

ANDRZEJ KOZANECKI

Walka publicystyki drugiej połowy XVIII wieku o usprawnienie transportu wodnego na terenie Rzeczypospolitej

W związku z ożywieniem gospodarczym lat czterdziestych XVIII wieku, ożywieniem, które silniej wystąpiło w drugiej połowie tego wieku, poczęły wzrastać zadania transportu, w szczególności w zakresie przewozów artykułów stosunkowo tanich, lecz masowych i ciężkich. Drogi lądowe, wobec złego ich stanu nie mogły sprostać zwiększającym się potrzebom przewozowym. Stąd tak wielkie zainteresowanie w tym czasie transportem wodnym. Warto dodać, że nie jest to zjawisko charakterystyczne wyłącznie dla Polski. W wielu krajach europejskich, u schyłku feudalizmu i w początkowej fazie kształtowania się kapitalizmu drogą wodnym poświęcono dużo uwagi i podejmowano dla ich poprawy i rozbudowy poważne inwestycje. Dowodem zainteresowania tymi sprawami w Polsce u schyłku niepodległego bytu Rzeczypospolitej jest prawdziwa kampania, jaką podjęła publicystyka na rzecz usprawnienia transportu wodnego. Za jej początek można uznać ukazanie się drukiem w 1767 r. rozległej stosunkowo pracy pt. *Myśli o sposobach dania bezpiecznego i wygodnego spławu rzekom polskim i litewskim, podane Prześwietnym Komisjom Skarbowym...*¹. Praca ta jest niewątpliwie echem, a zarazem w pewnych sprawach rozwinięciem nieśmiały jeszcze koncepcji państwowej polityki gospodarczej, jakie zarysowały się w latach 1764—1766. Naszkicowane na konwokacji w mowie Zamoyskiego (16. V. 1764 r.) założenia gospodarczej polityki państwa, powołanie do życia Komisji Skarbowych i określenie zakresu ich obowiązków, ustalenie nowych zasad polityki celnej sprzyjało poważnemu rozpatrzeniu zagadnień transportu. Nic też dziwnego, że w roku 1766 rodzi się sejmowy projekt „zrzucania młynów na rzekach portowych” (celem zwiększenia możliwości transportowych), wywołujący uwagi polemiczne, nawet w postaci ulotnych druków². W takich warunkach anonimowy autor *Myśli o sposobach...* przedstawia aktualny dorobek nauki

¹ *Myśli o sposobach dania bezpiecznego i wygodnego spławu rzekom polskim i litewskim, podane Prześwietnym Komisjom Skarbowym Koronnej i W. Xięstwa Lit. roku 1767*, Warszawa, 1767, Druk. Mitzlerowska, stron 119.

² Por. — (Felix Czacki) *Mowa Czackiego Podczaszego Koronnego o Komisjach d. 19 9 bris 1766 anno na sejmie warszawskim miana*, Warszawa, 1776.

w zakresie hydrografii i budownictwa wodnego oraz snuje na tle analizy polskich warunków komunikacyjnych własne projekty rozwiązania problemów przewozowych. Koncepcje tej rozprawy są zapowiedzią późniejszych, bardziej szczegółowych projektów i realizowanych prac, mających na celu usprawnienie transportu wodnego. Autor *Myśli...* proponował między innymi budowę kanału Muchawieckiego, połączenie Wisły z Wartą przez Pilicę³, a także przez Bzurę. W związku z utrudnieniami i szykanami pruskimi wobec transportów zmierzających do portów bałtyckich, w następnym okresie zainteresowanie transportem wodnym wiąże się przede wszystkim z próbami ominięcia Gdańska przez skierowanie przewozów w innych kierunkach, co w rezultacie miało skłonić Prusy do zmiany ich praktyk celnych. Wrócono więc do powstałego jeszcze przed pierwszym rozbiorem projektu Franciszka Piłsudskiego budowy portu nad rzeką Świętą w pobliżu Połagi. W sprawie tej A. Sułkowski i A. Mokronowski konferowali ze Stackelbergiem, a w 1779 r. Sułkowski starał się pozyskać dla tej idei oficjalne czynniki w Paryżu⁴. Prowadzono też wstępne pertraktacje z Rosją i Turcją, dotyczące wykorzystania (po uprzednim wyczyszczeniu z przeszkód) Bohu i Dniestru. Tyzenhaus podjął próbę kierowania handlu zagranicznego na Libawę, częściowo Rygę i myślał o rozbudowie sieci dróg kołowych i wodnych na zapleczu tych portów, w głębi Litwy. Próby te, nie uwieńczone powodzeniem, poddano później krytyce, wychodzącej z poważnych założeń ekonomicznych⁵. Na ogół inicjatywa w sprawach transportu spoczywała w ręku ludzi zbliżonych do kół rządzących i w ręku magnatów. Dopiero od lat osiemdziesiątych, zwłaszcza od ich połowy, datuje się znaczny wzrost zainteresowania transportem wodnym szerszych kół szlachty. Obok nie słabnącego zainteresowania jego rolą w wywozie produktów do portów morskich (handel zagraniczny) wzrasta, co jest rzeczą godną podkreślenia, zrozumienie jego zadań wewnętrznych. Różne inicjatywy w zakresie usprawnienia transportu są pilnie śledzone przez periodyki, w czym przoduje „Dziennik Handlowy”, a także przez szereg publicystów. Powstaje dziesiątki drobnych pomysłów i sporo obszerniejszych projektów dotyczących komunikacji wodnej, ukazuje się kilka broszur. „Dziennik Handlowy” drukuje wiele notatek, krótkich doniesień i innych materiałów pióra anonimowych korespondentów, różnych szyprów i bezpośrednio zaangażowanej w prowadzeniu lub organizowaniu transportów wodnych szlachty. Równocześnie dokonywane są lustracje szeregu rzek, ich pomiary i mapy hydrograficzne, a także przeprowadzane pewne prace terenowe (kontynuacja budowy kanałów poleskich, czyszczenie Niemna, Świętej, częściowo Horynia). Wszystko to wciąga coraz szersze kręgi osób do działania w określonym kierunku.

