



BARTOSZ DRZEWIECKI*

SEBASTIAN STAŃCZYK**

Kazimierskie wozy wojenne w wyprawie z 1590 r. – itinerarium

War wagons from Kazimierz in the expedition of 1590 – itinerary

Streszczenie: Temat wozów wysyłanych przez polskie miasta na potrzeby wojen w okresie wczesnonowożytnym jest dość dobrze rozpoznany. Historycy zajmowali się dotąd kwestiami ich wyposażenia, a także mobilności. Dotychczas nie skupiano się jednak na kwestii budżetów wypraw tego typu jednostek bojowych. Zachowane źródła pozwalają z dużą szczegółowością odtworzyć podróż wozów wojennych z Kazimierza pod zagrożony przez Tatarów Lwów w 1590 r. W artykule dokonano rekonstrukcji trasy 54-dniowej wyprawy oraz jej kosztów dzień po dniu, z uwzględnieniem wynagrodzeń, napraw wozów oraz wyżywienia koni.

Słowa kluczowe: wozy bojowe, Kazimierz pod Krakowem, budżet, najazd tatarski 1590 r.

* Instytut Historii i Archiwistyki Uniwersytetu Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie, ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków, bartosz.drzewiecki@uken.krakow.pl, ORCID: 0000-0002-1697-1114.

** Muzeum Zamek w Baranowie Sandomierskim, ul. Zamkowa 22, 39-450 Baranów Sandomierski, stanczyk.s.m@gmail.com, ORCID: 0000-0001-6881-069X.

Abstract: The topic of wagons sent by Polish cities on military expeditions in the early modern period is quite widely acknowledged. Historians have so far examined issues regarding their equipment and mobility. However, the budgets for expeditions of this type remained unstudied. The surviving sources make it possible to reconstruct in great detail the journey of war wagons from Kazimierz to Lviv under attack by the Tatars in 1590. The article reconstructs the route of the 54-day expedition and its day-by-day costs, taking into account salaries, repairs and feeding horses.

Keywords: war wagons, Kazimierz near Kraków, budget, Tatar invasion of 1590

Temat polskich wozów wojennych poruszano w licznych pracach poświęconych historii wojen i wojskowości staropolskiej, a także przy okazji studiów nad historią kultury materialnej¹. Zagadnienia środków transportu i organizacji systemu zaopatrzenia wojsk podnoszono również

¹ A. Bołdyrew, *Sprzęt taborowy (wozy) w przemieszczaniu armii zaciężnej w Polsce ostatnich Jagiellonów*, „Acta Universitatis Lodzianis. Folia Historica” 2017, t. 99, s. 111–124; R. Dudziński, *Wozy taborowe i organizacja przemarszów wojsk polskich w drugiej połowie XV wieku*, „Acta Universitatis Lodzianis. Folia Historica” 2001, t. 72, s. 83–93; J. T. Kałużny, *Miejskie wozy wojenne z ziem łęczyckiej i sieradzkiej w składzie armii Królestwa Polskiego w XVI–XVII wieku*, „Acta Universitatis Lodzianis. Folia Historica” 2017, t. 99, s. 125–147; M. Kuntze, *Przyczynek do badań nad historią wojskowości w Polsce*, „Kwartalnik Historyczny” 1930, R. 44, t. 1, z. 1, s. 45–50; K. Łopatecki, *Charakterystyka „miejskich artykułów wojskowych” na przykładzie Regischer artikles-brieff z 1600 roku*, „Zapiski Historyczne” 2013, t. 78, z. 2, s. 5–38; *Rejestr wozów skarbnych od miast i miasteczek Rzeczypospolitej koronnych na wyprawę wojenną roku 1521 dostarczonych*, wyd. C. Biernacki, „Archiwum Komisji Historycznej”, t. 3, Kraków 1886; A. Nowakowski, *Sprzęt taborowy, obozowy i przeprawowy*, w: *Polska technika wojskowa do 1500 roku*, red. A. Nadolski, Warszawa 1994, s. 245–256; A. L. Oelsnitz, *O bagażach wojska w polu będącego*, oprac. K. Łopatecki, Oświęcim 2014; Z. Spieralski, *Instrukcje i artykuły hetmańskie J. Tarnowskiego*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1994, t. 36, s. 295–308; W. Szczygielski, *Obowiązki i powinności wojskowe miast i mieszczanstwa w Polsce od XIII do XV wieku*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1960, t. 5; 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... Studia ofiarowane w siedemdziesiątą rocznicę urodzin profesorowi Karolowi Olejnikowi*, red. Z. Pilarczyk, M. Franz, Toruń 2008, s. 103–116; idem, *Żywność na miejskich wozach wojennych w późnym średniowieczu i na początku epoki nowożytnej*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2006, R. 5, z. 1 (9), s. 59–74; idem, *The arms and armour*

w publikacjach dotyczących itinerariów oraz w cieszących się coraz większym zainteresowaniem historyków tekstach na temat podróży i literatury podróżniczej².

Prezentowany artykuł to stworzony współcześnie opis i analiza etapów podróży załogi dwóch wozów wojennych, wysłanych przez podkrakowski Kazimierz pod Lwów 17 lipca 1590 r.³ Kazimierzanie wyekspediowali je, realizując wytyczne konstytucji sejmu warszawskiego z 19 kwietnia 1590 r. oraz memoriału dla Małopolski, wzywającego miasta królewskie do wyprawiania wozów z żywnością na potrzeby wojny z Turcją⁴.

Opis kontekstu politycznego, przygotowań do obrony oraz samych działań zbrojnych z lat 1589–1590 prowadzonych na terenach województw podolskiego i ruskiego wykracza poza tematykę tego artykułu. Nale-

of the municipal war wagon escort in 1521, „Fasciculi Archaeologiae Historicae” 1999 (2000), fasc. XII, s. 27–31.

² P. Węcowski, *Polskie itineraria średniowieczne i nowożytnie. Przegląd badań i propozycje badawcze*, „Studia Źródłoznawcze” 2000, t. 37, s. 13–48 (tutaj obszerna literatura przedmiotu); *Samotrzeć, w kompanii czy orszakiem? Społeczne aspekty podróżowania w średniowieczu i czasach nowożytnych*, red. M. Saczyńska, E. Wólkiewicz, Warszawa 2012; T. Olszacki, *Itinerarium Kazimierza Wielkiego – perspektywa kastellologiczna*, w: *Wielkie murowanie. Zamki w Polsce za Kazimierza Wielkiego*, red. A. Bocheńska, P. Mrozowski, Warszawa 2019, s. 31–64; K. Łopatecki, *Itineraria jako źródło poznania myśli strategicznej i operacyjnej w okresie panowania Stefana Batorego*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2018, R. 69, z. 2, s. 29–49; K. Hartleb, *Najstarszy dziennik podróży do Ziemi św. i Syrji Jana Tarnowskiego*, „Kwartalnik Historyczny” 1930, R. 44, t. 1, z. 1, s. 26–44; idem, *Itinerarium Jana Tarnowskiego z pobytu w Ziemi Świętej z r. 1518*, ibidem, s. 50–56.

