

gdy się zrzęszą, było bodźcem do założenia Towarzystwa, zrozumienie, że będzie ono wtedy działać zadawalająco, gdy stanie na dobrych materialnych podstawach, spowodowało Go do objęcia i zatrzymania przez tak długi czas urzędu skarbnika. Urządźwszy w r. 1902 jako w dwudziestopięcioletnie bytu Towarzystwa „jubileuszową“ wystawę budowlaną Towarzystwa Politechnicznego, przysporzył mu znacznych funduszy, które wraz ze skrzętnie gromadzonym poprzednio groszem, umożliwiły rozpoczęcie budowy własnego gmachu przy ul. Zimorowicza, przez co umiłowana przez niego instytucja posiadała wreszcie własną siedzibę. Będąc troskliwym i mądrym opiekunem majątku i finansów Towarzystwa, nie był jednak nigdy małostkowo oszczędnym; gdy trzeba było ofiary czy to na cele publiczne i narodowe, czy dla ulżenia nędzy i wsparcia potrzebujących, okazywał zawsze pełne zrozumienie stanowiska Towarzystwa, i gorące, współczujące serce dla ludzkiej niedoli.

Ta znakomita działalność, to zawsze niezachwianie prawe i rozumne stanowisko obywatelskie i niezwykła dobroć serca były podkładem jego wielkiej wziętości, popularności i miłości wśród członków naszego Towarzystwa, gdzie nigdy nie miał niechętnych a zawsze spotykał się z pełnym uznaniem i szacunkiem, którego wyrazem było nadanie mu godności członka honorowego.

Jak silne były węzły łączące go z nami świadczą najlepiej to, że zostawszy wiceprezydentem miasta zachował nadal urząd skarbnika, zawsze z największą skrupulatnością i gorliwością go pełniąc, a w tym już roku złożony ciężką niemocą, z której się nie miał podnieść, zatrzymał godność tę nadal, prosząc tylko, aby na czas choroby inny kolega Go zastąpił.

Powszechna była radość i zadowolenie wśród techników i członków Towarzystwa, gdy przed kilku laty ś. p. Epler wybrany został wiceprezydentem miasta i objął bardzo trudny referat spraw technicznych. Skutki jego krótkiej działalności wkrótce się okazały. Za jego urzędowania nastąpiła od wielu lat upragniona i oczekiwana reorganizacja Miejskiego Urzędu Budowniczego, na jego czasy przypadał wzrost przedsiębiorstw miejskich, przygotowanie planu kanalizacji i poprawa komunikacji miejskich.

W roku 1911 nie wstąpił do nowo wybranej Rady, — usuwał się, by osłabionemu organizmowi dać potrzebny wypoczynek. Wypadki wojenne powołały go jednak napowrót do tej służby, gdy w roku zeszłym mianowany został z łona Rady przybocznej zastępcą komisarza rządowego. Ta nadmierna, rozstrajająca i niesłychanie trudna praca przełamala jego nadszarpane zdrowie i wyczerpane siły — zwłaszcza po przebytej na miejscu bolesnej inwazyi rosyjskiej; zaniemógł ciężko i mimo chwilowej poprawy uległ nurtującej go zdawna chorobie, kończąc w dniu 27 maja b. r. pracowite, pożyteczne i nieskazitelne życie.

I jeszcze w ostatnich dniach, będąc już świadomym blizkiego końca, wezwał najbliższego swego kolegę z Wydziału Towarzystwa a naszego wiceprezesa prof. Syroczyńskiego, by przez niego prześłać nam swe pożegnanie i słowa otuchy i zachęty do wytrwania w pracy dla dobra Towarzystwa i chwały Ojczyzny.

Niechże pamięć tego zacnego i użytecznego syna tej Ziemi będzie na zawsze zachowana w historii naszego Towarzystwa, niech imię Jego będzie otoczone czcią jako jednego z najlepszych.

Inż. Mieczysław Rybczyński.

Żegluga śródlądowa i regulacja rzek w ustawodawstwie sejmów polskich.

(Ciąg dalszy).

Prawie dosłownie powtarzają tę ustawę statuty Nieszawskie z r. 1496 za Jana Olbrachta, z tą różnicą że przy wyliczeniu rzek dodają Drwańcę, Odrę i Noteć, opuszczają zaś Bruki, że zakaz przeszkadzania żegludze odnoszą wyraźnie do mieszkańców nadbrzeżnych „*quorum bona supra ripas fluviorum situantur*“, oraz że z większym naciskiem nakazują w razie pozostawienia jazu uczynić w nim odpowiednio szerokie wrota dla dogodnego i bezpiecznego przepuszczania statków: „*in illo (obstaculo) latiora ostia solito constituat, per quae pateat tutius liberius navigium navigare volentibus*“¹⁾.

