

UDC 930:338.47(438)“19”

**OPLATY SPŁAWNEGO W KRÓLESTWIE POLSKIM
ERY PASKIEWICZOWSKIEJ****M. Rutkowski****(Wyższa Szkoła Informatyki i Ekonomii TWP w Olsztynie, Olsztyn, Polska)**

Oplaty za spław rzeczny stanowiły jedno z bardziej znaczących źródeł dochodów finansowych generowanych z prowadzenia transportu w Królestwie Polskim okresu paskiewiczowskiego. Dotyczyło to zarówno poboru myta uiszczanego za przepłynięcie Wisły w Warszawie, jak i np. w Zawichoście, Plocku czy Włocławku. W grę wchodziły też oczywiście i pobory opłaty spławnej na innych rzekach Królestwa, jak no na Narwi w Ostrołęce. Analiza dostępnego materiału pozwala na wskazanie na faktyczny brak wprowadzenia jednolitego systemu opłat spławnego, znacznie różniących się co do zasady w poszczególnych lokalizacjach ich poboru, jak i zmieniających się wraz z upływem lat. Powyższe nie dawało możliwości wystawienia pozytywnej rekomendacji dla oceny sprawności całego systemu poboru myta spławnego w Królestwie Polskim umownego okresu międzypowstaniowego.

Słowa kluczowe: opłata za spław na rzekach; Królestwo Polskie; okres paskiewiczowski.

Оплата за сплав ріками була значним джерелом фінансових надходжень з управління транспортом у Царстві Польському періоду Паскевича. Рівною мірою це стосувалося й стягнення мита за переправу через Віслу у Варшаві, як і, наприклад, у Завихості, Плоцьку чи Влоцлавку. Сюди також, очевидно, належало стягнення спławної оплати на інших ріках Царства (на р. Нарев в Остроленці). Аналіз доступного матеріалу доводить відсутність єдиної системи спławних опłat, що значно відрізнялися за місцем їх стягнення та змінювалися з плином часу. Зазначене не дає змоги позитивно оцінити ефективність всієї системи справляння спławного мита в Царстві Польському в період між повстаннями.

Ключові слова: оплата за сплав на ріках; Царство Польське; період Паскевича.

River basin floating fees were considered among more significant sources of financial income generated by the transport activities in the Kingdom of Poland during so-called Paskevych period. That included both the toll collection paid for Vistula river crossing in Warsaw and, for example, in localities like: Zawichost, Plock or Wloclawek. Apparently, there were also practiced some sorts of levies of float tariffs, in force on other rivers of the Kingdom, for instance on the Narew river in Ostroleka. Analysis of the available source material allows us to point out the actual failure of introducing a uniform Polish system of navigable levies, as they were significantly differing in principle from location to location and with the passage of time. Thus, such conclusion would not give us the possibility of issuing a positive recommendation for the very assessment of

© M. Rutkowski, 2017

efficiency of entire system of river floating levy collection in Kingdom of Poland during the whole of inter-uprising period.

Key words: *river floating fees; Kingdom of Poland; Paskevych period.*

1. Oplata od towarów spławianych do Warszawy według ustawy z 13/25 marca 1833 roku

Kwestia opłat spławnego nabrała kluczowego znaczenia w początkach okresu popowstaniowego dla finansów miasta stołecznego Warszawy. W ponad piętnaście miesięcy po upadku Powstania Listopadowego, tj. 28 listopada/10 grudnia 1832 roku, car Mikołaj I wydał bowiem decyzję o zwiększeniu stołecznej opłaty rogatkowego, przeznaczonej tak na sprostanie podwyższonym ciężarom fiskalnym nałożonym – przez tegoż samego monarchę zresztą – na miasto Warszawę, oraz celem zebrania środków na zapewnienie stałej komunikacji (tj. według projektu z roku 1829 – budowę mostu stałego) pomiędzy obydwoma brzegami Wisły¹. Jak się jednak okazało, opłata ta nie spełniała w zakresie wielkości realnych wpływów oczekiwań rządowych².

W tej sytuacji, podjęto dalsze starania celem zwiększenia wpływów skarbowych Warszawy. W początkach roku 1833 Rada Administracyjna zwróciła uwagę na fakt, iż *“słuszność sama wymaga aby przedmioty na konsumpcję Miasta [Warszawy] Wisłą spławiane ulegały opłacie zbliżonej do tej, jaka od przywożonych na osi jest pobierana”*³. Mikołaj I zaś przychylił się walnie do tegoż wniosku Rady, wydając w dniu 13/25 marca 1833 w Petersburgu specjalnie postanowienie o opłacie spławnego w Warszawie. Na jego mocy, od dnia ogłoszenia powyższej ustawy, rozpoczęto pobieranie na rzecz Kasy Ekonomicznej Miasta Stołecznego Warszawy opłat od wszelkiego rodzaju towarów przywożonych do stolicy Wisłą w celach konsumpcyjnych (myta spławnego). Do postanowienia dołączono odpowiednią taryfę⁴. Jednocześnie cesarz przerzucił na Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego zakres odpowiedzialności za sposób poboru wskazywanych opłat, oraz za zakres kontroli tegoż poboru. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych została też przez Mikołaja I obciążona koniecznością szczegółowego opracowania *“etatu”* organizacyjnego mającej dopiero powstać nowej instytucji nadzorczo-poborczej. Mikołaj wskazywał dodatkowo na możliwości przekazania całego poboru opłat od towarów spławianych Wisłą do Warszawy w ręce prywatnego dzierżawcy⁵. Art. 3-ci postanowienia cesarskiego z 25 marca 1833 roku nakazywał finalnie ogłoszenie jego treści w Dzienniku Praw Królestwa Polskiego⁶.

¹ Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego (dalej – DUWM). – 1833. – S. 870.

² Ibid. Informacja zawarta w preambule do postanowienia Mikołaja I z 13/25 marca 1833 roku, w sprawie pobierania opłat od produktów spławianych Wisłą do Warszawy.

³ DUWM. – 1833. – S. 870.

⁴ Ibid. – S. 870–871. – Art. 1 postanowienia Mikołaja I z 13/25 marca 1833 roku, w sprawie pobierania opłat od produktów spławianych Wisłą do Warszawy.

⁵ DUWM. – 1833. – S. 871. – Art. 2 postanowienia Mikołaja I z 13/25 marca 1833 roku, w sprawie pobierania opłat od produktów spławianych Wisłą do Warszawy.

⁶ DUWM. – 1833. – S. 871. – Art. 3 postanowienia Mikołaja I z 13/25 marca 1833 roku, w sprawie pobierania opłat od produktów spławianych Wisłą do Warszawy.

Po otrzymaniu tekstu postanowienia dotyczącego opłaty na rzecz stołecznej kasy ekonomicznej od wszelkich produktów i towarów spławianych Wisłą do Warszawy celem sprzedaży i konsumpcji, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego w dniu 20 czerwca 1833 roku przekazała go w formie reskryptu do urzędu municypalnego miasta Warszawy. Następnie pismo to (wraz z treścią ustawy) opublikowano w formie obwieszczenia z dnia 28 czerwca 1833 roku, zamieszczonego w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego i innych dziennikach wojewódzkich⁷.

Jak wynikało z – będącej częścią ustawy z 13/25 marca 1833 roku *“taryfy spławnego od produktów i towarów wodą na konsumpcję Miasta Warszawy spławianych”*, opłaty pobierano przede wszystkim od statków zawijających do warszawskich/praskich brzegów. Przedstawiały się te myta następująco (tabela 1).

Tabela 1

**Wykaz opłat spławnego od statków spławnych w Warszawie,
zgodnie z ustawą z 13/25 marca 1833 roku⁸**

Rodzaj środka spławu	Wielkość opłaty w złotych
Szkuta <i>“jakim bądź ładunkiem ładowna”</i>	100
Dubasa lub berlinka – jak wyżej	70
Galera Ulanowskiego – jak wyżej	70
Galera Krakowskiego tzw. <i>“dziewiątak”</i>	50
Galera Krakowskiego tzw. <i>“siódmak”</i>	40
Galera Krakowskiego tzw. <i>“piątak”</i>	36
Krypa większa, o pojemności do 150 korców	12
Krypa mniejsza, o pojemności do 80 korców	8
Krypa mała, o pojemności do 50 korców	5
<i>“Betleka”</i> o pojemności do 150 korców	12

Zgodnie z ustawą z 13/25 marca 1833 roku, rozkład opłat za drewno budowlane spławiane do Warszawy miał być z kolei następujący (tabela 2).

Tabela 2

**Wykaz opłat spławnego od drewna budowlanego w Warszawie,
zgodnie z ustawą z 13/25 marca 1833 roku⁹**

Materiał	Ilość materiału		Wielkość opłaty w złotych
	Sztuki	Kopy	
1	2	3	4
Tratwa masztowiny (drewna masztowego)	do 80		120

⁷ DUWM. – 1833. – S. 870.

⁸ Dziennik Urzędowy Województwa Sandomierskiego (dalej – DUWS). – 1833 (11 sierpnia). – Nr 32. – S. 524. Zestawienie 1 – *“Statki spławne”*, postanowienia Mikołaja I z 13/25 marca 1833 roku.

⁹ DUWS. – 1833 (11 sierpnia). – Nr 32. – S. 525. Zestawienie 3 – *“Drzewo opałowe”*, postanowienia Mikołaja I z 13/25 marca 1833 roku.

