

dr hab. Szymon Kazusek
Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach
e-mail: szymon.kazusek@ujk.edu.pl
<https://orcid.org/0000-0002-5430-2544>

Katastrofy w żegludze śródlądowej w świetle zeznań członków załóg statków i frochtarzy transportujących sól z żup krakowskich z końca pierwszej połowy XVIII wieku

CATASTROPHES IN INLAND NAVIGATION IN THE LIGHT OF THE TESTIMONIES OF SHIP CREW MEMBERS AND FREIGHTERS TRANSPORTING SALT FROM THE CRACOW SALT MINES AT THE END OF THE FIRST HALF OF THE 18TH CENTURY

Summary

To ensure the proper distribution of salt in former Poland, it was crucial to safeguard the supplies of this mineral to the riverside salt depots. Despite rigorous standards defining the conditions for transporting salt, it was not possible to avoid shipwrecks or serious damage to ships, which resulted in the irretrievable loss of the transported mineral. Investigations into the sinking of the mineral and subsequent adjudication were dealt with by the salt mines commission. The testimonies it heard from witnesses to the sinking of the salt cargo prove how complex and dangerous the transport of this mineral from the Cracow salt mines was. These testimonies, on the one hand, show how the freighters employed by the salt mines' authorities tried to conceal their misconduct, and, on the other hand, prove how effectively the salt mines commission tried to defend itself against this kind of fraud.

Keywords: Vistula; inland navigation; transport of salt; Cracow salt mines; 18th century

Streszczenie

Dla zagwarantowania właściwej dystrybucji soli w dawnej Polsce kluczowe było zapewnienie bezpieczeństwa dostaw tego minerału do nadrzecznych składów solnych. Pomimo rygorystycznych norm określających warunki transportu soli nie udawało się uniknąć zatonięć statków lub też ich poważnego uszkodzenia, a w konsekwencji bezpowrotnej utraty spławianego minerału. Postępowaniami wyjaśniającymi w sprawie zatopienia minerału oraz orzecznictwem zajmowała

się komisja żup solnych. Składane przed nią zeznania świadków zatopienia ładunku soli wskazują, jak bardzo złożony i narażony na niebezpieczeństwo był spław minerału z żup krakowskich. Treść zeznań z jednej strony pokazuje, jak frochtarze zatrudniani przez zwierzchność żupną starali się ukryć swoje przewinienia, z drugiej zaś dowodzi, jak skutecznie przed tego rodzaju oszustwami starała się bronić komisja żup solnych.

Słowa kluczowe: Wisła; żegluga śródlądowa; spław soli; żupy krakowskie; XVIII wiek

Wstęp

Od końca XV wieku, także na forum sejmu polskiego, konsekwentnie tworzone warunki i podstawy prawne do rozwoju handlu solą pochodzącą z żup krakowskich. Udział w tym procesie brali zarówno król czerpiący pośrednio dochody ze sprzedaży soli, jak i szlachta zainteresowana zakupem dostarczanego regularnie do nadrzecznych składów minerału po względnie niskich cenach (sól suchedniowa). Szczegółowe regulacje prawne w zakresie produkcji i dystrybucji soli na obszarze Korony leżały w gestii panującego, ale przede wszystkim podległej mu administracji. Rozwój kamery królewskiej u schyłku panowania króla Augusta II Mocnego dał impuls m.in. do zmian w zarządzaniu żupami krakowskimi i dystrybucji soli na obszarze Korony. W latach 30. XVIII wieku zreformowano administrację salin, zarząd nad kopalniami oraz dystrybucją minerału trafił zaś w ręce saskiego administratora Jana Gottfryda Borlacha, a następnie (w 1750 roku) Jana Ernsta Henniga¹. Z tego też okresu pochodzi szczęśliwie ocalała dokumentacja świadcząca o trudnościach w dystrybucji soli i katastrofach w żegludze wiślanej, stanowiąca ewenement w spuściźnie aktowej do dziejów spławu wiślanego doby preindustrialnej.

Dla zagwarantowania właściwej dystrybucji soli w dawnej Polsce kluczowe było zapewnienie bezpieczeństwa dostaw tego minerału do składów solnych. Temu służyły m.in. wypracowywane sukcesywnie procedury transportu soli z żup do składów zlokalizowanych wzdłuż najważniejszych wodnych szlaków komunikacyjnych. Kolejny bagaż doświadczeń administracji żupnej i zmiana administratora sprawiły, że w 1750 roku opracowano nową treść tych regulacji w postaci instrukcji dla frochtarzy². Zadaniem osób świadczących fracht była troska o organizację spławu i bezpieczne dostarczenie minerału do określonych składów. W XVIII wieku istniało kilkadziesiąt tego rodzaju miejsc, począwszy od Małopolski, przez Mazowsze i ziemie centralne Korony,

1 A. Keckowa, *Żupy krakowskie w XVIII wieku do 1772 roku*, w: *Dzieje żup krakowskich*, red. A. Jodłowski i in., Wieliczka 1988, s. 200-202. Zob. też M. Międzobrodzka, *Gospodarka i polityka solna wyznacznikiem szlaków handlowych i relacji społecznych*, w: *Via viatores quaerit. Mobilność społeczna w dziejach krajów Grupy Wyszehradzkiej*, red. A. Teterycz-Puzio, L. Kościelak, E. Łączyńska, Słupsk 2016, s. 132, 133.

2 *Dyspozycje frochtarskie władz żup krakowskich z 1750 roku*, wyd. I. Pajdak, „Studia i Materiały do Dziejów Żup Solnych w Polsce”, 14 (1985), s. 183-212.

skończywszy na Wielkopolsce, Kujawach i Podlasiu³. Pomimo rygorystycznych norm określających warunki transportu soli nie udawało się uniknąć zatonięć statków lub też ich poważnego uszkodzenia, a w konsekwencji bezpowrotnej utraty części lub całości spławianego minerału⁴. Okoliczności zatonięć są o tyle istotne, że już w XVII wieku utrata minerału budziła duży niepokój wśród lustratorów, koszty niezawinionego zatopienia soli przejmowały zaś na siebie żupy solne. Postępowaniami wyjaśniającymi w sprawie zatopienia minerału oraz orzecznictwem zajmowała się komisja żup solnych obradująca w Wieliczce. XVIII-wieczna spuścizna aktowa jej działalności w postaci składanych przed komisją zeznań świadków jest doskonałym źródłem informującym o przyczynach i okolicznościach katastrof w żegludze śródlądowej. Przedmiotem analizy i podstawą niniejszych rozważań są akta postępowań komisji z końca pierwszej połowy XVIII wieku (od 1735 roku). Płynące z nich wnioski zaowocowały powstaniem w 1750 roku wspomnianej instrukcji dla frochtarzy i otworzyły nowe perspektywy dla bezpieczeństwa dostaw minerału. Na omówienie zmian w zakresie poprawy bezpieczeństwa spławu soli po 1750 roku nie ma jednak miejsca w niniejszej publikacji.

