

Hensel-Moszczyńska, Barbara

O budowie mostu na elekcję w 1632 r.

Almanach Muzealny 3, 45-56

2001

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Z BADAŃ NAD KULTURĄ MATERIALNĄ WARSZAWY XVII–XIX W.

Barbara Hensel–Moszczyńska

O BUDOWIE MOSTU NA ELEKCJĘ W 1632 R.

O moście na łyżwach (łodziach) wzniesionym na mocy uchwały konwokacji obradującej w Warszawie w dniach 21 VI–6 VII 1632 r.¹ pisali już w XIX w. Aleksander Wejnert² i Franciszek Maksymilian Sobieszczański³, w latach międzywojennych Waław Sobieski⁴ i Adam Przybylski⁵, a w latach powojennych Waław Sterner⁶. Wszystkie te, krótkie zresztą, wzmianki odnoszą się do tekstu uchwały podjętej 22 czerwca 1632 r. — zawarty w III tomie *Volumina Legum*⁷, który dokładnie przytaczają Adam Przybylski i Waław Sterner, a pozostali w skrócie omawiają, nie zawsze się na nią bezpośrednio powołując. Źródłem wiedzy są ponadto pamiętniki Albrychta Stanisława Radziwiłła, w których podany został przybliżony koszt tej inwestycji (14 000 zł) i informacje o perturbacjach w przebiegu elekcji wynikłych z opóźnień w budowie mostu⁸. Z uchwały sejmowej wywnioskowano o osobach zaangażowanych w re-

¹ A. S. Radziwiłł, *Pamiętniki o dziejach w Polsce*, Warszawa 1980, t. I, s. 119–134.

² A. Wejnert, *Wiadomość o mostach na Wiśle pod Warszawą*, „Rocznik Warszawski” VIII: 1970, s. 10.

³ F. M. Sobieszczański, [Pierwsze mosty na Wiśle], „Tygodnik Ilustrowany” 1874, t. II, s. 243.

⁴ W. Sobieski, *Na mostach Warszawy*, w: *Trybun ludu szlacheckiego. Pisma historyczne*, Warszawa 1978, s. 360–361.

⁵ A. Przybylski, *Ulice i mosty Warszawy*, Warszawa 1936, s. 63.

⁶ W. Sterner, *Mosty Warszawy*, Warszawa 1960, s. 35.

⁷ *Volumina Legum*, t. III, Petersburg 1860, s. 350, pkt 52.

⁸ A. S. Radziwiłł, jw., s. 142 i 143.

alizację tego przedsięwzięcia: podskarbi koronny (Jan Mikołaj Daniłowicz) po porozumieniu ze starostą warszawskim (Stefanem Dobrogostem Grzybowskim) polecił budowniczemu króla jegomości Erardowi (Gerardowi) Kleinpoldtowi⁹ (*nota bene* właścicielowi jednej z kamieniczek o trzech zachowanych malowanych stropach, w tym dwóch z XVII w., przy Rynku Starego Miasta 34 należących obecnie do Muzeum Historycznego m.st. Warszawy), most pod Warszawą „publico sumptu” na statkach zbudować. Dwie trzecie kosztów miało na mocy tejże uchwały zostać pokrytych ze skarbu koronnego, a jedna trzecia z litewskiego. Most miał być gotowy na dzień rozpoczęcia elekcji, 27 września (poniedziałek).