Koniec tabela 2

1	2	3	4
Tratwa belek gdańskich	do 180		150
Tratwa belek gdańskich o ciężarze do 250 funtów	do 280		200
Tratwa belek budowlanych	do 300		120
Tratwa murłat	do 480	do 34	86
Tratwa krokwi		do 24	60
Tratwa desek		do 80	90
Tratwa bali			72
Tratwa klepek "z furtówką"			80

Za spławiane do stolicy Królestwa drewno opałowe należało opłacić następujące kwoty podatku (tabela 3).

Tabela 3

**Wykaz opłat spławnego od drewna opałowego w Warszawie,
zgodnie z ustawą z 13/25 marca 1833 roku ¹⁰**

Srodek transportu drewna opałowego	Ilość materiału w sztukach	Wielkość opłaty w złotych
Tratwa browarki wiślanej	Do 200	50
Pas "paliczny"	Do 130	30
Byk wiślany	Do 100	20

Wreszcie pobierano opłaty od konkretnych produktów spławianych do Warszawy "na drzewie" (tabela 4).

Tabela 4

**Wykaz opłat spławnego od ładunków spławianych "na drzewie" w Warszawie,
zgodnie z ustawą z 13/25 marca 1833 roku ¹¹**

"Ładunek na drzewie"	Wielkość opłaty w złotych/groszach	
	złp	gr
1	2	3
Tratwa drewna świerkowego załadowana "winem, miodem, wódką, olejem, octem, smołą, pakiem, itp." – opłata od tratwy	12	
Beczka wina, miodu, wódki, oleju, octu		20
Beczka smoły/ dwie baryłki paku	2	
Jakikolwiek ładunek zamieszczony na tratwach napływających do Warszawy	30	

¹⁰ DUWS. – 1833 (11 sierpnia). – Nr 32. – S. 525. Zestawienie 3 – "Drzewo opałowe", postanowienia Mikołaja I z 13/25 marca 1833 roku.

¹¹ DUWS. – 1833 (11 sierpnia). – Nr 32. – S. 525. Zestawienie 4 – "Ładunek na drzewie", postanowienia Mikołaja I z 13/25 marca 1833 roku.

1	2	3
Jakikolwiek ładunek zamieszczony na pasach pilicznych napływających do Warszawy		
Duża skrzynia ryb	10	
Mała skrzynia ryb	5	

Pomimo w miarę szczegółowego i kompleksowego przedstawienia zakresu i wysokości myta spławnego, w ustawie z 25 marca 1833 roku znalazło się jednak wiele rozwiązań, które precyzowały szereg ułatwień, czy zmniejszeń w nakładanych właśnie opłatach. I tak, było oczywistym, iż żadnych opłat spławnych nie uiszczaly ładowne statki i tratwy (przewożące drewno) przez obręb Warszawy i *“ładunku w mieście nie składające”*, względnie tylko przybijające do brzegów Wisły w Warszawie *“w celu dalszego spławu”*. Na tych statkach czy tratwach ciążył jedynie obowiązek uiszczania opłat za możliwość przepływu przez oba mosty warszawskie. Podobnie i pozbawione ładunku statki, czy to spławiane w dół rzeki czy holowane pod prąd, w wypadku przepływu pod stołecznymi mostami były zupełnie wolne od jakichkolwiek myt (spławnych), płacąc tylko typowe opłaty w wypadku zaistnienia konieczności otwarcia w związku z ich przepływem dwu lub jednego z warszawskich mostów łyżwowych. Okazywało się z drugiej strony, iż żadnej dodatkowej opłaty *“za przepuszczenie”* przez stołeczne mosty nie powinny były uiszczać statki, które opłacały już w Warszawie zasadnicze myto spławnego, względnie powracały do swojej lokalizacji macierzystej po *“złożeniu”* swoich towarów.

Także wszystkie statki załadowywane w składach warszawskich znajdujących się tak przy brzegu stołecznym, jak i praskim, oraz – tym samym – *“od pala warszawskiego odpływające”*, zostały zwolnione od opłaty spławnego, płacąc jedynie typowe myto za przepuszczenie przez jeden/dwa z warszawskich mostów.

Z kolei statki przewożące materiały przeznaczone do budowy dróg – jak: kamienie brukowe czy ciosane (te ostatnie z przeznaczeniem na kładzenie trotuarów); żwir czy piasek – zostały obciążone tylko jedną czwartą standardowej taryfy. ½ myta spławnego opłacono w wypadku napłynięcia do Warszawy statków załadowanych towarami potrzebnych do budowy domów, jak: cegła, dachówka, wapno oraz gips¹².

W wypadku zaś złożenia z *“tratw ładownych”* ich ładunku na terenie Warszawy, po podpłynięciu *“na pusto”* po opłaceniu całkowitej należności spławnej pobieranej od samych tratw i ich ładunku, nie można było już na nie nakładać jakichkolwiek dodatkowych myt. Jedynym wyjątkiem byłoby pojawienie się konieczności otwarcia, w związku z przepływem tych tratw przez Warszawę, lokalnych mostów zwodzonych. Wreszcie wszelkie *“plody, wyroby, drzewo itp. na rachunek rządu lub do jego magazynów spławiane”* też nie obejmowała konieczność opłaty spławnego w Warszawie¹³.

¹² DUWS. – 1833 (11 sierpnia). – Nr 32. – S. 526. “Objaśnienia”, postanowienia Mikołaja I z 13/25 marca 1833 roku.

¹³ Ibid. Trzeba jednak zauważyć, iż “liweranci” względnie “entreprenerzy” spławiający towary na rzecz administracji rządowej czy wojskowej – a to zgodnie z artykułem 6-ym dekretu królewskiego z 5/17 stycznia 1832 roku – byli obowiązani do uiszczania stosownych opłat.

Podpisane w marcu roku 1833 przez Mikołaja I prawo spławne dla miasta stołecznego Warszawy okazało się być relatywnie skomplikowanym rozwiązaniem legislacyjno-skarbowym, co musiało powodować znaczne trudności w jego prawidłowej implementacji.

2. Ustawa o spławie w Warszawie z 1/13 grudnia 1833 roku

Pomimo tego, iż w dniu 13/25 marca 1833 roku Mikołaj I podpisał dekret stanowiący – zdawałoby się w sposób spójny i celowy – o poborze opłaty spławnego na rzecz kasy ekonomicznej miasta stołecznego Warszawy¹⁴, w okresie pomiędzy ogłoszeniem tej ustawy a grudniem roku 1833 (a zatem w czasie nieco większym niż pół roku) „*wcisnęły się nadużycia z rozmaitego tłumaczenia przepisu prawa*”¹⁵. Nic zatem dziwnego, iż Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego opracowała wkrótce szczegółowe przepisy, określające w wybranych wypadkach m.in. ilość i zakres materiałów, od których pobierano opłatę spławnego w Warszawie¹⁶. Projekt nowego prawa został następnie zaaprobowany na posiedzeniu Rady Administracyjnej z dnia 1/13 grudnia 1833 roku. Nakazano wówczas: a) ogłoszenie ustawy w Dzienniku Praw (z datą ogłoszenia 19 stycznia 1834 roku), b) wprowadzenie w życie nowego prawa przez zgłaszające je ministerstwo – Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego¹⁷.

Przede wszystkim należy stwierdzić, iż zgodnie z zapisami ustawy z 13 grudnia 1833 roku dotyczącej spławnego w Warszawie (art. 8), myto spławne w Warszawie mogło być nadal pobierane w zależności od rodzaju środka transportu płynącego po Wiśle. Zasada ta obowiązywała „*bez względu na rodzaj ładunku*”¹⁸.

W art. zaś 1-ym ustawy ustalono dobitnie, co należy rozumieć przez tzw. „*pełną tratwę*”, od której pobierano określoną opłatę podatkową. Wzmiankowany artykuł stwierdzał bowiem, iż za „*pełną tratwę*” należy rozumieć tratwę obciążoną następującą ilością przewożonego wodą materiału (tabela 5).

Tabela 5

Dopuszczalne obciążenie tzw. „pełnej tratwy” zgodnie z ustawą spławną z 1/13 grudnia 1833¹⁹

Materiał	Ilość materiału	
	Sztuki	Kopy
1	2	3
Masztowina (materiał belkowy na maszty)	60 do 80	
Belki gdańskie	108 do 180	
Belki budowlane	168 do 280	

¹⁴ Dziennik Praw Królestwa Polskiego (dalej – DPKP). – T. 15. – S. 393–394.

¹⁵ Ibid. – S. 394.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid. – S. 397–398.

¹⁸ Ibid. – S. 397.

¹⁹ Źródło: DPKP. – T. 15. – S. 394.

Murłaty	180 do 300	
Krokwie	288 do 480	
Deski		20 do 34
Bale		15 do 24
Klepki		46 do 80

Po dokładnym ustaleniu wielkości obciążenia „pełnej tratwy” ustawodawca wprowadził zasadę z której wynikało, że opłata od określonych ilości materiału przewożonych na tych tratwach miała być – zgodnie z art. 1-ym ustawy z dnia 13 grudnia 1833 roku – nadal pobierana zgodnie z taryfą określoną przez dekret cesarski z dnia 25 marca 1833 roku²⁰.

Przy mniejszych, ale tzw. średnich ilościach materiału niż przedstawione powyżej prawodawca przewidywał w grudniu roku 1833 opłaty następujących kwot podatku spławnego (tabela 6).

