

Krzysztof Syta

(Nicolaus Copernicus University in Toruń, Poland)

<http://orcid.org/0000-0002-9466-1525>









e-mail: [ksyta@umk.pl](mailto:ksyta@umk.pl)

## Organizacja spławu w dobrach kasztelanowej krakowskiej Izabeli z Poniatowskich Branickiej

*Organisation of Floating in the Estates of Widow of Kraków Castellan Izabela  
Branicka née Poniatowska*

### ABSTRACT

This article is devoted to the organisation of river floating in the estates of the Branicki family (coat-of-arms Gryf), managed from 1771 by Izabela Branicka née Poniatowska, widow of the castellan of Kraków and Great Hetman of the Crown Jan Klemens. The article is based on archival sources from the Roskie Archive fonds stored in the holdings of the Central Archives of Historical Records in Warsaw. Particularly important in the findings of the text is the correspondence from the circle of Izabela Branicka's clerks and officials involved in the administration of her landed estates. The issue of floating was discussed in several areas, including the characteristics of: waterways and ports used by

PUBLICATION INFO			
			e-ISSN: 2449-8467 ISSN: 2082-6060
			
THE AUTHOR'S ADDRESS: Krzysztof Syta, the Institute of History and Archival Sciences of the Faculty of History of the Nicolaus Copernicus University in Toruń, 1 Bojarskiego Street, Toruń 87-100, Poland			
SOURCE OF FUNDING: Statutory Research of the Institute of History and Archival Sciences of the Faculty of History of the Nicolaus Copernicus University in Toruń			
SUBMITTED: 2023.03.01	ACCEPTED: 2023.03.31	PUBLISHED ONLINE: 2023.07.20	
WEBSITE OF THE JOURNAL: <a href="https://journals.umcs.pl/rh">https://journals.umcs.pl/rh</a>		EDITORIAL COMMITTEE E-mail: <a href="mailto:reshistorica@umcs.pl">reshistorica@umcs.pl</a>	 
 DIRECTORY OF OPEN ACCESS JOURNALS		 EUROPEAN REFERENCE INDEX FOR THE HUMANITIES AND SOCIAL SCIENCES	

the Branicka's flotilla, directions of river transport and its volume, management of the flotilla in terms of froth and renting ships and boats, the state of the flotilla in terms of construction, repairs and purchase of vessels forming it, crews of ships and boats – including the number of personnel, functions, maintenance costs, and finally the course of floating and factors affecting it.

**Key words:** floating, magnate latifundium, latifundial economy, boatbuilding, the Branickis (coat-of-arms Gryf), Izabela Branicka née Poniatowska, Vistula trade, river transport

#### STRESZCZENIE

Artykuł poświęcony jest organizacji spławu rzecznego w dobrach Branickich h. Gryf, zarządzanych od 1771 r. przez Izabelę z Poniatowskich Branicką, wdowę po kasztelanie krakowskim i hetmanie wielkim koronnym Janie Klemencie. Podstawą źródłową artykułu są źródła archiwalne z zespołu archiwalnego Archiwum Roskie przechowywanego w zasobie Archiwum Głównego Akt Dawnych w Warszawie. Szczególnie istotną w ustaleniach zawartych w tekście jego częścią jest korespondencja z kręgu urzędników i oficjalistów Izabeli Branickiej zaangażowanych w administrację jej majątności ziemskich. Problematykę spławu omówiono w ramach kilku obszarów, wśród których znalazła się charakterystyka: szlaków wodnych i portów eksploatowanych przez flotyllę Branickiej, kierunków transportu rzeczno- i jego wielkości, zarządzania flotyllą w zakresie frochtowania i wynajmu statków i łodzi, stanu flotylli w zakresie budowy, remontów i zakupu jednostek ją tworzących, załóg statków i łodzi – z uwzględnieniem stanu osobowego, funkcji, kosztów utrzymania, w końcu przebiegu spławu i czynników nań wpływających.

**Słowa kluczowe:** spław, latyfundium magnackie, gospodarka latyfundialna, szkutnictwo, Branicki h. Gryf, Izabela z Poniatowskich Branicka, handel wiślany, transport rzeczny

Życie ekonomiczne Rzeczypospolitej Obojga Narodów przez cały okres jej istnienia w głównej mierze oparte było o powszechny wówczas na terenach Europy środkowo-wschodniej model gospodarki folwarczno-pańszczyźnianej. Jednym z istotnych jej obszarów był tzw. fryjor, czyli transport wodami śródlądowymi wyprodukowanych w dobrach szlacheckich towarów, głównie zboża<sup>1</sup>. Synonimami fryjoru, zdaje się powszechniejszymi w użyciu w okresie staropolskim, zapewne ze względu na ogólniejsze znaczenie, były terminy defluitacja (z łacińskiego *defluo* – spływać, spływać, ściekać) i spolszczona jego forma, czyli spław. W jego organizację, wymagającą dużych nakładów finansowych, w największym stopniu zaangażować mogli się najwięksi producenci zboża, a więc magnaci, właściciele rozległych latyfundiów i w nieco mniejszym

---

<sup>1</sup> Wyraz fryjor, różnie zapisywany, pochodzi z języka niemieckiego od wyrazu *das Frühjahr*, czyli wiosna, i był powszechnie stosowany w okresie staropolskim na oznaczenie wiosennego spławiania zboża z dóbr szlacheckich najczęściej, chociaż nie tylko, do Gdańska, vide: S.B. Linde, *Słownik języka polskiego*, t. 1, cz. 1, litery A–F, Warszawa 1807, s. 661–662, hasło *fryjor, frjor*; M. Arct, *Słownik ilustrowany języka polskiego*, t. 1, Warszawa 1916, s. 331, hasło *fryjor*.

stopniu średniozamożna szlachta<sup>2</sup>. Oczywiście za podstawowy czynnik umożliwiający fryjor należy uznać położenie majątności ziemskich bezpośrednio nad spławnymi rzekami lub w niedalekiej od nich odległości. Im ta odległość była większa, tym bardziej spadała opłacalność spławu, towary bowiem trzeba było najpierw przetransportować drogą lądową do miejsca załadunku na łodzie lub statki, co generowało dodatkowe koszty<sup>3</sup>.

Jedno z rozleglejszych latyfundiów magnackich w poł. XVIII w. stworzył Jan Klemens Branicki, który zmarł w 1771 r. na urządach kasztelana krakowskiego i hetmana wielkiego koronnego. O organizacji latyfundium Branickiego, jak również spławu w jego dobrach, wiadomo głównie dzięki publikacjom A. Sztachelskiej-Kokoczek<sup>4</sup>. Dużo gorzej wygląda stan badań nad organizacją i funkcjonowaniem latyfundium stworzonego przez Branickiego po jego śmierci, kiedy zarząd nad nim przejęła jego żona Izabela z Poniatowskich, siostra króla Stanisława Augusta<sup>5</sup>. W drodze spadko-

---

<sup>2</sup> Organizacja spławu towarów z dóbr magnackich i szlacheckich ma dosyć bogatą literaturę. Wśród ważniejszych pozycji vide: S. Adamczyk, *Spław zboża z dóbr Ordynacji Myszkowskiej do Gdańska w drugiej połowie XVIII w.*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Świętokrzyskiej. Nauki Ekonomiczne” 1996, 24, s. 188–198; J. Burszta, *Handel magnacki i kupiecki między Sieniawą nad Sanem a Gdańskiem od końca XVII w. do połowy XVIII w.*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1954, 16, s. 174–238; idem, *Materiały do techniki spławu rzecznego na Sanie i średniej Wiśle XVII i XVIII w.*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1955, 3, 4, s. 752–782; *Materiały do techniki spławu rzecznego na Bugu i Wiśle w XVIII w.*, wyd. A. Romanow, „Nautologia” 1981, 16, 2, s. 70–74; R. Orłowski, *Z dziejów organizacji handlu spławowego w Ordynacji Zamojskiej w końcu XVIII wieku*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio F” 1956, 11, s. 81–100; A. Romanow, *Materiały do dziejów spławu na Sanie i Wiśle w XVIII wieku*. „Fryjor gdański” Pawła Benoego, kasztelana warszawskiego, „Rocznik Gdański” 1982, 43, 1, s. 167–212; A. Sztachelska-Kokoczek, *Organizacja i struktura spławu produktów z dóbr Jana Klemensa Branickiego do Gdańska w XVIII wieku*, „Rocznik Białostocki” 1991, 17, s. 213–237; eadem, *Spław produktów z dóbr Jana Klemensa Branickiego*, „Białostoczczyna” 1997, 48, 4, s. 15–20.

<sup>3</sup> S. Gierszewski, *Wiśła w dziejach Polski*, Gdańsk 1982, s. 87.

<sup>4</sup> A. Sztachelska-Kokoczek, *Dobra magnackie Jana Klemensa Branickiego*, Białystok, 2006. O spławie w dobrach Branickiego vide: eadem, *przypis 2*.

<sup>5</sup> Warto wspomnieć tutaj chociażby o takich publikacjach jak: *Jaśnie Oświeconej Pani najniższym sługą. Listy generalnego plenipotenty Stanisława Karwońskiego do kasztelanowej krakowskiej Izabeli Branickiej z lat 1771–1788*, oprac. K. Syta, Toruń 2020; I. Kulesza-Woroniecka, *Dwór Izabeli Branickiej w Białymstoku 1771–1808*, w: *Izabela z Poniatowskich Branicka. Życie i działalność publiczna*, red. C. Kukło, Białystok 2014; M. Preis, *Administracja majątkiem Izabeli Branickiej w latach 1772–1783 z perspektywy sekretarza Piotra Piramowicza*, „Bibliotekarz Podlaski” 2015, 16, 2, s. 40–62; K. Syta, *Dokumentacja gospodarczo-finansowa w administracji latyfundiów Branickich h. Gryf w XVIII wieku – kilka uwag na marginesie procesu aktotwórczego*, „Wschodni Rocznik Humanistyczny” 2018, 15, 3, s. 23–34; idem, *Mechanizmy administracji w podlaskich dobrach kasztelanowej krakowskiej Izabeli Branickiej w świetle korespondencji*

brania znalazła się pod jej zarządem większość rozległego latyfundium stworzonego przez męża<sup>6</sup>. W sumie były to majątności ziemskie położone w trzech kompleksach dóbr: na Podlasiu, w woj. ruskim i krakowskim. Tworzyło je ok. 260 wsi i 11 miast<sup>7</sup>. Co istotne, każdy z nich położony był nad spławnymi rzekami, Bugiem, Narwią i Sanem, co ostatecznie umożliwiało spław drogą wiślaną do Gdańska. Defluitacja wykorzystywana była zasadniczo do wywozu produktów i towarów wyprodukowanych i wytworzonych w majątnościach Branickiej z myślą o ich sprzedaży. Był to również tani sposób transportu ludzi i towarów między jej dobrami, jak również droga sprowadzania różnych dóbr na potrzeby kasztelanowej krakowskiej, jej dworu, urzędników i oficjalistów, klientów i kontrahentów, w końcu mieszkańców jej majątności. Posiadanie własnej flotylli rzecznej stwarzało również możliwość frochtowania, czyli odpłatnego użyczenia, w różnym zakresie, statków i łodzi kontrahentom<sup>8</sup>.

#### SZLAKI WODNE I PORTY

Jak wyżej wspomniano, kompleksy dóbr składających się na latyfundium Izabeli Branickiej położone były nad spławnymi rzekami – Bugiem, Narwią, Sanem. Nad każdą z tych rzek funkcjonowały tzw. pale, czyli porty rzeczne, o różnym stopniu zorganizowania, do których mogły przybijać i cumować transportowe statki i łodzie. Tam też z reguły znajdowały się magazyny oraz warsztaty, w których budowano i remontowano rzeczną flotyllę. Już w czasach Jana Klemensa Branickiego najważniejszym portem rzeczonym w dobrach podlaskich był Tykocin. Bliska odległość od Białegostoku zadecydowała o urządzeniu tam tzw. szyperii, w której rezydował szyper, odpowiadający za pełną organizację spławu w dobrach

---

podskarbiego białostockiego Wojciecha Matuszewicza, w: *Scientia magnam laetitiam parat: studia z historii kultury, społeczeństwa i polityki ofiarowane profesorowi Kazimierzowi Maliszewskiemu*, red. A. Kucharski, A. Laddach, W. Piasek, Toruń 2020, s. 155–181. O aktywności Izabeli Branickiej w sferze kultury i życia społecznego vide: A.C. Dobroński, A. Lechowski, *Izabela Branicka w 200-lecie śmierci*, Białystok 2008; *Izabela z Poniatowskich*; M. Jurkowska, *Biblioteka Izabeli z Poniatowskich Branickiej (1772–1808) w Białymstoku*, „Bibliotekarz Podlaski” 2014, 15, 1, s. 58–74; K. Łopatecki, W. Walczak, *The History of Branicki Palace until 1809. The influence of „Versailles of Podlasie” on the Development of Białystok*, Białystok 2015.

<sup>6</sup> K. Łopatecki, *O instytucji dożywocia na przykładzie małżeństwa Jana Klemensa i Izabeli Branickich*, „Krakowskie Studia z Historii Państwa i Prawa” 2016, 9, 1, s. 39–66; J. Nieciecki, *Testament Jana Klemensa Branickiego*, w: *Studia i materiały do dziejów miasta Białegostoku*, t. 5, red. H. Majecki, Białystok 2001, s. 7–27.

<sup>7</sup> A. Sztachelska-Kokoczek, *Dobra*, s. 33–46.

<sup>8</sup> S.B. Linde, *Słownik języka polskiego*, t. 1, cz. 1, s. 660, hasło *Frocht, Frokt*.

