sztuki mistrzowskiej kołodziejów, w którym czytamy: „4 rade czw eynem rynwagen vnd II reder czw grosem furmans wagen”¹⁷. W podobnej formie precyzuje to przywilej cechowy wydany przez radę miasta 9 lipca 1511 r. Omówiono w nim zasady przyznawania tytułu mistrza kunsztu zarówno dla pojazdników, jak i kołodziejów¹⁸. Znacznie późniejszy dokument, bo pochodzący z 1555 r., informuje, że kołodziej musiał w ramach sztuki mistrzowskiej wykonać „[...] sterzi kola do ridwana kupieczkiego a dwie kola do wielkiego fvrmaniskiego wozu”¹⁹. Ten sam zapis, w prawie niezmienionej formie, znajdujemy również w statucie cechowym rękodzielników kazimierskich z 1562 r.²⁰ Warto również odnotować informacje związane z majstersztykami stelmachów. Przykładowo pojazdnicy krakowscy musieli „[...] vczinicz wassąg s krziniami y s kratami, ktori ma bicz tak porządnie vcziniony, ze niema bicz w niem nalieziona namnieisa przigana [...]”²¹. Późniejsza wersja statutu (1562 r.) w miejscu zapisu „s krziniami” umieszcza „s krzizmi rzezanemi”²². Jeśli przyjmiemy bezpośrednio za *Słownikiem wyrazów obcych*, że wasąg to pojazd „[...] czterokołowy [...] z nadwoziem drabinkowym lub w kształcie wiklinowego kosza, opartym bezpośrednio na osiach [...]”²³, to zrozumiałą jest wymóg wykonania przez

¹¹ AGAD, MK, sygn. 37, k. 360v i n.; *MRPS*, cz. IV, nr 4109.

¹² AGAD, MK, sygn. 36, k. 801 i n.; *MRPS*, cz. IV, nr 14011.

¹³ AGAD, MK, sygn. 70, k. 332v i n.; *MRPS*, cz. IV, nr 7599.

¹⁴ AGAD, MK, sygn. 77, k. 217v i n.; *MRPS*, cz. V, z. 1, nr 574.

¹⁵ AGAD, MK, sygn. 90, k. 406 i n.; *MRPS*, cz. IV, nr 2247.

¹⁶ *Kodeks Baltazara Behema*, Biblioteka Jagiellońska, rkps 16, k. 265.

¹⁷ *Ibidem*, k. 266.

¹⁸ *PPSMK*, t. I, z. 1, nr 309, § 13.

¹⁹ *Ibidem*, nr 490, § 11. Dziękuję Panu prof. Janowi Szymczakowi z Instytutu Historii Uniwersytetu Łódzkiego za zwrócenie uwagi na zbieżność terminów „rynwagen” i „ridwan”.

²⁰ *PPSMK*, t. I, z. 2, nr 521, § 11.

²¹ *PPSMK*, t. I, z. 1, nr 490, § 11.

²² *PPSMK*, t. I, z. 2, nr 521, § 11.

²³ *Wielki słownik wyrazów obcych PWN*, red. M. Bańko, Warszawa 2005, s. 1317–1318. Podobnie zresztą definiuje to pojęcie Samuel Bogumił L i n d e, *Słownik języka polskiego*, t. VI, Warszawa 1814, s. 143.

stelmachów powozu „s kratami”. Trudno natomiast na obecnym etapie badań jasno określić, czym miały być „rzezane” (nacinane?) krzyże. Skoro od kołodziejów wymagano wykonania kół do rydwanu, od stelmachów zaś wasagu, to wyraźny jest tutaj brak zbieżności kompetencyjnych.

W omawianym kontekście interesujące zdarzenie nastąpiło 6 kwietnia 1562 r., gdy przed radą miasta Kazimierza stanęli Szymon Samborczyk i Jan Czarnocki – „mistrzowie rzemiosła stelmaskiego” – oraz Mateusz Sieciechowski – „[...] mistrz rzemiosła kołodziejskiego [...], którzy zeznali, że „[...] obaczając, isz ich w thim czechu mały poczeth iesth, dla czego porządkowi czechu swego niedosycz vczinicz mogą, a isz rzemiosło kowalskie ku ich rzemiosli stelmaskiemu i kołodziejskiemu należy, przetho ku lepssemu swego czeladzi ich postawieniu przilączili się i wczielili się ku czecjowi kowalskiemu Kazimierskiemu i ku ich prziuileiom [...]”²⁴. Zapis ten najwyraźniej był wynikiem zanikającego zainteresowania wykonywaniem zawodu pojazdnika bądź kołodzieja, co jest zastanawiające o tyle, że trudno określić jakikolwiek moment, w którym spadłby popyt na usługi rękodzielników tej profesji. Być może więc przyczyna leżała w rosnącej produkcji pojazdów w Krakowie, co mogło negatywnie wpływać na konkurencyjność stelmachów i kołodziejów kazimierskich. Nie byłby to zresztą pierwszy przypadek wchodzenia w kompetencje czy przejmowania rynków zbytu konkurencji w aglomeracji krakowskiej²⁵.

