



Marek Radoch

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie;

marek.radoch@uwm.edu.pl • <https://orcid.org/0000-0002-2361-2312>

Śródlądowe jednostki pływające w dawnych księgach inwentarzowych zakonu krzyżackiego

Inland watercraft in old inventory books of the Teutonic Order

Binnenschiffe in alten Inventarbüchern des Deutschen Ordens

Słowa kluczowe: rybołówstwo, średniowiecze, zamek krzyżacki, jednostki pływające, transport wodny

Keywords: fishing, water transport, Middle Ages, watercraft, Teutonic castle

Schlüsselwörter: Fischerei, Mittelalter, Kreuzritterburg, Schiffe, Wassertransport

STRESZCZENIE

W świetle dawnych ksiąg inwentarzowych zakonu krzyżackiego w okresie od II poł. XIV w. do 1525 r. zamki w Prusach w transporcie wodnym (po rzekach, zalewach i jeziorach) wykorzystywały następujące jednostki pływające:

- wielokrotnie statki – najczęściej nasady (nasuty), w mniejszym stopniu szkuty, korabiki, dubasy, burdyny, lichtany czy też statki dejmskie i wiślane, a także wyspecjalizowane w określonych zadaniach (rybackie, do przewozu pożywienia, drewna, wozów i dział oraz służby);
- często promy i tratwy;
- bardzo często rozmaite łodzie (rzeczne, wiślane, rybackie, eskortujące, przewozowe, szeląg, kilówka).

ABSTRACT

In the light of the old inventory books of the Teutonic Order from the 2nd half of 14th century until 1525, castles in Prussia used the following watercraft for their water transport (rivers, lagoons and lakes):

- often ships – in most cases nasady (nasuty) boats, less often punts, korabik-type vessels, dubas boats, burdyna-type, lichtany-type or Dejma and Vistula ships, along with specialist vessels (fishing boats, vessels to transport food, wood, carts, cannons and people);
- often ferries and rafts;
- often various boats (inland, Vistula, fishing, escorting, transporting, szeląg boats, keel boats).

ZUSAMMENFASSUNG

Nach den alten Inventarbüchern des Deutschen Ordens benutzten die Burgen in Preußen in der Zeit zwischen der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts und 1525 die folgenden Schiffe für den Wassertransport (auf Flüssen, Haffen und Seen):

- oftmals Schiffe – am häufigsten Nasutes, in geringerem Maße Schoner, Barken, Dubas, Burdine, Lichtane oder Dejm- und Weichelschiffe sowie Schiffe, die für bestimmte Aufgaben spezialisiert waren (Fischerei, Transport von Lebensmitteln, Holz, Karren und Kanonen und der Bediensteten);
- oft Fähren und Flöße;
- sehr oft eine Vielzahl von Booten (Fluss-, Weichsel-, Fischerei-, Begleit-, Transport-, Kielboote).

Koniec XIV i początek XV w. jest okresem, w którym pisemna dokumentacja czynności administracyjnych i gospodarczych staje się normą. Za panowania wielkiego mistrza Konrada von Jungingena (1393–1407) używanie ksiąg ekonomicznych staje się już znaczące. Świadczą o tym zachowane do dziś księgi:

- podskarbiego malborskiego (*Marienburger Tresslerbuch*) – dla lat 1399–1409¹;
- konwentu malborskiego (*Marienburger Konventsbuch*) – dla lat 1399–1412²;
- inwentarze urzędów komturstwa malborskiego (*Marienburger Ämterbuch*)³.

Rozwój terytorium władztwa krzyżackiego oraz związanej z tym administracji wymagały dokładnych ewidencji dochodów, majątków i środków poszczególnych urzędów, szybko stało się regułą, że każdy urzędnik opuszczający stanowisko musiał sporządzać inwentaryzację zasobów⁴, z których jedna (wersja oryginalna) była przechowywana w miejscu powstania, a druga (kopia) wysyłana była do stolicy państwa krzyżackiego (Malborka, a potem Królewca) i wpisywana (kopiowana) do „księgi urzędów”.

Najstarsze inwentarze znane są z 1364 r. Ponieważ *Wielka księga urzędów* (*Das grosse Ämterbuch*⁵) została zapoczątkowana w 1400 r. (na początku tego roku

¹ *Das Marienburger Tresslerbuch der Jahre 1399–1409*, hrsg. v. E. Joachim, Königsberg 1896 (dalej: MTB).

² *Das Marienburger Konventsbuch der Jahre 1399–1412*, hrsg. v. W. Ziesemer, Danzig 1913.

³ Będąca inwentarzem majątkowym zamku malborskiego. Zob. – *Das Marienburger Ämterbuch*, hrsg. v. W. Ziesemer, Danzig 1916 (dalej: MAB).

⁴ Z powodów zmian na urzędach bądź śmierci komtura (ale też wójta albo prokuratora) inwentarze zamków krzyżackich sporządzano w odstępach 2-, 3-, a nawet 7-letnich.

⁵ W 1896 r. wypisy m.in. z powyższych źródeł dokonał dr Hugo Bonk (Bönk, 1861–1936), historiograf Olsztyna. Pokłosiem pracy badawczej Bonka jest manuskrypt *Das große Ämterbuch des Deutschen Ordens. Original im Archiv zu Königsberg i. Pr.*, zawierający 742 karty zapisane w języku niemieckim czarnym atramentem na papierze maszyno-

wpisami kancelarii wielkiego komtura), włączono do niej również starsze zapisy (ale nie wszystkie). Obejmuje ona wypisy dotyczące zamków i dworów (folwarków) zakonu krzyżackiego w Prusach. Walther Ziesemer wydał ją drukiem w Gdańsku w 1921 r.⁶ Druk sfinansowało Towarzystwo Odbudowy i Upiększania Zamku Malborskiego (Verein für die Herstellung und Ausschmückung der Marienburg)⁷.

Z dawnych ksiąg inwentarzowych wynika, że w zasobach zamków i dworów zakonu krzyżackiego znajdowały się także jednostki pływające (statki, promy, tratwy, łodzie), które służyły Krzyżakom⁸ do przewozu ludzi (wielkiego mistrza i innych dostojników, zbrojnych, robotników i innych), towarów (m.in. drewna, zboża) i połowu ryb⁹. Rozgraniczenie pomiędzy statkami morskimi i rzecznyymi nie było w średniowieczu do końca ściśle. Większe jednostki śródlądowe żeglowały na przybrzeżnych wodach morskich, a statki morskie wyprawiały się w górę rzek¹⁰.

Drogi wodne w średniowieczu odgrywały niewątpliwie ważną rolę¹¹. Ale dziś już nie można podtrzymywać utrwalonej w XIX- i XX-wiecznej historiografii opinii, że drogi wodne – w porównaniu do dróg lądowych – przynajmniej we wczesnym i pełnym średniowieczu miały większe znaczenie¹².

wym. Rękopis ten znajduje się obecnie w zbiorach biblioteki Muzeum Zamkowego w Malborku pod sygnaturą Cf 3. Zob. – A. Siuciak, *Biblioteka Muzeum Zamkowego w Malborku*, „Forum Bibliotek Medycznych”, 2013, R. 6, nr 1 (11), s. 249–251; A. Dobrosielska, M. Pacholec, *Wstęp*, w: H. Bonk, *Historia Olsztyna 1353–1772*, tłum. E. Borkowska, K. Kasperowicz, M. Zegler, Olsztyn 2016, s. 5–6.

⁶ Nie można jednak zgodzić się z stwierdzeniem Aleksandry Siuciak, że manuskrypt Bonka stał się podstawą dla prac edytorskich Walthera Ziesemera. Niestety we wstępie do dzieła drukowanego – a jak sama zauważyła Aleksandra Siuciak – nie odnaleziono żadnej wzmianki na temat osoby H. Bonka. Zob. – *Das grosse Ämterbuch des Deutschen Ordens* (dalej: GADO), hrsg. v. W. Ziesemer, Danzig 1921 (reprinty: Wiesbaden 1968 i Sändig 2002); A. Siuciak, op. cit., s. 249–251.

⁷ Towarzystwo od 1884 r. wspierało działalność Zarządu Odbudowy Zamku, zbierając fundusze na odbudowę warowni, a także na jego wyposażenie. Rękopis *Das große Ämterbuch des Deutschen Ordens. Original im Archiv zu Königsberg i. Pr.* do 1945 r. znajdował się w zamku malborskim, potem jego losy były nieznane. Do zbiorów Biblioteki Muzeum Zamkowego w Malborku trafił w 1961 r. (tuż po utworzeniu muzeum), jako dar Społecznego Komitetu Odbudowy Zamku. Zob. – *Sprawozdania Zarządu Towarzystwa Odbudowy Zamku i Upiększania Zamku Malborskiego*, red. A. Dobry, J. Trupinda, tłum. A. Maślowski, Malbork 2020, passim; A. Dobrosielska, M. Pacholec, op. cit., s. 5–6.

⁸ Również miasta pruskie miały niewątpliwie swój udział w organizacji żeglugi na poszczególnych odcinkach rzek państwa krzyżackiego, ale o tych jednostkach mieszczan (np. Gdańska) nie informują nas inwentarze zakonu krzyżackiego. Zob. – B. Mozejko, *Z dziejów floty gdańskiej w XV wieku*, w: *Komturzy, rajcy, żupani. Studia z dziejów średniowiecza*, nr 11, red. B. Śliwiński, Malbork 2005, s. 165–200.

⁹ GADO, passim.

¹⁰ M. Jankiewicz-Brzostowska, *Timor Maris. Lęk człowieka przed żywiołem wodnym w gotyckim malarstwie polskim*, Gdańsk 2005, s. 129–130.

¹¹ Istotną rolę, przede wszystkim w transporcie towarowym, odgrywały drogi wodne, zarówno morskie, jak i śródlądowe. Szacuje się, że pod koniec XV w. flota hanzeatycka liczyła około tysiąca statków o łącznej ładowności 30 000 łasztów, z czego ²/₃ przypadło na flotę miast bałtyckich. Wiadomo, że już w XIII i XIV w. sporadycznie wożono zboże Wiśłą do Gdańska, bywało, że nawet z Sąddeczyną. Rozmiary tej żeglugi znacznie wzrosły w trakcie wieku XV. O znaczeniu żeglugi śródlądowej świadczyć może np. tendencja do zastrzegania sobie przez cechy miast nadrzecznych praw do żeglugi na określonych odcinkach rzek, które to zjawisko towarzyszyło rozwojowi prawa składu. Znaczenie żeglugi śródlądowej potwierdzają też wysiłki podejmowane dla poszerzenia jej zasięgu, jak budowa na przełomie XIV i XV w. kanału pomiędzy Pregolą a Zalewem Kurońskim, łączącego Gdańsk z Kownem, a także próby przeciwdziałania jej rozwojowi, jak chociażby starania Lüneburga o zahamowanie prac nad regulacją rzeki Oker około połowy XV w. Zob. – P. Dollinger, *Dzieje Hanzy*, tłum. V. Soczewińska, Gdańsk 1975, s. 143, 148 i n.; M. Jankiewicz-Brzostowska, op. cit., s. 9.

¹² R. Molkenhuth in *Straßen- aus Wasser. Technische, wirtschaftliche und militärische Aspekte der Binnenschifffahrt im Westeuropa des frühen und hohen Mittelalters*, Berlin 2006, a za nim S. Bütow w *Straßen im Fluss: Schifffahrt, Flussnut-*

NASADY (NASSUTEN)

Nasada (*nasuta*) była statkiem rzeczny¹³, co do jego pochodzenia nazwy mamy wiele interpretacji. Georg Heinrich Ferdinand Nesselmann widział w *nassute* lekki, mały statek transportowy. Nazwa ta wywodzić się ma jego zdaniem od słowa *nosić* brzmiącego w języku litewskim *neszu*, *neszti*, a w łotewskim *nest*. Dla określenia łaśztu w języku litewskim używa się słowa *naszta*, a w łotewskim *nasta*. Dosłownie więc *nasuta* byłaby statkiem transportowym. Jeśli przyjmiemy tę interpretację, musimy uznać, że określenie tej nazwy przywędrowało nad dolną Wisłę z terenów dzisiejszej Litwy i Łotwy¹⁴. Wydaje się, że kierunek, z którego dotarły na teren państwa krzyżackiego owe *nasuty*, które chyba moim zdaniem lepiej jest zwać *nasadami*, jest właściwy. Wiadomo bowiem, że w XII w. pojawiły się na Rusi statki rzeczne zwane *nasadami* (речные судна – „насад”). „Насад” w mowie potocznej oznaczał „речное судно с набоями”, z „насадками” to jest z podwyższonymi, nadbudowanymi burtami (поднятыми наделанными бортами)¹⁵, które stanowiły osłonę wiosłarzy przed strzałami (daje nam o tym informacje *Latopis ławrientiewski*¹⁶, *Latopis hipacki*¹⁷ czy *Latopis kijowski*¹⁸). *Nasady* z wysokimi burtami i zamkniętym pokładem były wykorzystywane do walk rzecznych (chronieni w nich byli wiosłarze i zbrojni podczas niespodziewanego przybrzeżnego ostrzału) i w transporcie po wąskich rzekach. *Nasady* były wykorzystywane przez Nowogrodzian w wyprawach

zung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert, Studien zur brandenburgischen Landesgeschichte, Bd. 18, Berlin 2014 (zob. recenzję tej pracy: R. Czaja, *Sascha Bütow, Straßen im Fluss: Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte, Bd. 18)*, Lukas Verlag, Berlin 2014, s. 304, ISBN 978-3-86732-214-0, „Zapiski Historyczne”, 2017, t. 82, z. 1, s. 155–158) krytycznie odnoszą się do tezy „głównego nośnika komunikacji”, zgodnie z którą wobec złego stanu dróg lądowych rzeki pozostawały we wczesnym średniowieczu głównymi arteriami komunikacyjnymi. Według poglądów wyrażonych w starszej literaturze stan ten miał się zmienić dopiero na przełomie pełnego i późnego średniowiecza, gdy budowa młynów pogorszyła warunki żeglugi rzecznej, a jednocześnie poprawiała się jakość dróg lądowych.

¹³ Próbę uproszczonego typologicznego opisu statków rzecznych podjął Przemysław Smolarek. Zob. – P. Smolarek, *Studia nad szkutnictwem Pomorza Gdańskiego X–XIII wieku*, „Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku”, t. 3, Gdańsk 1969, s. 75–179; jednak nie zanalizował statków wymienionych w krzyżackich źródłach rachunkowych i inwentarzowych. Zob. też – R. Domżał, *Statki i ich załogi na dolnej Wiśle w XIII–XV wieku. Prace Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku*, Gdańsk 2014, s. 15.

¹⁴ G.H.F. Nesselmann, *Thesaurus Linguae Prussicae*, Berlin 1873, s. 110; W. Ossowski, *Przemiany w szkutnictwie rzeczonym w Polsce. Studium archeologiczne*, Gdańsk 2010, s. 67; R. Domżał, op. cit., s. 46.

¹⁵ Najpierw w XI w. były na Rusi łodzie zwane *nasadami*, a potem pojawiły się statki rzeczne zwane *nasadami*. Zachowała się XIV-wieczna miniatura przedstawiająca pochówek kniazia Gleba między dwoma kłodami drewna i pod *nasadą*. Zob. – *История культуры Древней Руси. Домонгольский период (Istoria kultura drevnej Rusi. Domongolskij pierod)*, red. N.N. Woronin, M.K. Kargier i M. Tichonowej, t. 1: *Материальная культура (Materialnaja kultura)*, Moskwa 1948, s. 287.

¹⁶ *Лаврентьевская летопись (Ławrient’jewskaia letopis’)*, w: *Полное собрание русских летописей (Połnoje sobranije russkich letopisiej; dalej PSRL)*, t. 1, Leningrad 1927, s. 95, 348, 355.

¹⁷ *Ипатьевская летопись (Ipat’jewskaia letopis’)*, w: PSRL, t. 2, Pietierburg 1908 (reedycja: Moskwa 1962), s. 372, 506, 626, 679.

¹⁸ *Latopis kijowski 1159–1198*, tłum. E. Goranin, Wrocław 1994, s. 152, 228, 257.

na Litwę¹⁹. A jak można się domyślać zalety nasad do prowadzenia walk i w transporcie rzeczny²⁰ zauważyli także Krzyżacy²¹.

Inni badacze doszukiwali się w nazwie *nassute* również nawiązania do specyficznej budowy tego statku, a mianowicie charakterystycznie zadartego dziobu²². Edward Łuczyński bowiem dostrzegł, że w staropolskim słownictwie związanym z żeglugą spotykamy „nosate łodzie” o spiczastym dziobie w kształcie nosa²³.

Nasady (*nasuty*) mogły służyć jako statki transportowe, pasażerskie lub do różnie jako jednostki rybackie. Posiadały, oprócz wysokich burt, zamkniętego pokładu, zadartego dziobu, także płaskie dno, napęd wiosłowy i żaglowy²⁴. Na pokładzie krzyżackiej nasady znajdował się jeden sternik i wiosłarze, których mogło być 18 (o takich nasadach mówiło zarządzenie wielkiego mistrza Konrada von Jungingen z 1404 r. – *in icliche nassute XVIII man und I stewerman*)²⁵. Ale były też nasady mniejsze, do których obsługi potrzebne było od 5 do 7 osób²⁶. Wiosną 1401 r. 2 nasady (warte 22 grzywny) przetransportowano z Sambii do Torunia, aby dalej Wisłą posłać je do Krakowa królowi polskiemu Władysławowi Jagielle²⁷. W styczniu 1404 r. wielki marszałek wydał 44 grzywny na 4 nasady, przygotowywane dla wielkiego mistrza na zjazd²⁸. Niewątpliwie wielki mistrz Konrad von Jungingen ze swoją świtą tymi 4 nasadami popłynął do Złotorii, na majowy zjazd 1404 r.

¹⁹ *История культуры Древней Руси...*, s. 289.