Branickich. Tykocińska szyperia, wybudowana w 1754 r., składała się z dworku, zabudowań gospodarczych i dwupiętrowego spichlerza położonego tuż przy Narwi<sup>9</sup>. Na Bugu Branicy korzystali z przystani w Turnie, w drugiej połowie XVIII w. majątności Anny z Sapiehów Jabłonowskiej. W spławie towarów w kompleksie podlaskich dóbr Branickich mniejszą rolę odgrywały natomiast lokalne przystanie w Żółtkach nad Narwią oraz w Fastach, Husowiczach i Sobarniku nad Supraślą. Nad Sanem portem wykorzystywanym do defluitacji towarów z majątków Branickich była przede wszystkim Sośnica, w której znajdowały się m.in. magazyny solne żup ruskich<sup>10</sup>. Spławiany towar musiał być z reguły dowożony na miejsce załadunku drogą lądową, czyli tzw. podwodami, ewentualnie drogą wodną, czasami z dosyć odległych miejsc. Niekiedy termin dowiezienia spławianego towaru nie był równoznaczny z jego załadunkiem. Czas oczekiwania na ten ostatni mógł wynosić nawet kilka tygodni, stąd też w przystaniach starano się produkty przeznaczone do spławu zabezpieczyć chociażby przed złymi warunkami atmosferycznymi czy kradzieżą. Niezbędne było więc posiadanie w tych miejscach magazynów, czyli spichlerzy. Wiadomo, że przez pewien czas odpłatnie administracja dóbr Branickiej użytkowała taki spichlerz na terenie goniądzkiej przystani, właścicielką którego była podkomorzyna nurska Zalewska<sup>11</sup>. Również na zasadzie najmu korzystano ze spichlerzy w Leżajsku i zapewne w Kopkach nad Sanem<sup>12</sup>. Natomiast własne spichlerze Branicka posiadała w Sośnicy nad Sanem oraz w Tykocinie. Nad tym ostatnim bezpośredni nadzór sprawował Jan Otocki<sup>13</sup>, wieloletni szyper „narwiany” Pani Krakowskiej oraz tamtejszy gubernator<sup>14</sup>. Warto w końcu wspomnieć, że Branicka posiadała również spichlerze w Warszawie, miejscu częstego przeładunku i sprzedaży towarów. Pierwszy, własność

<sup>9</sup> A. Sztachelska-Kokoczek, *Organizacja*, s. 214.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> Archiwum Główne Akt Dawnych [dalej: AGAD], Archiwum Roskie [dalej: ARos], korespondencja [dalej: koresp.], sygn. LXIII/23, s. 98.

<sup>12</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 9. Za wynajem połowy spichlerza w Kopkach J. Bromirski płacił rocznie 400 złp, *ibidem*.

<sup>13</sup> J. Otocki przez 32 lata służył w Regimencie Dragonii, którego szefem w latach 1752–1771 był J.K. Branicki, patent porucznikowski wraz z prośbą o dymisję złożył w Departamencie Wojskowym Rady Nieustającej zapewne pod koniec 1780 r., vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 245–246.

<sup>14</sup> AGAD, ARos, prawnomojatkowe, sygn. 74, s. 50. Ciekawą relację na temat stanu i wymaganego remontu spichlerza w Tykocinie pozostawił Józef Tayler, wieloletni gubernator tykocki, vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. LXVII/10, s. 35.

kasztelanowej krakowskiej, znajdował się na Pradze, drugi, położony na Solcu, był przez nią wynajmowany<sup>15</sup>.

## DROGI SPŁAWU I JEGO WIELKOŚĆ

Wydaje się, że tradycyjny fryjor, tzn. spław towarów z dóbr Branickiej do Gdańska, ewentualnie Elbląga, miał miejsce regularnie do połowy lat siedemdziesiątych XVIII w. W późniejszym czasie przybierał on raczej formę sporadyczną. Świadczyć może o tym uwaga, że „już kilka lat jak statków nie posyłamy do Gdańska”, pochodząca z listu komisarza dóbr podlaskich Branickiej Andrzeja Gieszkowskiego z końca 1776 r.<sup>16</sup> Do przyczyn ograniczających spław gdański, nie tylko zresztą z dóbr Izabeli Branickiej, należy zaliczyć przede wszystkim skutki I rozbioru, głównie utrudnienia w handlu i wzrost opłat celnych<sup>17</sup>. Inną przyczyną były lata nieurodzaju i słabe jakościowo plony. Józef Bromirski, komisarz dóbr ruskich Branickiej, w styczniu 1772 r. pisał, że zakazał ekonomowi tyczyńskiemu porucznikowi Lisieckiemu<sup>18</sup> zwożenia żyta i pszenicy do spichlerza kopeckiego na wiosenny fryjor, gdyż „żyta teraz nie są piękne i pszenica tyczyńska śnieciła [...] jest szpetna, czarna na frjor niezdatna”<sup>19</sup>. Bromirski obawiał się, że koszty transportu w tym przypadku mogą być niewspółmiernie wysokie do zysku ze sprzedanego w Gdańsku towaru. Stąd też jego zalecenie wydane Lisieckiemu, aby ten szukał kupców na zboże w najbliższej okolicy. Natomiast zamierzano spławić do Gdańska tego roku na dwóch sanowych statkach krupy, jagły, płótna i potaż<sup>20</sup>. Ten ostatni miał być sprowadzony aż z Ukrainy<sup>21</sup>. Wiadomo, że, co prawda ze sporymi problemami, fryjor z dóbr ruskich Branickiej do Gdańska doszedł do skutku. 25 lipca 1772 r. dwie szkuty<sup>22</sup> załadowane między innymi

<sup>15</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXVII/2, s. 113.

<sup>16</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 202.

<sup>17</sup> O ograniczeniach w handlu wiślanym od 1771 r. vide: A. Jezierski, C. Leszczyńska, *Historia gospodarcza Polski*, Warszawa 1999, s. 87–88; B. Ślaski, *Spław i spławnicy na Wiśle*, Warszawa 1916, s. 15–16.

<sup>18</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 18.

<sup>19</sup> *Ibidem*, s. 11, 15.

<sup>20</sup> Zestawienie wielkości tego fryjoru zachowało się w postaci „Tabeli wywiezionych krup, jagieł, płócien i potażu na fyor gdański z dóbr hrabstwa tyczyń[skiego] i st[arostwa] mościsk[jego] 1772 A[nn]o”, vide: AGAD, ARos, prawno-majątkowe, sygn. 74, s. 67.

<sup>21</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 11.

<sup>22</sup> Szkuta – największy typ płaskodennego statku rzecznego o rejewym ozęglowaniu wykorzystywanego w okresie XVI–XVIII w. w spławie wiślanym. Przeciętna nośność szkuty wynosiła ok. 100 t. W zależności od liczby wiosł, w jakie wyposażone były szkuty,



50 fasami<sup>23</sup> potażu odbiły od pala kopeckiego. Dowodzący nimi szyper Otocki miał doładować statki w trakcie spławu w okolicach ujścia Sanu do Wisły „na Wiśle przy cyplu” zafrachtowanymi towarami<sup>24</sup>. Zdaje się, że był to ostatni spław towarów drogą wodną z dóbr ruskich Branickiej do Gdańska<sup>25</sup>. Co prawda brano pod uwagę wykorzystanie resztek flotyli sanowej do spławiania pod Warszawę wapna i gipsu, jednak według Bromirskiego zbyt wiele przeszkód składało się na nieopłacalność takiego przedsięwzięcia<sup>26</sup>.

Wiadomo, że wiosenny fryjor do Gdańska miał miejsce w roku 1773. Wysłano wówczas z Podlasia trzy szkuty, na które załadowano w sumie 2233 korce<sup>27</sup> żyta i 370 korcy pszenicy. W zdecydowanej większości było to zboże wyprodukowane w dobrach Branickiej. Tylko 145 korcy żyta zafrachtowali na jej szkuty gubernator tykociński Józef Tayler oraz tykocińscy księża misjonarze. W przypadku tych ostatnich komisarz Gieszkowski o załadowaniu zboża decyzję podjął samodzielnie, tłumacząc się Branickiej z jej podjęcia niedoładowaniem statków produktami pochodzącymi z dóbr kasztelanowej krakowskiej<sup>28</sup>. Tego roku wysłano jeszcze w podróż Gdańską jedną skutę ze zbożem zakupionym u starosty augustowskiego Stanisława Karwowskiego i cztery inne pod nadzorem Wojciecha

---

występowały tzw. szesnastki, osiemnastki i dwudziestki, vide: A.W. Reszka, *Żaglowce frachtowe z Czerwińska nad Wisłą*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2004, 49, 2, s. 106.

<sup>23</sup> Fasa, faska – według miary warszawskiej (staropolskiej), obowiązującej od 1764 r., wynosiła 15,08 l.

<sup>24</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 44. Oprócz 50 fas potażu na statkach znajdowało się: 265 szanków i 5 garców krup tatarskich, 41 szanków i 8 garcy jagieł, 19 półsetków płótna konopnego, 297 półsetków płótna zgrzebnego, 20 łasztów zafrachtowanej pszenicy, vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. LXVII/2, s. 183.

<sup>25</sup> Można tak wnioskować z braku na ten temat informacji źródłowych, a także z listu Józefa Bromirskiego komisarza dóbr ruskich Branickiej, vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 119–121.

<sup>26</sup> Według argumentacji Bromirskiego produkcja wapna w dobrach Branickiej bądź też jego zakup z myślą o późniejszej sprzedaży były nieopłacalne. Poza tym przewożenie wapna na statkach mocno by je nadwyreżyło, gdyż „od niego [wapna] drzewo próchnieje”. Podobnie było z gipsem, który należałoby najpierw wykopać, załadować w fasy i przewieźć do przystani w Kopkach, „do czego pańszczyzny i drew znacznie by wyszło, a nie wiedzieć, czy by się ekspens nadgrodziła”. Również wynajęcie statków kupcom pod frocht do Gdańska też było nieopłacalne, gdyż by oni „nazad chcieli wrócić z nimi [towarami] do palu”. Stąd też ostateczna konkluzja komisarza była taka, aby sprzedać wszystkie statki z sanowej flotyli. Jednak nie było to łatwe przedsięwzięcie, gdyż według jego relacji wiele statków zostało w tym czasie wystawionych do sprzedaży, vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 120–121.

<sup>27</sup> Korzec, jako miara objętości ciał sypkich, od 1764 r. wynosił 120,60 l.

<sup>28</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 1.

Matuszewicza, późniejszego wieloletniego podskarbiego Branickiej<sup>29</sup>. Uśredniając te dane, można przyjąć, że na ośmiu szkutach Branickiej spławiono do Gdańska w czasie fryjoru 1773 r. ok. 7 tys. korcy zboża.

Wiadomo również o przygotowaniach podlaskiej flotylli Branickiej do fryjoru wiosną 1777 r. Zamierzano wówczas wysłać do Gdańska cztery skutki załadowane produktami z dóbr kasztelanowej krakowskiej. Piąta skutka ze „stolarskimi robotami” miała dopłynąć tylko do Warszawy, dwie pozostałe zamierzano wypożyczyć<sup>30</sup>. Również w następnym roku zorganizowano spław zboża z dóbr podlaskich do Gdańska przynajmniej na dwóch szkutach i dwóch łyżwach<sup>31</sup>. Łącznie spławiono wówczas 2008 korcy żyta i 935 korcy owsa<sup>32</sup>.

Zapewne sporadycznie docelowym portem w spławie wiślanym był Elbląg. O wyborze Gdańska lub Elbląga, jako miejsca zbytu produkcji z dóbr Izabeli Branickiej, decydowały przede wszystkim koniunktura kształtująca ceny zbóż w obu miastach portowych oraz ewentualne utrudnienia w spławie. W liście z 16 maja 1784 r. wspomniany już wyżej szyper Branickiej Otocki podczas postoju w Serocku, u zbiegu Narwi i Bugu, prosił kasztelanową krakowską o wskazówki co do określenia docelowego portu. W tym przypadku wątpliwości Otockiego wynikały również z faktu, że w drodze do Gdańska musiał liczyć się z zapłaceniem opłaty w komorze celnej w Nowym Dworze Mazowieckim, koszt jakiej szacował na co najmniej 700 złp<sup>33</sup>. Dwa dni później szyper otrzymał polecenie udania się do Elbląga, a cło zapłacone przez niego w komorze nowodworskiej, w postaci kwitu, a nie gotówki, wyniosło 660 złp i 8 gr<sup>34</sup>. Ostatecznie statki Branickiej stanęły w porcie elbląskim 6 czerwca<sup>35</sup>.

Z dużo większą częstotliwością i bardzo regularnie statki i łodzie Branickiej kursowały według ustalonego rocznego, przez lata niezmiennego harmonogramu, z Podlasia do Warszawy, ewentualnie Krakowa oraz z dóbr ruskich do Warszawy. Jednym z takich stałych kursów był marcowy „spław warszawski”. Transportowano wtedy, najczęściej na jednej, czasami dwóch szkutach, przede wszystkim owies, w mniejszych

<sup>29</sup> *Ibidem*, s. 3.

<sup>30</sup> *Ibidem*, s. 109.

<sup>31</sup> Łyżwa to rodzaj płaskodennego statku wiślanego z ożaglowaniem rejowym. Był to jedyny typ statku wiślanego z rufą kafową, czyli nawisową, vide: A.W. Reszka, *op. cit.*, s. 105.

<sup>32</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXX/28, s. 15.

<sup>33</sup> *Ibidem*, s. 24.

<sup>34</sup> *Ibidem*, s. 26.

<sup>35</sup> *Ibidem*, s. 29–30. Tutaj znajduje się również informacja na temat cen żyta i pszenicy w Gdańsku i Elblągu, z której wynika, że ceny w Gdańsku były wyższe średnio na łaszczie o ok. 35 złp, vide: *ibidem*, s. 30.



ilościach inne towary, z Podlasia do Warszawy. W drodze powrotnej te same statki zabierały zazwyczaj z Warszawy transport soli<sup>36</sup>. Pewne wyobrażenie o innych towarach wywożonych z Warszawy na Podlasie daje zestawienie towarów załadowanych na dwie skutki Branickiej z maja 1778 r. Znalazły się wśród nich między innymi: kotły do piwa i chmielu, alembik, czyli sprzęt do destylacji, kanapa, beczka tranu, 15 cetnarów fryzowanego żelaza, 8 cetnarów „sztabikowego” żelaza, dwie paki ze szkłem do wyposażenia piwnicy w białostockim pałacu<sup>37</sup>.