Też same statuty nakazują wyczyszczenia rzek zwłaszcza w pobliżu Torunia z przeszkód, ażeby ustawy nie były tylko martwą literą, ale rzeczywiście żegludze się przysłużyły.

Obie te konstytucje: piotrkowska i nieszawska a następnie niektóre postanowienia statutów krakowskich Zygmunta I., o używaniu rzek, które graniczą między dobrami królewskimi a prywatnymi, wreszcie szereg postanowień zawartych w traktatach zawieranych przez tych królów z ościennymi państwami,

i umów o odstąpieniu poszczególnych ziem, definiują nam ostatecznie stan jaki się wytworzył na ziemiach polskich pod względem prawa wodnego i własności wody.

Własność ziemska przeszła w Polsce całą ewolucję, od początku istnienia państwa polskiego. Począwszy od stanu, kiedy cała ziemia była wyłączną własnością księcia, który z niej wydzielal czasowo i odwołalnie a przeważnie tylko dożywotnio poszczególne dobra rycerzom lub duchownym i zakonom — przez ustrój pośredni, w którym udzielano prawa dziedziczenia do poszczególnych dóbr, (*iure haereditario*) — aż do stanu zupełnej prywatnej własności, po raz pierwszy na podstawie przywilejów kosztowych przez Ludwika Węgierskiego szlachcie polskiej przyznanego. Ta zmiana władania ziemią mieściła w sobie eo ipso zmianę w posiadaniu wody, która zarówno stała się przedmiotem prywatnej własności, z wyjątkiem uprawnień specjalnych i wolnej żeglugi na rzekach królewskich.

W r. 1496 uzyskuje szlachta od króla Olbrachta nowy przywilej a mianowicie uwolnienie od wszelkich opłat wodnych za zboże i towary własnego wytworu, i bądźto osobiście, bądź też przez własnych

¹⁾ Volumina legum.

flisaków spławianych. Pod przywilej ten podciągnięto także tak zwane nowe cło generalne, uchwalone na Sejmie w r. 1507. Odtąd cło opłacać mieli tylko ci, którzy uprawiali żeglugę w celach handlowych. Przywilej ten z naszego punktu widzenia niesprawiedliwy i bezwarunkowo do podniesienia żeglugi nie przyczyniający się, był jednak naturalnym wynikiem ówczesnych stosunków.

Z chwilą przemiany własności ziemi z książęcej czy królewskiej na własność narodową t. j. szlachecką, musiało też na rzecz szlachty przejść prawo dowolnego korzystania z własności niejako publicznej, a więc dróg lądowych czy wodnych. Nie należy też zapominać, że niektóre miasta cieszyły się również podobnymi przywilejami.

Zresztą w owym czasie eksport zboża i produktów rolniczych był dopiero w zaczątkach, uwolnienie więc od opłat raczej do ruchu miejscowego się odnosiło. Chodziło tu przeważnie o transport zboża i bydła do najbliższych miast i miasteczek, co zarówno leżało w interesie produkujących jak i konsumujących. Dopiero z biegiem lat z rozwojem żeglugi i eksportu produktów rolniczych, stał się ten przywilej dla rozwoju handlu szkodliwym.

Mimo dwukrotnego wyraźnego oznaczenia statutami rzek spławnych, prerogatywy osób prywatnych do tych rzek nie ustawały, dążnością bowiem posiadaczy brzegów było wyrobienie sobie prawa do wszelkich wód płynących. Powoduje to skargi posłów sejmowych i powtarzanie konstytucji o rzekach albo w całości, albo też w ustępach odnoszących się do niektórych tylko rzek. I tak Sejm piotrkowski w r. 1511 nakazuje wyczyszczenie Wisły i Warty z przegród, zastaw i jazów pod karą 60 grzywien. Konstytucje Sejmu krakowskiego 1532 powtarzają ten nakaz do wszystkich rzek, podobnie konstytucje Sejmu piotrkowskiego z r. 1562.

Ażebym zrozumieć to nagłe zajęcie się sprawami żeglugi ze strony sejmów, od końca XV. i początku XVI. wieku, należy przypomnieć sobie przewrót gospodarczy, jakiemu ulegała Polska w tym czasie. Ogromny rozkwit handlu i rozwój miast jaki się datuje od czasu Kazimierza Wielkiego, spowodowany został tem, że Polska była drogą całego handlu „transito“ idącego ze wschodu na zachód i odwrotnie, a który mógł się tą drogą odbywać dzięki uspokojeniu kraju i ustalonemu bezpieczeństwu. W handlu tym brał udział tylko kupiec, on też prowadził nieznaczny handel dowozowy i nieco większy wywozowy (sól, ołów i t. p.) do Polski i z Polski. Zboże przedmiotem eksportu dotąd nie było, Europa zboża polskiego jeszcze nie potrzebowała i jak to stwierdzają rejestra gdańskie i księgi celne polskie, nietylko w ciągu całego XV. ale i z początkiem XVI. wieku eksport ten prawie nie istniał.

