



# Biuletyn

Koła Miłośników

Dziejów Grudziądza



Rok V:2007

Numer 21 (134)

Data odczytu: 13.6.2007

Data wydania: 13.6.2007

Edward Wiśniewski

## Spław towarów rzeką Wisłą.

Spław – był to przewóz towarów głównie w dół rzeki, jako najtańszy i najszybszy środek transportu. W Polsce rozwinął się już w średniowieczu (X i XI w.), a wzrósł szczególnie od XIII w., i stał się podstawową formą wywozu polskiego towaru, głównie w początkowej fazie sprzedaży drewna. Od połowy XIV w. zaczęło wzrastać znaczenie spławu zboża, który dominował w dorzeczu Wisły aż do XIX w.. Do pierwszej połowy XVI w. organizacja znacznej części spławu spoczywała głównie w rękach mieszczaństwa. W Grudziądzu, Toruniu i Gdańsku wytworzyła się grupa mieszczan – kupców, która trudniła się handlem aż do połowy XX wieku. Natomiast innych rejonach kraju handel towarem przejęła szlachta. Rosnącą rolę odgrywał fracht, czyli transport cudzych towarów, należący głównie do magnatów, gdyż stać ich było na zakup budulca skutniczego i posiadanie przestrzeni ładownej dla łodzi. Załogę obiektów pływających stanowili flisacy, rekrutujący się z mieszkańców nadbrzeżnych osiedli. Służyli oni pod przewodnictwem szyprów i retmana, który dowodził większą ilością statków. Po dopłynięciu do celu, łodzie jak i tratwy sprzedawano jako drewno, wyłączając łodzie przystosowane do podróży powrotnej. Spław odbywał się przeważnie dwa razy do roku – wiosną i jesienią.

Do przewozu towarów służyły początkowo tratwy, zbijane z drewna i spuszczone prosto z lasu. Miejsce to nazywani „bindugą”. W naszym rejonie istniały miejsca spławu tratw na Rządzu, po lewej stronie ujścia Rudniczanki oraz w Wielkim Wełczu. W następnych latach, przewóz odbywał się już łodziami rzeczynymi, które z biegiem czasu zmieniły się na duże jednostki pływające jak: skutki, komiegi i dubasy o ładowności nawet do 120 ton – i małe jak lichtany, baty i łódki – do 6 ton ładowności, służące głównie do transportu pomocniczego.

## Rozwój handlu rzeczynego w Grudziądzu.

Grudziądz, dzięki swemu dogodnemu położeniu nad Wisłą odegrał ważną rolę w wymianie i transporcie rzeczynym. Pierwsza wzmianka o szyprach wiślanych pochodzi z 1294 r., kiedy ukształtowało się prawo wiślane w ramach państwa krzyżackiego i zostało skodyfikowane w 1375 r. Obejmowało swym zasięgiem organizację żeglarzy z Chełmna, Elbląga, Gniewa, Grudziądza, Kwidzyna, Malborka, Tczewa, Torunia i Świecia. Z Grudziądza – już w XIII w. wywożono zboże do Gdańska, mimo, że pierwsze dane o spichrzach pochodzą z 1365 r., ale musiały one istnieć już wcześniej w innej wersji budowlanej niż obecne. Kupcy wywodzący się ze sfery mieszczańskiej pośredniczyli w wywozie zbóż nie tylko z Ziemi Chełmińskiej, ale i Lubawskiej, skąd było najbliżej do Grudziądza. Wpłynęło to na bogacenie się kupców, tak, że Grudziądz obok Torunia w XV wieku stał się punktem przeładunkowym towarów, a to również ze względu na dogodność istnienia spichrzy, Placu Promowego jak i później Zbożowego Rynku. Grudziądz w XVI w. wybił się na trzecie miejsce w handlu zbożem, ustępując Toruniowi i Gdańskowi, i w związku z tym w 1529 r. wprowadzono cło, a w 1581 r. ustanowiono komorę celną na Wiśle. Gniew dominował w handlu zbożem, a Świecie w handlu drewnem – wyprzedzając inne miasta nadwiślańskie.