Mimo częstego wzmiankowania mostu z 1632 r., całkowicie pomijano w dotychczasowej literaturze przedmiotu informacje zapisane na kartach księgi rachunkowej Starej Warszawy¹⁰, w których została zawarta dość szczegółowa relacja Łukasza Bussera, w latach 1632–1636 burmistrza Starej Warszawy. Jak wynika z tych dość skrupulatnie prowadzonych rachunków (przy większości zapisanych kwot figuruje data dzienna, co pozwala na w miarę dokładne odtworzenie harmonogramu prac), środki potrzebne do budowy mostu były przekazywane dwukrotnie ze skarbu Rzeczypospolitej na ręce wyżej wymienionego Łukasza Bussera. Pierwsza część, w wysokości 10 000 florenów (czyli złotych), została wypłacona 27 lipca i była przez niego w ratach przekazywana Erardowi Kleinpoldtowi „na drzewo i insze potrzeby”. Przy czym pierwsza rata w wysokości 2 000 florenów została wypłacona tegoż dnia. Łącznie, do niedzieli 26 września, otrzymał on za pośrednictwem Bussera 5 500 florenów, z których nie rozliczył się dokładniej, a przynajmniej brak takiego rozliczenia w księdze rachunkowej Starej Warszawy. Dnia 27 września Kleinpoldt rozchorował się i do prac związanych z budową i utrzymaniem mostu już nie wrócił. Odtąd znalazły się one pod wyłączną opieką Łukasza Bussera. Należy tu nadmienić, iż ten cyrulik z zawodu często podejmował się w latach swego burmistrzowania nadzorowania prac budowlanych. Jemu to zawdzięczamy między innymi Kamienne Schodki łączące Krzywe Koło z ulicą Brzozową. On też zapewne nadzorował wznoszenie dekoracji okolicznościowych na powitanie Władysława IV po koronacji i po kampanii moskiewskiej¹¹.

⁹ Kleinpoldt był m.in. zarządcą budowy Zamku Królewskiego w latach 1626–1629 (W. Leitsch, *Finanse i działalność budowlana dworu królewskiego w latach 1626–1629*, Zamek Królewski w Warszawie 1999, s. 89).

¹⁰ AGAD, Warszawa–Ekonomiczne (dalej WE) nr 243, f 255–277 (wg odpisu wykonanego w 1958 r. przez byłą kustosz Muzeum Historycznego m.st. Warszawy E. Starek, znajdującego się w archiwum Działu II tejże instytucji, w maszynopisie, s. 484–502).

O drugiej racie, w wysokości już tylko 1500 florenów, wspomniał Busser w ogólnym, końcowym rozliczeniu¹², bez podawania daty dziennej. W obu przypadkach wpływy te są opatrzone informacją: „odebrane ze skarbu Rptej na budowanie mostu pod Warszawą”, stąd trudno jest stwierdzić czy skarb litewski uczestniczył w inwestycji w stopniu zgodnym z zapisem ustawy. W każdym razie druga rata stanowiła tylko 15% kwoty całkowitej przekazanej przez skarb na budowę mostu. Zapewne wpłynęła ona pod koniec realizacji inwestycji, gdy okazało się, iż pierwotnie wyliczone koszty okazały się wyższe.

Do 26 września Kleinpoldt płacił osobiście za drewno cieślom, traczom i dwóm stałym pracownikom przydatnym w nadzorowaniu i wykonywaniu doraźnych zadań. Jeden z pracowników, Parul, z polecenia starosty warszawskiego zatrudniony do dozoru nad pracami i nabywania statków już 29 lipca, którego praca została wyceniona na 10 florenów tygodniowo (praca i koszty utrzymania)¹³, był opłacany przez Bussera. Natomiast Łyńskiemu i Kuczmyńskiemu, pracującym za 5 florenów tygodniowo każdy¹⁴, początkowo płacił Kleinpoldt. O zatrudnieniu majstra nad cieślami Busser i Kleinpoldt zdecydowali razem. Był on opłacany jednak przez Bussera¹⁵. Płace tygodniowe wypłacano w niedziele. Pierwsza wypłata tygodniowa zapisana w Księdze Rady Miejskiej przypadła na 3 października, ostatnia na 28 listopada.

Za drewno płacono zależnie od wielkości¹⁶. Za małe drzewka po 13 gr (30 groszy odpowiadało wartości 1 florena), za większe po 40 gr, za dyle komiężne od burmistrza skaryszewskiego zapłacono po ćwierć florena od sztuki, za drzewo „wielkie” od rajcy warszawskiego Stanisława Jelenia po 2 floreny (ta transakcja miała miejsce już w październiku, a w każdym razie 3 października została opłacona). Największe bale zamówił sam Erard Kleinpoldt — 100 sztuk, za które zapłacił już Busser, 26 września, 300 florenów. Na naprawę mostu i, wcześniej, na zakończenie budowy kupowano też drewno od cyrulika królewskiego Dytrycha. W zestawieniu zrobionym przez Bussera podano informacje o zakupie tylko ok. 180 drzew różnej wielkości, które mogły wystarczyć jedynie w ostatniej fazie budowy i na bieżącą konserwację mostu. Daty wpłat za drewno informują o momencie kupna. W księdze rachunkowej Starej

¹¹ *Encyklopedia Warszawy*, Warszawa 1994, s. 94–95.

