

JĘDRZEJ TOMASZ KAŁUŻNY
(UNIWERSYTET ŁÓDZKI)*

Miejskie wozy wojenne z ziem łęczyckiej i sieradzkiej w składzie armii Królestwa Polskiego w XVI–XVII wieku

Streszczenie. Tabory towarzyszące armii w dawnych wiekach składały się z wozów wojennych, które stanowiły wsparcie transportowe wojska. Wozy te najczęściej miały ściśle określone wyposażenie: żywność, sprzęt techniczny, eskortę, obsługę oraz konie. Wystawiane były zarówno przez osoby prywatne, jak i przez ośrodki miejskie. Obowiązek wyprawiania wozów wojennych przez miasta i miasteczka królewskie jest jedną z najdłużej utrzymujących się powinności wojennych. Trudna sytuacja miasta, wojny, pożar czy inne trudności mogły doprowadzić do zwolnienia, czasowego zawieszenia lub zamiany powinności wyprawiania wozu na inną. Najczęściej pojawiającymi się źródłowymi terminami opisującymi wóz były: *currus*, *vehiculum* oraz *plaustrum*. W dawnej Polsce wozy te nazywano „skarbnymi”, a czasem „picznymi” – gdy znaczną, przeważającą część ładunku stanowiły pasza i żywność. We współczesnej literaturze najczęściej stosowanym terminem jest „wóz wojenny”. Wozy wojenne podlegały licznym przemianom, z czasem zyskały specjalny, wzmocniony szkielet i burty, stosowane były również do walki w taborach i osłony obozu. Wielu szczegółowych informacji w tej kwestii dostarczają nam rejestry wozów skarbnych oraz lustracje dóbr królewskich. Wozy z ziem sieradzkiej i łęczyckiej stanowiły znaczny procent ogółu wozów wyprawianych z miast królewskich całej Polski.

Słowa kluczowe: wóz wojenny, eskorta, miasta królewskie, powinności wojenne, rejestry wozów skarbnych, lustracje dóbr królewskich.

Sprawne funkcjonowanie armii w dawnych wiekach w dużym stopniu możliwe było dzięki taborom, stanowiącym zaplecze wojska, składającym się głównie z zaopatrzonych odpowiednio wozów wojennych¹. Najważniejszą i najdłużej utrzymującą się powinnością miast i ich mieszkańców wobec armii był

* Wydział Filozoficzno-Historyczny, Instytut Historii, Katedra Historii Średniowiecznej, e-mail: jedrzej.kaluzny@interia.pl.

¹ J. Szymczak, „*Currus bellicalis*”, czyli o wozach wojennych i ich wyposażeniu w średniowiecznej Polsce, [w:] *Od najazdów pogańskich dotąd są państwa waszej Królewskiej Mości spokojne...*, red. Z. Pilarczyk, M. Franz, Toruń 2008, s. 103.

obowiązek dostarczania na wyprawy wojenne wozów i koni, najczęściej z niezbędnym wyposażeniem, bronią, żywnością oraz obsługą², a od XV w. również z działami oraz sprzętem oblężniczym³.

Tematyka wozów wojennych wyprawianych na potrzeby armii jest dla pierwszej połowy XVI w. dość dobrze rozpoznana. Istnieje szereg artykułów (m.in. Jana Szymczka⁴) dotyczących wyprawiania wozów przez miasta i miasteczka, udziału zbrojnej załogi towarzyszącej wozom, zabieranej żywności czy niezbędnego wyposażenia. Nie sposób również nie wspomnieć o pozycjach monograficznych dotyczących całości uzbrojenia i techniki wojskowej, funkcjonowania miast oraz kształtowania się ich powinności wojskowych. W pracach tych autorzy wiele miejsca poświęcili również wozom oraz taborom, a także obowiązkowi ich wyprawiania. Warto tutaj wskazać chociażby prace Wojciecha Szczygielskiego⁵, Henryka Samsonowicza⁶ czy Andrzeja Nowakowskiego⁷.

Wśród prac na temat wozów miejskich niewiele jest poświęconych ciągłości dostarczania ich przez miasta i miasteczka królewskie w drugiej połowie XVI w. i w XVII w. Zachowane źródła pozwalają na prześledzenie realizacji tych świadczeń przez miasta w tym okresie na ziemi łęczyckiej i sieradzkiej. Tekst ten jest próbą analizy tego, w jaki sposób miasta i miasteczka królewskie wypełniały powinności dostarczania wozów wojennych na potrzeby armii królewskiej na przestrzeni 155 lat. Oprócz wozów ważne są również aspekty: ekwipunku, eskorty czy żywności na wyprawianych przez miasta wozach.

Na obszarze ziemi łęczyckiej i sieradzkiej na podstawie rejestrów wozów oraz lustracji województw da się wyróżnić informacje na temat 20 miast i miasteczek, które były własnością królewską, realizującą powinność wyprawiania wozów wojennych (zob. Tabela). Miasta te podzielić można na cztery kategorie, zgodnie z rozróżnieniem przyjętym przez Henryka Samsonowicza⁸. Część z miast zapisywana przez lustratorów w spisie obok miast z ziemi łęczyckiej i sieradzkiej położona była poza jej granicami. Przykładem może być leżący w ziemi kujawskiej

² W. Szczygielski, *Obowiązki i powinności wojskowe miast i mieszczaństwa w Polsce od XIII do XV wieku*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1960, t. V, s. 442.

³ A. Nowakowski, *Sprzęt taborowy, obozowy i przeprawowy*, [w:] *Polska technika wojskowa. Do 1500 roku*, red. A. Nadolski, Warszawa 1994, s. 254.

⁴ J. Szymczak, „*Currus bellicalis...*”, s. 103–116; idem, *Zbrojna eskorta miejskich wozów wojennych w Polsce w XV–XVI w.*, [w:] *Studia z Dziejów Średniowiecza*, nr 20, red. B. Mozejko, M. Smoliński, S. Szybkowski, Warszawa 2016, s. 283–305; J. Szymczak, *Żywność na miejskich wozach wojennych w późnym średniowieczu i na początku epoki nowożytnej*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2007, R. V, nr 1 (9), s. 59–74.

⁵ W. Szczygielski, *op. cit.*, s. 423–457.

⁶ H. Samsonowicz, *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej. Do schyłku XV wieku*, [w:] M. Bogucka, H. Samsonowicz, *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*, Wrocław 1986, s. 21–320.

⁷ A. Nowakowski, *op. cit.*, s. 254–256.

⁸ H. Samsonowicz, *op. cit.*, s. 114–115.

Przedecz, notowany w latach 1509–1511 w składzie ziemi łęczyckiej⁹, a także położony w ziemi sandomierskiej Przedbórz, który w spisach wozów z lat 1509–1511, 1521 r. oraz 1524 r. figuruje jako miasto z ziemi sieradzkiej¹⁰.

Cezurą początkową pracy są lata 1509–1511, z których pochodzi rejestr wozów wystawionych przez miasta na wojnę prowadzoną przez króla Polski Zygmunta I Starego z Mołdawią¹¹. Informacje dotyczące miast wystawiających wozy ograniczają się w tym spisie do wymienienia ich nazw, ponadto ułożone są dość chaotycznie, bez podziału na jednostki terytorialne, ziemie czy województwa¹². W dalszej części wydawnictwa zamieszczony został rejestrów wozów wojennych wystawionych przez miasta w 1521 r.¹³, na wyprawę przeciwko zakonowi krzyżackiemu¹⁴. Warto zaznaczyć, że ten obszerny wykaz dostarcza informacji nie tylko o samych wozach, lecz także załodze, żywności, wyposażeniu czy koniach.

Wspomnieć należy także dokument z 1524 r.¹⁵ Podobnie jak w przypadku rejestru z pierwszego dziesięciolecia XVI w. ogranicza się on do prostego wyliczenia miast, które powinny wystawić wóz¹⁶. Wyszczególnione w dokumencie miasta uporządkowane są względem przynależności terytorialnej¹⁷. Powodem spisania dokumentu była zapewne mobilizacja armii na skutek najazdu na Polskę sił tureckich, które podeszły aż pod Lwów¹⁸.

Informacje o obowiązku wystawiania wozów przez miasta zawierają również trzy lustracje województw wielkopolskich i kujawskich. Pierwsza ze wspomnianych lustracji pochodzi z lat 1564–1565 i przeprowadzona została w dobrach królewskich w związku z uchwaleniem przez sejm piotrkowski w latach 1562–1563 egzekucji królewsczyzn¹⁹.

Z kolei głównym powodem generalnego spisu dóbr królewskich w latach 1628–1632 było wznowienie wojny ze Szwecją w 1626 r.²⁰ Uchwała o przeprowadzeniu lustracji generalnej została podjęta już rok później. Jej głównym

⁹ *Rejestr wozów skarbnych od miast i miasteczek Rzeczypospolitej koronnych na wyprawę wojenną roku 1521 dostarczonych*, wyd. C. Bernacki, „Archiwum Komisji Historycznej” 1886, t. III, s. 476–477.

¹⁰ *Ibidem*, s. 476–496; *Kodeks dyplomatyczny Wielkiej Polski* [dalej: *KDWp*], wyd. E. Raczyński, Poznań 1840, nr 150.

¹¹ *Rejestr...*, s. 473–496.

¹² *Ibidem*, s. 476–477.

¹³ *Ibidem*, s. 477–496.

¹⁴ M. Biskup, *Wojny Polski z zakonem krzyżackim 1308–1521*, Oświęcim 2014, s. 131–136.

¹⁵ *KDWp*, nr 150.

¹⁶ *Rejestr...*, s. 474.

¹⁷ *KDWp*, nr 150.

¹⁸ *Ibidem*, nr 150; M. Markiewicz, *Historia Polski 1492–1795*, Kraków 2002, s. 337.