Analiza zapisów dotyczących starszych cechu stelmachów i kołodziejów krakowskich w jakimś stopniu potwierdza te obserwacje. W latach 1501–1550 stelmachów wykazano jedynie dziesięciokrotnie²⁶. Ale jednocześnie w 1520 i 1521 r. jednym z nich był Stanisław Żołądek („Solundek”), który wielokrotnie występował w innych latach jako kołodziej („Stanislaus Zolondeck”, „Zolondek”, „Szolundek”, „Szolundek”)²⁷. To właśnie kołodzieje są reprezentowani zdecydowanie częściej jako starsi niż stelmachowie (z wyjątkiem lat: 1503, 1512, 1519–1521, 1535, 1540–1541, 1544, 1547, 1549). Przywołana podstawa źródłowa jest oczywiście zbyt wąska, by wyciągać daleko idące wnioski, ale da się na jej podstawie zaobserwować pewne zjawisko. Otóż nie tylko z bliżej nieznanymi przyczynami stopniowo zanikała aktywność zawodowa stelmachów i kołodziejów kazimierskich, ale niemalże równocześnie w cechu krakowskim prym zaczynali wieść kołodzieje. Formalna odrębność dwóch zawodów w rzeczywistości ustępowała zatem zlewaniu się kompetencji stelmachów i kołodziejów, czego przypadkiem Krakowa – miasta pierwszej kategorii – jest najlepszym przykładem. Można by wręcz postawić tezę o faktycznej tożsamości omawianych kunsztów w mniejszych miastach, mimo formalnego rozróżnienia odnotowywanego w statutach cechowych.

²⁴ PPSMK, t. I, z. 2, nr 521.

²⁵ A. B o ł d y r e w, *Produkcja i koszty uzbrojenia w Polsce XVI wieku*, Warszawa 2005, s. 63–64.

²⁶ *Cracovia artificum 1501–1550*, oprac. J. Ptaśnik, wyd. M. Friedberg, [w:] *Źródła do historii sztuki i cywilizacji w Polsce*, t. V, Kraków 1936–1948, nr 3, 84, 108, 125, 138, 164, 212, 1263, 1269, 1271.

²⁷ *Ibidem*, nr 276, 669, 696, 730, 751, 785, 893, 924, 964, 1254, 1276, 1280, 1284, 1408.

Identyfikację typów i cen wozów przeznaczonych dla wojska znacznie ułatwiają cenniki wojewodzińskie, wydawane dla rzemieślników koronnych. Wozy przeznaczone dla wojska występują na równi z innymi typami pojazdów zaprzęgowych w cennikach przeznaczonych dla stelmachów. Poza cennikiem z 1589 r. wydanym dla województwa krakowskiego należą do grupy najdroższych pojazdów, które mieli wytwarzać pojaźdnicy. Po raz pierwszy w omawianym stuleciu pojawiają się w 1538 r., w cenniku wydanym dla miasta Książa (*stipendiarium*)²⁸. Pod tą nazwą wóz wojskowy występuje także w cenniku wydanym dla województwa krakowskiego w 1561 r.²⁹, ale już cztery lata później (1565) określono go jako „[...] wuoz wojennij albo żołnirzkij [...]”³⁰ i nazwa ta pojawia się także w 1589 r., również w cenniku wydanym dla województwa krakowskiego³¹. Żaden z tych dokumentów nie precyzuje ani liczby koni zaprzęganých do pojazdu, ani jego długości. Jednak cennik z Książa wycenia taki pojazd na 150 gr, czyli tyle samo, ile stelmach miał prawo zażądać za wóz „magnus Rydwan”. Natomiast „[...] rijdwan wielkij [...]” (wspomniany w 1565 r.) miał mieć 4,5–5 łokci. Można zatem przyjąć z pewną dozą prawdopodobieństwa, że i wóz żołnierski był podobnych rozmiarów. Tezę tę potwierdza jeszcze inne zestawienie danych. W cenniku kołodziejskim z 1589 r. wartość czterech kół do „[...] wozu żołnierskiego [...]” ustalono na 48 gr i tyle samo należało zapłacić za „[...] koła cztery do wielkiego rydwanu dobre [...]”³². Podsumowując, można przyjąć, że wóz wojskowy był przynajmniej porównywalnych rozmiarów z wozem określanym jako rydwan wielki (*magnus ridwan*). Przynajmniej, ponieważ tekst pochodzący zapewne z drugiej połowy XVI w., przypisywany Janowi Tarnowskiemu, precyzuje tę kwestię następująco: „[...] wozy są niejednostajne, bo co na cztery konie, te mają w sobie sześć łokiet, a co na sześć koni, te mają w sobie pół ósma łokcia [...]”³³. Przyjmując zatem za miarę podstawową łokieć krakowski, mierzący 586 mm³⁴, można ustalić przeciętną długość wozu wojennego na:

- dla wozu czterokonnego, sześciółokciowego – $6 \times 586 \text{ mm} = 3516 \text{ mm}$,
- dla wozu sześciokonnego, siedmio i półłokciowego – $7,5 \times 586 \text{ mm} = 4395 \text{ mm}$.