Tabela 6

Oplaty od materiałów przewożonych w średnich ilościach zgodnie z ustawą spławną z 1/13 grudnia 1833²¹

Materiał	Ilość materiału		Kwota opłaty w łotych/groszach	
	Sztuki	Kopy	złp	gr
Masztowina (materiał belkowy na maszty)	1		1	24
Belki gdańskie	1		1	
Belki budowlane	1			18
Murłaty	1			10
Krokwie	1			6
Deski		1	3	
Bale		1	3	10
Klepki		1	1	6

Rada Administracyjna w dniu 13 grudnia 1833 roku w swojej ustawie określiła zarazem szczegółowo jaki należy liczyć materiał budowlany spławiany Wisłą. Użyto tu określeń: a) tzw. „tratwa browarki wiślanej”, b) „pas browarski” (nie jak uprzednio: „pas piliczny”), c) „byk wiślany”. Otóż za pełną tratwę tzw. browarki wiślanej uważano transport zawierający od 131 do 200 sztuk materiału. Pełny pas browarski napływający do Warszawy z Pilicy względnie Wieprza zawierał od 90 do 130 sztuk. Tzw. „pełny byk wiślany” można było naliczyć, gdy w jego składzie znajdowało się od 60 do 100 sztuk²².

²⁰ DPKP. – T. 15. – S. 395.

²¹ Źródło: DPKP. – T. 15. – S. 395.

²² DPKP. – T. 15. – S. 395–396.

Za spławianą w browarkach w tratwie, pasie czy byku ilość towaru musiano uiszcząć następujące opłaty myta (tabela 7).

Tabela 7

Opłaty od materiałów przewożonych w browarkach w tratwie, pasie czy byku z ustawą spławną z 1/13 grudnia 1833²³

Materiał	Ilość sztuk	Kwota opłaty w groszach
Browarka w tratwie lub pasie	1	9
Browarka w byku	1	10

Zgodnie z ustawą z grudnia 1833 roku, (stosownie też do dawniejszych zwyczajów w tej mierze), w odniesieniu do tzw. „byków” precyzowano, iż tylko wtedy „płyty mniejsze od tratwy za byki policzone być mają, jeśli przy kolei tratwy znajdować się będą, i to po jednym przy każdej kolei”²⁴.

Jak podawał zaś art. 5-ty ustawy z dnia 13 grudnia 1833 roku, tzw. „czółna klocowe” płynące po Wiśle w Warszawie (wiozące ze sobą kloce budowlane) musiały nadal opłacać po 5 złotych od każdego transportu. Była to kwota identyczna z tą, jaką narzuciła na opłacanie czółen klocowych ustawa z dnia 13/25 marca 1833 roku, w swojej części pierwszej, a dokładnie w art. 9-tym²⁵.

Rada Administracyjna w grudniu z 1833 roku podobne stanowisko zajęła w kwestii opłat od spławianych Wisłą na wysokości Warszawy galer – „czwartaków”. Nakazano tu pobieranie opłaty w wysokości 36 zł, zgodnie z art. 6-ym działu pierwszego taryfy ogłoszonej w dniu 25 marca 1833 roku²⁶.

Uzupełniając ustawę spławną z marca 1833 roku rozwiązanie legislacyjne z grudnia tego samego roku okazało się na tyle stałe i możliwe do realizacji, iż opisane opłaty myta spławnego dla towarów przewożonych w Warszawie na Wiśle zostały zniesiona dopiero ukazem z 7/19 września 1854 roku²⁷.

3. Uzupełniająca warszawska ustawa spławna z 18/30 grudnia 1845 roku

W międzyczasie jednak dochodziło w Warszawie do licznych sporów przy poborze pobieranego w interesie kasy Ekonomicznej Miasta Stołecznego opłaty

²³ Źródło: DPKP. – T. 15. – S. 396.

²⁴ DPKP. – T. 15. – S. 397.

²⁵ Ibid. – S. 396–397.

²⁶ Ibid. Reskrypt Zarządu XIII-go Okręgu Komunikacji do Rządu Gubernialnego Płockiego z dnia 7/19 marca 1859 roku, nr 7921. Należy dodać, iż jeszcze po 26 sześciu latach od ogłoszenia analizowanego prawa, ówczesny Zarząd XIII-go Okręgu Komunikacji w swoim reskrypcie z dnia 7/19 marca 1859 roku nr 7921 wyjaśnił, iż za tzw. „statki większe” uważać również wypada galery „dziewiątaki, siódmaki, a także piątaki takiej konstrukcji, któraby otwierania mostu wymagała”.

²⁷ Postanowienie objaśniające co rozumieć należy przez wyrażenia tratwa, pas drzewa, byt itp. W taryfach opłat używane, Rada Administracyjna 1/13 grudnia 1833 roku; wyjaśnienie zamieszczone w Zbiorze Przepisów Administracyjnych Królestwa Polskiego (Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych. – Warszawa. – 1866. – T. III. – S. 105).

splawnej, które w największej części wynikały z niejasności, czy raczej niedostosowania przepisów. Chodziło tu głównie o sytuację, gdy poborem taryfowym próbowano objąć, nie umieszczone w dotychczasowej taryfie opłat poboru splawnego, wybudowane dopiero co statki (i ich zawartość), posiadające różne wymiary, kształty i co – niezwykle ważne – nazwy. Na tej podstawie, kierowana przez p. o. dyrektora głównego, prezydującego, senatora – tajnego radcę Storożenko Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych wystąpiła jesienią roku 1845 do Rady Administracyjnej z propozycją zatwierdzenia nowego ustawodawstwa w tym zakresie. W konsekwencji obradująca pod przewodnictwem feldmarszałka Paskiewicza Rada w dniu 18/30 grudnia 1845 roku postanowiła przychylić się do prośby wnioskującego ministerstwa (tabela 8).

Tabela 8

**Wykaz opłat splawnego od statków splawnych w Warszawie,
zgodnie z ustawą z 18/30 grudnia 1845 roku ²⁸**

Rodzaj środka splawu	Wielkość opłaty w rublach srebrem/ kopiejkach	
	rs	kop.
Łódź żaglowa (wielka), szkuta, bajdak, "lub jakiegokolwiek bądź nazwy statku większego od berlinki zwyczajnej"	15	
Dubas (łódź mniejsza), typowa berlinka	10	50
Kurant lub półberlinka	5	40
Galar (galera) ulanowski	10	50
Galar (galera) krakowski "dziewiątak zwany"	7	50
Galar (galera) krakowski "siódmak zwany"	6	–
Galar (galera) krakowski "czwartak i piątak zwany"	5	40
Wielka krypa, ładowna do wielkości 200 korców towaru	3	–
Dużą krypa, ładowna do wielkości 150 korców ładunku	1	80
Mniejsza krypa, mogąca przyjąć ładunek do wielkości 50 korców	1	20
Czółno kłocowe "jakimkolwiek ładunkiem ładowane"	–	75
"Paletka o dwóch drywagach oprócz steru"	–	75
"Paletka o więcej drywagach oprócz steru"	1	80
	3	–

W punkcie 1-ym postanowienia nakazano pobieranie w Warszawie nowej, czy raczej uzupełniającej opłaty splawnego według przepisów zatwierdzonej właśnie ustawy. W artykule 2-gim z kolei zaś rada Administracyjna nakazała KRSW opublikowanie nowych przepisów Dzienniku Praw Królestwa Polskiego (tabela 9) ²⁹.

²⁸ Źródło: Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. – 1846 (10/22 stycznia). – Nr 15. – S. 95–96.

²⁹ Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. – 1846 (10/22 stycznia). – Nr 15. – S. 95.

Tabela 9

**Wykaz opłat splawnego od drewna budowlanego w Warszawie,
zgodnie z ustawą z 18/30 grudnia 1845 roku ³⁰**

Rodzaj splawianego drewna budowlanego	Wielkość opłaty w rublach srebrem/ kopiejkach	
	rs	kop.
Tratwa „ <i>masztowiny</i> ”, zawierająca od 60 do 80 sztuk	18	–
Tratwa belek gdańskich, licząca od 108 do 180 sztuk	22	50
Tratwa belek gdańskich, zawierająca do 250 sztuk	30	–
Tratwa belek budowlanych, licząca od 168 do 280 sztuk	18	–
Tratwa murlat, zawierająca od 180 do 300 sztuk	12	90
Tratwa krokwi, licząca od 288 do 480 sztuk	9	–
Tratwa desek, zawierająca od 20 do 34 kóp	13	50
Tratwa bali, licząca od 16 do 24 kóp	10	80
Tratwa „ <i>klepek z furtówką</i> ”, zawierająca od 46 do 80 kóp	12	–

Tabela 10

**Wykaz opłat splawnego od drewna opałowego w Warszawie,
zgodnie z ustawą z 18/30 grudnia 1845 roku ³¹**

Rodzaj splawianego drewna budowlanego	Wielkość opłaty w rublach srebrem/ kopiejkach	
	rs	kop.
Tratwa „ <i>browarki wiślanej</i> ”, zawierająca od 130 do 200 sztuk	7	50
Pas „ <i>paliczny</i> ”, liczący od 90 do 130 sztuk	4	50
Byk wiślany, zawierający od 60 do 100 sztuk	3	–
Tratwa wiązana ze szczap, osobno za każdy sążeń	–	20
Każda sztuka drewna użyta do wzmocnienia tratwy – zgodnie z instrukcją		

Do powyżej zobrazowanego samego zestawienia tabelarycznego szczegółowych zapisów wynikających z ustawy z 30 grudnia 1845 dołączono jeszcze dodatkowe „wyjaśnienia”, które jednak w swojej zasadniczej części nie odbiegały od treści podobnych objaśnień zastosowanych w stosunku do warszawskiego prawa splawnego z 25 marca 1833 roku ³².