W ciągu wieku XVI. stosunki te ulegają radykalnej zmianie. Przedewszystkiem upadek Konstantynopola i osad włoskich na Morzu Czarnem, powoduje zupełny upadek handlu „transito“, nadto skutkiem odkrycia nowej drogi do Indyi, dostają się towary wschodnie drogą morską do Europy. Przedmiotem handlu polskiego stają się jedynie towary służące do wywozu i wwozu, czyli „Inwektu i Ewektu“ jak mówią konstytucje. Miasta upadają, zmniejsza się ich konsumcyjna siła, a szlachta z konieczności szuka nowego pola zbytu dla swych produktów t. j. zboża i bydła, i znajduje je w Europie zachodniej,

w której zaczyna panować przeludnienie i brak środków żywności. Przytem na ten sam czas przypada również rozwój gospodarstwa rolnego, a więc pomnożenie przedmiotów wywozu. Rozwój ten spowodowany został głównie podniesieniem stopy życiowej, zwiększeniem potrzeb i wymogów, pod wpływem ducha renesansu. Środków do zaspokojenia wzmożonych potrzeb dostarczyć musiała ta sama ziemia, uprawiana dotąd zaledwie częściowo i nad wyraz prymitywnie, gdyż wyłącznie dla zaspokojenia własnych potrzeb. Obecnie gospodarka staje się intensywniejszą, siłą roboczą jest zaś ten sam kmięć, dotąd prawie wolny, teraz coraz silniej umyślnemi ustawami do ziemi przywiązywany. To też eksport produktów rolnych nietylko zastępuje utracone rynki zbytu, ale w krótkim przeciągu czasu wzrasta do niebываłych rozmiarów.

W tym wywozie szlachta nie potrzebuje pośrednika, eksportując bydło do niedalekiego Śląska, zaś zboże Wisłą i innemi rzekami, wprost do Gdańska, Elbląga, Królewca, Rygi i t. p. swoimi ludźmi, bądź też nawet osobiście. Nawet pojawiają się osobne konstytucje na sejmach w r. 1565 i 1629, które zakazują kupcom trudnić się wywozem produktów rodzimych, ażeby tem pewniej zostawić w rękach szlachty cały handel produktami rolniczymi, bo o te naturalnie w pierwszej linii chodziło, i uchronić ją od ewentualnego wyzysku ze strony handlarzy. Rzecz naturalna, że takie przepisy nie mogły wpłynąć korzystnie na rozwój handlu a pośrednio i żeglugi.

Natomiast jeśli chodziło o ochronę samej żeglugi, w rękach szlachty obecnie w znacznej części będącej, nietylko na sejmach, ale przy każdej sposobności znachodziła ona należyłą ochronę.

Tak n. p. w pokoju z Albertem pruskim w r. 1525 zastrzeżono wolny przystęp do morza bez pobierania jakichkolwiek ceł i opłat. Statut dla księstwa pruskiego „Ordinatio ducatus Prussiae 1526“ zastrzeża również wolną żeglugę i zniesienie jazów. W pokoju z Albrechtem brandenburskim w r. 1529 zastrzeża się również wolną żeglugę pustemi i pełnemi barkami w górę i w dół z Prus i do Prus bez ceł i przeszkód, z wolnością przybicia do brzegów, lądowania, sprzedaży towaru lub też dalszej żeglugi. Dekret dla ziemi mazowieckiej (gdzie przeważnie „zwierciadło Saskie“ obowiązywało) zrównał pod względem przywilejów żeglugi, a więc w pierwszej linii wolności od cła, tamtejszą szlachtę z mieszkańcami reszty Rzeczypospolitej¹⁾.

Rzecz naturalna, że wszystkie te ustawy, traktaty, przywileje musiały znacznie zwiększyć żeglugę na rzekach polskich, a wynikiem tego było, że polecenie zostawiania w jazach otworów nie było wystarczające, jazy bowiem powodując dziczenie rzek utrudniały i nadal żeglugę. To też konstytucja sejmu warszawskiego z r. 1563 nakazuje już wprost zburzenie istniejących jazów i to pod karą większą bo 200 grzywien. Organem wykonawczym jest i nadal starosta, który: „gdzieby jazu swego nie zrzucił, tedy pozwany od kogożkolwiek, winę opisaną dać ma“. Dla uporządkowania granicznej części Warty i Noteci ma być delegowana specjalna komisya, poczem sejm miał powziąć uchwałę o wyczyszczeniu Warty i budowie potrzebnych szluz: „tedy in meliorem conditionem regni około rumowania Warty

¹⁾ Volumina legum.

nie odwłocznie postanowimy y około budowania slosow abo wrot¹⁾.