¹² AGAD, WE nr 243, f 276.

¹³ AGAD, WE, nr 243, f 275.

¹⁴ Tamże.

¹⁵ AGAD, WE nr 243, f 267.

¹⁶ AGAD, WE nr 243, f 267–268.

Warszawy zaksięgowano zakupy z 26 i 28 września na budowę mostu, a następnie 1 i 3 października, przy czym te późniejsze zakupy wiązały się z naprawami. Zważywszy, iż brak tu wyszczególnienia przez Kleinpolda, co złożyło się na sumę 5500 florenów — a znając, dzięki danym przekazanych przez Bussera, koszty wynagrodzenia osób zatrudnianych przy budowie mostu można domniemywać, iż nie przekroczyły one ok. 800 florenów — to z pozostałych można było zakupić przynajmniej 1200 drzew po 3 floreny.

Nad budową mostu od początku ciążyło jakieś fatum. Lorens Brix, majster ciesielski, po przepracowaniu trzech niedziel¹⁷ i zbudowaniu „dwu kafarów i trzeciego ręcznego” rozchorował się i już do pracy przy budowie mostu nie wrócił (otrzymał zadatku 50 florenów z 230 przewidzianych do końca budowy), co zapewne wpłynęło na trudności związane z dotrzymaniem terminu budowy. Dużą część prac wykonano siłami ludzi jedynie częściowo opłaconych. Pięćdziesięciu szkutników zatrzymanych przez Bussera dla roboty mostowej w dzień świąteczny (chyba w dzień św. Michała, 29 września, gdy przerwane zostały nawet obrady posłów uczestniczących w elekcji¹⁸) dostało tylko po 4 grosze na chleb. W ostatniej fazie budowy mostu, już po rozchorowaniu się Kleinpolda, czyli 27 września, Łyński sprowadził z Zakroczymia wojsko — trzydziestu żołnierzy piechoty wraz z rotmistrzem. Wsparli oni budowę całonocną pracą, a przenieśli m.in. 100 drzew zamówionych jeszcze przez królewskiego budowniczego. Jak pisał Busser: „tey nocy [zapewne z 27 na 28 września, gdyż tego dnia wypłacono im należność za pracę] mostu dorobili, gdyżby jeszcze był y za kilka dni nie stanął”. Żołnierze otrzymali za to łącznie 30 florenów, czyli po 1 florenie na osobę, a ich dowódca 6 florenów. Część z nich zburzyła również ogrodzenie zagrządzające wjazd na most. Właściciel ogrodzonego terenu (Jędrzej Sabło) otrzymał wcześniej 60 florenów zadośćuczynienia za udostępnienie terenu na dojazd do mostu i zniszczenie ogrodzenia. Właściwe prace ciesielskie wykonywało dwóch majstrów ciesielskich wraz z 14 towarzyszami. Pracę majstrów wyceniono łącznie na 6 florenów, zaś ich pomocnicy otrzymali łącznie tylko 3 floreny, czyli po ok. 6 i pół grosza. Do zatrzymywania statków (prawdopodobnie gdy most nie był jeszcze gotów, statki stały niedaleko zamku), zostali zaangażowani dwaj woźni zamkowi, za co zapłacono im — jednemu 1 florena, a drugiemu 2 floreny. Doraźnie pomagali budowniczym chłopci, np. gdy urwał się niezbyt dokładnie przymocowany statek lub gdy brakowało traczy.

¹⁷ AGAD, WE nr 243, f 267.

¹⁸ A. S. Radziwiłł, jw., s.144.