Systematycznie spławiane były towary Sanem z dóbr ruskich. Choćby wiosną 1772 r. miał miejsce spław do Warszawy dwiema skutkami owsa i słodu<sup>38</sup>. Regularne kursy łyżew z owsem i legumina<sup>39</sup> z Podlasia do Warszawy miały miejsce również corocznie na przełomie października i listopada<sup>40</sup>.

Statki wysyłane z Podlasia do Warszawy wyruszały najczęściej od pola w Goniądzu, ewentualnie w Tykocinie. Droga ich wiodła więc Biebrzą (w przypadku rozpoczęcia podróży z Goniądza) lub Narwią (w przypadku rozpoczęcia spławu w Tykocinie) do ujścia Biebrzy pod Wizną do Narwi, następnie do ujścia Narwi do Wisły na wysokości Nowego Dworu Mazowieckiego, i dalej do Warszawy. Zapewne uśredniony spław towarów z Goniądza do Warszawy kalkulowany był na trzy tygodnie<sup>41</sup>. Statki z dóbr ruskich Branickiej płynące Sanem do Wisły odbijały najczęściej od pola w Leżajsku, Sośnicy ewentualnie pola kopańskiego<sup>42</sup>. Częstotliwość i regularność spławu Sanem była na pewno mniejsza w analizowanym okresie aniżeli za życia Jana Klemensa Branickiego.

Spław krakowski odgrywał zdaje się najmniejszą rolę w funkcjonowaniu latyfundium Branickiej. Dobra podkrakowskie Branickiej składały się zasadniczo bowiem tylko z dwóch folwarków w Branicy i Ruszczy.

Warto w tym miejscu wspomnieć, że niekiedy statki Branickiej przemierzały trasę w obie strony między Podlasiem a dobrami ruskimi, często traktując Warszawę jako port przeładunkowy. Na przykład w 1774 r. zamierzano spławić Sanem do Warszawy drewno zmagazynowane

<sup>36</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXX/88, s. 14.

<sup>37</sup> AGAD, ARos, prawno-majątkowe, sygn. 74, s. 15.

<sup>38</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 15.

<sup>39</sup> Legumina to staropolskie określenie na warzywa ogrodowe i polne, np. groch, kapusta, pietruszka, soczewica, krupy, vide: S.B. Linde, *Słownik języka polskiego*, t. 1, cz. 2, Warszawa 1808, s. 1245, hasło: *Leguminy*.

<sup>40</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 100; sygn. XXX/88, s. 66. Ze względu na niski poziom wody załadowano w Tykocinie towar nie na dwie, ale wyjątkowo na trzy łyżwy, vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 103.

<sup>41</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 109.

<sup>42</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 9.

w przystani kopańskiej, sprzedać je w stolicy, a na szkuty załadować tam transport soli, jaką z zyskiem można byłoby sprzedać na Podlasiu<sup>43</sup>.

## FROCHTOWANIE I WYNAJEM STATKÓW RZECZNYCH

Flotylla rzeczna Izabeli Branickiej, podobnie jak miało to miejsce w przypadku innych właścicieli statków, była odpłatnie wypożyczana na potrzeby tak zwanego frochtu, nazywanego również froktem<sup>44</sup>. Korzystających z tego rodzaju świadczonych usług nazywano frochtarzami. Instytucja frochtu przynosiła wymierne korzyści obu stronom. Właściciele flotylli mogli w ten sposób zarobić na niewykorzystanej przez siebie przestrzeni w ładowniach statków i łodzi, dopełniając je towarem frochtarzy, albo też w czasie, kiedy były one przez nich zupełnie niewykorzystywane, stojąc beczynn timer na wodzie lub niszcząc na brzegu. Z kolei frochtarze korzystający z usług właścicieli statków, z reguły była to średnia i drobniejsza szlachta, mieszczenie, a czasami nawet i chłopci, mieli możliwość sprzedaży swoich towarów na rynkach dla nich nieosiągalnych, bo nazbyt odległych<sup>45</sup>.

W roku 1774 jedną z czterech wolnych w tym czasie sanowych szkut Branickiej najął z „rekwizytami”, czyli wyposażeniem w postaci powozów i żagla, na potrzeby spławu zboża do Gdańska niejaki Jawornicki za kwotę 30 czerwonych złp. Na pozostałe, niewykorzystane przez administrację dóbr kasztelanowej krakowskiej, nie można było znaleźć chętnych ani do frochtowania, ani do wynajmu<sup>46</sup>.

Rok później z propozycją zafrochtowania od Branickiej dwóch statków, zapewne szkut, od pła tykocińskiego do Warszawy wystąpiła komenda batalionu fizylierów stacjonująca w Tykocinie. Komisarz Gieszkowski proponował wypożyczenie statków za kwotę 1000 złp, z tym że zarówno załogę, jak i jej wyżywienie, komenda batalionu miałyby zorganizować we własnym zakresie. Zaletą tej transakcji było to, że na statki wracające z Warszawy do Tykocina, również na koszt batalionu, można było załadować w stolicy sól, której sprzedaż przyniosłaby Branickiej dodatkowy profit<sup>47</sup>.

<sup>43</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXXIII/97, s. 3.

<sup>44</sup> Frocht to wyraz pochodzenia niemieckiego, w oryginale *die Fracht*, oznaczał zarówno przewożony ładunek, przewóz towarów, ale również i opłatę za przewóz, czyli przewożne, vide: *Słownik wyrazów obcych*, red. J. Tokarski, Warszawa 1974, s. 232, hasło *fracht*.

<sup>45</sup> O organizacji frochtu w dobrach Sieniawskich w XVIII w. vide: J. Burszta, *Handel*.

<sup>46</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXXIII/97, s. 1.

<sup>47</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 87–88.

O zafrochtowaniu za sumę 600 złp jednej ze szkut Branickiej w marcu 1779 r. dla biskupa kamienieckiego Adama Stanisława Krasieńskiego informował swoją chlebobawczynię komisarz generalny jej podlaskich dóbr Stefan Hryniewicki<sup>48</sup>. Nadmieniał przy okazji, że kontrakt z biskupem Krasieńskim został spisany „według przestrogi JO Pani [Izabeli Branickiej]”<sup>49</sup>. Tego rodzaju uwaga nie dziwi, jeżeli weźmie się pod uwagę, jak różne przykre niespodzianki przynosił brak jasno określonych zobowiązań stron zawierających kontrakt na usługi frochtarskie. Wystarczy wspomnieć, że niejaki Stępczyński, „człowiek niedobry”, korzystając z frochtu Branickiej w postaci dwóch szkut w 1779 r., jeszcze w marcu roku następnego zalegał z opłaceniem 100 złp reszty obowiązującej go zapłaty. Co gorsza, nie zwrócił jednej z wypożyczonych szkut, zwodząc administrację latyfundium Branickiej obietnicą frochtu w roku 1780<sup>50</sup>. Również wypożyczenie szkuty „szesnastki” przez Pileckiego, administratora Branic, podkrakowskich dóbr kasztelanowej krakowskiej, łowczemu grabowieckiemu Burskiemu przyniosło ostatecznie spór o koszty najmu. Szkuta wynajęta została do fryjoru gdańskiego, ewentualnie elbląskiego, za 800 złp, jakie miały być zapłacone przez Burskiego w dwóch ratach. W przypadku zniszczenia szkuty w trakcie jej użytkowania zobowiązał się on do zapłacenia 2 tys. złp. Jak się później okazało, szkuta zwrócona przez łowczego grabowskiego została oddana w uszkodzonym stanie<sup>51</sup>, co przyniosło oczywiście spór urzędników Branickiej z Burskim o uregulowanie kosztów jej naprawy<sup>52</sup>.

Zdarzało się również, że Branicka wypożyczała statki swoim współpracownikom i podwładnym. Tak na przykład w 1773 r. pozwoliła załadować na swoje szkuty żyto gubernatora tykocińskiego J. Taylera<sup>53</sup>, a w 1775 r. wydała dyspozycję szyprowi Otockiemu, aby ten „szkuty jednej ze wszystkich rekwizytami na spław dla Jmć Pana starosty narewskiego [Stanisława Karwowskiego] pożyczyl, jakiej będzie potrzeba wyciągał”<sup>54</sup>.

Zapewne popyt na usługi frochtarskie świadczone przez flotyllę Izabeli Branickiej nie był równomierny przez cały okres administrowania

<sup>48</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 114.

<sup>49</sup> *Ibidem*.

<sup>50</sup> *Ibidem*, s. 123. Stefan Hryniewicki, komisarz Branickiej, w związku z taką postawą Stępczyńskiego zamierzał wydać w tej sprawie manifest i złożyć przeciwko niemu pozew w Komisji Skarbu Koronnego, vide: *ibidem*.

<sup>51</sup> Według oceny dokonanej przez J. Otockiego, szypra Izabeli Branickiej, „szkuta jest przełamana i tak zdezolowana, że na nic więcej (wyjąwszy żelazo) tylko na ogień zda się”, vide: AGAD, ARos, prawno-majątkowe, sygn. 74, s. 113.

<sup>52</sup> *Ibidem*, s. 112–114.

<sup>53</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 1.

<sup>54</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXX/88, s. 55.

przez nią dobrami przejętymi po mężu. Jego wahania zależały od przynajmniej kilku czynników. Na pewno można zaliczyć do nich stan flotylli i jej wykorzystanie na potrzeby kasztelanowej krakowskiej, wysokość urodzaju plonów, rynkową koniunkturę na produkty folwarczne, w końcu stabilność sytuacji politycznej wewnątrz kraju. Andrzej Gieszkowski przekonując Branicką do wypożyczenia szkuty staroście brańskiemu Michałowi Starzeńskiemu, pisał: „ale jeszcze mamy siódmy statek, który bezpiecznie ryzować się może, zaczym tego, aby darmo nie cnił na wodzie chciałbym frochtować [...] bo dobrze że co do skarbu przybędzie [z opłaty za frocht]”<sup>55</sup>. Nie powinien więc dziwić wyjątkowo ciepły ton słów skierowanych przez Branicką do Gieszkowskiego wykazującego takie zaangażowanie w zwiększeniu dochodów jej skarbu „na co nie tylko chętnie pozwalam, ale owszem obligowana mu jestem”<sup>56</sup>.

O pojawiających się coraz częściej problemach ze znalezieniem frochtarzy wspominał również między innymi komisarz Branickiej Stefan Hryniewicki. Opisując stan przygotowań do frochtu na początku marca 1779 r., nadmieniał, że „jeszcze jest czwarta [szkuta] do zafroktowania, byle się kto zdarzył”<sup>57</sup>. Rok później sytuacja była chyba jeszcze gorsza, bo pod znakiem zapytania stała organizacja deflucacji w ogóle. Jak pisał Hryniewicki, „jeszcze żadnej szkuty nie zafroktowałem i nikt nie konkuruje. Podobno mało kto będzie posyłał do Gdańska, gdy jak tu jest wiadomość łaszt<sup>58</sup> żyta po zł 80”<sup>59</sup>.

Jednym z pomysłów na podreperowanie kasy Branickiej przez wykorzystanie jej flotylli była próba porozumienia się z Kompanią Pruską w celu zafrochtowania przez nią od Branickiej łyżew, które po przywiezieniu z Goniądza do Warszawy 1 tys. korcy owsa musiałyby wracać puste na Podlasie. Pomysłodawca tego projektu zakładał, że być może kompania zgodzi się na transport łyżwami Branickiej soli do żupy ostrołęckiej albo piątnickiej. Co prawda zysk tej transakcji byłby niższy niż dotychczas, kiedy to za transport jednej beczki soli na trasie Goniądz–Warszawa kompania płaciła 6 złp, bo odległości do Ostrołęki i Piątnik były krótsze, jednak „choćby jakim złotym taniej, lepiej by jednak było, niżeli próżno powracać”<sup>60</sup>.

<sup>55</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 109.

<sup>56</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXX/88, s. 66.

<sup>57</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 14.

<sup>58</sup> Łaszt wynosił od 1764 r. 3618 l.

<sup>59</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 104.

<sup>60</sup> *Ibidem*, s. 108. Hryniewicki proponował Branickiej, aby załatwieniem kontraktu ze Szlichtem, pełnomocnikiem Kompanii Pruskiej w Warszawie, zajął się jej sekretarz kpt. Wojciech Makomaski, *ibidem*.

Wysokość opłaty za frocht szkuty musiała być na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XVIII w. względnie stała. Wiadomo, że w 1781 r. skutę za 500 złp zafrochtował od Branickiej komisarz starosty knyszyńskiego Tomasz Czapski. Stawkę frochtu obniżoną o 100 złp w porównaniu z ubiegłymi latami Hryniewicki tłumaczył następująco: „że nie zł 600 jak się dawniej bierało, przyczyna, iż szkuta mizerna, wodę dużo bierze i niewielka, bo tylko na flisów osiemnastu, lepiej jednak wziąć zł 500, aniżeli gdyby próżnie przez lato stojąc gniła, jak trzy pozostałe mało na co zdadne”<sup>61</sup>.