1. Rola i wartość zeznań w postępowaniu wyjaśniającym zatopienia ładunków soli podczas spławu

Wspomniane archiwalia pozostawały jak dotąd poza obszarem zainteresowań badaczy dziejów żup krakowskich⁵. W postępowaniu wyjaśniającym, w wyniku którego powstał wspomniany materiał archiwalny, komisja żup solnych reprezentowała władzę zwierzchnią. W jej skład wchodził: podżupek, inspektor i pisarz żup wielickich. Gremium to przeprowadzało osobne postępowanie wyjaśniające w odniesieniu do każdego zatopienia ładunku soli. Gromadzony w wyniku prac komisji materiał o charakterze narracyjnym ma zróżnicowaną wartość. Jest dowodem obserwacji zdarzenia przez jego uczestników, a także świadectwem interpretacji przekazu werbalnego (relacje z przekazu osób

3 S. Kazusek, *Splaw wiślany w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772 roku)*, cz. 1: *Charakterystyka spławu wiślanego*, Kielce 2022, s. 317-319 (zob. w książce obszerną literaturę do dziejów Wisły i spławu wiślanego, w tym także spławu soli w epoce preindustrialnej); A. Keckowa, *Żupy krakowskie w XVI-XVIII wieku (do 1772 roku)*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1969, s. 338. Zob. też Biblioteka Lwowskiego Narodowego Uniwersytetu im. Iwana Franki (dalej: BNLNU), Rękopisy, sygn. 433 III, passim; sygn. 438 III, k. 200-201v.; sygn. 440 III, k. 151.

4 BNLNU, Rękopisy, sygn. 431 III, k. 118v.; S. Kazusek, *Splaw wiślany w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772 roku)*, s. 528, 529.

5 I. Pajdak, *Splaw wiślany soli wielickiej od XVI do XVIII wieku (do 1772 roku)*, „Studia i Materiały do Dziejów Żup Solnych w Polsce”, 12 (1983), s. 65-88; A. Keckowa, *Żupy krakowskie w XVI-XVIII wieku (do 1772 roku)*, passim.

trzecich). W postępowaniu wyjaśniającym egzekwowano w miarę możliwości zeznanie frochtarza świadczącego usługi transportowe, szypra kierującego spławem soli, retmana i retmańczyka, którzy wytyczali tor statku w korycie rzeki, przednika obserwującego jego ruch bezpośrednio z części dziobowej statku, hartfulnika odpowiadającego za cumowanie statków, a także flisów, którzy zapewniali wszelką niezbędną siłę fizyczną. Interesujący jest fakt, że podczas wyjaśniania niektórych zdarzeń w związku z zatonięciem statków z solą pod uwagę brano zeznania osób mających informacje o okolicznościach ich zatopień pochodzące od osób trzecich, zasłyszane niekiedy z dala od miejsca zdarzenia. Z tego rodzaju zeznań korzystano w związku z nieobecnością frochtarza przy flotyli statków w chwili zatopienia jego okrętu z minerałem⁶.

Rozpatrując wartość poznawczą relacji świadków zatonięć statków z solą, należy zwrócić uwagę na rozbieżności w zeznaniach. Dotyczą one przebiegu zdarzeń, umiejscowienia katastrofy w przestrzeni geograficznej czy obecności wymaganej obsady łodzi transportujących minerał. Świadczy to o utrudnieniach w dochodzeniu do obiektywnego poznania okoliczności zdarzenia, szczególnie w sytuacji umyślnego spowodowania katastrofy transportowej, i dowodzi kierowania się przez przesłuchiwanym własnym interesem w obawie o zarzut zatopienia soli lub jej kradzież. Orzeczenie o winie zatonięcia ładunku soli, jak już stwierdziła Antonina Keckowa, było niezwykle trudne, katastrofy jednostek transportu wodnego nie były zaś zjawiskiem rzadkim⁷. Realizacji postępowań wyjaśniających przez komisję żup solnych nie ułatwiała przyjmowanie zeznań w kilka tygodni lub miesięcy po zdarzeniu.

Podajmy przykład. Podczas wyjaśniania sprawy zatonięcia byka z solą niejakej Agnieszki Piątkowskiej komisja dowiedziała się od frochtarki o zatopieniu całego ładunku znajdującego się na statku. Odmienne zeznania złożył w tej sprawie Sebastian Golik, przednik tegoż byka. Stwierdził on, że udało się wyratować 9 beczek soli „z tegoż samego byka widziawszy, że już utonął”, a flisi „porozbijawszy beczki, rozebrali, między którymi było też i kilku obcych ludzi, bronić tych 9 beczek nie można było, i sam szyper uciekać i ja milczeć musieliśmy, bo by w takim razie ciż sami flisi, gdyby się kto był oponował, zabili by go byli”⁸. Retman tegoż byka, niejaki Kazimierz Ścieżor, ujawnił, że „cudzych ludzi osobliwie z Przymęgowa straszna moc, z siekierami i z czym kto miał, zebrali się i sól twardą, która jeszcze nie cale stopniała była”, zabrali⁹. Ukradzonej soli nigdy jednak nie odnaleziono. Ten przykład wskazuje ponadto, jak duże zainteresowanie wzbudzało zatonięcie lub uszkodzenie statku transportującego sól wśród okolicznej ludności. Tylko determinacja frochtarza i załogi pozwalała uchronić ocalały ładunek przed kradzieżą.

6 BNLNU, Rękopisy, sygn. 444 III, k. 26, 85v.

7 A. Keckowa, *Żupy krakowskie w XVI-XVIII wieku*, s. 345, 349.

8 BNLNU, Rękopisy, sygn. 444 III, k. 72, 72v.

9 Tamże, k. 72, 73.

Częściej jednak minerał z uszkodzonego lub tonącego statku stawał się przedmiotem rabunku okolicznej ludności (która nie stroniła od użycia siły wobec stawiającej opór załogi), w tym także przedstawiciele szlachty. Tego rodzaju okazji do wzbogacenia się nie przepuszczali również członkowie załóg statków¹⁰.

Zwykle zeznania świadków w sprawie okoliczności zdarzenia i podstawowych faktów są zgodne, różnice zaś dotyczą niewygodnych szczegółów, za którymi kryje się wina, niedopełnienie obowiązków i prawdziwa przyczyna katastrofy. Niespójny jest także przekaz dotyczący losów spławianego minerału. Podajmy kolejny przykład. Frochtarz Józef Putanowicz, który płynął na pierwszej z czterech jednostek i nie był bezpośrednim świadkiem zdarzenia, informował, że po rozerwaniu poszycia galaru „poddani z Woli Niepołomskiej mieli wszystkie bałwany wyratować i beczki grube, o czym powziąwszy wiadomość, we 3 godziny zaraz po tym nieszczęściu” miał pisać do niejakiego Drzewieckiego, pisarza prowentowego niepołomickiego, aby ten poinformował następnie niejakiego Dobruckiego, stodołnego składu niepołomickiego o całym zajściu i poczynionym wyratowaniu części soli¹¹. Przednik płynący na rozbitym galarze przyjął niejasne stanowisko, zeznając: „czy zaś z niego soli co wyratowano albo nie, tego nie widziałem, nie słyszałem i nie wiem”¹². Retmańczyk płynący przed tym galarzem, niejaki Wawrzyniec Pieczonka, uzupełnił scenariusz wydarzeń o dodatkowe informacje, zeznając:

łodnik z kucharzem beczkę grochu naszej leguminy do łądu wyratowali byli, ale im go ludzie niepołomscy odbili. Żeby zaś ciż ludzie niepołomscy sól z tegoż utopkowego galaru ratować mieli, tego nie widziałem, bom popłynął do innych statków, tylko że coś soli twardej, która jeszcze nie dotopniała, wyratowali, słyszałem¹³.