²⁰ W końcu sierpnia 1403 r. 4 nasady płynęły Nogatem przewożąc skalowskie zboże z Elbląga do Malborka. Natomiast w lecie (VII?) 1407 r. do budowanej warowni Thobys (na wyspie o tej samej nazwie) wysłano z Labiawy nasadę załadowaną gwoźdźmi gontowymi, która płynąć musiała wtedy krótkim odcinkiem Zalewu Kurońskiego, Gilgą (odnogą Niemna) i Niemnem. Zob. – MTB, s. 266: *Schalmisch korn zum Elbinge zu messen: [...] item 2 m. und 3 sch. vor 4 nassuten vom Elbinge ken Marienburg zu furen i s. 443: Huskompthur zu Konigisberg, Thobese: [...] item 3 m. 1/2 fird. 5 mannen, dy dy schindelnayle mit eyner nassuten furten of dy Thobese; sy woren use 15 tage, man gab jo dem marne den tag I scot; M. Radoch, Walki Zakonu Krzyżackiego o Żmudź od połowy XIII wieku do 1411 roku, Olsztyn 2011, s. 226.*

²¹ M. Radoch, *Jak ziemie pruskie zobowiązane były przygotowywać się do wypraw na Żmudź (w świetle zachowanych zarządzeń wielkich mistrzów Konrada i Ulryka von Jungingen)*, w: *Litwa i jej sąsiedzi w relacjach wzajemnych (XIII–XVI w.)*, red. A. Kołodziejczyk, R. Kubicki, M. Radoch, Olsztyn–Gdańsk 2014, s. 137–138.

²² Przedrostek *nase-* (*nos*) używany był zarówno w języku niemieckim, jak i polskim do opisanie wyniesionej nad wodę dziobnicy statku. Zob. – R. Domżał, op. cit., s. 46.

²³ E. Łuczyński, *Staropolskie słownictwo związane z żeglugą. XV–XVI w.*, Gdańsk 1986, s. 185, 210.

²⁴ M. Radoch, *Jak ziemie pruskie...*, s. 137–138; R. Domżał, op. cit., s. 46–47.

²⁵ *Codex diplomaticus Prussicus* (dalej: CDP), Bd. 6, hrsg. v. J. Voigt, Königsberg 1861, nr 163, s. 180.

²⁶ Do wydobycia wraka nasady (*nasuty*) pod długim mostem w Elblągu w 1411 r. potrzebnych było 10 osób. R. Domżał, op. cit., s. 46–47.

²⁷ MTB, s. 98: *1 m. den Prussen, dy zwue nassuthen brochten von Sameland, dy dem konige zu Crokaw worden, s. 113: Item 9 firdung den luthen, eyne nassuten ken Thorun zu brengen, dy der kompthur zu Thorun dem konige zu Polan sandte, [...] am dinstage zu pfingisten; her Mattis nam des gelt, s. 115: [...] und vor dy nassuten, dy dem konige zu Polan sulden; das gelt entpfing der kompthur zu Thorun am frytage vor Margarethe, s. 137–138: Marschalk: [...] dis nochgeschriben gelt hat der obirste marschalk vor unsern homeister usgegeben: [...] Item 22 m. vor 2 nassuten, die dem konige zu Polan wurden gegeben; M. Radoch, *Księga podskarbiego malborskiego jako źródło do poznania kontaktów Polski z Zakonem Krzyżackim w latach 1399–1409*, w: *Tekst źródła – krytyka, interpretacja*, red. B. Trelińska, Warszawa 2005, s. 294.*

²⁸ MTB, s. 287: *Obirsten marschalk. Dis nochgeschriben gelt hat der marschalk vor unsern homeister usgegeben: [...] item 44 mark vor 4 nassuten unserm homeister of den tag [...] das gelt berechente uns der marschalk am sontage noch dem obirsten tage.*

w Raciążku²⁹. Z księgi podskarbiego malborskiego dowiadujemy się też, że wielki mistrz Ulryk von Jungingen przy objazdach kraju w 1409 r. dysponował własną nasadą (*des meysters nassute*)³⁰. Niewątpliwie też nasadą wielkiego mistrza był odnotowany statek wielkiego mistrza (*des meisters schiff*) w księdze wydatków malborskiego komtura domowego pod rokiem 1412, 1413, 1416, 1417, 1419 i 1420³¹.

Analiza inwentarzy pokazuje nam, że najwięcej nasad, bo aż 19 stacjonowało w 1410 r. koło zamku Dzierzgoń, położonego nad rzeką Dzierzgoń³². Żeglowną rzeką Dzierzgoń, można bowiem dopłynąć do jeziora Druzno, a potem dalej rzeką Elbląg dotrzeć do Zalewu Wiślanego. W małym porcie³³ Stare Dolno nad jeziorem Druzno stacjonowały:

- w 1391 i 1392 r. 2 nasady przynależne do ostródzkiego zamkowego składu odzieży (*in der trappenie*)³⁴;
- w 1434 r. 3 nasady będące na stanie komturstwa dzierzgońskiego³⁵.

Dla porównania w 1404 r. zamek elbląski – siedziba wielkiego szpitalnika, a zarazem komtura elbląskiego, dysponował 12 nasadami (*złymi i dobrymi*)³⁶. Również przy zamku Morąg, położonym nad jeziorem Morańskim (komturstwo elbląskie) w 1404 r. stacjonowało 12 nasad (*nowych i starych*)³⁷.

Sporę liczbę – aż 16 nasad odnotowano w 1404 r. przy zamku królewieckim, siedzibie wielkiego marszałka³⁸. Z myślą o zabezpieczeniu żeglugi z Dejmy³⁹ do Zalewu Kurońskiego, a stamtąd do Memla (Kłajpedy) powstał w XIII w. zamek w Labiawie (komturstwo ragneckie⁴⁰, dziś Polessk), przy którym także odnajdujemy nasady – cztery (w 1374 i 1379 r.), sześć (w 1392 r.), siedem (w 1396 r.), dwie (w 1402 i 1412 r.), trzy (w 1414 r.), a potem tylko jedną (w 1423, 1425, 1441, 1444

²⁹ M. Radoch, *Walki Zakonu Krzyżackiego...*, s. 200 i n.

³⁰ W lecie (VII?) 1409 r., gdy Ulryk von Jungingen dotarł do warowni Wenkischken, położonej u zbiegu Gilgi (ros. Матросовка [Matrosovka]) i Niemna, 11 km w linii prostej na południowy wschód od Kaukehmen (ros. Ясное [Jasnoje]), oplaceni zostali wioślarze służący na wielkiego mistrza nasadzie – 1 grzywnę dostał Owgart z Pobethen (ros. Романово [Romanowo]) i 4 skojce inny wioślarz. Zob. MTB, s. 548: *Winkisken: item 1 m. Owgart eyme ruer von Pobethen in des meysters nassute. Item 4 scot eyme ruwer in des meysters nassute, der syn soemer gewest ist.*

³¹ *Das Ausgabebuch des Marienburger Hauskomturs für die Jahre 1410–1420*, hrsg. v. W. Ziesemer, Königsberg 1911 (dalej: AMH), s. 53, 115, 212, 221, 266, 332, 339, 350.

³² Wcześniej, bo w 1399 i 1404 r. przy zamku dzierzgońskim było 15 nasad. Zob. GADO, s. 129, 131, 132.

³³ W pobliżu portu, w którym znajdowały się również magazyny dla kupców, znajdował się ufortyfikowany dziedziniec zakonu, o którym wzmiankowano po raz pierwszy w 1399 r., oraz młyn.

³⁴ GADO, s. 317: *item czu Dolnstete 2 nassuten* i s. 318: *item 2 nassuten czu Dollensteten.*

³⁵ *Ibidem*, s. 142: *Dulstette: [...] 3 nassuten.*

³⁶ *Ibidem*, s. 83: *Item die schiff: Item 12 nassuten boze und gut.* W 1412 r. odnotowano przy zamku elbląskim 11 nasad. W 1440 r. w pomieszczeniu szatnego elbląskiego przechowywane były 2 żagle do nasad, a 2 nasady stały zacumowane w elbląskiej fosie zamkowej. *Ibidem*, s. 86: *Item dy schiffe: item 11 nassuten gut und boze* i s. 92: *Ins huwszkompthurs gemache: [...] 2 nassuten im graben* i s. 95: *Dem trappier gelaßen: [...] 2 segil czu nassuthen.*

³⁷ *Ibidem*, s. 83: *Item uff dem husze czu Morunge: [...] item 12 nassuthen nuwe und alt.*

³⁸ W 1407 r. stacjonowały już tylko przy zamku w Królewcu 3 nasady. *Ibidem*, s. 9, 11.

³⁹ Z Królewca można płynąć najpierw Pregolą, a potem Dejimą dotrzeć do Labiawy.

⁴⁰ Przy zamku ragneckim odnotowano w 1396 r. 1 nasadę (przynależną do domu towarowego – *im kouffhohuse*), a w 1407 r. – 1 i 4 $\frac{1}{2}$ nasady (przynależne do siodlarni – *das satelhus czu Ragnith*). Zob. – *ibidem*, s. 262, 267.

i 1447 r.) – przeważnie odnotowywane je na stanie spichlerza (*im spicher*), strychu (*off dem soller, uff suller*), karwanu (*im karwan*), zbrojowni (*harnisch*), folwarku bydłowego (*vyhoffe*), a nawet w dyspozycji miasta (*in der stat* czy *Labiow*) i kościoła w Labiawie (*in der kirche* czy *Labiow*)⁴¹. Stąd można wnioskować, że transportowano nimi m.in. zboże, wozy, broje i bydło. Skoro nasady z Królewca przez Labiawę docierały do Memla (Kłajpedy), to przy memelskim (kłajpedzkim) zamku – co też nie dziwi – też je odnajdujemy:

- cztery w 1376 r. - przynależne do składu odzieży (*in der trappenie*);
- cztery w 1377 r. – na stanie spichlerza (*im kornhuse*);
- dwie (w złym stanie – *sint alle bose*) w 1389 r. – dopisane do zbrojowni (*an harnasch*);
- trzy (w dobrym stanie – *gute nassuten*) w 1398 r. – należące do zbrojowni (*an harnasch*);
- trzy w 1402 r. – wyliczane w zasobie statków (*schiff*);
- trzy w 1404 r. – dopisane do składu odzieży (*trapnye*);
- jedną (całą – *gancze*) – w 1415 r. – wyliczana w zasobie statków (*schiff*);
- jedną (z jednym żaglem – *mit eynem segel*) i połówka (z jednym żaglem – $\frac{1}{2}$ *nassute mit eynem segel*) w 1416 r. – wyliczane w zasobie statków (*schiff*);
- jedną w 1420 r. – na stanie folwarku bydłowego (*in dem fyehofe*)⁴².

W 1427 i 1431 r. odnotowano też po dwie nasady (na stanie składu odzieży – *trappenye*) przy zamku Brandenburg (Pokarmin, dziś Uszakowo), położonym przy ujściu rzeki Świeżej do Zalewu Wiślanego⁴³.

W 1387 r. komtur domowy w Malborku dysponował ośmioma nasadami (8 *nassuten*). Jednak w następnych latach (w 1398, 1402, 1408, 1414, 1417–1420) ilość tego typu statków niewątpliwie ulegała zmniejszeniu⁴⁴.

W gdańskiej ciesielni (*im czymmerhofe*), położonej przy Motławie, prowadzono naprawy statków. O jednej nasadzie znajdującej w ciesielni gdańskiej informują nas inwentarze pod rokiem 1396, 1407 i 1416⁴⁵. Natomiast w 1418 i 1420 r. jedna nasada cumuje (*die legen, die leyt*) na Motławie (*an der Mottele, in der Mottelaw*) przy ciesielni⁴⁶. A w 1399 i 1402 r. w snycerii zamkowej (*im sniczhuse*) w Gnie-

⁴¹ Ibidem, s. 257, 259, 261, 263, 265, 270, 272, 275, 283, 287, 290, 292, 293, 295, 296.

⁴² Ibidem, s. 299–304, 306, 307, 309.

⁴³ Ibidem, s. 226, 227.

⁴⁴ Komtur domowy w Malborku użytkował w sumie w 1398 r. – 9 statków, w 1402 r. – 8 i w 1408 r. – 6. W 1414, 1417, 1418 i 1419 r. w związku z wydatkami komtura domowego w Malborku wspomniana jest jedna nasada, a w 1420 r. – nasada wielkiego mistrza (*des meisters nassuten*). W 1417 r. nasadą przewożono piwo, chleb, hełmy i inne zaopatrzenie do Zanturu (położonego na górze oblanej z trzech stron wodami Wisły i Nogatu), gdy tam przebywał wielki mistrz. Zob. MAB, s. 6–8; AMH, s. 146, 279, 283, 303, 336, 357.

⁴⁵ Również odnotowana pod rokiem 1413 jedna nasada (*eyne nassuthe*) mogła znajdować się w gdańskiej ciesielni. Zob. GADO, s. 688, 689, 692, 694.

⁴⁶ Ibidem, s. 697, 699; B. Możejko, op. cit., s. 171.

wie nad Wisłą, gdzie produkowano m.in. strzały, łuki i kusze, znajdowała się jedna nasada⁴⁷.

Jedną nasadą znajdowała się też przy zamkach: komturskim w Brodnicy (w 1387 r.) i wójtowskim w Tczewie (w 1402 r.)⁴⁸. W 1435 r. jedna stara nasada (*1 alde nassuthe*) znajdowała się we dworze w Szkarpawie (*Scharffow*)⁴⁹. Również do obrony (ochrony) zamek w Rynie (*czum Reyne uffer were* [...] na stanie składu pocisków – *Geschos*), położony pomiędzy dwoma jeziorami (Ryńskim i Ołów), z których jezioro Ołów stanowiło naturalną fosę, dysponował jedną nasadą (w 1420, 1437 i 1442 r.)⁵⁰.

SZKUTY (*SCHUTE*)

Nazwa szkuta (*schute*⁵¹) wywodzi się od wyrazu staronordyckiego *scūte* i dolnoniemieckiego *schute*, który to pojawił się już w źródłach około 900 r. *Scūti* w nordyckim określa zadarte do góry stewy⁵². Szkuty były znane nie tylko w Skandynawii, ale także w Holandii i Niemczech. Używane były na morzu⁵³, jak również w transporcie śródlądowym⁵⁴. Szkuty różniły się od siebie wielkością. Mogły być obsługiwane przez ponad 20 osób, ale były też inne, które miały oprócz szypra tylko 5 osób załogi. Mniejsze jednostki używane były do prac portowych w ujściu rzek. W 1404 r. dwie szkuty zostały użyte do transportu kamieni przy naprawie bulwarku (umocnionego brzegu u ujścia rzeki Elbląg⁵⁵). Znane jest zatrzymanie między 16 a 21 czerwca 1409 r. w Ragnecie na polecenie wielkiego mistrza Ulryka von Jungingen pięć szkut z ładunkiem z Kujaw, przeznaczonym dla wielkiego księcia litewskiego Witolda⁵⁶. Szkuty te wynajęte w Toruniu, aby dotrzeć do Kowna,

⁴⁷ GADO, s. 738, 739.

⁴⁸ Ibidem, s. 377, 721, 722.

⁴⁹ MAB, s. 59.

⁵⁰ GADO, s. 179, 181, 196.

⁵¹ Możliwe jest pochodzenie słowa *schute*, w spolszczonej wersji *szkuta*, od łacińskiego *scapha*. W. Ossowski, op. cit., s. 10–12; R. Domżał, op. cit., s. 40.

⁵² Mamy stewę przednią lub tylną, inaczej dziobnicę lub tylnicę. Jest to część konstrukcyjna zestawu trzonowego szkieletu statku, stanowiąca podniesione ku górze przedłużenie stępki. Zob. R. Domżał, op. cit., s. 40.

⁵³ Gdańszczanie używali w 1400 r. dwóch szkut do połowu ryb w okolicach Bornholmu, a w 1404 r. dwie inne gdańskie szkuty wraz z sieciami zostały pozostawione na wyspach u zachodnich wybrzeży Danii. W sumie owe szkuty były głównie wykorzystywane do żeglugi na Bornholm i okoliczne wyspy. Jednorazowo miały zabierać 3,5 łasztu śledzi. Zob. – ibidem, s. 41.

⁵⁴ W. Ossowski, op. cit., s. 10–12, 111, 123; M. Radoch, S. Skiendziul, *Jak naprawdę było ze statkami zatrzymanymi przez Krzyżaków tuż przed wybuchem Wielkiej Wojny (1409–1411)?*, „Zapiski z Pogranicza”, 2015, z. 2, s. 48.

⁵⁵ R. Domżał, op. cit., s. 41.

⁵⁶ W księdze podskarbiego malborskiego zachował się wykaz zarekwirowanego ładunku na 5 szkutowach. Na dwóch z nich (Furenbranda i Bemekraffa) przewożono zboże (żyto) i było go 47 łasztów minus 19 korców. Na szkucie Piotra Schonsekiego przewożono 23 łasztu i 2 beczki soli i 3 wielkie paki sukna. Na szkucie Mikołaja Clugego płynęły zaś 3 paki sukna, 1 dzwon (warty 43 grzywny), 1 kocioł (za 18 grzywien), 2 pancerze, 2 wielkie cynowe kany i zapewne inne wyposażenie, którego można się jedynie domyślać z powodu podnizszenia tej strony księgi podskarbiego malborskiego. Z kolei na piątej szkucie Marcina Buscha transportowano 7 pak sukna, 4 pancerze i 2 beczki z blachą na zbroję. Zob. MTB, s. 557, 594, 595.

płynęły Wisłą, następnie prawym jej ujściowym ramieniem (Nogatem) – zalewem Wiślanym – rzekami Pregołą i Dejmą do Labiawy, a stamtąd Zalewem Kurońskim i Niemnem⁵⁷.

Większość szkut używanych w XIV i XV w. na obszarze delty Wisły i przybrzeżnych rejonach południowego Bałtyku – jak zauważył Robert Domżał – była jednostkami rybackimi. Były one napędzane zarówno wiosłami, jak również miały żagle. Mogły mieć budowę stępkową. Posiadały stewy i podwyższone burty oraz rodzaj ładowni do przechowywania ryb. Liczba obsługujących je osób była zależna od wielkości statku. Posiadały ładowność do 20 łasztów, ale z reguły przeciętnie miały 10–15 łasztów⁵⁸.

Inwentarze pokazują, że do spichlerza zamkowego w Labiawie (*im spicher czu Labiow*) przynależały:

- cztery szkuty w 1392 r.;
- pięć szkut w 1396 r.;
- trzy szkuty w 1402 r.

Również w 1396 r. do spichlerza labiawskiego dotarły dwie szkuty z Królewca (*2 schuten czu Konigesberg*). Wszystkie te szkuty służyły niewątpliwie do przewozu zboża⁵⁹.

