

BOGDAN WACHOWIAK

ZE STUDIÓW NAD SPŁAWEM NA WIŚLE W XVI–XVIII W.

I

Wisła już w okresie średniowiecza eksploatowana była jako droga wodna. Pływały po niej liczne statki, naładowane towarami kupców polskich i zagranicznych w dół i w górę rzeki. O rozmiarach jednak tej żeglugi nie mieliśmy dotychczas jasnego wyobrażenia. Zaledwie kilka prac traktuje o tym zagadnieniu. Ten brak polskiej historiografii wypełnił w znacznej mierze Wł. Kowalenko, który w rozprawie „Polska żegluga na Wiśle i Bałtyku w XIV i XV w.”¹⁾ wykazał, że Wisła w średniowieczu była ważną drogą handlową i że o żeglugę na niej powstawały zatargi z Zakonem Krzyżackim. Mimo przeszkód ze strony Krzyżaków żegluga polska na Wiśle była wówczas znaczna. Z tej też pracy, dla nawiązania do tematu nas interesującego, podamy kilka najważniejszych momentów, które dla zrozumienia zmian, jakie zaszły w żegludze w XVI wieku, uważamy za niezbędne.

Otóż w polskiej historii żeglugi i polityki morskiej należy wyodrębnić trzy okresy. Pierwszy z nich, okres inicjatywy dynastii, znamionuje to, że wszelka akcja na morzu i rzekach, jak handel, żegluga, stosowanie prawa sądowego, rybołówstwo, zakładanie lub użytkowanie portu stanowiło wyłączne prawo księcia; jest to tzw. książęce regale morskie i rzeczne²⁾. Końcową granicę chronologiczną tego okresu trudno jest ustalić. Sądzymy jednak, że można ją położyć na drugą połowę wieku XIII, kiedy to wykształcił się nowy stan, mianowicie mieszczaństwo, zajmujące się głównie handlem, a obdarzone obficie przywilejami przez osłabioną w czasie rozbięcia dzielnicowego dynastię. Następuje drugi okres, okres tzw. inicjatywy miast, które między innymi dają impuls do starań o utrzymanie wolnego dostępu do Bałtyku. To narastające ciśnienie ku morzu nie jest spowodowane względami politycznymi, lecz gospodarczymi. Kupcom bowiem chodzi o wyjście na bałtyckie szlaki wymiany międzynarodowej. Wisłą i ładem szereg miast kieruje swe towary ku morzu. W drugiej połowie XIII i początku XIV w. żegluga napotyka na coraz to większe przeszkody ze strony Zakonu Krzyżackiego. Usiłują temu się przeciwstawić, niewątpliwie pod wpływem miast, królowie polscy. Dowodem ich wyraźnej i zdecydowanej polityki w tej sprawie są szczególnie traktaty

¹⁾ Władysław Kowalenko, *Polska żegluga na Wiśle i Bałtyku XIV i XV w.* „Roczniki Historyczne”, t. XVII, 1948.

²⁾ Tamże, str. 341.

pokojuowe zawarte z Krzyżakami w latach 1411, 1423, 1436, gdzie akcentuje się prawa polskie do swobodnego przejazdu kupców polskich Wisłą na morze i z powrotem, na co musiał się zgodzić pokonany Zakon. Mimo że z początkiem 1443 roku Gdańsk, za cichą zgodą w. mistrza, przywłaszczył sobie bezwzględne prawo składu, handel polski z tym miastem bynajmniej się nie zmniejszył. Żegluga na Wiśle rozwija się i wymaga usunięcia przeszkód technicznych w postaci jazów, grobel, młynów wodnych itp. Ich to zniesienie zarządza Kazimierz Jagiellończyk w roku 1447, ogłaszając Wisłę i jej główne dopływy za drogi publiczne³⁾.

II

Jako początek nowego, trzeciego okresu w dziejach żeglugi wiślanej, który jest przedmiotem niniejszych rozważań, uważa się rok 1466, w którym, jak wiadomo, zakończyła się wojna trzynastoletnia prowadzona między Polską a Zakonem Krzyżackim. Data ta ma niewątpliwie charakter konwencjonalny. Pokój toruński bowiem, w tym roku zawarty, daje wprawdzie Polsce ujście Wisły, lecz sytuacji handlu polskiego zasadniczo nie zmienia. Wyjście kupców polskich na morze jest w dalszym ciągu uniemożliwiane przez Gdańsk, który nie tylko że nie utracił swego prawa składu, lecz wskutek przywilejów nadanych mu przez Kazimierza Jagiellończyka za pomoc w czasie wojny wzmocnił jeszcze swą pozycję wyłącznego pośrednika między handlem polskim a zagranicznym (morskim). O wiele większy wpływ na zmianę charakteru żeglugi na Wiśle w tym okresie mają przemiany społeczno-gospodarcze, zaszłe w Polsce w drugiej połowie XV wieku, w których wyniku na czoło w państwie wysuwa się stan szlachecki. Dla interesującego nas zagadnienia największe znaczenie mają dwie sprawy: rozwój gospodarstwa folwarcznego i stanowisko szlachty w państwie. Im też przypatrzmy się bliżej.

Jeżeli chodzi o pierwszą, to dla jej lepszego zrozumienia musimy rzucić okiem na stosunki panujące na wsi w okresie poprzednim. Dominującą wtedy, jak wiadomo, była gospodarka czynszowa. Szlachcic, pan wsi, żyje głównie z czynszów i danin dawanych mu przez chłopów, sam zaś gospodarki na gruntach swoich nie prowadzi. Jest w głównej mierze rycerzem, którego zadanie polega na obronie kraju w razie wojny. Zasadnicza zmiana następuje w drugiej połowie XV w., kiedy to w związku z wprowadzeniem wojsk zaciężnych i upadkiem znaczenia pospolitego ruszenia szlachcic z rycerza stał się rolnikiem, producentem i eksporterem zboża. Do tej zmiany zajęcia przyczyniły się także w znacznej mierze z jednej strony powszechna dewaluacja pieniądza, która zmniejszyła faktyczną wartość czynszów, z drugiej zaś podniesienie się pod wpływem zagranicy stopy życiowej szlachty. Pan wsi dąży więc do podniesienia swych dochodów przez rozwój własnego gospodarstwa, opar-

³⁾ Vol. Leg. I. f. 151 a. 1447: „De libertate in fluvios Regiis”

tego w zasadzie na bezpłatnej pracy włościan, a więc pańszczyźnie. Zasadnicze znaczenie dla dalszego rozwoju folwarku miała bez wątpienia łatwość zbytu jego produktów wobec rosnącego zapotrzebowania na zboże i drzewo przez zagranicę.

