



Szymon Kazusek¹

Spław wiślany w 1662 roku (w świetle rejestru celnego komory nowodworskiej)

Streszczenie

W artykule omówiony został spław wiślany w 1662 r. na podstawie jedyne zachowanego rejestru komory celnej na Wiśle z drugiej połowy XVII w. Przedstawiona analiza sezonowości żeglugi wiślanej dowiodła, że znany z literatury spław z tzw. pierwszą wodą nie odgrywał kluczowej roli w handlu. Zależał on istotnie od pory letnich i jesiennych deszczów w żegludze z nurtem rzeki, a także od rytmu potrzeb konsumenckich. Dowiedziono zależności pomiędzy wielkością transportu wodnego a kategorią społeczną uczestnika spławu oraz porą sezonu żeglugowego. Wykazano dominujący udział szlachty w spławie z nurtem Wisły oraz mieszczan w spławie w górę rzeki. Opiszano strukturę taboru wodnego, a także preferencje w zakresie jego wykorzystania, w tym także w zależności od pory roku kalendarzowego. Przedstawiono strukturę własności jednostek pływających, zwracając uwagę na dominację szlachty. Podkreślono rolę Warszawy i innych, w tym nadwiślańskich, miast w handlu spławnym. Scharakteryzowano pełną strukturę spławianych towarów, a także środowisko uczestników spławu, dostrzeżono rolę dopływów Wisły w handlu spławnym. Porównując badane zjawisko ze spławem w latach 1605–1651 oraz w 1766 r., dowiedziono wyjątkowego znaczenia handlu wiślanego tuż po potopie szwedzkim.

Słowa kluczowe: spław wiślany, żegluga śródlądowa, handel, XVII wiek, kupcy, Rzeczpospolita, Wisła

Wstęp

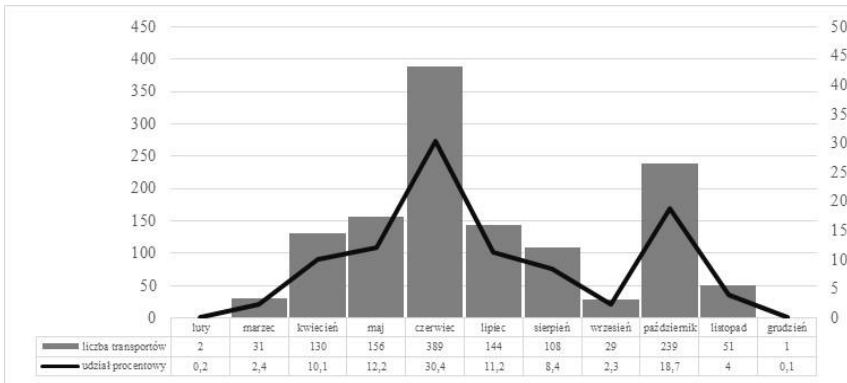
Dzieje spławu wiślanego wielokrotnie stanowiły przedmiot badań historycznych. Z omówionego ostatnio dorobku polskiej historiografii w tym zakresie (Kazusek 2022: 5–15) na szczególną uwagę zasługują

¹ Dr hab. Szymon Kazusek, Instytut Historii, Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach, ul. Uniwersytecka 17, 25-406 Kielce, e-mail: szymon.kazusek@ujk.edu.pl, nr ORCID: 0000-0002-5430-2544.

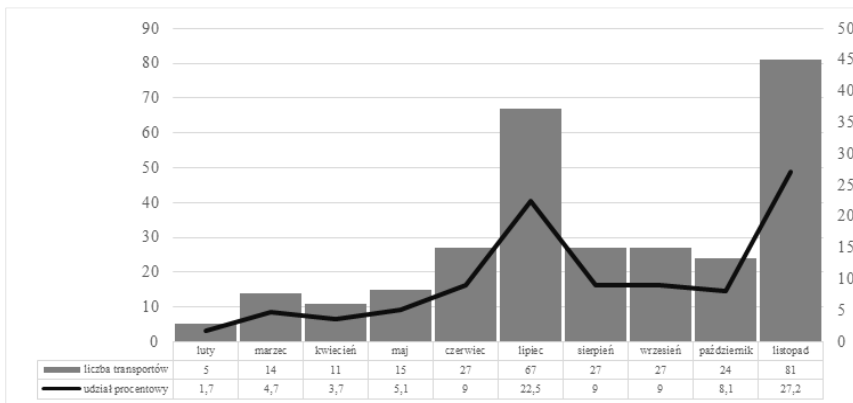
wyniki badań przedstawiające zjawisko spławu wiślanego w szerszym kontekście handlu Rzeczypospolitej. Do tych należą m.in. opublikowane dwa artykuły Stanisława Hoszowskiego o spławie zbożowym w 1662 r. (Hoszowski 1978: 155–162; Hoszowski 1981: 5–25), których podstawę źródłową stanowił rejestr celny komory wodnej w Nowym Dworze z 1662 r. (ANK, ASR, 173). Obfitość informacji zawartych we wspomnianej księdze celnej pozwoliła S. Hoszowskiemu jedynie częściowo opracować niektóre aspekty handlu zbożowego (Hoszowski 1981: 9). Choć badacz zapowiedział dalsze analizy oraz publikację ich wyników, plany te nie zostały zrealizowane. W 2011 r. do rąk czytelników została oddana krytyczna edycja wspomnianego rejestru celnego, w której wstępnie dokonano charakterystyki manuskryptu (*Registr...* 2011: XVII–XXV). Intencją piszącego te słowa jest kontynuacja badań nad handlem wiślanym w 1662 r. w świetle opublikowanego rejestru, zważywszy, że część wniosków zaprezentowanych przez S. Hoszowskiego wymaga nowego spojrzenia, uzupełnienia, a także korekty. Kilkakrotne omówienie charakteru i treści manuskryptu, jego edycja, a także ograniczenia wydawnicze zwalniają z ponownego omówienia tych szczegółowych zagadnień.

Sezonowość żeglugi i tabor wodny w aspekcie społecznym

Analizie poddano łącznie 1280 transportów z nurtem Wisły oraz 21 podwód w związku z organizowanymi transportami. Pierwsze o nich wzmianki bez datacji dziennej pochodzą z lutego, datowane od 9 marca, zaś ostatnia z 4 grudnia. Żeglugę w dół rzeki rejestrowano przez 147 dni, zaś w kierunku przeciwnym przez 84. Apogeum transportów z nurtem rzeki przypadło na czerwiec (30,4%), drugim miesiącem z największą liczbą dostaw był październik (18,7%). Ruchu statków nie odnotowano tylko w styczniu (wykres 1). Zaskakujący jest niewielki udział transportów w kwietniu i maju. Zdaje się to przeczyć tezie o dominacji spławu z tzw. pierwszą wodą i potwierdza rosnące zainteresowanie względnie tanim transportem wodnym w porze letnich i jesiennych deszczów. Niewielki udział transportów w marcu i kwietniu może w tych konkretnych okolicznościach świadczyć o trudnej sytuacji hydrologicznej i niekorzystnych warunkach żeglugowych w pierwszych tygodniach po ustąpieniu kry lodowej.



Wykres 1. Liczba transportów i ich udział procentowy w spławie w dół Wisły
 Chart 1. The number of transports and their percentage share in rafting down the Vistula
 Źródło: *Regestr...* 2011.

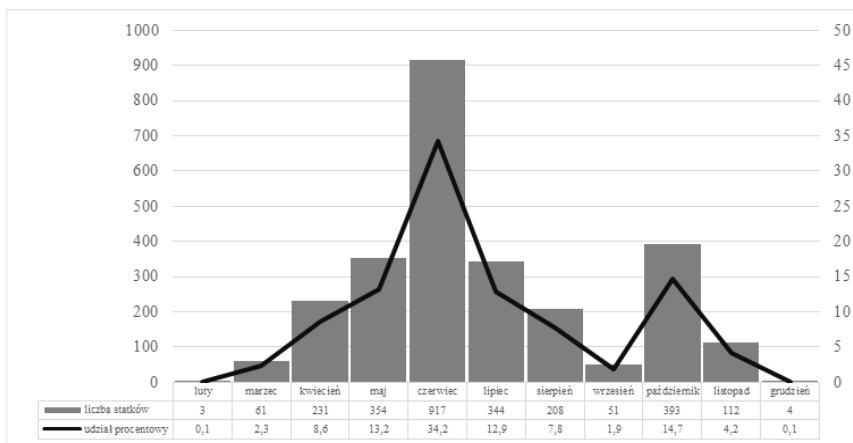


Wykres 2. Liczba transportów i ich udział procentowy w spławie w górę Wisły
 Chart 2. Number of transports and their percentage share in rafting up the Vistula
 Źródło: *Regestr...* 2011.

Na spławie w górę rzeki odnotowano łącznie 298 transportów oraz jedną podwodę przy transporcie. Ruch statków rozpoczął się już w lutym, jednak dostawy te były na tyle nieregularne, że pisarze nie rejestrowali przewozu towarów pod datami dziennymi. Precyzyjną datacją wprowadzono z dniem 13 marca. Ostatnia wzmianka o spławie w górę rzeki została odnotowana 30 listopada. Najwięcej rejsów odnotowano w listopadzie (27,2%) oraz lipcu (22,5%). W styczniu i grudniu ruch statków nie był obserwowany (wykres 2). Relatywnie wysoki udział transportów w październiku i listopadzie w obydwu kierunkach dowodzi

korzystnych warunków żeglugowych w czasie jesiennych deszczów i rosnących potrzeb transportowych w okresie poprzedzającym zimową przerwę żeglugową.

