

Szymon Kazusek

(Jan Kochanowski University in Kielce)

<https://orcid.org/0000-0002-5430-2544>

e-mail: szymon.kazusek@ujk.edu.pl

Spław i żegluga na Wiśle w rejonie aglomeracji krakowskiej
w latach 1773–1785
(w świetle rejestrów mostowego kazimierskiego)

*Rafting and Navigation on the Vistula in the Area of the Cracow Agglomeration
in the Years 1773–1785 (in the Light of the Kazimierz Bridge Registers)*

ABSTRACT

The Vistula rafting played an important role in the economic life of the most important urban center of Lesser Poland (Małopolska). The first partition of the Polish-Lithuanian Commonwealth radically changed the economic situation, dividing the single economic market of this region. The article discusses the impact of the first partition on the development of navigable trade and Vistula navigation in the Cracow agglomeration.

Key words: rafting, Vistula, trade, 18th century, partition of Poland

PUBLICATION INFO				
		 	e-ISSN: 2449-8467 ISSN: 2082-6060	
THE AUTHOR'S ADDRESS: Szymon Kazusek, the Institute of History of the Faculty of Humanities of the Jan Kochanowski University in Kielce, 17 Uniwersytecka Street, Kielce 25-406, Poland				
SOURCE OF FUNDING: Szymon Kazusek, Statutory Research of the Institute of History of the Jan Kochanowski University in Kielce				
SUBMITTED: 2023.12.22	ACCEPTED: 2024.02.27	PUBLISHED ONLINE: 2024.10.22		
WEBSITE OF THE JOURNAL: https://journals.umcs.pl/rh		EDITORIAL COMMITTEE E-mail: reshistorica@umcs.pl	 	
 DIRECTORY OF OPEN ACCESS JOURNALS				

STRESZCZENIE

Spław wiślany odgrywał ważną rolę w życiu gospodarczym najważniejszego ośrodka miejskiego Małopolski. Pierwszy rozbiór Rzeczypospolitej radykalnie zmienił sytuację gospodarczą, dzieląc jednolity rynek gospodarczy tego regionu. W artykule omówiony został wpływ pierwszego rozbioru na rozwój handlu spławnego i żeglugi wiślanej w rejonie aglomeracji krakowskiej.

Słowa kluczowe: spław, Wisła, handel, XVIII wiek, rozbiór Polski

Pierwszy rozbiór Rzeczypospolitej przesądził o rozerwaniu dotychczasowych więzi gospodarczych pomiędzy regionami pozostałymi przy Rzeczypospolitej i zabranymi przez Austrię, Prusy i Rosję. W ograbionym przez zaborców państwie w sposób szczególny ucierpiał handel wiślany, będący przez ponad trzy stulecia (od czasów uzyskania po pokoju toruńskim dostępu do Bałtyku) jednym z najważniejszych elementów życia gospodarczego dawnej Polski. Jednym z kluczowych postulatów historii gospodarczej drugiej połowy XVIII w. jest odpowiedź na pytanie o skutki ekonomiczne pierwszego rozbioru. Zachowane rejestry mostowego kazimierskiego z okresu po 1772 r. pozwalają odpowiedzieć na pytanie o bezpośredni wpływ tego wydarzenia na rozwój spławu i żeglugi na Wiśle, stanowiącej częściowo nową granicę pomiędzy ograbioną terytorialnie Rzeczypospolitą a jednym z jej zaborców – Austrią. Pierwszym, który podjął się próby zarysowania problemu, był Mariusz Kulczykowski. Przeprowadzone przez niego sondażowe i częściowe badania w oparciu o rejestry mostowego z 1775, 1780 i 1785 r. dowiodły zmian w życiu gospodarczym aglomeracji po 1772 r.¹ Pełniejsza ocena spławu i żeglugi wiślanej w tym okresie wymaga przeprowadzenia kompleksowej analizy zachowanego materiału z drugiej połowy XVIII w.,² która pozwoli udzielić odpowiedzi na pytanie o rozmiary zmian w zbiorowości uczestników spławu, taborze wodnym, sezonowości spławu i żeglugi czy wreszcie w strukturze spławianych towarów. Ułatwieniem jest opracowana już charakterystyka badanego zjawiska w latach 1750–1772 na podstawie wspomnianych materiałów archiwalnych³, a także zachowana rejestracja opłat mostowego kazimierskiego, pozwalająca na odtworzenie badanego

¹ M. Kulczykowski, *Kraków jako ośrodek towarowy Małopolski Zachodniej w drugiej połowie XVIII wieku*, Warszawa 1963, *passim*.

² Archiwum Narodowe w Krakowie, Archiwum miasta Kazimierza, sygn. K 637, K 639–K 653, K 655–K 658, K 660–K 670.

³ S. Kazusek, *Spław wiślany w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772 roku)*, cz. 1, *Charakterystyka spławu wiślanego*, Kielce 2022, *passim*; cz. 2, *Statystyka spławu wiślanego*, Kielce 2016, s. 61–82.

zjawiska w latach 1773–1785⁴. Dodajmy, że zachowane archiwalia z okresu po 1785 r. nie stwarzają już takich perspektyw badawczych.

Omawiany okres poprzedziło kilka ważnych w dziejach aglomeracji wydarzeń historycznych, mających wpływ na badane zjawisko. Silnie piętno odcisnęły działania militarne prowadzone w obrębie aglomeracji krakowskiej w dobie konfederacji barskiej. Od rosyjskiego szturmu przeprowadzonego nocą 16/17 sierpnia 1768 r. do lutego 1773 r. Kraków, pomimo niedługiego pobytu konfederatów w mieście jesienią 1769 r., a także krótkotrwałego opanowania przez nich Wawelu w 1772 r., był nieprzerwanie w rękach rosyjskich⁵. W 1768 r. austriacki zaborca utworzył kordon sanitarny obejmujący Spisz, Nowy Sącz, Nowy Targ i Czorsztyn, stanowiące zaplecze gospodarcze aglomeracji krakowskiej. Tak rozpoczął się okres rozrywania krajowego, w tym także małopolskiego, rynku gospodarczego. Następnie w ręce austriackie przeszły kopalnie soli w Bochni i Wieliczce⁶. W maju 1772 r. wydana została instrukcja dotycząca zajmowania żup solnych. W czerwcu Austriacy przejęli kontrolę nad żupami⁷. Po tym jak we wrześniu 1772 r. Rosjanie opuścili Kazimierz, w mieście usadowili się Austriacy, którzy po wyjściu Rosjan z Krakowa także i tam wprowadzili swe wojska. W dniu 18 września 1773 r. podpisane zostały w Warszawie traktaty rozbiorowe między Rzeczypospolitą a zaborcami, w tym Austrią, która wyprowadziła po tym fakcie swe wojska z Krakowa, zaś po podpisaniu konwencji granicznej w dniu 9 lutego 1776 r. także z podkrakowskiego Kazimierza⁸. Jesienią 1774 r. podjęto

⁴ Pobór opłaty mostowego odbywał się na moście pływającym prowadzącym w kierunku Wieliczki. Vide też J.M. Małecki, *Kraków w dobie Oświecenia*, w: J. Bieniarzówna, J.M. Małecki, *Dzieje Krakowa*, t. 2, *Kraków w wiekach XVI–XVIII*, Kraków 1984, s. 557, 563.

⁵ W. Mączyński, *Dziennik zdarzeń w mieście Krakowie w czasie konfederacji barskiej*, wyd. W. Konopczyński, Kraków 1911, s. 22, 32, 33, 59; S. Wodzicki, *Wspomnienia z przeszłości od roku 1768 do roku 1840*, Kraków 1873, s. 33–62; *Konfederacja barska. Korespondencja między Stanisławem Augustem a Ksawerym Branickim łowczym koronnym w roku 1768*, wyd. L. Gumplowicz, Kraków 1871, nr 9, 13, 18, 23, 27; *Materyały [...] do konfederacji barskiej r. 1767–1768*, t. 1, wyd. S. Morawski, Lwów 1851, s. 182; W. Konopczyński, *Konfederacja barska. Przebieg, tajemne cele i jawne skutki*, t. 2, Poznań 2017, s. 539; S. Kazusek, *Spław wiślany*, cz. 2, aneks 5, tabele 3–5; J.M. Małecki, *op. cit.*, s. 546–549, 553; J. Krasicka, *Kraków i ziemia krakowska wobec konfederacji barskiej*, Kraków 1929, s. 11, 12, 23–43, 85, 96–104, 113–139; K. Bąkowski, *Oblężenie Krakowa w roku 1768*, Kraków 1893, *passim*.

⁶ R. Gaziński, *Prusy a handel solą w Rzeczypospolitej w latach 1772–1795*, Warszawa 2007, s. 161, 162; W. Konopczyński, *Fryderyk Wielki a Polska*, wyd. 2, Poznań 1981, s. 121.

⁷ Ł. Walczy, *Przemiany organizacyjne oraz kadra urzędnicza w żupach krakowskich w początkowym okresie administracji austriackiej (1772–1809)*, „*Studia i Materiały do Dziejów Żup Solnych w Polsce*” 1996, 19, s. 113.

⁸ J.M. Małecki, *op. cit.*, s. 553.

pertraktacje w sprawie traktatu handlowego Rzeczypospolitej z Austrią⁹. Zawarty 16 marca 1775 r. układ przewidywał cło od towarów wywożonych z Polski w wysokości 4%. Austria zobowiązywała się do poboru cła od towarów wywożonych z jej terytorium w wysokości 5–12%. Kraje ustaliły cło tranzytowe w wysokości 1%, swobodę transportów wojskowych i handlu solą, ułatwienia w handlu winem węgierskim, zwolnienia od podatków dla towarów spławianych rzekami granicznymi, oznakowanie towarów przewożonych przez granicę¹⁰. Tego samego roku Austria utworzyła jeden obszar celny, włączając do niego kraje czeskie oraz niemieckie (z wyjątkiem Tyrolu). Galicja została włączona do tego obszaru w 1784 r. Wydane przez władze austriackie dwie taryfy celne z lat 1784 i 1788 zakazywały przywozu do Austrii towarów już tam wytwarzanych oraz zbytkowych. Wprowadzono również podwójne stemplowanie towarów importowanych¹¹. Postanowienia te nie dotyczyły indywidualnych konsumentów, których obowiązywało cło sześćdziesięcioprocentowe¹².