Powtarzają te nakazy usunięcia jazów sejmy w r. 1565, 1567, 1588, 1598, 1607, 1613, 1631, 1633, a nadto znajdujemy cały szereg ustaw odnoszących się już nie do całości ale do poszczególnych rzek. I tak sejm lubelski w r. 1569 nakazuje: „Wieprz rzekę ku pożytkowi pospolitemu wyczyścić i wychędożyć dla wolnego spławu towarów od Krasnego Stawu aż do Wisły¹⁾”. Sejm warszawski z r. 1581 uznaje za spławną rzekę Niewiażę. Sejm koronacyjny z r. 1588 uznaje spławnym Bug aż do Sokala, a zarazem wysyła komisję dla uporządkowania cel prywatnych, ażeby tylko mieli je prawo pobierać którzy „podeymnią koszta przeprowowania rzeki“. Przez lat kilkadziesiąt na wszystkich prawie sejmach powtarza się sprawa żegluga na Warcie i uporządkowanie jej z margrabią brandenburskim, które z jego winy nie dochodzi do skutku. Przez to odwleka się ustawicznie regulacja tej rzeki, zamierzona w myśl uchwały sejmowej, od Poznania, ażeby ją „urumować i wedle potrzeby navigabilem uczynić“, mimo że na koszta tej regulacji pieniądze na ratuszu poznańskim złożone zostały.

Sejm z r. 1589 uznaje spławną rzekę Wisłok od Rzeszowa, w tym celu jazy mają być bądź to zniesione, bądź to „ślozy w nich uczynione“ dla przepuszczania statków, zaś rzeka sama ma być do żegluga przysposobiona kosztem obywatelstwa miejscowego, wzamian za co mogą pobierać od każdego statku myto; w Rzeszowie tak długo: „pokiby ten, co będzie tę rzekę chędożył, sumptu swego nie wybrał“. Podobną ustawę uchwalono dla rzeki Pilicy, zaś na Litwie dla Świętej. Na tym samym Sejmie po raz pierwszy spotykamy się z przyczynieniem się funduszów publicznych do regulacji rzek, które dotąd ulepszone były wyłącznie kosztem prywatnym za zwrotem w postaci myt. Asumpt do tego dało zagrożenie miasta Zakroczymia wodą rzek Wisły, Bugu i Narwi. Przyczynę był jednak w naturze, gdyż sejm uchwalił na budowę tamy, której koszt oszacowano na 300 złotych, dawać corocznie po sześć bałwanów soli¹⁾.

Z końcem wieku XVI-go zaczyna się widocznie żywszy ruch żeglowny na rzekach litewskich, wolińskich i t. p., coraz częściej bowiem rzeki tych okolic powtarzają się w konstytucjach sejmowych. Sejm z r. 1598 i 1601 zajmuje się obszernie żegluga na Dźwinie i Styrze, pozatem nakazuje oczyszczenie z jazów rzek Niemna, Niemenku, Gilu, Ruśni, Muszy i Wilii aż do Kowna.

W konstytucjach litowskich Sejmu warszawskiego z r. 1611 pojawia się po raz pierwszy myśl przekopania sztucznego koryta rzeki Gili dla utworzenia lepszego portu. Wykonania miał się podjąć książę pruski za przyznaniem pewnego cła, a komisya królewska miała stosowne miejsce upatrzeć i koszt oszacować.

Komisya ta zdaje sprawę na Sejmie w r. 1613 i na tej podstawie udziela Sejm zezwolenia na wybieranie opłat Kurfirsztowi na lat 20, deleguje jednak pisarza W. X. Litewskiego Tyszkiewicza, starostę braclawskiego, jako komisarza królewskiego do nadzoru budowy kanału. Że budowa kanału przysła do skutku, dowiadujemy się z konstytucyi z r. 1637

¹⁾ Volumina legum.

powziętej skutkiem skarg posłów, że mimo upływu lat 20 cło nadal jest pobierane. Przy tej sposobności polecono komisji skonstatować, z jakiej przyczyny rzeka Gilia została silnie zanieczyszczona i żegluga na niej utrudniona, polecono też zarządzić jej przeczyszczenie.¹⁾