Most powstał z trzydziestu statków, trzydziesty pierwszy dołączono już pod koniec elekcji, gdy 14 listopada¹⁹ oberwał się fragment lądu po stronie praskiej. Wysokość opłaty dzierżawnej statku zależała od jego wielkości i czasu, na jaki został wynajęty. Za statek Konarzewskiego, przyłączony na kilka dni przed zakończeniem elekcji, a na ok. tydzień przed demontażem mostu, zapłacono 14 florenów, gdy przed rozpoczęciem elekcji, tzn. do 25 września włącznie, płacono za dubasa²⁰ 80 – 124 florenów, za szkuty²¹ od 100 do 180 florenów (180 florenów zapłacono tylko raz za szkutę „wielką jak wrota”, należącą do Sebastiana Szczvera), a za jeden „dzwonniczek od dubaska” 40 florenów. Wynajmowanie statków odbywało się etapami, związanymi zapewne z harmonogramem prac, i tak od 3 do 20 sierpnia pozyskano ich tylko 9, w tym 4 z nich 20 sierpnia, 9 września — 6, 15 września — 2, 22 września — 5, 24 września — 1 i 25 września — 8 sztuk. Zdobycie statków, których przyłączenie do mostu wiązało się z wyłączeniem ich z żeglugi w okresie wzmożonego jesienno-zimowego zapotrzebowania na transport wodny, nie odbywało się bez problemów, dlatego też zdecydowano się sprowadzić 5 statków aż z Kazimierza. W podróż udał się Parul w towarzystwie Urbana Witkowskiego i Jakuba Psoty, wydali na nią 74 floreny²². Właściciele 11 statków nie byli mieszkańcami Warszawy, dwóch spośród nich było z Jarosławia, jeden z Kańczugi, jeden z Kuflewa²³, jeden z Warki i aż 6 z Kazimierza. Najwięcej statków warszawskich przekazali członkowie rodziny Gizów, w której rękach, od 1620 r.²⁴, znajdował się przywilej przewozu przez Wisłę: Mikołaj wypożyczył jedną szkutę, a Wojciech dwie (drugą dał dopiero 25 września), dwa statki dał również Franciszek Orlandi, zaś ówczesny wójt warszawski, Stanisław Baryczka dał jednego dubasa, podobnie jak Stanisław Jeleń. Użyczył swej szkuty również Jakub Zadzik, kanclerz koronny, i odnajęto statek dzierżawiony przez Andrzeja Cieślę ze Skaryszewa od podczaszego braclawskiego. Uzyskano też statek od

¹⁹ AGAD, WE nr 243, f 271.

²⁰ S. B. Linde, *Słownik języka polskiego*, Warszawa 1951(reprint), t. I, s.551, podaje, iż były szkuty trzech wielkości: zabierające 8, 10 i 14 osób oraz maksymalnie do 20 lasztów zboża, co zdaje się potwierdzać zarejestrowane w źródle zróżnicowanie opłat za wynajem: 80, 100, 110, a nawet 124 florenów.

²¹ Według: S. B. Linde, jw., t. V, s.551, szkuta zabierała 16, 18 lub 20 osób i maksymalnie do 54 lasztów zboża, toteż Busser płacił za nie więcej: 125, 138, 150 i 180 florenów.

²² AGAD, WE nr 243, f 267 i 266.

²³ Właścicielem tego statku był raczej Jan Oborski herbu Pierzchała, właściciel Kuflewa, a nie jego syn i spadkobierca też Jan, zm. w 1676 r. (*Polski Słownik Biograficzny* — dalej: PSB, t. XXIII, z. 98, s. 437, 1978).

²⁴ A. Przybylski, jw., s. 63.

Jana Oborskiego, właściciela podwarszawskiego Kuflewa. Koszt dzierżawy statków wyniósł łącznie 4121 florenów, co równało się ok. 1/3 kosztów budowy i utrzymania mostu wyliczonych przez Łukasza Bussiera na 1218 florenów i 17 groszy²⁵. Most tworzyły statki bardzo zróżnicowanej wielkości, o czym informują nas koszty wynajmu: 1 mały dubasek za 40 florenów, 3 dubasy po 80, 2 dubasy po 100 i 1 dubas za 124, 1 szkuta za 125, 1 szkuta za 138, 15 szkut po 150 i 1 szkuta za 180.

Tabela 1. Wykaz statków tworzących most elekcyjny.