Nie bez znaczenia na prezentowane wnioski oparte na danych statystycznych są wydarzenia mające wpływ na funkcjonowanie przeprawy wielickiej, w szczególności zjawiska pogodowe i sytuacja hydrologiczna, które zasługują na odrębne rozważania. Warto jedynie tytułem wstępu

⁹ Znacznie trudniej i dłużej przyszło Austrii negocjować spław Wisłą do Gdańska z królem pruskim Fryderykiem II (Z. Góralski, *Tranzyt zboża austriackiego przez Polskę a powstanie kościuszkowskie*, „Przegląd Historyczny” 1964, 55, s. 407). O stosowanych wcześniej taryfach celnych vide: H. Grossman, *Polityka przemysłowa i handlowa rządu Terezyańsko-Józefińskiego w Galicji 1772–1790*, „Przegląd Prawa i Administracji” 1911, 36, 1, s. 1059.

¹⁰ Vide: Biblioteka Czarotoryskich, rkps 1076, s. 101–130; *Volumina legum*, t. 8, wyd. J. Ohryzko, Petersburg 1860, s. 42–46; R. Rybarski, *Skarbowość Polski w dobie rozbiorów*, Kraków 1937, s. 58, 59. Bardziej niekorzystne postanowienia znalazły się w traktacie handlowym polsko-pruskim, który również godził w handel Rzeczypospolitej (M. Drozdowski, *Traktaty handlowe po pierwszym rozbiorze a problem jedności gospodarczej ziem polskich*, „Roczniki Historyczne” 1971, 37, s. 94, 95; J.A. Wilder, *Traktat handlowy polsko-pruski z roku 1775. Gospodarcze znaczenie utraty dostępu do morza*, Warszawa 1937, s. 106, 107). Vide też K. Chłędowski, *Traktat handlowy między Austrią a Polską z roku 1775*, „Przewodnik Naukowy i Literacki” 1880, 8, 4, s. 330; „Dziennik Handlowy” 1786, s. 70–74; 1789, s. 2, 3; H. Grossman, *op. cit.*, s. 1059. Należy podkreślić, że jeszcze w 1772 r. od towarów przewożonych z Rzeczypospolitej na południe oraz w kierunku przeciwnym opłacano cło w wysokości 10%. Towary przewożone tranzytem przez Polskę były obłożone cłem wynoszącym 24% (T. Lutman, *Studia nad dziejami handlu Brodów w latach 1773–1880*, Lwów 1937, s. 57).

¹¹ C.W. Ingrao, *The Habsburg Monarchy 1618–1815*, Cambridge 1994, s. 212; S. Grodziski, *Historia ustroju społeczno-politycznego Galicji 1772–1849*, Wrocław 1971, s. 56, 57; H. Hantsch, *Die Geschichte Österreichs*, t. 2, Graz–Wien–Köln 1962, s. 229; T. Korzon, *Wewnętrzne dzieje Polski za Stanisława Augusta (1764–1794)*, t. 2, wyd. 2, Warszawa–Kraków 1897, s. 51; F.J. Jekel, *Pohlens Handelsgeschichte*, Wien–Triest 1809, s. 35.

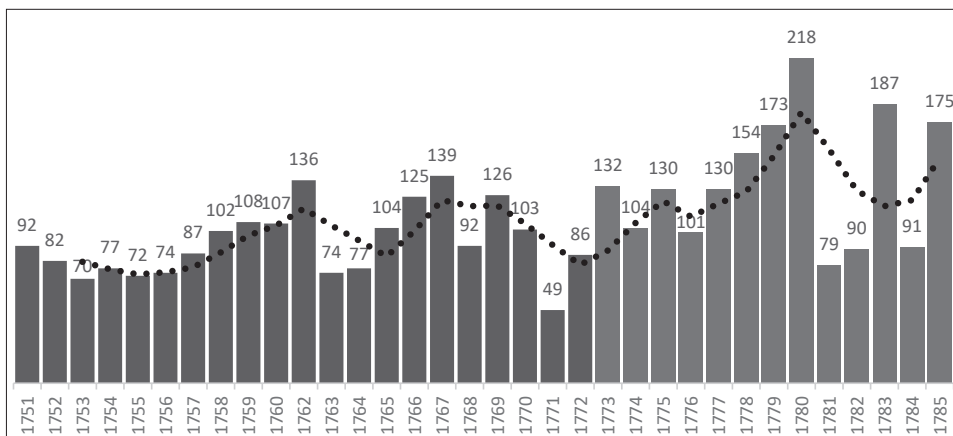
¹² T. Lutman, *op. cit.*, s. 35.

zwrócić uwagę na okresy niesprzyjające żegludze. Niskie stany wody Wisły notowano m.in. latem 1779 r.¹³ Czynnikiem mającym wpływ na liczbę transportów i jednostek pływających, odnotowanych w księgach miejskich kazimierskich, są także ekstremalnie wysokie stany wody lub zjawiska lodowe, które doprowadzały do przerywania przeprawy i skutkowały brakiem rejestracji ruchu statków. Należy jednak przypuszczać, mając na uwadze zachowywane rygory bezpieczeństwa przez załogi statków, że w czasie gwałtownego wezbrania lub pochodu lodu ruch na Wiśle zamierał. Niemniej warto odnotować, że ewentualną żeglugę lub rejestrację statków mogło zakłócić wezbranie Wisły i zerwanie lub demontaż przeprawy w styczniu i grudniu 1773 r., w lutym i grudniu 1774 r., lutym 1775 r., lutym 1776 r., grudniu 1777 r., styczniu 1778 r., grudniu 1779 r., marcu i maju 1780 r., marcu, wrześniu i grudniu 1781 r., styczniu, lutym, marcu i grudniu 1782 r., styczniu, lutym, marcu, czerwcu i listopadzie 1783 r., marcu, kwietniu i grudniu 1784 r. oraz w kwietniu i czerwcu 1785 r. Regularne zerwania mostu przez pochód lodu lub silne wezbrania przyczyniały się do niewielkich przerw w funkcjonowaniu przeprawy mostowej i tym samym chwilowego braku rejestracji statków.

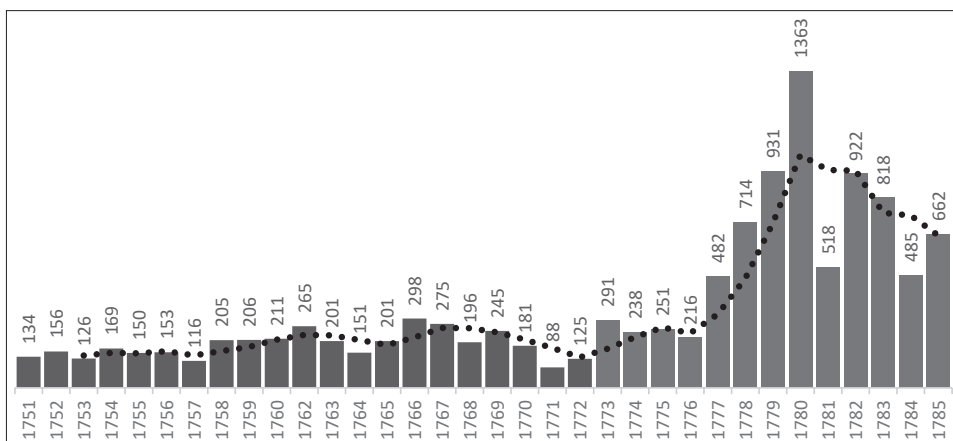
Do jakich zmian w spławie wiślanym doprowadziły wspomniane wydarzenia? Poszukiwanie odpowiedzi na to pytanie jest o tyle istotne, że w polskiej historiografii zdania na temat wpływu pierwszego rozbioru na rozwój gospodarczy najważniejszego ośrodka tego regionu są podzielone¹⁴. W drugiej połowie XVIII w. ruch statków na Wiśle w rejonie Krakowa charakteryzował się naprzemiennie kilkuletnimi trendami wzrostu i spadku. Z chwilą rozpoczęcia działalności przez konfederatów barskich nastąpiło wyraźne zmniejszenie żeglugi. Przejęcie przez wojska zaborców kontroli nad aglomeracją doprowadziło paradoksalnie do ożywienia spławu wiślanego (przynajmniej w aspekcie liczby zorganizowanych transportów), którego spadek zaznaczył się od 1781 r., więc początkowo nie miała na niego wpływu wydana przez Austrię w 1784 r. nowa taryfa celna (wykres 1). Dodajmy, że apogeum spławu przypadło na 1780 r. Drugą istotną zmianą jest wyraźny wzrost liczby statków pokonujących most wielicki od 1773 r. Choć liczba jednostek pływających malała od 1781 r., to nadal była znacznie większa niż przed pierwszym rozbiorem (wykres 2). Dosyć stwierdzić, że przed 1773 r. na moście wielickim rejestrowano średnio rocznie 94,4, zaś później aż 135,7 transportów wodnych, w ramach których ten profil wodny pokonywało odpowiednio 183,4 oraz 607 statków. Prezentacja danych odnoszących

¹³ R. Gaziński, *op. cit.*, s. 237, 238.

¹⁴ D. Rederowa, *Studia nad wewnętrznymi dziejami Krakowa porozbiorowego (1796–1809)*, cz. 2, „Rocznik Krakowski” 1962, 36, s. 50; M. Drozdowski, *op. cit.*, s. 104.

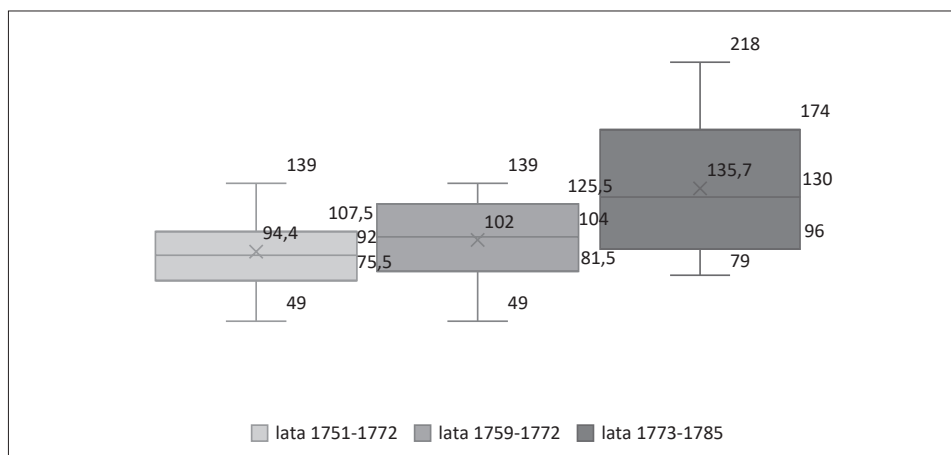


Wykres 1. Liczba transportów wodnych na Wiśle w świetle rejestrów mostowego w Kaziemierzu przy Krakowie w latach 1751–1785 (ze średnią ruchomą trzyletnią)