Kazimierz Król, hartfulnik, również obecny na tej jednostce, oznajmił: „żeby zaś i siła soli chłopci niepołomscy sobie wyratowali, nie widziałem”¹⁴. I wreszcie obecny tam flis Benedykt Mazurczyk stwierdził: „czy zaś kto cokolwiek tej soli wyratował, albo nie, tego nie widziałem, ani o tym wiem”¹⁵. Komisja wyjaśniająca zdarzenie poprosiła po raz

10 BNLNU, Rękopisy, sygn. 443 III, k. 92, 318v., 319v., 322v., 328v., 329, 332-333, 335-336, 337, 342v.; sygn. 444 III, k. 42v., 43, 44v., 45v., 59v., 60, 71, 73, 88v., 89v., 90v-91v., 364, 365, 365v., 369, 380, 380v., 381v., 405, 405v., 410v., 411v., 412. Por. tamże, sygn. 435 III, k. 191v.; sygn. 445 III, k. 445-445v.

11 Tamże, sygn. 444 III, k. 57v.

12 Tamże, k. 59.

13 Tamże, k. 59v.

14 Tamże, k. 60.

15 Tamże.

kolejny frochtarza Putanowicza o wyjaśnienie rozbieżności w zeznaniach dotyczących sprawy domniemanego zatopienia całego ładunku soli na rozbitym galarze. Wezwany oznajmił, że informacje uzyskał od Piotra Perki, jednego ze swoich przedników, którego po zdarzeniu posłał do Woli Niepołomskiej – wsi zamieszkiwanej przez chłopów rabujących sól. I te zeznania komisja wyjaśniająca skonfrontowała. W kilka tygodni po rozpoczęciu postępowania wyjaśniającego wspomniany Perka zeznał, że

poddani tak z Woli Krolewskiej, jako też i igołomscy sól twardą i beczki z wody, *alias* z galaru zatopionego dobywali i w czółna sobie kładli, ale żadnej na ładzie soli nie widziałem i siła wyratowali, tego nie wiem¹⁶.

Komisja wobec tych zeznań, rezygnując z dalszego dociekania, uznała fakt tego zatopienia soli *pro casu mere fortuito*¹⁷. Podany przykład dowodzi, że wobec rozbieżności w zeznaniach komisja dochodzeniowa pozostawała niekiedy bezradna. Pytanie o wiarygodność zeznań jest o tyle istotne, że w skrajnych sytuacjach podczas katastrofy i utraty ładunku soli dochodziło do utonięć osób przebywających na statkach, w tym także dzieci¹⁸.

Czy frochtarze lub szyprowie nakłaniali załogi dowodzonych przez siebie statków do umyślnego ich „zatopienia”? Pozornie wydaje się to irracjonalne. Warto jednak zaznaczyć, że podczas przysięgi poprzedzającej złożenie zeznań w niektórych postępowaniach szyper lub frochtarz oznajmiał:

ani namawiałem, ani jakimkolwiek sposobem *in fraudem* skarbu J[ego] Kr[ólewskiej] M[os]ci wymyślonym i wynalezionym, bądź[ź] to prośbą, groźbą lub darem, albo nadzieją jakiej kontentacyi nie skorumpowałem, ani kogokolwiek *in favorem meum* konsolacyją jaką w tej mierze nakłonić nie szukałem¹⁹.

Poszlaki z analizy spraw świadczą jednak o istnieniu tego proceduru. Lektura zeznań świadków wskazuje, że do teoretycznie nieumyślnego zatopienia statku z ładunkiem soli dochodziło najczęściej w podobnych okolicznościach. Utonięcia z transportem soli zdarzały się zazwyczaj z dala od siedzib ludzkich, w zakolach rzek, a także podczas nieoczekiwanego deszczu uniemożliwiającego dostrzeżenie przeszkody znajdującej się pod lustrem

16 Tamże, k. 62-62v.

17 Tamże, k. 60v.

18 Tamże, k. 410v.

19 Tamże, k. 41v. Zob. też tamże, sygn. 443 III, k. 88, 316v., 375v., 377v., 380v.-381, 386v., 388v., 392, 396; sygn. 444 III, k. 85v., 362v., 368, 378, 397, 410.

wody. Interesujący jest fakt, że w nurcie rzeki tonęła nierzadko sól wraz z ostatnim statkiem wchodzącym w skład flotylli.

2. Rodzaje zagrożeń w żegludze i przyczyny katastrof statków z solą w świetle zeznań świadków

2.1. Błędy ludzkie w żegludze

Zagrożenia dla bezpieczeństwa transportów z solą oraz przyczyny katastrof statków z tym minerałem można podzielić na kilka kategorii. Najważniejszą z nich były zaniedbania ludzkie. Mogły one leżeć po stronie wszystkich osób zaangażowanych w żeglugę śródlądową, począwszy od frochtarza, a skończywszy na flisakach. O wypadek na wodzie nie było trudno, gdyż statki z solą zawsze wychodziły w rejs we flotylli, manewrowanie zaś nimi, z uwagi na ich pełne obciążenie i wymogi żeglugi na wyższych stanach wody, stanowiło wyzwanie dla załogi. Jednym z przewinień załóg było „ryzowanie” statków w zbyt małej odległości od siebie, co w sytuacji natrafienia pierwszego statku flotylli na mieliznę mogło doprowadzić do zderzenia jednostek, a w konsekwencji do ich uszkodzenia i w najczarniejszym scenariuszu do zatopienia „słonego” ładunku. Powyższą uwagę należy też odnieść do sytuacji cumowania statków przy brzegu. Pośpiech i bliskość jednostek szukających rozpaczliwie miejsca do cumowania, szczególnie przy brzegu nienadającym się do tego, sprzyjał zderzeniom statków. Osobliwe i rzadko w praktyce stosowane sprzęganie statków w trakcie rejsu także było przyczyną ich kolizji i zatopienia soli²⁰. Komisja żup solnych rozpatrywała przypadki taranowania jednostek już osadzonych na mieliznie, w tym także przez statki należące do flotylli innych frochtarzy lub prowadzonych przez innych szyprów²¹. Powodem zatopienia statku z solą było także jego przeciążenie nadmierną ilością minerału, szczególnie w sytuacji, gdy burty okrętu były relatywnie za niskie przy zwiększonym jego zanurzeniu²².