Równoczesnym zjawiskiem jest zdobycie przez szlachtę dominującego znaczenia politycznego w państwie. Genezą tego nie będziemy się bliżej zajmowali, wspomnieć tylko należy, że swym początkiem sięga dość daleko, bo aż roku 1374, kiedy to wydano pierwszy dla całego ogółu członków tej klasy przywilej zwany koszyckim. Dopiero jednak w wyniku dalszych uprawnień, zdobywanych przez szlachtę w XIV i XV wieku, można mówić o jej stanowisku w takiej formie, jak to wyżej sformulowaliśmy.

Z kolei przyjrzyjmy się bliżej, jaki te dwa czynniki miały wpływ na stosunki handlowe, a w szczególności na żeglugę wiślaną w ówczesnej Polsce. Otóż stwierdzamy, że szlachta opanowała prawie całkowicie eksport zboża i produktów leśnych oraz żeglugę na Wiśle. Jaką drogą do tego doszła, wyjaśniają w znacznej mierze statuty sejmowe. I tak w roku 1496 szlachta uzyskała zwolnienie od ceł dla towarów wiezionych „z domu” lub „do domu”⁴⁾. Nowe światło na ten fakt rzuca następna konstytucja z roku 1504, wyjaśniając, że chodzi tu głównie o towary pochodzące z własnej produkcji (*proprias sui laboris*)⁵⁾, a więc płody rolne i leśne, wiezione drogą wodną lub lądową. W tym też statucie zaznacza się, że z przywileju tego korzysta również duchowieństwo. Wprawdzie do tej wolności celnej w roku 1538 dopuszczeni zostali także włościanie, poddani szlachty i duchowieństwa, nie miało to jednak większego znaczenia, gdyż w zasadzie z niej nie korzystali⁶⁾.

Szlachta nie tylko uzyskała zwolnienie od ceł, lecz zabezpieczyła się i w inny sposób od konkurencji mieszczan w eksporcie płodów rolnych i leśnych. Mianowicie mieszczanom zabroniono w uchwałach sejmowych z lat 1496 i 1538 — nabywania dóbr nieruchomości, a więc głównie ziemi. Podobny charakter antymieszczański mają postanowienia z lat 1505 i 1550 zakazujące szlachcie pod groźbą utraty szlachectwa oddawania się zajęciom mieszczańskim. Takie zaś sformułowanie ustawy, niewątpliwie obniżało społeczne stanowisko mieszczan⁷⁾.

Wyraźnym dowodem zdobycia Wisły przez szlachtę, prawie że wyłącznie na swój użytek, jest konstytucja sejmowa z r. 1565, która głosi: „A co się tycze Gdańska: tedy ustanawiamy, aby do niego wodą inne towary nie szły, iedno zboża, mąki y leśne roboty: a k temu rzeczy wszystkie ku żywności gospodarstwa własnego szlacheckiego...”⁸⁾. To zainteresowanie szlachty Wisłą jest zresztą całkowicie zrozumiałe. Chodzi tu bowiem producentowi, a zarazem eksporterowi, o jak najtańszy śro-

⁴⁾ Vol. Leg. I. f. 261 a. 1496.

⁵⁾ Vol. Leg. I. f. 298 a. 1504.

⁶⁾ Jan Rutkowski, *Historia gospodarcza Polski*, t. I, 1947, s. 178.

⁷⁾ Stan. Kutrzeba, *Historia ustroju Polski w zarysie*. Korona 1949, s. 195.

⁸⁾ Vol. Leg. II. f. 686 a. 1565.

dek transportu dla swych towarów wożonych do Gdańska. Takim zaś niewątpliwie była droga wodna. Wyraźnie to uwydatnia się przy porównaniu kosztów transportu lądowego z wodnym. Jak podaje Jan Rutkowski⁹⁾, wysokość opłaty za przewóz łądem zboża z Krakowa do Wilna w połowie XVI w. wyniosłaby 200% ceny tego produktu, otrzymywanej za nie w Gdańsku, gdy tymczasem koszt transportu zboża wodą ze starostwa radomskiego w r. 1531 wynosił tylko 10,88% jego wartości¹⁰⁾.

Wyżej przytoczona ustawa rzuca też pewne światło na charakter żeglugi wiślanej w tym okresie. Z tego bowiem, że przedmiotem transportu są płody rolne i leśne, wynika, iż był to głównie przewóz towarów z prądem rzeki, a więc spław, stosunkowo zaś mniejsze rozmiary musiał mieć ruch statków w górę Wisły, czego dowodzi także fakt, że nie wszystkie statki wracały do domu, ale wiele z nich, jak np. komięgi i tratwy, służyły tylko do jednorazowego spustu, po czym sprzedawane były jako drzewo.

Obraz wyżej podany nie byłby pełen, gdybyśmy nie zaznaczyli, że konstytucje sejmowe o wolności celnej szlachty są bardzo często powtarzane¹¹⁾. Przyczyną tego bez wątpienia nie były względy natury demonstracyjnej, ale praktycznej. Często w nich powtarza się bowiem zwrot, że cła od szlachty pod karą stu lub więcej grzywien, nie mają być brane i że dostatecznym dowodem na to, że towary pochodzą z własnego gospodarstwa, ma być przysięga właściciela lub też jego sługi, spławiającego w tegoż imieniu. Takie zaś sformułowanie ustaw świadczy, że zdarzały się w tym zakresie nadużycia.

Rozpatrzmy teraz, jaki był udział szlachty i mieszczaństwa w spławie zboża w XVI w. Otóż musimy stwierdzić, że ogromna przewaga jest po stronie pierwszej, która wywozi około 75%¹²⁾. Nie jest to wprawdzie zawsze zboże własne, wolne od cła, lecz często pochodzące z danin lub skupu od włościan. Przyczyną małego udziału mieszczan w spławie jest niewątpliwie to, że nie posiadali oni znaczniejszej własności ziemskiej, a jako pośredników w handlu płodami rolnymi i leśnymi szlachta ich nie potrzebowała. Większego zaś znaczenia, jakie im się często przypisuje, nie miały obciążenia celne; były one bowiem bardzo niskie, przy życie np. stanowiły tylko 3,6% jego wartości¹³⁾.

Osobnym epizodem w dziejach żeglugi w tym okresie, jest sprawa Torunia. Miasto to, posiadając prawo składu, sprzeciwiało się wolnej żegludze Wisłą do Gdańska. Śladem walki szlachty z Toruniem są dwa sta-

⁹⁾ J. Rutkowski, op. c., s. 163.

¹⁰⁾ Roman Rybarski, Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu, t. I, 1928, s. 15.

¹¹⁾ Vol. Leg.: I. f. 360 a. 1507; I. f. 368 a. 1510; I. f. 375 a. 1511; I. f. 400 a. 1523; I. f. 518 a. 1538; II. f. 594 a. 1550; II. f. 772 a. 1569; II. f. 1013 a. 1581; II. f. 1222 a. 1588; II. f. 1285 a. 1589; II. f. 1457 a. 1598; II. f. 1504 a. 1601; II. f. 1632 a. 1607.