Jak dalece rozpowszechnia się ruch żeglowny na rzekach, świadczą uchwały sejmowe odnoszące się nawet do małych rzeczek. Tak n. p. Sejm z r. 1613 uznaje rzekę Ropę jako spławną, a to na żądanie posłów ziem podgórskich i miasta Biecza, jednak nie wiedząc czy żegluga na tej rzece faktycznie będzie mogła przyjść do skutku, jazów nie każe znościć, tylko inne przeszkody usunąć. Ten sam Sejm zezwala na wyczyszczenie rzeki Narwi i Narewki. Najklasyczniejszym jednak przykładem jest pierwszy projekt sztucznego kanału, powzięty na Sejmie warszawskim w r. 1631, który niestety urzeczywistniony nie został i jak wiele uchwał polskich Sejmów pozostał jedynie na papierze. Ustawę tę jako dotyczącą projektu pierwszego na ziemiach polskich kanału, w całości przytaczam: „Życząc my państwu naszemu w dostatkach y bogactwach wszelakich incrementa, a uważając, iż przez złączenie rzeki Berezyny z Wilią nietyko stanu szlacheckiego, nad rzekami Dnieprem, Prypecią y Berezyną, obywatelom, wielkie stąd pożytków aukcyę, ale y ludziom kupieckim, wczesniejsze spławem towarów Berezyną do Wilii stać się mogą handle, nie mniej poważając chęć y życzliwość ku Rzeczypospolitej Królewicy I. M. Władysława, syna naszego, który do inszych swych wielkich merita tej R. P. y to przydaje, że ten port na wieczną pamiątkę kosztem swoim przekopać ofiaruje się, byle tylko ten koszt wybieraniem cła do pewnych lat wrócić mu się nazad mógł: a tak nie tylko to Królewicy I. M. pochwalamy, ale y chętnie na to za zgodą wszystkich stanów pozwalamy. — Y przeto z Seymu niniejszego naznaczamy y zsyłamy kommisarze... a ci na czas y miesyce, zopolnie z temi, którym to od Królewicy I. M. demandatum będzie naznaczone, ziechawszy się miejsce tamto, któredy przekop przeprowadzony do Wilii będzie opatrzą y sumpt iakiby na tego tam przeprowienie y zatrzymanie portu erogowany bydz miał, uważywszy, cło od statków y towarów ktore tamtym przekopem zbiegać będą, secundum sumptus et impensae quantitate, do lat pewnych postanowić mają. Ciż kommisarze nasi uważą, iakiby po wyisciu tych lat, pewny dochód quotannis na konserwacyą tamtego portu y slosow od statkow kupieckich y towarow, administrator starostwa Boryszowskiego wybierać miał, który tego przestrzegać będzie powinien sub poenis, żeby wcale tamten port zachowany był. Gdyż My autoritate Conventus generalis curam portu tamtego przy starostwie Boryszowskim perpetuis temporibus, consensu ordinum zostawuimy: a na przyszły Seym pomienieni nasi kommisarze tamto postanowienie do uznania stanow przywieść będą powinni¹⁾.

Nie dokonał Władysław zamierzonego dzieła, wkrótce po owej uchwale wstąpił sam na tron polski, a czas bezustannych prawie wojen jaki teraz nastąpił, najmniej był sposobny do większych przedsięwzięć ekonomicznych. Coraz też mniej zajmują się sejmy żegluga, coraz też rzadziej i głównie

¹⁾ Volumina legum.

dla uchwalenia nadzwyczajnych podatków się zbierają. Mimo to spotykamy kilka uchwał w sprawie żeglugi: i tak Sejm w r. 1641 uchwała zniesienie ceł prywatnych na Dźwinie i tak zwanych Labgowskich w Królewcu, podwyższa karę za niestosowanie się do konstytucji o zniesieniu jazów i przeszkód na Bugu do 3000 grzywien. Sejm warszawski z r. 1647 przypomina o splawności Tyśmienicy. Sejm w Brześciu litewskim z r. 1653 uchwała rewizję portu „Hab“ i poleca wybrać miejsce na nową „kopianię“ na koszt obywateli splawiających Niemnem i Wilią. Sejm warszawski w r. 1658 nakazuje napowrót wybudować zniszczone przez nieprzyjaciela groble w porcie w Gdańsku, przez co miasto na zalew narzucone zostało i obiecuje, że nie stanie się to wyłącznym sumptem miasta. W pokoju wreszcie oliwskim zastrzeżono wolną żeglugę na rzekach inflanckich i kurlandzkich¹⁾.