¹⁹ *Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich, 1564–1565* [dalej: *Lustracja 1564–1565*], cz. 1, wyd. A. Tomczak, C. Ohryzko-Włodarska, J. Włodarczyk, Bydgoszcz 1963, s. XI–XVI.

²⁰ *Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich, 1628–1632* [dalej: *Lustracja 1628–1632*], cz. 1, wyd. Z. Guldon, Wrocław 1967, s. X.

celem było ponowne opisanie stanu dóbr oraz stworzenie na podstawie zebranych informacji projektu reform skarbowych, który miał się przyczynić do ustanowienia nowych podatków, a w efekcie do zwiększenia dochodów. Nacisk kładziono również na stan obronny państwa w związku z trwającym konfliktem. Jeżeli chodzi o ilość materiału źródłowego dotyczącego powinności wojskowych miast, to w omawianej lustracji odnajdujemy zdecydowanie więcej wzmianek w porównaniu z wcześniejszymi źródłami. Wydaje się, że zasadniczy wpływ na to mogła mieć wspomniana wojna polsko-szwedzka. Warto zauważyć również, że wszystkie z odnotowanych informacji dotyczą ziemi sieradzkiej²¹, brakuje natomiast jakichkolwiek wzmianek o powinnościach wojennych miast z ziemi łęczyckiej²².

W wyniku uchwały podjętej na sejmie w 1659 r. rozpoczęto kolejną – po blisko 30 latach – lustrację generalną. Potrzeba była bardzo nagląca, ponieważ choć od czasu poprzedniej lustracji, zakończonej w 1632 r., podejmowano próby lustrowania ziem królewskich w Wielkopolsce, to odbywało się to jedynie fragmentarycznie dla części ziem lub prace przerywano, tak jak w przypadku lustracji rozpoczętej w roku 1654 r., która została bardzo szybko wstrzymana z powodu wojny ze Szwecją²³. W lustracji wyróżniono kilka podstawowych powinności, mianowicie: wyprawienie wozu wojennego wraz ze zbroją załogą, wyprawienie piechoty lub opłata pieniężna przeznaczona na potrzeby wojenne. Rok 1665 stanowi jednocześnie cezurę końcową pracy²⁴. Z rozważań wyłączona została lustracja z lat 1616–1620, ponieważ nie zawiera informacji na temat wypełniania powinności wojennych przez miasta królewskie²⁵.

W omawianych tekstach źródłowych najczęściej pojawiającymi się terminami opisującymi wóz były przede wszystkim *currus*, *vehiculum* oraz *plaustrum*²⁶. W dawnej Polsce wozy te nazywano „skarbnymi”²⁷, a czasem „picznymi”²⁸ – w przypadku, gdy znaczną, przeważającą część ładunku stanowiły pasza i żywność. We współczesnej literaturze najchętniej stosowanym terminem jest „wóz wojenny”²⁹.

²¹ *Lustracja 1628–1632*, cz. 2, wyd. Z. Guldon, Wrocław 1967, s. 37–223.

²² *Lustracja 1628–1632*, cz. 3, wyd. Z. Guldon, Wrocław 1967, s. 53.

²³ *Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich, 1659–1665* [dalej: *Lustracja 1659–1665*], cz. 1, wyd. C. Ohryzko-Włodarska, Wrocław 1978, s. IX–X.

²⁴ *Lustracja 1659–1665*, cz. 2, wyd. Z. Górski, Wrocław 1996, s. 12–235.

²⁵ *Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich 1616–1620*, cz. 2, wyd. Z. Górski, R. Kabciański, J. Pakulski, Wrocław–Warszawa–Kraków 1994.

²⁶ J. Szymczak, „*Currus bellicalis*”..., s. 104.

²⁷ Skarbnikiem lub „wozem skarbnym” określano wóz podróżny, telegę z przykryciem, naładowaną żywnością, obrokami i przyborami podróżnymi, na której jechał szatny albo pokojowiec. Za Piastów nałożono na miasta obowiązek wysyłania „wozów skarbnych” na wojnę, *vide*: Z. Głogier, *Encyklopedia staropolska*, t. IV, Warszawa 1903, s. 242.

²⁸ „Piczny” lub „picny” – przymiotnik od słowa „pica” oznaczającego żywność, pożywienie, *vide*: *Słownik polszczyzny XVI wieku*, red. M.R. Mayenowa, t. XXIV, Warszawa 1996, s. 17.

²⁹ W. Świątosławski, *Sprzęt transportowy, przeprawowy i kwatremistrzowski*, [w:] *Uzbrojenie w Polsce średniowiecznej 1450–1500*, red. A. Nowakowski, Toruń 1998, s. 123.

Informacje na temat tego rodzaju wozów, wyprawianych z ziemi łęczyckiej i sieradzkiej, zebrane zostały w formie tabelarycznej (zob. Tabela).

Wozy transportowe oraz wojenne przez wiele wieków podlegały licznym zmianom i modyfikacjom, które usprawniały ich konstrukcje oraz poprawiły mobilność. W XV w. zwrotność wehikułów została zwiększona dzięki wprowadzeniu ruchomej części przedniej, przodka. Natomiast w XVI w. poprawiono komfort jazdy przez zastosowanie kół ustawionych skośnie względem podłoża³⁰. Wozy z jedną osią mogły być używane nadal, o czym świadczy wpis w lustracji Tuszyńska z drugiej połowy XVI w., w którym odnotowano, że miasto to powinno wyprawiać wóz z jednym koniem. Zapewne więc chodzić mogło o niedużą konstrukcję jednoosiową³¹.

W XV w. wóz kosztował ok. 2–3 grzywien, w zależności od jego wielkości i przeznaczenia. Natomiast za wóz dobrze wyposażony w żywność oraz niezbędny sprzęt trzeba było zapłacić ok. 22 grzywien. Z Bardiowa z 1505 r. pochodzi wzmianka o wozie za 3 floreny i 6 gr. W 1561 r. natomiast za w pełni wyekwipowany pojazd zapłacono 6 florenów, przy opłacie 2–4 florenów za niezaopatrzone wozy, zgodnie z cennikiem wojewody krakowskiego³². Według zapisów Dąbrowica od 1525 r. zwolniona była z obowiązku wystawienia wozu, w zamian za zapłacenie 8 grzywien na poczet kampanii, zapewne zakupu wozu. Natomiast zgodnie z zapisem lustracji z lat 1564–1565 miasto to miało wystawić jeden wóz oraz dodatkowo wnieść opłatę wojenną w wysokości 8 grzywien. W tym przypadku brakuje jednak dodatkowych informacji o liczbie koni, załogi czy „naspiżowaniu”³³. Jeśli chodzi o koszty wozu czterokonnego, to w Warszawie w pierwszej połowie XVII w. kosztował on od 90 do 660 gr, w drugiej połowie XVII w. zaś od 660 do 900 gr³⁴.

Każdy wóz powinien być przygotowany do drogi przez nakrycie całości konstrukcji specjalną „oponą” – sukniem, które zabezpieczało wnętrze wozu i stanowiło ochronę przewożonego ładunku³⁵. Takie nakrycie na wóz w okresie średniowiecza kosztowało ok. 5 gr. Według rachunków dworu Jadwigi i Jagiełły wozy królewskie przykrywano sukniem w kolorach szarym, brązowym, żółtym lub czarnym³⁶. Pokrycia te rozpinane były na stelażu składającym się z żelaznych lub drewnianych pałaków³⁷. Wozy okryte tkaniną barwioną na czerwono i żółto

³⁰ J. Szymczak, „*Currus bellicalis*”..., s. 109.

³¹ *Lustracja 1659–1665*, cz. 2, s. 64–65.

³² J. Szymczak, „*Currus bellicalis*”..., s. 109.

³³ *Lustracja 1564–1565*, cz. 2, s. 177.

³⁴ W. Adamczyk, *Ceny w Warszawie w XVI i XVII wieku*, Lwów 1938, s. 169.

³⁵ *Rejestr*..., s. 475.

³⁶ J. Szymczak, „*Currus bellicalis*”..., s. 108.

³⁷ R. Dudziński, *Wozy taborowe i organizacja przemarszów wojsk polskich w drugiej połowie XV wieku*, „*Acta Universitatis Lodzianensis*”, *Folia Historica* 72, 2001, s. 86.

ukazane zostały na obrazie *Bitwa pod Orszą* z ok. 1520–1535 r.³⁸ Być może odmiennie kolory okrycia wozów ułatwiały odnalezienie, rozpoznanie właściwego wozu spośród wielu innych w taborze.

Do swojego funkcjonowania wozy potrzebowały siły napędowej, czyli zwierząt pociągowych. Z rejestrów i lustracji wynika, że do obsługi wozów wyprawianych przez miasta używane były konie. Ich ceny mieszczą się między 2 a 6 grzywnami. Jak się wydaje, konie pociągowe musiały być nieco lepsze niż te używane w chłopskich gospodarstwach i przez drobną szlachtę. W 1469 r. cztery konie pociągowe z dóbr Rafała z Rybotycz zostały wycenione przez niego na 20 grzywien, czyli po 5 grzywien za sztukę³⁹. W Warszawie w 1537 r. cena konia wahała się między 105 a 165 gr, w 1622 r. między 210 a 480 gr, a w 1651 r. między 810 a 2400 gr⁴⁰. Przyjmuje się, że na dłuższym dystansie zdolność pociągowa koni w Polsce wynosiła ok. 200 kg, przy właściwym dla jednego konia obciążeniu do 250 kg podczas krótszej pracy⁴¹. Zgodnie z szacunkami siła pociągowa konia-woźnika stanowiła równowartość pracy dwóch wołów⁴². Zwierzęta te mogły być sporadycznie zaprzęgane do wozów, jak w przypadku Doliny, gdzie przy wozie odnotowano cztery woły⁴³. Ładowność wozów z XV–XVI w. wynosiła ok. 600–650 kg⁴⁴.