³ Artykuł opracowano na podstawie rękopisu znajdującego się w zbiorach Biblioteki Naukowej PAU i PAN w Krakowie, sygn. 435: Dokumenty do historii m. Kazimierza pod Krakowem 1335–1796, s. 22–24v (Regiestr wydania pieniędzy do dwu wozów wojennych z miasta Kazimierza; dalej: Regiestr wydania pieniędzy do dwu wozów).

⁴ Biblioteka Kórnicka PAN, sygn. Cim.F.4168: Pobor pogłówny, na seymie walnym koronnym warszawskim, roku 1590. uchwalony, s. 29; Archiwum Narodowe w Krakowie (dalej: ANK), Księgi grodzkie krakowskie, sygn. 29/5/0/2/659: Relationes (inducta), s. 1901–1902; *Archiwum domu Radziwiłłów. (Listy ks. M. K. Radziwiłła Sierotki – Jana Zamojskiego – Lwa Sapiehy)*, wyd. A. Sokołowski, „Scriptores Rerum Polonicarum”, t. 8, Kraków 1885, s. 99–103; M. Plewczyński, *Wojny i wojskowość polska w XVI wieku*, t. 3, Oświęcim 2020, s. 99.

ży jednak wspomnieć, że w 1590 r. Tatarzy wkroczyli na ziemie Korony tzw. szlakiem wołoskim, prowadzącym z Besarabii przez Pokucie, prawym (zachodnim) brzegiem Dniestru. Najeźdźcy kierowali się na północ i zachód: wpadli na ziemię halicką, zniszczywszy po drodze Śniatyń (3 lipca), Tyśmienicę (4 lipca) i Halicz (5 lipca). Przez dwa dni bezskutecznie próbowali zająć halicki zamek, następnie skierowali się na południe i zachód, wzdłuż rzeki Opor ku ziemiom habsburskim, osiągając 10 lipca miejscowość Husz (Chust), a trzy dni później stając nad Cisą. Pościg za Tatarami trwał do 14 lipca. W celu obrony hetman wielki koronny Jan Zamoyski zgromadził w okolicy Lwowa 2250 żołnierzy regularnego wojska, 3250 z pocztów magnackich i około 5000 pospolitego ruszenia. Hetman polny Stanisław Żółkiewski zabezpieczał z kolei szlak czarny, prowadzący do Lwowa od wschodu⁵.

Wcześniejsze wiadomości na temat wyprawiania przez kazimierzan wozów wojennych⁶ znajdujemy w pochodzących z końca XIV w. księgach

⁵ M. A. Pieńkowski, *Kwestia wojny z Turcją na sejmie warszawskim 1590*, w: *Studia historyczno-wojskowe*, t. 6, red. M. Plewczyński, M. Wagner, Siedlce 2015, s. 11–42; M. Plewczyński, op. cit., s. 90–98, 107–114, 287, 299; J. Wimmer, *Wojsko i Skarb Rzeczypospolitej w XVI i XVII wieku*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1968, t. 14, cz. 1, s. 10–12; M. Horn, *Chronologia i zasięg najazdów tatarskich w latach 1600–1644*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1962, t. 8, cz. 1, s. 4–5, 20; A. Gliwa, *Działania asymetryczne w wojskowości tatarskiej we wczesnej epoce nowożytnej*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historyczne” 2016, t. 143, z. 4, s. 703–735; S. Grzybowski, *Jan Zamoyski*, Warszawa 1994, s. 227–242; D. Milewski, *Polsko-mołdawskie stosunki polityczno-wojskowe w latach 1538–1595*, Oświęcim 2022, s. 146–149.

⁶ „Skarbnikiem lub »wozem skarbnym« nazywano także wóz podróżny, telegę z przykryciem, naładowaną żywnością, obrokami i przyborami podróżnymi, na której jechał szatny albo pokojowiec. Za doby Piastów włożono na miasta obowiązek wysyłania »wozów skarbnych« na wojnę. [...] Lustracje starostw i królewszczyzn od r. 1564 do 1765 wymieniają miasta, których mieszkańcy obowiązani byli pod komendę właściwego kasztelana wyprawiać na pospolite ruszenie »wozy skarbane oponami nakryte, leguminami i narzędziami wojennymi naspiżowane«, w 1–2 lub 4 konie zaprzężone, z woźnicą i oprócz tego z jednym lub dwu drabami (pachołkami) uzbrojonymi, »w barwie«” – zob. Z. Gloger, *Encyklopedia staropolska ilustrowana*, t. 4, Warszawa 1903, s. 242; B. Dyakowski, *Koń. Towarzysz człowieka*, cz. 1: *Koń – współnik pracy*, Warszawa 1911, s. 78–79.

miejskich. W 1393 r. na takie wozy miasto wydało prawie dziewięć grzywien. Kazimierz został wymieniony również pośród miast wystawiających wozy w 1509 r. w trakcie konfliktu z gospodarstwem mołdawskim, a także w 1521 r. podczas wojny z zakonem krzyżackim. Wówczas miasto przygotowało zaprzężony w cztery konie wóz, którego załogę stanowiło trzech ludzi: woźnica i dwóch zbrojnych eskorty⁷. Powożony przez niejakiego Marcina Fudalego *currus bellicalis* przewoził na potrzeby wojenne: motykę, gracę, siekierę i łańcuch, a z żywności: „2 worki mąki dobrze oczyszczonej, 3 szynki wieprzowe, korczyk grochu, korczyk jagieł, korczyk »pulcium«⁸ z jęczmienia, korczyk »pulcium« z ciecioriki, faskę masła, 2 kopy serów, 2 kopy ryb, korczyk soli” i inne⁹. We wspomnianym już uniwersale dla Małopolski z 19 kwietnia 1590 r. zaznaczono z kolei, że wozy dostarczane przez miasta dla zaopatrzenia wojsk „mają być żywnością wszelaką naspiżowane, jako mąką, chlebem suchem, słoniną, wędłem [tj. wędzonym] mięsem, leguminami, nabiałem etc., a przy nich mają też być rydle, motyki, siekiery i insze wszystkie aparamenta”¹⁰.

Wiemy, że obowiązek wyprawiania wozów ciążył na Kazimierzu do lat 20. XVII w., kiedy to zmieniono formę zobowiązań wojennych¹¹.

⁷ Uzbrojenie załogi stanowiły: rusznica, włócznia i miecze. Jednym ze zbrojnych był Szczodrek, najprawdopodobniej Jan. Z ziemi krakowskiej oprócz Kazimierza po jednym wozie wystawiły: Kleparz, Olkusz, Proszowice, Miechów, Wojnicz, Uście, Krzepice, Słomniki, Lelów, Częstochowa i Kłobuck. Dwa wozy zostały wystawione przez Nowy Sącz i Bochnię. Niektóre miasta zostały zwolnione z obowiązku dostarczenia wozu, inne się od niego wykupiły.

⁸ Prawdopodobnie zacierka lub kasza, zob. J. Szymczak, *Żywność na miejskich wozach...*, s. 61.