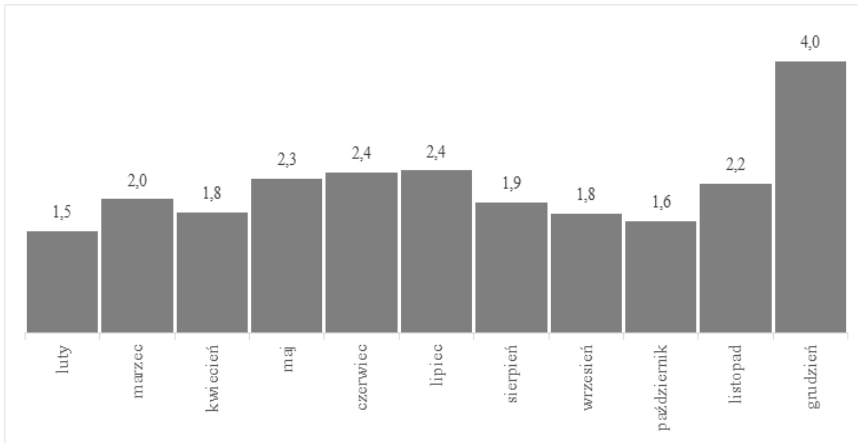
Przejdźmy do analizy ruchu statków. Łącznie na spławie w dół Wisły zarejestrowano 2678 jednostek pływających, z których aż 917 w czerwcu (34,2% ogółu). Znacznie niższe, ale porównywalne ilości statków przepłynęły w maju, lipcu i październiku (odpowiednio 13,2%, 12,9% i 14,7% ogółu), (wykres 3). Cechą charakterystyczną rejestrowanych transportów był ich niewielki rozmiar (wielkość flotylli) mieszczący się zasadniczo w przedziale 1,5–2,4 statku (wykres 4). Statystycznie na transport prowadzony w okresie od maja do lipca oraz w listopadzie składało się 2,2–2,4 jednostki pływającej, zaś dla całego sezonu żeglugowego średnia wyniosła 2,1. Wielkość transportów w grudniu opartą na jednej wzmiance (4 statki) można uznać za nie w pełni miarodajną. Treść zapisek ze spławu „górnego” nie pozwala na udzielenie odpowiedzi na pytanie o tabor wodny. Należy przypuszczać, że znaczna część jednostek notowanych na spławie „dolnym” powróciła w górę rzeki, na co wskazują nazwiska uczestników spławu. Warto w związku z tym oszacować natężenie ruchu żeglugowego w górę rzeki, wykorzystując ustaloną średnią wartość jednostek pływających w transporcie w dół rzeki. Na podstawie przeprowadzonych obliczeń można stwierdzić, że na oszacowany tabor wodny zarejestrowany na komorze nowodworskiej mogły się składać łącznie około 623 jednostki (wykres 5).



Wykres 3. Liczba statków i ich udział procentowy w spławie w dół Wisły

Chart 3. Number of ships and their percentage share in rafting down the Vistula

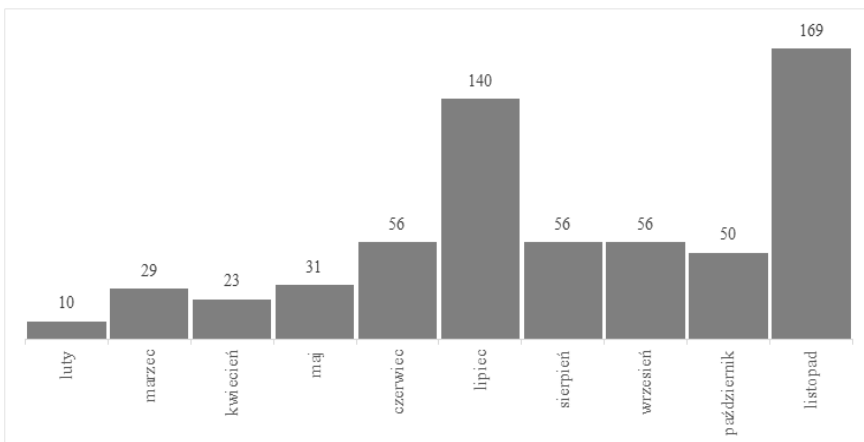
Źródło: *Registr...* 2011.



Wykres 4. Liczba statków w jednym transporcie w spławie w dół Wisły

Chart 4. Number of ships in one transport in rafting down the Vistula

Źródło: *Registr...* 2011.



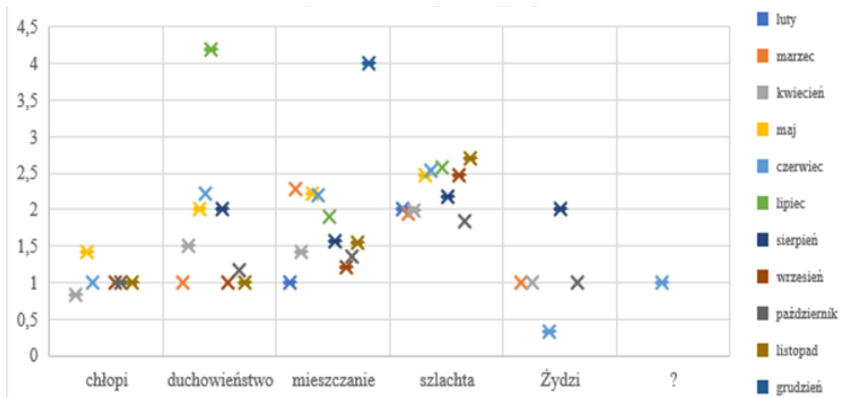
Wykres 5. Szacunkowa liczba statków w spławie w górę Wisły

Chart 5. Estimated number of ships in rafting up the Vistula

Źródło: *Registr...* 2011.

Czy na średnią wielkość transportów w dół Wisły miała wpływ pozycja społeczna uczestnika spławu? Zasób materialny bez wątpienia przesądzał o możliwościach wykorzystania transportu wodnego. Średnia wielkość transportu należącego do chłopów wyniosła 1,2 statku, mieszczan – 1,8, duchowieństwa – 2,0, szlachty – 2,3, a Żydów zaledwie 0,9 jednostki w transporcie. Jak bardzo wspomniane dysproporcje różnicują się, jeśli weźmiemy pod uwagę sezonowość spławu? Największe

transporty organizowane przez chłopów przepływały w maju (średnio 1,4 statku), mieszczańskie w marcu (2,3 statku, pomijając wspomniany niefortunny jedyny transport z grudnia), należące do duchowieństwa w lipcu (4,2 statku), szlacheckie w listopadzie (2,7 statku), zaś organizowane przez Żydów w sierpniu (2 statki), (wykres 6). Choć prawidłowości nie sposób tu dojrzeć, to należy podkreślić, że najmniejsze zróżnicowanie wielkości transportów u badanych grup społecznych można dostrzec w okresie od maja do lipca.

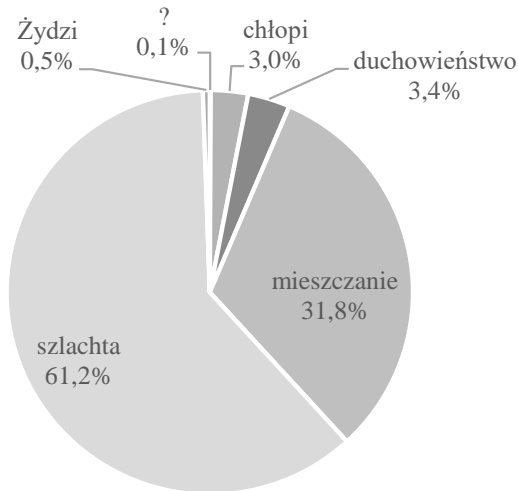


Wykres 6. Średnia liczba statków w transporcie w dół Wisły a kategoria społeczna właściciela transportu na przestrzeni sezonu żeglugowego

Chart 6. The average number of ships transported down the Vistula and the social category of the transport owner during the shipping season

Źródło: *Regestr...* 2011.

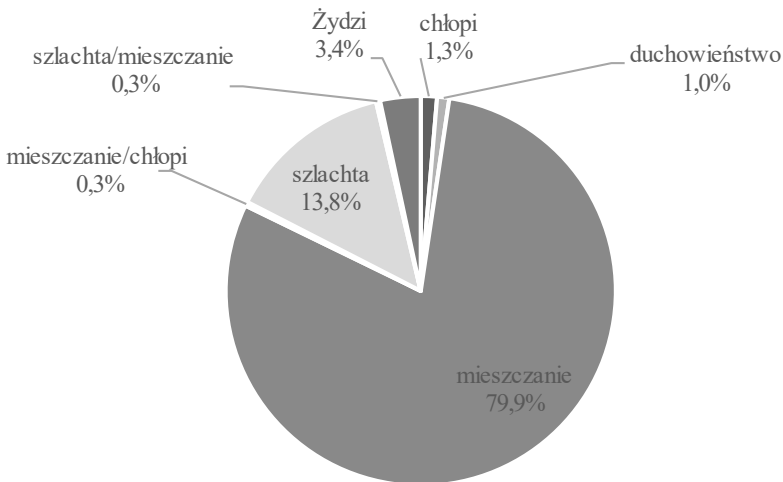
Jaki był status społeczny właścicieli transportów towarów? Przyjmując za kryterium własność transportu, należy stwierdzić, że w spławie w dół Wisły ponad 61% transportów zorganizowali przedstawiciele szlachty, zaś dalszych ponad 31% mieszczenie. Aktywnością na zbliżonym i niewielkim poziomie wykazywali się duchowni i instytucje kościelne oraz chłopci. Udział Żydów w spławie w dół rzeki był znikomy (wykres 7). W żegludze w górę Wisły dominowali już mieszczenie z blisko 80-procentowym udziałem w transportach, następnie zaś szlachta z prawie 14-procentowym udziałem. Spław organizowany przez Żydów stanowił ponad 3% ogółu. Z kategorii duchowieństwa odnotowano tylko trzy dostawy. Marginalne znaczenie miały też przewozy organizowane wspólnie przez uczestników z dwóch różnych grup społecznych (wykres 8).