³⁰ Źródło: Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. – 1846 (10/22 stycznia). – Nr 15. – S. 96.

³¹ Źródło: Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. – 1846 (10/22 stycznia). – Nr 15. – S. 96.

³² Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. – 1846 (10/22 stycznia). – Nr 15. – S. 96.

**Wykaz opłat splawnego od “ładunku na drzewie” w Warszawie,
zgodnie z ustawą z 18/30 grudnia 1845 roku ³³**

Rodzaj splawanego “ładunku na drzewie”	Wielkość opłaty w rublach srebrem/ kopiejkach	
	rs	kop.
Tratwa drewna świerkowego, załadowana wódką, miodem, winem, octem, olejem, pakiem, smołą, etc – opłata od samej tratwy	1	80
Beczka wódki, wina, miodu, octu, oleju	–	30
Beczka smoły	–	10
Dwie baryłki paku	–	10
Każdy ładunek wieziony na tratwach wiślanych	–	10
Każdy ładunek splawiany na pasach “palicznych”	4	50
Duża skrzynia ryb	3	–
Mniejsza skrzynia ryb	2	23
Duży “sadz” ryb	1	50
Mniejszy “sadz” ryb	1	15
	–	75

4. Splawne ustanowione 24 lutego / 8 marca 1839 na Wiśle w Płocku

Poza samą Warszawą też oczywiście ustanawiano w Królestwie Polskim liczne opłaty splawnego; najczęściej było powyższe powiązane z koniecznością przepływu statków i tratw przez znaczące miejscowości i znajdujące się tam mosty. Dobrym nawiązaniem będzie tu przypadające na drugą połowę lat trzydziestych XIX wieku wybudowanie nowego mostu na Wiśle w Płocku, które dało podstawę do ustanowienia nowej opłaty splawnego w tym mieście. W zatwierdzonej przez dyrektora głównego prezydującego w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego – Szypowa dnia 24 lutego/ 8 marca 1839 taryfie dla płockiego mostu łyżwowego, znalazło się miejsce i na opisanie opłaty splawnego. Wyglądała ona następująco (tabela 12).

**Wykaz opłat splawnego na moście łyżwowym w Płocku zgodnie
z ustawą z 8 marca 1839 roku ³⁴**

Rodzaj środka splawu	Wielkość opłaty w rublach/kopiejkach	
	rs	kop.
1	2	3
Mała galera załadowana, przepływająca pod mostem		75

³³ Źródło: Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. – 1846 (10/22 stycznia). – Nr 15. – S. 96.

³⁴ Taryfa opłat mostowego, przewozowego i splawnego przy moście na rzece Wiśle pod m. Płockiem, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego, pismo podpisane przez dyrektora głównego prezydującego ministerstwa – Szypowa, 24 luty/8 marca 1839, nr 8358.

1	2	3
Mała galera pusta, przepływająca pod mostem		37 ½
Pełna tratwa drewna "browarki", przepływająca pod otwartym mostem		75
Pół tratwy drewna "browarki", przepływającej pod zamkniętym mostem		37 ½
Mniej niż pół tratwy drewna w sztukach, przepływającej pod zamkniętym mostem – od sztuki	1	½
Statki wszelkiego rodzaju, przepływające pod otwartym mostem	1	50
Niewielkie statki i krypy ładowne, przepływające pod zamkniętym mostem	1	37 ½

Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego 8 marca 1839 roku wyjaśniła dodatkowo, iż przepływające pod Płockiem zaraz za większymi statkami (a zatem przy otwartym moście) statki lub tratwy uiszczają opłatę, na takich samych warunkach, jakby przepływały pod zamkniętym mostem. Dużym ułatwieniem dla podróżnych było natomiast zwolnienie przepływających pod mostem we Płocku, pozbawionych towaru niewielkich kryp lub czółen od jakichkolwiek opłat³⁵.

5. Opłata spławnego ustanowiona 22 grudnia 1864 roku dla mostu we Włocławku

Innym dużym mostem, dla którego posiadamy dane o poborze w jego pobliżu opłaty spławnego jest most włocławski. Zgodnie z zatwierdzoną przez Namiestnika Berga 22 grudnia 1864 roku opłatą spławnego dla mającego zostać wybudowanym żelaznego mostu łyżwowego we Włocławku, myto to przedstawiało się następująco (tabela 13).

Tabela 13

Wykaz opłaty spławnej pobieranej na moście we Włocławku z 10/22 grudnia 1864 roku³⁶

Rodzaj spławu	Wielkość opłaty w rublach/ kopiejkach	
	rs	kop.
1	2	3
Galera o długości do 40 stóp – od sztuki		30
Galera o długości ponad 40 stóp – od sztuki		60

³⁵ Jak wyżej.

³⁶ Taryfa opłat mostowej, przewozowej i spławnej, pobierać się mających z mostu na łyżwach żelaznych na rzece Wiśle, pod miastem Włocławkiem, pułkownik inżynierów Chlebni-kow, generał-major Feichtner oraz generał-lejtnant inżynierów Szuberski, taryfa zatwierdzona przez Namiestnika Berga na okres sześciu lat w dniu 10/22 grudnia 1864 roku.

1	2	3
Galera nazywana "jadwigą lub tyżwą" – od sztuki		75
Galera ułanowska z dachem (statek zamknięty) do 80 stóp – od sztuki		90
Szkuta, dubas i podobne – od sztuki	1	50
Tratwa drzewa budulcowego i "sztabilnego", w klocach lub belkach, wraz z ładunkiem – od sztuki drewna		2
Tratwa drzewa budulcowego i "sztabilnego", w klocach lub belkach, bez ładunku – od sztuki drewna		1 ½
"Szpol" (deska tarta) spławiana tratwami – od sztuki		½
Tratwa drewna opałowego, wraz z ładunkiem – od sztuki drewna		1 ½
Tratwa drewna opałowego, bez ładunku – od sztuki drewna		1
Statek parowy, "garbar lub berlinka" z ładunkiem	1	50
Statek parowy, "garbar lub berlinka" – bez ładunku		75

Ustawa taryfowa podpisana przez hr. Berga 10/22 grudnia 1864 roku przewidywała dwa zwolnienia od opłaty spławnej we Włocławku. Po pierwsze zwolnienie takie dotyczyło małych czółen i generalnie małych statków płynących bez ładunku. Po drugie zwolnieniu z konieczności opłaty spławnej podlegały statki dostawców państwowych, wiozące materiał do naprawy dróg bitych. Ci dostawcy byli jednak zwolnieni z opłaty mostowej i spławnej tylko wtedy, gdy takie warunki były zawarte w ich kontraktach³⁷.

6. Opłata podmostowa jako myto spławne na Narwi pod Ostrołęką według zarządzenia z 10/22 lutego 1850 roku

Specyficzną kwestią związaną z realizacją opłat spławnych było zagadnienie poboru "podmostowego" przez określone czynniki administracyjne. Problem się pojawił w roku 1850, pojawiły się wątpliwości co do dalszego pobierania części tzw. "podmostowego", czyli opłaty od statków i drewna przepływającego pod mostem na rzece Narwi, położonym w samej Ostrołęce. Dochód ten w połowie należał do miasta Ostrołęki, a w połowie do byłej już wówczas Dyrekcji Dróg i Mostów (zastąpionej w tym czasie przez Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego). Za pozostawieniem takiego stanu opowiadał się jednak dyrektor Główny Prezydujący w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych, który przesłał w tej sprawie do Rady Administracyjnej reskrypt w dniu 25 stycznia/6 lutego 1850 roku, pod nr 41 019/23 479. W odpowiedzi, zgodnie z wnioskiem ministra Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych (dalej – KRSWiD), namiestnik Paskiewicz postanowił, że kasa ekonomiczna miasta Ostrołęki nadal ma otrzymywać sumy pochodzące z poboru wskazanej opłaty "spławnego-podmostowego". Jednocześnie – wchodząc niejako w szczegóły – Iwan Paskiewicz postanowił o zwrocie Ostrołęce z funduszy drogowych kwoty 101 rubli srebrem, jako niesłusznie i zbyt wysoko, pobranej przez skarb państwa jeszcze w latach 1823/1827 z dochodu ostrołęckiego "podmostowego", tytułem zwrotu kosztów części pieniędzy przeznaczonych przez państwo na budowę i naprawy instalacji

³⁷ Jak wyżej.

mostowych. Informację o tym przekazał 10/22 lutego 1850 roku ministrowi KRSWiD sekretarz stanu przy Radzie Administracyjnej T. Le Brun³⁸.

Najwyraźniej najeźdnicze władze carskie w Królestwie Polskim bardziej niż przychylnie potraktowały magistrat ostrołęcki niż bywało to normalnie, pozostawiając im dalszą możliwość poboru nietypowego myta „podmostowego” w niezmienionej formie.