²⁸ *Cennik wydany dla rzemieślników miasta Książa przez Piotra Kmitę, wojewodę krakowskiego w r. 1538*, wyd. B. Ulanowski, „Sprawozdania Komisji Językowej Akademii Umiejętności” 1884, t. III, s. 359.

²⁹ *Kilka zabytków ustawodawstwa królewskiego i wojewodzińskiego w przedmiocie handlu i ustanawiania cen*, wyd. B. Ulanowski, „Archiwum Komisji Prawniczej” 1895, t. I, s. 96.

³⁰ *Taryfa cen dla województwa krakowskiego z r. 1565*, wyd. F. Bostel, „Archiwum Komisji Historycznej” 1891, t. VI, s. 311.

³¹ *Kilka zabytków...*, s. 118.

³² *Ibidem*, s. 117.

³³ *Stanisława Łaskiego wojewody sieradzkiego prace naukowe i dyplomatyczne*, wyd. M. Malinowski, Wilno 1864, s. 243.

³⁴ J. Szymański, *Nauki pomocnicze historii*, Warszawa 2002, s. 162–163.

Samuel Bogumił Linde w swym *Słowniku języka polskiego* definiuje rydwan jako zakryty wóz³⁵. To w oczywisty sposób zgodne jest z wyobrażeniem wozu wojennego, który musiał mieć materię, zapewne w jakiś sposób impregnowaną, naciągniętą na pałaki zamocowane do burt pojazdu. Taki przecież znak znajduje się w godle stelmachów krakowskich. Jednak byłbym ostrożny z utożsamianiem rydwanu z tym wyobrażeniem. Jak zaznaczałem, stelmachowie krakowscy w ramach sztuki mistrzowskiej mieli wykonywać wasąg, a nie rydwan. Możliwe więc, że to właśnie wasąg jest przedstawiony w błękitnym polu godła cechowego. Z drugiej jednak strony ilustracja, choć schematyczna, nie pozwala dopatrzeć się plecionych z łoży czy wikliny burt charakterystycznych dla tego typu pojazdu.

Analiza ikonografii pozwala natomiast stwierdzić, że wozy używane przez wojsko były solidnej konstrukcji, z drewnianymi burtami, często miały okute stalowymi obejmami koła, co zaznaczono np. w cenniku książkim z 1538 r. („[...] skoly kowanemy [...]”)³⁶. Tak zostało wyobrażone podwozie wozu wojennego w dziele Philippa Möncha z 1496 r.³⁷

Natomiast zupełnie inną kwestią jest modelowe wyobrażenie wozu wojennego, oparte na zdaniu Tarnowskiego, który pisał: „[...] do 100 wozów 300 koni [...]”³⁸. Zatem każdy wóz musiał być zaprzężony w trzy konie. Przywołane dane (dotyczące wozów: sześć- oraz siedmio i półłokciowego) muszą więc dotyczyć wozów większych, niż powszechnie stosowano w wojsku. Z uwagi więc na to rozróżnienie przyjęto orientacyjnie mniejszą długość wozu o zaprzęgu trójkonnym na ok. 3200 mm. Opierając się na tej przesłance, można podjąć próbę ustalenia wielkości taboru wojskowego w kształcie postulowanym przez Tarnowskiego. Ten bowiem zaznaczył, że „A 200, a nawięcej 300 wozów wielki poczet ludzi zakryje a zawrze i pieszych i jezdnych”³⁹. Oczywiście model taki pozwoli omówić nie tylko wielkość, lecz także w pewnym stopniu mobilność taboru podczas przemieszczenia armii, ale służyć może jedynie do oszacowania tych dwóch parametrów przy znanej, stałej grupie danych (300 wozów trzykonnnych, każdy wóz z zaprzęgiem o długości ok. 10 m, konie zaprzężone w szpic, to znaczy pierwsze dwa od wozu idące parą, trzeci woźnik w osi dyszla). O ile wiadomo, właśnie takim taborem dysponował hetman Tarnowski w kampanii 1531 r. (w czasie przemarszu pod Obertyn i bitwy tam stoczonej). Niezbędne jest również wzięcie pod uwagę tego, że armia Tarnowskiego była wojskiem zaciężnym, czyli w zasadzie dowództwo mogło w całości wpływać na kształt nie tylko formacji zbrojnych,

³⁵ S.B. Linde, *op. cit.*, s. 153.