Wybór niewłaściwego toru żeglugowego w korycie rzeki usłanym łąkami czy odsypami bocznymi, a także statkami osadzonymi na „kiju” (konar, pień) lub mieliznie, szczególnie przez osoby niedoświadczone w żeglowaniu, był kolejną przyczyną co najmniej uszkodzenia statku. Warto w tym miejscu zauważyć, że samo zatonięcie jednostki, jeśli tylko fragment kadłuba osiadł na dnie rzeki, następowało niekiedy w dłuższej perspektywie czasu i dawało jeszcze możliwości uratowania przynajmniej

20 Tamże, sygn. 443 III, k. 92, 92v., 282v-284v., 383v.-386, 377v.-378v.; sygn. 444 III, k. 26, 379v., 385-386, 387v., 388-389, 397v., 398v., 399v., 411, 411v., 413v.

21 Tamże, sygn. 444 III, k. 69v., 70v., 72, 78v., 79, 80, 88, 88v.-89v., 368v., 369v., 370, 374, 374v.

22 Tamże, sygn. 443 III, k. 328, 328v., 331, 331v., 389v.-391v.

części spławianego minerału²³. Do nieszczęść „na wodzie” można zaliczyć także wybór niebezpiecznego miejsca dla cumowania statków z solą czy brak ich właściwego zabezpieczenia na czas noclegu lub przed nawałnicą²⁴.

Zeznania świadków katastrof żeglugowych odsłaniają kulisy transportów soli prowadzonych przez osoby niezwiązane z rzemiosłem szypra lub przez szyprów bez doświadczenia w kierowaniu spławem tego minerału. Zdumiewający jest fakt powierzania jednostek „z solą” osobom bez odpowiednich kwalifikacji²⁵. Działo się tak m.in. w sytuacji nieuzasadnionej nieobecności szyprów podczas rejsu²⁶. Nieprzestrzeganie tych fundamentalnych zasad bezpieczeństwa było wśród niektórych szyprów stałą praktyką, co potwierdza powtarzalność ich nazwisk w zeznaniach świadków²⁷. Niedopełnienie obowiązku uczestnictwa w rejsie (w tym chwilowego) i sprowadzenie zagrożenia dla flotyli należy przypisać także osobom świadczącym fracht²⁸, przednikom, retmanom i retmańczykom²⁹.

Pikanterii przykładom łamania podstawowych zasad bezpieczeństwa podczas żeglugi dodają zeznania świadków o istniejących problemach alkoholowych wśród członków załóg³⁰. Pomińmy tu kwestię cienkiej granicy pomiędzy odbywającym się na statkach zwyczajowym poczęstunkiem wódki przed wyruszeniem w rejs a indywidualnymi skłonnościami do nadużycia trunku i podajmy w tym miejscu przykład rozbicia galaru pod Górą Kalwarią w maju 1746 roku. Niejaki Sebastian Ostaszewski zeznał przed komisją żup wielickich o tym, jak niejaki Maciej Radłowski, frochtarz z Wawrzeńczyk

w Kazimierzu Dolnym wysiad[ł]szy na myto, tak się dobrze miodem upił, że naskupowawszy chleba dla flisów, wsiad[ł]szy w swoją łódkę z[e] swoim łodnikiem, który także podobno był nietrzeźwym, wyrócili się obadwa z łodzią dnem do góry³¹.

Tylko szybka interwencja innego szypra, który podpłynął i „Radłowskiego wciągnął za łeb do łodzi”, wybawiła tonących z opresji³². Okazało się jednak, że gdy ów Radłowski zabawił się w Kazimierzu, jego statek z solą został „poniżej Gołębia” sprowadzony na mieliznę.

23 Tamże, k. 34v., 89-90v., 284v., 285, 320, 321, 321v., 327v., 328v., 329; sygn. 444 III, k. 70v., 78v., 79, 80v., 81v., 90, 90v., 420v., 421.

24 Tamże, sygn. 443 III, k. 334v., 386v.-388v., 390v.-391v., 396-398v.; sygn. 444 III, k. 375v., 377, 388, 388v.

25 Tamże, sygn. 443 III, k. 283; sygn. 444 III, k. 26.

26 Tamże, sygn. 444 III, k. 41, 82-83, 86, 86v., 400, 401v., 413. Por. tamże, k. 82.

27 Tamże, sygn. 443 III, k. 386v.; sygn. 444 III, k. 27, 41, 401.

28 Tamże, sygn. 443 III, k. 305v., 313, 327v., 383v.; sygn. 444 III, k. 57v., 77, 362, 378.

29 Tamże, sygn. 443 III, k. 304; sygn. 444 III, k. 87, 87v.

30 Tamże, sygn. 443 III, k. 315v.; sygn. 444 III, k. 420.

31 Tamże, sygn. 444 III, k. 26v.. Zob. też tamże, sygn. 443 III, k. 333, 333v.

32 Tamże.

Ocena sytuacji z perspektywy frochtarza Radłowskiego wyglądała nieco inaczej. Zeznający we własnej sprawie potwierdził, że statek osiadł na mieliźnie, ale podjęta próba ratowania „soli” zakończyłaby się sukcesem, gdyby nie fakt, że pisarz pobliskiego składu solnego w Radwankowie nie chciał jej odebrać z galaru, który miał posłużyć jako łódź ratująca cały „słony” ładunek z jednostki osiadłej na mieliźnie. Dlatego też dla opróżnienia statku mającego przyjść z pomocą postanowiono popłynąć w dół Wisły do Kamiona położonego znacznie niżej, aby tam zostawić spławiany minerał. W konsekwencji uniemożliwiło to szybki powrót i ratunek soli skarbowej z uszkodzonego galaru frochtarza Radłowskiego³³. Wybryki „alkoholowe” Radłowskiego zostały w jego zeznaniu zbagatelizowane. Pobłażliwa samoocena całej sytuacji nie zawierała również precyzyjniejszych danych o stratach poniesionych przez żupy w wyniku niefrasobliwości frochtarskiej. Zamiast tego winny całego zdarzenia skoncentrował się w zeznaniu na oportunistycznym wspomnianego pisarza składu radwankowskiego. To tylko jeden z przykładów „wybielania” winy frochtarskiej podczas zatopienia transportu z solą. Obiektywnej oceny dokonała jedynie komisja żup wielickich, która w konkluzji stwierdziła, że podczas fryjoru zabrakło zarówno szypra, jak i frochtarza, prowadzenie zaś statku oddano w ręce młodego, niedoświadczonego mężczyzny. W podobnym duchu wypowiadali się również szyprowie, którzy w krytyce irracjonalnego postępowania nakreślali teoretyczny scenariusz wyjścia z opresji³⁴.