Wykres 7. Status społeczny właściciela transportu podczas spławu w dół Wisły

Chart 7. Social status of the transport owner during rafting down the Vistula

Źródło: *Registr...* 2011.

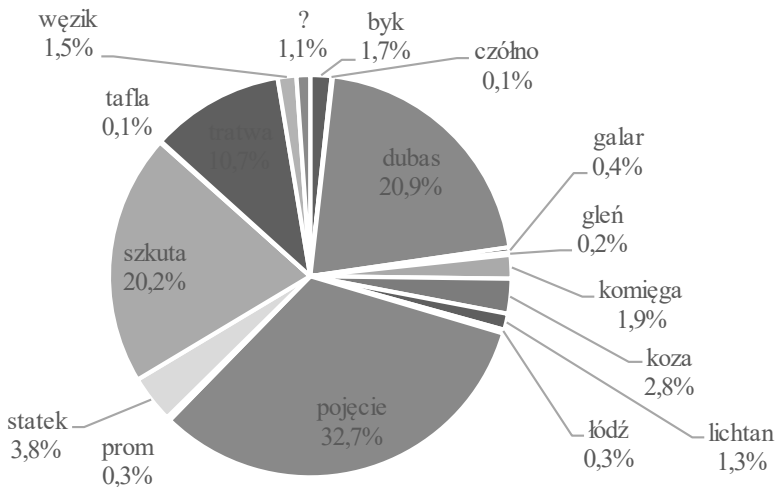


Wykres 8. Status społeczny właściciela transportu podczas spławu w górę Wisły

Chart 8. Social status of the transport owner during rafting up the Vistula

Źródło: *Registr...* 2011.

Przejdźmy do charakterystyki odnotowanego oraz szacowanego taboru wodnego². Wśród 2678 jednostek żeglujących w dół Wisły najważniejszą rolę odgrywały pojęcia (877), dubasy (561) i szkuty (540). Dodajmy, że dwa ostatnie typy charakteryzowały się własnym ożaglowaniem i mogły poruszać się w górę rzeki, wykorzystując siłę wiatru. Istotną część rezerwuaru stanowiły tratwy (288) oraz kozy (75). Na mniejszy odsetek taboru wodnego składały się byki (47), komięgi (51), lichtany (34), zaś pozostałe jednostki pływające, w tym galary (10) i promy (9), nie odgrywały istotniejszej roli. Do tej ostatniej grupy należy zaliczyć także łącznie niezidentyfikowane „statki” (103), „łódzie” (8), czółna (1), glenie (5), a także związane z transportem drewna i stanowiące zarazem miary splawianego surowca tafla (1) i wężiki (39) (wykres 9). Cały ten tabor wodny stanowił własność przede wszystkim szlachty (1804 statki), mieszczaństwa (734), w znacznie mniejszym stopniu duchowieństwa i instytucji kościelnych (88), chłopów (45), zaś w znikomym wymiarze Żydów (6), (wykres 10). Jednostki płynące w górę Wisły i należące do mieszczan można oszacować na około 500, szlacheckie na około 86, zaś żydowskie na około 21 (wykres 11).

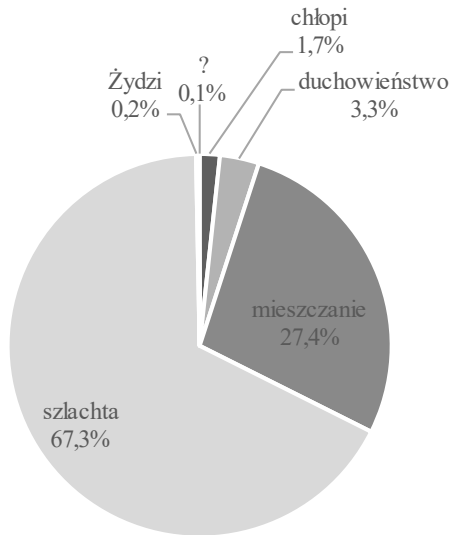


Wykres 9. Struktura taboru wodnego w splawie w dół Wisły

Chart 9. Structure of the water fleet in rafting down the Vistula

Źródło: *Registr...* 2011.

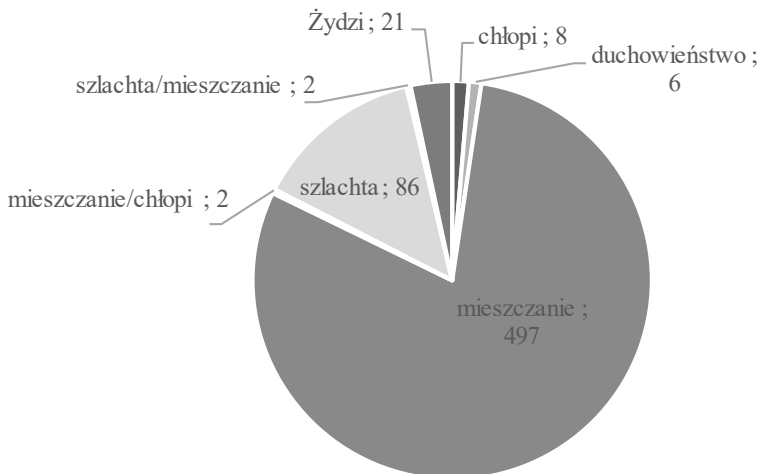
² Rodzaje statków występujących w rejestrze z 1662 r. zostały scharakteryzowane w jego edycji (zob. słownik środków transportu).



Wykres 10. Struktura własności statków płynących w dół Wisły

Chart 10. Ownership structure of sailing ships down the Vistula

Źródło: *Registr...* 2011.



Wykres 11. Szacunkowa struktura własności statków płynących w górę Wisły

Chart 11. Estimated ownership structure of sailing ships up the Vistula

Źródło: *Registr...* 2011.

Na uwagę zasługuje analiza jednostek pływających uwzględniająca podział według liczby wiosł. Odślania ona szeroką panoramę jednostek pływających dostępnych na ówczesnym rynku i otwiera możliwość dokładniejszej analizy spławu. Ponieważ pisarz komory celnej bardzo często podawał łączną liczbę wiosł dla wszystkich statków w jednym transporcie, do precyzyjnych obliczeń można wykorzystać dane odnoszące się do zaledwie 690 z 2678 jednostek pływających, a więc do 25,8% całego taboru wodnego płynącego w dół Wisły. Stwierdzenie to podważa sens i wyniki wcześniejszych ustaleń S. Hoszowskiego. Ta niewymuszona selekcja, dzięki której uzyskano próbę do analizy, dobrze reprezentuje strukturę społeczną właścicieli statków całego taboru wodnego (chłopi – 4,2% statków, duchowieństwo – 3,6%, mieszczenie – 30,3%, szlachta – 61,5%, Żydzi – 0,4%)³. Zamieszczone poniżej dane dowodzą, że do najczęściej używanych należały dubasy na 6, 8, 10, 12 i 14 wiosł, kozy na 4 wiosła, a także szkuty „czternastki”, „szesnastki” i „osiemnastki” (tabela 1). Wszystkie z wymienionych to jednostki z ożaglowaniem wykorzystywane do transportu śródlądowego w obydwu kierunkach. Częściej stosowanymi były też pojęcia i tratwy na dwa wiosła, które odgrywały istotniejszą rolę w spławie „dolnym” drewna, a na nim innych artykułów. Łącznie w badanej próbie występuje 57 rodzajów różnej wielkości jednostek dostosowanych do potrzeb konsumentów i uczestników handlu wiślanego. Znaczna różnorodność, szczególnie wśród statków z ożaglowaniem, dowodzi elastyczności usługodawców transportu wodnego, producentów jednostek pływających (wykluczając „budowniczych” specjalizujących się w tworzeniu pojęć i tratw), w tym także warsztatów skutniczych, czego najlepszym symbolem jest widoczna w panoramie statków szkuta „dwunastka” i „czternastka”, niespotykane już zasadniczo w spławie sto lat później. Wyjątkowo dużą i bardzo rzadko spotykaną w żegludze śródlądowej była odnotowana na komorze nowodworskiej szkuta na 24 wiosła.

Jakie preferencje dominowały wśród użytkowników określonych rodzajów statków podczas spławu w dół Wisły? Byki (72,3% ogółu tych jednostek), galary (40%), glenie (100%), łodzie (37,5%) i tafle (100%), zatem mniejsze jednostki pływające, w tym także stosowane do transportu drewna, były najczęściej wykorzystywane przez mieszczań. Dubasy (59% ogółu tych statków), komięgi (82,4%), kozy (57,3%), lichtany (67,6%), pojęcia (71,4%), promy (55,6%), szkuty (78%), tratwy (63,5%) i wężiki (100%), zatem w części duże jednostki pływające, a także mniejsze o szerokim zastosowaniu, były wykorzystywane w największym stopniu przez szlachtę (wykres 12).

³ Por. wykres 10.