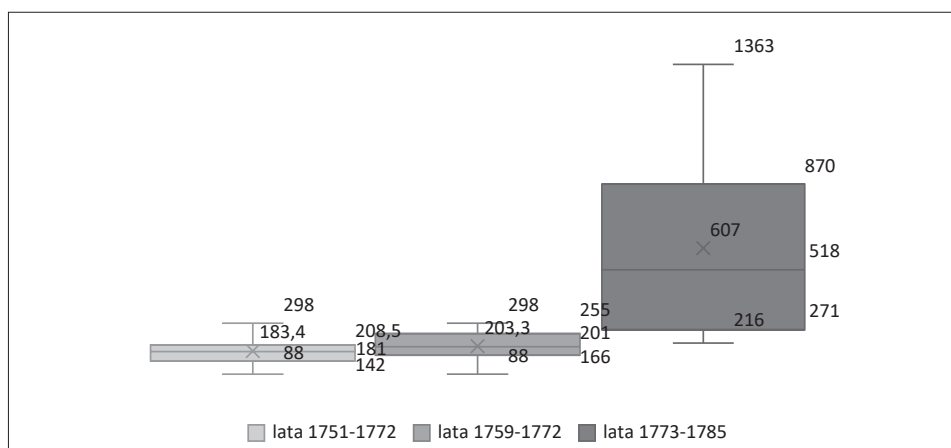


Wykres 2. Liczba jednostek pływających na Wiśle w świetle rejestrów mostowego w Kaziemierzu przy Krakowie w latach 1751–1785 (ze średnią ruchomą trzyletnią)

się do okresu 1751–1785 i podziału na lata 1751–1772 oraz 1773–1785 może pozornie wydawać się nieakceptowalna z uwagi na znaczne różnice w liczbie sezonów żeglugowych. W sukurs przychodzą nam dane zwizualizowane poniżej (wykres 3 i 4), za pomocą których porównawczo przedstawiono różnice w dwóch okresach, zaś obok już wymienionych dodano trzecią próbę (lata 1759–1772), o porównywalnej liczbie sezonów do tej z okresu porozbiorowego. Zbliżone do siebie wartości elementów statystyki opisowej z dwóch prób okresu przedrozbiorowego (1751–1772 i 1759–1772) dowodzą ogromnych różnic w spławie i żegludze na Wiśle przed oraz po pierwszym rozbiórce, a jednocześnie uzasadniają w dalszym etapie rezygnację z porównywania danych z okresów o takiej samej

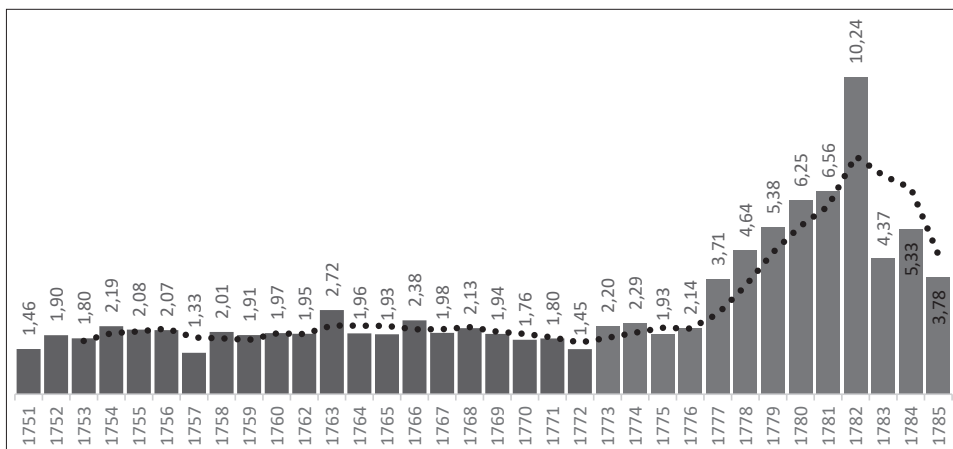


Wykres 3. Liczba transportów wodnych na Wiśle w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w okresie przed i po pierwszym rozbiórze (z uwzględnieniem porównywalnej liczby sezonów żeglugowych)

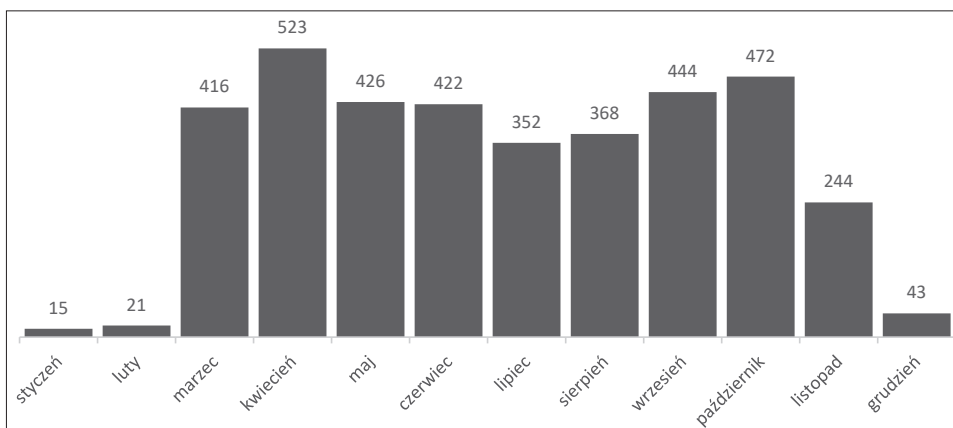


Wykres 4. Liczba jednostek pływających na Wiśle w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w okresie przed i po pierwszym rozbiórze (z uwzględnieniem porównywalnej liczby sezonów żeglugowych)

liczbie sezonów żeglugowych przed i po 1772 r. Warto zauważyć, że dla danych dotyczących taboru wodnego z okresu przed- i porozbiorowego typowe zakresy zmienności nie mają wspólnego przedziału (wykres 4). Jako wymierną próbę porównania warto uwzględnić średnią liczbę jednostek pływających w transporcie (wykres 5). Jej wartość wyraźnie wzrosła od 1777 r., osiągając apogeum w 1782 r. na poziomie 10,24 statków w jednym transporcie. Tę odstającą wartość należy wytłumaczyć wyjątkowo



Wykres 5. Średnia liczba jednostek pływających w jednym transporcie wodnym w latach 1751–1785 (ze średnią ruchomą trzyletnią)



Wykres 6. Liczba transportów wodnych w roku kalendarzowym w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w latach 1751–1785

dużą, niespotykaną w żadnym innym sezonie żeglugowym, liczbą tafli spławionego drewna¹⁵.

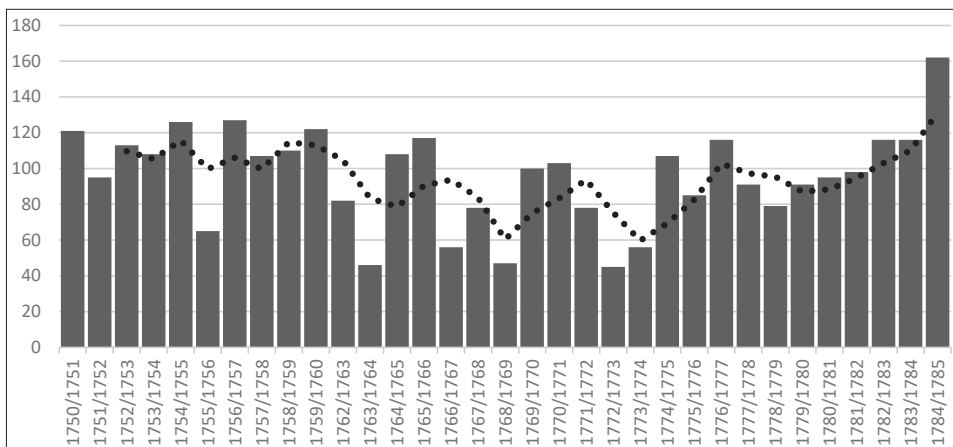
Przejdźmy do charakterystyki sezonowości żeglugi wiślanej. W świetle opracowanych danych wiadomo, że w badanym okresie spław wiślany odbywał się także w miesiącach zimowych, choć na bardzo małą skalę. Jego apogeum przypadało na kwiecień oraz październik (wykres 6). Czy

¹⁵ Dla porównania warto dodać, że w rejonie górnego biegu Wisły i jej dopływów, gdzie dominował spław drewna, omawiana średnia na profilu tyńskim w 1766 r. wynosiła 9,65 jednostek, zaś na profilu zwierzynieckim w 1765 r. osiągnęła 11,37 jednostek (S. Kazusek, *Spław wiślany*, cz. 2, s. 31–32, 35–36).

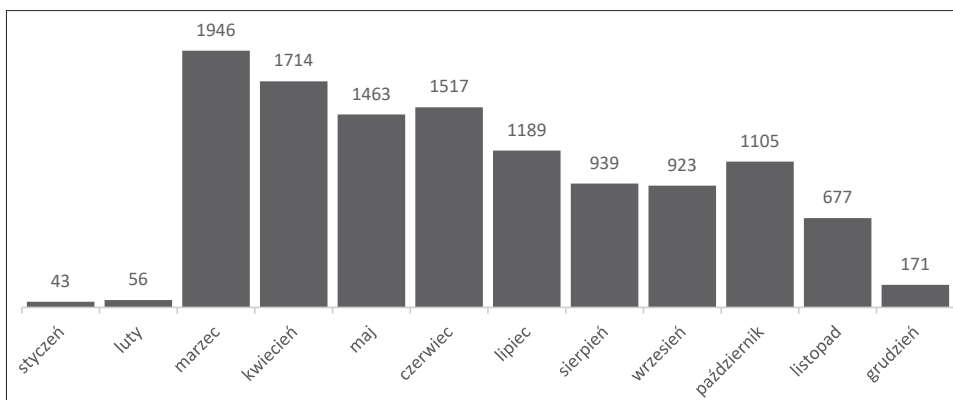


Wykres 7. Udział procentowy transportów wodnych w roku kalendarzowym w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w okresie przed i po pierwszym rozbiórze (z uwzględnieniem porównywalnej liczby sezonów żeglugowych)

liczba organizowanych transportów na przestrzeni sezonu żeglugowego w dwóch badanych okresach różniła się? Z opracowanych danych wynika, że przed pierwszym rozbiorem najwięcej transportów odbywało się w marcu, kwietniu (osiągając apogeum) oraz październiku, niezależnie od tego, czy analizujemy okres za lata 1751–1772 czy 1759–1772 (wykres 7). Uwagę na zwizualizowanych danych okresu porozbiorowego zwraca linia wyznaczająca znacznie mniejszy udział procentowy transportów na początku sezonu, ich apogeum w maju i znacznie większy udział w porze jesiennej. Czy oznacza to korzystniejsze warunki pogodowe i żeglugowe po pierwszym rozbiórze, sprzyjające żegludze nieco bardziej niż w okresie do początku lat siedemdziesiątych XVIII w., czy też trudniejsze warunki do żeglugi u progu sezonu spławnego? Na pełną odpowiedź na to pytanie jest jeszcze za wcześnie, ale już teraz można stwierdzić na podstawie danych opracowanych na wykresie 8, że po pierwszym rozbiórze paradoksalnie miała miejsce dłuższa zimowa przerwa żeglugowa (z trendem rosnącym) niż przed rozbiorem, kiedy pod względem długości trwania ulegała nieustannym wahaniom. Dosyć stwierdzić, że w latach 1750–1772 wynosiła średnio w sezonie 95,45 dni, zaś w latach 1773–1785 trwała 96,69 dni. Wyjaśniałoby to mniejszy udział transportów w pierwszych tygodniach okresu porozbiorowego i większy w porze jesiennych deszczów, poprzedzający zimową przerwę żeglugową. O szczególnie intensywnej żegludze w pierwszych tygodniach sezonu spławnego okresu przedrozbiorowego świadczy rekordowa liczba zarejestrowanych jednostek pływających. Kolejne miesiące przynosiły postępujący spadek liczby statków. Widoczna koncentracja ruchu statków ma związek z wiosennym