W spławie na długie rejsy były używane łodzie – szkuty – jednomasztowe z obsługą 16 – 20 ludzi i 7 – 10 sztuk wioseł, o ładowności średnio 20 łąsztów tj. 1 łąszt 3000 l. Był to statek bezpokładowy z pomieszczeniem mieszkalnym na rufie, a łodzie pomocnicze tzw. Lichtany – o ładowności 3 łąsztów przeznaczone głównie na inne towary. Natomiast na miejscu używano tzw. „baton” wyposażonych w żagiel i pojemności ok. 8 łąsztów. Służyły do przewozu ludzi i ich dobytku na krótkich trasach. W Grudziądzu znajdowały się również przystanie szkut i innych łodzi rzecznych, w celu przechowywania ich w okresie zimowym. Dlatego uważano Grudziądz za największy port przeładunkowy z dobrym zapleczem, przewyższającym nawet Toruń. W XVIII w. wywożono stąd głównie żyto i pszenicę a skupowano jęczmień, czego dowodem było istnienie w porcie promowym dolnej słodowni, poniżej Bramy Wodnej i Spichrzy, jak i górnej słodowni w śródmieściu w obrębie ulic Szewskiej, Poprzecznej i Murowej.

Podatki od przywozu i wywozu – tzw. akcyza (w innych regionach Polski to tzw. „czopowe”), były uchwalane na sejmiku pruskim i to odrębność skarbową Prus Królewskich istniała aż do 1772 r. Akcyzą były objęte towary takie jak: piwo, miód, płody rolne, ryby, wyroby przemysłu drzewnego itp.

W XIX w., transport rzeczny udoskonalił się przez wprowadzenie statków parowych i berlinek, co wpłynęło na szybszy transport w obie strony rzeki. Transport rzeczny powoli malał przez wprowadzenie transportu kolejowego PKP. Należy zaznaczyć, że jeszcze po II wojnie światowej XX wieku, towary jak węgiel, materiały sypkie, były czasem przewożone „berlinkami”, ale to wkrótce zamarło.

#### **Przepływy i sploty wód rzeki Wisły.**

Są one ściśle związane z żegluga na rzece i w zależności od wysokości stanu wód przybywa względnie maleje ich poziom.

Ciekawe jest zestawienie, jakie charakterystyczne stany wód były w ostatnich latach.

Określenie stanu	Stan wody		Przepływ Q m <sup>3</sup> /s	Źródło
	wodowskaz cm	m n.p.m.		
Wysoka wielka woda (WWW) najwyższa wartość obser. 26 III 1877	1053	24,43		Rocz. Hydr. PIHM-IMGW
Wielka woda wiosenna (WW) 1 IV 1924	928	23,18	8080	Siebauer, 1947
Średnia wielka woda (SWW)-1921-1935 r.	677	20,67	3875	Siebauer, 1947
Woda wielka brzegowa (WWb)	544	19,34	2400	Siebauer, 1947
Woda przyborowa (Wp)	448	18,38	1615	Siebauer, 1947
Średnia roczna woda (SSW)	350	17,40	1012	Siebauer, 1947 Dębski, 1958
Średnia niska woda z okresu żeglugi; 1 III – 30 XI	204	15,94	354	Siebauer, 1947
Najniższa niska woda (NW) 8-10 IX w посуsznym r. 1921	147	15,37	231	Siebauer, 1947
Najniższa niska woda (NNW)-najniższa wartość obser. 9 XII 1959	115	15,05		Rocz. Hydr. PIHM-IMGW
Prawdopodobieństwo pojawienia się wyso-	944	23,34	8281	Dębski, 1959

kiej wielkiej wody (WWW): raz na sto lat (1,0%)				
raz na tysiąc lat (0,1%)	970	23,60	9832	Dębski, 1959
katastrofalnej raz na 150 lat	1000	23,90	10000	Siebauer, 1947

(L.B.S.)

---

**Redakcja:** Tadeusz Rauchfleisch, KMDG. Logo KMDG wykonał Grzegorz Rygielski.