Tabela 1. Tabor wodny (z próby 690 statków) z podziałem na wielkość jednostek pływających w spławie w dół Wisły

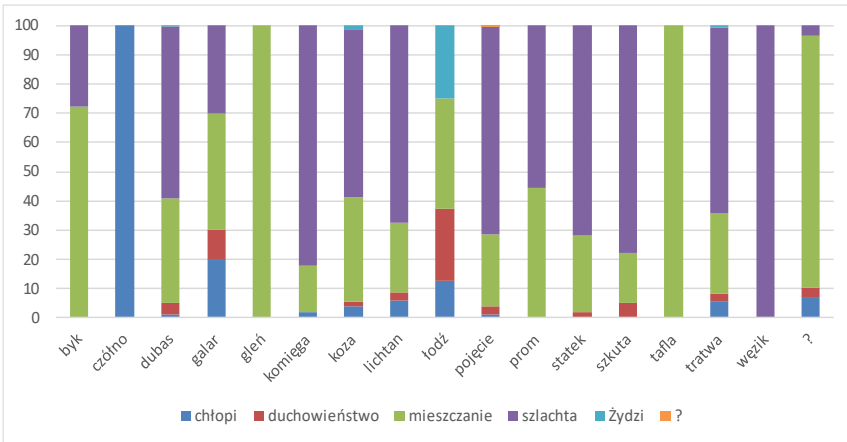
Table 1. Water fleet (from a sample of 690 ships) broken down by the size of ships in rafting down the Vistula

Nazwa jednostki	Liczba wioseł	Liczba jednostek	Procent ogółu jednostek z próby	Nazwa jednostki	Liczba wioseł	Liczba jednostek	Procent ogółu jednostek z próby
byk	10	1	0,9	koza	2	4	5,5
	12	1			3	4	
	13	2			4	25	
	14	2			5	2	
					6	3	
czółno	1	1	0,1		2	9	1,9
dubas	4	8	43,6	lichtan	3	1	
	5	5			4	2	
	6	59			5	1	
	7	4					
	8	71		łódź	1	1	0,6
	9	2			2	3	
	10	75		pojęcie	2	13	5,1
	11	2			4	8	
	12	52			5	3	
	13	2			6	9	
14	17	7	1				
16	2		9	1			
18	2		prom	4	2	0,3	
galar	2	2	0,7	szkuta	16	1	0,1
	3	2			12	3	33,5
	4	1			14	57	
gleń	2	1	0,1		16	109	
	4	2	2,5		18	52	
5	1	20			9		
6	6	24		1			
7	2	tratwa		2	25	5,1	
8	5			4	4		
11	1		5	2			
			6	4			

Źródło: *Regestr...* 2011.

Chłopi najczęściej spławiali swe artykuły na tratwach (35,6% ogółu spośród wybieranych przez nich jednostek pływających), rzadziej na pojęciach (22,2%) i dubasach (15,6%). Duchowieństwo i instytucje kościelne najczęściej korzystały ze szkut (31,8%), pojęć (26,1%) i dubasów (23,9%), tj. w większości dużych jednostek z ożaglowaniem. Mieszczanie spławiali swe produkty najchętniej na pojęciach (29,6% ogółu wybieranych przez nich jednostek) i dubasach (27,4%). Szlachta transportowała najczęściej swe produkty na pojęciach (34,7%), szkutowach (23,3%) i dubasach (18,3%). Żydzi wykorzystywali zazwyczaj łódzie i tratwy (po 33,3% ogółu wybieranych jednostek pływających). Uczestnicy spławu,

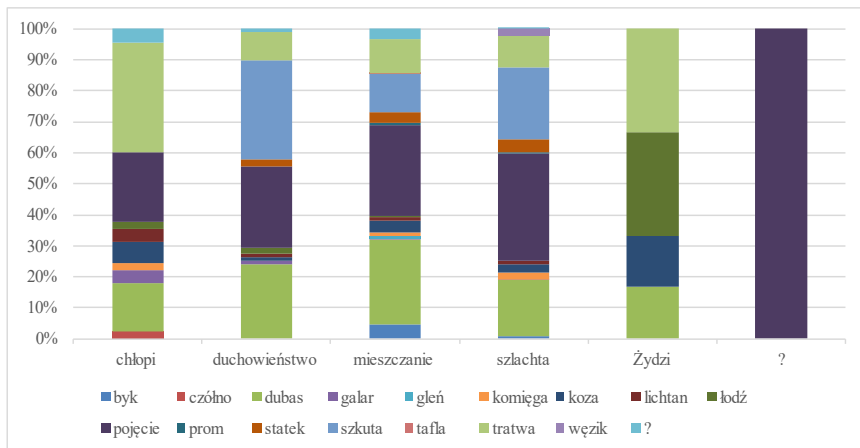
których przynależności do określonej grupy społecznej nie udało się ustalić, w całości spławiali swe produkty na pojęciach (wykres 13).



Wykres 12. Wykorzystanie środków transportu wodnego przez uczestników spławu w dół Wisły (%)

Chart 12. Use of water transport by participants of rafting down the Vistula (%)

Źródło: *Registr...* 2011.

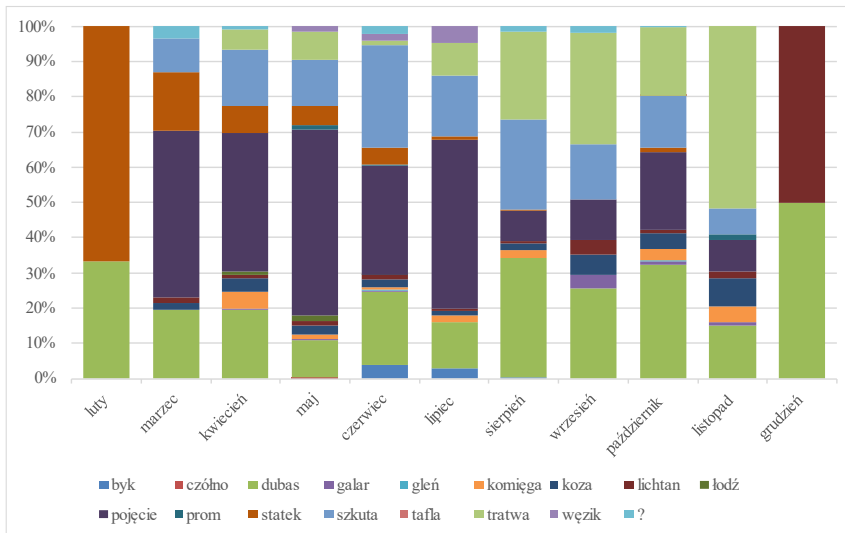


Wykres 13. Preferencje wśród uczestników spławu w zakresie wyboru jednostek pływających na spław w dół Wisły

Chart 13. Preferences among rafting participants in the selection of ships for rafting down the Vistula

Źródło: *Registr...* 2011.

Jaki był udział typów statków w żegludze śródlądowej na przestrzeni kolejnych miesięcy sezonu żeglugowego? W okresie od marca do lipca najczęściej notowanym środkiem transportu było pojęcie (31–52,8% ogółu statków w danym miesiącu), w sierpniu dubasy (33,7%), we wrześniu tratwy (31,4%), w październiku ponownie dubasy (32,3%), w listopadzie tratwy (51,8%), zaś w grudniu dubasy i lichtany (po 50%), (wykres 14). Warto dodać, że w 1662 r. do transportu zboża wykorzystywano bardzo często tratwy. Powyższa uwaga odnosi się przede wszystkim do szlacheckich uczestników spławu. Widoczne po wojnie ze Szwecją ubóstwo społeczeństwa i pragmatyzm przesądzały o nieszablonywym podejściu do zbytu produktów zbożowych.



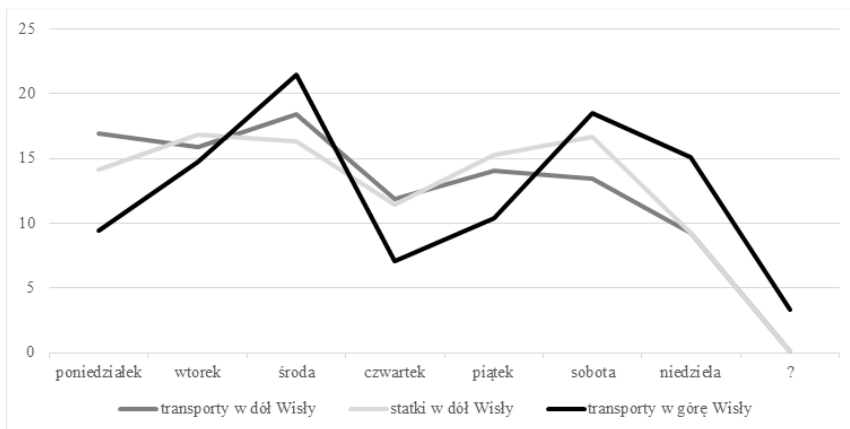
Wykres 14. Udział procentowy jednostek pływających na przestrzeni miesiąca w spławie w dół Wisły

Chart 14. Percentage of ships in rafting down the Vistula over the course of a month

Źródło: *Registr...* 2011.

Czy cykl dni tygodnia różnicował ruch statków na Wiśle? Bliskość ośrodka warszawskiego względem komory w Nowym Dworze dobitnie świadczy o wpływie na ruch żeglugowy w obydwu kierunkach. Dowodzą tego występujące natężenia transportów lub ruchu statków we wtorki, środy oraz piątki i soboty (wykres 15). W środy zarejestrowano 18,4% wszystkich transportów w dół Wisły oraz 21,5% przewozów w górę rzeki. W sobotę odnotowano drugą pod względem wielkości koncentrację dostaw w górę Wisły (18,5%) oraz drugi najwyższy wynik koncentracji ruchu statków w dół rzeki (16,7%). Warto zauważyć, że

wzrost liczby przewozów w dół Wisły nie oznaczał wprost proporcjonalnego wzrostu liczby statków na tym kierunku. Omawianą cykliczność determinowało umiejscowienie w czasie dni targowych w ośrodku warszawskim, które przypadały w poniedziałki na Nowym oraz w czwartki na Starym Mieście (Bogucka 1984: 57). Należy też wspomnieć o roli „dnia siódmego” w żegludze. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że 9,3% transportów w dół rzeki oraz 15,1% transportów w górę Wisły zarejestrowano w niedzielę. W praktyce żeglarskiej i wobec chwiejnej koniunktury na zboże w ośrodkach portowych wykorzystanie niedzieli dla żeglugi mieściło się w kanonie działań optymalizujących koszty rejsu (Kazusek 2022: 492–493). Warto podkreślić, że pod datą 9 kwietnia, tj. w Wielkanoc, odnotowano w opracowanym rejestrze jeden transport towarów w górę Wisły. Jeśli tej daty nie potraktujemy jako błędu pisarza celnego (kolejne wpisy w rejestrze pochodziły z 19 kwietnia), będziemy mieli do czynienia z wyjątkową sytuacją w praktyce celnika oraz uczestnika spławu.