Zgodnie z zapisami w lustracji wozów dostarczonych na wyprawę 1521 r. wozy z ziemi łęczyckiej i sieradzkiej, w przeważającej części, wyposażone były w cztery konie. Do każdego z *currus bellicalis* po cztery konie dostarczyły z ziemi sieradzkiej: Bolesławiec, Brzeźnica, Ostrzeszów, Piotrków, Sieradz, Szadek, Warta, a z ziemi łęczyckiej: Inowłódz, Kłodawa oraz Łęczycza. Według tej samej lustracji Wieluń wystawił dwa wozy, każdy zaprzęgnięty w cztery konie. Mniej, bo po trzy konie do jednego wozu zostały wyprawione przez: Tuszyn i Zgierz. Pierwsze z tych miast wchodziło w skład ziemi sieradzkiej, a drugie – łęczyckiej⁴⁵.

Podobnie w lustracjach z drugiej połowy XVI w. i z XVII w., jeśli odnotowano liczbę koni przy wyprawianym wozie, w większości przypadków zapisywano informację o czterech zwierzętach. Cztery konie odnotowano we wszystkich

³⁸ Z. Żygulski jun., *Bitwa pod Orszą – struktura obrazu*, [w:] *Światła Stambułu*, Warszawa 1999, s. 253–255, 287–290.

³⁹ J. Szymczak, *Ceny broni, koni i oporządzenia jeździeckiego*, [w:] *Uzbrojenie w Polsce średniowiecznej...*, s. 267–270.

⁴⁰ W. Adamczyk, *op. cit.*, s. 20–21.

⁴¹ A. B o ł d y r e w, *Equus Polonus. Koń w wojsku polskim w XVI w.*, Piotrków Trybunalski 2016, s. 130–131.

⁴² J. Matuszewski, *Początki nowożytnego zaprzęgu konnego*, [w:] *Pisma wybrane*, t. I, Łódź 1999, s. 261–263.

⁴³ *Rejestr...*, s. 495.

⁴⁴ R. Dudziński, *op. cit.*, s. 86.

⁴⁵ *Rejestr...*, s. 479–481.

omawianych lustracjach w odniesieniu do Brzeźnicy⁴⁶, a w lustracji z lat 1628–1632 – przy Warcie⁴⁷. Rozwiązanie to musiało utrzymać się zresztą dość długo, ponieważ i w XVIII w. zalecano, aby właśnie taką liczbę zwierząt zaprzęgać do wozów: „Do wozów naładowanych [...] zaprzęgają po cztery konie: dwóch, a dwóch obok szormi sposób zaprzęgnięcia nie jest w wszystkich wojskach jednostajny [...]”⁴⁸.

Cenę koni zwiększało również niezbędne oporządzenie, udzy woźnicze i specjalne systemy pasów, służące do zaprzęgnięcia zwierząt do wozów, a także siodła dla woźniców, które często używane były w zaprzęgach parokonnych⁴⁹. Należało również przygotować paszę dla koni pociągowych, która bardzo często zabierana była na wozy. Dlatego też część z miast dostarczała dodatkowy wóz piczny, który będąc wyładowany wyłącznie paszą, pozwalał zaspokoić zapotrzebowanie na karmę dla zwierząt pociągowych⁵⁰. Jeden koń w czasie przemarszu otrzymywał 2,5 korca krakowskiego owsa, a pół korca podczas postoju. Korzec owsa miary krakowskiej kosztował w XIV–XV w. od 1 grosza do 2 groszy i 6 denarów. Prócz owsa przygotowywano także snopy żyta oraz słomę. W ramach przygotowań wojennych w 1535 r. ze skarbu królewskiego wydatkowano 121 florenów za wspomniane: owies, siano i słomę⁵¹.

Tabela 1

Miasta z województwa łęczyckiego i sieradzkiego wyprawiające wozy wojenne w XVI–XVII w.

Miasto	Kategoria miasta	1509–1511	1521	1524	1564–1565	1628–1632	1659–1665
Województwo łęczyckie							
Dąbrowice	IV	W	W	W	WO	–	–
Inowódz	II	W	WKPN	W	–	–	–
Kłodawa	IV	W	WKPN	W	–	–	–

⁴⁶ *Lustracja, 1564–1565*, cz. 2, s. 72; *Lustracja, 1628–1632*, cz. 2, s. 107; *Lustracja 1659–1665*, cz. 2, s. 40.

⁴⁷ *Lustracja 1628–1632*, cz. 2, s. 98.

⁴⁸ A.L. Oelsnitz, *O bagażach wojska w polu będącego*, wyd. K. Łopatecki, Oświęcim 2014, s. 73.

⁴⁹ J. Szymczak, „*Currus bellicalis*” ..., s. 112.

⁵⁰ A. Nowakowski, *op. cit.*, s. 255.

⁵¹ J. Szymczak, „*Currus bellicalis*” ..., s. 113.

Tabela 1 cd.

Miasto	Kategoria miasta	1509–1511	1521	1524	1564–1565	1628–1632	1659–1665
Łęczyca	II	W	WKPN	W	–	–	WPN
Zgierz	IV	W	WKPN	W	–	–	W
Województwo sieradzkie							
Bolesławiec	IV	W	WKPN	W	–	–	–
Brzeźnica Nowa	IV	W	WKPN	W	WKPN	WKPN	WKPN
Grabów	IV	W	–	–	–	O	O
Mikstat	IV	–	W	–	–	O	O
Ostrzeszów	III	W	WKPN	–	–	PN	P
Pajęczno	IV	–	–	–	O	O	O
Piotrków Trybunalski	II	W	WKPN	W	–	WPN	PN
Radomsko	II	W	W	–	–	–	WPN
Sieradz	II	W	WKPN	W	–	WPN	–
Sulejów	III	W	–	W	–	–	–
Szadek	II	W	WKPN	W	–	WPN	–
Szczerców	IV	W	T	W	–	WKP	–
Tuszyn	IV	W	WKPN	W	–	PN	WPN
Warta	II	W	WKPN	W	–	WKPN	–
Wieluń	II	W	WKPN	W	–	WKPN	–

W – wóz

K – konie

P – piechota

N – zapisana informacja o ładunku lub wyposażeniu

T – wymienione tylko z nazwy

O – opłata na cele wyprawy wojennej

Źródło: opracowanie własne.

Miasta, oprócz wystawienia wozu i zaprzęgu, zmuszone były do wyposażenia wozu we wszelkiego rodzaju sprzęt potrzebny w pracach obozowych oraz niezbędne zaopatrzenie. Narzędzia te były używane do okopania i zabezpieczenia podczas postoju, połączonych ze sobą wozów, tworzących w ten sposób swego rodzaju mur obronny⁵². Ponadto gdy zmuszały do tego warunki terenowe, należało wykonać dodatkowe umocnienia ziemno-drewniane. Obozy umacniane były również przez tworzenie kilku pierścieni z połączonych wozów⁵³.

Na wyprawę wojenną w 1521 r. na wszystkich wozach z ziemi łęczyckiej i sieradzkiej znalazł się niezbędny ekwipunek, jak się zdaje, bardzo ujednolicony, ponieważ w większości składał się z podobnych sprzętów. Standardowym wyposażeniem były zatem: *fossorium* – motyka, *ligo* – graca, *securis* – siekiera, *cathena* – łańcuch. Komplet taki miała większość wehikułów, mianowicie wozy z Brzeźnicy, Piotrkowa, Sieradza, Szadku, Warty, Inowłódza, Kłodawy, Łęczycy, Zgierza oraz Wielunia, który wystawiając dwa wozy, wyposażył je w osobne pełne komplety sprzętu. Wozy z Bolesławca i Ostrzeszowa miały niepełny zestaw składający się motyki, gracy i siekiery. Wóz z Tuszyna zaopatrzony był jedynie w motykę i siekierę. Wyraźnie zatem widać, że ekwipunek wymagany na wojenne wyprawy był w owym czasie dość dokładnie określony, miasta zaś w większości wywiązywały się ze swojego obowiązku, zaopatrując wozy dostatanio i odpowiednio⁵⁴.

W 1537 r. narzędzia stanowiące wyposażenie wozów kosztowały: motyki 8,5 gr, grace 8 gr, rydle w zależności od wielkości od 6 do 4 gr, siekiery 4,5 gr, a łańcuchy żelazne 14 gr⁵⁵. Pozwala to szacować, że sprzęt przewożony na wozach to łącznie koszt ok. 40 gr.

Według Jana Tarnowskiego o jego dzieła *Consilium rationis bellicae* na wozie powinny się znaleźć: „Gwoździe większe i mniejsze, powrozy, postronki, liny większe i mniejsze, powrozy łyżane, żywica, smoła, olej konopny, konopie [...] do tego laternie, łańcuchy, siekiery, rydle, motyki, świdy, dłuta, oślnie noże, klamry, skobli, oskardy, drągi żelazne, piły, [...] hebcągi większe i mniejsze. Młyn na wozie przyprawny albo żarna”⁵⁶. Część produktów, które zostały wymienione przez hetmana, zostały zakupione w związku z kampanią obertyńską w 1531 r. Kwotę ok. 13 florenów wydano dla całości wojska na: powrozy, smołę, maźnice, sakwy na żywność, żelazo oraz wykonane z niego okucia do wozów⁵⁷.

Również z końca XVI w. zachowały się informacje o sprzęcie technicznym, który miał wchodzić w skład wyposażenia wozów. W 1590 r., z powodu zerwania przymierza z Turcją, król w swoich uniwersałach nakazał wystawienie wozów

⁵² R. Dudziński, *op. cit.*, s. 86–90.

⁵³ A. Nowakowski, *op. cit.*, s. 255.

⁵⁴ *Rejestr...*, s. 479–481.

⁵⁵ J. Szymczak, „*Currus bellicalis*”..., s. 113.