³⁶ *Cennik wydany dla rzemieślników miasta Książa przez Piotra Kmitę...*, s. 359.

³⁷ Ph. Mönch, *Kriegsbuch*, Universitäts Bibliothek Heidelberg, Codex Palatinus germanicus 126, k. 8.

³⁸ J. Tarnowski, *Consilium rationis bellicae*, wstęp J. Sikorski, do druku przygotował oraz notą wydawniczą, komentarzem i słownikiem opatrzył T.M. Nowak, Warszawa 1987, s. 51, 53.

³⁹ *Ibidem*, s. 51, 53.

lecz także taboru. Tymczasem np. wyprawa bukowińska Jana Olbrachta z 1497 r. oparta była głównie na siłach *expeditio generalis*, zatem nie powinna dziwić obecność w jej trakcie nie 300 wozów taborowych, ale – jak się przypuszcza – 6000⁴⁰.

Zrozumiałą rzeczą jest, że – nawet niewielkich rozmiarów (300 wozów) – kolumnę taborową, o ile tylko było to możliwe, prowadzono nie jednym rzędem (wóz za wozem), ale kilkoma. Natomiast w przypadku pokonywania wąskich traktów leśnych bądź przejść między wysklepieniami terenowymi wojsko zmuszone było do ścieśnienia szyku, tabor zaś do ustawienia się w kolumnę długą na 300 wozów. Przykłady skracania kolumny taborowej można obserwować w ikonografii z epoki⁴¹. W innym miejscu podjąłem próbę oszacowania rozmiarów takiej kolumny. W zależności od przyjętych danych wyjściowych (długość zaprzęgu, odstęp między kolejnymi zaprzęgami) można przyjąć, że stosunkowo dobrych warunków podróżowania dostarczało ustawienie wozów (zaprzęg długości ok. 10 m) w odstępach co ok. 10 m⁴². Łącznie więc tabor prowadzony trzema kolumnami po 100 wozów w każdej zajmowałby przestrzeń ok. 2000 m (długość) na 10 m (szerokość). Wiadomo jednocześnie, że w pismach teoretyczno-wojskowych postulowano ustawianie taboru nawet w cztery równoległe kolumny⁴³.

Zestawienie tych danych z wydarzeniami poprzedzającymi bitwę pod Obertynem tłumaczy, dlaczego przeniesienie obozu Tarnowskiego na wzgórze „obertyńskie” (wzgórze 359) można było przeprowadzić tak sprawnie⁴⁴. Nie przeszkodził temu ani zapadający zmrok, ani ewentualne zamieszanie w szykach wojska polskiego. Tabor 300 wozów ustawiony w trzy kolumny zajmowałby bowiem niepełna połowę przestrzeni między Obertynem a położonym na północny zachód od niego wzgórzem 359. Lekko pofałdowany teren nie był przeszkodą w marszu, a ponadto przynajmniej jedna z kolumn taborowych mogła poruszać się traktem wiodącym do Chocimierza. Innymi słowy, w momencie, w którym czoło taboru wchodziło na szczyt wzgórza 359, ariergarda kolumny transportowej znajdowała się już za połową dystansu dzielącego Obertyn i cel marszu.

Dla porównania tabor wojska polskiego w wyprawie mołdawskiej Jana Olbrachta miał liczyć 6000 wozów. Taką przynajmniej liczbę straconych pojazdów w bitwie stoczonej 26 października 1497 r. pod Koźminem odnotował jej krzyżacki opis⁴⁵. Przyjmując za punkt wyjścia wyliczenia dotyczące rozstawienia

⁴⁰ T. Grabarczyk, *Jazda zaciężna Królestwa Polskiego w XV wieku*, Łódź 215, s. 227.

⁴¹ C. Wilkins, *The Last Knight Errant. Sir Edward Woodville and the Age of Chivalry*, London 2010, s. IX, 3.

⁴² A. Bołdyrew, *Equus Polonus. Koń w wojsku polskim w XVI w.*, Piotrków Trybunalski 2016, s. 127–128 (odstępy czterometrowe); idem, *Konie pociągowe w wojsku polskim w XVI w.* [w druku] – odstępy dziesięciometrowe.

⁴³ *Stanisława Łaskiego...*, s. 240.

⁴⁴ Z. Spieralski, *Kampania...*, s. 175–176; idem, *Wojskowość polska...*, s. 173.