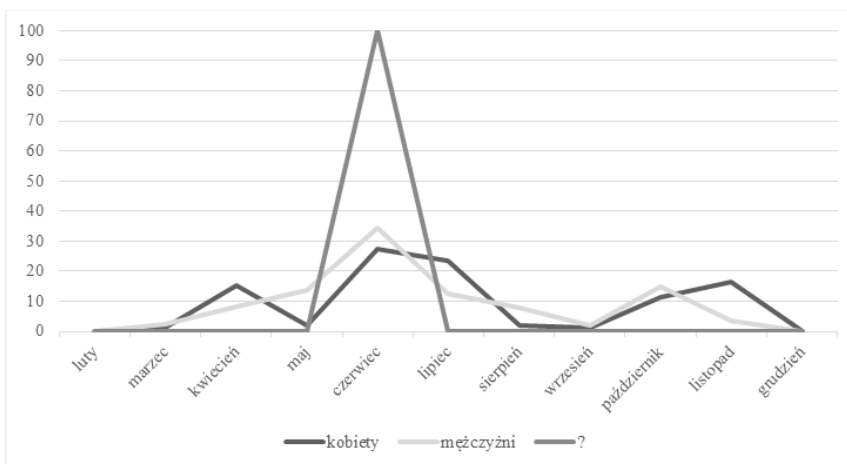


Wykres 15. Procentowy udział żeglugi na Wiśle na przestrzeni cyklu tygodniowego
 Chart 15. Percentage share of shipping on the Vistula over a weekly cycle

Źródło: *Registr...* 2011.

Jak bardzo żegluga śródlądowa i transport były zróżnicowane przez podział uczestników spławu pod względem płci? Łączna liczba płynących w dół Wisły statków należących do kobiet wynosiła tylko 3,7% ogółu. Znaczny odsetek w tym taborze stanowiły średnie i duże jednostki z ozaglowaniem. Widoczna jest różnica w wielkości statystycznego transportu towarów należących do kobiet i mężczyzn, wynosząca 0,8 jednostki pływającej (większe transporty organizowały kobiety). Na uwagę zasługuje fakt, że spośród statków należących do kobiet aż 98%

stanowiły statki szlacheckie, zaś 2% mieszczańskie. W grupie mężczyzn odsetek statków należących do szlachty i mieszczan wyniósł odpowiednio 66,2% i 28,4%, nie licząc odsetka statków należących do przedstawicieli duchowieństwa (3,4%), chłopów (1,7%) i Żydów (0,2%) płci męskiej. W spławie w górę rzeki liczba transportów należących do kobiet wyniosła 1,3%, zaś do mężczyzn 98,7% ogółu. W grupie kobiet 75% stanowiły mieszczki, zaś 25% szlachcianki. Wśród mężczyzn mieszczanie stanowili 79,9% ogółu, szlachta 13,6%, a ponadto 3,4% Żydzi, 1,4% chłopci, 1% duchowieństwo, 0,6% inne. Płeć w niewielkim stopniu przesądzała o różnicach w ruchu statków w dół Wisły (wykres 16).



Wykres 16. Płeć a sezonowość ruchu statków w spławie w dół Wisły (procent jednostek pływających w obrębie jednej grupy)

Chart 16. Gender and seasonality of ship traffic in rafting down the Vistula (percentage of ships within one group)

Źródło: *Registr...* 2011.

Uczestnicy spławu

Przejdźmy do zbiorowości uczestników handlu spławnego. Najliczniejszą w niej grupę stanowili przedstawiciele szlachty, wśród której można się doliczyć 587 osób spławiających towary w dół Wisły oraz 41 uczestników w spławie w górę rzeki. Znalazło się tu liczne grono senatorów, urzędnicy i dygnitarze centralni oraz żony senatorów lub wdowy senatorskie. Niniejsza zbiorowość spławiła łącznie 21 rodzajów towarów w dół Wisły i 6 rodzajów produktów w górę rzeki. Do najważniejszych artykułów spławianych przez szlachtę należały: drewno (100%

pojęć i węzików), galman (ponad 42% pojęć i 100% tratów z galmanem), potaż (ponad 90% beczek oraz 100% dubasów i tratów z potażem), sól (54,7% ogółu jednostek pływających z solą), szmelcuga (63,3% ogółu jednostek pływających ze szmelcugą) oraz zboże (71% jednostek pływających lub 71,3% ogółu wiosła). W spławie w górę rzeki częściej spławianymi produktami szlacheckimi były śledzie (13,2% ogółu beczek).

Liczną reprezentację w spławie mieli mieszczanie. W żegludze w dół Wisły brało udział 334 uczestników z co najmniej 28 różnych ośrodków miejskich kilku województw kraju oraz z Węgier (tabela 2).

Tabela 2. Miasta reprezentowane w środowisku „mieszczańskich” uczestników spławu w dół Wisły

Table 2. Cities represented in the "bourgeois" environment of rafting participants down the Vistula

Przynależność administracyjna (w tym województwo)	Miejscowość	Liczba uczestników	Liczba miejscowości
chełmińskie	Toruń	1	1
krakowskie	Bochnia	1	7
	Koszyce	1	
	Kraków (ze Stradomiem)	12	
	Nowy Sącz	4	
	Wieliczka	1	
	Wojnicz	3	
lubelskie	Zakliczyn	6	4
	Kazimierz Dolny	26	
	Kraśnik	2	
	Lublin	2	
mazowieckie	Zamość	2	2
	Praga	1	
pomorskie	Warszawa	15	1
	Gdańsk	11	
ruskie	Jarosław	27	6
	Leżajsk	3	
	Lwów	4	
	Łańcut	1	
	Przemyśl	4	
	Przeworsk	2	
sandomierskie	Nowe Miasto Korczyn	1	6
	Radom	1	
	Sandomierz	9	
	Tarłów	8	
	Tarnów	2	
	Żabno	3	
Węgry	Preszów	1	1
?	?	180	-
Ogółem		334	28

Źródło: *Registr...* 2011.

Wśród nich aktywniejsi byli mieszczenie z ośrodków małopolskich (Kraków, Kazimierz Dolny, Sandomierz), ruskich (Jarosław), mazowieckich (Warszawa) i obszaru Prus Królewskich (Gdańsk). W dół rzeki splawili łącznie 37 rodzajów produktów, jednak tylko kilkanaście z nich – jak glejta (100% ogółu tego produktu), łój (78,6%), ołów (100%), płótno (około 53%), potaż (9,4% beczek, nie licząc 4 załadowanych statków), saletra (100%, nie licząc 1 załadowanego dubasa), skóry (91%), sól (42,1% statków lub 40,9% wioseł), szmelcuga (39% odnotowanych łasztów oraz 7,7% dubasów), szpiglas (100%), śliwki (w różnych miarach znacznie ponad 50%), воск (94,3%) oraz zboże (25,3% statków lub 24,3% wioseł) – odgrywało ważniejszą rolę w koszyku dostaw. W splawie w górę rzeki uczestniczyło 221 osób z co najmniej 18 ośrodków miejskich (tabela 3). Najaktywniejsi byli mieszczenie z Jarosławia, Kazimierza Dolnego, Lublina, Warszawy i Gdańska. W górę Wisły mieszczenie splawili łącznie 41 produktów. Dominacja tej grupy była widoczna w handlu artykułami konsumpcyjnymi, w tym cytrynami i imbiem w cukrze, pieprzem, rodzynkami, tabaką i kosami trawnymi (po 100% udziału), a także petercymentem (ponad 96%), smuszem (ponad 77%) i śledziami (ponad 81%).

Tabela 3. Miasta reprezentowane w środowisku „mieszczańskich” uczestników splawu w górę Wisły

Table 3. Cities represented in the "bourgeois" environment of rafting participants up the Vistula

Przynależność administracyjna (w tym województwo)	Miejscowość	Liczba uczestników	Liczba miejscowości
brzeskokujawskie	Włocławek	6	1
chełmińskie	Toruń	3	1
krakowskie	Kraków	4	1
lubelskie	Kazimierz Dolny	17	3
	Lublin	10	
	Zamość	5	
mazowieckie	Warka	1	2
	Warszawa	25	
płockie	Płock	2	1
pomorskie	Gdańsk	17	1
ruskie	Jarosław	20	5
	Leżajsk	2	
	Lwów	4	
	Łańcut	1	
	Przemyśl	3	
sandomierskie	Pacanów	1	3
	Sandomierz	8	
	Tarłów	2	
?	?	90	-
Ogółem		221	18

Źródło: *Regestr...* 2011.