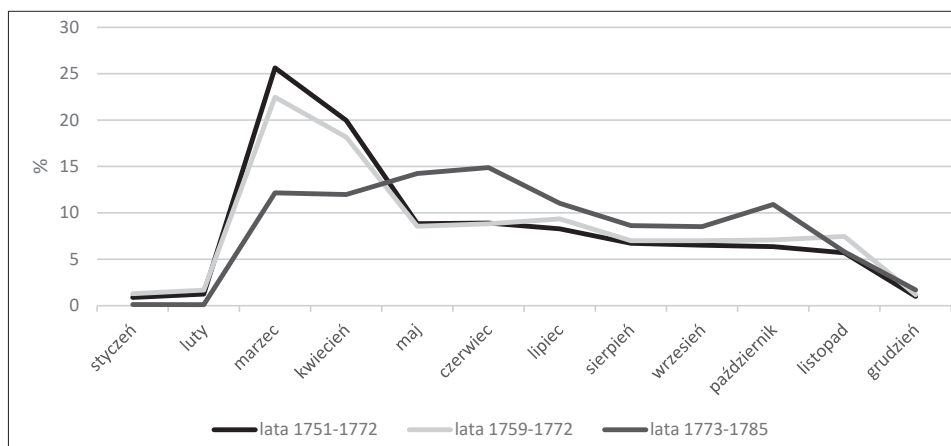
Wykres 8. Czas trwania zimowej przerwy żeglugowej w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w latach 1750–1785 (ze średnią ruchomą trzyletnią)



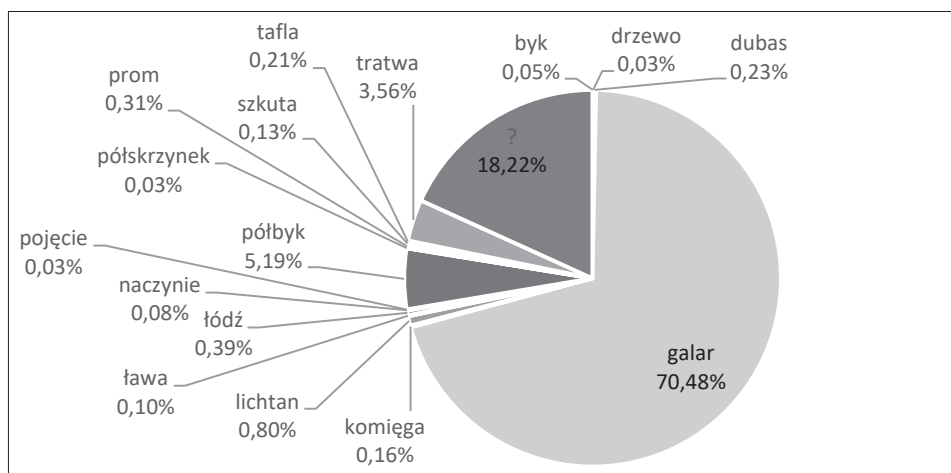
Wykres 9. Liczba jednostek pływających w roku kalendarzowym w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w latach 1751–1785

wiezbraniem, porą wiosenno-letnich oraz jesiennych deszczów (wykres 9). Po pierwszym rozbiórze największy udział jednostek pływających notowano dopiero w maju i czerwcu (osiągając apogeum), zaś ich większą liczbę także w październiku (wykres 10).

Przejdźmy do charakterystyki zmian w taborze wodnym. Z dotychczasowych ustaleń wiadomo, że decydującą rolę w transporcie wodnym w rejonie górnego biegu Wisły odgrywały statki średniej wielkości i mniejsze, o relatywnie mniejszym zanurzeniu, a także jednostki transportu drewna, jako niewielkie samodzielne „statki” lub łączone w większe obiekty pływające. W latach 1751–1785 najliczniej reprezentowane były galary (63,22%), następnie tafle (16,06%) i pojęcia (7,18%). Dominacja galarów w tej części biegu Wisły była zupełnie naturalna. Jednostki tego



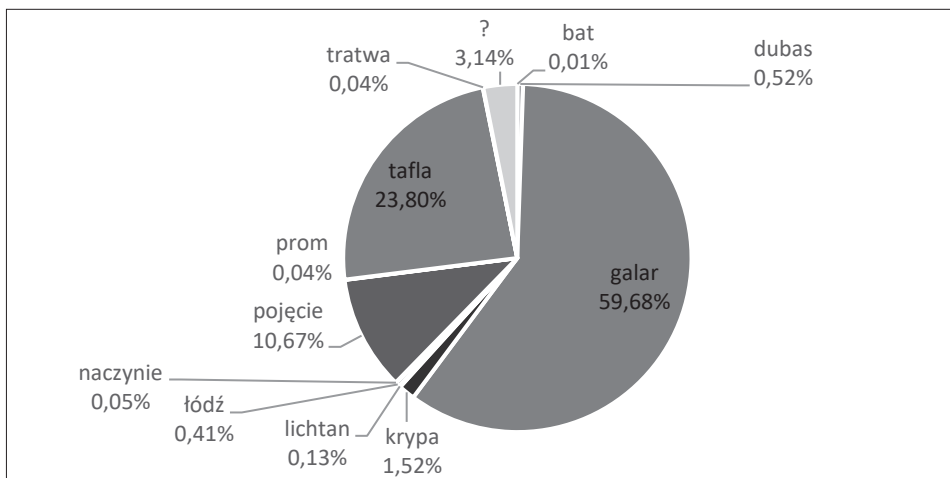
Wykres 10. Udział procentowy jednostek pływających w roku kalendarzowym w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w okresie przed i po pierwszym rozbiore (z uwzględnieniem porównywalnej liczby sezonów żeglugowych)



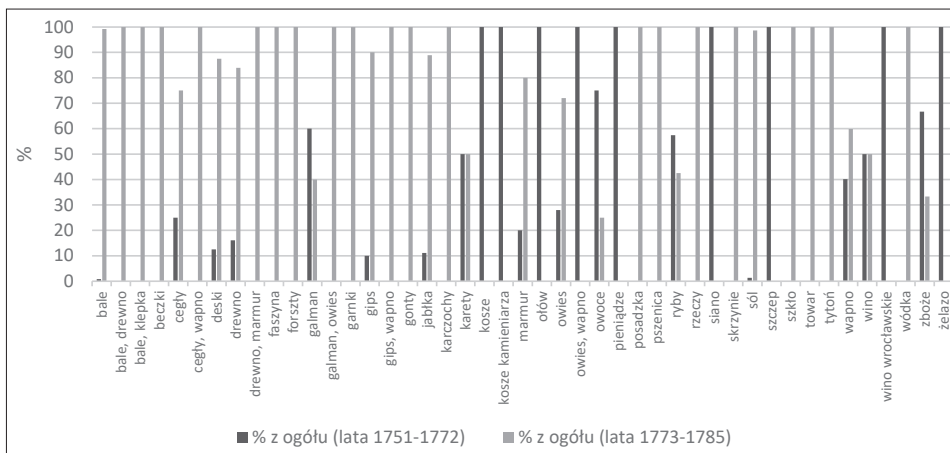
Wykres 11. Struktura jednostek pływających na Wiśle w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w latach 1751-1772

typu produkowano w większych ilościach w pobliskim Czernichowie¹⁶, ale także przy aglomeracji krakowskiej. Systematycznie budowali je rzemieślnicy podkrakowskiego Kazimierza. Ich najważniejszym odbiorcą były krakowskie żupy solne, które w XVIII w. wymogły na armatorach stosowanie jednostek mniejszych i bezpieczniejszych do transportu

¹⁶ Niektórzy z uczestników żeglugi nabywali tam jednocześnie po kilkadziesiąt jednostek pływających (Biblioteka Zakładu Narodowego im. Ossolińskich we Wrocławiu [dalej: BO], rkps. 1666/II, s. 229).



Wykres 12. Struktura jednostek pływających na Wiśle w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w latach 1773–1785



Wykres 13. Udział procentowy towarów spławianych w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w okresie przed i po pierwszym rozbiore

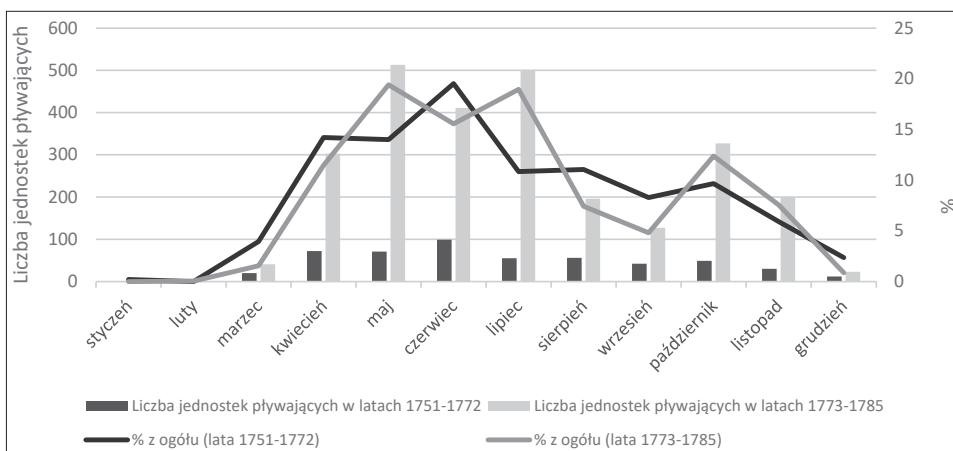
minerału. W zarejestrowanej flocie można odnaleźć także te największe jednostki transportowe, tj. szkuty (0,04%) i dubasy (0,43%), o największym zanurzeniu, wieloletnim zastosowaniu, możliwości żeglugi w górę rzeki, w tym posiadające ożaglowanie, znane z rzecznej krajobrazu przede wszystkim jako transportery zboża.