⁴⁵ T. Grabarczyk, *op. cit.*, s. 227.

wozów podczas przemarszu, należałoby przyjąć także zupełnie abstrakcyjną długość kolumny taborowej ustawionej w jedną kolumnę. Wozy w liczbie sześciu tysięcy (każdy zaprzęg po 10 m) oraz dziesięciometrowe odstępstwa między kolejnymi pojazdami pozwalają ustalić długość kolumny na bez mała 120 km. Dla porównania odległość w linii prostej od Suczawy do Koźmina wynosi ok. 80 km. Innymi słowy, w momencie dojścia czoła kolumny do Koźmina ok. 1/3 kolumny musiałoby pozostać jeszcze pod umocnieniami stolicy Mołdawii.

Wiadomo jednak, że wojsko spod murów Suczawy wyruszyło w czterech ugrupowaniach. Wymarsz pierwszego z nich nastąpił 19 października, natomiast dzień później ruszyli z chorym władcą nadworni, wojska prywatne, artyleria i tabor. Można podejrzewać, że nie cały tabor ruszył 20 października, lecz część przynależąca bezpośrednio do wojsk podążających z królem. Zatem pozostałe ugrupowania samodzielnie prowadziłyby swe kolumny zaopatrzeniowe. Dlatego zapewne tabor, który został rozbity 26 października, do momentu połączenia sił w Serecie (nad Seretem) poruszał się w przynajmniej kilku grupach. Jednak już od przeprawy przez Seret (22–23 października) tabor zapewne podążał w jednej grupie⁴⁶.

Szkic sytuacyjny załączony przez Marka Plewczyńskiego do opisu tej wyprawy pozwala na oszacowanie długości kolumny wojska polskiego, które weszło w tzw. las bukowiński⁴⁷. Należy przyjąć (według szkicu), że rozciągała się ona na ok. 8 km, kierując się na północ – północny wschód, właśnie w stronę Koźmina. Wiadomo także, że droga przez las miała ok. 2 mil długości⁴⁸. Przyjmując 2500 – 3333 – 3750 sążni na milę (małą, średnią, wielką), a ok. 1,78 m na sążeń, okazuje się, że dwie mile wynosiły w granicach 9–12 km. Skoro rzekome 6000 wozów stracono w lesie, to znaczy, że musiały się one zawierać w kolumnie wojsk Jana Olbrachta. Czy możliwe było, by tak pokaźna liczba wozów zmieściła się z oddziałami wojskowymi na około ośmiokilometrowym odcinku? Przyjmując nawet karkołomne założenie, że wozy prowadzono blisko siebie, bez mała jeden za drugim, to aby zmieścić je na odcinku ośmiu czy nawet 12 km, musiałyby posuwać się przynajmniej pięcioma rzędami obok siebie, co – jak wiadomo – nie było możliwe w tym terenie („[...] ciasne ma przezię i uboczyste między przykremi skałami i górzystemi wywalinami drożyska”)⁴⁹.

Dlatego uważam, że wiadomość źródłowa o 6000 wozów jest nieściśła bądź przesadzona. Nie neguję samej liczby w skali całej wyprawy, nie wydaje się jednak możliwe, by aż taka ich liczba mogła jednocześnie przemierzać zapewne wąską

⁴⁶ T. Korzon, *Dzieje wojen i wojskowości w Polsce. Epoka przedrozbiorowa*, t. I, Kraków 1912, s. 192; M. Plewczyński, *Wojny Jagiellonów z wschodnimi i południowymi sąsiadami Królestwa Polskiego w XV wieku*, Oświęcim 2014, s. 200; T. Grabarczyk, *op. cit.*, s. 224–225.

⁴⁷ M. Plewczyński, *Wojny Jagiellonów...*, s. 201.

⁴⁸ M. Kromer, *Kronika polska [...] biskupa warmińskiego ksiąg XXX dotąd w trzech językach, a mianowicie w łacińskim, polskim i niemieckim wydana, na język polski z łacińskiego przełożona przez Marcina z Błażowa Błażowskiego*, wyd. K. Pollak, Sanok 1857, s. 1332.

⁴⁹ *Ibidem*, s. 1332.

i dziką górską drogę, dając jeszcze miejsce wojsku. Warto zaznaczyć, że Marcin Kromer zanotował, że „Już do pół lasu wozy królewskie nadciągały [...]”⁵⁰. Można by zatem uznać, że w akurat w tym kontekście określenie „wozy królewskie” nie jest synonimem wszystkich wozów taborowych, a jedynie rzeczywiście tych, które należały do władcy oraz towarzyszących mu żołnierzy, w tym nadwornych. Jednak w takim wypadku liczba 6000 niejako się ma do stanu rzeczy w lesie nieopodal Koźmina 26 października.