7. Myto spławne w Zawichoście na Wiśle ustanowione 5/17 grudnia 1844 roku, obejmujące opłaty od budowy czy naprawy galer i kryp

Niekiedy pobór spławnego z góry był przeznaczony na konkretne cele. Tak było w Zawichoście, gdzie na utrzymanie w należytym stanie brzegów Wisły w okolicach tej miejscowości przeznaczano w okresie paskiewiczowskim pobieraną na terenie tegoż miasta taryfę „do poboru opłat łądowego od rozmaitych produktów, Wisłą do łądów miejskich spławianych i na tychże łądach składanych”³⁹. W roku 1844 postanowiono zmienić wysokość pobieranych opłat, gdyż owa taryfa była już „w danych czasach nadana”, a zatem – nieaktualna. Jako taka była ona zatem w latach czterdziestych nieprzystosowana już do lokalnych warunków ekonomicznych, a jej anachronizm stawał się powodem braku wpływu do kasy ekonomicznej miasta Zawichost odpowiednich sum, które przecież same z siebie stanowiły – jak wspomniano – źródło jedyne funduszu na prawidłowe utrzymanie brzegów Wisły w okolicy tego newralgicznego dla ruchu wodnego miasta⁴⁰.

Sytuacją zainteresowała się Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych. Generał Pisariew, pełniący w początkach lat czterdziestych obowiązki dyrektora głównego prezydującego w tejże komisji rządowej, po opracowaniu projektu zmian pobieranej w Zawichoście taryfy rzecznej od przewożonych i składowanych towarów, założenia te przedstawił do zaakceptowania przez Radę Administracyjną. 5/17 grudnia 1844 roku rząd Królestwa projekt ten przyjął i nakazał jego ogłoszenie w Dzienniku Praw⁴¹. Powyższe postanowienie Rady Administracyjnej zostało finalnie ogłoszone w tomie 35-ym dziennika⁴².

Wprowadzenie nowej taryfy od poboru „myta rzeczno-drogowego” pobieranego od towarów spławianych Wisłą, stanowi ważki wyznacznik zmian zachodzących w okresie lat trzydziestych-czterdziestych XIX wieku, jeżeli chodzi o politykę państwa w zakresie pobierania cła od towarów przewożonych ciekami wodnymi. Nową taryfę wprowadzono bowiem na podstawie i w oparciu o całkowite zniesienie dotychczas w tym względzie obowiązujących przepisów. Jej dokładniejsze przedstawienie ukazuje zaś przede wszystkim, iż nowe myto zakładało „wprowadzenie niektórych zmian, przez wypuszczenie z niej opłat nie praktykowanych, a przydanie nowych”⁴³. Poniżej przedstawiono pełną listę

³⁸ Decyzja zatwierdzająca opłatę podmostową na rzece Narwi pod Ostrołęką, Rada Administracyjna, pismo podpisane przez sekretarza stanu przy Radzie Administracyjnej Tomasza Le Bruna, 10/22 lutego 1850 roku.

³⁹ DPKP. – T. 35. – S. 321.

⁴⁰ Ibid. – S. 321–322.

⁴¹ Ibid. – S. 326–327.

⁴² Ibid. – S. 321–327.

⁴³ Ibid. – S. 323.

wprowadzanych w Zawichoście specyficznych opłat splawnych, zmieniając jednak niekiedy ich kolejność i grupując je tematycznie (tabela 14).

Tabela 14

Oplaty splawnego “od rozmaitych produktów, Wisłą do łądów miejskich splawianych i na tychże łądach składanych” w Zawichoście z 5/17 grudnia 1844 roku⁴⁴

Rodzaj taryfy	Opłata w rublach/ kopiejkach	
	rs	kop.
Budowa galery Ulanowskiego	1	35
Budowa kryp i innych mniejszych statków		45
Naprawa galer	1	5 ½
Naprawa kryp i innych mniejszych statków		22 ½
Naprawa galer “z jednym rogiem”		62 ¼
Naprawa kryp i innych mniejszych statków “z jednym rogiem”		11 ¼
Sprzedaż galery przyprowadzonej na sprzedaż i przy łądzie “upalowanej”		30
Składowanie sążnia drewna na gruncie miejskim		3
Składowanie fury drewna, desek lub tarcic		1 ½
Składowanie kloca drewna		1 ½
Składowanie fury żelaza, cegły, gipsu na gruncie miejskim		2
Wypalenie pieca wapiennego z materiału przywiezionego rzeką		3
Przeróbka zboża przywiezionego rzeką na terenie miejskim		75

Jak zatem widać, poza ewentualnym zyskiem z samej sprzedaży wybudowanych kryp i galer czy naprawą statków pływających po Wiśle, w początkowym okresie lat czterdziestych XIX wieku, zdecydowanie najwyższe opłaty pobierano w Zawichoście od przewożonego Wisłą i następnie przerabianego na łądzie zboża. Godne uwagi jest to, iż w tym wypadku Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych nie określała od jakiej wysokości przewożonego i przerabianego zboża będzie pobierana ta opłata. Ewidentnie fundusz na prawidłowe utrzymanie brzegów rzek, w tym oczywiście przede wszystkim Wisły, miał pochodzić tak z opłat od obrotu środkami wodnej komunikacji, jak i od obrotu i przerabiania przewożonego wodą, a następnie składowanego na łądzie zboża.

8. Opłata splawnego od statków parowych i “garbar” z 14/26 października 1849 roku

Zupełnie nową kwestią w zakresie opłat splawnych było zagadnienie ewentualnego poboru takiego myta od napędzanych parą statków, czy tzw. “garbar”⁴⁴. Wydając

⁴⁴ Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego. – 1843 (10/22 września). – Nr 69. – S. 416. 2 lipca 1843 roku car Mikołaj I zatwierdził opinie rosyjskiej Rady Państwa dotyczącą wniosku Głównozarządzającego Wydziałem Dróg Komunikacji i Gmachów Publicznych w sprawie ustanowienia przepisów “używania statków parowych na wodach wewnątrz kraju do holowania”. Następnie Rządzący Senat kazał dnia 11 sierpnia 1834 roku ogłosić te przepisy do wiadomości publicznej. Z tego dokumentu dowiadujemy się, iż “zaprowadzenie statków parowych do holowania pozwolone zostaje na całej rozciągłości państwa (podkreślenie moje – M. R.)

na wniosek Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych 14/26 października 1849 roku przepisy co do różnorodnych opłat pobieranych od parowców i "garbar", Rada Administracyjna zatwierdziła zarazem przeznaczone dla tych statków nowego rodzaju określone kwoty myta spławnego. Zgodnie z deklaracją, przy analizie i wprowadzaniu stawek "spławnego myta parowego" rząd kierował się chęcią "ulotwienia" rozwoju żeglugi parowej w Królestwie. Z tego powodu w październiku 1849 roku zdecydowano, iż w okresie sześciu lat (tj. do roku 1855 włącznie), należące do żeglugi parowej na Wiśle parowce i "garbary" miały uiszczać za przepływanie w okolicach Warszawy jedynie kwoty myta spławnego w wysokości "przez hr. Zamojskiego zaprojektowanej". Oznaczało to, że prowadzące "garbary" statki parowe, niezależnie od ich liczby (nigdy nie przekraczającej czterech sztuk), zawsze miały uiszczać myto spławne od całego "pociągu" w wysokości 15 rubli srebrem. Natomiast pływające w okolicach Wisły samodzielnie, tj. bez pomocy ze strony parowców, "garbary" miały być zaliczone do kategorii tzw. "berlinek". Nałożono zatem na każdą samodzielnie pływającą "garbarę" parową opłatę myta spławnego w wysokości piętnastu rubli srebrem⁴⁵.

pod warunkami następującymi: 1) Osoby zaprowadzające statki parowe mogą według woli urządzić porty czyli przystanie na rzekach i ulepszać koryta onych za upoważnieniem w obu razach przez Głównozarządzającego Wydziałem Komunikacji i Gmachów Publicznych; 2) Statki parowe nie powinny w niczym utrudniać żeglugi zwyczajnej i przedsiębiorcy lub właściciele barek i płytów nie przestaną używać pełnej swobody żeglowania w sposobie jaki im się podoba, to jest holując barki za pomocą koni lub ludzi, albo też za pomocą statków parowych, lub innym jakimkolwiek sposobem; 3) Na mieliznach, rapach i w miejscach gdzie koryta się zwężają statki parowe nie mają wcale zatrzymywać biegu innych statków i strzec się należy, iżby tym ostatnim nie sprawiły uszkodzeń przez ich wymijanie; 4) W portach czyli przystaniach i innych miejscach zgromadzenia się barek, statki parowe będą stały opodal od nich i nigdy w jednym rzędzie i mianowicie zatrzymywać się będą w miejscach wyznaczonych przez policję rzeczną, a to aby uniknąć uszkodzenia innych statków i niebezpieczeństwa od pożaru; 5) Statki mające maszynę wysokiego ciśnienia ulegać będą środkom ostrożności, przepisanych od rządu (te ogłoszone zostały 12 stycznia 1843 od Ministerstwa Skarbu); 6) Właściciele statków parowych do holowania będą obowiązani do wynagrodzenia niezwłocznego stron interesowanych za wszelkie szkody sprawione przez też statki i w innych statkach; 7) Przywileje udzielone uprzednio na holowanie parą pozostają w swej sile aż do upłynienia zakresów na jakie były dane, lecz po udzielającej się teraz temu przemysłowi swobodzie nie będą mogły w żadnym razie i pod żadnym pozorem być ponawiane, prócz na rzeki drugorzędne i mianowicie na mniejszej wagi komunikacje, gdzie zdarzyć się może, iż dla ulotwienia i rozciągnięcia na nie tego rodzaju spławu i dla przyciągnięcia ku niemu kapitałów, uznany będzie za konieczne udzielić podobne przywileje".