¹²⁾ Por. Roman Rybarski, l. c., t. I, s. 230.

¹³⁾ J. wyż., s. 302.

tuty Jana Olbrachta, wydane w r. 1496¹⁴⁾, w których nakazuje się nie tylko zaprzestać hamowania żeglugi przez mieszkańców tego miasta, lecz także nakłada się obowiązek wyczyszczenia koryta rzeki. Miasto jednak ze swego uprawnienia nie rezygnuje i dopiero w roku 1537 ograniczono jego prawo składu do tak minimalnych rozmiarów (tylko na śledzie i inne ryby wiezione w górę rzeki), że można uznać ten czynnik za nie sprawiający żadnych przeszkód w żegludze¹⁵⁾.

Równocześnie ze staraniem o wolny od ceł i prawie że wyłącznie dla siebie zawarowany spław wiślany, szlachta polska przejmuje troskę o stan żeglugowy rzeki. Począwszy od konstytucji z r. 1496¹⁶⁾, która jest w zasadzie powtórzeniem dekretu Kazimierza Jagiellończyka w tej sprawie z r. 1447, wydaje się liczne uchwały nakazujące zniesienie jazów, grobli, młynów wodnych i wszystkich innych przeszkód¹⁷⁾. Zdarzają się wprawdzie wyjątki, jak np. dla czterech młynów kockich na rzece Wieprzu, jednak zawsze z warunkiem, że w tych zaporach wodnych będą służy, przez które statki będą mogły swobodnie przechodzić w dół i w górę rzeki. Dla potwierdzenia naszych wywodów przytaczamy konstytucję sejmku warszawskiego, z roku 1589, która głosi: „Rzeka Wieprz acz ma być wedle statutów y konstytucyi wolna od wszystkich grobel y iazow; iednak za proźbą tych ktorzy młyny na tey rzece mają, pozwalamy: aby każdy czyi młyn iest, powinien być instrumenta, powrozy y inne potrzeby do tego należące mieć, y naczynie wodne, ktoregokolwiek stanu ludzie, bez wszelakiey szkody y trudności przeprowadzać przez te groble wzgorę y na dol idące: wyiawszy z tey powinności y obowiązku młyny do Kockiego imienia należące, na ktorych iednak ślozy aby były rządnie naprawowane, a to pod winą sta grzywien, o którą forum w Urzędzie Grodzkim ktorymkolwiek peremptorie każdy mieć będzie. Wszakże ta terażniejsza konstytucya nie ma trwać iedno do przyszlego Seymu: a to dla tego iż ieśliby temu nie dosyć się zdało od tych ktorzy groble na teyże rzece mają, aby ie znieść powinni byli, sub poena quingentorum marcarum peremptorie w Urzędzie Grodzkim exequenda”¹⁸⁾.

Ciekawe światło na zainteresowanie szlachty żeglownością rzek rzucają uchwały sejmowe o poborze na pogłębienie ich koryt. I tak, dla rzeki Wieprza postanowienia takie zapadły w latach 1564, 1567 i 1569¹⁹⁾, dla Wisłoka w r. 1589 oraz 1631²⁰⁾, dla Pilicy w 1589²¹⁾. Rozpatrzymy

¹⁴⁾ Vol. Leg. I. f. 258 a. 1596; I. f. 259 a. 1496.

¹⁵⁾ Roman Rybarski, l. c., t. I, s. 282.

¹⁶⁾ Vol. Leg. I. f. 258 a. 1496.

¹⁷⁾ Vol. Leg. I. f. 503 a. 1532; II. f. 596 a. 1550; II. f. 608 a. 1557. II. f. 624 a. 1562; II. f. 640 a. 1563; II. f. 691 a. 1565; II. f. 726 a. 1567; II. f. 973 a. 1578; II. f. 1228 a. 1588; II. f. 1279 a. 1589; II. f. 1457 a. 1598; III. f. 35 a. 1611; III. f. 171 a. 1613; III. f. 824 a. 1633; IV. f. 28 a. 1641.

¹⁸⁾ Vol. Leg. II. f. 1278 a. 1589.

¹⁹⁾ Vol. Leg.: II. f. 662 a. 1564; II. f. 740 a. 1567; II. f. 804 a. 1569.

²⁰⁾ Vol. Leg.: II. f. 1279 a. 1561; III. f. 703 a. 1631.

²¹⁾ Vol. Leg.: II. f. 1279 a. 1589.

bliżej jedną z nich, mianowicie konstytucję z roku 1589, odnoszącą się do Wisłoka (lewy dopływ Sanu). Dowiadujemy się z niej, że uchwalono, aby pieniądze na pokrycie kosztów wyczyszczenia koryta Wisłoka złożyli mieszkańcy terenów położonych nad tą rzeką. Jednak gdyby tego nie zrobiono, pieniądze będą zebrane w inny, bardziej skuteczny sposób; mianowicie „...każdy kto będzie spuszczał zboże wszelakie, y inne rzeczy tą rzeką, powinien będzie dać w Karczmie Rzeszowskiej Celnikowi należnemu od szkuty zboża wszelakiego, popiołu, mąki, złotych cztery, od pulszkutka y lichtana kopę, od lichtana mniejszego złoty, także od każdej tratfy, od klepek, wańczoszu, y innych towarów, po złotemu, pokiby ten co będzie te rzekę chędożył, sumptu swego nie wybrał...”.

Wszystko to, co wyżej nakreśliśmy, świadczy o wielkim znaczeniu spławu w ówczesnym życiu gospodarczym. Inną jest sprawą, że szlachta w lwiej części, choć rozumiała doskonale znaczenie Wisły, nie doceniała wcale znaczenia morza i o wyjściu na morze nie myślała.

Wyrazem takiego stanowiska jest np. znany urywek z Reja:

„Bom nie bywał na morzu, nie chcę śledzi łowić.
Tum jedno po sadzawkach polskich trochę pływał,
A na morzu bodaj tam nikt dobry nie bywał”.

Takie ustosunkowanie do morza nie wykluczało bynajmniej zainteresowania się Gdańskiem. Szlachtę polską drażniło jego pośrednictwo handlowe, rozumiała bowiem doskonale, że o wiele korzystniejsze byłoby dla niej sprzedawanie towarów bezpośrednio kupcom zagranicznym. Powstały się nawet w piśmiennictwie ówczesnym głosy piętnujące butę i wyzysk gdańszczan, jak np. Jana Dantyszka, Reja z Nagłowic, a także Klonowicza, ale do złamania przywilejów Gdańska Polska szlachetka nie miała jakoś siły. Uczynił to dopiero król pruski Fryderyk Wilhelm II w r. 1793, co prawda miał on już zadanie wielce ułatwione wobec gospodarczego upadku miasta.