Podejmując walkę o usprawnienie transportu wodnego, publicystyka plastycznie przedstawia jego braki i wady. Jest to zwykle punktem wyjścia do większości rozważań nad tym zagadnieniem. Aktualny stan komunikacji

³ W tej sprawie opracowano w późniejszych latach obszerny memoriał, uzasadniający konieczność tej inwestycji i projektujący powołanie odpowiedniej kompanii dla budowy kanału i jego eksploatacji (Arch. Czart. rkps 806).

⁴ J. A. Wilder, *Traktat handlowy polsko-ruski z roku 1775. Gospodarcze znaczenie utraty dostępu do morza*, Rozpr. Historyczne Tow. Nauk. Warszawskiego, t. XX, z. 2, s. 265—266.

⁵ M. in. ciekawą krytykę poczynań Tyzenhauza przeprowadzono w *Uwagach względem wyprowadzenia produktów polskich przez port Libawę i wprowadzania przez niego soli do kraju*, Arch. Czartoryskich rkps. 1174.

wodnej, jak to podkreślano, pozostaje w rażącej dysproporcji w stosunku do obiektywnych warunków naturalnych, warunków geograficznych. Wszystkie ziemie ogarnięte są siecią dopływów głównych rzek, toczących swe wody do dwóch mórz. Przebieg zarówno większych rzek, jak też mniejszych, ale z komunikacyjnego punktu widzenia niezmiernie ważnych, jest niezwykle korzystny⁶. Wisła odgrywa rolę kręgosłupa w systemie dróg wodnych, od niej odchodzi sieć rzek obejmujących wszystkie okręgi gospodarcze centralnych ziem Rzeczypospolitej i docierających w pobliże ważniejszych miast. Korzystny jest przebieg Warty przez wysoce zagospodarowaną i bogatą prowincję⁷. Duże rzeki płynące bardziej peryferyjnie odgrywają istotną rolę uzupełniającą. Podkreśla się, że poszczególne dorzecza przenikają się niejako, a niskie wododziały wyjątkowo sprzyjają budowie kanałów i połączeniu ich za pomocą różnych systemów rzecznych w jedną całość. W sumie w porównaniu z innymi krajami warunki „przyrodzone” są wyjątkowo dogodne⁸. jednakże ich wyzyskanie, eksploatacja dróg wodnych stawia Polskę daleko w tyle za innymi państwami. Dzikie i kapryśne rzeki, o nierównomiernym nurcie i dużych wahaniami poziomu wód, pełne piaszczystych łąch, mielizn, jedne szeroko się rozlewające i bagniste, inne wypełnione ledwo ukrytymi pod wodą głazami lub poprzecinane progami skalnymi, wszystkie prawie o trudno dostępnych brzegach — oto obraz powszechnie przedstawiany w broszurach czy większych artykułach. Dalej wylicza publicystyka idące nieraz w setki⁹ najrozmaitsze przeszkody budowane ręką ludzką; młyny, groble, jazy, tamy, kozły itd. i przedstawia efekty tego stanu.