Szkutami dysponował też zamek w Memlu (Kłajpedzie). W 1389 r. szpitalną kuchnię (*spittalin der kochen*) obsługiwała jedna szkuta, na którą można było załadować trzy łaszy produkty (*1 schute von 3 lesten*). Jedną szkutę także wykorzystywała w 1398 r. memelska zbrojownia (*an harnasch*). Jedną szkutę do przewozów zamek memelski posiadał też w 1415 r., jak i w 1416 r. (przynależną do spichlerza – *1 schute czum spicher*)⁶⁰. W 1419 r. we dworze szkarpauskim wymieniana jest jedna szkuta do połowu dorszy (*1 dorschsschute*)⁶¹.

KORABIKI (KORBECHIN)

Korabiki czyli małe korabie były stateczkami do przewozu ludzi i ładunków. W średniowiecznej łacinie *carabus* oznaczał żagiel. Tak więc rodzaj napędu statku był ważnym wyróżnikiem nazwy jednostki⁶². Pierwszy korab jest wzmiankowany w 1237 r. w Płocku jako statek używany do transportu soli⁶³.

⁵⁷ M. Radoch, S. Skiendziul, op. cit., s. 47.

⁵⁸ R. Domżał, op. cit., s. 41–42.

⁵⁹ GADO, s. 261, 263, 265.

⁶⁰ Ibidem, s. 301, 302, 306, 307.

⁶¹ MAB, s. 57.

⁶² R. Domżał, op. cit., s. 43.

⁶³ Korab – w wielu językach słowiańskich oznacza początkowo wyłobiony pień drzewa, z którego terminu rozwinęło się znaczenie pojazd wodny, wielka łódź, okręt, statek. Zob. – Z. Brocki, *Korab – ogólnosłowiańska nazwa okrętu*, „Nautologia”, 1970, nr 1–2, s. 32–38; H. Wojcewa, *Ewolucja nazw jednostek pływających w języku polskim na tle innych języków słowiańskich*, „Postscriptum Polonistyczne”, 2009, nr 1(3), s. 102–104; W. Ossowski, op. cit., s. 9.

Najwięcej korabików możemy odnaleźć przy zamku memelskim (kłajpedzkim) i królewieckim. W 1398 r. sześć korabików przydzielonych było do zbrojowni memelskiej (*an harnasch*)⁶⁴. Z kolei w 1404 r. siedem obsługiwało zamkowy skład odzieży (*trapnye*) w Memlu (Kłajpedzie)⁶⁵. W 1404 i 1407 r. również siedem korabików miał także do dyspozycji zamek w Królewcu⁶⁶. Natomiast cztery były w zamku w Rynie (*Reyn*) do ochrony (*geschos*) w 1420 r. Natomiast w 1516 r. dwór (folwark), znajdujący się przy zamku ryńskim (*im hofe vorim slosze Rein*) posługiwał się jednym korabikiem z żaglem, o ładowności 14 łasztów, z wszystkim sprzętem (m.in. sieciami) do połowu ryb (*vischgezceug: [...] ein karbick mit dem segel von 14 lesten und mit aller notdurfft*)⁶⁷. Również dwa korabiki znajdowały się przy zamku w Dzierzgoniu (w 1410 r.) i jeden korabik przy zamku w Ragnecie (w 1407 r. do dyspozycji siodlarni zamkowej – *das satelhus czu Ragnith*)⁶⁸.

DUBASY (DUBAS)

Dubasy były statkami polskimi, które spotykane były w późnym średniowieczu na dolnej Wiśle. Ich nazwa wywodzi się od rosyjskiego słowa дуб (*dub*) – dąb⁶⁹. Dubas to rzeczny statek wiosłowo-żaglowy, 1-masztowy, z żaglem rejowym, używany do przewozu towarów Sanem, Bugiem, Wisłą i Narwią⁷⁰.

W 1415 r. mamy informacje najpierw o trzech dubasach, a w 1416 r. o dwóch dubasach, które miał do przewozu ryb (*vischerye*) zamek w Świeciu nad Wisłą⁷¹.

BURDYNY (BURDING, BORDING)

Burdyna (*bordyna*) to typ statku wywodzący się z północnej Europy⁷². Zarówno skandynawska, jak i niemiecka nazwa statku wywodzi się prawdopodobnie od dodatkowych klepek poszycia, mocowanych jako burty (*bord* lub *borty*) do łodzi dłubankowych. Przyjmowano też, że nazwa ta jest związana z częścią konstrukcyjną statku. Można więc przyjąć – jak zauważył Robert Domżał – że formą wyjściową tej jednostki była dłubanka, do której mocowano klepki tworzące burty.

⁶⁴ GADO, s. 302.

⁶⁵ Również 7 korabików było przy zamku memelskim w 1402 r. Ibidem, s. 303, 304.

⁶⁶ Ibidem, s. 9, 11.

⁶⁷ Ibidem, s. 196, 202.

⁶⁸ Ibidem, s. 132, 267.

⁶⁹ R. Domżał, op. cit., s. 53, 54.

⁷⁰ A. Manikowski, *Dubasy*, w: *Encyklopedia Historii Gospodarczej Polski do 1945 roku*, t. 1 (A–N), Warszawa 1981, s. 149.

⁷¹ Niewykluczone jest, że przy zamku świeckim znajdowało się miejsce do przerobu ryb (*vischerye*). GADO, s. 617, 619.

⁷² Najwcześniej nazwa ta pojawiła się w XII w. w Norwegii i oznaczała przybrzeżny statek używany m.in. do transportu ryb z wysp Lofotów do Bergen. Zob. – R. Domżał, op. cit., s. 38.

Jednostki te posiadały żagiel i wiosła oraz zróżnicowaną liczbę załogi, maksymalnie do 30 osób. W drugiej połowie XIII w. nazwa ta przywędrowała nad Morze Bałtyckie⁷³, ale oznaczała już nie tylko jednostki rybackie, ale też małe statki używane jako lichtugi portowe do przewozu ładunków z dużych statków stojących na redzie⁷⁴.

W XV w. burdyny były wykorzystywane do przewozu małych ilości towarów np. śledzi, wodnymi drogami śródlądowymi między Elblągiem, Malborkiem, a nawet Gdańskiem i Kownem⁷⁵.

W 1408 r. w wydatkach wielkiego szafarza w Malborku odnajdujemy cztery burdyny (*4 bordingen*), które miały przewozić ponad 100 łasztów towaru, w tym: mąkę, ryby, sól, olej piwo, itd., na czekający w Wisłoujściu duży statek⁷⁶. W 1415 r. wielki mistrz z Malborka do Królewca wysyłał burdynę (*bording*), na której była beczka wina dla wielkiego marszałka i biskupa sambijskiego⁷⁷.

Jedna burdyna z całym wyposażeniem służyła (*1 bording mit allem gerethe das dorczu dienet*) – jak mamy informację – w Memlu (Kłajpedzie) w latach 1415–1447. W 1420 r. burdyną dysponował folwark bydłocy (*in dem fyehofe*) przy zamku memelskim, a w 1437 r. wykorzystywała ją memelska kuchnia zamkowa (*koechen*)⁷⁸.

LICHTANY (*LUCHTSCHIFF, LUCHTTESSCHIFF, LEWCHTESCHIFF*)

Lichtany (lichtugi) pojawiają się po raz pierwszy w hanzeatyckich źródłach w XIV w., określane jako *lichskip* lub *luchter*. Ich nazwa wywodzi się od niemieckiego *lichten*, holenderskiego *ligten*, oznaczającego podnoszenie czegoś, ociążenie, w domyśle rozładunek. Lichtany zapewne służyły do rozładunku towarów z większych statków, stojących najczęściej na redzie portu, ale też do ociążenia z ładunku większych statków, by zmniejszyć ich zanurzenie. Niektóre zaś statki określane jako lichtany – jak można sądzić – były samodzielnymi jednostkami⁷⁹.

W Labiawie nawet stacjonował przez jakiś długi czas jeden lichtan:

- w 1392 r. (przypisany do folwarku bydłowego – *im vihoffe*), a kursujący Dejimą do Tapiawy (*1 luchtschiff czu Tappiow*)⁸⁰;

⁷³ Z 1292 r. pochodzi najstarszy zapis nazwy tego typu statku w rejonie delty Wisły – na Pomorzu Zachodnim już w 1270 r. w dokumencie Barnima I wymieniono: *navis, que vocatur bordinc*. Ibidem.

⁷⁴ Ibidem. Z racji popularności burdyny istniało nawet Bractwo Burdyniarzy, które zrzeszało pracowników tych jednostek używanych do rozładunku statków i wyładunku towarów w porcie. Zob. M. Sielski, *Wrak burdyny z XVIII w. zostanie wydobyty z dna Martwej Wisły* (<https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Wrak-burdyny-z-XVIII-w-zostanie-wydobyty-z-dna-Martwej-Wisly-n73180.html>; dostęp: 4 X 2013 r.)

⁷⁵ Zob. szerzej R. Domżał, op. cit., s. 38–40.

⁷⁶ MTB, s. 492; R. Domżał, op. cit., s. 39.

⁷⁷ AMH, s. 190.

⁷⁸ GADO, s. 306, 307, 309–312.

⁷⁹ Zob. bliżej R. Domżał, op. cit., s. 47, 48.

⁸⁰ GADO, s. 261.

- w 1396 r. (przypisany do spichlerza – *im spicher czu Labiow*), pływający również po Dejmie do Tapiawy (*1 luchtesschiff czu Tapiow*)⁸¹;
- w 1402 r. (przypisany do spichlerza – *im spicher czu Labyow*), pływający poza Labiawę po Dejmie do Tapiawy (*1 leuchteschiff, da sist czu Tapyow*)⁸².

Również w małym porcie Stare Dolno (*Dulstette*) nad jeziorem Druzno stacjonował jeden lichtan (*1 lewchteschiff*) w 1434 r.⁸³

STATKI WIŚLANE (WYSELSCHIFF)

Statki wiślane (*Wyselschiff*), to określenie dla płaskodennych jednostek transportowych, poruszających się w górę i w dół rzeki Wisły. Nazwa, dotycząca typu dużego statku wiślanego, rozprzestrzeniła się na obszarze państwa krzyżackiego między XIII a XV w. nad dolną Wisłą, Zalewem Wiślanym po Zalew Kuroński. Rozmiary i pojemność owych statków były zróżnicowane. Wynajęcie statku wiślanego o ładowności 21 łasztów (około 40 ton) na 6 lat, z pełnym wyposażeniem, kosztowało w 1400 r. 34 grzywny. Inna jednostka, 18 łasztowa (około 34 ton), wyposażona w maszt, żagiel, kotwicę i trzy paczyny⁸⁴, warta była 32 grzywny. Oprócz transportu towarów, statki wiślane służyły także dla doraźnych celów militarnych⁸⁵.

Statki te pływały po Wiśle, jej dopływach (m.in. Drwęcy, Osie, Motławie), a także po innych rzekach (m.in. Elblągu, Dzierzgoniu, Pregole, Dejmie, Niemnie). W 1387 r. komtur domowy w Malborku dysponował pięcioma statkami wiślanymi (*5 Wiselschiff*)⁸⁶. W 1407 r. zamek toruński miał do dyspozycji (do obsługi piwnicy zamkowej) dwa statki wiślane (poruszające się po Wiśle), jeden wart ok. 10 grzywien pruskich, a drugi ok. 8 grzywien (*Thorun im 1407^{den} jore. [...] Der keller: [...] ouch so haben wir off der Weissel geen 2 Weisselschiff, die haben wir vormyth das eyne umb 10 m., das ander umb 8 m.*)⁸⁷. W snycerii zamkowej (*im sniczhuse*) w Gniewie nad Wisłą stacjonował w 1399 r. jeden statek wiślany, a w 1402 i 1404 r. ilość tych statków wiślanych w gniewskiej snycerii zamkowej zwiększyła się do czterech. Również do zaopatrywania zamkowej kuchni (*koche-nampt*) w Gniewie w 1407 r. wykorzystywano cztery statki wiślane (*4 wyselschiffe*)⁸⁸. Tak samo w gdańskiej ciesielni (*im czymmerhofe*), położonej przy Motławie znajdowały się (w 1396 r.) cztery statki wiślane (*4 Wisselschiff*)⁸⁹. Natomiast przy

⁸¹ Ibidem, s. 263.

⁸² Ibidem, s. 265.

⁸³ Ibidem, s. 142.

⁸⁴ Paczyna – długie wiosło, nazywane też sterem wiosłowym, osadzone na rufie statków rzecznych lub tratw.

⁸⁵ Zob. bliżej R. Domżał, op. cit., s. 32–34.

⁸⁶ MAB, s. 6.

⁸⁷ GADO, s. 431, 432.

⁸⁸ Ibidem, s. 738–741.

⁸⁹ Ibidem, s. 688.

zamku wójtowskim w Tczewie nad Wisłą stacjonował jeden statek wiślany (w 1402 r.)⁹⁰. Z kolei zamki położone nad Drwęcą – Golub (2 *schiff off der Wissel* w 1392 r.) i Brodnica (w 1387 i 1396 r.) dysponowały dwoma statkami wiślаныmi (2 *Wisselschiff*)⁹¹. Natomiast zamek wójtowski Rogóżno (Roghusen), położony na wzgórzu u ujścia Gardęgi (Gardei) do Osy, miał w posiadaniu w 1388 r. trzy statki wiślane (3 *Wisselschiff*)⁹². W 1404 r. cztery statki wiślane do obsługi miały zamki w Elblągu i Morażu⁹³. Aż siedem wielkich statków wiślanych (7 *grosse Wisselschiff* – w 1399 r.), a potem sześć wielkich statków wiślanych (6 *grosse Wysselschiff* – w 1404 r.) i pięć wielkich statków wiślanych (5 *grosse Wysilschiff* – w 1410 r.) miał do dyspozycji zamek w Dzierzgoniu⁹⁴. W 1374 r. do miasta Labiawa (*in der stat czu Labiow*) należał jeden statek wiślany. W 1392 r. spichlerz zamkowy w Labiawie (*czu Labiow im spicher*) obsługiwał jeden wielki statek wiślany (1 *gross Wis-selschiff*). Natomiast w 1396 r. do zamku labiawskiego (*czu Labiow*) przynależały cztery wielkie nowe statki wiślane (4 *grosse nuwe Wisselschiff*)⁹⁵. Jak widać także po Pregole, Dejmie i Niemnie pływały statki wiślane.

STATKI DEJMSKIE (*DEYMSCHIFF*)

Od nazwy rzeki Dejma⁹⁶ stworzono nazwę statków określanych w źródłach jako *Deymschiff* (statki dejmskie)⁹⁷. Rzeka Dejma, dzięki zbudowanemu przez zakon krzyżacki systemowi śluz, stanowiła w średniowieczu ważną trasę wodną, łączącą miasta leżące nad Zalewem Wiślany z Ragnetą, leżącą niedaleko ujścia rzeki Gilgi do Zalewu Kurońskiego. Niestety zachowane źródła pisane nie dostarczają nam opisu budowy tych jednostek. Możemy się domyślać, że były one podobne do statków wiślanych oraz pływających po Niemnie i Wilii – *wicin*. Miały zapewne płaskie dno i częściej były napędzane wiosłami niż za pomocą żagli⁹⁸. Statki te najczęściej pokonywały odcinek wodny między Królewcem a Labiawą. Przy zamku

⁹⁰ Ibidem, s. 721, 722.

⁹¹ Ibidem, s. 377, 378, 398.

⁹² Ibidem, s. 536.

⁹³ Na zamku morąskim (*uff dem husze czu Morunge*) tymi 4 statkami wiślany dysponował komtur domowy (*item 4 Wyselschiff, die der huskompthur hat*). Ibidem, s. 83, 85.

⁹⁴ W 1399 r. 7 wielkich statków wiślanych było przypisanych do skarbcza (*im tresel*) zamku dzierzgońskiego. Ibidem, s. 129, 131, 132.

⁹⁵ Ibidem, s. 257, 261, 263.

⁹⁶ W Tapiawie (dziś Gwardiejsk) rzeka Pregola rozdziela się na dwa ramiona, z których lewe kieruje się w stronę Królewca (dziś Kaliningrad) jako Pregola, a prawe płynie w stronę Labiawy (dziś Polessk) jako Dejma i uchodzi do Zalewu Kurońskiego. Koryto Dejmy zostało uregulowane i przesunięte w 1395 r. na polecenie wielkiego mistrza krzyżackiego Konrada von Jungingen. Do dziś w okolicach Tapiawy (Gwardiejska) zachowały się starorzecza. Dejma jest na całej długości żeglowna i stanowi część sieci kanałów wokół rzeki Niemen, a za pomocą Kanału Polesskiego łączy się z rzeką Matrosowka, jednym z ramion Niemna.

⁹⁷ W. Ossowski, op. cit., s. 67.

⁹⁸ Zob. – R. Domżał, op. cit., s. 34, 35.

królewieckim odnajdujemy najwięcej statków dejmskich – bo aż siedem (w 1404 i 1407 r.)⁹⁹. W 1379 r. pięć statków dejmskich obsługiwało karwan (*im karwan*) w Labiawie¹⁰⁰. Z kolei w 1402 r. dwa statki dejmskie (przynależne do Królewca – *dy sint* czy *Konigesberg*) stacjonowały przy labiawskim spichlerzu (*im spicher* czy *Labyow*)¹⁰¹. Statki dejmskie z Królewca w 1407 r. docierały też do Ragnety nad Niemnem, która miała cztery statki dejmskie na stanie siodlarni zamkowej (*das satelhus*). Również w 1407 r. w Ragnecie stacjonowały dwa statki dejmskie z całym wyposażeniem należące do Królewca (*item* czy *Konigesberg 2 Deymeschiffe mit allem gerethe*)¹⁰². Statki dejmskie dopływały także do Memla (Kłajpedy), przy którym to zamku odnotowano po jednym statku dejmskim w 1398 (przynależny do zbrojowni – *an harnasch*), 1402 i 1404 r. (do dyspozycji zamkowego składu odzieży – *trapnye*)¹⁰³. dwa statki dejmskie (w tym jeden nowy) w 1412 r. miała na swoim stanie Bałga¹⁰⁴. Również jeden statek dejmski w 1404 r. miał do obsługi zamek w Elblągu i Morągu¹⁰⁵.