Oczywiście zdarzało się, że frochtowanie, a nawet wynajmowanie statków od innych przedsiębrała Izabela Branicka, a zasadniczo za jej zgodą administratorzy jej majątności. Taką sytuację przewidywał w 1772 r. komisarz dóbr ruskich Branickiej Józef Bromirski, który obawiając się opóźnień w remoncie dwóch sanowych szkut kasztelanowej krakowskiej, mających spłynąć do Gdańska, zakładał, że trzeba będzie na ich miejsce wynająć statki odpłatnie<sup>62</sup>. O takiej przymusowej sytuacji wspominał również komisarz dóbr podlaskich Stefan Hryniewicki, który w tym czasie nie dysponując wolnymi łodziami, otrzymał od Branickiej polecenie przesłania do Warszawy siana. Ratunkiem w tej sytuacji miało być wypożyczenie łyżew od rezydującego w Goniądzu pisarza żupnego G. Zdory, zarządzającego tamtejszym składem soli. Ten jednak odmówił wypożyczenia łodzi, tłumacząc się ewentualnymi konsekwencjami ze strony swoich przełożonych. Skonsternowany komisarz przeprasząc Branicką za opóźnienie w wykonaniu jej polecenia, poinformował ją, że w związku z zaistniałą sytuacją transport siana opóźni się do czasu powrotu z Warszawy wcześniej wysłanych tam łyżew z owsem<sup>63</sup>. Również w 1780 r. wiosenny spław towarów z dóbr Branickiej po części miał odbyć się na cudzych łyżwach, tym razem koniuszego koronnego Jana Kickiego. W tym przypadku jednak nie wiadomo, czy miała to być forma wypożyczenia łyżew, czy też typowego frochtu<sup>64</sup>. Z późniejszej korespondencji w tej sprawie wynikało, że Branicka musiała liczyć się jednak z uiszczeniem dodatkowej opłaty<sup>65</sup>. Co gorsza, okazało się, że łyżwy wypożyczone od Kickiego nie spełniły oczekiwań i „nadspodziewany uczyniły zawód”. Mimo że były pod względem wielkości odpowiednie i „jeszcze niezaywane”, to jednak nie

<sup>61</sup> *Ibidem*, s. 280.

<sup>62</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 15.

<sup>63</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 20.

<sup>64</sup> *Ibidem*, s. 75.

<sup>65</sup> *Ibidem*, s. 81. Wiadomo, że na początku lutego leśniczy koniuszego koronnego Piotr Brześciński przekazał ludziom Branickiej łyżwy wraz z osprzętem, czyli „rekwizytami”, vide: *ibidem*, s. 101. Być może formą gratyfikacji dla Brześcińskiego za pomoc w przekazaniu łyżew było pięć korcy „dziekielnego” owsa, vide: *ibidem*, s. 102.

można było na nie załadować przewidywanego tysiąca korcy owsa, ale tylko dziewięćset. Przyczyną tego był fakt, „iż po zbudowaniu lat dwie próżnując rozeszły się i wodę biorą”<sup>66</sup>. Resztę owsa, jaki zamierzano sprzedać, czyli drugi tysiąc korcy, postanowiono przewieźć do Warszawy na dwóch łyżwach budowanych w tym czasie w Tykocinie. Opóźnienie to jednak według Hryniewickiego nie miało wpłynąć na obniżenie zysków ze sprzedaży zboża w Warszawie, bo jak pisał: „najlepsze targi bywają w Warszawie od św. Jakuba [25 lipca] do połowy 7bra [septembra – września]”<sup>67</sup>. Wiadomo, że kilka miesięcy później Kicki zobowiązał się ponownie do wypożyczenia dwóch łyżew na potrzeby kasztelanowej krakowskiej<sup>68</sup>.

Frochtowanie statków od innych niosło ze sobą niekiedy wydatki nie tylko dotyczące samego wypożyczenia, ale również konieczność uzupełnienia ich sprzętu. Tak było na przykład w przypadku wypożyczanych łyżew od wspomnianego już koniuszego koronnego Kickiego. Co prawda, kiedy wypożyczano je za pierwszym razem koszt ich doposażenia nie był zbyt wysoki, wyniósł bowiem tylko 15 złp. Tyle wyniosło zakupienie brakującego łyżwom olinowania. Poważniejszy wydatek przyniosło powtórne wypożyczenie łyżew. Tym razem bowiem trzeba było wymienić ożgłowanie, co wymagało sporego już nakładu finansowego<sup>69</sup>.

## STAN, BUDOWA I REPARACJE FLOTYLLI

Trudno jednoznacznie stwierdzić, jak liczna była flotylla rzeczna wykorzystywana w latyfundium Izabeli Branickiej, tym bardziej że jej stan zmieniał się na przestrzeni lat. Można założyć, że wraz z coraz większymi ograniczeniami w wiosennym spławie produktów do Gdańska liczba jednostek wchodzących w jej skład ulegała zmniejszaniu w porównaniu z czasami jej męża<sup>70</sup>. Wiadomo, że w 1773 r. w skład flotylli rzecznej Branickiej w dobrach podlaskich wchodziło sześć szkut, z czego cztery były w bardzo dobrym stanie, piąta wymagała nowego szycia, szósta

<sup>66</sup> *Ibidem*, s. 129. Wiadomo, że 100 korcy owsa, jakie nie zmieściło się na łyżwy wypożyczone od koniuszego koronnego, udało się spławić na szkucie „ze zbożem jarzynnym” niejakiego Ostrowskiego, a dodatkowo 200 korcy w późniejszym czasie miało zostać załadowanych na remontowane w tym czasie łyżwy żupne, vide: *ibidem*, s. 130.

<sup>67</sup> *Ibidem*, s. 129.

<sup>68</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXXI/123, s. 2.

<sup>69</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 224.

<sup>70</sup> Stan i wielkość flotylli rzecznej pozostającej na usługach latyfundiów Branickich w czasach Jana Klemensa Branickiego nie są znane. Informacje na ten temat mają charakter fragmentaryczny, vide: A. Sztachelska-Kokoczek, *Organizacja*, s. 215.



nie nadawała się już do użytku i miała zostać rozebrana<sup>71</sup>. Szkuty należały do grupy statków rzecznych o największej ładowności, według różnych danych mogły one w XVIII w. przewozić od ok. 30 do ok. 45 łasztów towarów<sup>72</sup>. Trzy lata później Branicka była właścicielką przynajmniej siedmiu skut na Podlasiu<sup>73</sup>. Natomiast flotyllę sanową, a więc obsługującą dobra ruskie kasztelanowej krakowskiej, tworzyło w 1772 r. w sumie osiem statków, z czego trzy, zapewne większe, w okresie wcześniejszym uczestniczyły w gdańskim fryjorze, przewożąc potaż<sup>74</sup>. Dostyc dokładną informację na temat stanu statków sanowych z października 1773 r. przekazał Branickiej komisarz jej dóbr ruskich Józef Bromirski. Ze wspomnianych ośmiu statków w 1772 r. pozostało tylko pięć. Trzy „złe i nadgniłe” zostały sprzedane jeszcze w 1772 r. przez szypra Otockiego za wiadomością Bromirskiego. Były to dwie kozy<sup>75</sup>, „czyli dubasiki ośmowe, a trzeci dubas<sup>76</sup> czternastowy za fl. 900”<sup>77</sup>. Z pozostałych pięciu dwie szkuty osiemnastki, „obydwie dnami [...] ciekną, trzeba ich brać na warsztat, dycht<sup>78</sup> dawać i dna ze wszystkim opatrzyć”. Dwie pozostałe „osiemnastki”, reperowane rok wcześniej, jedna w Gdańsku, a druga w jednej z przystani sanowych, nadawały się jeszcze do użytku. Zdaniem Otockiego można było nimi jeszcze „po razy trzy lub cztery ryzować, ale więcej już nie, gdy już dwa razy były w reperacji”<sup>79</sup>. Piąty statek, szkuta „szesnastka”, był w złym stanie i nie nadawał się już do reperacji. Bromirski zamierzał sprzedać ją za 300 zł, jednak kupcy nie chcieli dać za nią więcej jak 200 zł. W tej sytuacji komisarz uznał, że

<sup>71</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 21. O wykorzystywaniu zdezelowanych elementów statków i łodzi wspomina rezydent warszawski I. Branickiej Karol Szuszkowski, który na potrzeby warszawskiego pałacu kasztelanowej krakowskiej zakupywał nienadające się już do użytku galary i byki, vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. LXVII/2, s. 334, 352.

<sup>72</sup> W. Ossowski, *Przemiany w skutnictwie rzeczonym w Polsce. Studium archeologiczne*, Gdańsk 2010, s. 124 i n.

<sup>73</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXX/88, s. 66.

<sup>74</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 9.

<sup>75</sup> Kozą nazywano statek rzeczny mniejszy od szkuty, o długości ok. 17–20 m, załódze liczącej 8–10 osób i ładowności od 13 do 16 łasztów, vide: W. Ossowski, *op. cit.*, s. 126.

<sup>76</sup> Dubas to określenie statku rzecznego mniejszego od szkuty, o długości ok. 24–28 m, załódze liczącej od 12 do 14 osób i ładowności od ok. 20 do 26 łasztów. Dubasikami nazywano małe dubasy, zbliżone rozmiarami do kozy, vide: *ibidem*.

<sup>77</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 119.

<sup>78</sup> Dychtowanie to uszczelnianie poszycia statków i łodzi, stąd dycht, czyli szczeliwo służące temu celowi. Najczęściej wykorzystywano jako szczeliwo mech albo torgan, vide: A.W. Reszka, *op. cit.*, s. 103.

<sup>79</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 119.

trzeba będzie skutę rozebrać na części<sup>80</sup>. Dodatkowo w skład flotylli kasztelanowej krakowskiej wchodziła bliżej nieznana liczba mniejszych jednostek, głównie łyżew<sup>81</sup>, regularnie co roku budowanych w jej dobrach. W oparciu o badania dotyczące stanu flotylli rzecznej ordynatów Zamoyskich w tym samym okresie, to jest drugiej poł. XVIII w., można stwierdzić, że liczba jednostek pozostających na usługach kasztelanowej krakowskiej nie odstawała od niej zbyt wyraźnie<sup>82</sup>.

Jednostki tworzące flotyllę rzeczną Izabeli Branickiej były pozyskiwane na dwa sposoby. Pierwszym i bez wątpienia łatwiejszym logistycznie był ich zakup. Drugim była ich budowa.

Wydaje się, że pierwszy ze sposobów, czyli kupno, był stosowany rzadziej, o czym świadczą nieliczne wzmianki na ten temat w źródłach archiwalnych. Wiadomo, że pod koniec 1779 r. z myślą o zakupie łyżew będących na wyposażeniu żupy solnej w Goniądzu udał się tam komisarz dóbr podlaskich Branickiej Stefan Hryniewicki. Jednak na miejscu zastał widok mało zachęcający do dokonania transakcji, gdyż „łyżwy na sprzedaż dysponowane wszystkie bez dozoru zatopione i zamarzłe widziałem”<sup>83</sup>. Po konsultacjach z goniądzkimi sternikami okazało się, że z wystawionych na sprzedaż łyżew do wykorzystania nadawały się tylko dwie, ale ich stan nie był najlepszy, a czas użytkowania obliczono maksymalnie na dwa, trzy lata. Pozostałe wymagały dużych nakładów finansowych w celu przywrócenia im stanu użyteczności. Hryniewicki ocenił również, że „te dwie lepsze nie warte więcej jak po zł 600, a wszystkie małe i nie tak biercze jak nasze były”<sup>84</sup>. Stąd też podsumowując swoją wizytę w Goniądzu, stwierdził, że najlepszym rozwiązaniem będzie budowa łyżew w dobrach Branickiej. Wiadomo również, że w tym samym roku Branicka zamierzała kupić łyżwy od koniuszego koronnego Onufrego Kickiego, jednakże ten ostatecznie zrezygnował z ich sprzedaży<sup>85</sup>.

Drugim źródłem pozyskiwania statków i łodzi była ich budowa we własnym zakresie. Szkutnicy i cieśle budujący i remontujący statki kasztelanowej krakowskiej po części pochodzili z jej dóbr, po części byli to obcy rzemieślnicy zatrudniani w miarę potrzeb. Można podejrzewać, że bardziej cenieni byli ci drudzy. Świadczyć może o tym chociażby prośba szypra Otockiego o zatrudnienie do remontu szkuty wiosną 1784 r.

<sup>80</sup> *Ibidem*, s. 120.

<sup>81</sup> łyżwa to typ statku rzecznego o długości ok. 26,5 m, załodze liczącej 8–10 osób i ładowności od ok. 13 do 20 łasztów, vide: W. Ossowski, *op. cit.*, s. 126.

<sup>82</sup> R. Orłowski, *op. cit.*, s. 90–91.

<sup>83</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 74.

<sup>84</sup> *Ibidem*, s. 74.

<sup>85</sup> *Ibidem*, s. 75.

„obcego skutnika” skierowana do komisarza Hryniewickiego<sup>86</sup>. Tak samo można interpretować informację o wątpliwościach co do umiejętności białostockich kowali w zakresie przerobienia elementów skutniczych wymontowanych ze skut i dostosowania ich do wyposażenia w mniejszych gabarytowo łyżwach. W tym przypadku zamierzano skorzystać z usług „kuźnicy, która ma być w Litwie za Janowem”<sup>87</sup>.

Statki budowano i remontowano z materiałów pozyskiwanych zarówno w dobrach Branickiej, jak i zakupywanych. Były to drewno, płótno na żagle, liny, elementy żelazne, dycht, czyli specjalnie spreparowane przedziwo służące do uszczelniania kadłuba. Oczywiście ze względów oszczędnościowych starano się wytwarzać je we własnym zakresie. Wiadomo, że w 1784 r. szyper Otocki złożył zamówienie u komisarza Hryniewickiego na wykonanie w dobrach kasztelanowej „sznura sążni<sup>88</sup> 50 grubości jak palec u ręki wielki” i 12 motków „szpagatu niezbyt grubego”<sup>89</sup>.

Nie zawsze jednak produkcja rzemieślników z dóbr Branickiej spełniała oczekiwania co do jakości. Stąd też i konieczność zakupów. Między innymi w Warszawie kupowano żabki<sup>90</sup> służące do „zabicia dychtunku” wiciami do remontowanej szkuty. Wiadomo, że w 1784 r. zamierzano kupić w Warszawie 100 kop<sup>91</sup> takich „żabek”. Osoba dokonująca zakupu otrzymała zalecenie, aby zakupiła żabki „z większych gatunków i kolce żeby mieli długie i mocne”<sup>92</sup>.

Miejscem budowy i reperacji statków w dobrach podlaskich był zazwyczaj Tykocin, ewentualnie Ploski. W dobrach ruskich miejscem remontowania, a więc zapewne i budowy statków i łodzi, były Kopki i Sośnica leżące nieopodal Leżajska<sup>93</sup>. Były to również miejsca ich najczęstszych postojów<sup>94</sup>.