Powstaje zatem pytanie, czy możliwe jest oszacowanie rzeczywistej liczby wozów, które towarzyszyły armii Jana Olbrachta? Pomocna w tym może być wzmianka przytoczona przez Tadeusza Korzona, który pisał, że „[...] takie mnóstwo ludzi i wozów potrzebowało ze 6 godzin czasu na wymarsz zupełny”⁵¹. Skądinąd wiadomo, że dzienny wysiłek marszowy taborów brygady kawalerii w wojsku polskim w okresie międzywojennym (trakcja konna) sięgał ok. 35 km, a przeciętna prędkość konnych kolumn taborowych wynosiła w granicach 4–5 km/h⁵². Czołówka taboru ruszającego z obozu musiała zatem maszerować 6 godzin, by całość kolumny taborowej opuściła jego obręb, sama zaś kolumna rozciągnęła się w marszu w polu. W ciągu 6 godzin czołowy wóz był w stanie jednostajnym marszem pokonać (w zależności od prędkości) dystans od 24 do 30 km. Taką długość musiałaby mieć kolumna taborowa. Długość ta podzielona na odcinki około dziesięciometrowe (orientacyjna przeciętna długość zaprzęgu – 10 m, odstęp między kolejnymi zaprzęgami – 10 m) – dla uproszczenia nazwijmy je jednostkami – daje od 2400 do 3000 jednostek. Wielkość ta zawiera około połowy jednostek zajmowanych przez zaprzęgi i około drugie tyle przeznaczonych na odstępy między zaprzęgami. Innymi słowy, w kolumnie tylko połowa jednostek zostałaby zajęta przez zaprzęgi. Dlatego można oszacować wielkość taboru „bukowińskiego” na 1200–1500 wozów. Zarazem nawet 1500 wozów ścieśnionych na wąskiej i wymagającej drodze przez „las bukowiński” tworzyłyby kolumnę o długości nieco ponad 15 km, co jest wielkością i tak zbyt dużą, by można uznać, że całość taboru (6000 wozów) brała udział w bitwie pod Koźminem, a wcześniej weszła do lasu.

Wszystkie te przypuszczenia wymagają dalszych, szczegółowych ustaleń. Tu były jedynie środkiem do zestawienia postulowanego przez Tarnowskiego modelu taboru wojskowego z przykładem rzeczywistej wyprawy wojennej, której ilościowy rozmach musi budzić uznanie, nawet u krytyków dowódcy w osobie króla i samych działań zbrojnych armii polskiej. Zestawienie tych dwóch przykładów w jakimś stopniu obrazuje rozbieżność między stanem rzeczywistym

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ T. Korzon, *op. cit.*, s. 192.

⁵² J.S. Tym, *Kawaleria w operacji i w walce. Koncepcje użycia i wyszkolenie kawalerii samodzielnej Wojska Polskiego w latach 1921–1939*, Warszawa 2006, s. 188, tab. 11; *idem*, *Kawaleria samodzielna Wojska Polskiego II Rzeczypospolitej* (Dodatek), [w:] L. Mitkiewicz, *Kawaleria samodzielna Rzeczypospolitej Polskiej w wojnie 1939 roku*, wstęp, oprac. i red. J.S. Tym, Kraków 2013, s. 525.

a pożądanym, zwłaszcza jeśli chodzi o możliwości poruszania się wojska. Jednocześnie trzeba pamiętać, że zestawione zostały dane dotyczące wyprawy opartej głównie na siłach pospolitego ruszenia (wyprawa 1497 r.) i wyłącznie na wojsku zaciężnym (1531 r., jeśli rzeczywiście wówczas udało się Tarnowskiemu zrealizować proponowany później przez siebie model). Pozornie tylko jest to rozbieżność, ponieważ dopiero takie porównanie dobrze uwypukla zasadnicze różnice w operowaniu dwóch typów wojsk i może stać się asumptem do szerszej analizy tego problemu.

Dlatego powyższe uwagi są jedynie przyczynkiem do zagadnienia transportu wojskowego w Polsce ostatnich Jagiellonów, które jak dotąd, z wyłączeniem kilku krótkich rozpraw na ten temat, nie było głównym przedmiotem zainteresowania historyków wojskowości. Poruszane problemy zostały omówione na podstawowej kategorii źródeł, jednak w miarę pełny obraz można ewentualnie uzyskać po przeprowadzeniu metodycznej kwerendy, również w materiałach rękopiśmiennych.

Bibliografia

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie

Metryka Koronna, sygn. 29, 36, 37, 67, 70, 77, 90.

Biblioteka Jagiellońska

Kodeks Baltazara Behema, rkps 16.

Universitäts Bibliothek Heidelberg

Ph. Mönch, *Kriegsbuch*, Codex Palatinus germanicus 126.

ŹRÓDŁA DRUKOWANE I WYDAWNICTWA ŹRÓDŁOWE

Acta Tomiciana. Epistolarum, legationum, responsorum, actionum et rerum gestarum Serenissimi Principis Sigismundi Primi regis Poloniae Magni Ducis Lithuaniae per Stanislaum Górski canonicum Cracoviensem et Plocensem collectarum, wyd. Z. Celichowski, t. II–III, Poznań 1853–1854; t. XVII, wyd. W. Pocięcha, Wrocław 1966.