⁵⁶ J. Tarnowski, *Consilium rationis bellicae*, [w:] Jan Tarnowski. *Hetman i mąż stanu*, red. E. Jaśko, Tarnów 2009, s. 162–163.

⁵⁷ J. Szymczak, „*Currus bellicalis*”..., s. 114.

z ziemi łęczycyckiej i sieradzkiej w dostatniej liczbie. Na każdym wehikule miały znajdować się m.in.: „[...] rydle, mothyki, siekiery, i insze zwykłe apparamenta y naczynia do wojennej rzeczy potrzebne”⁵⁸. W późniejszych dokumentach lustracyjnych zapisy dotyczące sprzętu technicznego na wozach wymieniane są przez lustratorów bardzo skromnie. W przypadku części z miast odnotowano w brzmieniu powinności, że wyprawiane wozy powinny być „cum totali apparatu bellico”⁵⁹ lub z „wszestkiemi potrzebami wojennemi”⁶⁰, nie opisując dokładnie, co składa się na owe wyposażenie.

Obok technicznego zaopatrzenia na wozach bardzo ważne miejsce zajmowała wszelkiego rodzaju żywność. Produkty żywnościowe, które decydowano się zabierać na czas długotrwałych przemarszów, musiały być trwałe i możliwie energetyczne. Ładowność wozu mocno ograniczała liczbę towarów, więc ich kaloryczność była szczególnie ważna. Dużą wagę przykładano także do przetrzymywania oraz zabezpieczenia żywności przez specjalnie przygotowane opakowania i pojemniki⁶¹.

Najpełniejszy obraz przynosi nam zestawienie żywności znajdującej się na wozach na wyprawę 1521 r. Jednym z najważniejszych produktów była mąka. Znajdowała się ona w zapasach wszystkich wystawionych wozów z wyjątkiem wozu z Brzeźnicy. Często zapisywana była bez rozróżnienia na jej rodzaj, czasami jednak określano ją dokładnie: jako mąkę żytnią albo pszenną. W kilku przypadkach podkreślano też wyraźnie, że jest to mąka oczyszczona i przesiana⁶².

Na wozach znajdowały się również mączne wypieki. W Polsce XV i początku XVI w. wypiekano dziewięć głównych gatunków pieczywa, nie licząc mniejszych odmian. Bochenki najczęściej wypiekanych chlebów, tzw. czołty, ważyły ok. 320–350 g, miały kształt podłużnego klina i kosztowały po 2 gr za sztukę. W podróż najczęściej zabierano chleb z mąki żytniej, razowej⁶³. Chleb znajdował się w wyposażeniu fundowanym przez trzy z 14 miast z interesujących nas ziem. Były to Tuszyn, Inowłódz i Zgierz.

Obok produktów mącznych bardzo często występuje groch, jagły oraz *pulcium*, najczęściej z dopiskiem *pulcium* z jęczmienia. *Pultium* lub *pulcium* jest produktem dość tajemniczym. Najprawdopodobniej był to rodzaj zacierki, polewki lub bryi⁶⁴. Groch był bardzo chętnie wybierany ze względu na swoją pożywność oraz szeroką dostępność. Używano go do gotowania gęstej zupy, a także jako dodatek oraz składnik wielu potraw. Groch prażony często używany był w zastępstwie chleba. Za korczyki grochu płacono od 2 do 6 gr, w zależności od pory roku. Równie

⁵⁸ J. Koberzycki, *Przyczynki do dziejów ziemi sieradzkiej*, Warszawa 1915, s. 25.

⁵⁹ *Lustracja 1628–1632*, cz. 2, s. 107.

⁶⁰ *Ibidem*, s. 184–185.

⁶¹ *Rejestr...*, s. 473–475.

⁶² *Ibidem*, s. 479–481.

⁶³ J. Szymczak, *Żywność na miejskich wozach...*, s. 71.

⁶⁴ *Rejestr...*, s. 479–481.

popularne jagły, wyrabiane z prosa, stosowane jako dodatek do dań, kosztowały między 8 a 10 gr za korczyk. Co najciekawsze, we wspomnianych spisach brakuje informacji o jednym z najpopularniejszych dodatków kuchennych tamtego okresu, czyli kaszy⁶⁵.

Wszystkie z wymienionych w rejestrze z 1521 r. miast i miasteczek na swoich wozach dostarczyły mięso. Najczęściej wymienianą postacią, w jakiej mięso występuje, są *lardi perne*, czyli „szynki wieprzowe”. Na poszczególnych wozach znajdowały się ich różne ilości, od jednej sztuki w przypadku Zgierza, do aż ośmiu sztuk, które zabrano ze sobą na wozie z Piotrkowa⁶⁶. Obok wieprzowiny w rejestrze wymieniane jest też mięso wołowe. Jako sposób jego konserwacji stosowano najczęściej wędzenie, rzadziej solenie, sporadycznie natomiast miast dostarczały żywe zwierzęta⁶⁷. Cały wędzony wół znajdował się na wozach dostarczonych przez Wieluń i Łęczycę. W wypadku Sieradza oraz Warty pojawia się zapis o jakichś innych mięsach, wszystkich zakonserwowanych za pomocą wędzenia. Warto zauważyć, że nie ma informacji o drobiu na wozach. Raz w kontekście ziemi łęczyckiej i sieradzkiej odczytać możemy zapiski o rybach, dwie beczki śledzi zostały dostarczone przez Wieluń⁶⁸. Za beczkę śledzi płacono od 72 do 96 gr⁶⁹.

W zapasach znajdujących się na dziewięciu wozach znalazły się także sery, w przypadku Łęczycy dodatkowo oprócz zwykłych serów były sery krajanki, na wozie z Bolesławca znalazły się za to serki małdrzyki, wykonywane z mleka owczego. Kolejnym nabiałem jest masło, które było w większości wyposażenia, z wyjątkiem wozów z Bolesławca i Kłodawy⁷⁰.

Dodatkami do potraw chętnie zabieranymi na czas wyprawy wojennej były sól, nasiona konopne, mak, oleje jadalne oraz grzyby. Sól i mak dodawane były do smaku, z nasion konopi wykonywano bryje. Grzyby, które znalazły się na wozach z Sieradza i Warty, były najprawdopodobniej suszone, choć mogły też być solone lub kiszone⁷¹.

Również w 1590 r. na wozach miejskich z ziemi sieradzkiej znalazła się żywność niezbędna w marszu i życiu obozowym: „wozy sowitą liczbę na the wojnę naśpiżowane szelakam żywnościom, mąkam, chlebem suchym, słoninami, leguminami, nabiały...”⁷².

Informacje o zaopatrzeniu wozów w żywność, podobnie jak to było w przypadku ekwipunku technicznego znajdującego się na wozach, pojawiają się również w lustracjach z XVII w. Jednakże w porównaniu do zapisów z pierwszej połowy

⁶⁵ J. Szymczak, *Żywność na miejskich wozach...*, s. 71–73.

⁶⁶ *Rejestr...*, s. 479–481.

⁶⁷ J. Szymczak, *Żywność na miejskich wozach...*, s. 69–70.

⁶⁸ *Rejestr...*, s. 479–481.

⁶⁹ J. Szymczak, *Żywność na miejskich wozach...*, s. 71.

⁷⁰ *Rejestr...*, s. 479–481.

⁷¹ J. Szymczak, *Żywność na miejskich wozach...*, s. 73.

⁷² J. Koberzycki, *op. cit.*, s. 25.

XVI w. te XVII-wieczne są znacznie bardziej lakoniczne. Lustratorzy notowali wówczas jedynie, że wozy powinny być „naspizowane” lub „leguminami napełniony et cum totali apparatu bellico”, nie wyszczególniano, co na owe bagaże mogło się składać⁷³. Czasem też ograniczano się do informacji, że dane miasto dostarczyć ma wóz z żywnością, jak to zostało odnotowane w przypadku Szadku⁷⁴ czy Łęczycy⁷⁵.

Zbrojna eskorta, w którą wyposażany był wóz, była sprawą niesłychanie ważną. Znane są przypadki, w których wozy niemające zbrojnej załogi wpadały w ręce nieprzyjaciela. Przykładem może tutaj być wyprawa królewicza Kazimierza z 1471 r., gdy utracono 60 wozów, które nie mając zbrojnej załogi, nie były w stanie bronić się nawet przed węgierskimi chłopami⁷⁶. Warto również wspomnieć o wojnie Śląskiej z 1474 r., gdy oddziały Macieja Korwina skutecznie odcięły armię Kazimierza Jagiellończyka od zaopatrzenia przez rozbijanie wyposażonych w żywność konwojów wozów. Woźnice, zmuszeni do poszukiwań zapasów na Śląsku, byli nieustannie narażeni na ataki żołnierzy Korwina. Działania te, oprócz spadku morale, doprowadziły do szerzenia się chorób wśród niedożywionej armii⁷⁷.

Już w dokumencie z 1329 r. dla Szydłowca pojawił się zapis o konieczności zaopatrzenia wozu w eskortę w postaci jednego strzelca uzbrojonego w broń strzelczą, zapewne kuszę⁷⁸. Konieczność posiadania przez wóz zbrojnej eskorty została również zauważona przez organy państwowe. Mówi o niej bowiem statut wojskowy sejmu piotrkowskiego z 1477 r., aby przy każdym wozie oprócz picznych był jeden pieszy „cum balista vel pixide manuali”, czyli z kuszą lub rusznicą⁷⁹. W XVI-wiecznych dokumentach z akt radzieckich z Poznania znaleźć można zapis, że miasto powinno wyposażać wystawiane wozy wojenne w dwóch strzelców uzbrojonych w kusze. Późniejsze zapisy lustracyjne potwierdzają ten sposób wywiązywania się z nałożonych na miasto powinności⁸⁰.