Kilkudziesięcioosobową grupę tworzyło duchowieństwo i zgromadzenia zakonne. Wśród spławiających w dół Wisły należy wymienić arcybiskupa i 8 biskupów (kujawskiego, płockiego – sufragana i ordynariusza – krakowskiego, chełmskiego, przemyskiego, łuckiego i kijowskiego), ośmiu duchownych średniego szczebla hierarchii (kanoników, archidiaconów, kustoszy), co najmniej 9 przedstawicieli duchowieństwa parafialnego oraz reprezentantów 4 zgromadzeń zakonnych (cystersi koprzywnicy, jezuici jarosławscy i lubelscy, norbertanie witowscy). Przedmiotem spławu duchowieństwa w dół Wisły było wyłącznie zboże. Udział surowca pochodzącego z dóbr kościelnych wyniósł 2,5% oraz 3,7% przy uwzględnieniu odpowiednio liczby jednostek pływających oraz liczby wioseł w ogólnej wartości. Największy udział w spławie zboża posiadało biskupstwo krakowskie (122 z 665 pojazd⁴ zboża należącego do instytucji kościelnych, tj. 18,3% zboża pochodzącego z dóbr kościelnych), następnie biskupstwo płockie (8,4%) i łuckie (7,7%). Spośród klasztorów jezuici jarosławscy spławili 46 pojazd zboża (6,9%). W świetle rejestru nowodworskiego do dóbr kościelnych spławiano wyłącznie śledzie. Stanowiły one 1,8% ogółu beczek śledzi zarejestrowanych na komorze celnej.

Na zbiorowość handlarzy żydowskich uczestniczących w spławie w dół Wisły składało się co najmniej 9 osób pochodzących głównie z miast małopolskich i ruskich (Jarosław, Leżajsk, Rzeszów, Kazimierz Dolny, Tarnów) oraz z Płocka. Transportowały one 16 zidentyfikowanych rodzajów towarów. Wśród nich istotniejszą rolę odgrywały konopie, płótno (około 31% ogółu produktu), воск (3%) i zboże (0,1% przy uwzględnieniu liczby statków). Wśród spławiających w górę rzeki było dziesięciu handlarzy (m.in. z Rzeszowa, Przemyśla, Leżajska, Szydłowca, Janowca, Płocka i Tykocina), w tym trzech odnotowanych na spławie w dół Wisły, którzy sprowadzili m.in. irchę (co najwyżej 6,5% ogółu tych skór) i śledzie (1% ogółu tych ryb).

Ludność wiejską reprezentowało 38 osób organizujących zasadniczo samodzielnie transporty towarów w dół Wisły. Ze skąpych informacji wynika, że niektórzy z nich pochodzili z Namirowa (woj. małopolskie), Celejowa (woj. mazowieckie), Uliny (woj. krakowskie), Michocina (woj. sandomierskie) i Sielca (?). Z nurtem Wisły spławiali garnce, „malowanki” (?), płótno, sieci, sól, śliwy i zboże. Ten ostatni surowiec, według obliczeń przyjmujących za podstawę liczbę wioseł, stanowił zaledwie 0,7% jego ogółu, zaś śliwy aż 32,6% ogółu. W górę Wisły chłopi

⁴ Pojazda – termin stosowany przez pisarza komory celnej w odniesieniu do wiosła, przeniknął on także do literatury naukowej.

transportowali głównie śledzie, a także smusz, irchę i inne skórki. Spław śledzi dowodzi istnienia pośrednich związków gospodarstw chłopskich z rynkiem zagranicznym, jednak jego udział w globalnym przewozie był marginalny (0,5% ogółu tych ryb).

Jaka była rola dopływów Wisły w omawianym spławie? Na podstawie dokonanych zapisów pisarzy komory celnej można stwierdzić, że na 2678 płynących w dół rzeki statków tylko 121 (4,5%) przepłynęło z Popradu i Dunajca przez profil nowodworski. Wśród statków były to wyłącznie pojęcia i tratwy (odpowiednio 105 i 16) należące do szlachty (84) i mieszczan (37). Spośród środowiska mieszczańskiego wymienić tu należy, co ciekawe, m.in. dwóch gdańszczan i kupca warszawskiego (łącznie spławili 13 jednostek pływających). Dowodzi to m.in. infiltracji rozległego zaplecza gospodarczego kraju przez kupiectwo gdańskie, także po „potopie szwedzkim”. Popradem i Dunajcem dostarczano z Węgier oraz południa kraju węgierskie wino, szpiglas oraz zboże. Pierwsze dwa produkty spławiali sami mieszczanie, zboże zaś także szlachta. Pragmatyzm dostawców polegał na łączeniu w jednym transporcie nadwyżek dwóch charakterystycznych dla tego regionu produktów, a zarazem na pominięciu w handlu ówczesnego centrum życia gospodarczego Małopolski (Krakowa), skupiającego w regionie obrót drewnem i zbożem.

W tym samym okresie zarejestrowano 9 należących do szlachty jednostek płynących z Bugu i Narwi m.in. ze zbożem i szmelcugą (0,3% ogółu zarejestrowanych na komorze celnej statków wyposażonych łącznie w 74 wiosła). Spławione zboże stanowiło łącznie 0,1% całego surowca w przeliczeniu na wiosła, zaś szmelcuga 48%. Choć lista produktów przedstawia symbolicznie specyfikę spławianych tymi dopływami surowców (zboże, produkty gospodarki leśnej), to odsetek w żadnym wypadku nie odzwierciedla ich rzeczywistych proporcji.

Przedmiot spławu

Przejdźmy do gamy spławianych artykułów. Na statkach płynących w dół Wisły odnotowano łącznie co najmniej 50 różnych produktów. Najważniejszą rolę wśród nich odgrywały zboże, sól oraz produkty gospodarki leśnej. W spławie w górę Wisły zarejestrowano co najmniej 43 produkty, wśród których dominowały luksusowe artykuły konsumpcyjne oraz ryby. Pełną gamę przedmiotu transportu wodnego zawierają tabele 4 i 5.

Tabela 4. Towary splawiane w dół Wisły

Table 4. Goods floated down the Vistula

Towar	Miara	Ilość
1	2	3
chmiel	cycha	3
drewno	pojęcie	6
	węzik	39
drewno, pak, szmelcuga	pojęcie	10
drobiazgi	sztuka	1
galman	pojęcie	37,5
	tratwa	7
garncze (garnki)	koza	1
	pojęcie	1
	tratwa	1
glejta	cetnar	75
gorzałka	?	1
gwoździe	faska	8
klepki	dubas	1
kmin	worek	1
koce	paka	1
konopie	gleń	1
	kita	60
	sztuka	12
koszałki	kopa	11
koszyki	tratwa	1
krupy	beczka	7
legumina	dubas	1
łój	kamień	281
malowanki (malowanie)	galar	1
	?	1
masło	faska	80
miedź	garniec	1
mięso	połec	20
mydło	faska	0,5
ołów	cetnar	228
orzechy włoskie	beczka	1,5
owies	tratwa	1
pak	dubas	1
pierze	kamień	16
	worek	2
plótno	pólsetek	2
	pólsztuka	356
	sztuka	4783
	?	1
plótno, zboże	dubas	2
połcie	sztuka	373
popiół	beczulka	7
postronki	kopa	54
potaż	beczka	297
	dubas	2
	tratwa	2

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
potaż, szmelcuga	statek	1
	szkuta	2
proch	kamień	7
rtęć	kamień	3
rzeczy domowe	dubas	1
	beczka	1
sadło	beczułka	2
	sztuca	334
	beczka	32
saletra	dubas	1
	fasa	31
	sztuca	37
	kopa	3
ser	kopa	3
sieci	beczka	1
skóry	sztuca	11478
skóry wołowe	sztuca	320
słonina	połec	11
sól (w tym skarbowa)	byk	14
	dubas	41
	koza	2
	statek	2
	szkuta	35
	tratwa	1
szmelcuga	dubas	13
	komięga	2
	łaszt	403
	pojęcie	6
	statek	2
	szkuta	5
szpiglas	cetnar	129
śliwki	beczka	8
	beczułka	3
	bęben	12
	pojęcie	3
	tafla	1
	tratwa	24
	?	1
tatarka	byk	1
towar (?)	sztuca	7,5
wino węgierskie	antał	3
	beczka	9
	sztuca	2,5
wosk	kamień	2237
zboże	byk	32
	dubas	474
	galar	8
	głen	1
	komięga	48
	koza	67
	lichtan	31
	pojęcie	805
prom	6	

1	2	3
zboże c.d.	statek	85
	szkuta	474
	tratwa	236
żelazo	koza	1
?	dubas	14
	komięga	1
	koza	1
	lichtan	3
	łódź	3
	pojęcie	7
	półsetek	80
	prom	2
	statek	5
	szkuta	22
	tratwa	3
?	7	

Źródło: *Registr...* 2011.

Tabela 5. Towary splawiane w górę Wisły

Table 5. Goods floated up the Vistula

Towar	Miara	Ilość
1	2	3
anyż	sztuka	0,5
bursztyn do kadzenia	funt	40
cukier	sztuka	1
cytryny świeże	skrzynka	3
cytryny w cukrze	funt	100
dorsze	beczka	58
drobiazgi	sztuka	1
futowanie	tacher	113
imbir	faska	1
imbir w cukrze	funt	70
ircha	trąba	62
	?	1
kanar	faska	1
korzenie	sztuka	1,5
kosy trawne	sztuka	100
lentwale	sztuka	100
limony	pipa	5
migdały	wór	1
miód	beczka	3
ocet	okseft	6
oliwa	fasa	1
	kamień	30
oliwki	okseft	2
papier biały	tuzin	10
papier prosty	ryza	20
perki	beczka	9
	faska	1

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
petercyment	pipa	25
	sztuka	5
pieprz	kamień	47
	wór	4
piwo	beczka	176
piwo lipskie	beczka	12
piwo wrocławskie	beczka	55
puzdra gdańskie	paczka	1
rodzynki	faska	36
	kamień	20
skóry (skórki)	sztuka	55
smusz	beczka	2
	sztuka	1403,25
stal	cetnar	9
szkło	skrzynka	1
sztokfisz	kamień	15
	pólsztuka	1
śledzie	beczka	7688,5
	łaszt	16
tabaka	funt	660
	kamień	22
	rola	1
towar	pólsztuka	1
	sztuka	1187,5
	?	9
towar żelazny	sztuka	1
tran	beczka	19
wino	pipa	13
	sztuka	6
wino francuskie	okseft	8
	pipa	1
wino hiszpańskie	pipa	3
wino ochlańskie (?)	okseft	2
żelazo	fasa	1

Źródło: *Registr...* 2011.