Data zapłaty za statki	Nazwisko właściciela	Miasto, z którego pochodzi właściciel	Rodzaj statku	Liczba i cena (floreny)
1	2	3	4	5
3 sierpnia	Marcin Dymkowicz	Warszawa (?) ^a	dzwoniczek od dubaska	1 40
8 sierpnia	Pan Maciej	Sulec ^b	statek	1 150
9 sierpnia	Benedykt Adelski	Kańczuga	dubas	1 80
10 sierpnia	Walenty Sosiński mieszczanin	Jarosław	dubas	1 80
11 sierpnia	Mikołaj Giss	Warszawa ^c	szkuta	1 150
20 sierpnia	Krzysztof Tregier	Warszawa	szkuta	1 150
20 sierpnia	Wojciech Giss	Warszawa	szkuta	1 125
20 sierpnia	Kostrzeszka	Warka	szkuta	1 150
20 sierpnia	Wawrzyniec Lebedziński	Jarosław	szkuta	1 150
9 września	pan Przybył	Warszawa(?)	dubas	1 100
9 września	Bartosz Suligowski	Warszawa(?)	dubas	1 80
9 września	Bartosz Szkutnik	Warszawa(?)	szkuta	1 150
9 września	Bartosz Coler	Warszawa(?)	dubas	1 100

²⁵ AGAD, WE nr 243, f 266.

1	2	3	4	5
9 września	Pan Zoliński ^d	podczaszy braclawski	szkuta(?)	1 150
9 września	Sebastian Szczer	Warszawa(?)	szkuta „wiel- ka na wrota”	1 180
15 września	Pan Gorawski	Warszawa(?)	statek	1 150
15 września	Stanisław Baryczka	Warszawa	dubas	1 110
22 września	Franciszek Orlandi	Warszawa	statki	2 x 150 300
22 września	pan Kamiński	Warszawa(?)	dubas	1 124
22 września	Szymon Kobyłka	Kazimierz	szkuta	1 150
22 września	Stanisław Jeleń	Warszawa	statek	1 150
24 września	Jan Oborski	Kuflew	szkuta	1 150
25 września	Wojciech Giss	Warszawa	dubas	1 150
25 września	(?)	Kazimierz	statki	5 x 150 750
25 września	pan Milewski	Warszawa(?)	statek	1 124
25 września	kanclerz koronny	Warszawa ^e	szkuta	1 150
14 listopada ^f	pan Konarzewski	Warszawa(?)	statek	1 14
			Razem	31 4121

^a Warszawa ze znakiem zapytania oznacza, iż w spisie brak jest informacji o pochodzeniu właściciela i brak potwierdzenia nazwiska właściciela w innych źródłach warszawskich, co nie wyklucza związku z Warszawą, gdyż w przypadku właścicieli pozawarszawskich zazwyczaj pojawiała się odpowiednia adnotacja.

^b Solec.

^c W źródle brak jest wzmianki o pochodzeniu właścicieli, w sposób oczywisty związanych z Warszawą i znanych Busserowi osobiście.

^d K. Niesiecki, (*Herbarz*, t. X, s. 163, 164) na tym stanowisku notuje Jakuba Zielińskiego, występującego w pamiętnikach A. S. Radziwiłła, jw., s. 420), lecz z przypisaniem mu funkcji podstolego braclawskiego.

^e Kanclerz koronny rezydował głównie w Warszawie.

^f W tekście omyłkowo 25 września (AGAD, WE nr 243, f 266, por. f 271).

Mimo iż budowa mostu musiała być realizowana dość pospiesznie, zwłaszcza gdy widoczne stało się opóźnienie, w jej trakcie doszło tylko do dwóch poważniejszych wypadków. Obaj poszkodowani cieśle otrzymali pieniądze na balwierza: potracony przez konia, gdy przyśrubowywał dyle — 1 florena, a drugi, który sam zaciął się w nogę — 2 floreny. Do wypłaty doszło 1 i 3 października, czyli wypadki miały miejsce już po otwarciu mostu, względnie w końcowej fazie jego budowy. Wypłaty z 3 października były ostatnimi związanymi z jego budową.

Most od samego początku wymagał stałej konserwacji, wymiany uszkodzonych przez konie dyli. Przez cały też czas byli zatrudnieni tracje (czterej pracujący w dwu ekipach — „dwie traczom”, „drugie dwie”), opłacani od „dróg” — po 18 groszy od drogi, przy czym tygodniowo naprawiano ok. 50 „dróg”. Montażem naprawianych elementów mostu zajmowali się początkowo 3, a od 10 października 4 cieśle wspomagani przez 7 pomocników („chłopów”). Płacono im po 5 florenów tygodniowo, a pomocnikom po 3 floreny tygodniowo. Ostatnia wypłata dla traczy i cieśli jest datowana na 21 listopada.