W sumie, publicystyka stwierdzała wysoce niekorzystny stan dróg wodnych i podkreślała, że nawet na największych rzekach „defluitacja” napotyka na poważne trudności. W tej sytuacji ludzie, którzy rozumieli ekonomiczną treść transportu, jego gospodarczą rolę lub zbliżali się do jej zrozumienia, poczęli wytaczać szereg argumentów mających wyjaśnić znaczenie transportu w ówczesnym życiu gospodarczym i skłonić szersze kręgi klasy panującej do podjęcia wysiłków celem dokonania zasadniczych zmian w omawianej dziedzinie. Argumentacja ta — jako pewien wyraz poglądów nie tylko zawodowych ekonomistów i znanych publicystów, ale również poglądów części szlachty, energicznie poszukującej dodatkowych dochodów — sama w sobie mogłaby stanowić przedmiot interesującego studium. Nawiasem można wspomnieć, że najczęściej kwestię poprawy transportu wiązano ze sprawą stworzenia warunków dla rozwoju handlu w ogóle, a w programach bardziej dojrzałych dla wymiany wewnętrznej w szczególności. Autor *Uwag patriotycznych...* dziwił się, że w istniejących warunkach komunikacyjnych, zwłaszcza przy znanym stanie dróg wodnych, handel nasz nie ustał zupełnie¹⁰. Inni, podkreślając tak mocno doceniane w drugiej połowie XVIII wieku znaczenie handlu dla ogólnego rozkwitu kraju, uważali za niezbędne dokonanie zmian w stanie dróg. J. Wybicki pisał wprost, że dla rozwoju handlu „Najpierwszy środek... jest ułatwienie transportów i komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej; 1^o, przez splawność rzek i onych kanałami połączenie; 2^o, przez poprawę

⁶ *Myśli o sposobach...*, s. 31.

⁷ Jak wyżej, s. 32.

⁸ *Objazd rzek w relacji W. Komara, Starosty Szołomeckiego do druku podany, skrócony a przez JW Jezierskiego, Kasztelana Łukowskiego podatkami i uwagami powiększony...*, Warszawa 1791, s. 19.

⁹ Na Bugu np. było około 200 grobel, jazów i młynów.

¹⁰ *Uwagi i rady patriotyczne*. „Pamiętnik Historyczno-Polityczny” 1785, s. 319.

dróg i gościńców; 3^o przez wprowadzenie rześistej lodziopłynności i rozmnożenie zaprzęgów;...”¹¹ Natomiast autor *Zasad o rolnictwie, rękodzielach i handlu...* uważał, że pierwszym warunkiem rozkrzewienia wymiany jest likwidacja lub osłabienie więzów feudalnej zależności chłopu. Wolni lub płacący czynsze chłopci, jako masowi producenci i nabywcy zainteresowani w rozwoju wymiany, niejako żywiołowo podejmą akcję naprawy dróg i doprowadzą do udoskonalenia transportu¹². Jak widzimy, kwestia transportu wiązała się z podstawowymi w owej epoce koncepcjami ekonomicznymi.

Innym argumentem, silnie akcentowanym, jest podkreślanie możliwości zwiększenia produkcji manufaktur, a szczególnie produkcji rolnej dzięki stworzeniu możliwości wymiany pomiędzy poszczególnymi ziemiami i krajami i uzyskaniu rynków zbytu. Dzięki dobrej komunikacji, a w związku z tym dzięki handlowi „każda prowincja z podziwieniem widzi u siebie dostatek tych owoców, których ziemia jej nie rodzi”¹³. Tymczasem aktualny stan transportu i istniejące na rzekach „...zawady bezprawnie wystawione, niebacznie utrzymywane, tamujące wszelkie pożytki krajowe w gnuśność i opuszczenie najlepszego gospodarza wprawują, przemysł i ochotę niszczą, razem ojczyznę ubożą i słabią”¹⁴. Myśl o zahamowaniu rozwoju produkcji, o niewykorzystaniu istniejących możliwości produkcyjnych, zwłaszcza rolnictwa, wielokrotnie przewija się w różnych broszurach i artykułach. Szczególnie silnie akcentują te sprawy A. Komar i J. Jezierski, przede wszystkim w odniesieniu do Podola, Wołynia i Ukrainy. Komar posuwa się nawet do stwierdzenia, że „Ukraina i Podole bez spławu rzucają czarną ziemię odłogami, a obfite urodzaje myszom i zgnilizmie oddają”¹⁵. Niezależnie od widocznej w tym zdaniu pewnej przesady trzeba podkreślić, że jego autor wysunął tu argument mocno trafiający do przekonania szlachty.