⁹ *Księgi radzieckie kazimierskie 1369–1381 i 1385–1402*, wyd. A. Chmiel, Kraków 1932, s. 298; J. T. Kałużny, op. cit., s. 128, 136, 140; J. Szymczak, *Żywność na miejskich wozach...*, s. 59–60, 64; *Rejestr wozów skarbnych...*, s. 4, 14–17.

¹⁰ ANK, Księgi grodzkie krakowskie, sygn. 29/5/0/2/659: *Relationes (inducta)*, s. 1901. Było to zwyczajowe wyposażenie, zalecane przez hetmana Jana Tarnowskiego kilkadziesiąt lat wcześniej; zob. J. Tarnowski, *Consilium rationis bellicae*, wyd. T. M. Nowak, Warszawa 1987, s. 125.

¹¹ *Lustracja województwa krakowskiego 1659–1664*, cz. 2, wyd. A. Falniowska-Gradowska, F. Leśniak, Warszawa 2005, s. 356; J. T. Kałużny, op. cit., s. 144.

Jeśli chodzi o cenę wehikułu, to w 1538 r. wóz wojenny wraz z wyposażeniem kosztował 5 złp, natomiast w 1561 r. *currus stipendiariorum cum omnibus aparamentis* był wart 6 złp¹². Wydaje się, że takie *plaustra* były dwuosioowymi pojazdami, których szerokość wynosiła około 115 cm, długość zaś około 350 cm. Miały skrętny przodek i były wzmocnione metalowymi elementami konstrukcyjnymi, takimi jak żelazne osie, tuleje czy okucia kół. Ich ładowność szacuje się na około 600–800 kg. Pojazdy przykrywano suknem podtrzymywanym przez żelazny lub drewniany stelaż. Do wozu zaprzęgano dwa, trzy albo cztery konie¹³. Czterokonne zaprzęgi miały wozy wystawione przez Kazimierz w 1521 r.¹⁴ i – najprawdopodobniej – w 1590 r.

Załogę obydwu pojazdów wyprawionych do Lwowa 17 lipca 1590 r. tworzyło pięć osób: dwóch woźniców, hajduk o nazwisku Kowalowski, chłopiec (pachołek) oraz ostatni załogant, autor rejestru stanowiącego główną podstawę źródłową prezentowanego artykułu. Ten nieznanym z imienia i nazwiska człowiek był dysponentem 150 złp, jakie na wyprawę przeznaczyła kazimierska rada miejska. Po szczęśliwym zakończeniu eskapady i powrocie do Kazimierza zdał on rajcom szczegółowy rachunek z poniesionych wydatków¹⁵. Należy podkreślić, że podczas kilkudniowego

¹² *Cennik wydany dla rzemieślników miasta Książa przez Piotra Kmitę, wojewodę krakowskiego w r. 1538*, wyd. B. Ulanowski, „Sprawozdania Komisji Językowej Akademii Umiejętności”, t. 3, Kraków 1884, s. 359; B. Ulanowski, *Kilka zabytków ustawodawstwa królewskiego i wojewodzińskiego w przedmiocie handlu i ustanawiania cen*, „Archiwum Komisji prawniczej Akademii Umiejętności w Krakowie”, t. 1, Kraków 1892, s. 96; J. Szymczak, *Z kasztelu do obozu wojennego. Konno, zbrojnie i z dobrze zaopatrzonym wozem*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Historica” 2017, t. 99, s. 66–67; J. T. Kałużny, op. cit., s. 129.

¹³ J. Szymczak, *Z kasztelu do obozu...*, s. 66–67; idem, „*Currus bellicalis*”..., s. 107; A. Bołdyrew, *Sprzęt taborowy...*, s. 117; J. T. Kałużny, op. cit., s. 129–131.

¹⁴ J. Szymczak, „*Currus bellicalis*”..., s. 111; zob. ilustrację: Z. Głoger, *Encyklopedia staropolska ilustrowana*, t. 2, wstęp J. Krzyżanowski, Warszawa 1985, s. 234.

¹⁵ Rejestr wydania pieniędzy do dwu wozów, s. 22–24 v. Rejestr jest spisany jedną ręką. Dukt jest uporządkowany, ponadto brak w nim omyłek i skreśleń pisarskich, co sugeruje, że jest czystopisem. Narrację prowadzono w czasie przeszłym, np. „zastałem reszty 51/16/12 którąm Panom rajcom oddałem”. Mimo przeprowadzonych dodatkowych kwerend nie udało się ustalić tożsamości pisarza.

postoju kazimierzan w podlowskich Zaszkwicach człowiek ten kontaktował się z przebywającym w okolicy hetmanem (lub z jego otoczeniem) w celu meldunku i odebrania kolejnych rozkazów. Wydaje się zatem, że można go uważać za wyznaczonego przez rajców „koordynatora” wyprawy i wedle królewskich zaleceń „przekupnia, człeka biegłego i przemyślnego, któryby żywność w wojsku za pieniądze dodawał”¹⁶.

Aby określić odległość (w przybliżeniu) pomiędzy miejscowościami, w których organizowano postoje i noclegi, posłużono się narzędziami udostępnionymi przez serwis Mapire.com, a podstawę stanowiła sieć drogowa z topograficznej mapy Galicji, tzw. Mapy Miega¹⁷. W przypisach, w miarę możliwości, umieszczono informacje o stanie dróg, przynależności administracyjnej, a także rodzaju własności dóbr, w których w danym momencie przebywali kazimierzanie.

Wyruszyli oni jedną z głównych dróg z Krakowa na Ruś, przez Pilzno, Brzostek i Strzyżów¹⁸. Poszczególne odcinki trasy pokonywali w następującej kolejności:

– 17 lipca (wtorek): Kazimierz–Wola Duchacka¹⁹ (3 km);

¹⁶ ANK, Księgi grodzkie krakowskie, sygn. 29/5/0/2/659: Relationes (inducta), s. 1901–1902.

¹⁷ *Galicja na józefińskiej mapie topograficznej 1779–1783*, t. 1–7, red. W. Bukowski, B. Dybaś, Z. Noga, Kraków 2012–2017; t. 10, wyd. A. Janeczek, Warszawa 2018.

¹⁸ R. Krocak, *Ślady i przebieg dawnej sieci komunikacyjnej na progu Pogórza Karpackiego*, „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego” 2012, R. 18, s. 103–115; A. Jurczko, *Którędy kupcy ruscy do Krakowa jechali? Kilka uwag o drodze krakowsko-sandomierskiej w średniowieczu*, w: *Kraków: studia z dziejów miasta w 750. rocznicę lokacji*, red. J. Rajman, Kraków 2007, s. 89, 100; *Lustracja dróg województwa krakowskiego z roku 1570*, wyd. B. Wyrozumska, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1971, s. 56; zob. J. Wolski, *Komunikacja i transport w późnym średniowieczu i czasach nowożytnych*, w: *Bojkowszczyzna Zachodnia – wczoraj, dziś i jutro*, t. 1, Warszawa 2016, s. 716–717. Południowa odnoga biegła od Bochni przez Melsztyn, Zakliczyn, Gromnik i Biecz. Oba szlaki schodziły się w Jasle, prowadząc następnie do Krosna i dalej na wschód do Lwowa.