Co zatem uległo zmianie w taborze wodnym w wyniku pierwszego rozbioru? W okresie porozbiorowym przede wszystkim zmniejszyła się liczba rodzajów wykorzystywanych jednostek pływających z 16 do 11 (wykres 11 i 12), ale zwiększyła się ich liczba, pomimo relatywnie

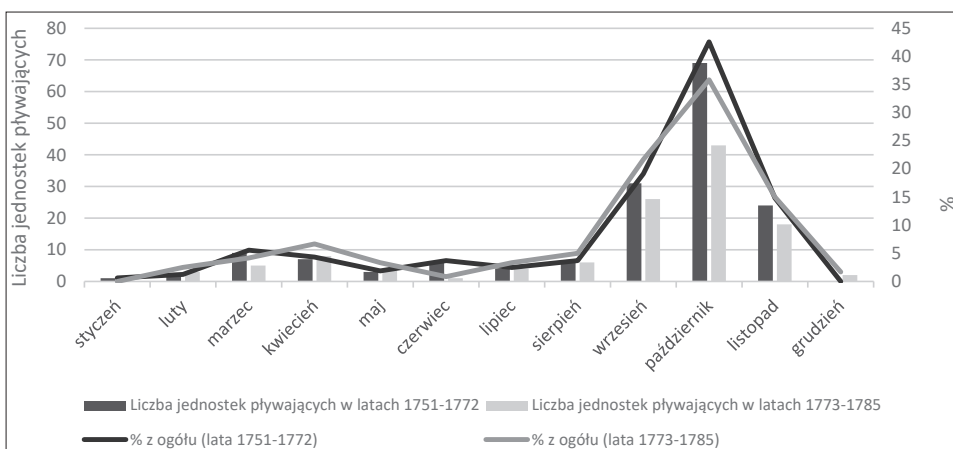
krótszego czasu. W latach 1751–1772 zarejestrowano co najmniej 3852 statki, zaś w latach 1773–1785 aż 7891. W pierwszym i drugim przekroju największy udział miały galary (odpowiednio 70,48% i 59,68%). Pomimo ich mniejszego udziału procentowego we flocie okresu porozbiorowego nastąpił gwałtowny wzrost ich obecności na Wiśle w rejonie Krakowa (z 2715 do 4709 jednostek). W latach 1773–1785 zarejestrowano przede wszystkim ogromną liczbę taflí, co najprawdopodobniej świadczy o gwałtownym wzroście spławu drewna. Zachowanie ostrożności w formułowaniu tego wniosku nakazuje zanik rejestracji tratw – trzeciego pod względem liczby „statku” przedrozbiorowego taboru wodnego. W okresie porozbiorowym nie zanotowano już przepływających przez most wielicki szkut, co może pośrednio dowodzić zmniejszenia skali przewożonych jednorazowo towarów na pokładzie statku, ale także wskazywać na eliminację z handlu niektórych uczestników spławu, dóbr lub spławianych przed rozbiorem produktów. Dosyć stwierdzić, że największe szkuty zostały zastąpione po pierwszym rozbiore przez nieco mniejsze dubasy, ale także przez pojęcia (842 jednostki), które były niemal niezauważalne w latach 1751–1772.

Co stanowiło przedmiot spławu wiślanego w rejonie aglomeracji krakowskiej? Z dotychczasowych badań wiadomo, że na tutejszym rynku obfitowały produkty gospodarki leśnej, produkty rolne i hodowlane, produkty przedsiębiorstw górniczych, wyroby rzemieślnicze i przemysłowe, a także luksusowe artykuły konsumpcyjne. Produkty niemal wszystkich tych kategorii rejestrowano na badanym profilu wodnym. Łącznie odnotowano co najmniej 39 wyrobów. W okresie przedrozbiorowym zarejestrowano 24 produkty, zaś po pierwszym rozbiore 31 artykułów. Tylko 8 rodzajów towarów (w tym m.in. ołów, siano, wino wrocławskie i żelazo) spławiono wyłącznie przed pierwszym rozbiorem. Niezależnie od zmian terytorialnych funkcjonował spław materiałów budowlanych (cegły, deski, „drewno”, gips, marmur, wapno), a także niektórych artykułów konsumpcyjnych (owoce, ryby, wino) i zbóż. Po 1772 r. nieznacznie zmniejszył się spław galmanu. W tym okresie wzrósł spław drewna i produktów przemysłu drzewnego (bale, gonty, klepka), niektórych wyrobów rzemieślniczych (beczki, garnki, skrzynie), produktów przemysłu górniczego i hutnictwa (sól, szkło) (wykres 13). Największy udział w spławie miało „drewno” (26,82% ogółu statków), wapno (8,98%), sól (2,50%) i ryby (2,40%).

Czy na przestrzeni badanego okresu można dostrzec różnice w sezonowości spławu tych czterech najważniejszych produktów? Dane zwizualizowane na wykresach 14–17 dowodzą, że po pierwszym rozbiore dynamika dostaw najważniejszych artykułów uległa niewielkim zmianom, ale wpisywała się w ogólny trend sezonowości organizowanych



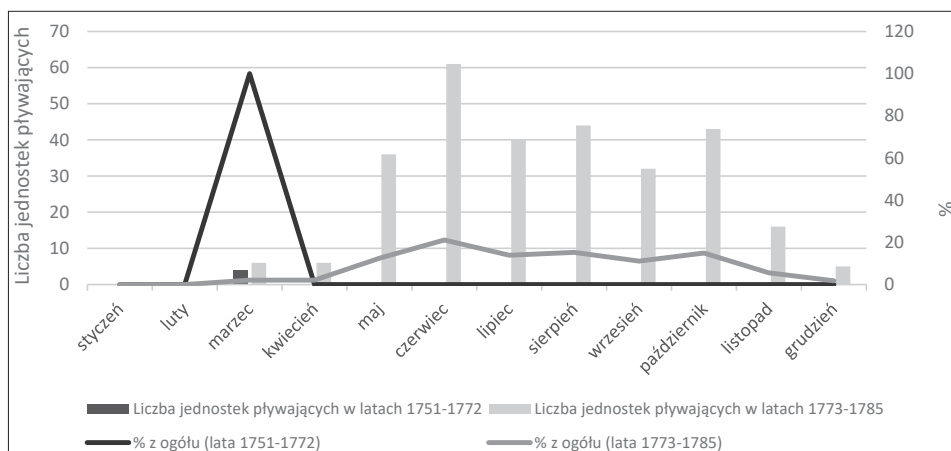
Wykres 14. Sezonowość spławu „drewna” w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w okresie przed i po pierwszym rozbiórze



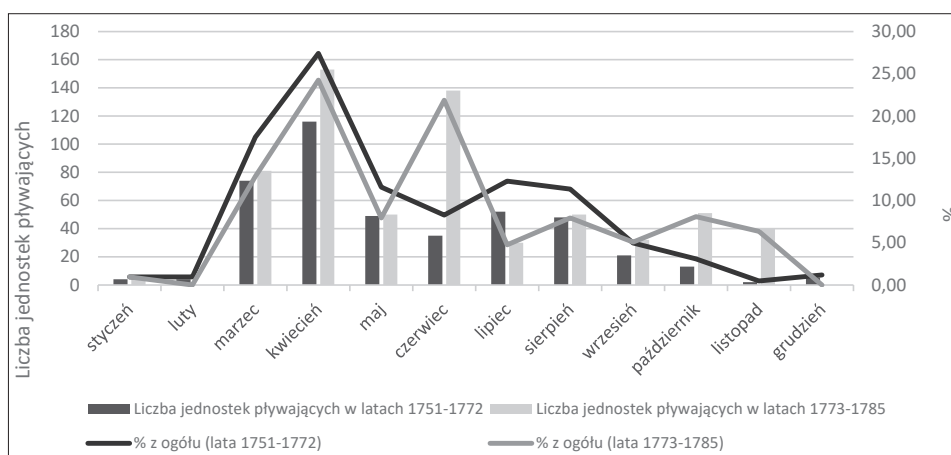
Wykres 15. Sezonowość spławu „ryb” w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w okresie przed i po pierwszym rozbiórze

transportów – w odniesieniu do spławu drewna (wykres 14) lub sezonowości ruchu statków – w odniesieniu do spławu wapna (wykres 17) i świadczy o odmiennej specyfice i skali ich dostaw. Wyjątkiem pozostaje jesienny spław ryb z nurtem Wisły (wykres 15), a także transport soli w górę rzeki (wykres 16).

Oceniając intensywność spławu w badanym okresie, warto zwrócić uwagę, że wzmożony transport drewna (w taflach) rejestrowano w latach 1779–1785. Wyjaśnić należy, że zarejestrowana w 1782 r. wyjątkowo duża liczba taflí to efekt spławu w dwóch różnych transportach (po 160 taflí) na potrzeby skarbu koronnego. Intensywniejszy transport wapna miał



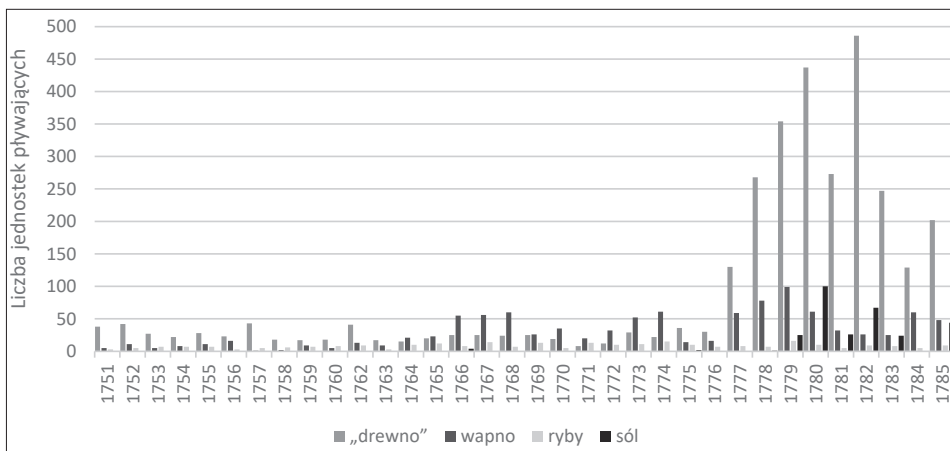
Wykres 16. Sezonowość spławu „soli” w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w okresie przed i po pierwszym rozbiorze