Zbrojna załoga była – jak się wydaje – standardem, jeśli chodzi o wozy wystawione przez miasta z ziem łęczyckiej i sieradzkiej w 1521 r. Na wszystkich wozach znalazła się uzbrojona piechota oraz woźnica. Dodać ponadto należy, że o ile większość załogi figuruje w spisie wymieniona z imienia, wraz z opisem posiadanego ekwipunku, to brakuje informacji o jednym piechurze z Szadku. Na sześciu wozach znalazł się jeden uzbrojony piechur, natomiast siedem miast wyprawilo

⁷³ *Lustracja 1628–1632*, cz. 2, s. 181, 185–186; *Lustracja 1659–1665*, cz. 2, s. 64–65.

⁷⁴ *Lustracja 1628–1632*, cz. 3, s. 62.

⁷⁵ *Lustracja 1659–1665*, cz. 3, s. 194.

⁷⁶ R. Dudziński, *op. cit.*, s. 85.

⁷⁷ T. Grabarczyk, *Jazda zaciężna Królestwa Polskiego w XV wieku*, Łódź 2015, s. 199.

⁷⁸ J. Szymczak, „*Currus bellicalis*”..., s. 107.

⁷⁹ *Polskie ustawy i artykuły wojskowe od XV do XVIII wieku*, wyd. S. Kutrzeba, Kraków 1937, s. 26.

⁸⁰ J. Szymczak, *Zbrojna eskorta...*, s. 285.

po dwóch zbrojnych załogantów. Ponadto trzeba doliczyć do tego, że Wieluń dostarczając dwa wozy, wyposażył je w czterech zbrojnych piechurów, możemy więc przyjąć, że na każdy wieluński wóz przypadało ich dwóch⁸¹. Zapewne w większości przypadków taka liczba piechurów musiała być wystarczającą siłą militarną, ponieważ niewiele miast wysyłało większą liczbę ludzi do ochrony wozów skarbnych⁸². Najczęściej pojawiającym się typem uzbrojenia zaczepnego jest broń sieczna i kolna, 19 piechurów uzbrojonych było w broń zapisaną jako *gladius*, czyli miecz, trzech piechurów wyposażonych było w broń zwaną *framea*⁸³. Była to najprawdopodobniej szabla, choć termin nie jest jednoznaczny, w XV w. bowiem *framea* bywała utożsamiana z nożem-tylcem, mieczem, tasakiem i właśnie szabłą. Można jednak przyjąć, że jest to szabla, skoro w rejestrze z 1521 r. miecz występuje pod nazwą *gladius*, tasak zapisywany jest jako „thasak”, a noże i puginały nie wchodziły w skład uzbrojenia dostatecznego do obrony wozu w razie zbrojnej konieczności⁸⁴.

Kolejnym typem uzbrojenia chętnie wybieranym przez zbrojną załogę wozów wojennych była broń drzewcowa, w której skład wchodziło sześć włóczni, dwie halabardy, dwie sulice, giewia oraz gizarma. Całe to uzbrojenie stanowiło zapewne broń alternatywną, ponieważ jej właściciele posiadali również miecz lub szabłę. Broń biała wymieniana jest bowiem jako pierwsza, była ona również niezaprzeczalnie bardziej uniwersalna⁸⁵. Jeśli chodzi o broń drzewcową, to zdecydowany prym wiodła wymieniana najczęściej *lancea*, czyli włócznia. Trzeba również zwrócić uwagę na sulicę, która niekiedy bywa utożsamiana z lekką włócznią. W kontekście rejestru z 1521 r. należy odróżnić jednak te dwa rodzaje broni, ponieważ zostały wyraźnie zapisane w różny sposób. Jeżeli chodzi o wspomnianą gizarmę, czy też staropolski „oset”, to identyfikacja tej broni sprawia najwięcej kłopotu. W oryginalnym tekście broń ta została zapisana jako *tribula*, co według słownikowej definicji oznacza cep, a jako *tribula ferrea* – cep bojowy. Jednakże zapisana jako *tribulus ferreus* oznacza oset żelazny, co rozumieć możemy jako broń drzewcową o złożonym grocie, czyli właśnie gizarmę lub partyzanę⁸⁶. Wymienione dwukrotnie halabardy również wchodziły w skład broni drzewcowej, mając żelaziec złożony, zakończony grotem, składający się z ostrza po jednej, a kolca po drugiej stronie⁸⁷.

Załogę wozu wyposażano również w siekiery, które w średniowieczu z całą pewnością zaliczane były w poczet broni obuchowych⁸⁸. W rejestrze odnotowa-

⁸¹ *Rejestr...*, s. 479–481.

⁸² J. Szymczak, *Zbrojna eskorta...*, s. 285–286

⁸³ *Rejestr...*, s. 479–481.

⁸⁴ J. Szymczak, *Zbrojna eskorta...*, s. 287–288.

⁸⁵ *Rejestr...*, s. 479–481.

⁸⁶ J. Szymczak, *Zbrojna eskorta...*, s. 289–290.

⁸⁷ M. Głosek, *Broń drzewcowa i obuchowa*, [w:] *Uzbrojenie w Polsce średniowiecznej...*, s. 44.

⁸⁸ J. Szymczak, *Zbrojna eskorta...*, s. 290.

no trzy *securis*, które stanowiły uzbrojenie eskorty, zapewne w charakterze broni zapasowej⁸⁹. Jak zostało zauważone, siekiery stanowiły wyposażenie saperskie każdego wozu. Ponadto bardzo trudne jest w wielu przypadkach odróżnienie siekiery od topora, ze względu na podobny wygląd, a także uniwersalne przeznaczenie⁹⁰.

Pewną popularnością cieszyła się również broń strzelcza, dokładniej broń palna, czarnoprochowa, wymieniona pięć razy *bombarda*⁹¹, pod którym pojęciem w tym przypadku należy rozumieć ręczną broń palną⁹². Bombardę dostarczyły: Bolesławiec, Ostrzeszów, Piotrków, Sieradz i Szadek⁹³.

Broń zaczepna była przeważającym ekwipunkiem zbrojnych piechurów, jednak część z nich miała również uzbrojenie ochronne oraz tarczę. Jeżeli chodzi o interesujące nas ziemie, mamy do czynienia z zaledwie trzema zapisami dotyczącymi uzbrojenia ochronnego. Dwa z nich podają spis ekwipunku posiadanego przez piechotę wyprawioną z Sieradza, trzeci natomiast dotyczy piechura z Łęczycy. I choć w dwóch pierwszych przypadkach mamy dokładnie podane części uzbrojenia, to w przypadku trzecim ograniczono się do zapisu informującym jedynie, że Jan Glinka był z mieczem i w zbroi („Johannes Glinka cum gladio in armis”). W przypadku informacji dotyczących Sieradza czytamy, że obaj załoganci wozu mieli na sobie płaty, czyli napierśnik połączony z naplecznikiem osłaniający całość tułowia, hełm oraz rękawice⁹⁴. Co do ochrony tułowia, można przyjąć, że wspomniane płaty osłaniały zarówno brzuch, jak i plecy, ponieważ przy tych piechurach zostało zanotowane „2 plathi”. Hełmy były zapewne hełmami otwartymi, być może saladami, jednak prawdopodobnie nie kapalinami, ponieważ zostały zapisane jako *gallea* oraz *galea*, a w omawianym rejestrze kapalin został odnotowany jako *kapalin*, co widać na przykładzie Kalisza⁹⁵. Jeżeli chodzi o tarcze, to dla obsługi wozów wojennych z ziemi łęczyckiej i sieradzkiej można ich naliczyć zaledwie trzy: pierwsze dwie w posiadaniu piechurów z Łęczycy, trzecią natomiast u piechura z Kłodawy⁹⁶.

Również woźnicy musieli być przygotowani do działań militarnych, dlatego też zaopatrzeni byli w odpowiednią broń zaczepną. Do tego najczęściej ich uzbrojenie się ograniczało. W przypadku wszystkich 14 woźniców wymienionych w spisie zdecydowanie najczęściej używaną bronią – odnotowaną aż dziewięć razy – była wspomniana *framea*, czyli szabla. Miecz pojawił się cztery razy, raz natomiast w przypadku powożącego z Brzeźnicy odnotowano „szarszun”⁹⁷, który był naj-

⁸⁹ *Rejestr...*, s. 479–481.

⁹⁰ M. Głosek, *op. cit.*, s. 48.

⁹¹ *Rejestr...*, s. 479–481.

⁹² J. Szymczak, *Początki broni palnej w Polsce (1383–1533)*, Łódź 2004, s. 36–41.

⁹³ *Rejestr...*, s. 479–481.

⁹⁴ *Ibidem*, s. 479–481.

⁹⁵ J. Szymczak, *Zbrojna eskorta...*, s. 290.

⁹⁶ *Rejestr...*, s. 479–481.

⁹⁷ *Ibidem*, s. 479–481.

prawdopodobniej rodzajem ciężkiego i długiego miecza⁹⁸. Widać tutaj pewną charakterystyczną cechę: o ile piechota zdecydowanie częściej wyposażana była w miecze, to woźnice jako swoją broń przyboczną częściej posiadali szable⁹⁹.

Warto zwrócić uwagę również na to, że w wielu przypadkach (jak choćby w Wieluniu, gdzie rejestr z roku 1521 poszerzony jest o informację z ksiąg miejskich) możliwe jest ustalenie personaliów poszczególnych woźniców i obsługi. Woźnicami z Wielunia byli Maciej Pełka i Szymon Kudlik, w składzie eskorty zaś odnotowano mieszczan: Wojciecha Śremskiego, Macieja Mazura, Macieja Ozgę, Jana Surmę. Co więcej, wśród wydatków Wielunia z czasów wojny pruskiej z lat 1519–1521 pojawiają się wzmianki o zakupie uzbrojenia i naprawie wozów. Zaznaczyć jednak trzeba, że nie sposób ustalić, czy wydatki te miały bezpośredni związek z omawianą wyprawą¹⁰⁰.