¹⁹ Wieś w dawnym powiecie wielickim przy drodze z Podgórze do Wieliczki, należąca do Zakonu Ducha Świętego. Według lustracji, która odbyła się 20 lat wcześniej, droga była w karczmie w stanie, lecz nakazano jej remont. Kazimierzanie przenocowali w karczmie Samostrzelnej, również należącej do duchaków; zob. *Słownik geograficzny*

- 18 lipca (środa): Wola–Gruszki²⁰ (19 km), Gruszki–Bochnia²¹ (16 km), Bochnia–Jasień²² (11 km); razem 46 km;
- 19 lipca (czwartek): Jasień–Tarnów (35 km), Tarnów–Pilzno (24 km); razem 59 km;
- 20 lipca (piątek): Pilzno–Brzostek²³ (20 km), Brzostek–Frysztak²⁴ (17 km); razem 37 km;
- 21 lipca (sobota): Frysztak–Strzyżów (17 km), Strzyżów–Budziwój²⁵ (25 km), razem 42 km;
- 22 lipca (niedziela): Budziwój–Kraczkowa²⁶ (20 km);

Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich (dalej: SGKP), t. 13, red. B. Chlebowski, Warszawa 1893, s. 810; *Lustracja dróg województwa...*, s. 56.

²⁰ Wieś w powiecie wielickim, 4 km na południe od Niepołomic, własność Lancko-rońskich; zob. SGKP, t. 2, red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1881, s. 877; *Lustracja dróg województwa...*, s. 55.

²¹ „...tam też droga zła [...]. Uskarżali się też ciż mieszczenie bocheńscy, że w tym nie małą szkodę mają, jako prze karczmy, których nabudowali pod miastem, gdzie tamtędy wszystek gość mija, nie bywając w miasteczku, [...] uchodzą cła miejskiego [...]. Tam występują furmany na miejskie ogrody i role, gdzie im tych ogrodów i ról tym przejazdem przez grunt ich wdzierający się nie mało popsowało”; zob. *Lustracja dróg województwa...*, s. 54.

²² Wieś w powiecie brzeskim, granicząca od zachodu z Brzeskiem. Dobra szlacheckie; 20 lat wcześniej trakt był tak wąski, że mijanie było niemożliwe, dlatego dokonano pomiarów i drogę nakazano rozszerzyć; zob. SGKP, t. 3, red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1882, s. 469; *Lustracja dróg województwa...*, s. 54.

²³ Miasto położone 12 km na południowy wschód od Pilzna, przy drodze łączącej Tarnów z Jasłem; zob. SGKP, t. 1, red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1880, s. 421.

²⁴ Dziś wieś, dawniej miasto, położone 14 km na północny wschód od Jasła; zob. SGKP, t. 2, s. 421.

²⁵ Wieś szlachecka w powiecie rzeszowskim, 8 km na południe od Rzeszowa; zob. SGKP, t. 1, s. 449; *Polska XVI wieku pod względem geograficzno-statystycznym*, t. 7, cz. 1: *Ziemie ruskie, Ruś Czerwona*, oprac. A. Jabłonowski, Warszawa 1902, s. 10.

²⁶ Wieś szlachecka w powiecie rzeszowskim, 12 km na wschód od Rzeszowa; SGKP, t. 4, red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1883, s. 578–579; *Polska XVI wieku...*, s. 11.

- 23 lipca (poniedziałek): Kraczkowa–Kańczuga²⁷ (20 km), Kańczuga–Pruchnik²⁸ (13 km); razem 33 km;
- 24 lipca (wtorek): Pruchnik–Przemyśl (29 km);
- 25 lipca (środa): w Przemyślu spędzili cały dzień;
- 26 lipca (czwartek): Przemyśl–Medyka²⁹ (14 km);
- 27 lipca (piątek): Medyka–Moczerady³⁰ (11 km);
- 28 lipca (sobota): w Moczeradach przebywali cały dzień;
- 29 lipca (niedziela): Moczerady–Zaszkowice³¹ (55 km);
- 30 lipca–3 sierpnia (poniedziałek–piątek): Zaszkowice³²;
- 3 sierpnia (piątek): Zaszkowice–Sokolniki³³ (40 km);
- 4 sierpnia (sobota): Sokolniki–Lwów (7 km);

²⁷ Miasto prywatne w dawnym powiecie łańcuckim (dziś przeworskim); zob. SGKP, t. 3, s. 802; *Polska XVI wieku...*, s. 44; A. Janeczek, *Miasta prywatne na Rusi Koronnej do końca XV wieku*, „Rocznik Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2016, t. 77, s. 166.

²⁸ Miasto prywatne w powiecie jarosławskim, 20 km na północny wschód od Przemyśla; zob. SGKP, t. 9, red. B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1888, s. 70; *Polska XVI wieku...*, s. 45; A. Janeczek, op. cit., s. 153.

²⁹ Wieś szlachecka w powiecie przemyskim; zob. SGKP, t. 6, red. B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1885, s. 236–239; *Polska XVI wieku...*, s. 2.

³⁰ Wieś szlachecka w powiecie mościskim, położona 12 km na południowy zachód od Mościsk; zob. SGKP, t. 6, s. 561; *Polska XVI wieku...*, s. 23.

³¹ Wieś królewska należąca do starostwa gródeckiego, położona 12 km na południe od Gródka; zob. SGKP, t. 15, cz. 2, red. B. Chlebowski, Warszawa 1902, s. 716; *Polska XVI wieku...*, s. 63.

³² W Zaszkowicach załoga spędziła sześć dni, w trakcie których kontaktowała się z przebywającym w okolicy hetmanem Janem Zamoyskim. Przyczyny tak długiego postoju w tej miejscowości nie są znane, a uwagę zwracają również dystans i czas przebycia trasy Moczerady–Zaszkowice, sugerujące znaczący pośpiech podróży. Ze wzmiankowanego w źródle wyjazdu „do hetmana” można przypuszczać, że dowództwo obrony przebywało wówczas w okolicy, najpewniej we Lwowie. Drogę Zaszkowice–Lwów–Zaszkowice można było przebyć konno w ciągu dwóch dni (Zaszkowice leżą około 40 km na południowy zachód od Lwowa). Podobny dystans, ale w kierunku południowym, dzielił Zaszkowice od Drohobycza, miasta zniszczonego kilkanaście dni wcześniej przez Tatarów; zob. M. Plewczyński, op. cit., s. 114.

³³ Wieś prywatna w byłym powiecie lwowskim, około 8 km na południowy zachód od Lwowa; zob. SGKP, t. 11, red. B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1890, s. 22; *Polska XVI wieku...*, s. 76, 152.