⁴⁵ Decyzja co do poboru opłat od parochodów i garbar do żeglugi parowej należących, Rada Administracyjna, 14/26 października 1849 roku: Dziennik Urzędowy Guberni Augustowskiej (dalej – DUGA). – Dodatek nadzwyczajny do nr 33 z 1/13 sierpnia 1859 roku. – S. 618. Rząd Gubernialny Augustowski, Wydział Administracyjny, pismo z 28 lipca/9 sierpnia 1859 roku, nr 47 782/ 1119. Statki parowe w ogóle były traktowane w omamianym okresie specyficznie. W dniu 23 sierpnia/4 września 1846 roku Rada Administracyjna wydała inżynierowi mechanikowi Edwardowi Guibert specjalny przywilej na rzecz jego spółki żeglugi parowej. Po 10 latach, 4/16 maja 1856 roku przywilej ten został przedłużony na kolejne 10 lat. W artykułach

Warto też zauważyć, iż feldmarszałek Paskiewicz w dniu 7/19 stycznia 1852 roku wydał postanowienie (rozpowszechnione potem poprzez reskrypt KRSWiD z 22 marca/3 kwietnia 1852 roku nr 2276/9668) nakazujące aby *“na wszystkich paropływach wodnych i statkach rzecznych, należących do osób prywatnych w Królestwie Polskim, wywieszoną być powinna flaga kupiecka rosyjska”*. Była nią chorągiew o kształcie podłużnego prostokąta, podzielona za pomocą linii horyzontalnych na trzy równe pola o kolorach (od góry): białym, niebieskim oraz czerwonym ⁴⁶.

9. Spławne na Kanale Augustowskim

W zakresie spławu w Królestwie Polskim w okresie konstytucyjnym najbardziej spektakularne problemy pojawiły się wraz z początkiem budowy Kanału Augustowskiego. Ustanowiono wówczas tymczasowy regulamin dla żeglujących po tymże kanale. Jego artykuł 16-ty precyzował zasady spławu, stwierdzając, iż tratwy drewna, które miały przepływać przez całą lub tylko częściową linię nawigacyjną, powinny być mieć takie wymiary aby bez problemu można je było przepuścić przez śluzy, oraz aby nie przeszkadzały one w żegludze innych statków po kanałach czy rzekach. Stąd ograniczono długość tratw spławianych kanałem augustowskim do 35 stóp długości i szerokości 15 stóp. Innym ograniczeniem był zakaz zaopatrywania tratw w boczne skrzydła (tzw. *“opławiny”*), *“przez która większą zajmują szerokość i mogą statkom przeszkadzać przejścia obok”*. Co do opłat związanych ze spławem warto zauważyć, iż ustawodawca zastrzegł, iż tratwy posiadające większą niż dopuszczalna długość czy szerokość zostaną porąbane, ich właściciele zaś za każdą niewymiarową tratwę zapłacą 20 złp kary.

7-ym (pierwotnego nadania) oraz 5-tym (wtórnego nadania) postanowiono, że *“gdy przeznaczeniem paropływów jest utrzymanie regularnej żeglugi, przeto służyć im będzie prawo wyprzedzania wszelkich innych statków i tratw, dlatego też statki i tratwy, któreby w razie niskiego stanu wody z jakich bądź powodów osiadły na przesmyku, a mianowicie w znaczniejszych zakrętach rzek, i z tej przyczyny bieg statków parowych utrudzały, obowiązane są zbliżeniem się paropływów otworzyć tymże drogę do przejścia, a gdyby tego własnymi środkami skutecznie nie mogły, właściciel paropływów mocen będzie użyć siły statków swoich celem uprzątnienia przeszkód”*. Jak się jednak okazywało z reskryptu Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych z 13/25 lipca 1859 roku nr 3955/20 771, pomimo istnienia stosownych przepisów dyrektor Żeglugi Parowej złożył do ministerstwa zażalenie, że właściciele tratw i berlinek nie stosują się do wskazanych przepisów i nie zwalniają parowcom wolnego przepływu na rzekach, oraz nie zostawiają żadnego miejsca dla przepłynięcia statków parowych. Pływający na tratwach czy berlinkach nie reagowali na uwagi w tym względzie przekazywane przez kontrolerów statków parowych oraz władz administracyjnych. W konsekwencji rządu gubernialne zostały zobligowane do wezwania wszystkich właścicieli tratw, berlinek czy innych statków o zastosowanie się do przywileju pierwszeństwa przepływu nadanego statkom parowym w latach 1846 oraz 1856. Władze guberni augustowskiej ostrzegały np. w dniu 9 sierpnia 1859 roku, że wydały one polecenie miejscowym władzom wykonawczym, aby w wypadku zaobserwowania dalszego uporu ze strony właścicieli tratw, berlinek czy innych statków udzielania żegludze parowej pomocy prawnej *“i zmuszały opornych do wykonywania przepisów”*.

⁴⁶ Dziennik Urzędowy Guberni Kaliskiej (dalej – DUGK). – 1852. – Dodatek 2-go do nr 23 z 24 maja/5 czerwca. – S. 417–418. Pismo Rządu Gubernialnego Kaliskiego, Wydział i Sekcja Administracyjna, pismo z 7/19 maja 1852 roku, nr 32 866.

Dodatkowo spoczywała na nich odpowiedzialność za jakiegokolwiek ewentualnie wyrządzone przez niewymiarowe tratwy uszkodzenia. Jednocześnie artykuł 16-ty tymczasowego rozporządzenia o żegludze na Kanale Augustowskim podawał dopuszczalną długość tratw spławianych na Biebrzy – było to 300 stóp⁴⁷.

Następnie, nowe rozwiązania pojawiły się w epoce paskiewiczowskiej. W dniu 20 lutego/ 3 marca 1840 roku bowiem wprowadzono na Kanale Augustowskim bardzo wysoką taryfę spławną. Jak się jednak wkrótce okazało, *“opłata spławnego na Kanale Augustowskim od drzewa, dotychczasową taryfą oznaczona, w porównaniu z opłatą od innych przedmiotów, oraz z wartością samego drzewa, okazała się za wysoka”*. Rada Administracyjna w dniu 22 maja/3 czerwca 1842 roku stwierdziła jeszcze, iż opłaty objęte tą taryfą *“równie od drzewa, jak i od statków, są zbyt rozbudowane, a niektóre z nich [są] wymagające nie tylko obliczenia spławianych przedmiotów, lecz i oznaczenia wymiarów tychże, lub wielkości ładunku”*. W tej sytuacji, celem uniknięcia opisanych niedogodności oraz ożywienia ogólnego spławu i handlu drewnem na Kanale Augustowskim, tego samego dnia, czyli 3 czerwca 1842 roku Rada Administracyjna przyjęła na wniosek Naczelnie Zarządzającego Komunikacjami Lądowymi i Wodnymi w Królestwie Polskim nową taryfę opłat spławnego na Kanale Augustowskim. Zaczęła ona finalnie obowiązywać od 6/18 czerwca 1842 roku, i jako taka pozostawała nadal w mocy w dalszej części interesującego nas okresu⁴⁸.

Powyższy przykład ukazuje swoiste *“przelicytowanie”* ze strony administracji rządowej w zakresie ustanawiania zbyt wysokich i zbyt skomplikowanych jednocześnie taryf spławnych. Nie może zmienić konstatacji tego bezdyskusyjnego faktu dość szybka reakcja Rady Administracyjnej, która już po dwu latach od wprowadzenia zasadniczo zbyt wysokich opłat, zdecydowała się je uchylić i zastąpić nowymi rozwiązaniami.

10. Zwolnienie od opłat spławnych dla bali i desek przewożonych na tratwach

W latach czterdziestych XIX wieku pojawiła się kwestia interpretacji uiszczania opłat spławnych za drewno przewożone na tratwach. Na przełomie wiosny i lata 1844 roku Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych oświadczył mazowieckiemu rządowi gubernialnemu, że bale, deski i klepki oraz inne wyroby drewniane przewożone rzekami na tratwach powinny być traktowane jako nie podlegający żadnym opłatom transportowym (tzw. “spławnego”) ładunek tratw, etc. Nie wszyscy jednak poborcy tzw. *“dochodu mostowego”* zastosowali się od razu do przedstawionej interpretacji prawnej. Ponieważ szczególnie pod twierdzą neogiorgijewską (modlińską) nadal pobierano opłatę od bali i desek drewna spławianego pod mostami na tratwach, Zarząd Komunikacji dnia 22 czerwca/4 lipca 1844 roku zwrócił się bezpośrednio do plockiego rządu gubernialnego

⁴⁷ Dziennik Urzędowy Województwa Augustowskiego. – 1829 (17 stycznia). – Nr 3. – S. 30. – Art. 16. Wyjątek z regulaminu tymczasowego w czasie trwania robót Kanału Augustowskiego dla żeglujących.

⁴⁸ Postanowienie zatwierdzające nową taryfę do poboru opłat za przepuszczenie statków i tratw przez służę Kanału Augustowskiego. Rada Administracyjna, 22 maja/3 czerwca 1842 roku. O spławianiu tratw Narwią, tratwach, opłatach, etc: *Chętnik A. Spław na Narwi. Tratwy – oryle – orylka* – Warszawa, 1935.

aby ten nakazał poborcom zastosowanie się do nowych rozwiązań zastosowanych przy poborze opłaty od spławianego drewna⁴⁹.