W lustracji przeprowadzonej w latach 1564–1565 powinność *currus bellicalis* odnotowano w odniesieniu do Brzeźnicy, która jako obsługę powinna zapewnić woźnicę oraz jednego draba do ochrony wozu¹⁰¹. W skład niewyszczególnionego w treści „naspizowania” wozu wchodziła zapewne niezbędna żywność oraz wszelkie sprzęty obozowe¹⁰².

Konieczność wyposażenia wozów w eskortę była – jak się wydaje – trwale przestrzegana także w kolejnych latach, ponieważ wozy z ziemi łęczyckiej i sieradzkiej w 1590 r., zgodnie z królewskimi rozporządzeniami, również miały być ochraniane i obsługiwane przez zbrojną załogę: „wozy sowitą liczbę na the wojnę [...] a przy nich piesze wyprawowali także”¹⁰³.

Wyprawianie miejskiego wozu wojennego ze zbrojną załogą było jedną z najczęściej notowanych powinności również w lustracji z lat 1628–1632. Na Szczercowie ciążył obowiązek wyprawienia wozu wojennego na wyprawę w momencie, gdy zostanie ogłoszone pospolite ruszenie. Jako zbrojną załogę mieszczanie mieli wyprawiać dwóch pieszych¹⁰⁴. Co ważne w przypadku tej miejscowości, w dwóch poprzednich lustracjach brakowało informacji o wypełnianiu tej powinności. Warto jednak zauważyć, że wozy wyprawiane przez mieszczan ze Szczercowa odnotowane zostały już w XVI w., w rejestrach wozów z lat 1509–1511 oraz w 1524 r.¹⁰⁵ Również w spisie wozów skarbnych na wyprawę malborską w 1521 r. odnajdujemy wzmiankę o Szczercowie, jednakże w tym przypadku miasteczko

⁹⁸ J. Szymczak, *Zbrojna eskorta...*, s. 292.

⁹⁹ *Rejestr...*, s. 479–481.

¹⁰⁰ T. Grabarczyk, T. Nowak, *Rozplanowanie przestrzenne miasta, [w:] Wieluń. Dzieje miasta do 1792 roku*, red. A. Szymczak, Łódź–Wieluń 2011, s. 72.

¹⁰¹ *Lustracja 1564–1565*, cz. 2, s. 72.

¹⁰² R. Dudziński, *op. cit.*, s. 84.

¹⁰³ J. Koberzycki, *op. cit.*, s. 25.

¹⁰⁴ *Lustracja 1628–1632*, cz. 2, s. 151.

¹⁰⁵ *Rejestr...*, s. 476–477; *KDWP*, nr 150; S. Weymann, *Ze studiów nad zagadnieniem dróg w Wielkopolsce od X do XVIII wieku*, „Przegląd Zachodni” 1953, R. IX, t. II, nr 6–8, s. 250–251.

zostało wymienione jedynie z nazwy, przypuszczać więc jedynie można, czy rzeczywiście wystawiło wóz, czy jedynie ciążył na nim taki obowiązek¹⁰⁶.

Zapisy na temat zbrojnej eskorty w tym czasie możemy odnaleźć także przy Brzeźnicy, która dostarczając wóz z czterema końmi i „cum totali apparatusu bellico”, miała wyprawić dwóch pieszych dla ochrony¹⁰⁷. Powinność ta – choć nieodnotowana w lustracji z pierwszej dekady XVII w. – miała swoją ciągłość, ponieważ według lustracji z królewskich lat 1564–1565 oraz rejestrów wozów z 1521 r. mieszczanie brzeźnicy regularnie wyprawiali wyposażony wóz, zaprzężony w cztery konie wraz z dwuosobową załogą¹⁰⁸.

Podobne informacje dotyczą Piotrkowa, którego mieszkańcy wysłali na wyprawę w 1621 r. wóz oraz czterech hajduków z całym niezbędnym oporządzeniem bojowym. Być może jednak istniała niezachowana w lustracji powinność dla Piotrkowa, mówiąca o potrzebie dostarczania większej liczby zbrojnych, ponieważ według zapisu lustratorów mieszczanie zostali upomniani, aby podczas następnej wyprawy ekspediowali większą liczbę piechoty¹⁰⁹. Wydaje się to tym bardziej zastanawiające, że według rejestru wozów z 1521 r. Piotrków wystawiał podobnie jak większość miast jedynie dwóch piechurów dla ochrony wozu¹¹⁰.

Sieradzanie podlegali takiemu samemu obowiązkowi, ponieważ podczas lustracji przedstawili dokumenty potwierdzające wystawienie czterech pieszych z wozem na pospolite ruszenie w 1621 r. W tym przypadku żadnych kwestii spornych nie odnotowano¹¹¹, zwłaszcza że w XVI w. miasto to dostarczało standardową liczbę dwóch zbrojnych dla każdego wozu¹¹².

Warta i Szadek dostarczać miały po jednym wozie z dwoma pieszymi. Zano-towano, że wóz z Warty ma być wyposażony w cztery konie oraz ma mieć całe niezbędne wyposażenie¹¹³, natomiast wóz wystawiany przez mieszczan z Szadku miał być zaopatrzony w żywność oraz armatę obsługiwaną przez pieszą załogę. Warte odnotowania jest również to, że mieszczanie Szadkowscy ze swej powinności się nie wywiązywali, przez co zostali upomniani przez lustratorów, aby wypełnili ją podczas kolejnego pospolitego ruszenia¹¹⁴.

Według zapisów największy ciężar spoczywał na Wieluniu, którego mieszkańcy przedstawili lustratorom dokumenty, według których w 1621 r. mieszkańcy miasta dostarczali dwukrotnie po dwa wozy. Za pierwszym razem wozom towarzyszyło dwóch zbrojnych na koniach oraz czterech piechurów. W kolejnym

¹⁰⁶ *Rejestr...*, s. 479–481.

¹⁰⁷ *Lustracja 1628–1632*, cz. 2, s. 107.

¹⁰⁸ *Rejestr...*, s. 476–477, 479–481; *KDWP*, nr 150; *Lustracja 1564–1565*, cz. 2, s. 72.

¹⁰⁹ *Lustracja 1628–1632*, cz. 2, s. 10.

¹¹⁰ *Rejestr...*, s. 479–481.

¹¹¹ *Lustracja 1628–1632*, cz. 2, s. 83.

¹¹² *Rejestr...*, s. 479–481.

¹¹³ *Lustracja 1628–1632*, cz. 2, s. 98.

¹¹⁴ *Ibidem*, s. 62.

przypadku wozom z – jak zapisano – „wszestkiemi potrzebami wojennemi” towarzyszyło dwóch pieszych¹¹⁵. Ten większy obowiązek ma swoje korzenie w przeszłości, już w rejestrze wozów skarbnych z 1521 r. bowiem odnotowano dwa wozy i czterech piechurów wyprawionych z Wielunia¹¹⁶.

W przypadku Ostrzeszowa i Tuszyna, choć w nagłówku powinności zanotowano „wóz wojenny”, miasteczka te ograniczyły się jedynie do wystawienia zbrojnej piechoty na pospolite ruszenie. Mieszczanie z Ostrzeszowa mieli wyprawić jednego zbrojnego wybrańca i wyposażyć go w cały niezbędny sprzęt wojenny¹¹⁷, natomiast mieszczanie z Tuszyna dostarczyć mieli dwóch dobrze wyposażonych pieszych¹¹⁸. Co ciekawe, miasta te we wcześniejszych spisach i rejestrach z pierwszej połowy XVI w. wyprawiały po jednym wozie¹¹⁹.

Jeśli chodzi o lustrację dóbr królewskich z lat 1659–1665, to dobrym przykładem zbrojnej piechoty przy wozach wyprawianych przez miasta może być *casus* Brzeźnicy, która dostarczyć miała wóz zaprzężony w cztery konie, z całym aparatem wojennym. Jako zbrojną załogę miasto wyprawić miało dwóch pieszych¹²⁰, podobnie jak to zostało ujęte wcześniej¹²¹.

W odniesieniu do Tuszyna dostrzec możemy pewną różnicę w brzmieniu powinności względem lat wcześniejszych, gdy mieszczanie na wyprawę przeciwko Turcji wyprawili dwóch pieszych z pełnym wyposażeniem¹²². W omawianej lustracji zapisano, że w razie pospolitego ruszenia miasteczko powinno wyprawić wóz z jednym koniem oraz pieszego, dobrze wyekwipowanego pachołka¹²³.

Kolejnym miastem, które miało dostarczyć wóz wojenny, jest Radomsko. Lustratorzy zanotowali, że wóz ten powinien być „leguminami napełniony et cum totali apparatusu bellico”, a towarzyszyć mu miało czterech zbrojnych pachołków. Warto również zauważyć, że choć na wstępie zaznaczono, że powinność ta ciążyła na mieszczanach „podług dawnych praw i zwyczajów podczas pospolitego ruszenia”, to w poprzednich lustracjach nie była ona wspomniana¹²⁴.

Mówiąc o wozach dostarczanych przez miasta leżące w województwie łęczyckim, należy zauważyć, że w poprzednich lustracjach dóbr królewskich brakuje informacji potwierdzających ich wyprawianie. W omawianej lustracji natomiast odnajdujemy wzmianki dotyczące dwóch miast wywiązujących się z tej powinności. Pierwszym jest Łęczycza, która podczas pospolitego ruszenia powinna

¹¹⁵ *Ibidem*, s. 185–186.

¹¹⁶ *Rejestr...*, s. 479–481.

¹¹⁷ *Lustracja 1628–1632*, cz. 2, s. 171.

¹¹⁸ *Ibidem*, s. 37.

¹¹⁹ *Rejestr...*, s. 473–482; *KDWP*, nr 150.