- 5–6 sierpnia (niedziela–poniedziałek): Lwów (6 sierpnia popis na błoniach lwowskich);
- 6 sierpnia (poniedziałek): błonia lwowskie–Sokolniki (7 km);
- 7–14 sierpnia (wtorek–wtorek): Sokolniki³⁴;
- 14 sierpnia (wtorek): Sokolniki–Czyszki³⁵ (12 km);
- 15–17 sierpnia (środa–piątek): Czyszki;
- 17 sierpnia (piątek): Czyszki–Jampol³⁶ (11 km);
- 18 sierpnia (sobota): Jampol–Barszczowice³⁷ (7 km);
- 19–22 sierpnia (niedziela–środa): Barszczowice;
- 22 sierpnia (środa): Barszczowice–Kłodno³⁸ (16 km);
- 23–27 sierpnia (czwartek–poniedziałek): Kłodno³⁹;
- 27 sierpnia (poniedziałek): Kłodno–Błyszczowody⁴⁰ (17 km);
- 28 sierpnia (wtorek): Błyszczowody–Kunin⁴¹ (24 km);
- 29 sierpnia (środa): w Kuninie spędzili cały dzień;

³⁴ Długi czas pobytu kazimierzan w tej miejscowości może sugerować, że zebrane wojska były rozłożone obozem w najbliższej okolicy wspomnianej wsi i Lwowa.

³⁵ Dobra w byłym powiecie lwowskim należące do klasztoru franciszkanów we Lwowie, położone 4 km na południowy wschód od Winnik; zob. SGKP, t. 1, s. 887.

³⁶ Dawniej Prusy, wieś prywatna położona 16 km na wschód od Lwowa; zob. SGKP, t. 9, s. 85–87.

³⁷ Wieś prywatna w byłym powiecie lwowskim, położona 23 km na wschód od Lwowa; SGKP, t. 1, s. 109.

³⁸ Wieś prywatna w dawnym powiecie żółkiewskim, położona 30 km na północny wschód od Lwowa, ob. Wielkie Kłodno; zob. SGKP, t. 4, s. 185–186; *Polska XVI wieku...*, s. 74. Czyszki, Prusy, Barszczowice i Kłodno leżały na wschód i północny wschód od Lwowa, zgromadzone w nich wojska mogły zatem bronić stolicy województwa od strony szlaków tatarskich Kuczmańskiego i Czarnego; zob. M. Horn, op. cit., s. 21.

³⁹ Wydaje się, że wraz z opuszczeniem Kłodna kazimierzanie zakończyli udział w koncentracji wojsk. Jako że znajdowali się na wschód od Żółkwi, obrali inną niż w pierwszym etapie wyprawy – w tym wypadku bliższą – drogę powrotną do Krakowa.

⁴⁰ Dawniej: Błyszczowody. Wieś prywatna w byłym powiecie żółkiewskim, położona 8 km na wschód od Żółkwi; zob. SGKP, t. 1, s. 255; *Polska XVI wieku...*, s. 72, 160.

⁴¹ Dobra królewska w dzierżawie krechowskiej, położona 14 km na północny zachód od Żółkwi; zob. SGKP, t. 4, s. 878; *Polska XVI wieku...*, s. 69.

- 30 sierpnia (czwartek): Kunin–Niemirów⁴² (27 km);
- 31 sierpnia (piątek): Niemirów–Nahaczów⁴³ (17 km);
- 1 września (sobota): Nahaczów–Kobylnica⁴⁴ (16 km);
- 2 września (niedziela): Kobylnica–Duńkowice⁴⁵ (18 km);
- 3 września (poniedziałek): Duńkowice–Radymno⁴⁶ (6,5 km), Radymno–pole pod Jarosławiem (11 km); razem 17,5 km;
- 4 września (wtorek): pole pod Jarosławiem–Przeworsk (14 km), Przeworsk–Strażów⁴⁷ (15 km); razem 29 km;
- 5 września (środa): Strażów–Rzeszów (11,5 km), Rzeszów–Ropczyce (30 km); razem 41,5 km;
- 6 września (czwartek): Ropczyce–Żdźary⁴⁸ (33 km), Żdźary–Tarnów (17 km), Tarnów–Koszyce Małe⁴⁹ (7 km); razem 57 km;

⁴² Miasto prywatne w dawnym powiecie rawskim, położone 21 km na północny zachód od Rawy Ruskiej; zob. SGKP, t. 7, red. B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1986, s. 94–96; *Polska XVI wieku...*, s. 224.

⁴³ Wieś prywatna (własność Zebrzydowskich) w powiecie jaworowskim, położona 12 km na północny zachód od Jaworowa; zob. SGKP, t. 6, s. 878; *Polska XVI wieku...*, s. 209.

⁴⁴ Występują dwie miejscowości o nazwie Kobylnica, leżące w sąsiedztwie: Kobylnica Ruska i Wołoska. Nie wiadomo, w której zatrzymali się kazimierzanie. Obie były królewskimi wchodzącymi w skład starostwa lubaczowskiego, położonymi 16 km na południe od Lubaczowa; zob. SGKP, t. 4, s. 217–218; *Polska XVI wieku...*, s. 210, 248.

⁴⁵ Wieś prywatna (własność Lubomirskich) w powiecie jarosławskim, położona 18 km na południowy wschód od Jarosławia; zob. SGKP, t. 2, s. 227; *Polska XVI wieku...*, s. 14.

⁴⁶ Miasto w powiecie jarosławskim, położone około 12 km na południowy wschód od Jarosławia, własność biskupów przemyskich; zob. SGKP, t. 9, s. 458–459; *Polska XVI wieku...*, s. 44.

⁴⁷ Wieś prywatna położona około 11 km na wschód od Rzeszowa; zob. SGKP, t. 11, s. 392; *Polska XVI wieku...*, s. 3, 13.

⁴⁸ Wieś prywatna położona w powiecie ropczyckim, 17 km na wschód od Tarnowa; zob. SGKP, t. 14, red. B. Chlebowski, Warszawa 1895, s. 752.

⁴⁹ Wieś prywatna w powiecie tarnowskim, położona 7 km na południowy zachód od Tarnowa; zob. SGKP, t. 4, s. 490.

- 7 września (piątek): Koszyce Małe–Wojnicz (8 km), Wojnicz–Krzeczków⁵⁰ (28 km), Krzeczków–Węgrzce Wielkie⁵¹ (30 km); razem 66 km;
- 8 września (sobota): Węgrzce Wielkie–Kazimierz (14 km).

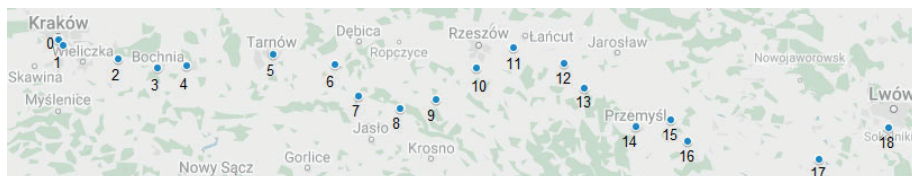
Wyprawa trwała w sumie 54 dni, w trakcie których kazimierzanie pokonali około 823 km, co daje średnią około 15,24 km dziennie. Odliczając 25 dni postojów, otrzymamy średnią około 28,38 km dziennie, co należy uznać za przyzwoite tempo⁵². W pierwszym etapie podróży, czyli w drodze Kazimierz–Lwów (17 lipca–4 sierpnia), kazimierzanie przemierzali około 396 km w 19 dni (w tym 6 dni postoju) – średnio prawie 21 km dziennie. 5–26 sierpnia, gdy kazimierzanie wraz z wojskiem operowali w okolicach Lwowa, w ciągu 22 dni przebyli około 53 km. Charakterystyczne dla tego okresu były kilkudniowe postoje w miejscowościach leżących w niewielkiej odległości od Lwowa, rozmieszczonych „łukiem” od południa po wschód od stolicy województwa ruskiego. Po przeprowadzonym na błoniach lwowskich 6 sierpnia popisie wojsk kazimierzanie wrócili do Sokolnik, gdzie pozostali przez tydzień. Następnie 14 sierpnia ruszyli do Czyszek, oddalonych od Sokolnik i Lwowa o 12 km na wschód. Po trzech dniach wyruszyli około 11 km w kierunku północnym. 17 sierpnia nocowali w miejscu-

⁵⁰ Wieś królewska w powiecie bocheńskim, położona 5 km na północny wschód od Bochni; zob. SGKP, t. 4, s. 773–774.