Głównymi artykułami spławianymi do Gdańska w omawianym okresie były, jak już zaznaczono, płody rolne i leśne. Rozpatrzmy teraz bliżej, jakie to były towary. Otóż z pierwszych wymienić należy żyto, pszenicę, słód, mąkę, chleb, proso, jagły, tatarkę, groch, nasiona lnu i konopi oraz chmiel. W wywozie z tych produktów najpoważniejszy udział miało zboże, którego — z pominięciem owsa i słodu eksportowanych w bardzo małych ilościach — już w końcu XV w. wywożono z Gdańska w niektórych latach ponad 10000 łasztów²²⁾. W XVI stuleciu cyfra ta jest niewątpliwie o wiele większa. Już bowiem według rejestrów cła wodnego we Włocławku wynosi w pewnych latach prawie 25 tys. rocznie, a przecież nie obejmowała ona zboża spławianego z obszarów położonych na północ od tej komory celnej. Najświetniejsza jednak epoka handlu zbożem przy-

²²⁾ Według Romana Rybarskiego, l. c., s. 27, łaszt gdański = 1860 kg; łaszt sundzki (okrętowy) = 2217 kg.

pada dopiero na pierwszą połowę XVII w., kiedy to, jak pisze Jan Rutkowski, wywożono około 100 tys. łasztów rocznie, a w roku 1618 osiągnięto rekordową cyfrę 129 tys. łasztów²³). Po nagłym spadku produkcji, spowodowanym wojnami z połowy XVII w., kiedy wywóz zboża spadł do 541 łasztów w roku 1659, eksport tego produktu nigdy już nie osiągnął dawnych rozmiarów. W drugiej zaś połowie XVIII wieku nastąpiły, jak wiadomo, rozbiory Polski, które podzieliły kraj granicami politycznymi i w ten sposób spowodowały całkowity upadek splawu.

Z towarów leśnych w wywozie do Gdańska pierwsze miejsce zajmują popiół, smoła, pak i drzewo różnych rodzajów. Jednak ciekawą jest rzeczą, że eksport tych produktów od połowy XVI w. nie wykazywał już tendencji do wzrostu, lecz wręcz przeciwnie, w końcowym okresie panowania Zygmunta Augusta ciągle się obniżał²⁴). Bliżej tą sprawą nie będziemy się zajmowali, nie ma on bowiem dla naszego tematu zasadniczego znaczenia, przyjrzyjmy się natomiast statkom wiślanym, na których te towary były do Gdańska transportowane.

III

Z uczonych, którzy się zajmowali wyżej wymienioną sprawą, należy przytoczyć przede wszystkim St. Kutrzebę i B. Ślaskiego. Pierwszy w „Żeglarstwie wiślanym”²⁵) i we wstępie do wydawnictwa „Regestra theloniei aqutici Vladislaviensis saeculi XVI” (Kraków 1915), opierając się głównie na tych registrach, dał przegląd statków wiślanych, będących w użyciu w XVI wieku. Takimi są: szkuty, komiegi, komiazki, dubasy, lichtany, baty, tafle, tratwy, płyty i gleny. O wiele bogatszy opis uwzględniający nowe typy statków podał B. Ślaski w krótkiej pracy „Splaw i splawnicy na Wiśle” (Warszawa 1916), do której zużytkował wiadomości zawarte w „Słowniku Języka Polskiego” S. B. Lindego²⁶), oraz materiał ilustracyjny (zawarty w książce o starym Gdańsku ks. dra Kruszyńskiego) — gdańszczanina Lohrmana, który około roku 1770 wykonał obrazy statków polskich na Motławie, zaopatrując je w objaśnienia²⁷).

Jakkolwiek w pracy niniejszej ograniczamy się tylko do wieku XVI—XVIII, pragniemy jednak podać i te wiadomości, które dochowały się do naszych czasów z okresu wcześniejszego. Są one wprawdzie bardzo skąpe, jednak tym ciekawsze i warte zaznaczenia. Z epoki średniowiecznej znamy jedynie kilka nazw statków, które były używane do żeglugi na Wiśle.

²³) Jan Rutkowski, l. c., s. 166 167.

²⁴) Stan. Kutrzeba, Wiśła w historii gospodarczej Polski, 1918, s. 16.

²⁵) Praca ta wchodzi w skład „Monografi Wisły”, wyd. w Warszawie, 1920 r., jako zeszyt XI.

²⁶) Lindego do swego „Słownika” wiadomości o statkach czerpał m. in. z rękopisu prof. Magiera.

²⁷) Reprodukacja ich znajduje się w pracy B. Ślaskiego.

Roman Grodecki, w „Znaczeniu handlowym Wisły w epoce piastowskiej” pisze, że najwcześniej pojawia się szkuta, jako nazwa statku rzecznego, bo już w roku 1214. Mniej więcej z tego okresu pochodzi także nazwa korab na oznaczenie statku używanego do transportu soli. Większość źródeł rozróżnia tylko statki duże i małe. Ciekawą wiadomość podaje również T. Hirsch²⁸⁾, który pisze, że płaskodenne statki, znacznej szerokości, budowane z obrobionych pni drzewnych, w okolicach Narwi i Bugu zwano dubasami, w Gdańsku zaś galarami. Na tych statkach, przystosowanych tylko do żeglugi z prądem rzeki, producenci, kupcy lub najemnicy spławiali obok produktów leśnych, jak popiół, smoła i dziegieć, także zboże. W czasie „ryzy” (podróż z towarem w dół rzeki) spławnicy znajdowali schronienie w słomianych lub drewnianych chatkach zbudowanych na statkach. Tratwy, które powstawały z połączenia poprzecznymi belkami pni drzewnych, były na wodach Wisły dość często spotykane w połowie XIV wieku²⁹⁾, zdaniem zaś B. Janowskiego, drzewo spławiano już w drugiej połowie XIII w.³⁰⁾ Poza tymi wiadomościami innych z epoki średniowiecznej o statkach wiślanych nie mamy. Dopiero począwszy od wieku XVI można na ten temat powiedzieć więcej, kiedy obszerniejszego materiału dla tej sprawy dostarczają księgi cła wodnego pobieranego w Czersku, Warszawie, Włocławku i na Nogacie.