**STATKI DO PRZEWOZU POŻYWIENIA (SPISESCHIFF),
DREWNA (HOLCZSCHIFF), WĘGLA DRZEWNEGO (KOLSCHIFF),
WAPNA (KALKSCHIFF), SIANA (HAYSCHIFF), WOZÓW
I DZIAŁ (KARWANSCHIFF) ORAZ SŁUŻBY (DINSTSCHIFF)**

Mamy też przy zamkach krzyżackich stacjonujące statki przystosowane tylko do przewozu (wyspecjalizowane w przewozie) pożywienia, drewna, węgla drzewnego, wapna, siana, wozów i dział, czy też służby.

W 1396 r. do obsługi spichlerza w Labiawie (*im spicher* czy *Labiow*) przydzielony był *jeden wielki nowy statek do przewozu żywności (1 gros nuwe spiseschiff)*¹⁰⁶. W księdze wydatków malborskiego komtura domowego odnajdujemy koszty przewozu statkami m.in.: zboża, w tym żyta (trzema, 1410), jęczmienia, owsa i grochu (1411), owsa (1412), zboża, grochu i wina (1413), pszenicy i owsa (1414), jęczmienia, żyta i pszenicy (1415), zboża, piwa i wina (1416), wina (1417), zboża, w tym żyta (1418), żyta, owsa, piwa i wina (1420)¹⁰⁷.

⁹⁹ GADO, s. 9, 11.

¹⁰⁰ Kilka lat wcześniej, bo w 1374 r. zamek labiawski miał na stanie 4 statki dejmskie (*4 Deymeschiff*). Zob. *ibidem*, s. 257, 259.

¹⁰¹ *Ibidem*, s. 265.

¹⁰² *Ibidem*, s. 267.

¹⁰³ *Ibidem*, s. 302–304.

¹⁰⁴ *Ibidem*, s. 155, 160.

¹⁰⁵ *Ibidem*, s. 83, 85.

¹⁰⁶ GADO, s. 263.

¹⁰⁷ AMH, s. 1, 20, 21, 29, 30, 63, 106, 126, 127, 141, 142, 177, 180, 185, 186, 194, 198, 227, 228, 281, 312, 313, 341, 355, 357.

W 1392 r. folwark bydłęcy (*im vihoffe*) w Ragnecie miał do dyspozycji jeden wielki statek do przewozu drewna (*czu Ragnith 1 gros holczschiff*)¹⁰⁸. Również w 1396 r. do domu towarowego (*im kouffhouse*) w Ragnecie przynależał jeden wielki statek do przewozu drewna (*ist czu Ragnith 1 gross holczschiff*)¹⁰⁹. Z kolei w 1425 r. skład pocisków i kul w Labiawie (*das geschos czu Labiaw*) miał na wyposażeniu jeden statek do przewozu drewna (*und 1 holczschiff*)¹¹⁰. W 1432 r. zaś zbrojownia (*harnisch*) w Labiawie (*czu Labiaw*) dysponowała jednym statkiem do przewozu drewna (*und 1 holczschiff*)¹¹¹. Statek do przewozu drewna (*holczschiff*) odnotowany jest też w Malborku pod rokiem 1412, 1415, 1416, 1417 i 1418. Mamy o przewozach przez niego m.in. drewna budowlanego (*czimmer*), pali (*pfele*), belek (*swelle*) i dyl (*delen*)¹¹².

W 1387 r. komtur domowy w Malborku dysponował też jednym statkiem do przewozu wapna i jednym statkiem do przewozu węgla drzewnego (*ein kalkschiff und 1 kolschiff*)¹¹³. Statek do przewozu wapna (*kalkschiffe*) odnotowywany jest w rachunkach komtura domowego w Malborku pod rokiem 1410, 1411, 1413, 1416, 1417, 1419¹¹⁴. W 1413 r. spotykamy rachunek na sześć grzywien za dwa statki z wapnem wydobywanym w Nowem nad Wisłą. Również w 1413 r. zapłacono 13 skojców i 2 szelągi za rozładunek wapna przywiezionego statkiem na malborski zamek w ilości 19 łasztów¹¹⁵. Z kolei w 1419 r. przewożono z Gdańska do Malborka gotlandzkie wapno (*Gotlendischen kalk*)¹¹⁶. Natomiast o statku do przewozu węgla drzewnego zachowały się informacje w księdze wydatków malborskiego komtura domowego w latach 1411–1416, 1418–1420¹¹⁷. Węgiel drzewny przewożono statkami z okolic Sztumu oraz z Mierzei Wiślanej Szkarpawą z lasów położonych na północ od Żuław Wielkich¹¹⁸.

Również Malbork dysponował statkami do przewozu siana (*hayschiff, hoy-schiff*) i wiemy o nich także z rachunków malborskiego komtura domowego – o jednym w 1411 r. i o dwóch w 1415 r. (*2 schiffe mit hoy*), gdy te przewożyły siano z dworu w Benowie, położonego przy brzegu rzeki Liwy (*vom Benhoffe*) do Malborka (ok. 20 km)¹¹⁹.

¹⁰⁸ GADO, s. 261.

¹⁰⁹ Ibidem, s. 262.

¹¹⁰ Ibidem, s. 283.

¹¹¹ Ibidem, s. 287.

¹¹² AMH, s. 78, 81, 188, 223, 258, 309, 311.

¹¹³ MAB, s. 6.

¹¹⁴ AMH, s. 3, 15, 92, 110, 112, 223, 277, 332.

¹¹⁵ R. Domżał, op. cit., s. 45.

¹¹⁶ AMH, s. 332.

¹¹⁷ Ibidem, s. 24, 29, 32, 70, 71, 88, 128, 165, 166, 278, 329, 332, 333, 347, 353, 354, 359.

¹¹⁸ R. Domżał, op. cit., s. 45.

¹¹⁹ AMH, s. 34, 162, 190.

W 1404 r. dla potrzeb zamku w Morażu (*uff dem husze czu Morunge*) służył jeden wielki statek karwanowy (*1 gros karwanschiff*) – do przewozu dział i wozów¹²⁰. Również w 1404 r. zamek w Elblągu dysponował jednym wielkim statkiem karwanowym (*eyn gros gros carwanschiff*)¹²¹. A w 1412 r. przy zamku elbląskim stacjonowały dwa statki do przewozu służby (*2 dinstschiff*)¹²².

STATKI RYBACKIE (*FISCHERSCHIFF*)

Na terenie państwa krzyżackiego konsumowano znaczne ilości ryb¹²³. Stąd nie może dziwić, że przy zamkach krzyżackich stacjonowały także statki rybackie. W 1376 r. aż 10 statków rybackich (*10 fischerschiff*) przynależało do składu odzieży (*in der trappenie*) w Memlu (Kłajpedzie)¹²⁴. W 1377 r. już tylko sześć starych statków rybackich (*6 alde vischerschiff*) było na stanie memelskiego (kłajpedzkiego) spichlerza zamkowego (*im kornhuse*)¹²⁵. Natomiast w 1389 r. do zbrojowni zamkowej (*an harnasch*) w Memlu (Kłajpedzie) przypisanych było jeszcze mniej – bo pięć statków rybackich, które były wszystkie w złym stanie (*und 5 visscheschiff und sint alle bose*)¹²⁶. W 1379 r. w zasobach karwanu (*im karwan*) w Ragnecie znajdowało się osiem statków do połowu sieciami ciągnionymi (*8 wateschiff*)¹²⁷. W 1420 r. zamki w komturstwie bałgijskim: Szestno (położone między jeziorami Juno i Sałęt) i Ryn (położony między jeziorami Ryńskim i Ołów) miały po 4 statki do połowu sieciami ciągnionymi (*4 watschiffe*)¹²⁸. Natomiast w 1437 r. przy zamku w Rynie wraz innymi statkami do obrony (ochrony – *czum Reyne uffer were*) stacjonowało dziewięć statków do połowu sieciami ciągnionymi (*9 wateschiff*)¹²⁹. Również 4 statki do połowu sieciami ciągnionymi (*4 wateschiff*) miał na stanie spichlerza (*uffm kornhuwsze*) w 1440 r. zamek elbląski¹³⁰. Z kolei w 1447 r., przynależny też do spichlerza (*speicher*), miał jeden statek do połowu sieciami ciągnionymi (*1 wate*) zamek labiawski (*das huws Labiaw*)¹³¹. Labiawa nad rzeką

¹²⁰ R. Domżał, op. cit., s. 83.

¹²¹ Ibidem, s. 85.

¹²² Ibidem, s. 86.

¹²³ M. Radoch, *Wydatki wielkich mistrzów krzyżackich na ryby w latach 1399–1409 (w świetle księgi podskarbiego malborskiego)*, w: *Od antyku do współczesności. Studia historyczne z okazji 65. Rocznicy urodzin i 40-lecia pracy zawodowej w tym 35-lecia pracy naukowej Profesora zwyczajnego dr. hab. Józefa Piotra Słowińskiego*, red. A. Kołodziejczyk i K. Łożyński, Olsztyn 2012, s. 67–88.

¹²⁴ GADO, s. 299.

¹²⁵ Ibidem, s. 300.

¹²⁶ Ibidem, s. 301.

¹²⁷ Ibidem, s. 259.

¹²⁸ W Szestnie 4 *watschiff* przypisane były do zamkowego spichlerza (*kornhus*), a w Rynie 4 *watschiffe* – do zamkowego składu pocisków i kul (*geschos*). Ibidem, s. 196.

¹²⁹ Ibidem, s. 179.

¹³⁰ Ibidem, s. 101.

¹³¹ Ibidem, s. 295, 296.

Dejmą i Zalewem Kurońskim miała także do dyspozycji statki do połowu sieciami węgorzy (*singeschiff*):

- 2 *singeschiff* w 1441 r. przynależne do kościoła w Labiawie (*in der kirche czu Labiaw*)¹³²;
- 2 nowe (2 *newe singeschiffe*) i 1 stary (1 *alt singeschiff*) w 1444 r. – na stanie folwarku bydłowego (*vyhoffe*) w Labiawie (*czu Labiaw*)¹³³;
- 4 *syngeschiffe* w 1447 r. w zasobach labiawskiego spichlerza zamkowego (*das huws Labiaw [...] Speicher*)¹³⁴;
- 9 *singeschiff* w 1513 r. wraz ze składowanymi sieciami rybackimi (*vischergarn*)¹³⁵.

W 1435 r. dwór w Szkarpawie dysponował jednym statkiem używanym do połowu kutłami wraz z całym wyposażeniem (1 *kutelschiff mit allem gerethe*)¹³⁶. Również w 1452 r. urząd rybiczy (*Fischamph*) w Brandenburgu (Pokarminie) mógł się pochwalić jednym statkiem używanym do połowu kutłami, który miał nowe sieci i dobry żagiel (1 *kewtelschiff mit einem neuwen garne und mit einem gutten segel*)¹³⁷. Też wśród statków (*schiffe*) w Memlu (Kłajpedzie) w 1447 r. był jeden używany do połowu kutłami (1 *kewtelschiff*)¹³⁸. Z kolei w 1516 r. we dworze (folwarku) przy zamku w Rynie (*im hofe vorim slosze Rein*) stacjonowały dwa statki z sieciami do połowu ryb na jeziorze Śniardwy (2 *schiffe Spirdischgarn*) i dwa statki do połowu ryb na jeziorze Bełdany (2 *schiffe Baldeynischgarn*)¹³⁹. A w 1521 r. przy zamku w Szczytnie (Ortelsburg), położonym na nieznacznie wyniesionym nad otoczenie przesmyku między jeziorami Długim i Małym¹⁴⁰, unosiły się na powierzchni wody dwa statki wyposażone w wyciągi bloczkowe, nazywane *winde*, służące do wyciągania większych sieci (2 *windeschiff*)¹⁴¹.

Statkami do połowu ryb (*off der fischerie*) były też cztery statki (4 *schiffe*) użytkowane w 1402 r. przez zamek w Gierdawach¹⁴², położony nad rzeką Omet (prawobrzeżny dopływ Łyny) i w pobliżu jeziora Banktin¹⁴³. W 1416 r. na *łatanie*, odnawiającą naprawę (*zu flicken unde zu bessern*) swojego statku (*deme fyschmeister vor schiffe*) otrzymał 11½ grzywny rybiczy, który miał siedzibę (*vischmeister*

¹³² Ibidem, s. 290.

¹³³ Ibidem, s. 292, 293.

¹³⁴ Ibidem, s. 295.

¹³⁵ Ibidem, s. 298.

¹³⁶ MAB, s. 59.

¹³⁷ GADO, s. 244.

¹³⁸ Ibidem, s. 313.

¹³⁹ Ibidem, s. 202; M. Radoch, *Krzyżackie przywileje dla mieszkańców Świętego Mikołaja (Sanct Niclas). Kilka uwag o początkach Mikołajek*, „Echa Przeszłości”, 2012, t. 13, s. 64.

¹⁴⁰ M. Haftka, *Zamki krzyżackie w Polsce. Szkice z dziejów*, Malbork–Płock 1999, s. 298.

¹⁴¹ GADO, s. 123; R. Domżał, op. cit., s. 50.

¹⁴² Gierdawy (niem. Gerdauen) – dziś Żeleznodoroznyj w obwodzie kaliningradzkim, 3 km od granicy z Polską.

¹⁴³ GADO, s. 67.

huse) nad jeziorem Druzno (*czum Druwsen*)¹⁴⁴. W 1434 r. w Memlu (Kłajpedzie) swój statek do połowu ryb miał też rybiczy (*des fischmeisters schiff*), jak i tamtejszy komtur (*des kompthurs schiff*)¹⁴⁵. W 1452 r. jeszcze dwoma innymi statkami (*2 schiffe*) – niewątpliwie do połowu ryb – dysponował wspomniany wyżej urząd rybiczy (*Fischamph*) w Brandenburgu (Pokarminie)¹⁴⁶. W 1507 r. zamek kętrzyński (*Rastenburg*) miał do wykonywania rybołówstwa (*Vischerei*):

- na jeziorze Mamry – sieci (*Mawerischen garn*) i do połowów dwa dobre statki (*2 gutte schiff*);
- na jeziorze Dobskim – sieci (*Dobenischen garn*) i do połowów dwa nowe statki (*2 new schiff ufm Doben 2 gutte schiff*);
- na jeziorze Stesen (Pniewskim? – *ufm Stesen*)¹⁴⁷ – jeden nowy statek (*1 new schiff*);
- uszkodzone sieci (*hindersegarn*) przy trzech statkach (*3 schiff*)¹⁴⁸.

Zamek w Szestnie (*Sestenn*), położony między jeziorami Juno i Salet miał też do połowy ryb (*vischerei*) w 1507 i 1508 r. cztery statki (*4 schiff*)¹⁴⁹, a w 1516 r. – sześć statków (*6 schiffe*)¹⁵⁰. W 1513 r. zamek w Giżycku (*Letzenn*), położony w przesmyku jezior Niegocin i Kisajno, dysponował czterema statkami (*4 schiff*), zapewne do połowu ryb¹⁵¹. W 1519 r. w Szczytnie (*Ortelsburg*) do budy mistrza rybackiego (*in der keiperbuedenn*) przynależały dwa statki (*2 schiff*)¹⁵². Zamek w Węgorzewie, położony na wyspie rzecznej (na Węgorapie), do łowienia ryb miał w 1514 r., ale i też w 1523 r.:

- na jezioro Mamry (*uff der Mauer; Maurisch garnn*) sieci i dwa statki (*2 schiff*);
- na jezioro Kruklin (*Craugkell; beym garn Kraukell*) sieci i sześć statków (*6 schiffe*);
- na jezioro Dobskie (*Dabenn; beym Dobeschenn garnn*) sieci i dwa statki (*2 schiff*)¹⁵³.

W 1516 r. dwór przy zamku w Rynie (*im hofe vorim slosze Rein*) dysponował do wykonywania rybołówstwa:

- na jeziorze Orzysz (*zcum Aris*) cztery statki (*vier schiffe*);
- na jeziorze Ełckim (*auff der Luicke*) dwa statki (*2 schiffe*)¹⁵⁴.

¹⁴⁴ AMH, s. 205.

¹⁴⁵ GADO, s. 310.

¹⁴⁶ Ibidem, s. 244.

¹⁴⁷ Stesen być może to Stobbensees (jezioro Pniewskie).

¹⁴⁸ Ibidem, s. 184.

¹⁴⁹ Ibidem, s. 189, 190.

¹⁵⁰ Ibidem, s. 191.

¹⁵¹ Ibidem, s. 252, 253.

¹⁵² Ibidem, s. 121.

¹⁵³ W 1514 r. również na jeziorze *Stesenn* (Pniewskim?) zamek w Węgorzewie miał dwa statki (*2 schiff*) do połowu ryb. Ibidem, s. 75, 76.

¹⁵⁴ Ibidem, s. 202.

Z kolei w 1524 r. zamek ryński (*Rhein*) użytkował:

- trzy statki (3 *schyffe*) przy pomocy sieci zdatnych do połowu na jeziorze Orzysz (*beym Aryschen garn*);
- dwa statki (2 *schyff*) przy pomocy sieci zdatnych do połowu na jeziorze Śniardwy (*beym Spaerdeschen garn*);
- dwa statki (2 *schyff*) na jeziorze Ełckim (*auff der Luyck*);
- dwa statki (2 *schyff*) na jeziorze Beldany (*beym Boldeyn seynd*)¹⁵⁵.

STATKI WIELKIE (*GROS SCHIFF*), ŚREDNIE (*MITTELSCHIFF*), MAŁE (*CLEYNE SCHIFF*) I INNE NIENAZWANE

Inwentarze odnotowuje też wiele statków bez podawania ich nazwy. Czasem określając tylko, że to był statek duży, średni albo mały.

Najwięcej wielkich statków znajdowało się w Labiawie (*czu Labiow*):

- pięć wielkich statków (5 *grosse schiff*) w 1402 r. – przynależnych do spichlerza (*im spicher*);
- trzy wielkie statki (3 *grose schiff*) w 1419 r. – należące do zbrojowni komtura domowego (*des kompthurs harnosch*);
- dwa wielkie statki, z całym wyposażeniem (2 *grose schiff mit allem gerethe*), w 1425 r. – na stanie składu pocisków i kul (*das geschos*);
- dwa wielkie statki, z całym wyposażeniem (2 *grosse schiff mit allem gerethe*), w 1432 r. – przynależne do zbrojowni (*harnisch*);
- dwa wielkie statki (2 *grose schiff*) w 1441 r. – w dyspozycji kościoła (*in der kirche czu Labiow*);
- dwa wielkie statki (2 *grosse schiffe*) w 1447 r. – na stanie spichlerza (*speicher*)¹⁵⁶.