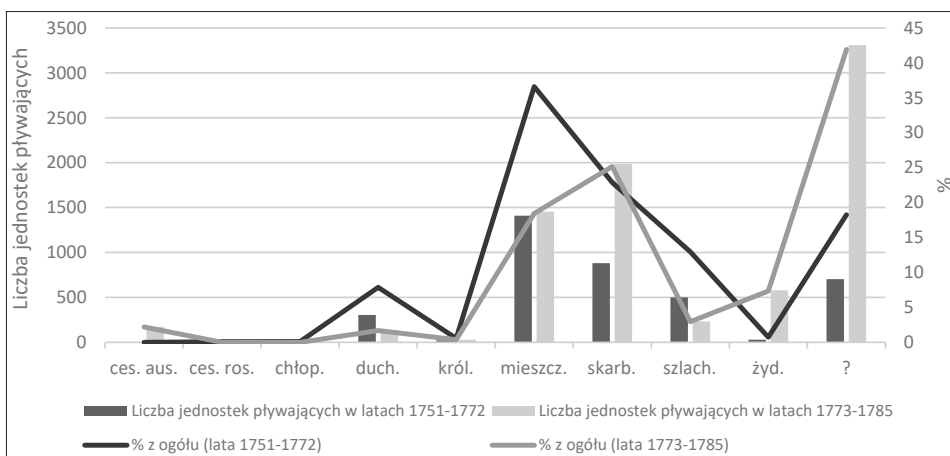
Wykres 17. Sezonowość spławu „wapna” w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w okresie przed i po pierwszym rozbiorze

miejsce od 1764 r. i trwał nieprzerwanie do schyłku badanego okresu. Dostawy ryb częściej realizowano w latach 1764–1775 oraz 1779–1780. Spław soli, incydentalnie odnotowany w 1766 r., rejestrowano niemal regularnie i na znaczną skalę po 1775 r. Na 100 statkach spławiono ten minerał w 1780 r. (wykres 18).

Przejdźmy do charakterystyki uczestników spławu. Na przestrzeni całego badanego okresu największy odsetek taboru wodnego stanowiły jednostki skarbowe (24,41% ogółu) i mieszczańskie (24,40%), a w dalszej kolejności szlacheckie (6,22%), żydowskie (5,17%), należące do duchowieństwa (3,70%), królewskie (0,42%) i chłopskie (0,03%). Obok nich niewielką

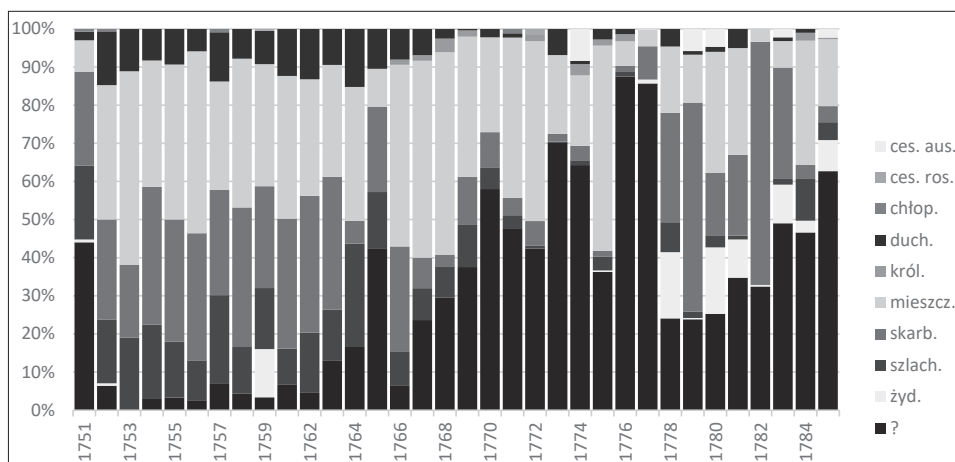


Wykres 18. Słup „drewna”, wapna, ryb i soli w latach 1751–1785

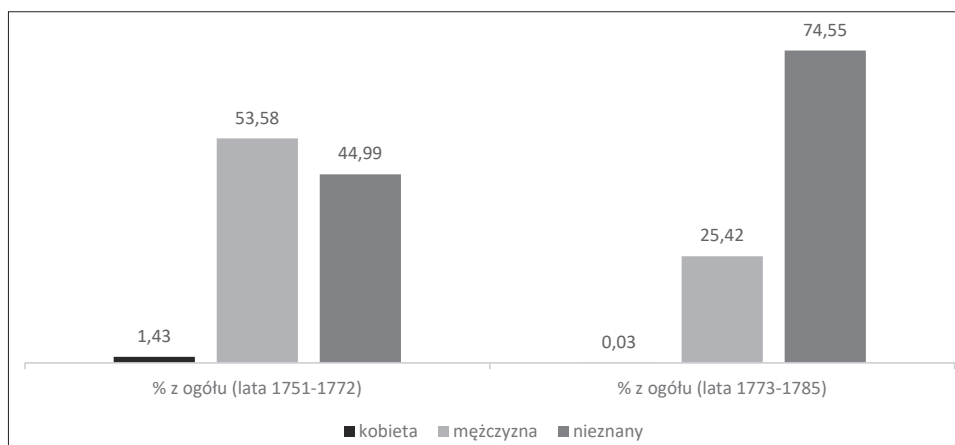


Wykres 19. Udział procentowy uczestników w sławie na Wiśle w świetle rejestrów morskowego w Kazimierzu przy Krakowie w okresie przed i po pierwszym rozbiore

część stanowiły jednostki należące do Austrii (cesarskie – 1,46%). Marginalny udział w sławie miały statki transportujące towary dla Rosjan (0,03%). Dodajmy, że 34,17% ogółu stanowiły jednostki, których nie można ponad wszelką wątpliwość przypisać do określonej kategorii. Warto tu zwrócić uwagę na funkcjonujące w żegludze na podstawie kontraktu pomiędzy austriacką administracją żup solnych a środowiskiem kupieckim i frochtarskim statki należące do „Kompanii Solnej” (oryginalny zapis z rejestrów – S.K.), stanowiące 3,41% ogółu jednostek pływających. Zostały one zaszeregowane do kategorii „mieszczanie” (kupcy), gdyż były obsługiwane w ramach działalności Kompanii Solnej Komercjonalnej, powstałej na gruncie Towarzystwa Handlowego Obywateli Wielickich,



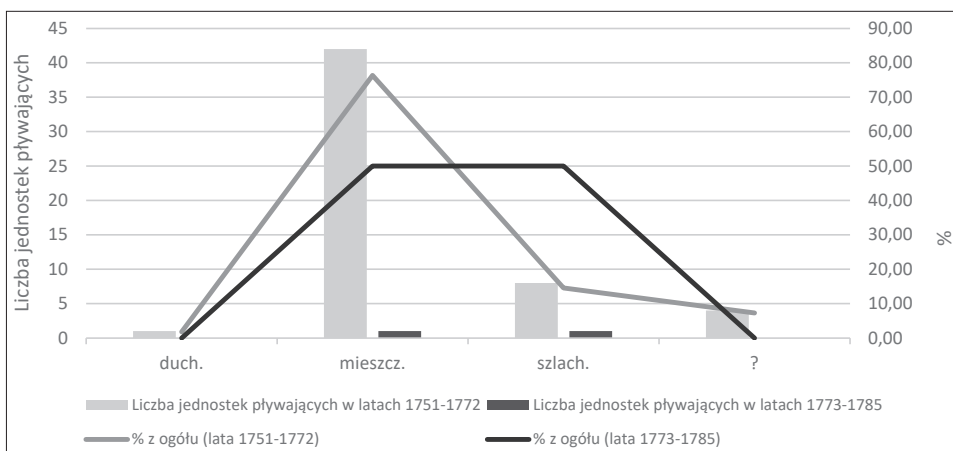
Wykres 20. Udział procentowy uczestników w spławie na Wiśle w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie na przestrzeni kolejnych sezonów żeglugowych w latach 1751–1785



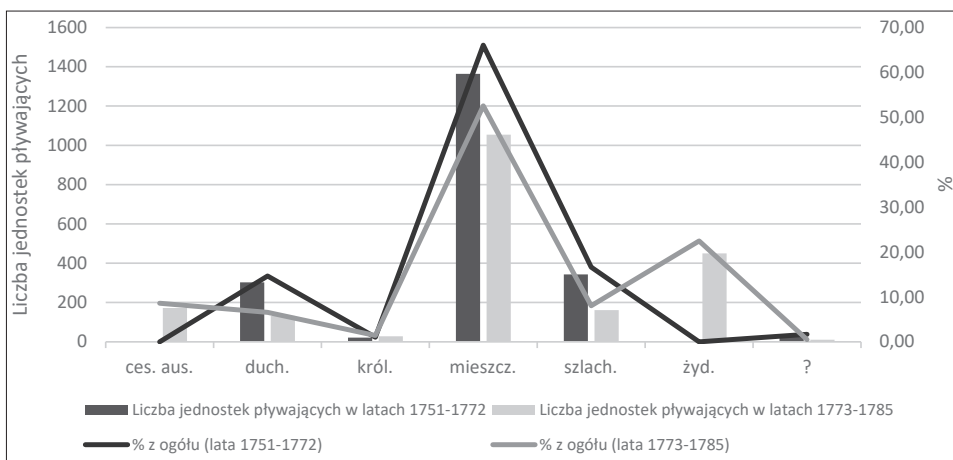
Wykres 21. Udział procentowy uczestników w spławie na Wiśle z uwzględnieniem ich podziału na płeć w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w okresie przed i po pierwszym rozbiore (wg liczby jednostek pływających)

będącego wspomnianą polsko-austriacką inicjatywą i zarazem odpowiedzią na zakusy przejęcia przez Prusy pełnej kontroli nad rynkiem solnym Korony. Jego udziałowcami byli m.in. przedstawiciele polskiej szlachty i mieszkańcy Wieliczki¹⁷. Dodajmy, że przed kilkudziesięciu laty M. Kulczykowski identyfikował te statki z działalnością Pruskiej Kompanii

¹⁷ M. Międzybrodzka, *Kazimierski-Podgórski skład solny (XVI–XIX w.)*, „Studia i Materiały do Dziejów Żup Solnych w Polsce” 2016, 31, s. 26, 27; eadem, *Zbyt soli galicyjskiej na*



Wykres 22. Struktura udziału w spławie kobiet z uwzględnieniem ich podziału na kategorie w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w okresie przed i po pierwszym rozbiorze



Wykres 23. Struktura udziału w spławie mężczyzn z uwzględnieniem ich podziału na kategorie w świetle rejestrów mostowego w Kazimierzu przy Krakowie w okresie przed i po pierwszym rozbiorze

Solnej w Polsce, na co zwróciła uwagę Małgorzata Międzobrodzka. Warto zauważyć, że śladów działalności Kompanii Solnej Komercyjnej nie odnalazł Radosław Gaziński, badający rynek handlu solą w Polsce po

tereny Rzeczypospolitej po I rozbiorze kraju (do 1792 roku), „Studia i Materiały do dziejów Żup Solnych w Polsce” 1997, 20, s. 89–96.