O braku niezbędnego personelu podczas spławu i złożoności badanej materii po katastrofie statku z solą przez komisję żup solnych najlepiej świadczy sprawa zatopienia soli bocheńskiej przez frochtarza Franciszka Kulczyckiego w maju 1744 roku. Podczas fryjoru soli na czterech galarach (na każdym było 312 beczek) doszło do zatopienia jednego ze statków i utraty 305,5 beczek soli. Zdarzenie miało miejsce na odcinku meandrującej rzeki. Wówczas, jak zeznaje Józef Skrzyński, przednik zatopionego statku

wiatr napadł, a lubom wszystkimi siłami robił z ludźmi, jednakże nie mogłem wytrzymać na wiosłach, wpędził mnie wiatr na cypel. Nie było żadnej rafy ani prądu, tylko ziemia twarda jak opoka, jako to zwyczajnie na cyplach bywa. O ten tedy cypel uderzył galer bokiem [...], a dycht w ten czas zaraz nad bortnicą [...] wszystek razem wypadł i dziura się zrobiła tak wielka, że w nią ręka wlała³⁵.

Z zeznań wynika zatem, że przyczyną tak szybkiego zatonięcia galaru była jego wada konstrukcyjna, o której frochtarz Kulczycki najprawdopodobniej nie miał pojęcia. Zgodnie zeznali o tym inni świadkowie zdarzenia, podkreślając jednocześnie troskę frochtarza

33 Tamże, sygn. 444 III, k. 26v., 27v.

34 Tamże, k. 28-29.

35 Tamże, k. 43v., 44.

o odzyskanie choć niewielkiej części soli. Frochtarza pogrążyły jednak zeznania retmana. Okazało się bowiem, że w spławie czterech jednostek zatrudnionego retmana nikt w pracy zasadniczo nie wspomagał. Dopiero w drugim zeznaniu frochtarz przyznał, że istotnie brakujący personel, odpowiadający za spław właściwym torem w korycie rzeki, starał się zastąpić on sam³⁶. Ostateczna decyzja zwierzchności żupnej wydana 19 września była oczywista. Zdecydowano, że brak zatrudnienia retmanów lub retmańczyków do pozostałych jednostek był naruszeniem kontraktu frochtarskiego i zaprzeczeniem obowiązujących standardów. Przesądziło to w konsekwencji o niewypłaceniu frochtarzowi pieniędzy za transport soli trzema pozostałymi galarami³⁷. Ukarany Kulczycki odwołał się od decyzji komisji 2 października, uzasadniając, że obecność dodatkowych retmanów i retmańczyków nie poprawiłaby bezpieczeństwa podczas żeglugi, o całym zdarzeniu bowiem przesądził bardzo silny wiatr, nie zaś obrany tor wodny. Na kolejnym posiedzeniu, tj. 10 października, komisja zdecydowała o anulowaniu poprzedniej decyzji oraz o wypłacie Kulczykiemu środków za zrealizowaną część frachtu. Warto dodać, że zeznający frochtarz potwierdził fakt braku retmańczyka także we wcześniejszym sezonie żeglugowym³⁸, co nie przyczyniło się wówczas do powstania katastrofy.

Niektóre z relacji świadków wskazują, że flisacy w obsadzie statku byli „niesposobni”, co w sytuacji zapewnienia przez nich wyłącznie siły fizycznej należy tłumaczyć brakiem odpowiedniej kondycji. Niektóre relacje informują wprost o obecności na fryjorze flisów starych i słabych. Z innego przekazu dowiadujemy się, że zatrudniony do prowadzenia soli retman miał doświadczenie tylko w prowadzeniu skut³⁹. Czynnikiem mającym wpływ na przebieg zdarzeń, które doprowadzały do katastrofy, był brak współpracy retmana i retmańczyka, którzy podejmowali rozbieżne decyzje w zakresie wytyczania toru żeglugowego, wprowadzając załogę statku w błąd. Powodem katastrof był także brak współpracy retmana lub retmańczyka z załogą statku (przednikiem), a także zatrudnienie na spław niedoświadczonego retmana, retmańczyka lub przednika, którzy podejmowali błędne decyzje podczas rejsu, a szczególnie podczas cumowania⁴⁰. Jeśli wspomniana komisja żup solnych dowiodła popełnionych przez decyzyjnego członka załogi błędów w sztuce żeglarskiej, orzekała o zakazie jego zatrudnienia w tym charakterze na przyszłość, niekiedy wręcz ordynarnie stwierdzała, że to „człowiek nikczemny i głupi, nie trzeba by

36 Tamże, k. 47.

37 Tamże, k. 47v., 48.

38 Tamże, k. 47, 53.

39 Tamże, k. 79, 79v., 80v., 83, 83v., 376.

40 Tamże, sygn. 443 III, k. 90v., 91; sygn. 444 III, k. 80v., 81v., 83, 385-386, 388, 388v., 398, 398v., 399v.

go do soli skarbowej przyjmować⁴¹. Bezpiecznej żegludze nie sprzyjały konflikty między członkami załogi⁴².

Jednym z istotniejszych zagrożeń w żegludze śródlądowej była ucieczka obsady jednostki pływającej⁴³. Źle opłacane załogi statków dokonywały niekiedy samowolnego opuszczenia statku⁴⁴. Do tego rodzaju zachowań dochodziło także z chwilą doprowadzenia do katastrofy w żegludze. W zależności od okoliczności z zatopionego statku uciekała cała załoga lub tylko osoby ponoszące odpowiedzialność za katastrofę, dla których było to traumatyczne przeżycie⁴⁵. Dodajmy, że dezercja z pokładów statków nie była zjawiskiem powszechnym w obliczu trudności żeglugowych, ale konsekwencje takiego postępowania okazywały się często tragiczne w skutkach.

2.2. Przeszkody tkwiące w korycie Wisły

Zagrożeniem dla żeglugi śródlądowej były liczne przeszkody tkwiące w korycie rzeki. Należy zaznaczyć, że postępujące procesy korytowe, szczególnie w tak dużej rzece, jaką jest Wisła, nieustannie zmieniały ukształtowanie jej dna. Poddawane ciągłym zmianom mezofornie korytowe (mielizny, łachy, kępy, odsypy boczne) potrafiły diametralnie zmienić swe położenie nawet na przestrzeni jednego sezonu żeglugowego⁴⁶. Poważnym zagrożeniem dla żeglujących statków były konary drzew tkwiące w korycie rzeki („kije”), duże kamienie, elementy wraków statków, młyny wodne i tamy, a także konstrukcje mostów i przepraw⁴⁷. Postępująca erozja brzegów Wisły, szczególnie na obszarze zalesionym, powodowała nieustanne podmywanie brzegów i wpadanie pni drzew do

41 Tamże, sygn. 444 III, k. 391v., 392, 406.

42 Tamże, sygn. 443 III, k. 320, 321-322v.

43 Por. M. Matuszewicz, *Diariusz życia mego*, t. 2: 1758-1764, oprac., wstęp B. Królikowski, Warszawa 1986, s. 94.

44 Starano się temu zapobiegać, wprowadzając atrakcyjniejsze wynagrodzenie na bardziej wymagającym rynku pracy (w rejonie aglomeracji warszawskiej), dodatkowe wynagrodzenie podczas postoju w związku z wystąpieniem niskich stanów wody lub rozdawnictwo alkoholu (BNLNU, Rękopisy, sygn. 441 III, k. 322v., 326v., 330, 330v., 334v., 335; S. Kazusek, *Splaw wiślany w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772 roku)*, s. 403, 404, 521).