Dwa wielkie statki z całym wyposażeniem (2 *grose schiffe mit gerete*) stacjonowały też przy zamku w Ragnecie – w 1407 r. (w zasobach siodlarni – *das satelhus*) i 1416 r. (należąc do zbrojowni komtura – *des kompthurs harnasch*)¹⁵⁷. Jeden wielki statek (1 *grossschiff*) do obrony (*czum Reyne uffer were; geschos*) miał zamek w Rynie w 1420 i 1437 r.¹⁵⁸.

Dwoma średniej wielkości statkami dysponował zamek w Dzierzgoniu w 1399 (2 *mittelschiff* – na stanie skarbcza zamkowego – *im tresel*) i 1404 r. (2 *mittelmessige schiff*)¹⁵⁹.

¹⁵⁵ Ibidem, s. 205.

¹⁵⁶ Ibidem, s. 265, 279, 283, 287, 290, 295.

¹⁵⁷ Ibidem, s. 267, 275.

¹⁵⁸ Ibidem, s. 179, 196.

¹⁵⁹ Ibidem, s. 129, 131.

Również dwa małe statki (2 *cleyne schiff*) znajdowały się w Dzierzgoniu w 1410 r.¹⁶⁰, a jeden mały statek (*eyn kleyn schiff*) posiadał w 1447 r. zamek labiawski (*das huws Labiaw*) w zasobach spichlerza (*speicher*)¹⁶¹.

W 1376 r. do folwarku bydłecygo (*im vihoffe*) przy zamku memelskim (kłajpedzkim) przynależał jeden statek o ładowności 8 łasztów (1 *schiff von 8 lesten*)¹⁶². W 1385 r. zamek w Bierzglowie był dłużny za dwa nowe statki (*von 2 nuwen schiffen*)¹⁶³. W gdańskiej ciesielni (*im czymmerhofe*), położonej przy Motławie odnajdujemy pod 1385 r. jakieś dwa nowe statki (2 *nuwe schiff*), a pod 1389 i 1391 r. jakieś dwa statki (2 *schiff*) – zapewne chodzi o te same¹⁶⁴. Swornegacie, położone nad rzeką Brdą i jeziorem Karsińskim, w 1417 r. dysponowały (zapewne tamtejszy folwark) jakimiś dwoma nowymi i czterema starymi statkami (2 *nuwe schiffe*, 4 *alde schiffe*)¹⁶⁵. Również zamek w Starogrodzie (Althaus) użytkował jakieś statki (*schiffe*) w 1452 r.¹⁶⁶.

O wielu nienazwanych statkach (*schiffe*), którymi dysponował Malbork dowiadujemy się z księgi wydatków malborskiego komtura domowego¹⁶⁷. Niektóre z nich były już stare i poddawano je odnawiającym naprawom (*alde schiff czu bessern*) w 1413, 1416, 1417 i 1418 r.¹⁶⁸. Ale też budowano nowe statki (*zcu machen zcum nuwem schiffe*) w 1417 i 1419 r.¹⁶⁹. Przy tym warty jeszcze jest wspomnienia statek malborski, na którym przewożono trzy garnki (3 *toppe*) w 1412 r. i jeden wielki garnek (*eynen grossen top*) w 1417 r., służące do gotowania smoły (*czu pech czu syden*), ale i pewnie jej transportowania¹⁷⁰.

STATEK RABUSIÓW (*REUBERSCHIFF*)

Pod rokiem 1402 inwentarz krzyżacki odnotował nawet posiadanie przez zamek w Memlu (Kłajpedzie) jednego statku zabranego zapewne „rabusiom bałtyckim” – 1 *reuberschiff*¹⁷¹.

¹⁶⁰ Ibidem, s. 132

¹⁶¹ Ibidem, s. 295.

¹⁶² Ibidem, s. 299.

¹⁶³ Przez trzy lata każdego roku zamek miał płacić 15 grzywien (*von 3 jar jo das jar 15 m., die man dem huse schuldig ist*). Ibidem, s. 487.

¹⁶⁴ Ibidem, s. 684, 685, 687.

¹⁶⁵ Ibidem, s. 639.

¹⁶⁶ Ibidem, s. 515.

¹⁶⁷ AMH, passim.

¹⁶⁸ Ibidem, s. 107, 116, 240, 253, 311.

¹⁶⁹ Ibidem, s. 278, 328, 332, 333.

¹⁷⁰ Ibidem, s. 73, 278.

¹⁷¹ GADO, s. 303.

PROMY (VARESCHEFF, PROM)

Prom to określenie płaskodennego statku o pionowych burtach, służącego jako lichtuga, tj. do dowożenia i odbierania ładunków do i z jednostek stojących na rzedzie lub na środku rzeki portowej. Promy służyły też do przejazdów, podróży, do przepraw, zapewniały stałą komunikację m.in. przez Wisłę¹⁷².

W 1402 i 1404 r. jeden prom (*1 feher; 1 fere*) był na stanie zamku memelskiego (kłajpedzkiego)¹⁷³. W 1434 r. w rybnym folwarku (*fischhoff*) w Memlu (Kłajpedzie) znajdował się jeden prom komtura z żaglem (*des kompthurs fareschiff mit eyne segel*). A w 1437 r. pod memelską (kłajpedzką) kuchnię zamkową (*koechen*) podlegało osiem promów komtura domowego, małych i dużych (*8 schiffe mit des kompthurs varschiffe cleyn und gross*)¹⁷⁴. Natomiast pod 1447 r. wśród statków w Memlu (Kłajpedzie) odnotowano siedem promów (*7 schiff mit des kompthurs fareschiffen*) wraz jednym żaglem do promu komtura (*1 zegel czu des kompthurs fareschiffe*)¹⁷⁵. W Labiawie w 1425 r. (na stanie składu pocisków i kul – *das geschos*) był jeden prom (*varschiffegyn*), w 1432 r. jeden mały prom (*eyn cleyn fareschiff*) podlegał zbrojowni (*harnisch*), a w 1513 r. znajdował się prom do przewozu panów (*das farschiff vorn hern*)¹⁷⁶. W 1434 r. w małym porcie Stare Dolno (Dulstette) nad jeziorem Druzno stacjonował jeden mały prom (*1 feerschiffchen*)¹⁷⁷. W 1435 r. dwór w Szkarpiawie miał do dyspozycji jeden prom (*1 vareschiff*)¹⁷⁸. W 1440 r. na stanie gmachu komtura domowego w Elblągu (*ins huwszkompthurs gemache*) znajdował się jeden prom (*1 vareschiff*)¹⁷⁹. W 1442 r. do zamku w Rynie (*zum Reyne*), do jego obrony (*uff der were*) należał jeden dobry prom (*1 gut varschiff*)¹⁸⁰.

Drugi rodzaj promów (prom, prame, prame) był w częstszym użyciu. Również spotkać można go było w Memlu (Kłajpedzie):

- dwa promy (*2 prame*) przynależne do składu odzieży (*in der trappenie*) – w 1376 r.;
- dwa promy (*2 prame*) przypisane do spichlerza (*im kornhuse*) – w 1377 r.;
- jeden prom (*1 prom*) należący do zbrojowni (*an harnasch*), będący w złym stanie (*bose*) w 1389 r.;
- dwa promy (*2 promen*) przynależne do zbrojowni (*an harnasch*) – w 1398 r.;
- dwa promy (*2 prame*) wymianiane wśród statków (*schiff*) – w 1402 r.;

¹⁷² W. Ossowski, op. cit., s. 13.

¹⁷³ W 1404 r. 1 prom był przypisany do składu odzieży (*trapnye*). GADO, s. 303, 304.

¹⁷⁴ Ibidem, s. 310.

¹⁷⁵ Ibidem, s. 312, 313.

¹⁷⁶ Ibidem, s. 283, 287, 298.

¹⁷⁷ Ibidem, s. 142.

¹⁷⁸ MAB, s. 59.

¹⁷⁹ GADO, s. 92.

¹⁸⁰ Ibidem, s. 181.

- jeden prom (1 *prom*) na stanie składu odzieży (*trapnye*) – w 1404 r.;
- jeden prom do przewozu drewna (1 *holczprom*) stacjonujący na rzece Danga (*in der Dange*) – w 1415 r.;
- jeden wielki prom z żaglem (1 *gros prom mit eynem segel*) i jeden prom do przewozu drewna (1 *holczprom*) – w 1416 r.;
- jeden prom do przewozu drewna (1 *prom czu holcze*) przypisany do folwarku bydłowego (*in dem fyehofe*) – w 1420 r.;
- dwa promy (2 *prome*) przynależny do kuchni zamkowej (*koechen*) – w 1437 r.;
- jeden prom (1 *prom*) wymieniany wśród statków (*schiffe*) – w 1447 r.¹⁸¹.

W 1387 r. komtur domowy w Malborku dysponował dwoma promami do przewozu drewna (2 *holczpromen*)¹⁸². Promy do drewna (2 *prome holcz, eyn prom holcz, holczprom*) odnotowane też zostały w następnych latach (1412, 1413, 1415, 1416, 1418, 1420) w wydatkach malborskiego komtura domowego¹⁸³. W 1412 r. opłacano najpierw cztery promy, a potem jeszcze jeden, przewożące drewno budowlane (4 *prome czymmer; 1 prom czymmer*) do Nowego Dworu (Nuwenhofe¹⁸⁴), w związku z budową tam stodoły¹⁸⁵. Malbork użytkował też – jak wynika z zapisu z 1418 r. – prom zamkowy (*huspromen*)¹⁸⁶. Oprócz drewna malborskimi promami przewożono też cegłę (*czigil in den prome* – 1411)¹⁸⁷, ale też siano – tzw. promem do przewozu siana (*prom hoy*), odnotowanym w 1411, 1412, 1415 i 1417 r.¹⁸⁸. W 1419 i 1420 r. Malbork dysponuje już dwoma promami do przewozu siana (*czwene prom mit hoy; 2 prom mit hoy*)¹⁸⁹.

Również zamek w Ostródzie użytkował jeden prom do przewozu drewna (1 *holczprom*), przypisanym do składu odzieży (*in der trappenie*) w 1391 i 1392 r.¹⁹⁰. Komtur domowy w Labiawie użytkował jeden prom do przewozu drewna (*dem huskompthur Labiow 1 holczpram*) w 1392 r. (przynależny do folwarku bydłowego – *im vihoffe*) i w 1396 r. (przypisany do spichlerza – *im spiche*)¹⁹¹.

Zamek w Brodnicy (Strasberg) nad Drwęcą użytkował jeden prom (1 *prom*) w 1396 r.¹⁹². Na stanie gniewskiej snycerii (*im sniczhuse; snyczhus; snyczhusz*) znajdował się jeden wielki prom (1 *gros prome; eyn gros prowme; ein gros prohem*)

¹⁸¹ Ibidem, s. 299–304, 306, 307, 309, 310, 313.

¹⁸² MAB, s. 6.

¹⁸³ W 1420 r. malborski prom do drewna poddawany był odnawiającym naprawom (*holczprom czu bessern*). Zob. AMH, s. 39, 83, 153, 226, 230, 286, 342, 353.

¹⁸⁴ Nowy Dwór położony był najprawdopodobniej na terenie dzisiejszej dzielnicy Malborka (Piaski).

¹⁸⁵ Ibidem, s. 44.

¹⁸⁶ Ibidem, s. 309.

¹⁸⁷ Ibidem, s. 31, 32.

¹⁸⁸ Ibidem, s. 20, 23, 45, 69, 162, 178, 286.

¹⁸⁹ Ibidem, s. 337, 357, 360. Również w księdze wydatków malborskiego komtura domowego mamy informacje o remoncie starych promów w 1412, 1415, 1416, 1418 i 1419 r. (*czu bessern einem alden prom* – ibidem, s. 65, 183, 221, 222, 309, 332) i budowie nowego promu w 1418 i 1419 r. (*nuwes den ganczen prom czu buwen* – ibidem, s. 309, 332).

¹⁹⁰ GADO, s. 317, 318.

¹⁹¹ Ibidem, s. 261, 263.

¹⁹² Ibidem, s. 378.

w 1399, 1402 i 1404 r.¹⁹³. W 1407 r. jeden wielki prom (*1 gros pfram*) przypisany był do zamkowego urzędu kucharskiego (*kochenampt*) w Gniewie¹⁹⁴. W 1404 r. jednym promem (*1 prom*) dysponował zamek w Morągu (*husze czu Morunge*)¹⁹⁵. Z kolei zamek w Elblągu miał na stanie (wśród statków – *dy schiffe*) jeden prom (*1 prom*) w 1404 r. i dwa promy (*2 promen*) w 1412 r.¹⁹⁶. W 1407 r. do siodlarni w Ragnecie (*das satelhus czu Ragnith*) przynależał jeden nowy prom i jeden stary (*1 nuwer prome, 1 alder prome*)¹⁹⁷. Do gdańskiej ciesielni (*im czymmerhofe*), położonej przy Motławie, przypisany był jeden prom (*1 howprom* – do przewozu siana; *eyn proem; eyn pram; 1 prome*) w 1396, 1407, 1416, 1418 i 1420 r.¹⁹⁸. Również w 1413 r. komtur gdański miał na stanie jeden prom (*eyn prom*)¹⁹⁹.

TRATWY (FLOSSEN)

Tratwa była platformą z połączonych ze sobą pni drzew²⁰⁰, belek, trzciny itp. służąca jako środek transportu rzeką.

Do gdańskiej ciesielni (*im czymmerhofe*) przynależała jedna tratwa (*1 flosse; eyne floesse; eyne vlosse; 1 flos; 1 flose*) w 1396, 1407, 1413, 1416, 1418 i 1420 r.²⁰¹. Inwentarz pod rokiem 1407 r. dodatkowo podaje, że na tej jednej tratwie przewożono konie (*do man pferde mete obir furet*)²⁰².

Zamek w Dzierzgoniu dysponował trzema tratwami (*3 flossen; 3 floszen*) w 1399 i 1404 r. i dwiema tratwami (*2 floszen*) w 1410 r.²⁰³. Przy zamku w Świeciu jedną tratwą (*1 flosze; 1 flose; eyne flosze*):

- dysponował w 1411 r. urząd rybiczy (*das vischampt*);
- posługiwano się w 1415 r. do łowienia ryb (*visscherye*);
- zawiadywał w 1434 r. młyn (*in der mole*)²⁰⁴.

W 1415 r. jedną wielką tratwę (*1 grosse flosse*) i jedną małą tratwę (*1 cleyne flosse*) miał zamek w Memlu (Kłajpedzie)²⁰⁵. W 1416 r. wspomiana jest tylko jedna

¹⁹³ Ibidem, s. 738–741.

¹⁹⁴ Ibidem, s. 741.

¹⁹⁵ Ibidem, s. 83.

¹⁹⁶ Ibidem, s. 85, 86.

¹⁹⁷ Ibidem, s. 267.

¹⁹⁸ Ibidem, s. 688, 689, 694, 697, 699.

¹⁹⁹ Ibidem, s. 692.

²⁰⁰ W wydatkach malborskiego komtura domowego odnajdujemy informacje pod rokiem 1411, 1413, 1416 i 1418 o spławie drewna (*dy flose, do man is das holcz mete furte*) m.in. z Boru Sztumskiego (*von der Sthumisschen heyde*), z Benowa (*von Benhoffe*) i Zantyru (*vom Czanter*). Zob. AMH, s. 23, 91, 235, 302.

²⁰¹ GADO, s. 688, 689, 692, 694, 697, 699.

²⁰² Ibidem, s. 689.

²⁰³ W 1399 r. te trzy tratwy przynależały do skarbcza zamkowego (*im tresel*). W 1404 i 1410 r. tratwy wymieniane są wśród zasobów statków zamkowych (*an schiffe*). Ibidem, s. 129, 131, 132.

²⁰⁴ Ibidem, s. 616, 617, 626.

²⁰⁵ Ibidem, s. 306.

mała tratwa (*1 cleine flose*) przy zamku memelskim (kłajpedzkim)²⁰⁶. W 1420 r. na stanie folwarku bydłowego (*in dem fyehofe*) przy zamku memelskim (kłajpedzkim) były dwie tratwy, jedna wielka, a druga mała (*2 flosen, eyne gros, die andir cleyne*)²⁰⁷. Również w 1434 r. do dyspozycji memelskiego (kłajpedzkiego) folwarku rybiczego (*Fischhoff*) była jedna wielka i jedna mała tratwa (*eyne grosse flosse und eyne cleyne*). Do tego w 1434 r. jedna tratwa docierała z Kłajpedy na wybrzeże (plażę) w Rositach (Roszycach)²⁰⁸ na Mierzei Kurońskiej (*eyne flosze czu Rossiten uffm strand*)²⁰⁹.

W 1419 r. jedną tratwę (*1 flos*) posiadał folwark (*in dem hofe*) przy zamku wójtowskim w Rogóźnie (*Roghusen*), położonym przy ujściu Gardęgi (Gardei) do Osy²¹⁰.

Jednak więcej, do tego różnorodnych tratw, znajdowało się przy zamku toruńskim (*so bleiben bey dem huwse*):

- dwie spiczaste tratwy (*2 spicze flossen; 2 spicze floesen*) w 1424 i 1428 r., które jednak nie służyły (nie nadawały się?) do przewozów (*die do nicht horen czur feer; dy do nicht zcu der fere gehorn*);
- dwie spiczaste tratwy (*2 spicze flossen*) i pięć innych tratw (*5 flossen*) w 1433 r. (na stanie karwanu – *carwen*);
- jedną spiczastą tratwę należącą do zamku (*1 spisze flose, dy gehort czum husze*) i pięć tratw służących do przewozów (*5 floszen, dy czur ferre gehoren*) w 1436 r.;
- jedną spiczastą tratwę należącą do zamku (*eyne spicze flosse die gehort czum huwsze*) i cztery tratwy służące do przewozów (*4 floezen, die czur feren gehoren*) w 1437 r.;
- jedną spiczastą tratwę (*1 spicze floesse*) i cztery wielkie tratwy całe i do przenoszenia (*4 grosse flossen gancz und czubrochen*) w 1440 r. – wszystkie do obrony (*alle czur were*);
- dwie spiczaste tratwy, dwie deskowe tratwy i jedną szarwarkową tratwę, należące do zamku (*2 spicze vlossen, 2 brete vlossen, 1 scharwergvlose czum dem hawsze*) w 1441 r. – te były do obrony (*die vere*), *tam te Polacy nie wespół szykować mieli (do die Polan nicht methe czu schicken haben)*²¹¹.