---

<sup>86</sup> „Szkutnika do reparacji szkuty trzeba by obcego dostać, bo swoje ślimazarniki nie dadzą wszystkiemu rady” vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. XXXII/76, s. 45.

<sup>87</sup> *Ibidem*, s. 45.

<sup>88</sup> Sążeń – od 1764 r. miara długości wynosząca 1,787 m.

<sup>89</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXXII/76, s. 44.

<sup>90</sup> Żabka – rodzaj klamry skutniczej.

<sup>91</sup> Kopa to 60 sztuk.

<sup>92</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXXII/76, s. 49. Jak się okazało, zakupione żabki nie spełniały oczekiwań, były zbyt krótkie, gdyż nawet te większe „są za małe, sparciny we dnie między balami nie obejmie, a do tego są tak niema cienie jak papier, a kolce krótkie bardzo. A co zaś mniejsze, to wcale nie są do dna klamerkowania, tylko z boków do szycia”, vide: *ibidem*, s. 25.

<sup>93</sup> Koszt budowy statków był różnicowany od jej miejsca. Z relacji Jana Otockiego, szypra Branickiej, wynika, że budowa w dobrach podlaskich była mniej kosztowna aniżeli w dobrach ruskich, vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. LXXIII/97, s. 3.

<sup>94</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 10.

W przypadku budowy oraz remontów wymagających wymiany lub uzupełnienia elementów skutniczych z drewna w statkach pierwszym krokiem było przygotowanie przez majstra-cieślę, ewentualnie samego szypra nadzorującego prace skutnicze, zapotrzebowania na ten surowiec<sup>95</sup>. Do remontów wymagających mniejszej ilości drewna pozyskiwano je z lasów Branickiej. Do budowy i większych remontów statków drewno było pozyskiwane z puszczy i lasów podlegających kamerze królewskiej, wchodzących w skład królewszczyzn bądź od prywatnych ich właścicieli. Wydaje się, że Branicka jako siostra króla nie miała większych problemów z uzyskiwaniem asygnacji na drzewo pochodzące z królewskich lasów. W dobrach podlaskich w poł. lat siedemdziesiątych XVIII w. drewno na potrzeby skutnicze pozyskiwano między innymi z Puszczy Jałowieckiej, podlegającej wówczas administracji wojewody brzesko-litewskiego i starosty jałowskiego Jana Antoniego Horaina<sup>96</sup>. Statki sanowe w Kopkach reperowano drewnem z Puszczy Sandomierskiej, podlegającej kamerze, natomiast do remontu statków w Sośnicy drewno pozyskiwano z lasów jarosławskich pozostających w dyspozycji wojewody ruskiego Augusta Aleksandra Czartoryskiego<sup>97</sup>.

Pozyskanie dobrego drewna do budowy lub remontu nie było łatwe. Wiadomo, że duże problemy ze zdobyciem odpowiedniego drewna do naprawy statków sanowych miał wiosną 1772 r. szyper Otocki. Konkretnie chodziło o sosnowe stępki<sup>98</sup>, których nie było w okolicznych lasach, „choćby najdrożej je chciał przepłacić, kupić nie dostanie”<sup>99</sup>. Według informacji komisarza Bromirskiego do sanowych statków powszechnie montowane były jednak stępki jodłowe, „które tak są donośne jak sosnowe”<sup>100</sup>. Pewne wyobrażenie o zapotrzebowaniu na drewno do prac skutniczych daje zestawienie drewna niezbędnego do reparacji sanowych statków Branickiej w 1772 r. Specyfikacja ujmowała następujące pozycje: 100 sztuk wręgów, 40 sztuk półwręzków, 100 sztuk kwarków,

---

<sup>95</sup> Taki charakter ma „Specyfikacja drzewa potrzebnego do reparacji statków Pańskich sanowych 1772 do A[nn]o”. Zawiera ona zapotrzebowanie na 100 sztuk wręg, 40 sztuk półwręzków, 100 sztuk kwarków, 30 sztuk „pomiernych” sosen, 40 sztuk dębów na „szycia”, 3 dęby na rukloce i 3 stępki, vide: AGAD, ARos, prawno-majątkowe, sygn. 74, s. 8. Tam też dwie inne specyfikacje z 1772 r., vide: *ibidem*, s. 9–10.

<sup>96</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXX/88, s. 72–73. Biogram Jana Antoniego Horaina vide: W. Konopczyński, *Horain Jan Antoni h. Śreniawa*, w: *Polski słownik biograficzny*, t. 9, red. C. Bobińska et al., Wrocław–Warszawa–Kraków 1960–1961, s. 611–612.

<sup>97</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 10.

<sup>98</sup> Stępka to konstrukcyjna oś statku, do której mocowane są wręgi.

<sup>99</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 23.

<sup>100</sup> *Ibidem*.

30 sztuk sosen „pomiernych”, 40 sztuk dębów na szycia, 3 dęby na rufkloce i 3 stępki<sup>101</sup>.

Informację o przygotowaniach do budowy dwóch statków w dobrach ruskich Branickiej, najprawdopodobniej skut do przewozu potażu, przekazał pod koniec 1772 r. komisarz Bromirski<sup>102</sup>. Z kolei o budowie łyżew na przełomie 1776/1777 r. w Ploskach pozostawił przekaz Andrzej Gieszkowski. Całe przedsięwzięcie rozpoczęło złożenie zapotrzebowania na drzewo i uzyskanie asygnacji na jego pozyskanie z okolicznych lasów i puszczy. Następnie wynajęty majster dozorował prace nad wyrębem odpowiednich drzew, ich otarciem, czyli pocięciem na deski, i transportem na miejsce budowy. Dużo tańszy w tym ostatnim przypadku był, w miarę możliwości, spław drewna aniżeli jego transport drogą lądową. Wkrótce okazało się, że lokalni powroźnicy nie potrafili jednak wyrobić z konopi produkowanych w dobrach Branickiej skutnych lin, na których łyżwy miały być windowane i obracane w trakcie budowy. Stąd też i liny, i łańcuchy postanowiono na czas budowy łyżew wymontować z nieużywanych w tym czasie statków. Żagle do łyżew zamierzano poszyć ze starych, już nieużytecznych żagli ściągniętych ze skut. W związku z tym postanowiono jednocześnie zakupić nowe żagle z płótna konopnego lub zgrzebnego „nie bardzo grubego” na Rusi, za pośrednictwem komisarza tamtejszych dóbr Branickiej Józefa Bromirskiego, który miał wiedzieć „jakowe płótno jest zdatne, bo od lat trzynastu było tu przysyłane”<sup>103</sup>. Na dwa żagle potrzeba było ok. 1800 łokci<sup>104</sup> płótna<sup>105</sup>.

Nieco szczegółów wiadomo również o budowie łyżew na potrzeby kasztelanowej krakowskiej na przełomie 1779/1780 r. Prace rozpoczęto od ścięcia drzew i ich „oprawienia”, czyli najprawdopodobniej okorowania, a następnie wytarcia. Następnie tak przygotowane drewno miało być przewiezione do Tykocina, gdzie wcześniej umówiony cieśla miał przystąpić do budowy łyżew. Komisarz Hryniewicki wspominał, że do produkcji łyżew niezbędne będzie zakupienie 5–6 cetnarów<sup>106</sup> żelaza<sup>107</sup>. Miało ono służyć przede wszystkim do wykucia ćwieków „i co tylko

<sup>101</sup> AGAD, ARos, prawno-majątkowe, sygn. 74, s. 8. Wręgi, półwręzki i kwarki to różne rodzaje łączników boków statku z dnem. Szycie to nazwa desek służących do budowy burty, boku statku. Rufkloce to tylna ściana statku wykonana ze ścielnie przylegających tarcic, za B. Ślaski, *Słownik rybacko-żeglarski i skutniczy*, Poznań 1930 [nadbitka: „Slavia Occidentalis” 1930, 9, s. 142–291], s. 40, 90, 114, 136.

<sup>102</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 34.

<sup>103</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 115–116.

<sup>104</sup> Łokieć, miara długości od 1764 r. wynosząca 0,60 m.

<sup>105</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 123.

<sup>106</sup> Cetnar, miara masy wynosząca w tym czasie 64,84 kg.

<sup>107</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 75.



będzie należało”, których produkcją, według wzorów zaprojektowanych przez majstra, mieli zająć się miejscowi tykocińscy kowale „z dawna do tego przyuczeni”<sup>108</sup>. Żelazo miało być zakupione w Warszawie w formie snopów<sup>109</sup> i według Hryniewickiego nadawało się do produkcji ćwieków tak samo, jak fryzowane sztabowe żelazo zakupione w przeszłości w Królewcu, wykorzystane do produkcji łyżew w Płoskach. Co istotne, to warszawskie było tańsze od królewieckiego<sup>110</sup>. Jak się później okazało, zakupione w Warszawie żelazo zostało wykorzystane tylko po części w pracach szkodniczych, niewykorzystaną resztę złożono w skarbcu Branickiej w Białymstoku. Poważnym problemem, jaki pojawił się przed budowniczymi statków, okazał się brak aż 100 kop gwoździ („półbratnali”). Ostatecznie postanowiono rozwiązać go drogą zakupu, jakiego miał dokonać w Warszawie Łukasz Dynamary, oficjalista Branickiej często przebywający w stolicy. Hryniewicki przesłał Dynamaremu wzór jednego półbratnala, wyjaśniając jednocześnie konieczność wydatku faktem, że „tu [tzn. w dobrach Branickiej] kazawszy robić, więcej będzie kosztować”<sup>111</sup>. Na początku maja prace nad budową łyżew były już na finiszu, z rekwizytów brakowało tylko lin, które zamierzano wyrobić z konopi na miejscu. Całość prac zgodnie z przewidywaniami komisarza Hryniewickiego miała zakończyć się w połowie czerwca 1780 r.<sup>112</sup> I zapewne tak się stało, o czym świadczą mogą pokwitowania oficjalistów Branickiej, Józefa Taylera i Aleksandra Łady, zaangażowanych w nadzorowanie budowy łyżew i żupy solnej w Goniądzu, z odebrania gotówki na rozliczenie z majstrami wykonującymi te prace<sup>113</sup>.

Statki wchodzące w skład flotylli kasztelanowej Branickiej wymagały regularnych remontów. Były one wymuszone głównie eksploatacją, chociaż niekiedy również paradoksalnie dłuższymi w niej przerwami. O takiej sytuacji wspominał w 1774 r. szyper Otocki w jednym z listów adresowanych do sekretarza Branickiej Piotra Piramowicza. Według niego dwie z trzech szkodnic flotylli Branickiej stojące w przystani w Kopkach, po okresie letnio-zimowego przestoju, wymagać miały remontu. Koszt renowacji statków miał wynieść w przypadku każdego z nich z nich kilkaset złotych<sup>114</sup>. Praktycznie rok w rok miały miejsce prace remontowe na uszkodzonych bądź niedoposażonych w rekwizyty

<sup>108</sup> *Ibidem*, s. 81.

<sup>109</sup> Snop żelaza składał się z 12 prętów, vide: S.B. Linde, *Słownik języka polskiego*, t. 5, Lwów 1859, s. 360.

<sup>110</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 85.

<sup>111</sup> *Ibidem*, s. 124.

<sup>112</sup> *Ibidem*, s. 131.

<sup>113</sup> AGAD, Archiwum Branickich z Białegostoku, sygn. 28, s. 92, 94.

<sup>114</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXXIII/97, s. 2.



jednostkach tworzących rzeczną flotyllę Izabeli Branickiej<sup>115</sup>. Z roku 1772 zachowało się obszerne zestawienie drewna i „żelastwa” niezbędnego do wyremontowania czterech statków stojących w Sośnicy i niewiadomej liczby statków w Kopkach<sup>116</sup>. Jesienią 1773 r. po zwodowaniu nowej szkuty przystąpiono w dobrach podlaskich Branickiej do remontu jednej z już bardziej wysłużonych, wymagającej nowego poszycia. Stąd też pod dozorem szkutnika i jego pomocnika nazywanego szkutniczkiem, „chozaje z parobkami fabrycznymi byli w Puszczy Knyszyńskiej, gdzie wręgi i inne drzewo skutne w jedno miejsce pozwozili i poskładali, dycht z wyciągniętej szkuty wydarli”<sup>117</sup>.

O remoncie sześciu „statków”, zapewne szkut, w Tykocinie wspominał jesienią 1776 r. tamtejszy gubernator Branickiej Józef Tayler. Zdając relację z przebiegu prac remontowych, pisał między innymi o „szkutnym” drewnie przygotowanym do budowy i remontów statków jeszcze przez Fabrycjusza<sup>118</sup>, dawnego szypra pozostającego na usługach Jana Klemensa Branickiego. Miało być ono po części już pogniłe, z reszty według jego rachunków będzie można wytrzeć ok. 200 sążni, jakie będzie można wykorzystać do produkcji burt i klemburt<sup>119</sup>.

W jednym z listów z roku 1779 komisarz Hryniewicki informował hetmanową o złym stanie jednej z pięciu szkut, którą wyciągnięto na ląd w celu reperacji. W tym samym liście nadmieniał również o wielu brakach w ich wyposażeniu. Brakowało żagli, z nadających się do użytku, zrobionych w poprzednim roku, pozostały tylko dwa. O pozostałych pisał „reszta tak złe, że ledwie z kilku dwa wyłatać będzie można, które daj Boże jedną defluitację odbyły”<sup>120</sup>. Problem z brakiem płótna na ich uszycie, produkowanym również w dobrach Branickiej, wynikał z faktu, że własna produkcja ledwo pokrywała wysokość daniny na rzecz skarbu i zaopatrzenie służby w majątkach Branickiej. Stąd też Hryniewicki sugerował kasztelanowej krakowskiej, aby zgodziła się na zakup płótna

---

<sup>115</sup> Zapewne za wyjątkowy pod tym względem można uznać rok 1775, kiedy to nie przewidując fryjoru z podlaskich dóbr, postanowiono wstrzymać się z reperacją statków, a szkutnika obarczyć zadaniami zmarłego w tym czasie batnika, vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 41.