⁵¹ Wieś prywatna w powiecie wielickim, położona 6,5 km na północny wschód od Wieliczki; zob. SGKP, t. 13, s. 261.

⁵² Zaciężni czescy i morawscy w 1519 r. poruszali się z prędkością około 20 km dziennie, ale w kolumnie, co bez wątpienia spowalniało marsz. Uciekające spod Cecory wojska koronne przez tydzień utrzymywały prędkość 27,5 km na dzień. Wojska polskie w 1509 r. były w stanie odbyć podróż Kraków–Lwów w pięć–sześć dni, co daje średnią 52 km dziennie, jednak biorąc pod uwagę całą wyprawę mołdawską, można wyliczyć, że poruszały się ze średnią prędkością 14–15 km dziennie; zob. A. Bołdyrew, *Piechota zaciężna w Polsce w pierwszej połowie XVI wieku*, Warszawa 2011, s. 287–296; K. Łopatecki, *Jednostki odległości i szybkość podróżowania w drugiej połowie XVI stulecia w świetle traktatu Blaisea de Vigenère*, „Przegląd Historyczny” 2021, t. 112, z. 3, s. 543; M. Plewczyński, op. cit., s. 290–291; A. Bołdyrew, *Horyzont geograficzny żołnierzy zaciężnych w Polsce za ostatnich Jagiellonów. Przyczynek do badań nad mobilnością grupy zawodowej*, „Studia z Dziejów Wojskowości” 2017, t. 6, s. 56–61.

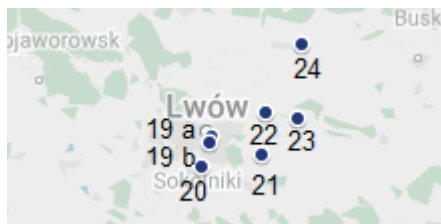
wości Prusy (ob. Jampol, około 11 km od Lwowa). Kolejnego dnia podjęli drogę w kierunku wschodnim do Barszczowic (około 7 km od Prus), gdzie zatrzymali się do 22 sierpnia. Tego dnia przebyli około 16 km na północ i osiągnęli miejscowość Kłodno, w której spędzili kolejne pięć dni.



Mapa 1. Miejsowości postojów: droga Kazimierz–Sokolniki (Lwów)

0 – Kazimierz; 1 – Wola Duchacka; 2 – Gruszki; 3 – Bochnia; 4 – Jasiień; 5 – Tarnów; 6 – Pilzno; 7 – Brzostek; 8 – Frysztak; 9 – Strzyżów; 10 – Budziwój; 11 – Kraczkowa; 12 – Kańczuga; 13 – Pruchnik; 14 – Przemysł; 15 – Medyka; 16 – Moczerady; 17 – Zaszkwice; 18 – Sokolniki

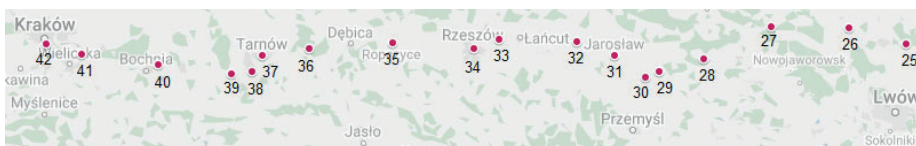
Źródło: Rejestr wydania pieniędzy do dwu wozów, s. 22–24v.



Mapa 2. Miejsowości postojów: okolice Lwowa

19a – Lwów; 19b – błonia lwowskie; 20 – Sokolniki; 21 – Czyszki; 22 – Jampol; 23 – Barszczowice; 24 – Kłodno

Źródło: Rejestr wydania pieniędzy do dwu wozów, s. 22–24v.

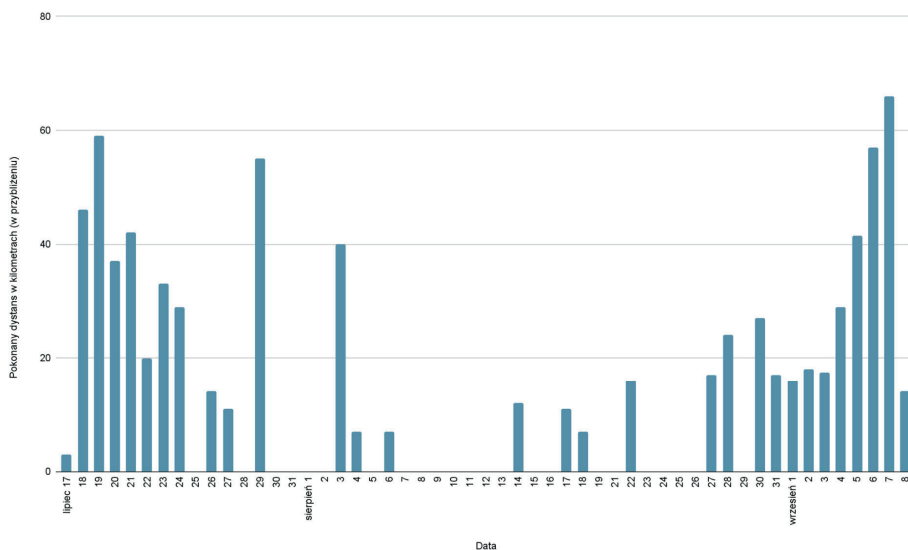


Mapa 3. Miejscowości postojów: droga Błyszczowody–Kazimierz

25 – Błyszczowody; 26 – Kunin (Konin); 27 – Niemirów; 28 – Kobylnica; 29 – Duńkowice; 30 – Radymno; 31 – Jarosław; 32 – Przeworsk; 33 – Strażów; 34 – Rzeszów; 35 – Ropczyce; 36 – Żdździary; 37 – Tarnów; 38 – Koszyce Małe; 39 – Wojnicz; 40 – Krzeczów; 41 – Węgrzce; 42 – Kazimierz

Źródło: *Rejestr wydania pieniędzy do dwu wozów*, s. 22–24v.