45 Szczególnie interesujące w tym kontekście są relacje o ucieczce załogi z pokładu takiej osadzonej na mieliznie jednostki i rezygnacji z podjęcia działań zmierzających do jej zabezpieczenia, a ostatecznie wydobycia na brzeg (BNLNU, Rękopisy, sygn. 444 III, k. 26v.).

46 S. Kazusek, *Splaw wiślany w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772 roku)*, s. 40-71. O zmianach koryta Wisły na przestrzeni dziejów zob. w popularnonaukowym opracowaniu A. Chwalby, *Wisła. Biografia rzeki*, Kraków 2023, s. 19-36.

47 BNLNU, Rękopisy, sygn. 437 III, k. 246-247, 249, 250; sygn. 443 III, k. 35, 70-74v., 89v., 93, 97-98, 230, 231, 282, 282v., 312v.-314, 316v., 317, 318, 320, 321, 321v., 327, 331, 331v., 377v.-378v., 382v., 386v.-388v., 392-396; sygn. 444 III, k. 57v., 58v.-60, 71, 86v., 88-89v., 363v., 364, 373, 375v., 397v., 400-401, 402, 404v., 405v., 407, 410v., 411, 414; S. Kazusek, *Splaw wiślany w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772 roku)*, s. 71-76.

rzeki. Włodarze miasta Kazimierza przy Krakowie, wiedząc o doniosłym znaczeniu bezpieczeństwa dla transportu wodnego soli (kazimierski skład soli), wydawali dyspozycje usunięcia takich powalonych drzew z koryta Wisły⁴⁸.

2.3. Ukryte wady jednostek pływających i uszkodzenia

Zwykle do transportu soli wykorzystywano statki będące w bardzo dobrym stanie technicznym. Znaczna ich część była produkowana bezpośrednio na potrzeby żup krakowskich w Czernichowie lub na podkrakowskim Kazimierzu. I choć proces odbioru jednostek pływających odbywał się pod nadzorem administracji żupnej, to zdarzało się, że do służby przyjmowano statki z wadami ukrytymi. Tą wadą był najczęściej oflis, który przez budowniczych bywał zasłaniany. Mógł on być umiejscowiony w poszyciu kadłuba, z którego po uderzeniu wypadał „dycht” (uszczelnienie mchem) oraz żabki (metalowe zabezpieczenie „dychtu” przed wypadnięciem)⁴⁹.

Inną przyczyną katastrof w spławie soli było wykorzystywanie jednostek, które w niewłaściwy sposób były przechowywane podczas zimowej przerwy żeglugowej. Do rzadkości należało pozostawienie statku na wodzie w porze zimowej, wysoce nieodpowiedzialne zaś było wykorzystanie takiej jednostki do transportu soli, nawet jeśli miała za sobą tylko jeden sezon „na wodzie”. Warto podkreślić, że administracja żup solnych z jedynie sobie wiadomych powodów dopuszczała takie jednostki do transportu, podobnie jak statki, o których wiedziała, że są uszkodzone⁵⁰. Być może przesądzało o tym przesadne zaufanie do znanego żupom frochtarza?

Powstałe w trakcie rejsu uszkodzenia jednostek pływających implikowały w dalszej podróży nowe kłopoty, a ostatecznie katastrofę. Osłabienie konstrukcji oraz poszycia statku w trakcie rejsu na skutek np. uderzenia w znajdujący się w korycie rzeki „kij”, a następnie kontynuacja rejsu po dokonaniu tylko prowizorycznej naprawy, narażały

48 Archiwum Narodowe w Krakowie (dalej: ANK), Archiwum miasta Kazimierza (nr zesp. 34/0), seria 3: Księgi i rejestry rachunkowe i podatkowe (registra perceptorum et distributorum nec non exactionum), seria 3.1.1: Księgi dochodów i wydatków (registra perceptorum et distributorum), sygn. K 585: Regestrum d. lonherorum...proventuum et distributorum civitatis Casimiriae ad Cracoviam, 1676-1677, s. 76; sygn. K 586: Administratio lonheratus proventuum civitatis Casimiriae ad Cracoviam, II 1680 – XI 1680, s. 27; sygn. K 589: Regestrum perceptae proventuum civitatis Casimiriae ad Cracoviam, 1687, s. 42.

49 BNLNU, Rękopisy, sygn. 444 III, k. 44v., 45, 46, 46v. Zob. też A. Keckowa, *Frochtarze żup krakowskich w XVI-XVIII w.*, w: *Studia historyczne. Księga jubileuszowa z okazji 70 rocznicy urodzin prof. dra Stanisława Arnolda*, Warszawa 1965, s. 172.

50 BNLNU, Rękopisy, sygn. 443 III, k. 380v.-383; sygn. 444 III, k. 57, 378v.

transport na niebezpieczeństwo. Sami członkowie załogi informowali w zeznaniach, że napraw dokonywano niezgodnie ze sztuką ciesielską i szkutniczą⁵¹.

2.4. Warunki pogodowe i opady atmosferyczne

Kolejnym zagrożeniem dla transportów soli drogą wodną były gwałtowne zjawiska pogodowe, w tym burze (określane przez „wodniaków” sztormami). Ich siła potrafiła doprowadzić do zatonięcia jednostki pływającej, także tej zacumowanej przy brzegu w celu przeczekania nawałnicy lub w związku z noclegiem załogi, szczególnie jeśli nie była ona właściwie zabezpieczona. Zasadniczo jednak warunki atmosferyczne były tylko jedną z wielu przyczyn katastrofy⁵². Zbliżająca się burza była powodem nagłego i rozpaczliwego poszukiwania miejsca do cumowania flotylli, podczas którego także nie było trudno o zderzenie się statków, trafienie na tkwiący w korycie niewidoczny konar i utratę ładunku soli⁵³. Nawet niezbyt intensywne opady deszczu lub śniegu stawały się przyczyną zatopienia minerału. Ograniczenie widoczności, w tym także poprzez zmącenie lustra wody, uniemożliwiało dostrzeżenie fragmentów drzew, kamieni lub innych niebezpiecznych dla żeglugi przeszkód tkwiących w korycie rzeki⁵⁴. W interesujący sposób takie zdarzenie przedstawia jeden z retmańczyków. Miało do niego dojść 27 maja 1744 roku poniżej składu niepołomickiego, jego skutkiem zaś było zatonięcie 100 „końcy twardych”, 25 beczek grubych i 144 beczek cienkich soli⁵⁵. Po rozpoczęciu żeglugi, jak zeznaje retmańczyk z feralnego, płynącego na końcu flotylli galaru