¹²⁰ *Lustracja 1659–1665*, cz. 2, s. 40.

¹²¹ *Lustracja 1628–1632*, cz. 2, s. 107.

¹²² *Ibidem*, s. 37.

¹²³ *Lustracja 1659–1665*, cz. 2, s. 173.

¹²⁴ *Ibidem*, s. 64–65.

wyposażyć jeden wóz z żywnością do obozu oraz wyprawić dwóch pachołków uzbrojonych w muszkiety i inny oręż, a także stosowny ubiór zgodny z wymogami wojennymi¹²⁵.

Zgierz miał natomiast wyprawić wóz na pospolite ruszenie według starych zapisów. Co ciekawe, musiały być one znane mieszczanom oraz odnotowywane w dokumentach nieprzedstawianych lustratorom, ponieważ we wszystkich z omawianych lustracji żadne sumy i powinności nie były wcześniej zapisywane w dokumentach lustracyjnych Zgierza¹²⁶. Być może chodziło o zapisy zgodne z rejestrem wozów dostarczonych na wyprawę malborską w 1521 r., gdy mieszczanie mieli wyprawić wóz z dwuosobową zbrojną załogą oraz woźnicą¹²⁷.

Część z miast zeznała, że ma dostarczać na pospolite ruszenie jedynie piechotę. Mieszczanie z Ostrzeszowa mieli, gdy zostanie ogłoszone pospolite ruszenie, składać się wspólnie z sąsiednią wsią zwaną Biertutowem na wyprawienie pachołka¹²⁸. Większy ciężar spoczywał na Piotrkowie, zapewne ze względu na wielkość i znaczenie tego miasta. Mieszkańcy piotrkowscy przedstawili dokument, według którego wyprawili w roku 1655 czterech pieszych pachołków w odpowiednim stroju i z wyposażeniem wojennym. Zaznaczono również, że piechota ta miała zostać uzbrojona w muszkiety¹²⁹. Nie ma jednak mowy o samym wozie. Być może obowiązki dla tego miasta zostały zredukowane. Możliwe jest także, że była to samowolna decyzja mieszkańców, którzy wyprawili jedynie zbrojną piechotę.

Pośród miast, które wносиły opłatę pieniężną w zamian za wóz, w omawianym rejestrze odszukać możemy zapisy, które pokrywają się z rejestrem wcześniejszym, mowa o miastach: Grabów¹³⁰, Mikstat i Pajęczno¹³¹. Warto wspomnieć jeszcze leżący w województwie sieradzkim Bolesławiec, którego mieszkańcy – według zapisu lustratorów – zeznali, że nie ciąży na nich ta powinność¹³². I choć rzeczywiście w poprzednich lustracjach brakuje informacji o wozach z Bolesławca, to stosowne zapisy odnaleźć możemy we wspomnianym rejestrze wozów skarbnych z 1521 r., według którego miasteczko to wystawiło wóz z woźnicą, zaprzężony w cztery konie¹³³. Nie jest to odosobniony przykład, ponieważ o wozach z Bolesławca mowa również w rejestrach z lat 1509–1511¹³⁴ i 1524 r.¹³⁵

¹²⁵ *Ibidem*, s. 194.

¹²⁶ *Ibidem*, s. 227.

¹²⁷ *Rejestr...*, s. 479–481.

¹²⁸ *Lustracja 1659–1665*, cz. 2, s. 158.

¹²⁹ *Ibidem*, s. 12.

¹³⁰ Grabów odnotowywany był w lustracjach pośród miast województwa sieradzkiego, przez H. Samsonowicza zaklasyfikowany został do województwa łęczyckiego.

¹³¹ *Lustracja 1659–1665*, cz. 2, s. 115, 121, 41.

¹³² *Ibidem*, s. 146.

¹³³ *Rejestr...*, s. 479–481.

¹³⁴ *Ibidem*, s. 476–477.

¹³⁵ *KDWP*, nr 150.

Podobna sytuacja odnotowana została w leżącym w województwie łęczyckim Dąbiu, gdzie mieszczanie zeznali lustratorom, że nigdy nie wyprawiali wozów¹³⁶. Rzeczywiście na podstawie przytoczonych rejestrów i lustracji nie sposób odnaleźć informacji, jakoby na Dąbiu ciążył obowiązek wyprawienia wozu wojennego lub pieszych zbrojnych.

Jednym z najczęściej notowanych obowiązków miast względem prowadzonej przez państwo wojny było wyprawienie wozu wojennego, wyposażonego w żywność i niezbędny sprzęt oraz mającego zbrojną załogę. Stanowiło to spore obciążenie finansowe miasta i jego mieszkańców. Pojawiającą się równie często powinnością była opłata pieniężna, wnoszona w zamian za wóz, która mieściła się w przedziale od 3 do 20 grzywien. Było to rozwiązanie zdecydowanie wygodniejsze dla mieszczan, którzy choć ponosili znaczne obciążenia finansowe, to zwolnieni byli z konieczności osobistego udziału w wyprawie.

Weryfikację powinności wyprawiania wozu warto także zestawić z rejestrem z lat 1509–1511, gdzie odnajdujemy zapis o wozach wyprawionych z: Bolesławca, Brzeźnicy, Grabowa, Ostrzeszowa, Piotrkowa, Radomska, Sieradza, Sulejowa, Szadku, Szczercowa, Tuszyna, Warty, Wielunia, Dąbrowicy, Inowłódza¹³⁷, Kłodawy, Łęczycy i Zgierza¹³⁸. Należy również dodać, że w obszerniejszym rejestrze z 1521 r. brakuje jakiegokolwiek wzmianki o wozach z Grabowa i Sulejowa. Z kolei w przypadku miasteczka Mikstat wniesiono opłatę w zastępstwie za wóz, nie ma natomiast informacji o wypełnieniu powinności wojskowych dekadę wcześniej¹³⁹.

Kolejnym z materiałów źródłowych dotyczącym powinności miast wartym zainteresowania jest zapis lustracji dostarczanych wozów przez miasta i miasteczka z 1524 r. W *In terra Lanciensi* mamy informacje o wyprawieniu wozów wojennych przez: Dąbrowice, Inowłódz, Kłodawę, Łęczycę i Zgierz. Natomiast pod zapisem *In terra Siradiensi* zostały wymienione: Bolesławiec, Brzeźnica, Ostrzeszów, Piotrków, Sieradz, Sulejów, Szadek, Szczerców, Tuszyn, Warta i Wieluń¹⁴⁰. Zatem w porównaniu z wcześniejszą lustracją z lat 1509–1511 wozów nie wystawiły Grabów i Radomsko. Zauważyć można także, że w przypadku aż 13 z 19 miast¹⁴¹, o których mamy informację dotyczącą wyprawiania wozu w chociażby jednym z trzech rejestrów z pierwszej połowy XVI w., mamy również potwierdzenie jego dostarczenia na potrzeby wojenne w dwóch pozostałych lustracjach. Większość miast zatem w omawianym okresie wywiązywała się ze swoich powinności bardzo rzetelnie¹⁴².

¹³⁶ *Lustracja 1659–1665*, cz. 2, s. 235.

¹³⁷ Inowłódz w tym rejestrze odnotowany został pośród miast położonych na Mazowszu.

¹³⁸ *Rejestr...*, s. 476–477.

¹³⁹ *Ibidem*, s. 473–481.

¹⁴⁰ *KDWP*, nr 150.

¹⁴¹ Z zastrzeżeniem, że w rejestrze wozów skarbnych z 1521 r. Szczerców został wymieniony tylko z nazwy, a Dąbrowica wniosła opłatę za wóz do skarbcza królewskiego.

¹⁴² *Rejestr...*, s. 473–481; *KDWP*, nr 150.

Jeżeli chodzi o wymienione w rejestrze z 1521 r. Wilczkowice, Błonie i Sobótkę, warto wspomnieć, że były one w tym czasie najpewniej wsiami. Ciekawe więc jest ich odnotowanie w spisie obok miast. Być może jednak na wsiach tych spoczywały jakieś nieodnotowane w późniejszych tekstach obowiązki lub też chwilowo zmienił się ich stan prawny.

Na podstawie źródeł nie da się jednoznacznie określić, czy miasta wywiązywały się z obowiązku podczas każdej z wojen, ponieważ część ze źródeł wspomina tylko o obowiązkach miast, a nie o rzeczywistym wypełnianiu ciężących na nich powinności. Ponadto w części lustracji dotyczących wielu miast brakuje jakichkolwiek informacji na temat powinności wojennych¹⁴³. Zauważyć można również, że kategoria miasta nie miała większego znaczenia przekładającego się na wyprawiane wozy czy liczbę koni lub obsługi. Warto też zaznaczyć, że z biegiem czasu popularnym zjawiskiem stawała się zamiana jednego obciążenia na inne, upowszechniając w ten sposób możliwość wywiązania się z omawianej powinności w inny sposób niż wysyłanie wozów. Coraz częściej spotkać można więc zapisy o opłacie na zakup wozu czy wyprawieniu samych zbrojnych pacholków. Ponadto trudna sytuacja miasta, wojny, pożar czy inne trudności mogły doprowadzić do zwolnienia lub czasowego zawieszenia wypełniania powinności wyprawiania wozu. Być może brak zapisów dla części miast jest właśnie spowodowany takimi wydarzeniami. Z całą pewnością jednak rozważania te wymagają dalszych badań oraz szczegółowej kwerendy źródeł, dopiero bowiem porównanie rzeczywistego stanu miast z zapisami wypełniania wojskowych powinności mogłoby dać pełny obraz omawianego zjawiska.

Ponadto mała liczba wzmianek o kosztach wystawienia wozu nie pozwala w wiarygodny sposób określić, jak duże stanowiło to obciążenie.