Trudno wskazać datę i miejsce rozpuszczenia wojsk. Można jednak przyjąć, że trzeci etap, czyli drogę powrotną, kazimierzanie rozpoczęli 27 sierpnia, opuszczając Kłodno. Między 27 sierpnia a 8 września pokonali 364 km, co daje średnio 28 km dziennie, a jeśli odliczy się jeden dzień postoju – 33,33 km dziennie.



Wykres 1. Dzielne odległości w ujęciu graficznym

Źródło: *Rejestr wydania pieniędzy do dwu wozów*, s. 22–24v.

Warto zwrócić uwagę na to, że najdłuższe odcinki drogi kazimierzanie pokonywali w kilku pierwszych i kilku ostatnich dniach podróży, w granicach województwa krakowskiego, na terenie z pewnością lepiej im znanym niż województwo ruskie. Zestawienie długości wszystkich odcinków przedstawia się następująco: 3 km, 46 km, 59 km, 37 km, 42 km, 20 km, 33 km, 29 km, 14 km, 11 km, 55 km, 40 km, 7 km, 7 km, 12 km, 11 km, 7 km, 16 km, 17 km, 24 km, 27 km, 17 km, 16 km, 18 km, 17,5 km, 29 km, 41,5 km, 57 km, 66 km, 14 km.

Między 17 a 21 lipca kazimierzanie przejechali 187 km pomiędzy Kazimierzem a Budziwojem, czyli odpowiednio: 3 km, 46 km, 59 km, 37 km, 42 km. Na tym etapie najdłuższy odcinek to droga z Jasienia przez Tarnów do Pilzna. Między 4 a 8 września kazimierzanie przemierzali z kolei około 207 km, czyli odpowiednio: 29 km, 41 km, 57 km, 66 km, 14 km, z najdłuższym odcinkiem pomiędzy Koszycami Małymi a Węgrzcami Wielkimi. W sumie około 394 km z 760 km (51,8%) pokonano w 10 dni.

Szczególną uwagę zwraca także dystans 55 km, przebyty 29 lipca na odcinku Moczerady–Zaszkowice. Odcinek ten był poprzedzony całodziennym postojem w Przemyślu 25 lipca, dwoma krótszymi odcinkami: Przemyśl–Medyka (14 km) i Medyka–Moczerady (11 km), a następnie całodziennym postojem w Moczeradach 28 lipca. Mało prawdopodobne, aby ukształtowanie terenu miało wpływ na tak nierównomierne rozłożenie dystansu. Przyczyną dłuższych postojów i znaczącego spowolnienia podróży mogły być więc niesprzyjające warunki atmosferyczne, a pokonanie dystansu 55 km w jeden dzień wynikiem chęci nadrobienia opóźnień. Mogło też chodzić o możliwie jak najpóźniejsze osiągnięcie miejsca koncentracji wojsk koronnych w celu uniknięcia związanych z tym problemów, np. aprowizacyjnych.

Wybierając drogę z Medyki na Moczerady, a nie na Mościska i Gródek, kazimierzanie porzucili główny szlak, kierując się bardziej na południe, ku leżącemu nieopodal Komarna Zaszkowicom. Należy przypomnieć, że po przemieszczeniu się z Moczerad do Zaszkowic (55 km) kazimierzanie zatrzymali się w tej drugiej miejscowości na sześć dni, podczas których kontaktowali się z hetmanem.

Na trasie Kazimierz–Lwów członkowie wyprawy nocowali w ośmiu wsiach (13 nocy) i czterech miastach (5 nocy). Osiem razy nocowali w do-

brach królewskich, dziewięć w prywatnych, a raz w kościelnych, warto jednak zaznaczyć, że na dłuższe postoje wybierali królewsczyzny (24–25 lipca, 29 lipca–2 sierpnia). W drodze powrotnej stawali w ośmiu wsiach (9 nocy) i trzech miastach (3 noce) – siedem razy w dobrach prywatnych, pięć w królewskich. Na jedyny dłuższy postój ponownie wybrano królewsczyznę (28–29 sierpnia).

Jeśli chodzi o wydatki, to w rejestrze wyszczególniono je w trzech grupach. W skład pierwszej z nich wchodziły kwoty przeznaczone przede wszystkim na słomę, siano, owies i żyto, trzy przewozy przez rzeki, a także różnego rodzaju naprawy, części zamienne i osprzęt techniczny. Wydatki te wiązały się z furazem i naprawami, za które zapłacono łącznie 47 złp i 4 gr. Najczęściej kupowane słoma i siano były stosunkowo tanie, w przeciwieństwie do owsa, którego jedna kłoda⁵³ w Przemyślu (24 lipca) kosztowała 2 złp i 8 gr, natomiast we Lwowie już 2 złp i 12 gr (4 sierpnia). 16 sierpnia podczas postoju w Czystkach kazimierzanie kupili dwie kłody owsa za 5 złp i 10 gr. Z kolei 3 września w Radymnie za półtorej kłody owsa trzeba było zapłacić już „tylko” 3 złp⁵⁴. Wyraźnie zauważalny jest zatem wzrost cen im dalej na wschód od Kazimierza⁵⁵. Dla porównania, 18 lipca w Bochni na trzy korce owsa kazimierzanie musieli przeznaczyć 24 gr⁵⁶. Owies w drodze kupowano 16 razy za około 35 złp. Osobno zanotowano wydatek 19 złp, 20 gr i 6 denarów za owies zakupiony już po przyjeździe

⁵³ Jedna kłoda to niewiele ponad 3 hl (0,3 m³), czyli około 120 kg do 150 kg owsa. Jeden korzec to z kolei niewiele ponad 5 hl (0,5 m³), czyli około 200 kg owsa. Zob. S. Horszowski, *Ceny we Lwowie w XVI i XVII wieku*, Lwów 1928, s. 73, 135–136, 160–161; K. Skupieński, *Struktury systemowe polskich miar zbożowych w XVI wieku*, „Przegląd Historyczny” 1978, t. 69, z. 4, s. 623–646.

⁵⁴ S. Horszowski, op. cit., s. 73, 135–136, 160–161.

⁵⁵ W 1590 r. cena za jedną kłodę owsa w województwie ruskim wynosiła średnio 26 gr w pierwszym kwartale roku, 28 gr w drugim, 40 gr w trzecim i 47 gr w czwartym. Były to ceny wysokie: drożyzna płodów naturalnych była spowodowana nieurodzajem i obawami o wojnę z Turcją; zob. ibidem, s. 136.

⁵⁶ Przy średnim zapotrzebowaniu na owies wynoszącym około 5 kg na dzień dla jednego konia jedna kłoda owsa powinna wystarczyć dla czterech koni przez tydzień (należy dodać wypas, siano i około 30 l zapotrzebowania na wodę). Zob. J. Błachno, *Siła pociągowa armii. Konie i inne zwierzęta w wojsku austro-węgierskim w czasie kampanii karpackiej 1914–1915*, „Przegląd Historyczny” 2019, t. 110, nr 4, s. 684.

do Kazimierza. W źródle wyliczono w sumie dziewięć i pół kłody oraz pięć korców owsa, a ponadto 10-krotnie wzmiankowano koszt zboża, lecz bez podania wagi lub objętości porcji. Między innymi z tego powodu precyzyjne określenie ilości owsa zakupionego w ciągu całej wyprawy jest bardzo trudne. Szacunkowo można podać około 3–4 t owsa w ciągu 54 dni dla ośmiu koni. Należy jeszcze wspomnieć o jednorazowych wydatkach: 7 gr na młócenie owsa w Kłodnie 22 sierpnia, zakupie żyta za 11 gr w Zaszkwicach i wora suchego chleba w Przemyślu za 1 złp i 15 gr⁵⁷.