Za wylewanie wody z 30 statków płacono tygodniowo po 1 florenie od statku, czyli 30 florenów tygodniowo. Również tu ostatnia wypłata pochodzi z 21 listopada²⁶.

Most też częściowo na siebie zarabiał. Pobierano opłatę za przepuszczanie koni furmańskich i otwieranie mostu dla statków płynących w górę i w dół Wisły. Z opłat tych pozyskano 718 florenów 17 groszy, co nie pokrywało jednak nawet kosztów wynagrodzeń dla osób zatrudnionych przy konserwacji mostu: tracje otrzymali łącznie 195 florenów, a tygodniowe opłaty dla pozostałych osób zatrudnionych przy moście zostały wyliczone na 620 florenów²⁷. Należy jednak nadmienić, iż było w tej kwocie 300 florenów dla sprawującego opiekę nad mostem burmistrza Bussera.

Stały nadzór i ustawiczne naprawianie mostu nie ustrzegły go przed kilkoma poważniejszymi awariami. Pierwsza z nich, spowodowana przez przepędzane po moście woły należące do podkanclerzego koronnego Tomasza Zamoyskiego, miała miejsce 12 października (wtorek). Do naprawy zaangażowano większą ilość cieśli. Dyle, które odpadły od mostu, gdyż prawdopodobnie puściły boczne mocowania, gonili młynarze. Chyba jednak nie bardzo skutecznie, skoro trzeba było dokupić drewna od cyrulika królewskiego Dytrycha. Wozili je specjalnie wynajęci

²⁶ AGAD, WE nr 243, f 269–271.

²⁷ AGAD, WE nr 243, f 276 i f 275.

furmani i konie Bussera. Do noszenia drewna zaangażowano 12 hajduków. Zapłacono im po 15 groszy, czyli łącznie 6 florenów. Naprawa kosztowała 56 florenów, razem z zakupionymi dodatkowo dwoma beczkami piwa. Beczka piwa warszawskiego kosztowała wówczas od 2 i pół do 5 florenów²⁸. Kolejny wypadek został zapisany pod datą 31 października, gdy doszło do złamania się „ślizy”, czyli części ruchomej mostu, używanej przy jego otwieraniu dla przepuszczenia statków. Ponownie do naprawy zatrudniono „piechotę”²⁹. Tym razem uszkodzenie nie było tak poważne i, wraz z materiałem i wynagrodzeniem dla osób zatrudnionych przy tej okazji, jego naprawa kosztowała 19 florenów i 2 grosze.

Do najpoważniejszej awarii doszło już pod koniec elekcji, 14 listopada³⁰. W swym pamiętniku A. S. Radziwiłł wspomina o deszczach padających 11 (szczególnie intensywnych³¹) i 13 listopada, które mogły przyczynić się do oberwania brzegu. Miało to miejsce już po dokonaniu wyboru księcia Władysława Zygmunta na króla³², dlatego polecenie naprawy wydał już za pośrednictwem marszałków sam król. Marszałek koronny Łukasz Opaliński starszy posłał do naprawy żołnierzy piechoty, 50 hajduków królewskich (w wykazie podano książęcych) wraz z 5 dziesiętnikami i 2 porucznikami. Uszkodzenie spowodowane urwaniem się kawałka łądu od strony praskiej wymagało użycia dodatkowego statku dla uzupełnienia długości mostu. Wobec krótkości listopadowego dnia zakupiono 10 lanych świec (każda kosztowała po 1 i pół florena), dzięki czemu prace można było kontynuować po zmroku. Piechota otrzymała wynagrodzenie w łącznej wysokości 19 florenów 15 groszy, natomiast hajdukom dano łącznie 16 florenów i 10 groszy, więc każdy z hajduków otrzymał po 10 groszy, czyli 1/3 florena. Natomiast żołnierze piechoty musieli być chyba opłacani według innej, nieco wyższej stawki — we wrześniu za całonocną pracę otrzymywali po 2/3 florena, teraz zapewne po 15 groszy, stąd końcówka w postaci 15 groszy. Przy takim wynagrodzeniu można było za podaną przez Bussera kwotę zatrudnić 39 żołnierzy piechoty. Przepuszczalnie przy naprawie mostu zatrudniono ok. 100 żołnierzy. Pracowało też 9 cieśli, którym za całonocną pracę zapłacono

²⁸ W. Adamczyk, *Ceny w Warszawie XVI i XVII w.*, Lwów 1938, tabl. 31.