Mówiąc o znaczeniu transportu dla wzrostu produkcji i dochodów szlacheckich, najczęściej na plan pierwszy wysuwano możliwość zwiększenia wywozu produktów rolnych i leśnych za granicę, często jednak postępowano inaczej, akcentując możliwości zbytu, jakie przy ulepszonych drogach kryła w sobie wymiana międzyregionalna wewnątrz kraju. Powiązanie gospodarce różnych terenów państwa miało dać w efekcie jego prężność ekonomiczną i prawdziwą potęgę¹⁶. Argumentacja ta wiązała się z postępującym zrozumieniem zagadnienia rynku wewnętrznego.

Interesujące jest, że wielu publicystów tak mocno podkreślało konieczność powiązania komunikacyjnego i gospodarczego ziem wschodnich Rzeczypospo-

¹¹ J. Wybicki, *Wykład sposobów do rzekospławności i handłów wprowadzenia*, Warszawa, Druk. M. Grölla, 1782, s. 5.

¹² *Zasady o rolnictwie, rękodzielach i handlu, poprzedzające projekta ekonomiczne stosowne do konstytucji Komisji Cywilno-Wojskowej...*, Supraśl, Druk XX Bazylianów, 1790, rozdz. V, pkt 30. Autorem jest najprawdopodobniej Bartłomiej Dziekoński, tak podaje Estreicher.

¹³ *Myśli o sposobach...*, s. 109.

¹⁴ *Uwagi i rady patriotyczne...*, „Pamiętnik Historyczno-Polityczny” 1785, s. 319.

¹⁵ *Objazd rzek...*, s. 19.

¹⁶ Jeden z publicystów pisze „... że niedostatek... wewnętrznej cyrkulacji jest główną przyczyną słabości naszej i że samo jej pomnożenie może go (tj. kraj — uwaga A. K.) z czasem uczynić potężnym...”. Wykazuje on znaczne zrozumienie potrzeb rynku wewnętrznego, m.in. chce wciągnąć w obrót towarowy chłopu i w związku z tym postuluje dokonanie zmian w jego położeniu („Pamiętnik Historyczno-Polityczny” 1785, s. 1092 i nast.).

litej z resztą państwa¹⁷. Wobec określonej sytuacji społecznej i narodowościowej panującej na tych ziemiach, wobec istniejącego tu zagrożenia panowania szlachty i szlacheckiego państwa, sprawa ta nabiera szczególnego charakteru. Okazuje się, że nawet w pozornie tak odległej od problemów klasowych i politycznych dziedzinie, jak transport, dawały one o sobie znać.

Obok tego typu argumentów, jak wspomniane wyżej, wysuwano również szereg innych, wskazujących na korzyści wynikłe z szybszej (a zatem tańszej) i bezpieczniejszej komunikacji. Między innymi podkreślano, że usunięcie przeszkód i częściowa przynajmniej regulacja rzek pozwoli na bardziej systematyczny ruch i spokojne przygotowanie transportów oraz zmniejszy przestoje ładownych statków w środku drogi (zmniejszenie różnic poziomu wód w różnych porach roku). Wpłynie to też na bardziej równomierne dostawy, co zmniejszy wahania cen. Duże znaczenie może mieć również uporządkowanie brzegów rzek, co pozwoli na zwiększenie nasilenia przewozów w górę rzek i zwiększenie poszczególnych transportów (typ statku, stopień wykorzystania jego ładowności); da to większą dostępność komunikacyjną zaniedbanych dotąd pod tym względem obszarów państwa, gdyż — jak podkreślano — na wielu szlakach wodnych przy dotychczasowym ich stanie prowadzenie takich transportów było niemożliwe. W sumie przeprowadzone ulepszenia doprowadzą do obniżenia kosztów przewozów i wydatnego zwiększenia ich efektywności.