Na naprawy i wymianę poszczególnych części wozów zaopatrzono się m.in. w trzy gwoździe do luśni za 2 gr i 9 denarów, oprawę kół (7 gr), smołę (6 gr), nowy stoczek (6 gr), nowe koło (18 gr), nowe dzwono (2 gr). Od „kowania” kół i koni, a także za naprawę łańcucha (chyba do wozu) zapłacono 28 gr. Nowe strzemiona dla jednego z woźniców kosztowały 1 gr, podkład pod siodło zaś 15 gr. Dwa ostatnie wydatki wskazują, że woźnice powozili z grzbietów koni. Najwięcej wydano na naprawy i części do wozów w trakcie postojów w Przemyślu 24 lipca i we Lwowie 4 sierpnia – z pewnością w związku z przygotowaniami do popisu wojsk, mającego się odbyć 6 sierpnia.

Drugą grupę stanowią wydatki wynoszące w sumie 11 złp i 19 gr. W tę kwotę wlicza się 8 złp wypłaconych hajdukowi Kowalowskiemu, suma „Wojtkowi na baty”, a także 1 złp i 26 gr dane rotmistrzowi – prawdopodobnie w powodu rozpuszczenia oddziałów. Wydano również 20 gr na wino dla rzezonego rotmistrza.

Trzecią, osobną pulę stanowią pieniądze na strawę dla dwóch woźniców, dowódcy wyprawy i pachołka. W ciągu ośmiu tygodni przeznaczono łącznie 20 złp na pożywienie dla czterech osób, gdyż za jedzenie dla hajduka Kowalowskiego płacono z osobnej puli (być może wspomniane wyżej 8 złp). Autor rejestru nie wyszczególnił kupowanych artykułów spożywczych. Podzielił wszystkie środki na trzy grupy, kierując się rodzajem wydatku i własnością. W pierwszej grupie znajdujemy bowiem koszty furazu dla koni, wozu i jego naprawy, a także sprzętów, których używano w drodze: zarówno konie, jak i wóz wraz z osprzętem stanowiły własność miejską. W drugiej grupie zebrano sumy wydane na konkretne osoby: stąd

⁵⁷ Por. T. Kałużny, op. cit., s. 134–136.

należące do majątku miejskiego strzemiona i podkład pod siodło umieszczono w grupie pierwszej, a bat (osobista własność woźnicy) w drugiej. Trzecią zaś grupę stanowią wydatki na pożywienie. Najwięcej pieniędzy pozostawiono w granicach województwa ruskiego, co wynikało ze spowodowanej nieurodzajami i działaniami wojennymi drożyzny artykułów żywnościowych, a także z konieczności dokonania napraw i zabezpieczeń sprzętu przed popisem.

W sumie poza Kazimierzem wydano 78 złp i 23 gr ze 150 złp, jakimi dysponowała załoga. Należy wspomnieć o zaskakująco dużym wydatku 19 złp, 19 gr i 6 denarów na owies, który zakupiono dla koni już po powrocie do Kazimierza – może to spłata długu za owies wzięty na drogę. Rajcom zwrócono zatem 51 zł, 16 gr i 12 denarów reszty. Dla porównania warto dodać, że roczna pensja za sprawowanie urzędu burmistrza w Krakowie w 1578 r. wynosiła 16 złp, w 1602 r. zaś 48 złp. Roczna pensja pisarza kazimierskiego w drugiej połowie XVI w. sięgała 24–32 złp, natomiast bronnego w Bieczu 21 złp i 18 gr⁵⁸.

Sumy 150 złp nie znajdujemy w czystopisie sprawozdania lonerskiego za 1590 r.⁵⁹ Warto jednak dodać, że *Distributa na drogi* wyniosły w tym roku 175 złp: 40 złp dla rajcy Marcina Gizowskiego na podróż do Lublina w sprawie sporu z rzeźnikami, 60 złp dla wójta Augustyna Pawlika na drogę do Warszawy, 15 złp, jakie pobrali rajcy na wyjazd na sejmik w Proszowicach, oraz 60 złp przeznaczonych na wyprawę rajcy Wojciecha Nagórzyńskiego, który reprezentował Kazimierz w sporze z panem Strzałą przed Trybunałem Koronnym⁶⁰.

We wspomnianym sprawozdaniu lonerskim pośród wydatków na owies dla koni miejskich znajdujemy natomiast kwotę 19 złp, 20 gr i 6 denarów,

⁵⁸ Z. Noga, *Urzednicy miejscy Krakowa, cz. 2: 1500–1794*, Kraków 2008, s. XXIII; M. Friedberg, *Kancelaria miasta Kazimierza pod Krakowem 1355–1802*, „Archeion” 1962, t. 36, s. 160; M. Gadocha, *Urzednicy miejscy Biecza do roku 1772*, Białystok 2020, s. 33.

⁵⁹ ANK, Archiwum miasta Kazimierza pod Krakowem, sygn. 29/34/0/3.1.1/529, s. 576–669.

⁶⁰ Ibidem, s. 576–669. W 1591 r. na podróż do Warszawy wydano 150 złp – zob. ibidem, s. 735.

za którą 11 września kupiono 25 ćwiertni i 2 korce zboża⁶¹. Z pewnością jest to ta kwota (mimo 1 gr różnicy), którą dowódca wyprawy wozów zapłacił za owies po powrocie do Kazimierza 8 września. Loner nie zapisał, że wydatek ten dotyczył lwowskiej wyprawy wozów wojennych, co może sugerować, że i pozostałe koszty uwzględnione w rachunku z wyprawy rozdzielono rzeczowo między wydatki miejskie, zawarte w rocznym rozliczeniu.

Podsumowując, należy stwierdzić, że wystawienie wozu wojennego było dla budżetu miejskiego niemałym obciążeniem. Wpływy do kasy miejskiej w 1591 r. wyniosły 3076 złp, 22 gr i 6 denarów, wydatki zaś 2902 złp, 21 gr i 3 denary, 150 złp stanowiło więc około 5% „dystrybuty”⁶². Należy przy tym pamiętać, że wspomniany bilans wpływów i wydatków kasy miejskiej za 1591 r. był bardzo korzystny.

Kazimierzanie szczęśliwie zakończyli wyprawę i wrócili do miasta w takiej samej grupie, w jakiej wyruszyli w drogę, przy czym należy podkreślić, że najprawdopodobniej nie wzięli udziału w walce: wozy wojenne opuściły Kazimierz i ruszyły do Lwowa, gdy Tatarzy operowali już na Zakarpaciu.

⁶¹ Ibidem, s. 587.

⁶² Ibidem, s. 779–780.