Pomimo wyraźnych zaleceń co do braku poboru opłat od drewna spławianego na statkach nadal pojawiały się sporadycznie sytuacje nieprzestrzegania nakazu Zarządu Komunikacji. Szczególnie, że sam Zarząd przy dokonanej w roku 1846 rewizji taryf myta mostowego, odnalazł w trzech wypadkach zapisy nawiązujące do zakazanych niedawno poborów opłat. W trakcie prowadzenia dalszych procesów weryfikacyjnych okazało się, iż taryfa spławna wydana dla mostu pod Neogiergijewskiem informowała o prawie do pobierania opłat od: a) *“tratwy drzewa budowlanego sztabowego, bez otwierania mostu, od każdej sztuki drzewa groszy 2, czyli kop. 1”*, b) *“półtratw drzewa, w tratwie ułożonej będącego, groszy 2, czyli kop. 1”*. Z kolei podobne taryfy dla mostów pod Zgierzem i Wierzbicy na Narwi zawierały informacje o poborach za spławne na tratwach, jak niżej; a) *“od drzewa w tratwie budowlanego, sztabowego, od każdej sztuki grosz 1 czyli kop. ½”*, b) *“od półtratwy drzewa, w tratwie ułożonej będącego, od każdej sztuki grosz 1, czyli kop. ½”*.

Po przeanalizowaniu treści tych taryf Zarząd Komunikacji wskazywał, że cytowane zapisy nie zawierają jakichkolwiek wzmianek o opłatach od bali, desek, itp. (przewożonych na tratwach), podkreślając na tej podstawie brak możliwości inkasowania myta spławnego za tak obciążone tratwy. Według władz transportowych, pewien wyjątek mógł nastąpić jedynie gdyby *“ulożone w gąski”* bale, deski, klepki były spławiane *“na sztukach zwyczajnego drzewa”*, użytych niejako w zastępstwie statku transportowego, ewentualnie służącego za tratwę. Sprowadzało się takie wyłączenie jednak tylko do uznania możliwości poboru myta od sztuki drewna służącej jako tratwa. W efekcie, dnia 14/26 sierpnia 1846 roku Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych wezwał warszawski i płocki rząd gubernialny aby natychmiast nakazały poborcom myta mostowego pod Modlinem, Ostrołką i Wierzbicą (oraz innym dzierżawcom myta mostowego – także w pozostałych guberniach) zaprzestania pobierania opłaty od spławianych i ułożonych w gąski bali, desek, klepek etc. Celem było wymuszenie takiego poboru przynajmniej do momentu, gdy przygotowany przez Zarząd Komunikacji stosowny projekt (wspólnie z – kontrolującą dochody drogowe – Komisją Rządową Przychodów i Skarbu), dotyczący ustanowienia opłaty od spławianych bali, desek i klepek nie zostanie przedstawiony do zatwierdzenia Radzie Administracyjnej⁵⁰.

Wyłania się z powyższego dość szczegółowy obraz zmagania pomiędzy dzierżawcami myta mostowego/spławnego a Zarządem Komunikacji Lądowych i Wodnych, gdzie z jednej strony mamy do czynienia z oczywistą chęcią zwiększenia swoich dochodów, a z drugiej z próbą ścisłego trzymania się litery obowiązującego prawa. Przy okazji niejako wychodziły na jaw dwa charakterystyczne zjawiska: a) niezbyt dokładna znajomość

⁴⁹ Rozporządzenie objaśniające, że bale, deski i inne drzewne wyroby na tratwach uważają się za ładunek od którego nie pobiera się opłaty, Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych, pismo podpisane przez generała-majora Teniszewa, 22 czerwca/ 4 lipca 1844 roku, nr 4910.

⁵⁰ Rozporządzenie wskazujące, iż od bali, desek i klepek na tratwach nie pobiera się opłaty, Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych., pismo podpisane przez księcia Teniszewa, skierowane do Rządów Gubernialnych w Warszawie i Płocku, 14/26 sierpnia 1846 roku.

ogółu przepisów transportowych i wydanych uprzednio szczegółowych pozwoleń przez ówczesnych prawodawców Zarządu Komunikacji; b) możliwość ulegania różnego rodzaju lobby przez tenże Zarząd; w tym wypadku lobby dzierżawców myta drogowego/mostowego/splawnego.

Był to kolejny przykład rzeczowego działania Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych, który – wobec braku odpowiedniej precyzyjności przepisów – implementował rozwiązania zdroworozsądkowe, likwidujące przynajmniej czasowo niepotrzebne, ponadnormatywne opłaty.

11. Zwolnione z opłaty splawnej transportów wojskowych

Wreszcie należy wspomnieć o kwestii opłat splawnego stosowanych w odniesieniu do transportów wojskowych. Już w ustawie z dnia 13/25 marca 1832 roku o opłacie splawnego w Warszawie wskazano, iż statki prowadzące *“produkta liwerunku lub furazu wojskowego, na gminy rozpaletowanego, bezpośrednio prowadzące /.../ i ładunek swój prosto do magazynów wojskowych składające”*, posiadając odpowiednie zaświadczenia wystawione przez burmistrzów lub wójtów, były zwolnione od wszelkich opłat splawnych⁵¹.

Dalej dowiadujemy się, iż zgodnie z odezwą sekretarza stanu przy Radzie Administracyjnej z 21 lipca/2 sierpnia 1848 roku od opłaty splawnej w Królestwie Polskim uwolniono wszystkie statki wojskowe⁵². Odnosząca się w oryginale do *“statków z transportami wojskowymi prowadzonych”*, odezwa o numerze 23 248 zawierała oczywiście decyzję feldmarszałka Paskiewicza w tej mierze. Paskiewicz wydał takie rozporządzenie *“z powodu zaszłej kwestii co do poboru splawnego na kanale augustowskim i na rzekach, gdzie splawne jest lub będzie postanowionem”*⁵³.

Następnie Komisja Rządowa Przychodów i Skarbu w dniu 26 lipca/7 sierpnia 1848 roku rozpowszechniła treść odezwy w formie reskryptu o numerze 67 270, przesyłając ją rządowi gubernialnym do rozpowszechnienia w lokalnych dziennikach urzędowych⁵⁴. Uwolnienie wojskowych transportów rzecznych od opłaty splawnego w roku 1848 bez wątplenia związane było z nasileniem walk rewolucyjnych w Europie w tym czasie i interwencją armii carskiej.

Z kolei ewentualne przetargi na splawianie towarów wojskowych były najczęściej realizowane na zasadzie *“licytacji głośnej”*, ewentualnie dopuszczano też przesyłanie propozycji pocztą – przy zgodzie z zasadami opisanymi w artykułach: 1912-ym, 1913-ym

⁵¹ Dziennik Urzędowy Województwa Sandomierskiego (dalej – DUWS). – 1833 (11 sierpnia). – Nr 32. – S. 526. *“Objaśnienia”*, postanowienia Mikołaja I z 13/25 marca 1833 roku.

⁵² Postanowienie objaśniające co rozumieć należy przez wyrażenia tratwa, pas drzewa, byt itp. W taryfach opłat używane, Rada Administracyjna 1/13 grudnia 1833 roku; wyjaśnienie zamieszczone w Zbiorze Przepisów Administracyjnych Królestwa Polskiego (Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych. – T. III. – S. 109).

⁵³ W miejscu cytowanym (DUGK. – 1849. – Dodatek do nr 2 z 3/15 stycznia. – S. 9). Rząd Gubernialny Radomski, Wydział Administracyjny, pismo z 3/15 stycznia 1849 roku, nr 89 749/24 749. Feldmarszałek Paskiewicz dnia 21 lipca/1 sierpnia roku 1848 postanowił rozporządzeniem nr 23 348, iż transporty wojskowe są wolne od opłaty splawnego na Kanale Augustowskim.

⁵⁴ Dziennik Urzędowy Guberni Radomskiej. – 1848 (12/24 września). – Dodatek 2 do numeru 39. Rząd Gubernialny Radomski, Wydział i Sekcja Skarbowa, pismo z 16/28 sierpnia 1848 roku.