Zamek w Gniewie w 1437, 1440 i w 1441 r. do przewozów (*fere*) posiadał dwie tratwy i jeden pień drzewa (*2 flosze, 1 czolen; 2 vlosen, 1 czolle; 2 vloszen, 1 schollen*)²¹². Natomiast w 1444 i 1446 r. folwark rybiczy (*Vishoff; Fischhoff*) przy zamku gniewskim dysponował trzema tratwami (*3 vloezen; 3 vlossen*)²¹³.

²⁰⁶ Ibidem, s. 307.

²⁰⁷ Ibidem, s. 309.

²⁰⁸ Rosity (niem. Rossitten) – dziś Rybaczyn w obwodzie kaliningradzkim.

²⁰⁹ Ibidem, s. 310.

²¹⁰ Ibidem, s. 546.

²¹¹ Ibidem, s. 440, 441, 445, 447, 451, 454, 457.

²¹² Ibidem, s. 751, 753, 754.

²¹³ Ibidem, s. 756, 760.

Z kolei w posiadaniu urzędu rybiczego (*Fischampth*) w Brandenburgu (Pocarminie) było w 1452 r. aż 150 tratw (150 *flos*)²¹⁴. Natomiast na stanie ostródzkiego spichlerza rybnego (*uf dem fischsuller*) było w 1488 r. 100 tratw (1 *hundert flosz*)²¹⁵.

Zamek w Giżycku (*Letzenn*) dla zaspakajania rybackich (*vischerei*) potrzeb miał jedną tratwę (*flos ein notdurft*) w 1507 r.²¹⁶. A zamek kętrzyński (*Rastenburg*) w związku z połowem ryb (*vischerei*) dysponował w 1507 r.:

- w składzie sieci jeziora Mamry (*Mawerischen garn*) – jedną starą siecią wraz z siecią w kształcie lejkowatego worka i doskonałą tratwą (1 *alt garn mit 1 metritz und volkomen flos*);
 - w składzie sieci jeziora Dobskiego (*Dobenischen garn*) – jedną starą siecią z doskonałą tratwą (1 *alt garn mit volkomen flos*);
 - w składzie sieci jeziora Hintersee (*Hindersegarn* – prawdopodobnie niegdyś odrębne jezioro, dziś boczna zatoka jeziora Mamry) – jedną starą siecią w kształcie lejkowatego worka z doskonałą tratwą (1 *ald metritz und folkomen flos*)²¹⁷.
- Z kolei zamek w Rynie (*Rhein*) dla potrzeb rybołówstwa użytkował w 1524 r.:
- przy składzie sieci jeziora Orzysz (*beym Aryschen garn*) – jedną starą sieć;
 - z tratwą znajdującą się przy budzie rybackiej (1 *alt garn mit flossz ist bey der buden*);
 - w składzie sieci jeziora Śniardwy (*Spaerdschen garn*) – jedną starą sieć;
 - z tratwą powieszoną w szopie z sieciami łownej zwierzyny (1 *alt garn mit flossz hengt in der wiltgarnschaewnen*);
 - w ryńskim składzie sieci rybackich (*Fischthucher*) – jedną starą i jedną nową tratwę (1 *flossz alt und naew*)²¹⁸.

ŁODZIE (KANE, STROMKANE, WYSELKANE, FERKAN, VOLGEKAN, LANGKAN, KEIPERKAN, FISCHERKAN, CLEPKAHN, SUWE, WINDEBOOT, SCHILTINGE, KIELBOOT)

Najczęściej wymieniane w inwentarzach łodzie możemy odnaleźć pod nazwą *kane* (wyzłobione naczynie), służące niewątpliwie do różnorodnych przewozów, tak ludzi, jak i towarów. Niektóre łodzie konstrukcyjnie były przystosowane, aby pływać tylko po rzekach łodzie rzeczne (*stromkane*²¹⁹), inne tylko po Wiśle łodzie wiślane

²¹⁴ Ibidem, s. 244.

²¹⁵ Ibidem, s. 342.

²¹⁶ Ibidem, s. 251.

²¹⁷ Ibidem, s. 184.

²¹⁸ Ibidem, s. 205.

²¹⁹ *Stromkane* były małymi łodziami służącymi do prac pomocniczych na rzekach. Mogły być zarówno prostymi łodziami dżubankowymi wykonywanymi na doraźne potrzeby, jak i małymi łódkami o budowie klepkowej. Zob. – R. Domżał, op. cit., s. 35–36.

(*wyselkane*²²⁰). Niektóre łodzie zwane były przewozowymi (*ferkan*), eskortującymi (*volgekan*²²¹) albo po prostu długimi (*langkan*²²²). Różne łodzie służyły też do połowu ryb – łodzie mistrza rybackiego (*keiperkan*), *fischerkan* albo *suwe* (łodzie rybackie ze skrzynią na ryby z przewierconymi bokami²²³), *clepkahn* (łodzie z siecią rybacką zwaną klepa²²⁴) i *windeboot* (łodzie wyposażone w wyciągi bloczkowe, służące do wyciągania większych sieci²²⁵). Występował też przy zamkach krzyżackich rodzaj małej łodzi zwanej szeląg (*schiltinge*²²⁶) czy kilówka (łódź o konstrukcji stępkowej – *kielboot*)²²⁷.

O różnym zastosowaniu łodzi (*eynen kanen*) znajdujemy informacje w wydatkach malborskiego komtura domowego pod rokiem 1414 (na ryby – *vor fissan*), 1415 (dowożenie beczki wina na burdynę – *1 vas weynes in den bording czu brennen us dem kanen*; przewożenie dwóch jeńców z Malborka do Elbląga – *dy czwene gefangen im kannen czum Elbinge furten*), 1416 (transportowanie przez dwóch rybaków 21 terlic²²⁸ z Gniewa do Malborka – *2 fischern, die do mit eyne kanen 21 satilbome haben von der Mewe her brocht*) i 1417 (przewóz ludzi *eynem kanen* na sianokosy z Malborka do Benowa – *czum Benhoffe off den heyslag*)²²⁹.

W 1410 r. w Gausutte na Mierzei Kurońskiej była jedna łódź (*1 kane*) do połowu ryb²³⁰. W 1415 i 1416 r. w folwarku rybiczego (*im fischhoffe*) przy zamku w Świeciu znajdowała się jedna wielka łódź do przewozów (*1 gros kane an der fere; 1 gros kane off der fere*) niewątpliwie ryb²³¹. W 1422 r. w skład wyposażenia rybackiego (*geczew czur fischerye*) zamku w Radzynie Chełmińskim (Reddin), oblanego dokoła wodami pobliskiego jeziora Zamkowego, wchodziło pięć łodzi (*5 kanen*)²³². Z kolei folwark w Świeciu nad Osą (*Swecze*), położony w komturstwie radzyńskim, dysponował jedną łodzią (*1 kaen*) w 1422 r. i dwiema łodziami (*2 kanen*) w 1434 r.²³³. Również dwie łodzie (*2 kanen*) znajdowały się w 1432 r. na stanie zamkowego składu pocisków i kul (*geschos*) w Nieszawie (Nessaw)²³⁴. Do karwanu (*Carwen*) zamku

²²⁰ Łodzie wiślane były dużymi, płaskodennymi jednostkami rzecznyymi. Miały niskie burty i w większości przypadków napęd żaglowy, używany raczej podczas podróży w górę rzeki. Ibidem, s. 34.

²²¹ Były małymi łodziami pomocniczymi, towarzyszącymi większym jednostkom, eskortującymi, ale być może też służącymi do połowu ryb. Ibidem, s. 52.

²²² Domyślać się można, że chodzi o łodzie o znacznej długości. Ibidem, s. 53.

²²³ Dotychczas nie udało się przekonująco wyjaśnić, czy *sawe* oznaczało łódź z wbudowanym sadzem, czy też samą skrzynię w formie sadza z przewierconymi bokami. Zob. – ibidem, s. 51, 52.

²²⁴ Ibidem, s. 49.

²²⁵ Ibidem, s. 50.

²²⁶ Służyły zapewne jako łodzie rybackie i transportowe. Ibidem, s. 42, 43.

²²⁷ Ibidem, s. 36, 37.

²²⁸ Terlica – stanowi szkielet (stelaż), każdego siodła. Kiedyś terlice wykonywano z drewna.

²²⁹ AMH, s. 120, 190, 193, 210, 283.

²³⁰ GADO, s. 13.

²³¹ Ibidem, s. 617, 619.

²³² Ibidem, s. 571.

²³³ Ibidem, s. 573, 575.

²³⁴ Ibidem, s. 485.

ragneckiego w 1432 r. przynależało dziewięć wielkich łodzi, w złym i dobrym stanie, jak też sześć małych łodzi (9 *grose kane bose und gut und 6 cleyne kanen*), a do tego jeszcze mistrz sieciowy miał trzy łodzie (*dovon hot der garnmeister 3 kane*)²³⁵.

Zamek w Gniewie dla potrzeb rybołówstwa (*Fischereye*) użytkował:

- sześć łodzi (6 *kanen*) w 1434 r.;
- cztery łodzie (4 *kane*) w 1440 r.;
- trzy łodzie (3 *kane*) w 1441 r. (będące na stanie folwarku rybiczego – *vischhoff*);
- cztery wielkie łodzie (4 *groser kane*) i 2 małe łodzie (2 *cleyne kane*) w 1444 r. (przynależne do folwarku rybiczego – *vishoff*)²³⁶.

Również w 1444 r. jedna wielka łódź była na stanie folwarku w Szałwinku (1 *gros kane der czum Schadewinckel gehort*), należącego do komturstwa gniewskiego²³⁷. W 1438 r. do prochowni (*in der polverkamer*) zamku kowalewskiego (Schonsee) przynależało dwie łodzie (2 *kane*)²³⁸. W 1447 r. spichlerz (*speicher*) zamku labiawskiego (*das huws Labiaw*) użytkował pięć łodzi (5 *kanen*)²³⁹. W 1447 r. przy zamku memelskim (kłajpedzkim) wraz ze statkami (*schiffe*) znajdowały się dwie łodzie (2 *kanen*), a na niedalekiej wyspie rzecznej (*Holm*) – trzy łodzie (3 *kane*)²⁴⁰. W 1447 r. urząd rybiczego (*Fischampt*) przy zamku w Grudziądzu dysponował do połowów:

- jedną łodzią na jeziorze Rządzkim (*und 1 kan czum Rensen*);
- jedną łodzią na rzece Mątwawie (*und eynen uff der Montaw*);
- jedną łodzią na jeziorze Piaseczno (Grabowiec – 1 *kan uffim grosen Pesken*);
- trzema łodziami na wodach przy wsi Rozgarty (*und 3 kanen uffim Rossegarten*);
- dwiema łodziami na jeziorze Tarpno (2 *kane uffim Tarppin*);
- jedną łodzią na Wiśle (*und 1 uffir Weyssel*)²⁴¹.

Zamek w Szestnie (*Sestenn*), położony między jeziorami Juno i Salet miał:

- dwie łodzie (2 *kanen*) na stanie spichlerza zamkowego (*kornhus*) w 1420 r.;
- jedną łódź (1 *kann*; 1 *kahn*) dla potrzeb rybołówstwa (*vischerei*) w 1507 i 1508 r.²⁴².

W 1513 i 1514 r. zamek w Węgorzewie (Angerburg), położony na wyspie rzecznej (na Węgorapie), miał pośród ogólnego (wspólnego) sprzętu zamkowego (*gemein hawsraedt*) jedną łódź przydzieloną do zamku (1 *kaen zcum hawsse*; 1 *kan zcum hausse*)²⁴³. W 1516 r. w folwarku przy zamku w Rynie (*im hofe vorim*

²³⁵ Ibidem, s. 285, 286.

²³⁶ Ibidem, s. 749, 753–756.

²³⁷ Ibidem, s. 756.

²³⁸ Ibidem, s. 422.

²³⁹ Ibidem, s. 295.

²⁴⁰ Ibidem, s. 312, 313.

²⁴¹ Ibidem, s. 611.

²⁴² Ibidem, s. 189, 190, 196.

²⁴³ Ibidem, s. 73–75.

slosze Rein) wśród wyposażenia rybackiego (*vischgezceug*) była jedna wielka łódź do przewożenia jednego łaśzta ładunku do zamku (*1 groszer kahn von den last zcum slossze*). Również w 1516 r. folwark przy zamku w Rynie miał do połowów ryb w pomieszczeniu przy jeziorze Elckim (*auff der Luicke glasszen*) jedną łódź (*ein kahn*)²⁴⁴. Z kolei zamek ostródzki, położony nad jeziorem Drwęckim, w 1516 r. w ramach wyposażenia rybackiego (*fischerzcewg*) dysponował czterema wielkimi i dwoma małymi łodziami (*4 grosze kane, 2 cleyne kane*)²⁴⁵.

W 1387 r. komtur domowy w Malborku użytkował trzy łodzie rzeczne (*3 stromkanen*)²⁴⁶. Zamek w Toruniu, położony nad Wisłą, posiadał:

- w 1424 r. jedną łódź rzeczną (*1 stromkane*) wśród wyposażenia podróżniczego (*reysegerethe*), a która nie służyła do przewozów (*die do nicht horen czur feer*);
- w 1428 r. jedną łódź rzeczną (*1 stromkane*), przechowywaną wraz z tratwami (*die floszen*), a która także nie służyła do przewozów (*dy do nicht zcu der fere gehorn*);
- w 1433 r. jedną łódź rzeczną (*1 stromkane*) w zasobach karwanu (*carwen*);
- w 1436 i 1437 r. cztery łodzie rzeczne (*4 stromkanen*), przechowywane z tratwami (*floessen*);
- w 1440 r. cztery łodzie rzeczne, całe i do przenoszenia (*4 stromkane gancz und czubrochen*), służące do obrony (*czur were*)²⁴⁷.

W 1442 r. we dworze w Benowie znajdowały się dwie łodzie rzeczne (*2 stromkane*)²⁴⁸.

Natomiast zamek w Gniewie, położony także nad Wisłą, użytkował do połowu ryb (*vischerie*) cztery łodzie rzeczne (*4 stromkane*) w 1437 r., a pięć łodzi rzecznych (*5 stromkane*) w 1446 r. (przechowywanych przy folwarku rybiczego – *fischoff*)²⁴⁹.

W 1391 i 1392 r. zamek w Ostródzie posiadał, przynależne do zamkowego składu odzieży (*in der trappenie*): w Wielbarku (położonym na wyspie rzeki Omulew) dwie wiślane łodzie (*czu Wildenberg 2 Wisselcanen*) i w Elblągu trzy wiślane łodzie (*czum Elbinge 3 Wisselkanen*)²⁵⁰. Z kolei w 1444 r. folwark bydłęcy (*vyhoffe*), przy zamku w Labiawie (*czu Labiaw*) dysponował dwiema wielkimi łodziami wiślanymi (*2 grosse Weyselkane*)²⁵¹.

W 1432 i 1434 r. na stanie zamkowego składu pocisków i kul (*geschos*) w Nieszawie znajdowała się jedna łódź przewozowa i jedna długa łódź (*1 ferkan*,

²⁴⁴ Ibidem, s. 202.

²⁴⁵ Ibidem, s. 348, 349.

²⁴⁶ MAB, s. 6.

²⁴⁷ GADO, s. 440, 441, 445, 447, 451, 454.

²⁴⁸ MAB, s. 63.

²⁴⁹ GADO, s. 751, 760.

²⁵⁰ Ibidem, s. 317, 318.

²⁵¹ Ibidem, s. 292, 293.

1 langkan)²⁵². Natomiast w 1435 r. do kościoła (*in der kyrchen*) w Nieszawie przynależały dwie łodzie przewozowe (2 *feerkanen*)²⁵³.

W 1420 r. ryński skład pocisków i kul (*geschos*) dysponował dwiema łodziami eskortującymi (konwojującymi – 2 *volgekan*)²⁵⁴.

W 1507 r. zamek kętrzyński (Rastenburg) rozporządzał dla celów rybołówstwa (*vischerei*):

- w składzie sieci jeziora Mamry (*Mawerischen garn*) jedną łodzią mistrza rybackiego (1 *keipperkan*);
- w składzie sieci jeziora Dobskiego (*Dobenischen garn*) jedną starą łodzią mistrza rybackiego (1 *ald keipperkann*);
- w składzie sieci jeziora Hintersee (*Hindersegarn* – prawdopodobnie niegdyś odrębne jezioro, dziś boczna zatoka jeziora Mamry) trzema łodziami mistrza rybackiego (3 *keipperkan*)²⁵⁵.

Zamek w Giżycku (*Letzenn*) miał w posiadaniu w 1513 r. trzy łodzie mistrza rybackiego (3 *keipperkann*)²⁵⁶. Zamek w Szestnie (Sehesten) dysponował w 1516 r. w składzie sieci rybackich (*vischtucher*) dwiema łodziami mistrza rybackiego (2 *keiperkahn*)²⁵⁷. Zamek w Węgorzewie (Angerburg) w 1514 r. użytkował:

- na jeziorze Mamry (*uff der Mauer*) jedną łódź mistrza rybackiego (1 *keuperkan*);
- na jeziorze Kruklin (*Craugkell*) dwie łodzie mistrza rybackiego (2 *keupperkan*);
- na jeziorze Dobskim (*Dabenn*) jedną łódź mistrza rybackiego (1 *keupperkan*);
- na jeziorze Stesen (Pniewskim? – *Stesenn*) jedną łódź mistrza rybackiego (1 *keuperkan*)²⁵⁸.

A z kolei w 1523 r. zamek w Węgorzewie miał:

- w składzie sieci jeziora Mamry (*Maurisch garnn*) jedną łódź mistrza rybackiego (1 *keyperkann*);
- w składzie sieci jeziora Kruklin (*beym garn Kraukell*) dwie łodzie mistrza rybackiego (2 *keyperkann*);
- w składzie sieci jeziora Dobskiego (*beym Dobeschenn garnn*) jedną łódź mistrza rybackiego (1 *keyperkann*)²⁵⁹.

W 1516 r. do folwarku przy zamku w Rynie (*im hofe vorim slosze Rein*) należały dwie łodzie mistrza rybackiego (2 *keiperkahn*), znajdujące się wśród

²⁵² Ibidem, s. 484, 485.

²⁵³ Ibidem, s. 486.

²⁵⁴ Ibidem, s. 182.

²⁵⁵ Ibidem, s. 184.