<sup>116</sup> AGAD, ARos, prawno-majątkowe, sygn. 74, s. 10.

<sup>117</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 21.

<sup>118</sup> Karol Fabrycjusz, skarbnik smoleński i szyper na usługach kasztelana krakowskiego J.K. Branickiego, vide: *Katalog Tek Glinki*, cz. 1, *Katalog osobowy*, oprac. T. Zielińska, Biblioteka Muzealnictwa i Ochrony Zabytków, Seria B, t. 26, red. M. Charytańska, Warszawa 1969, s. 88.

<sup>119</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXVII/10, s. 27.

<sup>120</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 14.

w ilości 2,7 tys. łokci na Rusi, „gdzie jest lepsze i tańsze jak tu”<sup>121</sup>. Dalej wspominał o braku lin. Tych musiało brakować wyjątkowo dużo, zakup wszystkich znacznie zwiększyłby koszty remontu, stąd informował Branicką: „lecz tych tylko co pilniej potrzebniejszych kupić zadysponować umyśliłem”<sup>122</sup>. Co ciekawe, liny zamierzano sprowadzić z Gdańska, dokąd w tym celu chciał się osobiście udać szyper Otoki, jednak Hryniewicki obawiał się, że jego nieobecność wydłuży prace nad remontem szkuty i budową łodzi do transportu włoszczyzny<sup>123</sup>.

Jesienią 1780 r. oceniając stan podlaskich szkut, komisarz Hryniewicki potwierdzał swoje uwagi sprzed półtora roku. Dwie szkuty nie nadawały się do użytku, dwie inne wymagały reparacji, ale według niego koszt naprawy mógł być niewspółmierny do „awantażu”, czyli korzyści, stąd też proponował, aby zamiast je remontować, wykorzystać pozostałe drzewo z budowy łyżew, jakie zrobiono w Tykocinie w pierwszej poł. 1780 r., i wybudować jeszcze jedną taką jednostkę. Rozważano również sprzedaż szkut, ponieważ jednak miały one już po kilkanaście lat, trudno było znaleźć na nie kupca. Stan piątej szkuty zafrochtowanej przez Stępczyńskiego był niewiadomy, bo nie została jeszcze zwrócona przez frochtarza<sup>124</sup>. W grę wchodziło również przerobienie zdezelowanych szkut na łyżwy, jednak, jak pisał Hryniewicki, „przerabiać trudno, bo ani drzewo ani liny grubsze nie przydadzą się. Żelastwo po rozebraniu użyte być może do przerobienia”<sup>125</sup>.

## ZAŁOGA FLOTYLLI

Obsada liczebna i funkcyjna załóg łodzi i statków rzecznych była zróżnicowana i zależała od rodzaju i liczby jednostek płynących w ramach jednego i tego samego spławu.

---

<sup>121</sup> *Ibidem*. Podobnie jak z innym osprzętem statków i łodzi, również żagle poddawano zabiegom renowacji i swego rodzaju recyklingu. Tak było chociażby w przypadku wykorzystania kilku starych i zniszczonych już żagli, z których uszyto jeden do łodzi mającej przetransportować towary z Warszawy do Tykocina, vide: *ibidem*, s. 99.

<sup>122</sup> *Ibidem*, s. 14.

<sup>123</sup> *Ibidem*. Rok wcześniej liny na potrzeby wyposażenia szkuty Izabeli Branickiej zakupić miał w Gdańsku szyper pozostający na usługach starosty brańskiego Starzeńskiego, vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. XXX/88, s. 118.

<sup>124</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 224–225. Wiadomo, że Stępczyński odstawił szkutę do Tykocina pod koniec października. Według oceny Hryniewickiego statek co prawda nabierał dużo wody, ale nie było to winą frochtarza, ale „przez starość” szkuty, vide: *ibidem*, s. 235, 245.

<sup>125</sup> *Ibidem*, s. 236.

W zestawieniu kosztów spławu („spuszczenia”) dwóch statków z Tykocina do Warszawy i z powrotem, opracowanym w kwietniu 1775 r., ujęto w składzie załogi obu jednostek 36 flisów, po 18 na statek, 2 sterników i 2 „pomagrów”. Całkowity koszt spławu, którego czas przewidywano na najmniej 7 tygodni, miał wynieść 2210 złp i 20 gr. W tej kwocie mieściło się wynagrodzenie w wysokości 592 złp, resztę stanowić miały wydatki na wyżywienie załogi (leguminę i okrasę)<sup>126</sup>.

Pierwszorzędnym źródłem obrazującym stan liczebny załóg czterech szkut uczestniczących w wiosennym fryjorze w 1777 r. idącym z dóbr podlaskich kasztelanowej krakowskiej do Gdańska oraz jednej szkuty płynącej tylko do Warszawy jest zestawienie kosztów spławu przygotowane przez komisarza Andrzeja Gieszkowskiego. Obsadę 4 szkut gdańskich stanowiło 81 flisów, 2 rotmanów płynących tylko do Serocka, 2 rotmanów płynących z Serocka do Fordonu, 4 sterników i 4 „pomagrów”. W sumie, nie licząc podwójnej liczby rotmanów, było to 91 osób. Załogę szkuty płynącej do Warszawy stanowić miało 16 flisów, 1 sternik, 1 rotman i 1 „pomagier”, w sumie 19 osób. Co ciekawe, w drodze powrotnej z Gdańska na Podlasie w zestawieniu obsady 4 szkut nie wymieniono już rotmanów<sup>127</sup>.

Kierownictwo flotylli w trakcie defluitacji z reguły przypadało szyprowi<sup>128</sup>. Zapewne działało się tak najczęściej w przypadku organizowania właściwego fryjoru, celem którego był Gdańsk. Natomiast w spławie mniejszej liczby jednostek, bardzo często jednej lub dwóch, na niezbyt długiej trasie zarządzali flotyllą oficjaliści Branickiej zajmujący się na co dzień administracją jej dóbr. Tak na przykład w 1778 r. łyżwy z Podlasia do Warszawy przyprowadził ekonom klewiański A. Łada, a dwa lata później łyżwami przewożącymi owies z Goniądza do Warszawy na przełomie marca i kwietnia oraz w październiku 1780 r. zarządzał pisarz folwarczny Świntuchowski<sup>129</sup>.

W dobrach Jana Klemensa Branickiego, jak również jeszcze przez kilka lat po jego śmierci, funkcję szypra sprawował wspomniany wyżej Karol Fabrycjusz, szyper „narwiany”<sup>130</sup>. Natomiast po jego zwolnieniu wiosną

<sup>126</sup> AGAD, ARos, prawno-majątkowe, sygn. 74, s. 14.

<sup>127</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 202.

<sup>128</sup> Szypkami nazywano zarówno właścicieli statków, jak i ich kapitanów z ramienia właścicieli, mających władzę nad załogą oraz dysponujących w imieniu właściciela statku przewożonym towarem, vide: S.B. Linde, *Słownik języka polskiego*, t. 3, Warszawa 1812, s. 587, hasło *szyper*; B. Ślaski, *Spław*, s. 24–25.

<sup>129</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXVII/2, s. 390; sygn. LXIII/23, s. 129, 224.

<sup>130</sup> Tak nazywa go Karol Szuszkowski, vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. LXVII/2, s. 128. Fabrycjusz zwolniony został ze służby przez Izabelę Branicką w związku z nadużywaniem swoich kompetencji względem tykocińskich kramarzy, vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. XXX/88, s. 13–14.

1774 r. obowiązki przejął „przez wzgląd dawnych zasług u śp. męża mego [Jana Klemensa Branickiego]” dotychczasowy szyper statków ruskich, „sanowych”, porucznik Jan Otocki<sup>131</sup>. Wiadomo, że rok wcześniej skonfliktował się on z komisarzem w dobrach ruskich Branickiej Bromirskim, który nie chciał zapłacić mu rocznej pensji, uznając, że skoro szyper w 1773 r. nie wykonywał żadnych prac w ramach swoich obowiązków, żadne wynagrodzenie mu się nie należy<sup>132</sup>. Otocki pozostawał na usługach Branickiej do drugiej połowy lat dziewięćdziesiątych XVIII w.<sup>133</sup> Do jego obowiązków należało dbanie o dobry stan flotylli, nadzór nad budową i remontami statków i łodzi, zarządzanie portowymi spichlerzami, w końcu organizacja fryjoru i jego prowadzenie. Zapewne jego obowiązki i kompetencje obejmować musiały również działalność handlowo-kupiecką. Znajomość cen na zbywane i kupowane towary, jak również środowiska handlarzy i kupców w ośrodkach portowych dawała na pewno większe gwarancje finansowego powodzenia spławu<sup>134</sup>.

Sternicy zatrudniani do spławu flotylli kasztelanowej Branickiej są niestety z reguły w źródłach anonimowi. Byli oni zatrudniani tylko na czas fryjoru. Wiadomo, że w 1784 r. przygotowując się do gdańskiego spławu, szyper Otocki prosił o znalezienie czterech sterników A. Ładę, jednego z oficjalistów Branickiej<sup>135</sup>. Na pewno starano się zatrudniać osoby sprawdzone w tej roli. Jednym ze stałych sterników na statkach Branickiej był kowal tykociński Sitowicz. Zapewne fakt, że nie otrzymywał zadowolającego go wynagrodzenia za udział w spławie statków Branickiej był przyczyną jego tajemniczego zniknięcia krótko przed wypłynięciem w podróż z żytem do Warszawy w kwietniu 1778 r. Skądinąd wiadomo, że chętnie zaciągał się natomiast jako sternik na statkach innych właścicieli<sup>136</sup>. Wydaje się, że można mówić o specjalizacji sterników w zakresie prowadzenia statków na konkretnych szlakach wodnych. Przekonuje o tym chociażby informacja z listu Andrzeja Gieszkowskiego, który odradzając Branickiej wysłanie sternika z flisami z Podlasia do Krakowa wiosną 1777 r., pisał „sternik lubo się zna na wodzie od Syrocka do

<sup>131</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXX/88, s. 14.

<sup>132</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 120.

<sup>133</sup> Otocki pozostawał na usługach I. Branickiej jeszcze w 1798 r., vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. XXXII/76, s. 86–87.

<sup>134</sup> O tego rodzaju działalności w odniesieniu do jednego z szyprów zatrudnionych w połowie XVIII w. przez ks. Pawła K. Sanguszkę, vide: S. Kazusek, *W sprawie sprzedaży szlacheckiego zboża w Gdańsku w połowie XVIII w. (na przykładzie korespondencji Zachariasza Kulikiewicza, szypra księcia Pawła Karola Sanguszki z 1741 r.)*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2009, 69, s. 233–247.

<sup>135</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXXII/76, s. 45.

<sup>136</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 244–245.

Gdańska to już wie, że po kilka razy chodził. Do Krakowa zaś idąc nie zna wody, nie wie haków, nie pozna rafty<sup>137</sup> i nie uzna, gdzie być może prąd jakowy z przyczyny, że nie chodził. A tym sposobem podalibyśmy statek w niebezpieczeństwo<sup>138</sup>. Bez wątpienia w skład załóg statków i łodzi wchodzili rotmani<sup>139</sup>. W hierarchii zajmowali pozycję między flisami a sternikami, byli więc to zapewne najbardziej doświadczeni flisacy, którzy wyznaczali trasę, płynąc tratwą na czele flotylli. W przypadku prowadzenia przez nich liczniejszej grupy statków i łodzi byli oni wspomagani przez tzw. rotmańczyków.

Główny trzon załóg flotylli rzecznych stanowili flisacy. Na pewno po części byli to chłopci z dóbr Branickiej. Niekiedy jednak zabraniała ona obsadzania załóg statków przez jej poddanych, bez względu na fakt, czy płynęły one pod „banderą” Branickiej, czy były zafrochtowane przez jej kontrahentów. W jednym z listów do komisarza swoich dóbr Andrzeja Gieszkowskiego podała konkretną przyczynę takiej decyzji: „to sobie ostrzegam, żeby flisów nikt nie brał z dóbr moich, i my jeżeli będziemy co spławiać do Gdańska, to uważać potrzeba, aby takich flisów wybierać, którzy by się nie zdali na żołnierzy, ponieważ dla króla pruskiego [Fryderyka II Wielkiego] gwałtem ludzi ze statków zabierają zdatnych na żołnierzy”<sup>140</sup>.

Skompletowanie obsady statków nie było łatwym zadaniem. O dużych problemach ze znalezieniem chętnych flisów do fryjoru w 1784 r. wspominał szyper Otocki. Pierwotnie zamierzał scedować to zadanie na sterników. Kiedy ci jednak nie wykazywali większej aktywności w zakresie werbunku, zaczął szukać chętnych wśród chłopów z dóbr Branickiej, kontaktując się między innymi z jej oficjalistami. Prosił tylko, aby byli „pewni i młodzi”. Zalecał również, aby nie wypłacać im pieniędzy od razu, ale dopiero połowę w Gdańsku, a resztę po powrocie. Otocki obawiał się bowiem, że w czasie spławu mogłoby dojść do dezercji flisów. Wypłata pełnego wynagrodzenia przed rozpoczęciem spławu ewentualnym zbiegom pociągnęłaby ze sobą dodatkowe koszty związane z koniecznością przyjęcia na służbę ich zastępców<sup>141</sup>.

Oczywiście zatrudnienie flisów, bez względu na to, czy byli to chłopci z dóbr Branickiej czy najmici, łączyło się ze sporymi wydatkami. Tym większymi, że często trzeba było zapewnić im wikt i uposażenie nie tylko

<sup>137</sup> Zapewne chodzi o rafę, warstwę kamieni rzecznych mogących utrudnić żeglugę, vide: B. Ślaski, *Słownik*, s. 84–85, hasło *rafa*.

<sup>138</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 160.