nawalna [u]lewa napadła, od której woda się strasznie posiewała i nie znać było tego kija w wodzie leżącego na tym miejscu, gdzie go przed tym nie bywało, ile że miejsce to było kolaniaste, [...] minąwszy go i [s]pojrząwszy nazad, postrzegłem go. Wołałem tedy na ludzi według zwyczaju, warowałem od prądu wiosłem i biłem na wodę, widziałem też, że ludzie robili, ale nie wiem, co za przyczyna, że wyrobić nie mogli. Musiał być albo galer niewyrobny, ile że wodą przez zimę nasiąkł i dlatego mógł być przyciężki do skierowania, albo ludzie na nim słabi. Wbiegli tedy na tenże kij, który zaraz na wylot galer przy prawej borcie przebił. Woda się w niego gwałtem lunęła, ledwo się ludzie wyratowali. I widziałem, że się tenże statek w wodzie pogrążył tak, że go już całe widać nie było⁵⁶.

51 Tamże, sygn. 443 III, k. 366v.; sygn. 444 III, k. 373, 374, 376.

52 Tamże, sygn. 443 III, k. 67, 301-305, 323, 323v., 329-330v., 332, 334v., 355-356v., 363-365v.; sygn. 444 III, k. 16.

53 Tamże, sygn. 443 III, k. 67, 67v.; sygn. 444 III, k. 385, 401, 420.

54 Tamże, sygn. 443 III, k. 284v., 285, 287; sygn. 444 III, k. 58v.-60.

55 Wyjaśnieniem tej sprawy zwierzchność żupna zajęła się 24 lipca (tamże, sygn. 444 III, k. 56).

56 Tamże, k. 59.

Dodajmy w uzupełnieniu, że nawet w niesprzyjających warunkach można było, mając odpowiednią załogę i w pełni sprawny statek, uniknąć nieszczęścia⁵⁷.

Wiatr najczęściej tylko utrudniał manewrowanie załadowanym statkiem w korycie⁵⁸. Był jednym z czynników sprawczych, który doprowadzał ostatecznie do uszkodzenia jednostki pływającej i jej zatonięcia. Stawał się wyjątkowo niebezpieczny podczas cumowania statków przy brzegu, gdy te w dużej liczbie szukały schronienia dla przeczekania nawałnicy. Silny wiatr utrudniał wypatrywanie przeszkód w korycie rzeki, a przez to pośrednio przyczyniał się do zatonięć. Jeśli był jedynym składnikiem pogodowym przesądającym o katastrofie, to zwykle zaskakiwał żeglujących na etapie zmiany kursu, po wpłynięciu w meander. Wówczas dochodziło do zderzenia okrętu z wysokim brzegiem rzeki lub cyplem i uszkodzenia poszycia⁵⁹. Warto zauważyć, że w zaleceniach fryjorowych zwracano uwagę, aby cumować statki przy brzegu chroniącym od wiatru (tj. północnym, na etapie rejsu w rejonie górnego biegu Wisły)⁶⁰. Niekiedy silny wiatr doprowadzał do wysokiej fali, która częściowo zalewała pokład galaru z beczkami soli, podtapiając transportowany minerał⁶¹. Dlatego w trosce o bezpieczeństwo transportu ładunku załogi statków przerywały z tego powodu żeglugę⁶².

2.5. Ekstremalne stany wody, podtopienia i zalania składów solnych

W wyjątkowych sytuacjach czynnikiem przesądającym o katastrofie były wysokie stany wody i wartki nurt⁶³. O zalaniu składów solnych lub rozładowanej na brzegu soli w wyniku podwyższonego stanu wody, będącego następstwem roztopów lub intensywnych opadów deszczu, nie słyszymy zbyt często, jednak skutki takiego kataklizmu bywały dotkliwe⁶⁴. Dochodziło do nich zwykle wskutek zaniedbań i lekkomyślności personelu administracyjnego czy też samych szyprów, którzy po nagłym wyładowaniu soli ocalałej z rozbitego statku pozostawiali na brzegu niezabezpieczony minerał. Dodajmy, że po

57 Tamże, k. 57v, 385.

58 Tamże, sygn. 443 III, k. 93-95, 322, 322v, 380v, 381; sygn. 444 III, k. 72, 72v, 373v, 378v, 379v, 380, 381, 388.

59 Tamże, sygn. 443 III, k. 72v, 73, 90v, 301-305, 318-319v, 323, 323v, 342, 342v, 344, 344v; sygn. 444 III, k. 43v, 44, 45, 45v, 51, 51v, 369, 370v, 380v, 404v, 405, 407v, 410v, 414v, 415.

60 Biblioteka Muzeum Żup Krakowskich w Wieliczce, Rękopisy, rkps 19: Instrukcja dla szypra skarbowego, co przy defluitacji obserwować powinien, 1763, k. 2v; BNLNU, sygn. 441 III, k. 312v.

61 BNLNU, Rękopisy, sygn. 444 III, k. 81, 81v.

62 Tamże, sygn. 443 III, k. 376-377; sygn. 444 III, k. 369, 387v, 389v-390v, 401v, 402, 410v.

63 Tamże, sygn. 444 III, k. 72v, 73.

64 Tamże, sygn. 443 III, k. 306, 310v-312, 349v, 350; A. Keckowa, *Żupy krakowskie w XVI-XVIII wieku*, s. 332.

tego rodzaju zdarzeniach frochtarze domagali się przeprowadzenia rewizji dla oszacowania strat i zarazem oczyszczenia załogi okrętu z podejrzeń o kradzież soli skarbowej⁶⁵.

Przedstawione zeznania obciążające załogi statków należy zrównoważyć relacjami o trudnych warunkach żeglugowych w związku z wystąpieniem niżówek na rzekach spławnych. Rejestrowano je niekiedy tylko na przestrzeni kilku dni, w wyjątkowych sytuacjach zaś nawet kilkunastu tygodni⁶⁶. Niedostateczny poziom wody w korycie rzeki powodował nawet wielotygodniowe przestoje w trakcie rejsu, generował dodatkowe koszty, wpływał na decyzję o oddelegowaniu doświadczonej załogi statku do domu, zmuszał do rekrutowania nowej, w tym niedoświadczonej, załogi celem kontynuacji rejsu. Wystąpienie takich sytuacji u schyłku sezonu żeglugowego implikowało kolejne pochopne decyzje, które okazywały się tragiczne w skutkach. Niski poziom wody w korycie rzeki ograniczał możliwość wyboru toru żeglugowego i zwiększał ryzyko kolizji statków w sytuacji, gdy prowadząca we flotyli jednostka osiadała na mieliźnie. Utrudniał także manewrowanie statkiem w torze żeglugowym. Skutki zdarzenia nie były trudne do przewidzenia. Z relacji niektórych uczestników spławu soli wynika, że w okresie niedoboru wody, chcąc kontynuować żeglugę, statki flotyli osiadały na mieliźnie każdego dnia⁶⁷. Jednym z rozwiązań, które nie gwarantowało, ale pozwalało na uniknięcie takiego doświadczenia, uszkodzenia okrętu i zatopienia ładunku, było częściowe rozładowanie jednostki po napotkaniu przeszkody i bezpieczne przeprowadzenie jej na głębsze wody, wymagało ono jednak dodatkowych środków i zwykle kolejnych kilku dni pracy. Wyładunek soli na niski brzeg lub kępę w okresie występowania niżówki okazywał się tragiczny w skutkach z chwilą wystąpienia nagłego wezbrania⁶⁸. Podejmowaniu decyzji o żegludze podczas niżówek nie sprzyjał fakt różnicy w zanurzeniu jednostek nawet o takich samych gabarytach.