1772 r., podobnie jak śladów działalności Pruskiej Kompanii Solnej na Wiśle powyżej aglomeracji krakowskiej¹⁸.

Czy pierwszy rozbiór Rzeczypospolitej miał wpływ na zmiany w strukturze uczestników spławu? Statki austriackie i „Kompanii Solnej” pojawiły się na Wiśle dopiero po pierwszym rozbiorze, spławiające na rzecz Rosjan incydentalnie zarejestrowano przed 1772 r., podobnie jak jednostki prowadzone na rzecz ludności wiejskiej. Duchowieństwo i instytucje kościelne wraz ze zmianą granicy państwa znacząco ograniczyły wykorzystanie transportu wodnego (z 303 do 131 statków). Nie wielki udział statków wykorzystywanych na potrzeby króla, choć zmalał, to w liczbach bezwzględnych uległ minimalnej poprawie (wzrósł z 21 do 28 statków). Na zbliżonym poziomie, przyjmując za podstawę liczby bezwzględne, utrzymywała się aktywność środowisk kupieckich (mieszczańskich), w tym najprawdopodobniej mieszkańców aglomeracji krakowskiej oraz znajdujących się za kordonem mieszkańców Wieliczki. Biorąc jednak pod uwagę udział procentowy tej zbiorowości, dostrzegamy jego znaczące zmniejszenie. W okresie przedrozbiorowym wynosił on 36,60%, zaś po pierwszym rozbiorze zmalał do 18,44% ogółu. Co ciekawe, po pierwszym rozbiorze zwiększył się w liczbach bezwzględnych bardzo znacząco ruch statków skarbowych (z 881 do 1986), choć w ujęciu procentowym wzrost był umiarkowany. Na znaczeniu bardzo stracił transport wodny na rzecz szlachty. Liczba statków szlacheckich po pierwszym rozbiorze zmniejszyła się o ponad połowę, zaś ich udział zmalał o 10 punktów procentowych (do 2,93% ogółu). Na przestrzeni tych tragicznych dla kraju przeobrażeń geopolitycznych i ekonomicznych zyskał handel żydowski. Liczba statków prowadzonych przez Żydów wzrosła z 28 do 579, zaś udział zwiększył się z 0,73% do 7,34% ogółu (wykres 19). O tym, jaką dynamikę miał udział w spławie wymienionych kategorii, świadczą dane zwizualizowane na wykresie 20. Wskazują one, poza wymienionymi już przeobrażeniami, że diametralne różnice w strukturze zauważalne są dopiero po zawarciu nowego traktatu handlowego z Austrią w 1775 r.

Czy pierwszy rozbiór kraju wpłynął na zmianę udziału kobiet i mężczyzn wśród uczestników spławu? Do chwili naruszenia integralności terytorialnej Rzeczypospolitej na kobiety zadeklarowano 55 jednostek pływających, zaś po pierwszym rozbiorze tylko 2 statki. Można zatem zaryzykować stwierdzenie, że czas chaosu geopolitycznego nie sprzyjał aktywności gospodarczej kobiet (wykres 21). Do jakiej kategorii należały uczestniczki spławu wiślanego? Przed pierwszym rozbiorem 76,36% ogółu statków deklarowanych na kobiety prowadziły mieszcżanki, zaś 14,55% szlachcianki. Tylko jeden statek należał do zgromadzenia

¹⁸ M. Międzobrodzka, *Zbyt*, s. 92; R. Gaziński, *op. cit.*, s. 171–307.

żeńskie (wykres 22). W grupie mężczyzn o ustalonej kategorii dokonały się zmiany tożsame do tych odnoszących się do ogółu uczestników spławu (wykres 23). Dodajmy, że szczegółowy wykaz zaangażowanych w handel spławny w latach 1773–1785 zawiera zamieszczona tabela 1.

Kim byli najważniejsi uczestnicy spławu i co takiego transportowali po 1772 r.? W pierwszym rzędzie wymienić należy króla Stanisława Augusta Poniatowskiego. Na potrzeby prac budowlanych rezydencji króla spławiano głównie materiały budowlane. Najwięcej jednostek pływających (1986) zarejestrowano na skarb koronny. Przewoziły one głównie ogromne ilości drewna. Ich największe natężenie przypadło na lata 1777–1783. Statki cesarza austriackiego (172) transportowały najczęściej drewno. W 1780 i 1785 r. odnotowano łącznie 400 statków „Kompanii Solnej”¹⁹. Właściciel rozległego latyfundium wojewoda ruski Aleksander August Czartoryski spławiał z posiadanych dóbr głównie galman. Kanonicy regularni laterańscy z podkrakowskiego Kazimierza wielokrotnie spławiali drewno na klasztorną potrzebę. Na użytek dóbr ziemskich biskupstwa krakowskiego transportowano Wisłą znaczne ilości drewna. W sposób szczególny w spławie wyróżnili się przedstawiciele niektórych rodzin aglomeracji krakowskiej, a także znani w regionie armatorzy i frochtarze soli. Do tego grona zaliczali się Konopkowie (w tym Jan i Piotr), należący także do I Towarzystwa Handlowego Obywateli Wielickich, a następnie do wspomnianej Kompanii Solnej Komercyjnej, którzy przeprowadzili przez profil mostu wielickiego łącznie 476 jednostek pływających (nie licząc transportów w kooperacji z innymi armatorami i właścicielami towarów), przeważnie z drewnem i wapnem²⁰. Żydowski przedsiębiorca Szmul spławiał w tym okresie łącznie 191 statków, głównie z solą, zaś (Salomon?) Mendel odprawił 250 jednostek pływających przede wszystkim z solą i drewnem²¹.

¹⁹ Transporty statków realizowane w 1780 r. były rezultatem, jak można przypuszczać, trzyletniego kontraktu zawartego w 1779 r. pomiędzy austriacką administracją żup solnych a Kompanią Solną Komercyjną, zaś rejsy z 1785 r. rejestrowano w związku z drugim, tym razem sześcioletnim kontraktem tych podmiotów. Vide też BO, rkp. 11742/III, s. 9–10, 51–61; M. Międzobrodzka, *Kazimierski-Podgórski*, s. 26, 27; eadem, *Zbyt*, s. 91, 94.

²⁰ Szczególną uwagę w działalności przedstawicieli tej rodziny przykuwa umiejętność dystrybuowania soli po pierwszym rozbiorze nawet do odległych składów zlokalizowanych na dolnej Wiśle, pomimo przejścia kontroli nad polskim rynkiem solnym przez Prusy i Austrię (R. Gaziński, *op. cit.*, s. 262, 263). Dodajmy, że poza podpisanymi przez Konopków kontraktami na dystrybucję soli, mieli oni także w tym okresie kontrakt na dostawę wapna na potrzeby dworu królewskiego (BO, rkps 11666/II, s. 229).

²¹ O kontrakcie na dystrybucję soli przez Salomona Mendla Vide: BO, rkps 11742, s. 255–257.

Tabela 1. Uczestnicy spławu w latach 1773–1785

Nazwa uczestnika spławu	Przynależność	Liczba jednostek transportu wodnego odnotowanych w roku											Ogółem		
		1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782	1783		1784	1785
Badyni	k	-	-	-	5	4	-	-	-	-	-	-	-	-	9
Baranski	k	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2
Belica	k	4	2	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	9
Błeszerski, Ciechanowski	?	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Błeszynski (Błeszenski, Błoszenski)	k	4	1	-	-	-	-	2	5	7	-	2	-	-	21
Bocheski	k	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Bochowski	k	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Boczkowski	k	7	2	-	-	3	8	4	15	2	3	2	2	-	48
Bojarski	k	-	2	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
Cesarz (monarchia habsburska), [Maria Teresa (do 1780), Józef II]	ces. aus.	-	20	-	-	1	-	54	64	-	-	18	-	15	172
Chmurowicz	k	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	3
Cystersi	d	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Cystersi mogiłscy	d	1	-	1	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	11
Czartoryski Aleksander August, wojewoda ruski	s	1	3	-	-	-	13	-	-	-	-	-	1	-	18
Dobnicki	k	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Dobrucki	k	3	-	4	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	10
Dobrzanski	k	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6

cd. tab. 1

Dominikanie	d	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Drelinkiewicz	k	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	9	-	-	-	15
Dukiewni (?)	k	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Dyktarski (w tym Michał)	k	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	5
Dziechanowski	?	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Dziekanowski, Ujejski	k	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Gądynski (Gaudenski, Gołdynski)	k	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	1	8	
Gawłowski	k	-	1	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Gawłowski, Stefanski	k	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Gąsiorowski	?	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Gąssowski	k	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Gorczeński	k	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Górecki	k	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Haller	k	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	3	10	
Hendel	k	1	1	2	2	2	-	7	2	7	9	1	-	-	-	-	-	-	32
Hendel, Szydłowski	k	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Kalcinski	k	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Kalicewski (Kaliczeński)	k	-	-	4	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Kaminski	k	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Kanonicy regularni laterańscy kazimierscy (kościół Bożego Ciała)	d	3	1	5	1	1	-	7	7	15	6	8	-	-	-	-	-	-	53
Karmelici	d	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Kędzierski	k	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
Kompania Solna	k	-	-	-	-	-	-	-	-	317	-	-	-	-	-	-	-	83	400

cd. tab. 1

Konopka (w tym Jan, Piotr)	k	15	7	71	1	3	44	7	57	113	28	-	107	23	476
Konopka, Boczkowski	k	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4
Konopka, Przychocki	k	-	13	-	-	-	7	25	-	-	-	-	-	-	45
Konopka, Zwoliński	k	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Kotusiński	k	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Kozłowski	k	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Kozubski	k	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
Krawiec	?	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2
Librowski (Liwroski, Lewroski)	k	-	-	4	-	2	4	-	6	2	-	9	-	-	27
Lubomirski, książę	s	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	5
Łabajowski	k	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Majewski	k	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Małachowski Piotr Józef, starosta oświęcimski	s	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	2
Marszałkowa koronna	s	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Mendel	ż	-	-	-	-	-	115	-	50	45	4	36	-	-	250
Nagaszowski (Naguszewski)	k	-	3	1	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	9
Obuszewski	k	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Olechowski, ksiądz KK [kanonik krakowski?]	d	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	5
Palusiński	k	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	5
Papieski	k	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
Paulini kazimierscy („na Skatce”)	d	-	-	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	5
Poniński [Adam], książę	s	-	-	-	-	-	-	-	40	-	-	-	-	-	40
Przychocki (Przychodzki)	k	-	-	2	3	5	14	-	-	3	-	-	-	-	27

cd. tab. 1

Radziwiłł, książę	s	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4
Roman, komisarz marszałkowej koronnej	s	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Rychlewski	k	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	6
Sasorski (-ska, Sasor, Lasorski, w tym Błażej)	k	-	-	1	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	4
Sędzia	s	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Skarb koronny	sk	6	9	4	3	42	205	510	225	110	588	239	17	28	1986
Skorupski	k	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2
Sołtyk Kajetan Ignacy, biskup krakowski	d	14	1	1	-	-	13	2	2	15	-	-	5	-	53
Stanisław August, król Polski	kr	-	7	4	4	-	-	-	-	-	-	-	10	3	28
Starosta barcicki	s	-	-	-	-	-	5	4	-	-	-	-	-	-	9
Starosta garwoliński	s	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Starosta grybowski	s	-	-	-	3	-	-	-	1	4	-	1	2	-	11
Starosta skotnicki	s	-	-	1	-	-	3	-	-	-	-	6	-	-	10
Starosta zatorski	s	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2
Stefanski	k	-	-	1	-	-	-	6	-	2	-	-	-	-	9
Szabelan	k	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
Szaja	ż	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	9
Szambelan królewski	s	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Szembek, książę	s	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	5
Szmul	ż	-	-	-	-	-	-	-	179	-	-	12	-	-	191
Szostek	k	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Szydłowski	k	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Trewinski	k	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3