Największym, najlepiej znanym i najwcześniej spotykanym w źródłach (1214 r.) statkiem wiślany była szkuta, występująca w rejestrach cła wodnego we Włocławku z XVI wieku, pod nazwą „scaphae”³¹⁾. Mimo jej płaskiej budowy, silna konstrukcja z tarcic, grubości od 5—6 cali, sprawiała, że była ona niekiedy używana do przybrzeżnej żeglugi morskiej. Dowodem trwałej budowy jest także fakt, że szkuta używana była przez dłuższy okres czasu do spławu, a nie jak np. komiegi i tratwy, które sprzedawano po odbyciu ryzy, w Gdańsku jako drzewo. Wynika to bowiem ze wspomnianych już ksiąg cła wodnego, potujących szkuty idące w górę rzeki, a następnie również z wypowiedzi A. Gostomskiego³²⁾, który w swym „Gospodarstwie” (XVI w.) mówi o przechowywaniu szkut w czasie zimy i ich smarowaniu w celach konserwacji przynajmniej raz na dwa lata smołą.

Szkuta, przypominająca swoim kształtem wielką łódź, przednią swą część zakończoną miała zakrzywionym ku górze nosem, czyli tzw. sztabą,

²⁸⁾ Theodor Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, Leipzig 1858, s. 173.

²⁹⁾ Roman Grodecki, Znaczenie handlowe Wisły w epoce piastowskiej 1938, s. 11.

³⁰⁾ Benon Janowski, Polska i Hanza do r. 1411. „Przegląd Polski”, rok 36, og. zb., t. 144, Kraków 1902 s. 46.

³¹⁾ Por. opis szkuty: B. Ślaski, Spław i spławnicy na Wiśle 1916, s. 3—6. Stan. Kutrzeba, Żeglarstwo wiślane. „Monogr. Wisły”, z. XI, s. 3—4. Stan. Kutrzeba i Fr. Duda „Reg. Thel. Vladislaviensis...” 1915, s. XXXV.

³²⁾ Anzelm Gostomski, Gospodarstwo, wyd. przez Kaz. Wład. Wójcickiego: „Biblioteka Starożytna pisarzy polskich”, t. III, Warszawa 1843, s. 169.

na rufie zaś miała budę, oświetloną dwoma okienkami, służącą za mieszkanie dla kierownika splawu, którym był sam właściciel (szlachcic) lub jego pełnomocnik szyper. Przy niej, jak podaje B. Ślaski, znajdowała się także komórka, służąca do przechowywania żywności dla załogi statku i różnych przyrządów statkowych jak: lin, lasek, wiosel itp. W środku statku, nad zyżą, tj. miejscem ścieku wody przesiąkającej z zewnątrz, znajdował się „stolec” drewniany, służący do wstawiania w jego otwór masztu. Szkuta bowiem jest statkiem żaglowym, to zaś w dużej mierze ułatwiało żeglugę, zwłaszcza w górę rzeki. Podnoszenie masztu, który, jak widać z rysunku Lohrmana, był dość wysoki i tym samym o znacznym ciężarze, odbywało się przy pomocy całego szeregu lin z blokami (karnatów i obcejów) oraz grubej liny pojedynczej (sztaka), która szła od wierzchołku masztu do windy, u jej końca zaś uwiązywano kotwicę. Miejscem, gdzie ładowano towar, była przestrzeń po obu stronach zyży. W przedniej części statku, przy burtach, znajdowały się ławki (bortnice, siadanki), na których siedzieli flisacy pracując przy wiosłach. Dla sternika będącego przy „rudlu” umieszczona była tuż przed budą deska, po której chodził w czasie wykonywania pracy. Godnie jest zaznaczenia, że szkuty prawie wcale pod względem budowy nie ustępowały statkom toruńskim budowanym przez Niemców. Jediną ich różnicą było to, że statki toruńskie zamiast skręconych powozów do łączenia części steru miały stałe okucia żelazne. Załogę szkuty, prócz sternika, jego pomocnika (pomagiera), starszego flisaka czyli przednika (sztabnika) i kucharza, którym był zazwyczaj młody chłopiec, uczący się zawodu (tzw. fryc), stanowiło 16—20 flisaków (powoźników), którzy pracowali przy 7—10 wiosłach, jakie posiadała szkuta, a więc po dwóch przy każdym.

Jeżeli chodzi o obciążenie szkuty, to znamy różne liczby. St. Kutrzeba, opierając się na rejestrze z roku 1575 stwierdził, że w tym roku obciążenie szkut wynosiło od 8 do 40 łasztów. Po obliczeniu zaś wszystkich danych szczegółowych średnie obciążenie podaje na 20 łasztów. Do innych wyników doszedł R. Rybarski, opierając się na rejestrach cła na Nogacie z lat 1579 i 1588. Oznaczył on przeciętną nośność szkuty na 32 łaszty, tłumacząc rozbieżność z danymi St. Kutrzeby możliwością większego obciążenia statków na Wiśle poniżej Włocławka³³⁾. Jeszcze inne cyfry podaje Lohrman (25—45) oraz Linde, który oznaczył maksymalne obciążenie na 54 łaszty. Różnice te wynikają niewątpliwie z faktu, że każde obliczenie opiera się na innych źródłach, pochodzących zapewne także z różnych okresów czasu, a przecież nośność statków wzrastała, co zresztą łatwo można wykazać. I tak w r. 1555 przez komorę włocławską przeszło ogółem 1669 statków³⁴⁾, wioząc 19501 łasztów zboża³⁵⁾, w roku zaś 1770 do Gdańska przybyło 1988 statków polskich, przywożąc

³³⁾ Roman Rybarski, l. c., t. 1, s. 12.

³⁴⁾ Stanisław Kutrzeba, Żeglarstwo wiślane, Mon. Wisły 1920, z. XI, s. 5.

³⁵⁾ Stanisław Kutrzeba, Wisła w hist. gosp. Polski, 1918, s. 16.

61715 lasztów³⁶⁾). Mimo względności tych cyfr sądzimy, że można przyjąć, iż w roku 1555 (dzieląc ilość lasztów przez liczbę statków) przeciętna nośność używanych środków transportu wodnego, nie wyłączając najmniejszych jednostek, wynosiła 12 lasztów, w roku zaś 1770 31 lasztów. Widzimy więc, że w okresie 200 lat wzrost nośności był dość znaczny, bo wynosił aż 19 lasztów, czyli około 158%, gdy weźmiemy za podstawę cyfrę 12. Gdy teraz, opierając się na powyższym, powiększymy średnią nośność szkuty, obliczoną przez St. Kutrzebę, o 158%, to otrzymamy dla roku 1770 cyfrę 51,6 laszta. W otrzymanych tym sposobem granicach, 20—51,6 laszta, mieszczą się na ogół wszystkie podane liczby. Sprawę komplikuje wprawdzie cyfra 32 lasztów, podana przez R. Rybarskiego i obliczona na podstawie danych, bardzo bliskich co do czasu źródłom służącym za podstawę St. Kutrzebie, lecz ciekawą jest rzeczą, że i u tego uczonego średnia nośność ogółu statków równa się 12 lasztom.