Czas od początków XVIgo do połowy XVIIgo wieku można nazwać, czasem największego rozkwitu żeglugi na ziemiach polskich. Dość powiedzieć, że sam eksport zboża polskiego, który przeważnie wodą do Gdańska, Królewca i Rygi się odbywał, wzrósł w tym czasie do sumy 100.000 łasztów²⁾ rocznie to jest do sumy, do jakiej już nigdy potem nie doszedł. Poza to wywoziła Polska wodą sól, rudy, drzewo i t. p. Bliżej o towarach eksportowanych dowiedzieć się możemy z uniwersałów poborowych, które wysokość cła za towary różnego rodzaju i różne środki transportu przewidują. Tak n. p. uniwersał poborowy z r. 1611 podaje następującą takse: Flisacy płacą po 24 groszy podatku, — „Szyprowie“³⁾ którzy z Korony, W. X. Litewskiego y Prus zboża skupują y inne towary (z wyjątkiem własnych szlacheckich), tak płacić mają: Wodą spuszczający do Gdańska, Elbląga, Królewca, Rygi y indziej na wszelkie miejsca portowe, płacić powinni tak od pszenicy, żyta, ięczmienia, owsa, mąki, iageł, grochu y wszelakiej żywności, od każdego łasztu Gdańskiej miary, po groszy 30. A to wybieranie ma bydź na miejscach sposobnych iako u Fordanu, y przy komorkach do tego należących. A u Brześcia Litewskiego nie ma żaden poboru wodnego płacić tak od towarów iako od flisów, którzy z Wołynia abo innych państw spuszczają, gdyż ci na Wiśle pobór odprawiają. A od towarów leśnych, z dóbr naszych królewskich, gdzie Starostowie popioły y insze towary leśne sprawują — swym sumptem y na swój własny pożytek, powinni płacić: od łasztu popiołu po groszy 30, od beczki potaszu gr. 20, od łasztu smoły gr. 24, od kopy cębrowiny 1 złp., od 100 klepek gr. 30, od 100 wasilek⁴⁾ gr. 30, od 100 pipełek⁵⁾ 1 złp., od masztu każdego gr. 15, od 100 balow gr. 25, od kopy tarcie po gr. 10, od beczki soli gradowej gr. 6, wańczosu⁶⁾ gr. 24, od fasy śliw gr. 24, od kamienia saletry gr. 4, (ku pożytkowi skarbowemu robione y spuszczone wolne od cła), Szyprowie od szkuty⁷⁾, które najmują z frachtu ro-

czne złp. 6, Rotman¹⁾ Wiślny od osoby po 1 złp., a od dubasa²⁾ po 3 złp., od lichtana³⁾ po złp. 2. Ryby wedle gatunku od beczek. Od ołowiu, miedzi, siarki, saletry, które Wisłą prowadzą mimo Fordan od cetnara gr. 3 i 6, od beczki po 3½ raz tylko“.

Wszystko to są towary wywożone z Polski, do tego należy dodać import i ruch wewnętrzny, aby mieć pełny obraz ruchu handlowego na rzekach państwa polskiego.

W owym czasie ustaliła się też jurysdykcya wodna w sprawach żeglugi w następujący mniej więcej sposób: sprawy odnoszące się do poboru myta i cła wodnego należały w zasadzie do sądów starościńskich, a ewentualnie grodzkich, zależnie od terytorium, na którym przewinienie popełnione zostało. Drugą instancją dla tych spraw stanowiły sądy trybunalskie z końcem XVIgo wieku w miejsce wieców wprowadzone. Do sądów trybunalskich w pierwszej instancji należały znów wszelkie sprawy z powodu nieusunięcia grobel, jazów, mostów i innych przeszkód dla żeglugi, które początkowo oddane były administracji, a od których apelowano do kurji królewskiej. Natomiast kurji królewskiej zastrzeżono sprawy z tytułu pobierania opłat bez przywilejów, gdyż nadawanie tych przywilejów było prerogatywą korony. Ponieważ jednak rozdział atrybucji poszczególnych sądów nigdy nie był ściśle w Polsce przestrzegany, przeto niejednokrotnie załatwiała sprawy niewłaściwe sądy i dlatego znachodzimy skargi na Sejmach, że szlachta ciągnana jest niesłusznie do kurji królewskiej w sprawach szkód wyrządzonych żeglarzom, które to sprawy powinny być załatwiać sądy starościńskie lub trybunalskie.