Walka publicystyki o poprawę transportu wodnego była wielostronna i szła w różnych kierunkach. Jednym z przejawów tej walki były starania podejmowane dla mobilizacji średnio zamożnych właścicieli ziemskich, magnatów i wszystkich zainteresowanych (w tej liczbie również kupców) w celu pobudzania ich inicjatywy w zakresie udoskonalenia transportu wodnego. Publicystyka dąży do tego celu przez pokazywanie pozytywnych przykładów, podsuwanie różnych pomysłów, krytykę ludzi opieszałych a mogących niejedno na rzecz transportu uczynić. Publicystyka chętnie podkreśla energię i pionierstwo tych, którzy wyszukują lub już znaleźli „nowe spławy”, którzy podejmują jakieś prace. Podkreśla ich zasługi i postawę obywatelską, a wyżej wspomnianą działalność uważa za jak najbardziej godną naśladowania. Tak np. J. Jezierski, zwracając się do czytelników *Objazdu rzek...* przeciwstawia niepraktycznym wożaczom zagranicznym młodzi magnackiej podróży starosty szołomeckiego A. Komara, który badał spławność rzek polskich i wyniki swych obserwacji podał do wiadomości ogółu¹⁸. Jest to właściwy przykład dla innych. „Dziennik Handlowy” stoi na takim samym stanowisku i często nawołuje do nadsyłania informacji dotyczących dróg wodnych, mogą one bowiem być bardzo pomocne dla innych. Jedno z doniesień tego pisma stwierdza, że było rzeczą bardzo potrzebną wyczyszczenie rzeki Świętej, ponieważ jednak nie można było na ten cel spodziewać się funduszy państwowych, autor doniesienia podkreśla, że „... ta chwała zostawiona była jednemu z obywateli, który posługę obywatelską z własną korzyścią złączył”¹⁹. Takie przykłady można by mnożyć. Warto jednak przytoczyć jeszcze komentarz Jezierskiego do wiadomości o dokonaniu przez pewnego kupca żydow-

¹⁷ „Zacznijmy gospodarke naszą od rzek litewskich, abyśmy kraje nasze spławem połączyli” pisze Komar (*Objazd rzek...*, s. 29), a solidaryzuje się z nim szeregiem wypowiedzi J. Jezierski.

¹⁸ *Objazd rzek...*, *Do czytelnika*.

¹⁹ *Doniesienie o spławności rzeki Świętej...*, „Dziennik Handlowy”, lipiec 1787, s. 42.

skiego poważnego transportu klepek i bali zupełnie nie uczęszczaną trasą w Pińskiem. „Wiedzieć należy, że ten z Kazimierza Żyd śmiały zwiedziwszy tę rzekę swoim kosztem wychędożył z zawałów, prętów i pierwszy tą rzeką defluitację otworzył... Moim zdaniem Żyd ten powinien być ze skarbu nagrodzony, dla drugich zachęceniem”²⁰. Warto dodać, że pobudzanie inicjatywy w zakresie transportu wiąże publicystyka z rozwijaniem przedsiębiorczości w innych dziedzinach, zwłaszcza w zakresie handlu i produkcji rolnej.

Wysoko oceniano rolę Stanisława Augusta w budownictwie wodnym. Zainteresowania królewskie były jednym z atutów, wykorzystywanym dla podkreślenia znaczenia transportu wodnego, dla zachęcania innych, zwłaszcza magnatów do wstępowania w ślady Stanisława Augusta na tym polu, rzecz jasna w granicach ich możliwości²¹.

Trzeba dodać, że publicystyka nie rezygnuje też z mobilizacji władz państwowych do zwiększenia wysiłków. Np. umieszczając *Doniesienie Komisji Porządkowej Łuckiej...*, w którym zawarte jest polecenie, aby w związku ze spławem ładownych zbożem statków JW Worcella rzeką Horyniem „wszyscy dziedzice i posesorowie nad brzegami będący młyny usuwali i żadnego zahamowania statkom nie czynili”. „Dziennik Handlowy” w swoim komentarzu pisze: „Wdzięczna będzie powszechność... Komisji Porządkowej Łuckiej za takie użyteczne uwiadomienie, a inne Komisje będą miały co naśladować, nie tylko w podobnym udzielaniu użytecznych jakich swoich czynności, ale i w podobnym dopomaganiu obywatelom, chcącym uczynić takowe przedsięwzięcia, ale gdy i prawa to nakazują...”²². Oprócz tego rodzaju prób mobilizacji do działalności na polu komunikacji, niektórzy autorzy w razie potrzeby stosują apele kierowane personalnie pod adresem różnych osób. A. Komar sugeruje, że mógłby „J. O. X. Imość Sapieha Kanclerz W. X. Litewskiego, mając piękną Rozankę o 3 mile od swego Siedlca..., gdzie jest rzeka Narwa, tę rzekę wychędożyć, a projektowanym dopiero kanałem do Gdańska czynić transporta...”²³. Niekiedy z jednej strony podkreśla się zasługi na polu gospodarczym określonych osób, z drugiej zaś umiejętnie podsuwa się im nowe propozycje i zachęca do dalszej przedsiębiorczości. „...J. W. Hrabia Tyskiewicz, Referendarz Litewski, któren piękne miasto Wysłocz wystawił, trakty prostował, wysadami ozdobił, którego ekonomia godna naśladowania... mógłby (też — A. K.) tę rzekę Narwę dla pomnożenia w swoim mieście handlu z zawałów leśnych wyczyścić...”²⁴. Zdarza się, że publicystyka za pomocą delikatnej krytycznej uwagi stara się przypomnieć niektórym właścicielom, administratorom lub dzierżawcom o konieczności znoszenia przeszkód na rzekach przepływających przez ich dobra, na kanałach spławnych, stawach i jeziorach stanowiących część szlaków wodnych. „W Truszym Stawie, pale od grobli starej, należy (on — uwaga A. K.) do J. O. Xcia Czartoryskiego Generała Ziemi Podolskich”, stwierdza jeden z korespondentów „Dzienni-

²⁰ *Objazd rzek...*, komentarz Jezierskiego, s. 15.