Bielski M., *Kronika polska*, wyd. K.J. Turowski, Sanok 1856.

Cennik wydany dla rzemieślników miasta Książa przez Piotra Kmity, wojewodę krakowskiego w r. 1538, wyd. B. Ulanowski, „Sprawozdania Komisji Językowej Akademii Umiejętności” 1884, t. III, s. 350–360.

Cracovia artificum 1501–1550, oprac. J. Ptaśnik, wyd. M. Friedberg, [w:] *Źródła do historii sztuki i cywilizacji w Polsce*, t. V, Kraków 1936–1948.

Decjusz J.L., *Księga o czasach króla Zygmunta*, przekł. K. Kumaniecki *et al.*, wyd. T. Bieńkowski, Warszawa 1960.

- Górnicki Ł., *Dzieje w Koronie Polskiej [...] od roku 1538 aż do roku 1572*, [w:] idem, *Pisma*, t. II, wyd. R. Pollak, Warszawa 1961, s. 563–719.
- Jabłonowski A., *Sprawy wołoskie za Jagiellonów*, [w:] *Źródła dziejowe*, t. X (*Sprawy wołoskie za Jagiellonów. Akta i listy*), wyd. A. Jabłonowski, Warszawa 1878.
- Kilka zabytków ustawodawstwa królewskiego i wojewodzińskiego w przedmiocie handlu i ustanowienia cen*, wyd. B. Ulanowski, „Archiwum Komisji Prawniczej” 1895, t. I, s. 37–144.
- Kromer M., *Kronika polska [...] biskupa warmińskiego ksiąg XXX dotąd w trzech językach, a mianowicie w łacińskim, polskim i niemieckim wydana, na język polski z łacińskiego przełożona przez Marcina z Błażowa Błażowskiego*, wyd. K. Pollak, Sanok 1857.
- Kronika od r. 1507 do 1541 spisana [z rękopisu 1549 r.]*, [w:] *Biblioteka starożytna pisarzy polskich*, t. VI, wyd. 2, wyd. K.W. Wojcicki, Warszawa 1854, s. 1–38.
- Matricularum Regni Poloniae summaria, excussis codicibus, qui in Chartophylacio Maximo Varsoviensi asservantur*, cz. IV–V, wyd. T. Wierzbowski, Warszawa 1910–1917.
- Prawa, przywileje i statuta miasta Krakowa (1507–1795)*, [w:] *Acta historica res gestas Poloniae illustrantia ab anno 1507 usque ad annum 1795*, wyd. F. Piekosiński, t. I (1507–1586).
- Stanisława Łaskiego wojewody sieradzkiego prace naukowe i dyplomatyczne*, wyd. M. Malinowski, Wilno 1864.
- Strykowski M., *Kronika polska, litewska, żmudzka i wszystkiej Rusi [...]*, wyd. M. Malinowski, t. II, Warszawa 1980.
- Tarnowski J., *Consilium rationis bellicae*, wstęp J. Sikorski, tekst dzieła do druku przygotował oraz notą wydawniczą, komentarzem i słownikiem opatrzył T.M. Nowak, Warszawa 1987.
- Taryfa cen dla województwa krakowskiego z r. 1565*, wyd. F. Bostel, „Archiwum Komisji Historycznej” 1891, t. VI, s. 297–316.

OPRACOWANIA

- Bołdyrew A., *Equus Polonus. Koń w wojsku polskim w XVI w.*, Piotrków Trybunalski 2016.
- Bołdyrew A., *Konie pociągowe w wojsku polskim w XVI w.* [w druku].
- Bołdyrew A., *Produkcja i koszty uzbrojenia w Polsce XVI wieku*, Warszawa 2005.
- Drózd P., *Orsza 1514*, Warszawa 2000.
- Dworzaczek W., *Hetman Jan Tarnowski. Z dziejów możnowładztwa małopolskiego*, Warszawa 1985.
- Ferenc M., *Mikołaj Radziwiłł „Rudy” (ok. 1515–1584). Działalność polityczna i wojskowa*, Kraków 2008.
- Gąsiorowski A., *Itineraria dwu ostatnich Jagiellonów*, „Studia Historyczne” 1973, R. XVI, z. 2, s. 249–275.
- Gładysz A., *Wyprawa pozwolska Zygmunta Augusta w 1557 roku*, „Roczniki Humanistyczne” 2008, t. LVI, z. 2, s. 81–107.
- Grabarczyk T., *Jazda zaciężna Królestwa Polskiego w XV wieku*, Łódź 2015.
- Halecki O., *Dzieje unii jagiellońskiej*, t. II (*W XVI wieku*), Kraków 1920.
- Jasnowski J., *Mikołaj Czarny Radziwiłł (1515–1565). Kanclerz i marszałek ziemski Wielkiego Księstwa Litewskiego, wojewoda wileński*, Oświęcim 2014.
- Kolankowski L., *Polska Jagiellonów. Dzieje polityczne*, Lwów 1936.
- Kolankowski L., *Zygmunt August, wielki książę Litwy, do roku 1548*, Lwów 1913.