oraz 1935-ym 1-ej księgi tomu 10-go tzw. zbioru praw cywilnych (mówimy tu o wydaniu z roku 1857). Deklaracje przewozowe składano też zgodnie z artykułami 1936-ym oraz 1941-ym 10-tej części tomu praw cywilnych, zawierając jednocześnie wszelkie potrzebne dane, wymagane przez art. 1009 tegoż prawa. Samo zaś nadsyłanie opieczęgowanych deklaracji na spław towarów wojskowych następowało zgodnie z zasadami opisanymi w 2-im rozdziale, 3-im dziale 1-ej księgi 4-ej części zbioru praw wojennych. Wadium miano wpłacać zgodnie z art. 1910 zbioru praw cywilnych, pod rygorem odrzucenia oferty przetargowej na podstawie artykułu kolejnego – 1911 zbioru praw cywilnych⁵⁵. Przykładem ogłoszenia głośnego przetargu (dopuszczającego jednak nadsyłanie deklaracji) na spław towarów wojskowych jest informacja przesłana (przy odezwie zarządu generał-gubernatora warszawskiego z 8/20 września 1859 roku, nr 4143) przez naczelnika Zachodniego Fortecznego Artyleryjskiego Okręgu generał-lejtnanta Chałowskiego. Ogłoszenie te, upublicznione na skutek rozkazu imiennego wydanego przez głównodowodzącego I Armii Czynną stacjonującą w Królestwie Polskim mówiło *“o licytacji na spławianie wodą artyleryjskich ciężarów z twierdzy zachodniego okręgu”*, która miała się odbyć w zlokalizowanym na terenie twierdzy neogiergijewskiej sztabie naczelnika zachodniego fortecznego artyleryjskiego okręgu o godzinie 10 rano w dniach 2 i 6 listopada 1859 roku⁵⁶. Na salę gdzie odbywały się o wyznaczonej godzinie i dacie licytacje były wyłącznie wpuszczane osoby, które złożyły we właściwym czasie przewidziane wadia i podpisały zgodę na respektowanie warunków przetargu. Niezwykle istotne było stwierdzenie, iż jakkolwiek *“nikomu życzących podjęcia się powyższej enterpryzy nie wolno proponować ze swojej strony warunków nieodpowiednich ogłoszeniu, lecz jeżeli konkurenci znajdą ogłoszone warunki w czymkolwiek bądź dla siebie uciążliwymi, to /.../ mogą przedstawić swoje uwagi Naczelnikowi Zachodniego Artyleryjskiego Okręgu”*. Takie rozwiązanie odpowiadało zapisom art. 511 oraz 512 1-ej księgi 4-ej części zbioru praw wojennych. Przywilej zgłaszania dodatkowych uwag był z oczywistych powodów ograniczony czasowo, gdyż odpowiednie wyprzedzenie czasowe polegające na poinformowaniu władz wojskowych na stosunkowo długo przed samym przetargiem, tak aby przed licytacją można było uzyskać decyzję naczelnika artylerii I Armii Czynnej. Po zakończeniu ostatniej licytacji nie przyjmowano już żadnych nowych *“propozycji”*⁵⁷.

Planowany spław towarów wojskowych obejmował trasy: a) z Warszawy do Iwangoroda, Nowogeorgijewska, Brześcia Litewskiego i Kijowa; b) z Nowogeorgijewska do Warszawy, Iwangoroda, Brześcia Litewskiego oraz Kojowa; c) z Brześcia Litewskiego do Nowogeorgijewska, Warszawy, Iwangoroda i Kojowa.

W nadsyłanych do początków listopada deklaracjach miały znajdować się *“ostatecznie wskazane ceny na przewózkę wspomnianych ciężarów, licząc od pudła za całą przestrzeń”*. Przewidywane wadium (wpłacane tak w dniu poprzedzającym licytację, jak i w samych

⁵⁵ DUGA. – 1859. – Dodatek drugi do nr 43 z 19/22 października. – S. 844. Naczelnik Zachodniego Fortecznego Artyleryjskiego Okręgu generał lejtnant Chałowski – ogłoszenie przesłane przy odezwie zarządu warszawskiego generał-gubernatora z 8/20 września 1859 roku, nr 4143.

⁵⁶ W miejscu cytowanym.

⁵⁷ DUGA. – 1859. – Dodatek drugi do nr 43 z 19/22 października. – S. 845.

dniach licytacyjnych), wynosiło 15 000 rubli srebrem; Rosjanie przyjmowali je “w brzęczącej monecie, lub biletami bankowymi, lub też innymi kredytowymi papierami, albo w świadectwach hipotecznych”. Takie rozwiązanie odpowiadało przepisom art. 552-go, 553-go oraz 554-go 1-ej księgi 4-ej części zbioru praw wojennych (oraz uzupełnień do tychże artykułów). Ewentualny wymóg dużo wcześniejszego składania wadium dotyczył składanych zapisów hipotecznych, “tak aby do czasu licytacji można było w należywym porządku sprawdzić ich rzeczywistą wartość”⁵⁸.

Ogólny obraz implementacji i stosowania opłaty “sławnego” w Królestwie Polskim budzi niejednoznaczne wnioski. Z jednej strony jest oczywiste, iż wprowadzone przez Mikołaja I w roku 1833 w Warszawie opłaty sławne traktowane były przynajmniej w swojej przeważającej części jako część “kontrybucji” nałożonej na polskie społeczeństwo po upadku powstania listopadowego. Podobnie i sukcesywne – w latach 1833 oraz 1848 uwalnianie części a w końcu całości wodnych transportów wojskowych od konieczności uiszczania tych opłat ma wydźwięk nie tylko ekonomiczny, ale i polityczny – szczególnie w świetle nasilającej się rosyjskiej interwencji w okresie Wiosny Ludów. Z drugiej strony było jednak oczywiste, iż opłata sławna miała też w szeregu wypadków wymiar ekonomicznie pozytywny, gdy służyła ona poborowi kwot mytnych, które następnie wykorzystywano dla celów inwestycyjnych czy naprawczych. Zaskakuje przy tym jednak występująca wraz z biegiem czasu różnorodność wprowadzania terminologii i samych kwot opłaty “sławnego”.

12. Wnioski

Kwestia opłat za spław rzeczny nabrała kluczowego znaczenia w początkach okresu popowstaniowego dla finansów miasta stołecznego Warszawy, przy czym ustawa z marca 1833 roku okazała się być na tyle skomplikowanym rozwiązaniem legislacyjno-skarbowym, że jego implementacja doprowadziła do pojawienia się znacznych trudności w jej prawidłowej implementacji. Stąd już w grudniu roku 1833 wspomniane przepisy musiały być zastąpione przez uzupełnioną ustawę. Nowe rozwiązanie legislacyjne okazało się na tyle stałe i możliwe do realizacji, iż opisane opłaty myta sławnego dla towarów przewożonych w Warszawie na Wiśle zostały zniesione dopiero ukazem z września 1854 roku. W międzyczasie jednak wprowadzono tu przepisy uzupełniające w końcu grudnia roku 1845. Należy w tym kontekście pamiętać, iż zarządzanie poborem myta sławnego przybierało bardzo różnorodny charakter. Przykłady bowiem myta sławnego pobieranego w Zawichoście, Płocku, Włocławku czy Ostrołęce ukazują znaczną różnorodność zastosowanych rozwiązań praktycznych. Wypada też wspomnieć i o poborze sławnego od napędzanych parą statków, czy tzw. “garbar”, czyli o rozwiązaniu przyjętym w roku 1849. Podsumowując implementację i stosowanie w Królestwie opłaty sławnego można ostatecznie wysnuć niejednoznaczne wnioski. Niezależnie od tego czy wprowadzenie (w Warszawie) opłaty sławnej mogło być traktowane jako część “kontrybucji” nałożonej na polskie społeczeństwo po upadku powstania listopadowego, czy opłata sławna miała (w szeregu wypadków) wymiar ekonomicznie pozytywny, zaskakuje znaczna różnorodność wprowadzania terminologii i samych kwot opłaty sławnego. Szczególnie wysoki zakres różnorodności opłat nie

⁵⁸ Ibid.

stanowił dobrej rekomendacji dla oceny sprawności całego systemu poboru myta spławnego. Do powyżej przedstawionej problematyki nawiązują oczywiście zwolnienia od konieczności poboru myta spławnego. Takie ulgi zastosowano w wybranych wypadkach w roku 1846 w odniesieniu do bali i desek przewożonych na tratwach. Głównie jednak kwestia dotyczyła transportów wojskowych, a odnotowano ją oddzielnie już w ustawie o opłacie spławnego w Warszawie. Szczególnie znamienym jest, iż od opłaty spławnej w Królestwie Polskim uwolniono finalnie w okresie Wiosny Ludów właśnie wszystkie statki wojskowe. Uwalnianie wodnych transportów wojskowych od konieczności uiszczania opłat spławnych miało oczywiście wydzźwięk nie tylko ekonomiczny, ale i polityczny – szczególnie w świetle nasilającej się rosyjskiej interwencji w okresie Wiosny Ludów.

УДК 930:675:338.5(477.83)“18-19”

ЗНАЧЕННЯ ШКІРИ МИСЛИВСЬКИХ ВИДІВ ТВАРИН У ГАЛИЧИНІ В СЕРЕДИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст.

О. Р. Проців

**(Івано-Франківське обласне управління лісового
та мисливського господарства, м. Івано-Франківськ)**

Висвітлено статистику добування хутрових видів дичини у Галичині. Зазначено вартість шкіри та хутра дичини у розрізі її видів. Визначено залежність якості хутра та її вартості від сезонності добування. Проведено порівняльний аналіз кількості добутих хутрових тварин Галичини та Другої Речі Посполитої з іншими країнами Європи досліджуваного періоду. Показано експортно-імпортні напрями реалізації шкірок з дичини. Встановлено частку вартості шкірок у структурі доходів галузі мисливського господарства.

Ключові слова: мисливство; полювання; хутро; Галичина; Австро-Угорська імперія; торгівля.

The article provides statistics on the extraction of feral species of game in Galicia in terms of species. The cost of leather and furs of game in terms of species is specified. The dependence of the quality of fur and its value on seasonality of extraction is determined. A comparative analysis of the number of fur-bearing animals of Galicia and the Second Commonwealth with other European countries of the studied period was conducted. The export-import directions of realization of game leathers are investigated. The share of the cost of the leathers in the structure of income of the hunting industry was established.

Key words: hunting; fur; Galicia; Austro-Hungarian Empire; trade.

Постановка проблеми. Нині в Україні наявний низький рівень використання побічних продуктів галузі мисливського господарства, зокрема шкіри мислив-

© О. Р. Проців, 2017