Jeżeli chodzi o miasta, które na przestrzeni wieków wywiązywały się najlepiej z nałożonych powinności wojskowych, to odnotować należy Brzeźnicę, gdzie wspomnienia o wyprawianiu wozu wojennego z załogą możemy odnaleźć we wszystkich omawianych rejestrach wozów i lustracjach. Co również godne zauważenia, wiele miast, które choć aktywne w pierwszej połowie XVI w., w świetle informacji dostarczonych przez późniejsze lustracje ze swoich obowiązków wywiązywało się znacznie rzadziej. Przykładami takich miast mogą być Radomsko oraz Kłodawa. Jedynie dla części z miast, jak Pajęczno, informacje o powinnościach pojawiają się tylko w późniejszych tekstach źródłowych.

Spśród wozów wyprawianych z miast królewskich całej Polski wozy z ziem łęczyckiej i sieradzkiej były znacznym wkładem. Jeśli chodzi o ujęcie statystyczne, to najdokładniejsze są w tej kwestii rejestry z pierwszej połowy XVI w. W latach 1509–1511 wozy wyprawilo 18 miast z omawianych ziem, przy 199

¹⁴³ Taka sytuacja zaznaczona została w tabeli, gdzie „–” oznacza brak wzmianek, a nie uchylenie się od wyprawiania wozu. Warto jednak zaznaczyć, że zapewne w wielu przypadkach dane miasta mogły rzeczywiście zaniechać wypełniania swoich powinności.

miastach wyprawiających wozy ogółem, stanowiąc ok. 9% całości¹⁴⁴. W 1521 r. natomiast miasta z ziemi łęczyckiej i sieradzkiej dostarczające wozy to ok. 20% ogólnej liczby miast z zapisanym potwierdzeniem wysłania wozu na wyprawę wojenną¹⁴⁵.

Warto wspomnieć również o *Lustracji województw wielkopolskich i kujawskich 1789 r.*, w której brakuje informacji o wypełnianiu powinności przez miasta wymieniane we wcześniejszych rejestrach. Pewnym przykładem zaistniałego stanu rzeczy może być informacja o zwolnieniu miasta Wielunia z ekspedycji wojennej¹⁴⁶. Możliwe, że inne miasta zostały wcześniej zwolnione z dawnych – pochodzących jeszcze ze średniowiecza – powinności, a być może po prostu dawnych obowiązków zaniechano.

Bibliografia

ŹRÓDŁA I WYDAWNICTWA ŹRÓDŁOWE

- Kodeks dyplomatyczny Wielkiej Polski*, wyd. E. Raczyński, Poznań 1840.
- Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich, 1564–1565*, cz. 1, wyd. A. Tomczak, C. Ohryzko-Włodarska, J. Włodarczyk, Bydgoszcz 1963.
- Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich, 1564–1565*, cz. 2, wyd. A. Tomczak, Bydgoszcz 1963.
- Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich, 1616–1620*, cz. 2, wyd. Z. Górski, R. Kabaciński, J. Pakulski, Wrocław–Warszawa–Kraków 1994.
- Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich, 1628–1632*, cz. 1–3, wyd. Z. Guldon, Wrocław 1967.
- Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich, 1659–1665*, cz. 1, wyd. C. Ohryzko-Włodarska, Wrocław 1978, cz. 2, wyd. Z. Górski, Wrocław 1996.
- Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich, 1789*, cz. 2, wyd. R. Kabaciński, K. Mikulski, J. Pakulski, Toruń 2007.
- Oelsnitz A.L., *O bagażach wojska w polu będącego*, wyd. K. Łopatecki, Oświęcim 2014.
- Polskie ustawy i artykuły wojskowe od XV do XVIII wieku*, wyd. S. Kutrzeba, Kraków 1937.
- Rejestr wozów skarbnych od miast i miasteczek Rzeczypospolitej koronnych na wyprawę wojenną roku 1521 dostarczonych*, wyd. C. Bernacki, „Archiwum Komisji Historycznej” 1886, t. III, s. 473–496.
- Tarnowski J., *Consilium rationis bellicae*, [w:] *Jan Tarnowski. Hetman i mąż stanu*, red. E. Jaśko, Tarnów 2009, s. 157–192.

¹⁴⁴ *Rejestr...*, s. 477–478.

¹⁴⁵ *Ibidem*, s. 478–496.

¹⁴⁶ *Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich 1789*, cz. 2, wyd. R. Kabaciński, Toruń 2007, s. 189.

OPRACOWANIA

- Adamczyk W., *Ceny w Warszawie w XVI i XVII wieku*, Lwów 1938.
- Bołdyrew A., *Equus Polonus. Koń w wojsku polskim w XVI wieku*, Piotrków Trybunalski 2016.
- Biskup M., *Wojny polski z zakonem krzyżackim 1308–1521*, Oświęcim 2014.
- Dudziński R., *Wozy taborowe i organizacja przemarszów wojsk polskich w drugiej połowie XV wieku*, „Acta Universitatis Lodzianis”, Folia Historica 72, 2001, s. 83–93.
- Gloger Z., *Encyklopedia staropolska*, t. IV, Warszawa 1903.
- Głosek M., *Broń drzewcowa i obuchowa*, [w:] *Uzbrojenie w Polsce średniowiecznej 1450–1500*, red. A. Nowakowski, Toruń 1998, s. 40–51.
- Grabarczyk T., *Jazda zaciężna Królestwa Polskiego w XV wieku*, Łódź 2015.
- Grabarczyk T., Nowak T., *Dzieje polityczne Wielunia*, [w:] *Wieluń. Dzieje miasta do 1792 roku*, red. A. Szymczak, Łódź–Wieluń 2011, s. 51–80.
- Grabarczyk T., Nowak T., *Rozplanowanie przestrzenne miasta*, [w:] *Wieluń. Dzieje miasta do 1792 roku*, red. A. Szymczak, Łódź–Wieluń 2011, s. 81–137.
- Kobierzycki J., *Przyczynki do dziejów ziemi sieradzkiej*, cz. 2, Warszawa 1915.
- Matuszewski J., *Początki nowożytnego zaprzęgu konnego*, [w:] *Pisma wybrane*, t. I, Łódź 1999, s. 207–273.
- Nowakowski A., *Sprzęt taborowy, obozowy i przeprawowy*, [w:] *Polska technika wojskowa. Do 1500 roku*, red. A. Nadolski, Warszawa 1994, s. 254–256.
- Samsonowicz H., *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej. Do schyłku XV wieku*, [w:] M. Bogucka, H. Samsonowicz, *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*, Wrocław 1986, s. 21–320.
- Słownik polszczyzny XVI wieku*, red. M.R. Mayenowa, t. XXIV, Warszawa 1996.
- Szczygielski W., *Obowiązki i powinności wojskowe miast i mieszczaństwa w Polsce od XIII do XV wieku*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1960, t. V, s. 423–457.
- Szymczak J., *Ceny broni, koni i oporządzenia jeździeckiego*, [w:] *Uzbrojenie w Polsce średniowiecznej 1450–1500*, red. A. Nowakowski, Toruń 2003, s. 225–280.
- Szymczak J., „*Currus bellicalis*”, czyli o wozach wojennych i ich wyposażeniu w średniowiecznej Polsce, [w:] *Od najazdów pogańskich dotąd są państwa waszej Królewskiej Mości spokojne...*, red. Z. Pilarczyk, M. Franz, Toruń 2008, s. 103–116.
- Szymczak J., *Początki broni palnej w Polsce (1383–1533)*, Łódź 2004.
- Szymczak J., *Zbrojna eskorta miejskich wozów wojennych w Polsce w XI–XVI w.*, [w:] *Studia z Dziejów Średniowiecza*, nr 20, red. B. Możejko, M. Smoliński, S. Szybkowski, Warszawa 2016, s. 283–305.
- Szymczak J., *Żywność na miejskich wozach wojennych w późnym średniowieczu i na początku epoki nowożytnej*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2007, R. V, nr 1 (9), s. 59–74.
- Świętosławski W., *Sprzęt transportowy, przeprawowy i kwatermistrzowski*, [w:] *Uzbrojenie w Polsce średniowiecznej 1450–1500*, red. A. Nowakowski, Toruń 2003, s. 123–128.
- Weymann S., *Ze studiów nad zagadnieniem dróg w Wielkopolsce od X do XVIII wieku*, „Przegląd Zachodni” 1953, R. IX, t. II, nr 6–8, s. 194–253.
- Żygułski Z. jun., *Bitwa pod Orszą – struktura obrazu*, [w:] *Światła Stambułu*, Warszawa 1999, s. 253–290.

JĘDRZEJ TOMASZ KAŁUŻNY

Towns war wagons from lands of Łęczyca and Sieradz in the army of Polish Kingdom in the 16th–17th centuries

The army's accompanying tabors, which consisted of war wagons, provided transportation support to the army. The war wagons most often had specific equipment: food, technical equipment, escort, service, and horses. The war wagons were provided by private individuals as well as by urban centers. The obligation to send war vehicles through towns and royal towns is one of the longest-lasting war duties. Difficult situations of the city, wars, fires or other difficulties could lead to the release, temporary suspension, or replacement of the duty of war wagon, to another. The most common source terms for the war wagons were: *currus*, *vehiculum* and *plastrum*. In the former Poland, these wagons were called *skarbnymi* and sometimes *picznymi* when the vast majority of the load was fodder and food. In modern literature, the most commonly used term is „wóz wojenny” – „war wagon”. War wagons underwent a numerous of transformations, and in time they gained a special reinforced skeleton and sides, and they were also used to fight in tabor formations and as protection of the camp. Many detailed information on this issue are provided by the records of treasury wagons and royal lustration. The wagons from the Sieradz and Łęczyca lands constituted a significant contribution to the total number of wagons from the royal cities of Poland.

Keywords: war wagon, escort, royal towns, war duties, records of treasury wagons, royal lustration.