- Korzon T., *Dzieje wojen i wojskowości w Polsce. Epoka przedrozbiorowa*, t. I, Kraków 1912.
- Linde S.B., *Słownik języka polskiego*, t. VI, Warszawa 1814.
- Lubomirski T., *Trzy rozdziały z historii skarbowości w Polsce 1507–1532*, Kraków 1868.
- Łowmiański H., *Polityka Jagiellonów*, wyd. K. Pietkiewicz, Poznań 2006.
- Nowak T., *Polska sztuka wojenna w czasach Odrodzenia*, Warszawa 1955.
- Nowak T., *Uwagi o technice budowy mostów polowych w Polsce w XV do XVII*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1956, t. II, cz. 2, s. 345–387.
- Plewczyński M., *Materiały do zagadnienia liczebności i organizacji wojska polskiego w latach 1506–1572*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1988, t. XXXI, s. 307–324.
- Plewczyński M., *Wojny i wojskowość polska XVI wieku*, t. II (*Lata 1548–1575*), Zabrze 2012.
- Plewczyński M., *Wojny Jagiellonów z wschodnimi i południowymi sąsiadami Królestwa Polskiego w XV wieku*, Oświęcim 2014.
- Pociecha W., *Królowa Bona (1494–1557). Czasy i ludzie Odrodzenia*, t. III, Poznań 1958.
- Pułaski K., *Wojna Zygmunta I z Bohdanem, wojewodą moldawskim w 1509 r.*, [w:] idem, *Szkice i poszukiwania historyczne*, t. I, Kraków 1887, s. 91–127.
- Spierski Z., *Jan Tarnowski 1488–1561*, Warszawa 1977.
- Spierski Z., *Kampania obertyńska 1531 roku*, Warszawa 1962.
- Spierski Z., *Wojskowość polska w okresie odrodzenia 1454–1576*, [w:] *Zarys dziejów wojskowości polskiej do roku 1864*, t. I (*Do roku 1648*), Warszawa 1965, s. 244–351.
- Szymański J., *Nauki pomocnicze historii*, Warszawa 2002.
- Tym J.S., *Kawaleria samodzielna Wojska Polskiego II Rzeczypospolitej (Dodatek)*, [w:] L. Mitkiewicz, *Kawaleria samodzielna Rzeczypospolitej Polskiej w wojnie 1939 roku*, wstęp, oprac. i red. J.S. Tym, Kraków 2013, s. 489–559.
- Tym J.S., *Kawaleria w operacji i w walce. Koncepcje użycia i wyszkolenie kawalerii samodzielnej Wojska Polskiego w latach 1921–1939*, Warszawa 2006.
- Tyszkiewicz J., *Jeńcy wojenni i dyplomacja polska w XV–XVI wieku*, [w:] *Balticum. Studia z dziejów polityki, gospodarki i kultury XII–XVII wieku ofiarowane Marianowi Biskupowi w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. Z.H. Nowak, Toruń 1992, s. 359–367.
- Wielki słownik wyrazów obcych PWN*, red. M. Bańko, Warszawa 2005.
- Wijaczka J., *Asverus von Brandt 1509–1559. Życie i działalność dyplomatyczna w służbie księcia Albrechta pruskiego*, Kielce 1996.
- Wijaczka J., *Prusy Książęce a Polska, Litwa i Inflanty w połowie XVI wieku. Działalność dyplomatyczna Asverusa von Brandta w latach 1544–1558*, Kielce 1992.
- Wilkins C., *The Last Knight Errant. Sir Edward Woodville and the Age of Chivalary*, London 2010.
- Wimmer J., *Historia piechoty polskiej do roku 1864*, Warszawa 1978.
- Wojciechowski Z., *Zygmunt Stary (1506–1548)*, Warszawa 1946.

ALEKSANDER BOLDYREW

The tabor equipment (war wagons) in the translocation of the mercenary army in Poland of the last Jagiellons

The translocation of the mercenary army in Poland of the last Jagiellons, expect for days of the Prussian War (1519–1521), came at the east frontiers of Polish-Lithuanian monarchy. That was the reason, why mercenaries had to cover the long, even several hundred kilometres distances, just to get through to expanse of campaign. By extention, the mercenary army did the huge march-pastes, even from the today point of view. Essential mean of transport, which was used in the transport of war commodity, were wagons drawn by carthorses. This article is mainly dedicated to horse-drawn cart at wagon forts, theirs construction, the organising of march-pastes and using them as a combat tools.

Keywords: medieval history, early-modern history, history of warfare.