Turner (Turnir)	k	-	-	8	-	-	-	-	39	-	-	-	-	-	-	-	-	47
Turyani	k	-	-	-	-	-	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
Ujejski (Ujeński, Ujerski)	k	3	2	-	2	-	-	3	7	5	4	-	-	-	9	-	-	35
Walkiewicz	?	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Wielopolski Hieronim, starosta krakowski, koniuszy wielki koronny	s	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Wodzicki Elias, starosta krakowski	s	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	45	-	-	47
Wolff	k	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31	22	1	54	-	54
Zielenski	k	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
Ziernicki	k	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Zuchalski	k	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Zwolenski (Zwolinski)	k	14	-	3	-	-	3	7	4	-	-	-	-	-	-	-	-	31
?	a	204	153	95	189	414	193	235	350	187	299	436	242	500	3497	-	-	3497

a – wśród tej zbiorowości byli uczestnicy należący do kilku kategorii; d – duchowieństwo; ces. aus. – Cesarstwo Austriackie; k – kupiec (mieszczanin); kr – król; s – szlachcic; sk – skarb koronny; ż – Żyd

Reasumując, należy stwierdzić, że w wyniku pierwszego rozbioru Rzeczypospolitej dokonały się istotne zmiany w spławie i żegludze wiślanej w rejonie aglomeracji krakowskiej. Poza ożywieniem ruchu żeglugowego i gwałtownym wzrostem liczby jednostek we flotyli zmieniła się w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XVIII w. sezonowość żeglugi na Wiśle, która najprawdopodobniej była wynikiem wydłużenia się zimowej przerwy żeglugowej. Konsekwencją zmian było zmniejszenie się różnorodności stosowanego taboru wodnego i wzrost liczby niektórych typów statków (galary, pojęcia). Przeobrażeniom w sezonowości dostaw towarzyszył po pierwszym rozborze wzrost spławu drewna i znaczące zmiany przekroju społecznego wśród uczestników żeglugi. Największymi ofiarami zachodzących procesów stali się mieszkańcy wsi i miast małopolskich, w tym także mieszczenie aglomeracji krakowskiej, lokalne duchowieństwo i szlachta, zaś niestabilność i dezintegracja polityczna skutecznie tłumiły angażowanie się najsłabszych w życie gospodarcze.

REFERENCES (BIBLIOGRAFIA)

Archival sources (Źródła archiwalne)

Archiwum Narodowe w Krakowie:

Archiwum miasta Kazimierza, sygn. K 637, K 639–K 653, K 655–K 658, K 660–K 670.

Biblioteka Czartoryskich:

rkps 1076.

Biblioteka Zakładu Narodowego im. Ossolińskich we Wrocławiu

rkps 11666/II, 11742/III.

Printed sources (Źródła drukowane)

Konfederacja barska. Korespondencja między Stanisławem Augustem a Ksawerym Branickim łowczym koronnym w roku 1768, wyd. Ł. Gumplowicz, Kraków 1871.

Materyały [!] do konfederacji barskiej r. 1767–1768, wyd. S. Morawski, t. 1, Lwów 1851.

Mączyński W., *Dziennik zdarzeń w mieście Krakowie w czasie konfederacji barskiej*, wyd. W. Kopczyński, Kraków 1911.

Volumina legum, t. 8, wyd. J. Ohryzko, Petersburg 1860.

Wodzicki S., *Wspomnienia z przeszłości od roku 1768 do roku 1840*, Kraków 1873.

Press (Prasa)

„Dziennik Handlowy” 1786, 1789.

Studies (Opracowania)

Bąkowski K., *Oblężenie Krakowa w roku 1768*, Kraków 1893.

Chłędowski K., *Traktat handlowy między Austrią a Polską z roku 1775*, „Przewodnik Naukowy i Literacki” 1880, 8, 4.

Drozdowski M., *Traktaty handlowe po pierwszym rozborze a problem jedności gospodarczej ziem polskich*, „Roczniki Historyczne” 1971, 37.

Gaziński R., *Prusy a handel solą w Rzeczypospolitej w latach 1772–1795*, Warszawa 2007.

- Góralski Z., *Tranzyt zboża austriackiego przez Polskę a powstanie kościuszkowskie*, „Przegląd Historyczny” 1964, 55.
- Grodziski S., *Historia ustroju społeczno-politycznego Galicji 1772–1849*, Wrocław 1971.
- Grossman H., *Polityka przemysłowa i handlowa rządu Terezyańsko-Józefińskiego w Galicji 1772–1790*, „Przegląd Prawa i Administracji” 1911, 36, 1.
- Hantsch H., *Die Geschichte Österreichs*, t. 2, Graz–Wien–Köln 1962.
- Ingrao C.W., *The Habsburg Monarchy 1618–1815*, Cambridge 1994.
- Jekel F.J., *Pohlens Handelsgeschichte*, Wien–Triest 1809.
- Kazusek S., *Splaw wiślany w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772 roku)*, cz. 1, *Charakterystyka splawu wiślanego*, Kielce 2022.
- Kazusek S., *Splaw wiślany w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772 roku)*, cz. 2, *Statystyka splawu wiślanego*, Kielce 2016.
- Konopczyński W., *Fryderyk Wielki a Polska*, wyd. 2, Poznań 1981.
- Konopczyński W., *Konfederacja barska. Przebieg, tajemne cele i jawne skutki*, t. 2, Poznań 2017.
- Korzon T., *Wewnętrzne dzieje Polski za Stanisława Augusta (1764–1794)*, t. 2, wyd. 2, Warszawa–Kraków 1897.
- Krasicka J., *Kraków i ziemia krakowska wobec konfederacji barskiej*, Kraków 1929.
- Kulczykowski M., *Kraków jako ośrodek towarowy Małopolski Zachodniej w drugiej połowie XVIII wieku*, Warszawa 1963.
- Lutman T., *Studia nad dziejami handlu Brodów w latach 1773–1880*, Lwów 1937.
- Małecki J.M., *Kraków w dobie Oświecenia*, w: J. Bieniarzówna, J.M. Małecki, *Dzieje Krakowa*, t. 2, *Kraków w wiekach XVI–XVIII*, Kraków 1984.
- Międzobrodzka M., *Kazimierski-Podgórski skład solny (XVI–XIX w.)*, „Studia i Materiały do Dziejów Żup Solnych w Polsce” 2016, 31.
- Międzobrodzka M., *Zbyt soli galicyjskiej na tereny Rzeczypospolitej po I rozbiorze kraju (do 1792 roku)*, „Studia i Materiały do Dziejów Żup Solnych w Polsce” 1997, 20.
- Rederowa D., *Studia nad wewnętrznymi dziejami Krakowa porozbiorowego (1796–1809)*, cz. 2, „Rocznik Krakowski” 1962, 36.
- Rybarski R., *Skarbowość Polski w dobie rozbiorów*, Kraków 1937.
- Walczy Ł., *Przemiany organizacyjne oraz kadra urzędnicza w żupach krakowskich w początkowym okresie administracji austriackiej (1772–1809)*, „Studia i Materiały do Dziejów Żup Solnych w Polsce” 1996, 19.
- Wilder J.A., *Traktat handlowy polsko-pruski z roku 1775. Gospodarcze znaczenie utraty dostępu do morza*, Warszawa 1937.

NOTA O AUTORZE

Szymon Kazusek – dr hab., profesor w Instytucie Historii Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach, zajmuje się historią gospodarczą XVI–XVIII w., autor kilku książek i kilkudziesięciu artykułów, w tym m.in.: *Żydzi w handlu Krakowa w połowie XVII wieku* (Kraków 2005); *Handel żydowski Krakowa w połowie XVII wieku. Tabele materiałowe i statystyczne* (Kielce 2006); *Regestr celny nowodworski tak dolny jako i górny na wiosnę i jesień in anno 1662* (Kielce 2011); *Handel zagraniczny Korony w końcu XVIII wieku. Tabele statystyczne*, t. 1–2 (Kielce 2012–2013); *Splaw wiślany w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772 roku)*, cz. 2, *Statystyka splawu wiślanego* (Kielce 2016); *Księgi celne Korony z drugiej połowy XVI wieku = Customs books of the Polish Crown from the second half of the 16th century* (Kielce 2017); *Splaw wiślany w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772 roku)*, cz. 1, *Charakterystyka splawu wiślanego* (Kielce 2022).

ABOUT THE AUTHOR

Szymon Kazusek – PhD with habilitation, associate professor at the Institute of History of Jan Kochanowski University in Kielce, deals with economic history of the 16th–18th centuries, author of several books and dozens of articles, including: *Żydzi w handlu Krakowa w połowie XVII wieku* (Kraków 2005); *Handel żydowski Krakowa w połowie XVII wieku. Tabele materiałowe i statystyczne* (Kielce 2006); *Regestr celny nowodworski tak dolny jako i górny na wiosnę i jesień in anno 1662* (Kielce 2011); *Handel zagraniczny Korony w końcu XVIII wieku. Tabele statystyczne*, vols. 1–2 (Kielce 2012–2013); *Splaw wiślaný w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772), part 2, Statystyka splawu wiślanego* (Kielce 2016); *Księgi celne Korony z drugiej połowy XVI wieku = Customs books of the Polish Crown from the second half of the 16th century* (Kielce 2017); *Splaw wiślaný w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772), part 1, Charakterystyka splawu wiślanego* (Kielce 2022).