²⁵⁶ Ibidem, s. 252, 253.

²⁵⁷ Ibidem, s. 191.

²⁵⁸ Ibidem, s. 75.

²⁵⁹ Ibidem, s. 76.

wyposażenia rybackiego dla jeziora Orzysz (*vischgezceug zcum Aris*)²⁶⁰. A w 1524 r. zamek w Rynie miał:

- w składzie sieci jeziora Orzysz (*beym Aryschen garn*) jedną łódź mistrza rybackiego (*1 kaeypparkan*);
- w składzie sieci jeziora Śniardwy (*Spaerdschen garn*) jedną łódź mistrza rybackiego (*1 kaeypparkan*);
- na jeziorze Elckim (*auff der Luyck*) jedną łódź mistrza rybackiego (*desz fyszmeysters kaen*)²⁶¹.

Również zamek w Szczytnie (Ortelsburg) do połowu ryb (*zur fischerrey*) dysponował w 1519 r. (w budzie mistrza rybackiego – *in der keiperbuedenn*) i w 1521 r. jedną łodzią mistrza rybackiego (*1 keiperkahen*; *1 kipperkahen*)²⁶².

Zamek w Świeciu nad Wisłą dla celów rybołówstwa (*visscherye*) użytkował dziewięć łodzi rybackich (*9 fischerkane*) w 1415 r. i 10 łodzi rybackich (*10 fischerkanen*) w 1416 r.²⁶³. W 1434 r. na stanie zamkowego składu pocisków i kul (*geschos*) w Nieszawie znajdowała się jedna łódź rybacka (*1 fischirkan*)²⁶⁴.

W wydatkach komtura domowego w Malborku znajdujemy wiele informacji o jednej łodzi ze skrzynią z przewierconymi otworami do przechowywania żywych ryb (*suwe, sue, su, fischsuwe*) pod rokiem 1412, 1413, 1414, 1415 i nawet o dwóch takich łodziach w 1416 (*2 suwe*) i 1417 r. (*zcwe suwe*)²⁶⁵. W 1420 r. do zamkowego spichlerza (*Kornhus*) w Szestnie (Seesten) przynależała jedna łódź rybacka ze skrzynią na ryby (*1 sawe*)²⁶⁶. W 1441 r. w Gniewie, przy folwarku rybiczego (*vischhoff*), była jedna łódź rybacka (*1 saw*)²⁶⁷. W 1444 r. w folwarku bydłęcym (*vyhoffe*) przy zamku w Labiawie (*czu Labiaw*) znajdowała się jedna nowa łódź rybacka (*1 nuwe sue*)²⁶⁸. A w 1513 r. na stanie składu sieci rybackich (*vischergarn*) zamku labiawskiego (Labiaw) znajdowała się jedna łódź rybacka (*1 saw*)²⁶⁹. W 1516 r. w folwarku przy zamku ryńskim (*im hofe vorim slosze Rein*), wśród wyposażenia rybackiego (*vischgezceug*), można było odnaleźć dwie łodzie rybackie

²⁶⁰ Ibidem, s. 202.

²⁶¹ Ibidem, s. 205.

²⁶² Ibidem, s. 121, 123.

²⁶³ Ibidem, s. 617, 619.

²⁶⁴ Ibidem, s. 485.

²⁶⁵ Łodzią tą Piotr, handlarz rybami (*Peter vischkoffer*), ryby przywoził z Elbląga (*fische, di man in der suwe von Elwinge brochte*). Również knechci jedną łodzią tego typu lub dwoma transportowali do Malborka ryby złowione na jeziorze Druzno (*5 knechten, dy eyne suwe mit visschen; zcwe suwe fische vom Druwszen herzcubringen*). W 1415 i 1417 r. opłacano remont tych łodzi (*suw czu bessern; fischsuwe czu bessern*), a także w 1415, 1416 i 1417 r. wydatkowano na klucze do tych łodzi (*4 slosel czu den slossen czu der su; ein slossel vor die suwe; 5 slossel zcu der suw*). Zob. AMH, s. 42, 86, 120, 151, 158, 159, 182, 183, 192, 193, 202–204, 224, 231, 261, 262, 278, 282, 285.

²⁶⁶ GADO, s. 196.

²⁶⁷ Ibidem, s. 754, 755.

²⁶⁸ Ibidem, s. 292, 293.

²⁶⁹ Ibidem, s. 298.

(2 *sew zcum vischen*)²⁷⁰. W 1516 r. również zamek ostródzki posiadał dwie łodzie rybackie (2 *fischsew*) wśród wyposażenia rybackiego (*fischerzcewg*)²⁷¹. W 1519 r. w budzie mistrza rybackiego (*in der keiperbuedenn*), należącej do zamku w Szczytnie (Ortelsburg), znajdowała się też jedna łódź rybacka (1 *sawe*)²⁷².

W 1513 r. na stanie składu sieci rybackich (*vischergarn*) zamku labiawskiego (Labiaw) były też dwie łodzie wyposażone w wyciągi bloczkowe, służące do wyciągania większych sieci (2 *windeboot*)²⁷³.

Z kolei w 1516 r. w składzie sieci rybackich (*vischtucher*), należącym do zamku w Szestnie (*Sehesten*), były cztery łodzie z siecią rybacką zwaną klepa (*vier clepkahn*)²⁷⁴.

W 1416 r. wśród statków (*schiff*) stacjonujących przy zamku w Memlu (Kłajpedzie) była jedna kilówka (1 *kyleboth*)²⁷⁵.

Również przy zamku w Memlu (Kłajpedzie) można było odnaleźć:

- trzy łodzie zwane szeląg (3 *schiltinge*) w 1415 r. (wraz ze statkami – *schiff*);
- sześć łodzi zwanych szeląg (6 *schelinge*) w 1416 r. (też wraz ze statkami);
- dwie łodzie zwane szeląg (2 *schiltinge*) w 1420 r. (w folwarku bydłęcym – *in dem fyehofe*)²⁷⁶.

* * *

W sumie światło dawnych ksiąg inwentarzowych zakonu krzyżackiego w okresie od II poł. XIV w. do 1525 r. zamki w Prusach w transporcie wodnym (po rzekach, zalewach i jeziorach) wykorzystywały następujące jednostki pływające:

- wielokrotnie statki – najczęściej nasady (nasuty), w mniejszym stopniu szkutty, korabiki, dubasy, burdyny, lichtany czy też statki wiślane i dejmskie, a także wyspecjalizowane w określonych zadaniach (rybackie, do przewozu pożywienia, drewna, węgla drzewnego, wapna, siana, wozów i dział oraz służby);
- często promy i tratwy;
- bardzo często rozmaite łodzie (rzeczne, wiślane, rybackie, eskortujące, przewozowe, szeląg, kilówka).

Przyjąłem, że istnieje związek między miejscem przechowywania jednostek pływających, a tym co one przewoziły. Jednak czasem mogło być to tylko miejsce przechowywania jednostki pływającej, a brak źródeł nie pozwala nam jednoznacznie zweryfikować tej kwestii.

²⁷⁰ Ibidem, s. 202.

²⁷¹ Ibidem, s. 348, 349.

²⁷² Ibidem, s. 121.

²⁷³ Ibidem, s. 298.

²⁷⁴ Ibidem, s. 191.

²⁷⁵ Ibidem, s. 307.

²⁷⁶ Ibidem, s. 306, 307, 309.

Przyglądając się miejscom największego nasycenia jednostek pływających na terenie Prus w omawianym okresie możemy wytyczyć trasy, które one najczęściej pokonywały. Wydaje się, że najbardziej eksploatowany był w obie strony odcinek Kłajpeda – Zalew Kuroński – port w Labiawie – Dejma – Tapiawa – Królewiec. Również ważny był odcinek z Ragnety Niemnem do Kłajpedy i z powrotem oraz trasa z Ragnety – Niemnem – Gilgą (odnogą Niemna) – Zalewem Kurońskim do Labiawy i dalej Dejma do Królewca (w obie strony). A z Ragnety można było dalej dopłynąć do Kowna. Przy newralgicznym porcie w Labiawie stacjonowały nasady, szkuty, lichtany, statki wiślane, dejmskie, rybackie, tak wielkie i małe statki oraz promy (m.in. do przewoży drewna) oraz łodzie. W Kłajpedzie też możemy odnaleźć nasady, szkuty, statki dejmskie, rybackie, promy i łodzie, ale też korabiki, burdyny i tratwy. W Królewcu bywały nasady, korabiki, statki dejmskie i łodzie. Ragneta zaś dysponowała nasadami, korabikami, lichtanami, statkami dejmskimi, do przewoży drewna, rybackimi, promami do przewoży drewna i łodziami. Ważną rolę też odgrywał odcinek (w obie strony) z Królewca przez Zalew Wiślany – rzeką Elbląg – przy Elblągu – przez jezioro Druzno, przy małym porcie Stare Dolno – rzeką Dzierzgoń do Dzierzgonia. W Dzierzgoniu mamy wiele nasad, odnotowane są też korabiki, statki wiślane i inne – średnie i małe. W Starym Dolnie bywały też nasady, lichtany i promy. W Elblągu znajdowały się również nasady, ale też statki rybackie, promy i łodzie. Z Zalewu Wiślanego pływano też Nogatem do Malborka i dalej Wisłą. Komtur domowy w Malborku miał w użytkowaniu pewną liczbę jednostek pływających (był czas, że nawet osiem nasad, pięć statków wiślanych, cztery burdyny, statek do przewoży zboża, drewna, węgla drzewnego, wapna, siana, dwa promy do przewoży drewna i siana oraz rozmaite łodzie). Własną nasadą dysponował również wielki mistrz. Dziwi niewielka ilość jednostek pływających przy zamkach położonych nad Wisłą, począwszy od Torunia przez Świecie i Gniew do Gdańska. W Gdańsku mamy przez wiele lat jedną nasadę, ale też cztery statki wiślane i dwa inne oraz jeden prom (m.in. do przewoży siana). Podobnie w Gniewie odnotowana jest jedna nasada i cztery statki wiślane oraz wielki prom, a także tratwy i łodzie. Świecie miało z kolei trzy, a potem dwa dubasy oraz tratwy i łodzie. Toruń zaś tylko dwa statki wiślane i rozmaite łodzie. Warto jeszcze wspomnieć, że dość późno jednostki pływające pojawiają się w inwentarzach na dzisiejszych Wielkich Jeziorach Mazurskich (m.in. Mamry, Dobskim, Kruklin, Śniardwy i Beldany), bo dopiero od XVI w. (tak statki, jaki i łodzie rybackie).

Pełniej przegląd ilościowy jednostek pływających w państwie krzyżackim zobrazuje poniższa tabela:

Nazwa jednostki pływającej	Ilość jednostek oraz w nawiasie miejsce stacjonowania i rok odnotowania ich w źródłach	Źródło
Nasada albo nasuta (<i>nassute</i>)	8 (Malbork 1387), 1 (Malbork 1414, 1417, 1418, 1419), 15 (Dzierzgoń 1399, 1404), 19 (Dzierzgoń 1410), 16 (Królewiec 1404), 3 (Królewiec 1407), 12 (Elbląg 1404), 11 (Elbląg 1412), 12 (Morąg 1404), 4 (Labiawa 1374, 1379), 6 (Labiawa 1392), 7 (Labiawa 1396), 2 (Labiawa 1402, 1412), 3 (Labiawa 1414), 1 (Labiawa 1423, 1425, 1441, 1444 i 1447), 4 (Kłajpeda 1376, 1377), 2 (Kłajpeda 1389), 3 (Kłajpeda 1398, 1402, 1404), 1 (Kłajpeda 1415, 1420), 1½ (Kłajpeda 1416), 1 (Ragneta 1396, 1407), 4½ (Ragneta 1407), 2 (Stare Dolno 1391, 1392), 3 (Stare Dolno 1434), 2 (Pokarmin 1427, 1431), 1 (Gdańsk 1396, 1407, 1416, 1418, 1420), 1 (Gniew 1399, 1402), 1 (Brodnica 1387), 1 (Tczew 1402), 1 (Szkarpa 1435), 1 (Ryn 1420, 1437, 1442)	GADO, s. 9, 11, 83, 86, 92, 95, 129, 131, 132, 142, 179, 181, 196, 226, 227, 257, 259, 261–263, 265, 267, 270, 272, 275, 283, 287, 290, 292, 293, 295, 296, 299, 300–304, 306, 307, 309, 317, 377, 688, 689, 692, 694, 697, 699, 721, 722, 738, 739; MAB, s. 6–8, 59; AMH, s. 53, 115, 146, 212, 221, 266, 279, 283, 303, 332, 336, 339, 350, 357; MTB, s. 98, 287, 548.
Nasada wielkiego mistrza (<i>des meysters nassute, des meisters schiff</i>)	1 (Malbork 1409, 1412, 1413, 1416, 1417, 1419, 1420)	
Szkuta (<i>schute</i>)	5 (Toruń 1409), 4 (Labiawa 1392), 5 (Labiawa 1396), 3 (Labiawa 1402), 2 (Królewiec 1396), 1 (Kłajpeda 1389, 1398, 1415, 1416), 1 (Szkarpa 1419)	GADO, s. 261, 263, 265, 301, 302, 306, 307; MAB, s. 57; MTB, s. 557, 594–595.
Korabik (<i>korbechin</i>)	6 (Kłajpeda 1398), 7 (Kłajpeda 1404), 7 (Królewiec 1404, 1407), 4 (Ryn 1420), 1 (Ryn 1516), 2 (Dzierzgoń 1410), 1 (Ragneta 1407)	GADO, s. 9, 11, 132, 196, 202, 267, 302–304.
Dubas	3 (Świecie 1415), 2 (Świecie 1416)	GADO, s. 617, 619.
Burdyna (<i>burding</i>)	4 (Malbork 1408), 1 (Malbork 1415), 1 (Kłajpeda 1415, 1416, 1420, 1437, 1447)	GADO, s. 306, 307, 309, 310–312; AMH, s. 190; MTB, s. 492.
Lichtan (<i>luchtschiff</i>)	1 (Labiawa 1392, 1396, 1402), 1 (Stare Dolno 1434)	GADO, s. 142, 261, 263, 265.
Statek wiślany (<i>Wyselschiff</i>)	5 (Malbork 1387), 7 (Dzierzgoń 1399), 6 (Dzierzgoń 1404), 5 (Dzierzgoń 1410), 4 (Elbląg 1404), 4 (Morąg 1404), 1 (Gniew 1399), 4 (Gniew 1402, 1404, 1407), 4 (Gdańsk 1396), 3 (Rogóźno 1388), 2 (Toruń 1407), 2 (Golub 1392), 2 (Brodnica 1387, 1396), 1 (Tczew 1402), 1 (Labiawa 1374, 1392), 4 (Labiawa 1396)	GADO, s. 83, 85, 129, 131, 132, 257, 261, 263, 377, 378, 398, 431, 432, 536, 688, 721, 722, 738–741; MAB, s. 6.

Nazwa jednostki pływającej	Ilość jednostek oraz w nawiasie miejsce stacjonowania i rok odnotowania ich w źródłach	Źródło
Statek dejmski (<i>Deymschiff</i>)	7 (Królewiec 1404, 1407), 4 (Labiawa 1374), 5 (Labiawa 1379), 2 (Labiawa 1402), 4 (Ragneta 1407), 2 (Ragneta – Królewiec 1407), 1 (Kłajpeda 1398, 1402, 1404), 2 (Bałga 1412), 1 (Elbląg 1404), 1 (Morąg 1404)	GADO, s. 9, 11, 83, 85, 155, 160, 257, 259, 265, 267, 302–304.
Statek do przewozu żywności (<i>spiseschiff</i>)	1 <i>wielki nowy</i> (Labiawa 1396)	GADO, s. 85, 86, 261–263, 283, 287; MAB, s. 6; AMH, s. 1, 3, 15, 20, 21, 24, 29, 29, 30, 32, 34, 63, 70, 71, 78, 81, 88, 92, 106, 110, 112, 126–128, 141, 142, 162, 165, 166, 177, 180, 185, 186, 188, 190, 194, 198, 223, 227, 228, 258, 277, 278, 281, 309, 311–313, 329, 332, 333, 341, 347, 353–355, 357, 359.
Statek do przewozu zboża, grochu oraz piwa i wina	3 (Malbork 1410), 1 (Malbork 1411, 1412, 1413, 1414, 1415, 1416, 1417, 1418, 1420)	
Statek do przewozu drewna (<i>holzschiff</i>)	1 (Malbork 1412, 1415, 1416, 1417, 1418), 1 <i>wielki</i> (Ragneta 1392, 1396), 1 (Labiawa 1425, 1432)	
Statek do przewozu węgla drzewnego (<i>kolschiff</i>)	1 (Malbork 1387, 1411, 1412, 1413, 1414, 1415, 1416, 1418, 1419, 1420)	
Statek do przewozu wapna (<i>kalkschiff</i>)	1 (Malbork 1387, 1410, 1411, 1413, 1416, 1417, 1419)	
Statek do przewozu siana (<i>hayschiff</i>)	1 (Malbork 1411), 2 (Malbork 1415)	
Statek do przewozu wozów i dział (<i>karwanschiff</i>)	1 <i>wielki</i> (Morąg 1404)	
Statek do przewozu służby (<i>dinstschiff</i>)	2 (Elbląg 1412)	
Statek rybacki (<i>fischerschiff, schiff</i> [...] <i>off der fischerie</i>)	10 (Kłajpeda 1376), 6 (Kłajpeda 1377), 5 (Kłajpeda 1389), 2 (Kłajpeda 1434), 4 (Gierdawy 1402), 1 (jez. Drużno 1416), 2 (Pokarmin 1452), 2 (Kętrzyn – jez. Mamry 1507), 2 (Kętrzyn – jez. Dobskie 1507), 1 (Kętrzyn – jez. Stesen 1507), 4 (Szestno 1507, 1508), 6 (Szestno 1516), 4 (Giżycko 1513), 2 (Szczytno 1519), 2 (Węgorzewo – jez. Mamry 1514, 1523), 6 (Węgorzewo – jez. Kruklin 1514, 1523), 2 (Węgorzewo – jez. Dobskie 1514, 1523), 2 (Węgorzewo – jez. Stesen 1514), 4 (Ryn – jez. Orzysz 1516), 3 (Ryn – jez. Orzysz 1524), 2 (Ryn – jez. Elćkie 1516, 1524), 2 (Ryn-jez. Śniardwy 1524), 2 (Ryn – jez. Beldany 1524)	GADO, s. 67, 75, 76, 101, 121, 123, 179, 184, 189–191, 196, 202, 205, 244, 252, 253, 259, 290, 292, 293, 295, 296, 298–301, 310, 313; MAB, s. 59; AMH, s. 205.