²¹ Por. *Opisanie drogi wodnej z Pińska do Warszawy*, „Dziennik Handlowy”, 1787, s. 296, opis uroczystości otwarcia kanału Muchawieckiego, tamże, s. 508—509; także W. Butrymowicza, *Uwagi nad budową kanału Muchawieckiego*, dołączone do *Relacji z examinu Kommissyi Skarbu W. X. L. z dwóch lat od raty 7-browej 1786 r. do raty marcowej 1788 inclusive z nią przez Deputację od Stanów wyznaczoną odprawionego...*, Warszawa 1791, s. 81 i inne.

²² „Dziennik Handlowy”, 1791, s. 156.

²³ *Objazd rzek...*, s. 17.

²⁴ Jak wyżej, s. 17.

ka”²⁵. W wypadkach szczególnych, w wypadkach „opieszności w obywatelskich posługach” nagana przybiera ostrzejszy charakter, a niekiedy autorzy nie cofają się przed robieniem ironicznych uwag nawet pod adresem osób wysoko postawionych w hierarchii społecznej, zwłaszcza tych, które z wygodnictwa i braku hartu zrezygnowały z kontynuacji rozpoczętego przez siebie dzieła usprawnienia dróg wodnych²⁶.

Krytyka jest zresztą jednym z zasadniczych środków działania, a problematyka przez nią poruszana jest rozległa²⁷. Publicystyka nie szczędzi ostrych słów zwłaszcza wówczas, gdy mówi o przeszkodach budowanych ręką ludzką dla zaspokojenia drobnych interesów poszczególnych właścicieli, ze szkoda natomiast dla sprawy ogólnej. Autor *Myśli o sposobach...* stwierdza, że rozmaite młyny, jazy, groble i mosty wystawia się „... z małym rozmysłem dla pożytku prywatnego, a z publiczną szkodą na nieużyteczność rzeki...”, a w innym miejscu pisze, że buduje się je „... z wielką krzywdą kraju”²⁸. Ostre słowa krytyki kierowano przeciwko tradycyjnemu, feudalnemu traktowaniu dróg, w tym znacznej części dróg wodnych, przeciwko ściąganiu nieprawnych ceł i opłat, przeciwko prywatnie. Nasilenie stopnia krytyki jest różne: od spokojnej argumentacji, precyzyjnych ocen ogólnych, wyrażania ubolewania nad bezmyślnością właścicieli (*Myśli o sposobach...* rok 1767), aż do pełnych pasji oskarżeń i żądania stosowania kar wobec opornych, do ostrych ataków personalnych. *Uwagi względem poprawy spławu około Brześcia* formułują w stosunku do zakładających młyny i jazy namiętne zarzuty o uniemożliwienie rozwoju handlu. Ich autor stwierdza, że na nic nie przydadzą się szlachetne wysiłki „Dziennika Handlowego” zdążające do rozwoju wymiany, jeżeli nie ukróci się samowoli panującej wbrew prawu na rzekach i drogach lądowych. Domaga się ukarania „niewiernych celników” oraz egzekwowania ustalonych praw i kar, skierowanych przeciwko czyniącym utrudnienia w przewozach²⁹. Inny z anonimowych autorów pisze „Uciskają ojczyznę

²⁵ „Dziennik Handlowy”, 1787, s. 583.

²⁶ Por. np. złośliwe uwagi Jacka Jezierskiego dotyczące biskupa Massalskiego, *Objazd rzek...*, s. 15, komentarz.