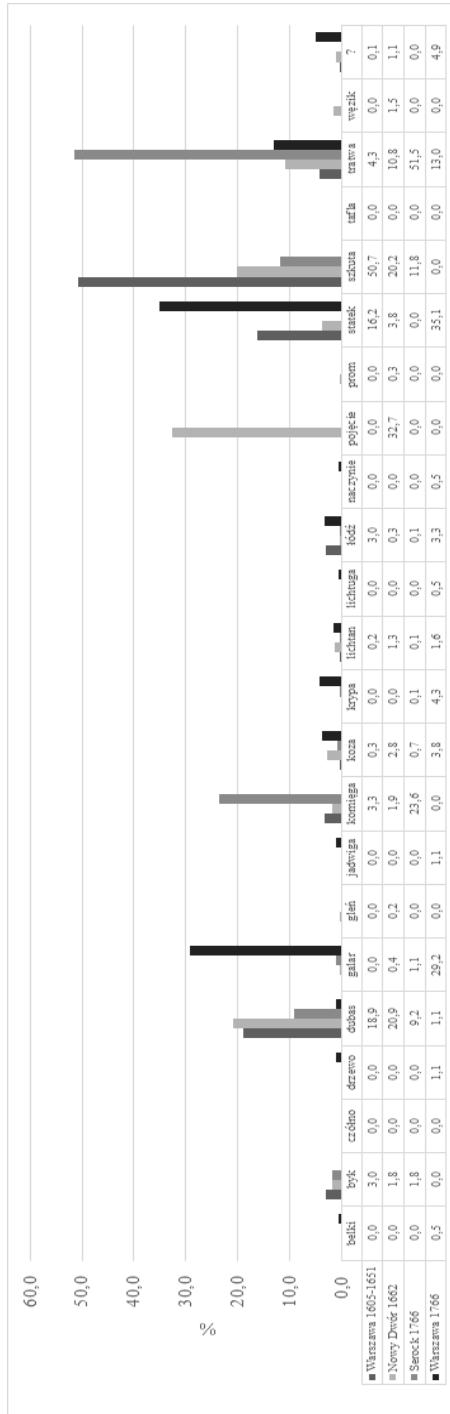
Spław wiślany w 1662 r. na tle porównawczym

W jakiej kondycji znajdował się handel spławny w 1662 roku? Odpowiedzi na to pytanie można poszukiwać, wykorzystując dane o spławie Wisłą z okresu poprzedzającego najazd szwedzki (lata 1605–1651) w świetle rejestrów komory warszawskiej, dane z 1766 r. o spławie Bugiem i Narwią w świetle rejestrów celnych komory serockiej oraz o spławie Wisłą w świetle rejestrów komory warszawskiej. Wybór wskazanych profili wodnych uprawdopodobnia w znacznym stopniu zbliżone realia żeglugi wiślanej w środkowym biegu rzeki. Badany sezon żeglugowy należy uznać za udany m.in. pod względem liczby dni

wyzyskanych do żeglugi, których, przypomnijmy, było odpowiednio 147 (żegluga w dół Wisły) i 84 (żegluga w górę rzeki). Dla porównania w okresie 1605–1651 najlepszy wynik odnotowano w 1641 r. Ruch statków rejestrowano wówczas przez 128 dni (w dół rzeki) i 92 (w górę rzeki), jednak średnio dla całego okresu odpowiednio tylko przez 73 dni oraz 40,6 dnia rocznie. W 1766 r. na komorze serockiej rejestrowano spław zaledwie przez 77 dni (łącznie w dół i w górę), zaś na komorze warszawskiej odpowiednio przez 52 i 51 dni (Obuchowska-Pysiowa 1964: 129; Kazusek 2016: 100, 146). O znacznej podaży spławianych produktów w 1662 r. świadczy także liczba jednostek, które spłynęły z nurtem Wisły. W okresie 1605–1651 było ich średnio rocznie około 353, w 1662 r. odnotowano łącznie aż 2678 jednostek pływających (nie licząc statków płynących w górę rzeki), zaś w 1766 r. odpowiednio 1408 statków na profilu serockim i 185 na profilu warszawskim (Obuchowska-Pysiowa 1964: 130; Kazusek 2016: 100–101, 146). Dane te świadczą bezsprzecznie o znacznym ożywieniu na rynku handlowym kraju tuż po zakończeniu wojny ze Szwecją.

Czy pomiędzy analizowanymi profilami wodnymi i przekrojami czasowymi widoczna była różnica w obrębie struktury statków? Porównanie danych z pierwszej połowy XVII w. i 1662 r. dowodzi wzrostu liczby rodzajów stosowanych statków w tym drugim przekroju. Tuż po wojnie ze Szwecją wyraźnie zwiększył się udział jednostek wykorzystywanych do transportu drewna (pojęcie, tratwa). Zmniejszył się jednocześnie w sposób drastyczny udział szkut w spławie, choć dane wyrażone w liczbach bezwzględnych, tj. średnia liczba szkut spławionych w sezonie w okresie 1605–1651 (179 szkut) i w 1662 r. (540 szkut spławionych w dół rzeki), dowodzą intensywniejszego wykorzystania tego typu statku tuż po „potopie”. Jednocześnie warto zauważyć, że udział statków z ożaglowaniem zarejestrowanych w 1662 r. w środkowym biegu Wisły był relatywnie wyższy niż około sto lat później na profilu serockim i warszawskim. Większej liczbie rodzajów statków towarzyszył w 1766 r. wzrost odsetka taboru wykorzystywanego w transporcie drewna, szczególnie w spławie Bugiem i Narwią (wykres 17).

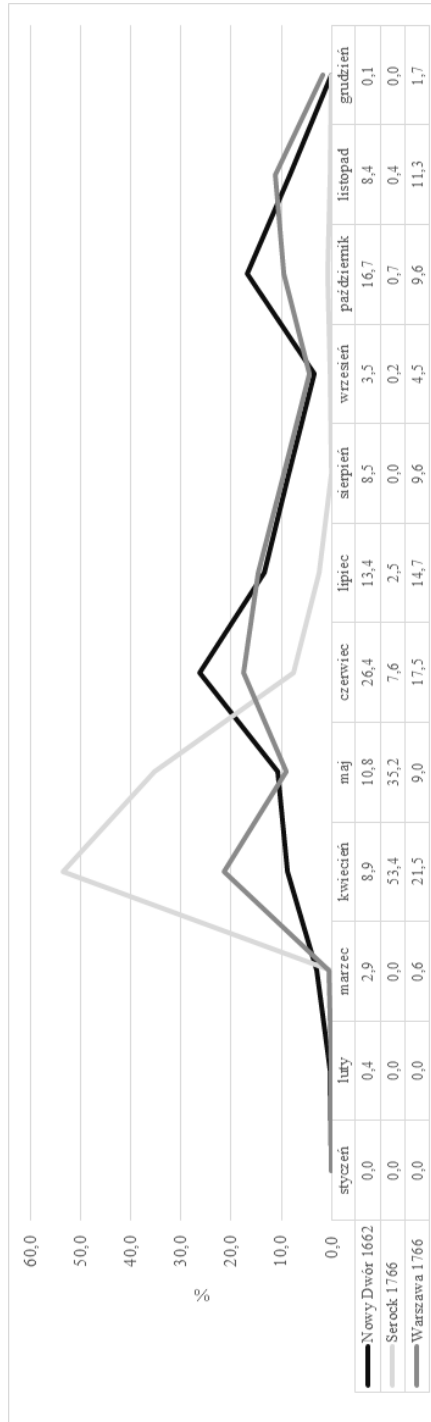
Jak bardzo zróżnicowana była sezonowość żeglugi w 1662 i 1766 r.? Porównanie dowodzi, że żegluga na Wiśle w 1662 i 1766 r. miała zbliżoną dynamikę, tj. zwiększony ruch statków w okresie od kwietnia do lipca, a następnie we wrześniu i październiku. Odmienną charakterystykę prezentowała żegluga Narwią i Bugiem (1766 r.). Choć była ona rejestrowana także w Nowym Dworze w 1662 r., jak zostało już wykazane, nie wpływała w sposób istotny na przedstawione statystyki (wykres 18).



Wykres 17. Struktura taboru wodnego na przekrojach: Warszawa 1605–1651, Nowy Dwór 1662, Serock 1766, Warszawa 1766

Chart 17. Structure of the water fleet in the sections: Warsaw 1605–1651, Nowy Dwór 1662, Serock 1766, Warsaw 1766

Źródło: *Registr...* 2011.



Wykres 18. Sezonowość żeglugi wg liczby transportów na przekrojach: Nowy Dwór 1662, Serock 1766, Warszawa 1766

Chart 18. Seasonality of shipping by the number of transports in the sections: Nowy Dwór 1662, Serock 1766, Warsaw 1766

Źródło: *Regestr...* 2011.