²⁹ AGAD, WE nr 243, f 270, była to niedziela, więc do uszkodzenia mogło dojść wcześniej, a wtedy tylko regulowano płatności.

³⁰ AGAD, WE nr 243, f 271, porównaj z powyższym; z drugiej strony mało prawdopodobne byłoby sprowadzanie wojska dodatkowo dla odebrania zapłaty.

³¹ A. S. Radziwiłł, jw., s. 220 i 237.

³² A. S. Radziwiłł, jw., s. 208–241, król wybrany na polu elekcyjnym 8 listopada, został zaprzysiężony 14 listopada w kościele Św. Jana.

łącznie 9 florenów. Pomagało im 14 chłopów, których wynagrodzenie wyniosło, podobnie jak hajduków, po 10 groszy. Łącznie naprawa pochłonęła, wraz z kosztem wykonania windy³³ (był on analogiczny do kosztu budowy baby czy też kafaru do wbijania pali w dno rzeki i wyniósł 12 florenów³⁴), wydzierżawieniem dodatkowego statku i umocowaniem go, prawie 126 florenów.

Po zakończeniu elekcji posłowie opuszczali Warszawę. Dwie trzecie z nich wyjechało już 15 listopada³⁵. Jeszcze 17 listopada³⁶ wyjechał mostem łyżwowym Albrycht Stanisław Radziwiłł, a 21 listopada Łukasz Busser już płacił 10 florenów za wydobywanie statku kanclerza koronnego i 11 florenów za wydobywanie kotwic, a wypłatę 22 florenów związaną ze statkiem (Jana) Oborskiego opatrzył uwagą, iż statek był wydobywany z lodu, co wskazuje na dość nagle ochłodzenie, na tyle silne, iż Wisła pokryła się lodem. Ochłodzenie to nie było jednak zaskoczeniem, skoro, jak wynika z zapisek Radziwiłła, było to zjawisko typowe dla tego okresu. 21 listopada wypłacono też ostatnie kwoty związane z utrzymaniem mostu. Rachunki już nie podają dokładnie, ile kosztowała jego rozbiórka. Zamieszczone kwoty, łącznie 53 floreny, nie były chyba wystarczające, jeśli za jeden statek zapłacono 22 floreny. Może pozostałe statki odebrali sami właściciele lub ich pomocnicy, nie pobierając za to zapłaty. Nie wiadomo też komu przypadło w udziale drewno tworzące most.

Pracownicy nadzorujący budowę i konserwację mostu: Parul, Kuczmyski i Goranski otrzymywali wynagrodzenie do 28 listopada, więc wtedy most musiał już być rozebrany. Jedyne Łyński, zobowiązany do szukania kotwic w wodzie z pomocą chłopów, był zatrudniony dłużej, aż do 4 stycznia³⁷.

Informacje zawarte w zapiskach prowadzonych przez Łukasza Bussera pozwoliły wyjaśnić, jak doszło do opóźnień w budowie mostu, uwidoczniły również jego rolę w tej inwestycji. Otrzymując pieniądze ze skarbu Rzeczypospolitej, od początku czuwał on nad wznoszeniem mostu, a później, wobec nagłej choroby Kleinpolda, dnia 27 września całkowicie zastąpił budowniczego królewskiego. Pełniąc jednocześnie funkcję burmistrza, dla lepszego wywiązywania się z obu zadań, w „najtrudniejszym

³³ S. B. Linde, jw., t. VI, s. 329, winda to urządzenie do dźwigania ciężarów lub też kafaru do wbijania pali.

³⁴ AGAD, WE nr 243, f 268 i f 271.

³⁵ A. S. Radziwiłł, jw., s. 241.

³⁶ A. S. Radziwiłł, jw., s. 243.