²⁷ Stwierdzenie to dotyczy zarówno transportu jako takiego, jak też szerszych zagadnień gospodarczo-społecznych. Zresztą zagadnienia te najczęściej traktowano w ścisłym związku. Marginesowo można wspomnieć, że u autorów zajmujących się kwestiami komunikacji spotykamy sporo aluzji i krytycznych wypowiedzi dotyczących stosunków społecznych i politycznych; u niektórych innych publicystów, zajmujących się problematyką w zasadzie odległą od zagadnień transportu, stan dróg wodnych jest dogodnym pretekstem dla poruszenia i krytycznego ujęcia kwestii społeczno-politycznych. Nie przypadkowo Franciszek S. Jezierski mówiąc o nieuregulowanej Wiśle pisał, iż „ma taką wolność nieograniczoną jak stan szlachecki w Polsce”, i podkreślał, że skoro brzegi tej rzeki są „niedostępne zaprzęgom bydła i koni, którymi by należało statki prowadzić pod wodę, i przeto chłopci muszą tę uciążliwą pracę siłą własną, bydło wyręczając, podejmować”. (F. S. Jezierski, Niektóre wyrazy porządkiem abecadła zebrane i stosownymi do rzeczy uwagami objaśnione, *Wybór pism*, opr. Z. Skwarczyńskiego, wstęp J. Ziomka, Kraków 1952, s. 297 i 298). Problem nadmiernej eksploatacji chłopów przy pracach przewozowych, a także nieracjonalnego wykorzystania siły roboczej poddanych, jest często poruszany przez publicystów interesujących się kwestiami transportu.

²⁸ *Myśli o sposobach...*, s. 55 i 94.

²⁹ *Uwagi względem spławu około Brześcia*, „Dziennik Handlowy”, 1787, s. 28—29.

wszelkie bezprawia przemocy postronnej, niszcząc handle i hamując przemysł, lecz utyskiwać najjałośniej i ubolewać potrzeba na przeszkody wewnętrzne krajowe, wbrew wszelkim prawom niebacznie czynione na gruntach prywatnych, osobliwie na rzekach spławnych, które gdy wszystkie królestwa dla pożytku krajów swoich całą usilnością i znakomitym kosztem starają się na nowo otwierać, a inne mocą i krwie rozlaniem utrzymać, my nasze z hańbą i krzywdą publiczną nie tylko zaniedbujemy i żadnego wyczyszczenia i bezpieczeństwa dla statków spławnych... nie czynimy, ale co obrzydliwości i czucia publicznego warte, dla prywaty zakazanej prawami, nikczemnej intraty, powszechny królestwa i obywatelów tamujemy pożytek czyniąc zawady groblami i młynami..."³⁰. Różni autorzy starają się wykazać, że zyski ciągnięte przez poszczególnych właścicieli czy dzierżawców z zakładania najróżniejszych jazów i młynów na szlakach komunikacyjnych są nawet dla nich samych pozorne, gdyż też przecież chcą przewozić swoje produkty i w innych miejscach muszą ponosić takie same ciężary i pokonywać takie same trudności, nie mówiąc już o innych stratach, jakie ponoszą wszyscy obywatele w wyniku słabego funkcjonowania komunikacji, słabego rozwoju handlu i wymiany wewnętrznej. Oprócz ogólnego potępienia prywaty szlacheckiej, często łączącego się z projektami zmierzającymi do likwidacji samowoli w omawianych sprawach, publicystyka stosuje krytykę kierowaną personalnie, niejednokrotnie pod adresem osób możliwych. Często drukuje się kopie różnych raportów, które zwięźle wymieniają przeszkody, ich lokalizację i nazwiska osób, które przeszkody te wystawiły lub są odpowiedzialne za ich istnienie. „W Bułkowie pod mostem pale szkodzą, to jest most zrzucony a pale zostały, te trzy ostatnie wsi, w których są zawady należą do JP Rajskiego”³¹. I tak wylicza się cały szereg nazwisk. „Dziennik Handlowy zwraca się niekiedy do swych korespondentów czy sąsiadów danego dziedzica czyniącego przeszkody o nadesłanie informacji wyjaśniających przyczyny i skutki takiego postępowania. Korespondenci z własnej inicjatywy, lub zachęceni przez pismo, nadsyłają szereg krytycznych uwag, potępiając szkodliwe praktyki. „Nie dziw, że dziedzice przez niepoznanie powszechnego dobra tamują... tę rzekę, ale że posesorowie dóbr Najjaśniejszego Pana mimo troski ojcowskiej sprzeciwiają się królewskiej woli, to dziwniejsza. Oto w Kobryniu nową kopanicę zabić posesor palami kazał, nie wiedzieć dla jakiej przyczyny”. Komentarz „Dziennika” jest pełen oburzenia przeciwko „...tak szkodliwym handlowi powszechnemu śmiałościom, nie tylko w tym jednym obywatelu, ale i w innych za tym zgorszeniem pójść mogących, co więcej szanują swój prywatny pożytek, aniżeli największe powszechne dobro”³².