Nazwa jednostki pływającej	Ilość jednostek oraz w nawiasie miejsce stacjonowania i rok odnotowania ich w źródłach	Źródło
Statek z sieciami do połowu ryb na Jez. Śniardwy (<i>schiff Spirdischgarn</i>)	2 (Ryn 1516)	
Statek z sieciami do połowu ryb na Jez. Beldany (<i>schiff Baldeynischgarn</i>)	2 (Ryn 1516)	
Statek do połowu sieciami ciągniemy (<i>wateschiff</i>)	8 (Ragneta 1379), 4 (Szestno 1420), 9 (Ryn 1437), 4 (Elbląg 1440), 1 (Labiawa 1447)	
Statek do połowu sieciami węgorzy (<i>singeschiff</i>)	2 (Labiawa 1441), 3 (Labiawa 1444), 4 (Labiawa 1447), 9 (Labiawa 1513)	
Statek do połowu kutlami (<i>kutelschiff</i>)	1 (Szkarpa 1435), 1 (Kłajpeda 1447), 1 (Porkarmin 1452)	
Statek wyposażony w wyciągi bloczkowe, służące do wyciągania większych sieci (<i>windeschiff</i>)	2 (Szczytno 1521)	
Statek wielki (<i>gross schiff</i>)	5 (Labiawa 1402), 3 (Labiawa 1419), 2 (Labiawa 1425, 1432, 1441, 1447), 2 (Ragneta 1407, 1416), 1 (Ryn 1420, 1437)	GADO, s. 129, 131, 132, 179, 196, 265, 267, 275, 279, 283, 287, 290, 295, 299, 487, 515, 639, 684, 685, 687; AMH, s. 73, 107, 116, 240, 253, 278, 311, 328, 332, 333.
Statek średni (<i>mittelschiff</i>)	2 (Dzierzgoń 1399, 1404)	
Statek mały (<i>kleyn schiff</i>)	2 (Dzierzgoń 1410), 1 (Labiawa 1447)	
Statek o ładowności 8 łąsztów (<i>schiff von 8 lesten</i>)	1 (Kłajpeda 1376)	
Statek nowy (<i>nuwe schiff</i>)	2 (Bierzętowo 1385), 2 (Gdańsk 1385, 1389, 1391), 2 (Swornegacie 1417), 1 (Malbork 1417, 1419)	
Statek stary (<i>alde schiff</i>)	4 (Swornegacie 1417), 1 (Malbork 1413, 1416, 1417, 1418)	

Nazwa jednostki pływającej	Ilość jednostek oraz w nawiasie miejsce stacjonowania i rok odnotowania ich w źródłach	Źródło
Prom (<i>vareshiff</i>)	1 (Kłajpeda 1402, 1404, 1434), 8 <i>małych i dużych</i> (Kłajpeda 1437), 7 (Kłajpeda 1447), 1 (Labiawa 1425), 1 <i>mały</i> (Labiawa 1432), 1 <i>do przewozu panów</i> (Labiawa 1513), 1 <i>mały</i> (Stare Dolno 1434), 1 (Szkarpa 1435), 1 (Elbląg 1440), 1 (Ryn 1442)	GADO, s. 83, 85, 86, 92, 142, 181, 261, 263, 267, 283, 287, 298–304, 306, 307, 309, 310, 312, 313, 317, 318, 378, 688, 689, 692, 694, 697, 699, 738–741; MAB, s. 6, 59; AMH, s. 20,
Prom (<i>prom, pram</i>)	2 (Kłajpeda 1376, 1377, 1398, 1402, 1437), 1 (Kłajpeda 1389, 1404, 1416, 1447), 1 (Brodnica 1396), 1 <i>wielki</i> (Gniew 1399, 1402, 1404, 1407), 1 (Morąg 1404), 1 (Elbląg 1404), 2 (Elbląg 1412), 1 <i>nowy</i> i 1 <i>stary</i> (Ragneta), 1 (Gdańsk 1396, 1407, 1413, 1416, 1418, 1420)	23, 31, 32, 39, 44, 45, 65, 69, 83, 153, 162, 178, 183, 221, 222, 226, 230, 286, 309, 332, 337, 342, 353, 357, 360.
Prom do przewozu drewna (<i>holczprom</i>)	2 (Malbork 1387, 1412), 1 (Malbork 1413, 1415, 1416, 1418, 1420), 1 (Kłajpeda 1415, 1416, 1420), 1 (Ostróda 1391, 1392, 1 (Labiawa 1392, 1396)	
Prom do przewozu drewna budowlanego (<i>prom czymmer</i>)	4 (Malbork 1412)	
Prom przewożący cegłę (<i>czigil in den prome</i>)	1 (Malbork 1411)	
Prom przewożący siano (<i>prom mit hoy</i>)	1 (Malbork 1411, 1412, 1415, 1417), 2 (Malbork 1419, 1420), 1 (Gdańsk 1396)	
Prom zamkowy (<i>husprom</i>)	1 (Malbork 1418)	
Tratwa (<i>flosse</i>)	150 (Pokarmin 1452), 100 (Ostróda 1488), 5 (Toruń 1433, 1436), 4 (Toruń 1437, 1440), 2 <i>spiczaste</i> (Toruń 1424, 1428, 1433, 1441), 1 <i>spiczasta</i> (Toruń 1436, 1437, 1440), 2 <i>deskowe</i> i 1 <i>szarwarkowa</i> (Toruń 1441), 3 (Dzierzgoń 1399, 1404), 2 (Dzierzgoń 1410), 2 i 1 <i>pień</i> (Gniew 1437, 1440, 1441), 3 (Gniew 1444, 1446), 1 <i>wielka</i> i 1 <i>mała</i> (Kłajpeda 1415, 1420, 1434), 1 <i>mała</i> (Kłajpeda 1416), 1 (Gdańsk 1396, 1407, 1413, 1416, 1418, 1420), 1 (Świecie 1411, 1415, 1434), 1 (Rogóžno 1419), 1 (Giżycko 1507), 1 (Kętrzyn – jez. Mamry 1507), 1 (Kętrzyn – jez. Dobskie 1507), 1 (Kętrzyn – jez. Hintersee 1507), 1 (Ryn – jez. Orzysz 1524), 1 (Ryn – jez. Śniardwy 1524), 1 <i>stara</i> i 1 <i>nowa</i> (Ryn 1524)	GADO, s. 129, 131, 132, 184, 205, 244, 251, 306, 307, 309, 310, 342, 440, 441, 445, 447, 451, 454, 457, 546, 616, 617, 626, 688, 689, 692, 694, 697, 699, 751, 753, 754, 756, 760.

Nazwa jednostki pływającej	Ilość jednostek oraz w nawiasie miejsce stacjonowania i rok odnotowania ich w źródłach	Źródło
Łódź (<i>kane</i>)	1 (Malbork 1414, 1415, 1416, 1417), 1 (Gausutte 1410), 1 wielka (Świecie 1415, 1416), 5 (Radzyń Chełmiński 1422), 1 (Świecie nad Osą 1422), 2 (Świecie nad Osą 1434), 2 (Nieszawa 1432), 9 wielkich, 6 małych i 3 (Ragneta 1432), 6 (Gniew 1434), 4 (Gniew 1440), 3 (Gniew 1441), 4 wielkie i 2 małe (Gniew 1444), 1 wielka (Szałwinek 1444), 2 (Kowalewo 1438), 5 (Labiawa 1447), 2 (Kłajpeda 1447), 3 (Kłajpeda – Holm 1447), 1 (Grudziądz – jez. Rządskie 1447), 1 (Grudziądz – rz. Maława 1447), 1 (Grudziądz – jez. Piaseczno 1447), 3 (Grudziądz – Rozgarty 1447), 2 (Grudziądz – jez. Tarpno 1447), 1 (Grudziądz – rz. Wiśła 1447), 2 (Szeszno 1420), 1 (Szeszno 1507, 1508), 1 (Węgorzewo 1513, 1514), 1 wielka (Ryn 1516), 1 (Ryn – jez. Elćkie 1516), 4 wielkie i 2 małe (Ostróda 1516)	GADO, s. 13, 73–76, 121, 123, 182, 184, 189–191, 196, 202, 205, 252, 253, 285–286, 292, 293, 295, 298, 306, 307, 309, 312, 313, 317, 318, 348, 349, 422, 440, 441, 445, 447, 451, 454, 484–486, 571, 573, 575, 611, 617, 619, 749, 751, 753–756, 760; MAB, s. 6, 63; AMH, s. 42, 86, 120, 151, 158, 159, 182, 183, 190, 192, 193, 202–204, 210, 224, 231, 261, 262, 278, 282, 283, 285.
Łódź rzeczna (<i>stromkane</i>)	3 (Malbork 1387), 1 (Toruń 1424, 1428, 1433), 4 (Toruń 1436, 1437, 1440), 2 (Benowo 1442), 4 (Gniew 1437), 5 (Gniew 1446)	
Łódź wiślana (<i>wyselkane</i>)	2 (Ostróda – Wielbark 1391, 1392), 3 (Ostróda – Elbląg 1391, 1392), 2 wielkie (Labiawa 1444)	
Łódź przewozowa (<i>ferkan</i>)	1 (Nieszawa 1432, 1434), 2 (Nieszawa 1435)	
Łódź długa (<i>langkan</i>)	1 (Nieszawa 1432, 1434)	
Łódź eskortująca (<i>volgekan</i>)	2 (Ryn 1420)	
Łódź mistrz rybackiego (<i>keiperkan</i>)	1 (Kętrzyn – jez. Mamry 1507), 1 stara (Kętrzyn – jez. Dobskie 1507), 3 (Kętrzyn – jez. Hintersee 1507), 3 (Giżycko 1513), 2 (Szeszno 1516), 1 (Węgorzewo – jez. Mamry 1514, 1523), 2 (Węgorzewo – jez. Kruklin 1514, 1523), 1 (Węgorzewo – jez. Dobskie 1514, 1523), 1 (Węgorzewo – jez. Stesen 1514), 2 (Ryn – jez. Orzysz 1516), 1 (Ryn – jez. Orzysz 1524), 1 (Ryn – jez. Śniardwy 1524), 1 (Ryn – jez. Elćkie 1524), 1 (Szczytno 1519, 1521)	
Łódź rybacka (<i>fischerkan</i>)	9 (Świecie 1415), 10 (Świecie 1416), 1 (Nieszawa 1434)	

Nazwa jednostki pływającej	Ilość jednostek oraz w nawiasie miejsce stacjonowania i rok odnotowania ich w źródłach	Źródło
Łódź z siecią rybacką zwaną klepa (clepkahn)	4 (Szeszno 1516)	
Łódź ze skrzynią z przewierconymi otworami do przechowywania żywych ryb (suwe, sue, su, fischsuwe)	1 (Malbork 1412, 1413, 1414, 1415), 2 (Malbork 1416, 1417), 1 (Szeszno 1420), 1 (Gniew 1441), 1 nowa (Labiawa 1444), 1 (Labiawa 1513), 2 (Ryn 1516), 2 (Ostróda 1516), 1 (Szczytno 1519)	
Łódź wyposażona w wyciągi bloczkowe, służące do wyciągania większych sieci (windeboot)	2 (Labiawa 1513)	
Łódź o konstrukcji stepkowej – kilówka (kielboot)	1 (Kłajpeda 1416)	
Łódź zwana szeląg (schiltinge)	3 (Kłajpeda 1415), 6 (Kłajpeda 1416), 2 (Kłajpeda 1420)	

BIBLIOGRAFIA

Źródła

- Das Ausgabebuch des Marienburger Hauskomturs für die Jahre 1410-1420*, hrsg. v. W. Ziesemer, Königsberg 1911.
- Codex diplomaticus Prussicus*, Bd. 6, hrsg. v. J. Voigt, Königsberg 1861.
- Das grosse Ämterbuch des Deutschen Orden*, hrsg. v. W. Ziesemer, Danzig 1921 (reprinty: Wiesbaden 1968 i Sändig 2002).
- Das Marienburger Ämterbuch*, hrsg. v. W. Ziesemer, Danzig 1916.
- Das Marienburger Konventsbuch der Jahre 1399-1412*, hrsg. v. W. Ziesemer, Danzig 1913.
- Das Marienburger Tresslerbuch der Jahre 1399-1409*, hrsg. v. E. Joachim, Königsberg 1896.
- Ипатьевская летопись (Ipat'jewskaja letopiś)*, w: PSRL, t. 2, Pietierburg 1908 (reedycja: Moskwa 1962).
- Latopis kijowski 1159-1198*, tłum. E. Goranin, Wrocław 1994.
- Лаврентьевская летопись (Ławrient'jewskaja letopiś)*, w: *Полное собрание русских летописей (Połnoje sobranije russkich letopisiej)*; dalej PSRL), t. 1, Leningrad 1927.
- Sprawozdania Zarządu Towarzystwa Odbudowy Zamku i Upiększania Zamku Malborskiego*, red. A. Dobry, J. Trupinda, tłum. A. Masłowski, Malbork 2020.

Opracowania

- Brocki Zygmunt, *Korab – ogólnosłowiańska nazwa okrętu*, „Nautologia”, 1970, nr 1–2.
- Bütow Sascha, *Straßen im Fluss: Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert*, *Studien zur brandenburgischen Landesgeschichte*, Bd. 18, Berlin 2014.
- Czaja Roman, *Recenzja: Strassen im Fluss: Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert / Sascha Bütow*, Berlin 2014, „Zapiski Historyczne”, 2017, t. 82, z. 1.

- Dobrosielska Alicja, Pacholec Marek, *Wstęp*, w: H. Bonk, *Historia Olsztyna 1353–1772*, tłum. E. Borkowska, K. Kasperowicz, M. Zegler, Olsztyn 2016.
- Dollinger Philippe, *Dzieje Hanzy*, tłum. V. Soczewińska, Gdańsk 1975.
- Domżał Robert, *Statki i ich załogi na dolnej Wiśle w XIII–XV wieku. Prace Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku*, Gdańsk 2014.
- Haftka Mieczysław, *Zamki krzyżackie w Polsce. Szkice z dziejów*, Malbork–Płock 1999.
- История культуры Древней Руси. Домонгольский период (Istorija kultury drevnej Rusi. Domongolskij pierod)*, red. N.N. Woronin, M.K. Kargier i M. Tichonowoj, t. 1: *Материальная культура (Materialnaja kulturna)*, Moskwa 1948.
- Jankiewicz-Brzostowska Monika, *Timor Maris. Lęk człowieka przed żywiołem wodnym w gotyckim malarstwie polskim*, Gdańsk 2005.
- Łuczynski Edward, *Staropolskie słownictwo związane z żeglugą. XV–XVI w.*, Gdańsk 1986.
- Manikowski Adam, *Dubas*, w: *Encyklopedia Historii Gospodarczej Polski do 1945 roku*, t. 1 (A–N), Warszawa 1981.
- Molkenhain Ralf, *Straßen- aus Wasser. Technische, wirtschaftliche und militärische Aspekte der Binnenschifffahrt im Westeuropa des frühen und hohen Mittelalters*, Berlin 2006.
- Możejko Beata, *Z dziejów floty gdańskiej w XV wieku*, w: *Komturzy, rajcy, żupani. Studia z dziejów średniowiecza*, nr 11, red. B. Śliwiński, Malbork 2005.
- Nesselmann Georg Heinrich Ferdinand, *Thesaurus Linguae Prussicae*, Berlin 1873.
- Ossowski Waldemar, *Przemiany w szkatnictwie rzeczonym w Polsce. Studium archeologiczne*, Gdańsk 2010.
- Radoch Marek, *Księga podskarbiego malborskiego jako źródło do poznania kontaktów Polski z Zakonem Krzyżackim w latach 1399–1409*, w: *Tekst źródła – krytyka, interpretacja*, red. B. Trelińska, Warszawa 2005.
- *Walki Zakonu Krzyżackiego o Żmudź od połowy XIII wieku do 1411 roku*, Olsztyn 2011.
 - *Krzyżackie przywileje dla mieszkańców Świętego Mikołaja (Sanct Niclas). Kilka uwag o początkach Mikołajek*, „Echa Przeszłości”, 2012, t. 13.
 - *Wydatki wielkich mistrzów krzyżackich na ryby w latach 1399–1409 (w świetle księgi podskarbiego malborskiego)*, w: *Od antyku do współczesności. Studia historyczne z okazji 65. Rocznicy urodzin i 40-lecia pracy zawodowej w tym 35-lecia pracy naukowej Profesora zwyczajnego dr. hab. Józefa Piotra Śliwińskiego*, red. A. Kołodziejczyk i K. Łożyński, Olsztyn 2012.
 - *Jak ziemie pruskie zobowiązane były przygotowywać się do wypraw na Żmudź (w świetle zachowanych zarządzeń wielkich mistrzów Konrada i Ulryka von Jungingen)*, w: *Litwa i jej sąsiedzi w relacjach wzajemnych (XIII–XVI w.)*, red. A. Kołodziejczyk, R. Kubicki, M. Radoch, Olsztyn–Gdańsk 2014.
- Radoch Marek, Skienziul Sylwia, *Jak naprawdę było ze statkami zatrzymanymi przez Krzyżaków tuż przed wybuchem Wielkiej Wojny (1409–1411)?*, „Zapiski z Pogranicza”, 2015, z. 2.
- Sielski Michał, *Wrak burdyny z XVIII w. zostanie wydobyty z dna Martwej Wisły* (<https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Wrak-burdyny-z-XVIII-w-zostanie-wydobyty-z-dna-Martwej-Wisly-n73180.html>; dostęp: 4 X 2013 r.).
- Siuciak Aleksandra, *Biblioteka Muzeum Zamkowego w Malborku*, „Forum Bibliotek Medycznych”, 2013, R. 6, nr 1 (11).
- Smolarek Przemysław, *Studia nad szkatnictwem Pomorza Gdańskiego X–XIII wieku*, „Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku”, t. 3, Gdańsk 1969.
- Wojciewa Helena, *Ewolucja nazw jednostek pływających w języku polskim na tle innych języków słowiańskich*, „Postscriptum Polonistyczne”, 2009, nr 1(3). *polskim na tle innych języków słowiańskich*, „Postscriptum Polonistyczne”, 2009, nr 1(3).