Zakończenie

Podsumowując, należy stwierdzić, że w świetle zeznań świadków zatonięć statków z ładunkiem soli tego rodzaju zdarzenia były wynikiem przede wszystkim zaniedbań ludzkich. Wachlarz tych przewinień był wyjątkowo rozległy. Administracja żup solnych starała się za wszelką cenę minimalizować zakłócenia procesu dystrybucji soli drogą

65 BNLNU, Rękopisy, sygn. 444 III, k. 16.

66 Tamże, sygn. 432 III, k. 104; sygn. 444 III, k. 29, 77v., 87, 397v., 413v. Zob. też tamże, sygn. 443 III, k. 24v., 25, 70, 74v., 318v.-319v.

67 Tamże, sygn. 443 III, k. 313-314, 315, 317v., 361v.-363, 383v.-385; sygn. 444 III, k. 78v.-80, 86, 90v.-91v., 362v., 376, 376v., 397-398.

68 Tamże, sygn. 443 III, k. 306-307v., 349v., 350; sygn. 444 III, k. 397v., 398v., 410v.

wodną, określając m.in. szczegółowe normy dotyczące transportu. To przede wszystkim rozliczne zeznania świadków zatopienia ładunku soli wskazują, jak bardzo złożony był spław minerału z żup krakowskich. Treść zeznań pokazuje z jednej strony, jak frochtarze zatrudniani przez zwierzchność żupną starali się ukryć swoje przewinienia, z drugiej zaś dowodzi, jak skutecznie przed tego rodzaju oszustwami starała się bronić komisja. Lektura zeznań z postępowań wyjaśniających w sprawie wypadków w transporcie wodnym świadczy niezbicie o tym, z jak bardzo delikatną materią komisja żup solnych miała do czynienia. Z innej zaś perspektywy lektura zeznań, szczególnie powielanych scenariuszy zdarzeń, skłania do zadania pytania o to, jak bardzo za parawanem opisywanych tragedii ukryty jest obraz patologii kradzieży soli, zważywszy, że wielokrotnie w zeznaniach pojawiał się motyw obecności w miejscu zdarzenia osób trzecich.

Bibliografia

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Narodowe w Krakowie

ANK, Archiwum miasta Kazimierza (nr zesp. 34/0), seria 3: Księgi i rejestry rachunkowe i podatkowe (registra perceptorum et distributorum nec non exactionum), seria 3.1.1: Księgi dochodów i wydatków (registra perceptorum et distributorum), sygn. K 585: Regestrum d. lonherorum...proventuum et distributorum civitatis Casimiriae ad Cracoviam, 1676-1677.

ANK, Archiwum miasta Kazimierza (nr zesp. 34/0), seria 3: Księgi i rejestry rachunkowe i podatkowe (registra perceptorum et distributorum nec non exactionum), seria 3.1.1: Księgi dochodów i wydatków (registra perceptorum et distributorum), sygn. K 586: Administratio lonheratus proventuum civitatis Casimiriae ad Cracoviam, II 1680 – XI 1680.

ANK, Archiwum miasta Kazimierza (nr zesp. 34/0), seria 3: Księgi i rejestry rachunkowe i podatkowe (registra perceptorum et distributorum nec non exactionum), seria 3.1.1: Księgi dochodów i wydatków (registra perceptorum et distributorum), sygn. K 589: Regestrum perceptae proventuum civitatis Casimiriae ad Cracoviam, 1687.

Biblioteka Lwowskiego Narodowego Uniwersytetu im. Iwana Franki⁶⁹

Rękopisy, sygn. 431 III; 432 III; sygn. 433 III; sygn. 435 III; sygn. 437 III; sygn. 438 III; sygn. 440 III; sygn. 441 III; sygn. 443 III; sygn. 444 III; sygn. 445 III.

69 Niniejsze sygnatury podano za inwentarzem kartkowym (dostępnym podczas kwerendy). Ze względu na obecną sytuację polityczną na Ukrainie i brak możliwości dodatkowej kwerendy sygnatury pozostawiono nieopisane.

Biblioteka Muzeum Żup Krakowskich w Wieliczce

Rękopisy, rkps 19: Instrukcja dla szypra skarbowego, co przy defluitacji obserwować powinien, 1763.

ŹRÓDŁA WYDANE

Dyspozycje frochtarskie władz żup krakowskich z 1750 roku, wyd. I. Pajdak, „Studia i Materiały do Dziejów Żup Solnych w Polsce”, 14 (1985), s. 183-212.

Matuszewicz M., *Diariusz życia mego*, t. 2: 1758-1764, oprac., wstęp B. Królikowski, Warszawa 1986.

OPRACOWANIA

Chwalba A., *Wisła. Biografia rzeki*, Kraków 2023.

Kazusek S., *Splaw wiślany w drugiej połowie XVIII wieku (do 1772 roku)*, cz. 1: *Charakterystyka splawu wiślanego*, Kielce 2022.

Keckowa A., *Frochtarze żup krakowskich w XVI-XVIII w.*, w: *Studia historyczne. Księga jubileuszowa z okazji 70 rocznicy urodzin prof. dra Stanisława Arnolda*, Warszawa 1965, s. 166-177.

Keckowa A., *Żupy krakowskie w XVIII wieku do 1772 roku*, w: *Dzieje żup krakowskich*, red. A. Jodłowski i in., Wieliczka 1988, s. 199-222.

Keckowa A., *Żupy krakowskie w XVI-XVIII wieku (do 1772 roku)*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1969.

Międzobrodzka M., *Gospodarka i polityka solna wyznacznikiem szlaków handlowych i relacji społecznych*, w: *Via viatores quaerit. Mobilność społeczna w dziejach krajów Grupy Wyszehradzkiej*, red. A. Teterycz-Puzio, L. Kościelak, E. Łączyńska, Słupsk 2016, s. 125-139.

Pajdak I., *Splaw wiślany soli wielickiej od XVI do XVIII wieku (do 1772 roku)*, „Studia i Materiały do Dziejów Żup Solnych w Polsce”, 12 (1983), s. 65-88.