Jak wspomniałem, połowa wieku XVIIgo była punktem szczytowym rozwoju żeglugi w Polsce. Odtąd linia rozwoju zaczyna się załamywać, widzimy powolny upadek ruchu handlowego i żeglugi. I nie mogło być inaczej; szereg wojen jakie Polska toczyła, najazdy nieprzyjaciół, a następnie wyludnienie kraju, musiało pociągnąć za sobą upadek produkcji i co za tem idzie, stratę rynków zbytu, których już tak łatwo odzyskać nie można potem było. Dlatego coraz mniej w konstytucjach sejmowych mowy o sprawach żeglugi, nie tylko za czasów Jana Kazimierza, ale i za jego następców. Natomiast spotykamy za czasów Jana Sobieskiego pierwsze wzmianki o regulacji rzek, względnie obwałowaniu, z funduszów publicznych. Dotąd jak wiadomo, wszelkie poprawy komunikacji, a więc budowa dróg, mostów, czy też biegu rzek, a więc przekopy, obwałowania, tamy, groble, były bądź to obowiązkiem tych, którym dobra nadawano, bądź też wykonywano te roboty wprawdzie sumptem prywatnym, ale osoby, które te budowle przedsiębrały otrzymywały przywilej pobierania myta lub ceł. Jedynym wyjątkiem była wspomniana poprzednio ochrona Zakroczymia na Sejmie w r. 1589 i ochrona Gdańska, jednak kosztem bliżej nieokreślonym i bez podania jego pokrycia.

Ze wspomnianych obecnie konstytucji pierwsza ma charakter czysto melioracyjny, t. j. ochrony gruntów przed szkodliwym działaniem wód, druga zaś

¹⁾ Volumina legum.

²⁾ Łaszt ma 60 korey gdańskich.

³⁾ Szyper = główny dozorca okrętowy.

⁴⁾ Wasilki = deski do ścian.

⁵⁾ Pipełki = klepki do pip.

⁶⁾ Wańczos (Wandschoss) = deski do ścieńczania (dünn Tafelbretter).

⁷⁾ Szkuta = zwyczajny okręt wiślny o długości 5 sążni, szerokości 2 sążni, zawiera 54 łasztów ładunku i do 20 ludzi.

¹⁾ Rotman = przewodnik statku.

²⁾ Dubas = statek na 8—14 ludzi i 20 łasztów ładunku.

³⁾ Lichtan = mniejszy statek towarzyszący większemu dla ulżenia na mieliznach, bierze 4—5 łasztów.

wyraźnie wskazuje jako cel, umożliwienie i ułatwienie żeglugi. Obie pochodzą z r. 1676 i zostały uchwalone na Sejmie koronacyjnym króla Jana Sobieskiego. Oto pierwsza z nich w dosłownym brzmieniu: „Ekonomia nasza Nowodworska, iż po wielkim rozlanu Wisły przez rozerwanie grobel, do ostatniej przyszła ruiny, y taż inundacya część ekonomii Malborskiej zatopiła, y reparacya tamy na teyże Wiśle, wielkiego starania, kosztu y opatrzenia potrzebuie, tedy *authoritate praesentis Conventus* naznaczamy kommisarzów . . . którzy ziachwszy się *pro die prima Iunii* do tey ekonomii, szkody, ruinę, tak zamku iako y całej żuławy ¹⁾ obaczą y iey zabieją. Sposób reparacyi y koszt na naprawę grobel uważą, kwartę według rewizyi ieśli ma bydź płacona abo nie, y iako, *decernent*, y *possessorowi* Ur. A. Gębickiemu sumę na reparacyą tamy erogowaną deklaruia, która mu z oryginalną sumą powinna bydź powróconą ²⁾. Mamy tu więc uchwałę zwrotu kosztów odbudowy wałów, którą usiłuje ustawa wytłumaczyć bardzo wysokimi wydatkami, tak że ich ekonomia zniszczona wylewami, ponieścby nie była w stanie. Jako dowód służy ewentualne nawet uwolnienie od płacenia podatków (kwarty), do czego zostali upoważnieni komisarze przez Sejm delegowani“.

Druga ustawa odnosi się do obwałowania Wisły w interesie żeglugi, ponieważ rzeka skutkiem częstych powodzi zupełnie zdziczała, a poprawa jej przenosi siły finansowe poszczególnych jednostek. Oto jej tekst oryginalny: „*Imminet* znaczne y prędkie niebezpieczeństwo *defluitacyi* do Gdańska, kędy dla słabości grobel Wiślnych, corocznie rzeka sobie otwierając *ruptis aggeribus* to w Holendry ³⁾ to w Żuławy, *meatus y cursum suum* odwracając, *alveum naturale* piaskami tylko zaściela, y statkom przeyscie zatrudnia y *successive* odeymuie. Przeto uznawiając szkodę Rzeczypospolitey stąd et *privatorum*, y chcąc zabieżeć *prędko iacturae*, która codziennie większa rośnie, ani ludzie tameczni iuż radzić y zdołać mogą, *aucto malo* takim kosztom bez *sumptu* y pomocy publiczney, *ordynuiemy*, aby na wygodę reparacyi nieomieszkanie Skarb Pruski z podatków tych, które na przyszłym Seymiku in *publicum* uchwała, pięciadziesiąt tysięcy złotych monety tamecznej na spezę około tego, jako *nayprędzey* wygodził, którą sumę Skarb koronny resorciety y odbierze z podatku na iaki się na przyszłym Seymie Rzeczpospolita zgodzi. Co przez instrukcyę naszą na Seymiki podać obiecuiemy, aby tak y uchwała seymowa wcale zostawała, y co *premit in commune* wcześniej zaratowanie miało. My zaś kommisarza, który tego dozierać będzie naznaczemy, który rachunek *expensarum* oddać na przyszłym Sejmie powi-

¹⁾ Żuławy z litewskiego *Salawa = Insel*, *Worder*. żyzna nizina z błot i bagnisk, *zdatna* do uprawy.