Warto podjąć próbę porównania środowiska kupieckiego w spławie w 1662 r. na tle danych z lat 1605–1651 (wobec obiektywnych trudności porównania środowiska szlacheckiego). W latach 1605–1651 na komorze warszawskiej zarejestrowano ogółem 975 „kupców” z co najmniej 20 ośrodków miejskich, z których najlepiej były reprezentowane: Kazimierz Dolny, Sandomierz, Kraków, Jarosław, Lwów, Gdańsk, Przemyśl i Warszawa (Obuchowska-Pysiowa 1964: 135). Na badanej komorze nowodworskiej odnotowano w 1662 r. aż 343 mieszczan i Żydów z 31 miast w spławie w dół Wisły oraz 231 uczestników spławu z co najmniej 22 miast w spławie w górę rzeki. Łącznie kupcy reprezentowali co najmniej 36 miast, zatem w ciągu jednego sezonu żeglugowego znacznie więcej niż w pierwszej połowie XVII w. Najaktywniejsze w spławie były środowiska kupców z Jarosławia, Kazimierza Dolnego, Warszawy, Gdańska, Sandomierza, Krakowa, Lublina i Tarłowa. Można zatem postawić tezę, że po „potopie” szwedzkim środowiska mieszczańskie dużych miast, w tym przede wszystkim nadwiślańskich, bardzo szybko powróciły do aktywnego udziału w handlu wiślanym. Jej rozwinięcie wymaga jednak odrębnych studiów.

W 1662 r. spławiono zboże na 2267 jednostkach pływających, zaoopatrzonych w 18 004 wiosła, zatem średnio 7,94 wiosła na statek. Jaka to była ilość surowca? Według H. Obuchowskiej-Pysiowej 1 pojazd = 3 łaszt y zboża, zaś szkuta (nie wiadomo jakiej wielkości) miała pomieścić 48 łasztów tego surowca. S. Hoszowski, stosując w swoich obliczeniach w sposób niejasny, a niekiedy nieuprawniony (z uwagi na podawaną niejednokrotnie przez pisarza komory celnej łączną liczbę pojazdów dla kilku statków jednocześnie), ustalił, że 1 pojazd = 2,37 łasztów zboża, zaś spław zboża wyniósł 36 tys. łasztów (Obuchowska-Pysiowa 1964: 21; Hoszowski 1981: 11, 13). Przyjmując powyższe obliczenia Obuchowskiej-Pysiowej i Hoszowskiego, można oszacować zboże zarejestrowane na komorze nowodworskiej na około 42,7–54 tys. łasztów (por. Gierszewski 1982: 41). Byłaby to ilość bardzo znacząca jak na okres tuż po wojnie ze Szwecją. Czy jest ona wiarygodna? Z ustaleń Czesława Biernata wynika, że w 1659 r. do Gdańska sprowadzono Wisłą i łądem ponad 4981 łasztów zboża. Wywóz zboża z Gdańska w 1662 r. miał wynieść co najmniej 35 929 łasztów, zaś w roku następnym nieco ponad 30 tys. łasztów. Średnia pięcioletnia wywozu zboża z Gdańska drogą morską w latach 1661–1665 wyniosła 24 558 łasztów (Biernat 1962: 76–77, 86–87, 282–285). Gdyby zatem wierzyć przyjętym wskaźnikom Obuchowskiej-Pysiowej i Hoszowskiego, mielibyśmy do czynienia z eksportem zboża na bardzo dużą skalę, czego nie potwierdzają dane dotyczące handlu zagranicznego Gdańska. Dodajmy, że w latach 1661–1662 decyzją gdańskiej Rady wprowadzono poważne ograniczenia

w eksporcie zboża z tego miasta, ponieważ zgromadzone w nim zapasy były zbyt małe (Biernat 1977: 74). Szacunki wspomnianych historyków nie uwzględniają ponadto faktu, że pewna część surowca, pomimo zniszczeń wojennych, mogła pochodzić z obszaru Prus Królewskich, co potwierdzają badania dla okresu 1764–1766, dla którego ilość zboża dostarczonego do Gdańska łądem wynosiła co najmniej 17% ogółu surowca (Kazusek 2022: 580–586). Dlatego należy rozważyć przyjęcie mniejszej ilości zboża w przeliczeniu na 1 wiosło dla określenia skali spławu. Zastosowano do tego celu następujący algorytm. Na podstawie znanych ilości zboża dostarczonego do Gdańska oraz wywiezionego z miasta w latach 1674–1700 udało się określić, że różnica w tym bilansie (dodatnim i ujemnym) wynosi średnio 18,4%. Na podstawie znanej tylko ilości zboża wywiezionego z Gdańska w 1662 r. (tj. 35 929 łąszków) oraz obliczonej średniej wartości różnicy w bilansach przywozu i wywozu zboża można stwierdzić, że minimalny szacowany przywóz mógł wynieść 29 314 łąszków, zaś maksymalny 42 544 łąszki. Od obliczonej minimalnej ilości zboża sprowadzonego do Gdańska należy odjąć potencjalną minimalną ilość zboża sprowadzonego drogą lądową, szacując ją po okresie zniszczeń wojennych bardzo ostrożnie na około 5% ogółu sprowadzonego zboża. Otrzymujemy w ten sposób minimalnie 27 849 łąszków i maksymalnie 40 416 łąszków zboża sprowadzonego wyłącznie wodą, co w przeliczeniu pozwala oszacować ilość 1,55–2,24 łąszków zboża na jedną pojazdę, tj. znacznie mniej, niż określili to Horszowski i Obuchowska-Pysiowa. Nie zmienia to faktu, że ilość spławionego Wisłą zboża przewyższała średnią ilość surowca wyeksportowanego z Gdańska w latach 1661–1665, co dowodzi dobrej kondycji ówczesnego rolnictwa, generującego istotne nadwyżki produkcyjne.

Zakończenie

Reasumując, należy stwierdzić, że tuż po wojnie ze Szwecją spław wiślany szybko zaczął się odbudowywać i co ważne, absorbował wszystkie warstwy społeczne. Istotną w nim rolę nadal odgrywały szlachta i magnateria, ale także liczne miasta. Środowiska kupieckie chętnie, obok przedstawicieli warstwy szlacheckiej, pośredniczyły w obrocie strategicznymi produktami eksportowymi (zboże, drewno), a przede wszystkim importowanymi z nad Motławy. Uwolnienie biegu dolnej Wisły i ziem usytuowanych w tym rejonie z rąk (tym razem) szwedzkiego okupanta dowiodło po raz kolejny, jak ważną rolę spław wiślany odgrywał w świadomości społecznej i w życiu gospodarczym dawnej Polski, a także jak istotne znaczenie miała walka o utrzymanie strategicznego dostępu do Bałtyku.

Literatura

- Archiwum Narodowe w Krakowie (ANK),
Archiwum Sanguszków. Rękopisy (ASR), sygn. 173.
Biernat C., 1962, *Statystyka obrotu towarowego Gdańska w latach 1651–1815*, Warszawa.
Biernat C., 1977, *Hamowanie wywozu zboża z portu gdańskiego w XVII wieku i w pierwszej połowie XVIII wieku*, „Rocznik Gdański”, t. 37.
Bogucka M., 1984, *Podstawy rozwoju gospodarczego Warszawy [w:] Dzieje Warszawy*, t. 2: *Warszawa w latach 1526–1795*, red. S. Kieniewicz, Warszawa.
Gierszewski S., 1982, *Wisła w dziejach Polski*, Gdańsk.
Hoszowski S., 1978, *Zniszczenia wojny szwedzkiej w świetle wiślanego splawu zboża w 1662 roku [w:] Badania nad historią gospodarczo-społeczną w Polsce. Problemy i metody*, red. J. Topolski, J. Orczyk, A. Nowak, S. Warkoczewski, Warszawa–Poznań.
Hoszowski S., 1981, *Wiślany handel zbożowy w 1662 roku*, „Zapiski Historyczne”, t. 46, z. 2.
Kazusek S., 2022, *Splaw wiślany w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772 roku)*, cz. 1: *Charakterystyka splawu wiślanego*, Kielce.
Kazusek S., 2016, *Splaw wiślany w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772 roku)*, cz. 2: *Statystyka splawu wiślanego*, Kielce.
Obuchowska-Pysiowa H., 1964, *Handel wiślany w pierwszej połowie XVII wieku*, Wrocław–Warszawa–Kraków.
Regestr celny nowodworski tak dolny jako i górny na wiosnę i jesień in anno 1662, wyd. S. Kazusek, Kielce 2011.

Vistula rafting in 1662

(in the light of the customs register of the Nowy Dwór chamber)

Abstract

The article discusses Vistula rafting in 1662 on the basis of the only surviving register of a customs house on the Vistula, dating from the second half of the 17th century. The presented analysis of the seasonality of the Vistula shipping proved that rafting with the so-called first water, as it was known from in literary circles, did not play a key role in trade. Instead, navigation of the river current primarily depended on the summer and autumn rains, as well as on the rhythms of consumer needs. The relationship between the size of water transport and the social category of the rafting participant as well as the time of the shipping season is also highlighted. It is also shown that the majority of the downriver traffic was nobility while the upstream traffic was mainly townspeople. The structure of the water fleet was established, as well as its preferred use, which was also dependant on the season. The ownership structure of the vessels is discussed, paying attention to the dominance of the nobility. The role of Warsaw and other cities, including those on the Vistula River, in nautical trade is discussed. A comprehensive description of the transported goods was presented, as well as the environment of raft occupants, the role of the Vistula tributaries in floating trade was noticed. Comparing rafting in the years 1605-1651 and in 1766, the exceptional significance of the Vistula trade just after the Swedish Deluge was proved.

Key words: rafting on the Vistula, inland sailing, trade, 17th century, merchants, Polish Commonwealth, Vistula