³⁷ AGAD, WE nr 243, f 275.

okresie elekcji” musiał zatrudnić dodatkowego sługę, dlatego też wycenił swój wkład pracy na 300 florenów. Most był wykonany bardzo prowizorycznie, czemu trudno się dziwić, gdyż z harmonogramu prac wynika, iż 8 statków było dostępnych dopiero 25 września, a 26 września nadszedł duży transport drewna, czyli około 1/4 mostu dopiero wówczas mogła być montowana. Realizacja i naprawy mostu elekcyjnego były możliwe tylko dzięki obecności wojska, które w każdej chwili służyło budowniczym pomocą. Przy moście używano, nie wiadomo jak długo, małego promu lub dubasa, który Busser określił mianem kozy³⁸ i wycenił na 20 florenów, przydatnego chyba zwłaszcza podczas awarii mostu lub podczas jego budowy.

Sposób prowadzenia zapisek wskazuje, iż Busser posługiwał się dowodami wpłat, które później, dopiero w styczniu (?), po opłaceniu Łyńskiego przepisał zapewne pisarz miejski według pewnego porządku, stąd wpłata za statek wynajęty w listopadzie (z błędną adnotacją 25 września, mimo iż z kontekstu wynikało, iż nie mógł on być wydzierżawiony przed 14 listopada³⁹) znalazła się przed rachunkami z 26 października dotyczącymi zakupów drewna. Podobnych pomyłek było więcej, również w dacie, gdyż po 31 Octobris jest omyłkowo 7 Octobris⁴⁰ zamiast 7 Novembris, lecz nie ma tu błędów arytmetycznych.

Pomimo znacznej szczegółowości prowadzonych przez Bussera rachunków, trudno jest jednoznacznie rozstrzygnąć, kiedy ostatecznie budowa mostu została zakończona, chyba nie 28 września, skoro do 3 października pojawiają się w zapiskach informacje o prowadzonych na nim pracach. Przepuszczalnie został on oddany do użytku przed ostatecznym zakończeniem, na co wskazywałoby potrącenie przez konia cieśli mocującego dyle (1 października)⁴¹, które miało miejsce 30 września lub 1 października. Równie trudno jest podać datę dzienną jego zamknięcia. Wiemy, iż nastąpiło to pomiędzy 17 listopada, kiedy mostem tym wyjechał z Warszawy A. S. Radziwiłł, a przed 21 listopada, gdy płacono już za jego demontaż. Most był więc czynny przez około 7 tygodni.

Koszt budowy i utrzymania mostu był znaczący. Za 12 tys. florenów można było wówczas kupić ok. 800 tys. cegieł, gdyż za 1000 płacono w 1632 r. 450 groszy, czyli 15 florenów⁴².

³⁸ S. B. Linde, jw., t. II, s. 470 też podaje takie wyjaśnienie tego słowa.

³⁹ Por. przypis 19.

⁴⁰ AGAD, WE nr 243, f 270.

⁴¹ AGAD, WE nr 243, f 268.

⁴² W. Adamczyk, jw., s. 61, tabl. 85.

Tabela 2. Rozliczenie Bussera z pieniędzy otrzymanych⁴³

Summarius odebraney Sumy Ze skarbu Rptey na budowanie mostu pod Warszawą	
Odebrałem ze skarbu Rptey naprzod	10 000 florenów
Potym drugi raz	1 500 florenów
Podczas Elekcyey od przepuszczania tak na dol iako y na gorę statków: także y od Furmanskich konj. Od-dalaj mj ci którzy wybieralj co osobnem Regestrem pokazuię	718 florenów 17 groszy
Suma Summarum f	12 218 florenów 17 groszy

Tabela 3. Końcowe rozliczenie Bussera z pieniędzy wydanych

Summarius Wyney sumny Ze skarbu Rptey na budowanie mostu pod Warszawą	Floreny	
Dalem Panu Erhardowj Kleinpollowj I: K: M: Budowniczemu s czego powinien rachunek Uczynić	5 500	
Statkow Arenda kostuie in Summa	4 121	
Expensa rozne	1 705	1 ½
Tracze	195	
Tygodniowe tym co pracowalj	620	
Zostaie przy mnie sktorych ieszcze y teraz na niektóre rzeczy wydawam	77	15 ½
Summa Summarum f	12 218	17

⁴³ AGAD, WE nr 243, f 277, w tabelach powtórzono pisownię oryginału.