<sup>139</sup> B. Ślaski, *Spław*, s. 26; *Słownik polszczyzny XVI wieku edycja internetowa*, hasło *Rotman*, vide: <https://spxvi.edu.pl/indeks/haslo/7010> [dostęp: 25 II 2023].

<sup>140</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXX/88, s. 116.

<sup>141</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXXII/76, s. 26.



na czas właściwego spływu, ale również nieprzewidzianych przestoju czy też w kalkulowanej w ich służbę lądowej podróży. O takiej sytuacji wspominał komisarz Hryniewicki, zdając relację Branickiej z wydatków na czterech flisów, jakich musiał wynająć do spławienia z Warszawy do Goniądza jednej łodzi, zapewne łyżwy. Długość całej podróży lądowej z Goniądza do Warszawy, a później już drogą wodną z Warszawy do Goniądza, została skalkulowana na pięć tygodni. Każdy z flisów otrzymał na ten okres po dwanaście garnców<sup>142</sup> żyta na chleb, a towarzyszący im sternik sześć garncy<sup>143</sup>.

Zapewne codziennością w trakcie spławu były otwarte spory między flisami a ich przełożonymi. Najczęściej ich przyczyną było niedostateczne zaprowiantowanie. Skargę taką złożyli u Branickiej między innymi flisacy z klucza ładzkiego, leżącego w granicach starostwa bielskiego. Być może chcąc przekonać Branicką do niesłuszności oskarżeń z ich strony, komisarz Gieszkowski przytoczył tragiczną historię jednego ze skarżących się flisów, który „jakoż tenże sam, który się uskarżał w Solnikach JO Pani, żadnego z sobą nie miał suchara, bo te żyto które wziął przepił. A w tychże Solnikach z łaski JO Pani mając naznaczony garniec wódki tak się spił, że wyjechawszy z woza spadł, kark skręcił i do Choroszczy przywieziony umarł”<sup>144</sup>. Inną formą opłacania flisów, niepraktykowaną na Podlasiu, ale powszechną w Krakowskim, na pewno kosztowniejszą od zapłaty w postaci towarów i naturaliiów, było tzw. chlebowe, czyli płaca w postaci gotówki<sup>145</sup>.

Często w trakcie spławu przechodzącego przez Warszawę, z Krakowa i Rusi na Podlasie, oraz w przeciwnych kierunkach, dochodziło do wymiany załóg, co zapewne miało skracać czas zatrudniania flisów, a przez to obniżać koszty defluitacji. Ponadto flisacy zatrudniani do spławu werbowani w dobrach Branickiej w trakcie jego trwania nie mogli odpracowywać pańszczyzny bądź świadczyć innych powinności przypisanych im na co dzień, obniżając dochodowość latyfundium. Wiadomo, że wymianę załóg przewidywano wiosną 1772 r., kiedy to dwie szkuty (szesnastka i osiemnastka) płynące z transportem owsa i słodu od pała kopeckiego miały się spotkać z dwiema podlaskimi szkutami płynącymi do Warszawy. W Warszawie szyper statków sanowych wraz z załogą miał przesiąść się na statki podlaskie i wrócić na Ruś w górę Wisły i Sanu<sup>146</sup>. W 1778 r. podczas spławu towarów dwiema szkutami

<sup>142</sup> Garniec, miara objętości ciał sypkich od 1764 r. wynosząca 3,7689 l.

<sup>143</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 131.

<sup>144</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 2.

<sup>145</sup> *Ibidem*, s. 193.

<sup>146</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 23.



z dóbr podlaskich Branickiej do Krakowa planowano obsadzić je na pierwszym odcinku z Podlasia do Warszawy flisami z dóbr podlaskich kasztelanowej krakowskiej. Z Warszawy do Krakowa szkuty miało spławić natomiast 40 flisów i 2 sterników wynajętych w Krakowskim przez administratora dóbr podkrakowskich Branickiej kpt. Pileckiego. W tym przypadku wiadomo również, że na ich utrzymanie, wliczając w to drogę lądową, jaką mieli oni przebyć z Krakowa do Warszawy, gdzie mieli się zaprowiantować na szkuty, legumina i okrasa miały być przywiezione z Podlasia, „bo z krakowskiego trudno sprowadzać”. Ta skomplikowana logistycznie operacja zlecona została komisarzowi dóbr podlaskich Gieszkowskiemu, a dyspozycję wydaną podwładnemu Branicka kończyła słowami: „w czym ażebym żadnego zawodu nie miała WmWm Pana wcześniej ostrzegam i proszę”<sup>147</sup>.

Załogi statków i łodzi narażone były w trakcie spławu na różnego rodzaju niebezpieczeństwa. Pomijając przyczyny naturalne, takie jak złe warunki pogodowe, o których niżej, warto wspomnieć również o sytuacjach natury kryminalnej. Chociażby o przypadku pobicia flisów Branickiej w Ostrołęce przez ludzi mieszczan podlegających jurysdykcji tamtejszego starosty. Gieszkowski informując o tym wydarzeniu Branicką, wspominał, że „byłoby się i P. szyprowi dostało, gdyby był milczeniem nie pokrył zelżywości poniesionej”<sup>148</sup>.

## PRZEBIEG SPŁAWU I JEGO OGRANICZENIA

Przebieg spławu uzależniony był od różnych czynników. Można do nich zaliczyć warunki pogodowe, nieuregulowany bieg rzek, relacje między członkami załóg statków i łodzi i ich wykształcenie, zdarzenia losowe, koniunkturę ekonomiczną czy w końcu sytuację polityczną.

Typowe utrudnienia w spławie towarów drogą wodną wynikały z nieuregulowanego biegu dróg wodnych, przede wszystkim mielizn. Mniejszym problemem były te znane, dużo poważniejszym te pojawiające się okresowo, związane ze zmieniającym się stanem wody. Radzono sobie z tym zjawiskiem na kilka sposobów. Jednym z nich był transport jednostkami rzecznyymi o mniejszej wyporności i zanurzeniu. Oczywiście tego rodzaju działania wymuszały spław towarów większą liczbą jednostek. W taki sposób postąpiono ze statkami Branickiej przewożącymi 2 tys. korcy żyta. Obawiając się, że mogą one idąc w górę rzeki utknąć pod Zakroczymiem, postanowiono część ładunku przeładować

<sup>147</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXX/88, s. 100–101.

<sup>148</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 282–283.

na łyżwy, w celu ich odciążenia<sup>149</sup>. Innym sposobem radzenia sobie z niskim stanem wody i wieloznacznością było tak zwane lichtowanie, czyli częściowy lub całkowity rozładunek towaru z przewożącego go statku, również w celu zmniejszenia jego zanurzenia<sup>150</sup>. Po ominięciu wieloznaczności ponownie był on załadowywany towarem. Oczywiście konieczność lichtunku obniżała znacznie opłacalność transportu. Przygoda taka spotkała łyżwy z sianem spławiane z Goniądza do Warszawy we wrześniu 1780 r. łyżwy „zapłynawszy do Ostrołęki stanęły i ruszyć się dalej dla małej wody nie mogą”. Na miejsce przymusowego postoju wysłano dyspozytora klewiańskiego Antoniego Ładę, „aby wymiarkował, czy się kopać, jeżeli będzie można, czyli w bezpiecznym miejscu ulokowawszy do przybycia wody ludzi wrócić”<sup>151</sup>. Doraźnie część towarów miała być dostarczona do Warszawy podwodami. Ostatecznie łyżwy Braniczkiej stojące pod Ostrołęką 14 października „lekko dla małej wody, aby pewniej dojść mogły uładowane ruszyły”<sup>152</sup>.

Bardzo dokładną relację o problemach z fryjorem, spowodowanych niskim stanem wody na Wiśle, pozostawił wspomniany szyper Otoki. W liście do komisarza generalnego dóbr kasztelanowej krakowskiej Gieszkowskiego, tłumacząc dłuższy postój w okolicach Wyszogrodu, przewidywał nawet konieczność zsypania zboża ze statków w tamtejszej żupie solnej. Miałoby ono przezimować tam w oczekiwaniu do wiosennego fryjoru. Dalsze „czyhanie” na wyższy poziom wody, a według jego wiedzy tak niskiego nie widziano w tych okolicach od trzydziestu lat, i dalszy spław w późniejszym terminie groziły uniemożliwieniem powrotu statków przed zimą z Gdańska na Podlasie i przewidzianego ich remontu. Jednym z rozwiązań mogła być według szypra próba przeładunku zboża na mniejsze jednostki od szkut, np. baty bądź dubasy, albo łatwiejsze do lichtowania, takie jak galary<sup>153</sup>. Tych jednak nie można było ani zakupić, ani wypożyczyć w okolicy, a ich spław z innych terenów był uniemożliwiony również niskim poziomem wody<sup>154</sup>.

Następujące po sobie pory roku w sposób naturalny przynosiły zmianę warunków defluacji. Szczególnie inwazyjne były dwie okołozimowe pory, czyli wiosna i jesień. Pierwsza niosła roztopę i podwyższony

<sup>149</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXX/88, s. 118.

<sup>150</sup> B. Ślaski, *Słownik*, s. 42, hasło *lichtować*.

<sup>151</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 204.

<sup>152</sup> *Ibidem*, s. 224.

<sup>153</sup> Galarami nazywano bezmasztowe statki, z załogą składającą się z od pięciu do dziesięciu flisów i sternika, o ładowności ok. 30 łasztów. Mniejsze galary nazywane były lichtogami i łyżwami, vide: B. Ślaski, *Spław*, s. 9.

<sup>154</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. XXX/132, s. 1–4. List na pewno pisany był przed rokiem 1779, w którym A. Gieszkowski już nie żył, vide: „*Jaśnie Oświecone*”, s. 96, przypis nr 24.

stan wód, druga mróz i zamarzanie cieków wodnych. Ta druga sytuacja wpłynęła na podjęcie decyzji przez pisarza klewiańskiego Świntuchowskiego<sup>155</sup>, kierującego spławem łyżew z Warszawy na Podlasie, o załadunku w „Moglinie” (dzisiejszy Modlin) tylko 200 beczek soli, który „bał się brać więcej, aby z ciężarem powolnie idącego mrozy nie zaskoczyły”<sup>156</sup>. W innym liście tłumacząc opóźnienie wypłynięcia łyżew z Podlasia do Warszawy, Hryniewicki pisał: „Narew jeszcze z lodów zupełnie nie oczyściła się, mrozy należyte trwają, wypraw łyżew nie może być prędza, chyba po świętach”<sup>157</sup>. Było to znaczne opóźnienie w corocznym wiosennym warszawskim spławie towarów, gdyż Wielkanoc w 1781 r. przypadała 15 kwietnia.

Innego rodzaju utrudnieniem w defluitacji były niesprzyjające warunki pogodowe w postaci silnego wiatru i wysokiej fali. Mogły one wpłynąć na przykład na opóźnienie w wypłynięciu statków i łodzi z przystani w planowanym terminie<sup>158</sup>. Mogły również wymusić konieczność przeczekania do czasu ich poprawy już w trakcie żeglugi.

Utrudnienia w defluitacji wynikały czasami z przyczyn dosyć nietypowych, zupełnie niezwiązanych z warunkami pogodowymi. Za taką sytuację należy uznać przypadek rekwizycji małego statku żaglowego, tzw. kozy, ze wszystkimi rekwizytami i wiezioną na jej pokładzie leguminą, będącej własnością Izabeli Branickiej, przez niejakiego Makowskiego, pisarza w dobrach oboźnego koronnego Kazimierza Krasieńskiego, leżących w okolicach Zegrza. Powodem zajęcia łodzi był fakt uszkodzenia parę tygodni wcześniej przez jedną z łyżew Branickiej, w wyniku złych warunków wietrznych, młyna będącego własnością Krasieńskiego. Według urzędnika Branickiej oboźny koronny nie miał jednak prawa pretendować do jakiegokolwiek odszkodowania, gdyż „portowe rzeki powinny wolne i bezpieczne przejście mieć”<sup>159</sup>. Ostatecznie jednak za uwolnienie zarekwirowanej łodzi i szkody poczynione w młynie Branicka musiała zapłacić 80 złp, a przyczyną jego uszkodzenia przez łyżew było raczej pijaństwo Świntuchowskiego, a nie silny wiatr<sup>160</sup>.

Za specyficzną formę ograniczenia defluitacji statków pływających pod banderą Izabeli Branickiej należy uznać sytuację polityczną i pojawienie się nowych komór celnych i zapór kordonowych w związku

<sup>155</sup> Zapewne mowa o W. Świętochowskim, którego list z informacją o transporcie soli z Warszawy na Podlasie zachował się w Archiwum Roskim, vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. XXXIII/36, s. 1.

<sup>156</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXIII/23, s. 244.

<sup>157</sup> *Ibidem*, s. 276.

<sup>158</sup> *Ibidem*, s. 129.

<sup>159</sup> *Ibidem*, s. 245. Informacja o rodzaju zarekwirowanej łodzi, vide: *ibidem*, s. 272.