Szkuty, jak to wynika z wykazu ilości statków, które przepływały przez komorę wrocławską w latach 1537—1576, służyły przeważnie do wywozu zboża³⁷⁾. Na 331 statków, przeciętnie przepływających co roku przez tę komorę, tylko 6 wiozło inne towary. Obok szkutek wielkich w użyciu były także i małe statki zwane pólzkutami.

Innym typem statku była komiega, na której spławiano towary z terenów położonych nad Narwią, Bugiem oraz górną i średnią Wisłą. Komiegi nie odznaczały się silniejszą konstrukcją ani też nie posiadały żagli i jako takie służyły do jednorazowego spustu, po przybyciu zaś do miejsca wyładowania były sprzedawane jako drzewo. Charakteryzuje je także to, że będąc formy czworokątnej, jednakowo z przodu i z tyłu zakończone, płynęły podobnie jak tratwy, tylko z wodą i były kierowane, a nie poganiane przez spławników. Załogę statku stanowiło od 8—12 ludzi, obciążenie przeciętne wynosiło 17 lasztów, dochodziło jednak do 35³⁸⁾. Ciekawą jest rzeczą, że gdy szkuty i dubasy przewoziły przeważnie zboże, to liczba komieąg płynących z innym towarem jest stosunkowo duża, bo średnio 69 na 274³⁹⁾. Komiegi, które wiozły tylko 8—12 lasztów, uważane były za małe (parva comienga).

Nieco mniejszym statkiem, który niekiedy płynął jako łódź pomocnicza dla szkutek czy komieąg, był dubas⁴⁰⁾, którego charakterystyczną cechą budowy było to, że cał, czyli tylny koniec, miał pionowo ścięty.

³⁶⁾ Bolesław Ślaski l. c. 1916, s. 14.

³⁷⁾ Reg. Thel. Vladislaviensis... wyd. S. Kutrzeba i F. Duda, 1915, s. XI, XLI.

³⁸⁾ Por. B. Ślaski, Spław i spławnicy na Wiśle, 1916 s. 6; Stan. Kutrzeba, Żeglarnictwo wiślane, „Mon. Wisły”, z. XI s. 3; Rybarski R., l. c. t. 1, s. 12.

³⁹⁾ Por. Reg. Thel. Vladislaviensis... wyd. Stan. Kutrzeba i Fr. Duda, s. XI, XLI, Wykaz ilości statków, które przepłynęły przez komorę wrocławską w latach 1537—1576.

⁴⁰⁾ Por. Stan. Kutrzeba, Żeglarnictwo wiślane, „Mon. Wisły” 1920, z. XI - 3.

Był to statek żaglowy i, jak twierdzi St. Kutrzeba, przynajmniej pierwotnie budowany z drzewa dębowego. Wskazuje na to bowiem jego nazwa, dająca się wyprowadzić od ruskiego dub = dąb. Potwierdzenie tej etymologii zaświadcza registry cła wodnego we Włocławku, z których wynika, że statki tego typu szły głównie z ruskich okolic Bugiem i Sanem do Wisły. Załogę stanowiło od 8—14 ludzi, nośność dochodziła do 20 łasztów. Nawiasem wspomnę, że na Morzu Czarnym statki jedno lub dwumasztowe zwano także dubasami⁴¹⁾, a źródła wschodnie podają nazwę tombaz (tur.)⁴²⁾. Gdyby rzeczywiście nazwy tych statków można było związać z naszym dubasem, to należałoby przyjąć, że nie tylko był on używany na rzekach dorzecza Wisły, ale także na terenach położonych daleko na południowy wschód, a co ciekawsze i do żeglugi morskiej.

Innym środkiem transportu wodnego, którego już nie spotykamy w rejestrach celnych XVI wieku, jest byk, zwany „polskim promem”⁴³⁾. Byki służyły przeważnie do spławu soli wielickiej do Warszawy i Płocka. Tam często kupowała je szlachta i spławiała na nich swe zboże do Gdańska. Miały one lekką konstrukcję, zupełnie płaskie dno, a jako takie nie nadawały się do żeglugi w górę rzeki. Największe z nich miały 18 spławników załogi i niosły do 40 łasztów zboża.

Ostatnim większym statkiem, jaki można dokładniej opisać, jest bezmasztowy galar⁴⁴⁾, którego nazwa zapożyczona jest od morskiej galery⁴⁵⁾, podobnej do niego kształtem. Charakteryzuje go budowa w kształcie wydłużonego prostokąta, którego przód i tył są nieco ku górze wzniesione. Nie jest on zdany na łaskę prądu rzecznoego, lecz podobnie jak szkuty poruszany siłą mięśni flisaków siedzących wzdłuż burt przy „pojajdach” (wiosłach) i kierowany przez sternika długą drygawką, przymocowaną sworzeniem do znanej nam już ze szkuty budy. Obsługę galara stanowiło od 5—10 flisów, siła nośna — 30 łasztów. Mniejsze galary, znane pod nazwą lichtug i łyżew, były podobnie jak lichtany i baty używane jako statki pomocnicze do szkut, komięg i dubasów. Łodzi tych używano do ładowania, a gdy duży statek najechał w drodze na mieliznę, do przeladowywania towarów. Do tej ostatniej czynności, jak na to wskazuje jej nazwa „lichtowanie”, służyły przede wszystkim lichtany. Brały one około 3 łasztów. Nieco większą łodzią był bat żaglowny, oznaczony prawdopodobnie w Reg. Thel. Vladislaviensis jako carbasae (od carbasus = żagiel)⁴⁶⁾. Nośność ich wynosiła 8—12 łasztów. Głównym

⁴¹⁾ Słownik wyrazów obcych Trzaski i Ewerta 1927. s. 417.

⁴²⁾ Patrz dubas: B. Śląski, Słownik rybacko-żeglarski i skutniczy, „Slavia Occidentalis”, t. IX, 1930.

⁴³⁾ Por. Bolesław Śląski, Spław i spławnicy na Wiśle, 1916, s. 8.

⁴⁴⁾ Por. jak wyżej s. 9.

⁴⁵⁾ Patrz pod galar: Śląski B., Słownik rybacko-żeglarski i skutniczy, „Slavia Occidentalis”, t. IX, 1930.

⁴⁶⁾ Reg. Thel. Vladislaviensis... wyd. Stan. Kutrzeba i Fr. Duda 1915, s. XXXVIII.

jednak ich przeznaczeniem był przewóz ludzi, których zabierały w liczbie do 12 osób. Podobne rozmiary jak baty posiadały łyżwy, statki bezmasztowe, z załogą od 2 do 6 ludzi, żaglowne kozy i jadowigi. Innym statkiem nieznanym nam bliżej budowy, wymienianym w źródłach historycznych, jest pobitka. Z nazwy wynikałoby, że był to statek opatrzony „pobitką” czyli pokładem i jako taki służył do przewożenia towarów wrażliwych na słońce i wilgoć, np. płótna⁴⁷⁾.