²⁾ *Volumina legum*.

³⁾ Włóki puste wynajmowane na paszę *Hollendrom =* pastwiska.

nien, a Wielmożny Podskarbi Pruski doyrzeć tego ma, aby się ta *summa* na co inszego nie obracała“ ¹⁾.

I tu usprawiedliwia ustawa uchwałę pokrycia kosztów z publicznych funduszków tem, że wysokiej sumy potrzebnej na przeprowadzenie zamierzonych budowli, nie byli w stanie mieszkańcy złożyć, oraz tem, że przeszkody w żegludze szkodzą całej Rzeczypospolitej. Organem wykonawczym był jak we wszystkich takich sprawach specjalny komisarz królewski, ponieważ aż do epoki reform, brak było w Polsce osobnego organu administracyjnego.

Jeszcze jedną ciekawą ustawę spotykamy na Sejmie w r. 1690, a mianowicie zezwolenie obcemu cudzoziemskiemu towarzystwu na budowę portu i założenie przy nim miasta, na co dotąd tylko obywatele Rzeczypospolitej i to wyłącznie szlachta przywileje otrzymywała: „Ponieważ *ex portoriis* w państwach zwykły przychodzić nietylko pożytki, ale y wygody, tedy y my stosując się do instancyi posłów ziemskich W. X. Litewskiego, a mając relacyę od kommisarzów, od Nas na uznanie Portu zesłanych, o mieyscu tak do portu iak y osady miasta wygodnym, za zgodą wszech stanów miasto nowe Ian Marienburg alias Święta fundować kompanii Angielskiej, y port iakoby okręty wcześniej przychodzić mogły pozwalamy, y od wszelakich ceł, myt tak nasych iak y Rzeczypospolitey do lat 40 uwalniamy, którym przywileje od Nas dane *approbuiemy*“ ¹⁾.

Na tem urywają się na czas dłuższy wszelkie ustawy sejmowe dotyczące żeglugi. I nie dlatego, jakoby odtąd kwestye żeglugi w ogólności nie były przedmiotem starań i opieki, ale że od końca wieku XVIIgo cały kompleks spraw gospodarczej natury przenosi się do sejmików. Już w ostatnich przytoczonych uchwałach spotykamy nie trafiające się dotąd zastrzeżenia, że Sejm główny czyni wydatek zaletny od uchwały podatkowej sejmików. Przedewszystkiem bowiem sejmiki uzurpowały sobie prawo uchwalania podatków, nieraz bardzo różnych w różnych województwach, a wnet potem zaczęły same też dysponować zebraną z podatków kwotą. Rzecz naturalna, że było to powodem jeszcze gorszego bezładu i samowoli, żadnej bowiem jednolitości w uchwałach w całym państwie przeprowadzić nie można było. Sejm główny nawet rzadko przychodził do skutku, zrywany dla zupełnie błahych nieraz powodów. Ale i sejmiki nie zawsze dochodziły i tu bowiem obowiązywała jednomysłność w tak zwanych materjach status. Ratowano się zawiązywaniem konfederacyi, bądź to wojewódzkich dla celów partykularnych, bądź też generalnych w sprawach obchodzących całe państwo. Stan ten trwał lat kilkadziesiąt i stał się wreszcie niemożliwym i dla tych, którzy go wywołali t. j. dla szlachty. Konieczność zmian stawała się jasną dla każdego i rozpoczął się okres reform z rokiem 1764, konfederacya generalną na konwokacyi bezkrólewia. (Dok. nast.)

¹⁾ *Volumina legum*.

Wiadomości z literatury technicznej.

Konstrukcyje żelazno-betonowe.

— Most w Bydgoszczy na Brdzie. Przy rozszerzeniu kanału bydgoskiego dla 400-tonowych statków okazała

się potrzeba skanalizowania części Brdy, a wskutek tego musiał być zniesiony most 50 lat mający, sklepiony, o trzech przęsłach, bo zarząd dróg wodnych zażądał, aby przekrój wolny dla żeglugi wynosił 36 m i nie dozwalał żadnych filarów. Gdy domy stojące przy brzegu nie dozwalały znacniejszego podniesienia wysokości drogi