<sup>160</sup> *Ibidem*, s. 248–249.

z niestabilną sytuacją polityczną w Rzeczypospolitej i jej rozbiorami w okresie panowania Stanisława Augusta Poniatowskiego, a szczególnie w latach 1772–1773. Z marca 1772 r. pochodzi informacja o wstrzymaniu przez wojska rosyjskie na Wiśle pod Kazimierzem ruchu statków zbożowych płynących nie tylko do Gdańska, ale nawet do Warszawy. Według „pogłosek” zatrzymano tam ok. 50 statków, z których część zboża miano zsytać do tamtejszych spichrzów<sup>161</sup>. Wkrótce informacje te zostały potwierdzone. W związku z tym komisarz Bromirski prosił Branicką o załatwienie w Warszawie w dowództwie wojsk rosyjskich czterech paszportów umożliwiających spław dwóch szkut do Warszawy i dwóch, w nieco późniejszym czasie, do Gdańska<sup>162</sup>. Z informacji Karola Szuszkowskiego, rezydenta Branickiej w Warszawie, wynikało, że paszporty takie nie będą wymagane w trakcie spławu wiślanego przez wojska rosyjskie ani przez pruską administrację. Liczyć się trzeba było jednak z koniecznością sprzedaży  $\frac{1}{4}$  spławianego towaru wojskom rosyjskim. Co do polityki Berlina podejrzewano wręcz, że celowo rozsiewa on plotki o swobodnym przepływie drogą wiślaną do Gdańska, aby ostatecznie wymusić sprzedaż spławianego towaru za „złe pieniądze”, czyli *de facto* po zaniżonej cenie<sup>163</sup>. Ostatecznie udało się uzyskać od gen. Aleksandra Bibikowa, dowódcy wojsk rosyjskich stacjonującego w Warszawie, paszporty na wolny przejazd do stolicy dwóch sanowych statków Branickiej załadowanych sładem i owsem<sup>164</sup>. Rok później Andrzej Gieszkowski na wieść o różnej wysokości cła pobieranego przez Prusaków, według jednego źródła było to 16% wartości towaru, według drugiego tylko 8%, zalecał kasztelanowej krakowskiej wystaranie się u warszawskiego rezydenta króla pruskiego<sup>165</sup> „na kształt paszportu na piśmie przyrzeczoną deklarację”, dzięki której w pruskich komorach celnych pobierana byłaby niższa stawka<sup>166</sup>.

<sup>161</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 23–24. Informację taką przekazać miał szyprowi Otockiemu pisarz grodzki sandomierski Hadziewicz, vide: *ibidem*. Podobną uwagę znaleźć można w liście Karola Szuszkowskiego, długoletniego rezydenta Branickich w Warszawie, który w liście do Izabeli Branickiej pisał: „Okrom galarów jarosławskich, które tu spłynęły z masłami, cebulami i różnymi krupami, statki żadne dotąd do Gdańska jeszcze tędy nie szły. To podobno wiadomość się sprawdzi, że Moskwa też statki zatrzymuje”, vide: AGAD, ARos, koresp., sygn. LXVII/2, s. 87.

<sup>162</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 29.

<sup>163</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXVII/2, s. 98–100.

<sup>164</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/42, s. 38.

<sup>165</sup> Zapewne mowa tutaj o Gedeonie de Benoît, pruskim pośle w Warszawie w latach 1763–1776.

<sup>166</sup> AGAD, ARos, koresp., sygn. LXII/116, s. 4.

Utrudnienia w realizacji spławu mogły wynikać z wydłużającego się rozładunku i załadunku statków, jakimi zamierzano dokonać defluitacji. Właśnie ten powód: dwudniowy rozładunek łyżew w Goniądzu i późniejsze opóźnienie w załadunku z powodu padającego deszczu podał Andrzej Gieszkowski, tłumacząc się opóźnieniem wysłania ich w powrotną drogę z Goniądza do Warszawy w październiku 1776 r.<sup>167</sup>

W końcu warto wspomnieć o losowych przyczynach opóźnienia przebiegu spławu. Tak było na przykład w czasie spławu dwóch szkut, na których przewożono elementy katafalku przygotowanego na uroczystości pogrzebowe Jana Klemensa Branickiego w Krakowie. Ze względu na wyjątkowo duże ich rozmiary szkuty nie mogły przepłynąć pod mostem pod Zamczyskiem, który trzeba było podnieść o dwa łokcie. Mimo tego zabiegu i tak doszło do złamania „pałaga” w jednej ze szkut, co opóźniło ich dalszą drogę<sup>168</sup>.

#### PODSUMOWANIE

Spław towarów w dobrach Izabeli Branickiej w porównaniu do okresu zarządzania nimi przez jej męża do 1771 r. został wyraźnie ograniczony. Podstawowy wpływ na tę sytuację miały wydarzenia związane z I rozbiorem, a przede wszystkim zmiany granic RP oraz polityka ekonomiczna państw ościennych, przede wszystkim Prus. Szczególnie ucierpiał na tym kierunku gdański spław. Nie oznaczało to jednak, że przestał on odgrywać istotną rolę w gospodarce latyfundiальной kasztelanowej krakowskiej. Statki i łodzie pływające teraz głównie między Podlasiem, Warszawą, Krakowem i dobrami ruskimi Branickiej nadal odgrywały istotną rolę w eksporcie towarów wytwarzanych w jej dobrach i ich sprzedaży. Spław umożliwiał również zaopatrywanie majątności Branickiej, włącznie z jej rezydencjami w Białymstoku i Warszawie, w towary pochodzące z jej latyfundium, ale również zakupywane od różnych kontrahentów. Ograniczenie fryjoru gdańskiego zapewne miało wpływ na zwiększenie usług frochtarskich, jakie świadczyła flotylla kasztelanowej krakowskiej. Co istotne, jej wielkość w porównaniu do czasów Jana Klemensa Branickiego raczej nie uległa wyraźnym zmianom. Świadczą o tym zarówno wydatki na zakup i budowę nowych jednostek, jak również remonty już użytkowanych. Liczne wzmianki w listach kasztelanowej krakowskiej, jej urzędników i oficjalistów na temat organizacji spławu i jego przebiegu są

<sup>167</sup> *Ibidem*, s. 104, 107–108.

<sup>168</sup> *Ibidem*, s. 195.

istotnym świadectwem znaczenia spławu w organizacji i funkcjonowaniu latyfundium Izabeli Branickiej.

## REFERENCES (BIBLIOGRAFIA)

### Archival sources (Źródła archiwalne)

Archiwum Główne Akt Dawnych:

Archiwum Branickich z Białegostoku, sygn. 28.

Archiwum Roskie, korespondencja, sygn. XXXIII/36, XXX/88, XXX/132, XXXI/123, XXXII/76, LXII/42, LXII/116, LXIII/23, LXVII/2, LXVII/10, LXX/28, LXXIII/97.

Archiwum Roskie, prawno-majątkowe, sygn. 74.

### Printed sources (Źródła drukowane)

„Jaśnie Oświeconej Pani najniższym sługą”. Listy generalnego plenipotenty Stanisława Karwowskiego do kasztelanowej krakowskiej Izabeli Branickiej z lat 1771–1778, oprac. K. Syta, Toruń 2020.

### Studies (Opracowania)

Adamczyk S., *Spław zboża z dóbr Ordynacji Myszkowskiej do Gdańska w drugiej połowie XVIII w.*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Świętokrzyskiej. Nauki Ekonomiczne” 1996, 24.

Arct M., *Słownik ilustrowany języka polskiego*, t. 1, Warszawa 1916.

Burszta J., *Handel magnacki i kupiecki między Sieniawą nad Sanem a Gdańskiem od końca XVII w. do połowy XVIII w.*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1954, 16.

Burszta J., *Materiały do techniki spławu rzecznego na Sanie i średniej Wiśle XVII i XVIII w.*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1955, 3, 4.

Dobroński A.C., Lechowski A., *Izabela Branicka w 200-lecie śmierci*, Białystok 2008.

Gierszewski S., *Wisła w dziejach Polski*, Gdańsk 1982.

*Izabela z Poniatowskich Branicka. Życie i działalność publiczna*, red. C. Kukło, Białystok 2014.

Jeziński A., Leszczyńska C., *Historia gospodarcza Polski*, Warszawa 1999.

Jurkowska M., *Biblioteka Izabeli z Poniatowskich Branickiej (1772–1808) w Białymstoku*, „Bibliotekarz Podlaski” 2014, 15, 1.

*Katalog Tek Glinki*, cz.1, katalog osobowy, oprac. T. Zielińska, Biblioteka Muzealnictwa i Ochrony Zabytków, Seria B, t. 26, red. M. Charytańska, Warszawa 1969.

Kazusek S., *W sprawie sprzedaży szlacheckiego zboża w Gdańsku w połowie XVIII w. (na przykładzie korespondencji Zachariasza Kulikiewicza, szypa księcia Pawła Karola Sanguszkii z 1741 r.)*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2009, 69.

Konopczyński W., *Horain Jan Antoni h. Śreniawa*, w: *Polski słownik biograficzny*, t. 9, red. C. Bobińska et al., Wrocław–Warszawa–Kraków 1960–1961.

Kulesza-Woroniecka I., *Dwór Izabeli Branickiej w Białymstoku 1771–1808*, w: *Izabela z Poniatowskich Branicka. Życie i działalność publiczna*, red. C. Kukło, Białystok 2014.

Linde S.B., *Słownik języka polskiego*, t. 1, cz. 1, Warszawa 1807.

Linde S.B., *Słownik języka polskiego*, t. 1, cz. 2, Warszawa 1808.

Linde S.B., *Słownik języka polskiego*, t. 3, Warszawa 1812.

Linde S.B., *Słownik języka polskiego*, t. 5, Lwów 1859.

Łopatecki K., Walczak W., *The History of Branicki Palace until 1809. The influence of „Versailles of Podlasie” on the Development of Białystok*, Białystok 2015.



- Łopatecki K., *O instytucji dożywocia na przykładzie małżeństwa Jana Klemensa i Izabeli Branickich*, „Krakowskie Studia z Historii Państwa i Prawa” 2016, 9, 1.
- Materiały do techniki spławu rzecznoego na Bugu i Wiśle w XVIII w.*, wyd. A. Romanow, „Nautologia” 1981, 16, 2.
- Nieciecki J., *Testament Jana Klemensa Branickiego*, w: *Studia i materiały do dziejów miasta Białegostoku*, t. 5, red. H. Majecki, Białystok 2001.
- Orłowski R., *Z dziejów organizacji handlu spławowego w Ordynacji Zamojskiej w końcu XVIII wieku*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio F” 1956, 11.
- Ossowski W., *Przemiany w szkutnictwie rzeczonym w Polsce. Studium archeologiczne*, Gdańsk 2010.
- Preis M., *Administracja majątkiem Izabeli Branickiej w latach 1772–1783 z perspektywy sekretarza Piotra Piramowicza*, „Bibliotekarz Podlaski” 2015, 16, 2.
- Reszka A.W., *Żaglowce frachtowe z Czerwińska nad Wisłą*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2004, 49, 2.
- Romanow A., *Materiały do dziejów spławu na Sanie i Wiśle w XVIII wieku*. „Frytor gdański” Pawła Benoego, kasztelana warszawskiego, „Rocznik Gdański” 1983, 43, 1.
- Słownik polszczyzny XVI wieku edycja internetowa*, hasło Rotman, <https://spxvi.edu.pl/indeks/haslo/7010> [dostęp: 25 II 2023].
- Słownik wyrazów obcych*, red. J. Tokarski, Warszawa 1974.
- Syta K., *Dokumentacja gospodarczo-finansowa w administracji latyfundiów Branickich h. Gryf w XVIII wieku – kilka uwag na marginesie procesu aktotwórczego*, „Wschodni Rocznik Humanistyczny” 2018, 15, 3.
- Syta K., *Mechanizmy administracji w podlaskich dobrach kasztelanowej krakowskiej Izabeli Branickiej w świetle korespondencji podskarbiego białostockiego Wojciecha Matuszewicza*, w: *Scientia magnam laetitiam parat: studia z historii kultury, społeczeństwa i polityki ofiarowane profesorowi Kazimierzowi Maliszewskiemu*, red. A. Kucharski, A. Laddach, W. Piasek, Toruń 2020.
- Sztachelska-Kokocзка A., *Dobra magnackie Jana Klemensa Branickiego*, Białystok 2006.
- Sztachelska-Kokocзка A., *Organizacja i struktura spławu produktów z dóbr Jana Klemensa Branickiego do Gdańska w XVIII wieku*, „Rocznik Białostocki” 1991, 17.
- Sztachelska-Kokocзка A., *Spław produktów z dóbr Jana Klemensa Branickiego*, „Białostoczczyzna” 1997, 48, 4.
- Ślaski B., *Słownik rybacko-żeglarski i szkutniczy*, Poznań 1930 [nadbitka: „Slavia Occidentalis” 1930, 9].
- Ślaski B., *Spław i spławnicy na Wiśle*, Warszawa 1916.

## NOTA O AUTORZE

Krzysztof Syta – dr hab., prof. UMK. Archiwista i historyk, absolwent specjalności archiwalnej UMK w Toruniu, od 1991 r. pracownik naukowo-dydaktyczny w Instytucie Historii i Archiwistyki UMK. Główne kierunki badawcze to archiwa i kancelarie prywatne okresu staropolskiego, dzieje archiwów na ziemiach polskich, metodyka opracowania zasobu archiwalnego, źródłoznawstwo. Ważniejsze publikacje: *Archiwa magnackie w XVIII w. Studium kultury kancelaryjno-archiwalnej* (Toruń 2010); *Dokumenty i kancelarie prywatne*, w: *Dyplomatyka staropolska*, red. T. Jurek (Warszawa 2015); *Jaśnie Oświeconej Pani najniższym sługą: listy generalnego plenipotenty Stanisława Karwowskiego do kasztelanowej krakowskiej Izabeli Branickiej z lat 1771–1788*, z oryginalnych rękopisów odczytał, wstępem i objaśnieniami opatrzył Krzysztof Syta (Toruń 2020).

## ABOUT THE AUTHOR

Krzysztof Syta – PhD with habilitation, professor at the Nicolaus Copernicus University in Toruń. Archivist and historian, graduate of the archival specialisation at the Nicolaus Copernicus University in Toruń, since 1991 a research and teaching staff member at the Institute of History and Archival Studies at the Nicolaus Copernicus University in Toruń. Main research fields are archives and private chancelleries of the Old Polish period, history of archives in the Polish lands, methods of archival arrangement and description, source studies. Major publications: *Archiwa magnackie w XVIII w. Studium kultury kancelaryjno-archiwalnej* (Toruń 2010); *Dokumenty i kancelarie prywatne*, in: *Dyplomatyka staropolska*, ed. by T. Jurek (Warszawa 2015); *Jaśnie Oświeconej Pani najniższym sługą: listy generalnego plenipotenty Stanisława Karwowskiego do kasztelanowej krakowskiej Izabeli Branickiej z lat 1771–1788*, z oryginalnych rękopisów odczytał, wstępem i objaśnieniami opatrzył Krzysztof Syta (Toruń 2020).