Olbrzymi postęp techniczny, jaki nastąpił w XIX w., miał także zasadniczy wpływ na zmianę statków wodnych i techniki spławu. Miejsce szkut, komięg, dubasów i byków zajmują berlinki, odraki, barki i krypy. Zasadniczymi zaletami tych nowych statków było to, że 1. będąc zbliżone swym kształtem do małych łodzi, są zwrotne; 2. opatrzone wysokimi burtami i pokładem dają większe bezpieczeństwo towarowi i załodze; 3. posiadają doskonalsze urządzenia do masztów, sterów i kotwicy; 4. mają lepsze i o wiele prostsze olinowanie oraz nie znane dawniej lub nie stosowane dotychczas na statkach rzecznych przyrządy, jak np. pompy do wylewania wody; 5. posiadają większą nośność, bo około 20.000 pudów, tj. około 320 ton, czyli 160 lasztów; 6. mogą być obsługiwane przez mniej liczną załogę dzięki lepszej konstrukcji i holowaniu w górę rzeki większych statków, przez parowce⁴⁸⁾.

Innym typem statków wiślanych, o ile można je pod tę nazwę podciągnąć, są tratwy występujące w rejestrach cła wodnego jako tafle, tratwy, płyty i gleny, w jęz. łacińskim określane jako „strues” lub „struges”. Zasadą ich budowy jest płaskie połączenie desek, które tylko nieznacznie wystają z wody. Z tego też względu tratwy nadawały się tylko do wywozu towarów, którym nie szkodziło zamoczenie, a więc głównie drzewa. Jak podaje Linde, tratwa składa się z 8 gąsek, te zaś z 4 tafli. Z tego by wynikało, że tafla jest częścią tratwy. Z drugiej jednak strony te dwie nazwy w rejestrach cła wodnego we Włocławku⁴⁹⁾ występują jako niezależne, a z obliczeń St. Kutrzeby wynika, że przeciętne obciążenie tafli i tratwy jest prawie identyczne (8,77 i 8,82 centa), co byłoby rzeczą niemożliwą, gdyby ta pierwsza była częścią składową drugiej. Obie więc nazwy, nie tylko tratwa, musiały być w użyciu na oznaczenie całości i zapewne jej części składowych.

IV

Załogę wyżej opisanych statków w okresie, który nas interesuje, stanowili ludzie rekrutujący się przeważnie z włościan. Można ich podzielić na dwie zasadnicze grupy. Pierwszą, najliczniejszą, jednak nie mającą specjal-

⁴⁷⁾ Por. St. Kutrzeba, Żeglarnstwo wiślane „Mon. Wisły” 1920, z. XI, s. 2 i B. Śląski, Spław i spławnicy na Wiśle, 1916, s. 14, 16.

⁴⁸⁾ Bolesław Śląski, jak wyżej, s. 19.

⁴⁹⁾ Reg. Thel. Vladislaviensis... wyd. Stan. Kutrzeba i Fr. Duda 1915, s. XXXIX, XLI.

nych funkcji, częścią załogi statków są tzw. flisowie. Obok tej nazwy, prawdopodobnie pochodzenia niemieckiego, istniała także rzadziej spotykana nazwa orylów i włóczków. Ta ostatnia jednak jest tylko lokalną nazwą krakowską. Początki flisactwa są bardzo dawne i można je wiązać niewątpliwie z pierwszymi wiadomościami o splawie drzewa (z roku 1385 znamy nawet statuty flisackie, ułożone przez miasta pruskie). Jednak na większą skalę rozwija się ono dopiero później, tj. w drugiej połowie XV wieku, gdy w związku z uzyskaniem wolnej drogi wodnej do Gdańska i z rozwojem gospodarstwa folwarcznego zaznacza się ożywiony wywóz płodów rolnych i leśnych przez szlachtę. Ciekawą będzie rzeczą rozpatrzenie stanowiska prawnego tych ludzi. Otóż należy stwierdzić, że w porównaniu z włościanami zajętymi pracą na roli flisacy cieszyli się większą swobodą osobistą. Dowodem tego jest fakt, że włóczkowie krakowscy potrafili się zorganizować w cech na wzór miejski, (spełniający wprawdzie tylko funkcję bractwa religijnego) a w roku 1633 otrzymują przywilej od króla Władysława IV potwierdzany przez późniejszych władców⁵⁰). To uprzywilejowane stanowisko flisaków odzwierciedla także do pewnego stopnia poemat o żegludze wiślanej Klonowicza pt. „Flis”. Wśród flisaków wykształciły się różne zwyczaje, specjalne słownictwo, wierzenia, z tych na szczególne zaznaczenie zasługuje kult św. Barbary, która była ich patronką⁵¹). Do upadku flisactwa (było ono bardzo liczne, np. za Władysława IV 5 000 ludzi zajmowało się splawem) przyczyniły się przewroty w stosunkach politycznych i ekonomicznych kraju pod koniec XVIII wieku, a ostatecznie przypieczętowały to zmiany w technice splawniczej zaszele w XIX wieku.

Drugą część załogi statków stanowili ludzie posiadający już ściśle określone kwalifikacje i zadania. I tak na pierwszym miejscu należy wymienić szypra, kierownika splawu i pełnomocnika właściciela towarów. Według Gostomskiego⁵²) do szypra, którego pomocnikiem jest starszy sternik, zwany gospodarzem skutnym, należy dostarczanie wszystkiego co potrzebne dla skut, prowadzenie rejestrów zboża i wydatków na flisów oraz pilnowanie ich, by nie zbiegli. Pod jego kierunkiem znajduje się także ładowanie zboża na skutury. By tę pracę dobrze wykonał, musi znać nośność statków i ilość zboża znajdującego się w śpichlerzach, zwłaszcza w tym wypadku, gdy zboże zabierane jest w kilku miejscach. W komorach celnych do szypra należało także załatwianie różnych formalności, m. in. składał on zapewne przysięgę w zastępstwie właściciela, że towar wieziony pochodzi z „*propriis laboris*”. Jednak, jak podaje St. Kutrzeba, choć nie znamy takiej ustawy, do przysięgi tej nie dopuszczano każdego, lecz wymagano szlachectwa sługi. Do tego stwierdzenia doszedł

⁵⁰) Stanisław Kutrzeba Żeglarnstwo wiślane, „Mon. Wisły”, 1920, z. XI, s. 7.

⁵¹) Życie flisaków, ich obyczaje i wierzenia opisuje Seweryn Udziela w pracy „Wisła w folklorze”, „Mon. Wisły”, z. XIV Warszawa 1920.

⁵²) Anzelm Gostomski Gospodarstwo, wyd. przez Kaz. Wład. Wójeickiego. „Biblioteka starożytna pisarzy polskich”, t. III Warszawa 1843, s. 169—176.

uczony na podstawie notatek z rejestrów celnych we Włocławku, które informują, że w pewnym wypadku zostało pobrane cło od towarów, ponieważ sługa był plebejuszem i jako taki nie został dopuszczony do złożenia przysięgi. Wynika stąd prosty wniosek, że szyper musiał być człowiekiem wolnym, a może w niejednych wypadkach szlachcicem. Potwierdza to także B. Ślaski, który w swym „Słowniku rybacko-żeglarskim i szkutniczym” pisze, że szyper niekiedy był nawet właścicielem większego żaglowca.

Pozostało jeszcze do omówienia dwóch członków załogi, mianowicie sternik i rotman. Pierwszy kierował statkiem, drugi miał za zadanie wyszukiwanie dla statków odpowiednio głębokich miejsc na rzece dla swobodnej żeglugi. W tym celu płynął on przed statkami na małej łódce, zwanej retmankiem, oznaczając głębsze miejsca zielonymi gałęziami, lub dawał znaki wiosłem bezpośrednio sternikowi. Obydwie te funkcje, sternictwo i rotmanstwo, wymagały pewnego wykształcenia zawodowego. Dowodem tego jest fakt, że w Ulanowie, miasteczku przy ujściu Tanwi do Sanu, istniał cech rotmański i sternicki, którego księgi zostały opracowane przez Michała Janika⁵³). Z zapisek tych wynika, że cech ten istniał przed rokiem 1765 i że jego przywileje oraz uprawnienia o charakterze zawodowym, humanitarnym i religijnym były dość rozległe. Główne zadanie cechu polegało na wyzwalaniu młodych, odpowiednio wykształconych ludzi na rotmanów i sterników. Charakter zawodowy utrzymał cech do połowy XIX wieku, kiedy to stał się raczej bractwem kościelnym.

A oto, jak wyglądały przygotowania do spławu i załadowanie towarów na statki według A. Gostomskiego (XVI w.). Były dwie pory spustu, wiosenna i jesienna. Jednak tak autor „Gospodarstwa” jak i inne instruktarze radzą spławiać przede wszystkim wiosną, i to jak najrychlej, by otrzymać w Gdańsku jak najwyższe ceny. W tym celu należy już zimą przygotować wszystko, a więc statki, maty odpowiedniej wielkości na każdą sztukę dla przykrycia towarów, obliczyć, ile żywności będzie potrzebna dla załogi, a zboże tymczasem ma być dowiezionе do śpichlerzy. Prace na wiosnę należy zacząć od przywiezienia na statek żywności (ma ona być w beczkach), by móc dać strawę, pracującym przy władowywaniu flisakom. Jeżeli przedmiotem spławu jest zboże, to należy je ładować boso, by butami nie niszczyć ziarna. Jak widać z rysunku Lohrmanna, reprodukowanego w pracy B. Ślaskiego, w zboże ułożone w symetryczne kupy wytkano jak gdyby łopaty utkwione trzonkiem. Są to tzw. „stróże”, służące do badania, czy dolna warstwa zboża nie zagrzała się i nie zatechła. Załadowany statek z pierwszą wodą ruszał w drogę. O czasie, w jakim się żegluga na Wiśle zaczynała i kończyła, dowiadujemy się z ksiąg cła wodnego we Włocławku⁵⁴).

⁵³) Michał Janik, Cech rotmański i sternicki w Ulanowie, „Lud”, seria II, t. XIII, z. I—IV, og. zb. t. XXXII, s. 66—77.

⁵⁴) Reg. Thel. Vladislaviensis... wyd. Stan. Kutrzeba i Fr. Duda, 1915, s. VII—XXVI.

I tak pierwsze zapisy przepływających statków przypadają przeważnie na drugą połowę marca, ostatnie zaś na połowę listopada. Oczywiście żegluga nie miała zawsze równego natężenia. Najwięcej statków przepływało wiosną i jesienią, prawie martwym jest za to okres letni, kiedy nie było czego spławić, lub warunki żeglugowe wobec zwykłego w tej porze roku niskiego stanu wody były bardzo złe. Jeżeli chodzi o spław drzewa, to przygotowywano się do tego także już zimą. Ścinano je, wożono nad brzeg rzeki i zbijano w tratwy, by możliwie jak najwcześniej ruszyć w drogę.

Statki w dół rzeki nie płynęły zazwyczaj pojedynczo, lecz większymi grupami pod wodzą rotmana. Po dopłynięciu do miejsca przeznaczenia, nie wszystkie statki wracały z powrotem pod prąd. Niektóre, jak np. komięgi, były, co już zaznaczono, sprzedawane, załoga zaś do domu wracała pieszo. Podróż w górę rzeki na szkucie trwała niekiedy kilka tygodni, zwłaszcza gdy dla przeciwnego wiatru nie można było używać żagla. Flisacy musieli wtedy wiosłować lub na miejscach płytszych szybować, tj. odpychać się o dno długimi łaskami. Nie obce też było flisakom holowanie statków w górę rzeki, szli wtedy po jej brzegach. Była to niewątpliwie ciężka praca, tym więcej, że statki zazwyczaj nie wracały próżne, lecz były obciążone towarami kupionymi w Gdańsku. Bez porównania lepiej było w czasie żeglugi z prądem, lecz i tu zdarzała się ciężka praca, np. gdy statek osiadł na mieliźnie, bo wtedy musiano go spychać, brodząc w wodzie.

Reasumując powyższe rozważania nad żeglugą wiślaną w okresie od XVI—XVIII wieku, należy stwierdzić: 1^o okres ten znajdował się pod znakiem przewagi szlachty, która mając dominujące stanowisko polityczne w państwie zawarowała sobie drogi wodne prawie że wyłącznie na swój użytek; 2^o Wisłą i jej dopływami płyną do Gdańska przede wszystkim produkty rolne i leśne, z których jednak największy udział w eksporcie mają zboża; 3^o środkami transportowymi są dwa zasadnicze typy statków: pierwsze, idąc za St. Kutrzebą, nazwijmy łodziami, których podstawą budowy jest mniejszy lub większy kadłub wypierający wodę, drugie to tratwy; 4^o załogę statków stanowili: szyper, sternik, rotman, oraz flisacy; 5^o upadek spławu, a zarazem flisactwa, spowodowały wojny oraz upadek polityczny i gospodarczy Polski w drugiej połowie XVIII wieku⁵⁵).

⁵⁵) Wykorzystałem w tej pracy także wiadomości podane przez prof. Wł. Kowalenkę na wykładach i ćwiczeniach seminaryjnych w roku ak. 1949/50.