Swój walce o poprawę transportu wodnego publicystyka chciała nadać jak najbardziej praktyczny charakter. Postulat użyteczności, wysuwany wielokrotnie przez różnych publicystów³³, rozumiano bardzo wszechstronnie. Jednym z przejawów takiej postawy jest usilne staranie o systematyczne informowanie społeczeństwa i czynników rządowych o różnych problemach

³⁰ *Uwagi i rady patriotyczne...*, „Pamiętnik Historyczno Polityczny, 1785, s. 318.

³¹ *Kopia raportu lustracji nowej kanału Muchawieckiego...*, „Dziennik Handlowy” 1787, s. 582.

³² *Potwierdzenie późniejszych zawad na kanale Muchawieckim*, „Dziennik Handlowy” 1787, s. 588.

³³ Por. *Myśli o sposobach...*, s. 53 a także stanowisko „Dziennika Handlowego” w tej kwestii, „Dziennik Handlowy”, 1787, s. 29 i 30, a także s. 381.

transportu, popularyzacja osiągnięć nauki, zwłaszcza hydrografii, mechaniki, budownictwa wodnego, wysuwanie licznych projektów usprawnień oraz budowy dróg wodnych. Ostatnią sprawę, sprawę projektodawstwa, stanowiącą obszerny problem, ze względu na ramy artykułu pominię.

Dążenie do dokładnej i rzeczowej informacji o transporcie wodnym widoczne jest na każdym kroku. Pomijając informowanie przez publicystykę społeczeństwa o ogólnych jego potrzebach w dziedzinie budownictwa wodnego i „czyszczenia” rzek, chcę zwrócić uwagę na znaczenie zamieszczanych wiadomości o charakterze użytkowym. Już Wybicki wskazywał na potrzebę szybkiej, konkretnej i systematycznej informacji o cenach, rynkach i transporcie, informacji, która by docierała do wszystkich części kraju³⁴. Zgodnie z tą sugestią periodyki wyraźnie unikają materiałów ogólnikowych, powtarzających prawdy aktualnie raczej już uznane, materiałów nieprzydatnych ludziom czynu — przedsiębiorczej szlachcie, magnaterii, kupcom. W komentarzu do *Uwag względem poprawy spławu około Brześcia*, w których autor narzeka na zły stan transportu w Polsce, a nie daje rzeczowych propozycji ani szczegółowych informacji, „Dziennik Handlowy” prosi tego autora o podanie konkretnych danych — „...bo już o tym powszechnym wyrazie, że spławy w Polsce są złe, wszyscy wiedzą...”, natomiast wiadomości o tym, gdzie i jakie występują przeszkody, jak je można ominąć mogą wielu ludzi zainteresować. Dlatego też redaktor „Dziennika” proponuje, żeby autor wspomnianych *Uwag...* zechciał obrać sobie jakiś odcinek drogi wodnej, np. z Brześcia w stronę Gdańska lub w stronę Dniepru, zbadał go dokładnie i rezultaty podał do publicznej wiadomości za pośrednictwem „Dziennika”³⁵. Zgodnie z takim stanowiskiem periodyki ówczesne, a zwłaszcza „Dziennik Handlowy” zamieszczały krótkie, niekiedy liczące kilka linijek doniesienia, wskazujące na możliwość dokonywania przewozów na różnych odcinkach dróg. Tak np. pełny tekst *Doniesienia o spławności rzeki Rozpierskiej* brzmiał: „Rzeka Rozpierska pod Rozprzą bieżąca do Pilicy mil dwie, do Pilicy pod Sulejowem wpada, którą najprzód płynął z drzewem Pan Kociszewski”³⁶. Wiele konkretnego materiału informacyjnego zawierają większe artykuły, a także poszczególne broszury. „Rzeka Muchawiec uczyniła się do spławu doskonałą” pisze Komar³⁷. Oprócz ogólnych stwierdzeń dotyczących spławności starano się zamieszczać wiadomości bardziej precyzyjne, mówiące o nośności poszczególnych rzek czy kanałów, o możliwych do prowadzenia na różnych rzekach statkach, dopuszczalnej ich ładowności w konkretnych warunkach, o szybkości nurtu, o czasookresie przewozów itd.³⁸ Dlatego też niekiedy, po informacji o dokonanym spławie „Dziennik Handlowy” nieco później podaje typ statków i dokładny opis

³⁴ J. Wybicki, *Wykład sposobów do rzekospławności...*, s. 5.

³⁵ „Dziennik Handlowy”, 1787, s. 29 i 30.

³⁶ Jak wyżej, s. 438.

³⁷ *Objazd rzek...*, s. 6.

³⁸ Tak up. „Dziennik Handlowy” z października-listopada 1787 r., s. 583, podaje szereg danych o warunkach komunikacyjnych w rejonie kanału Muchawieckiego. „1. Szeroki jest kanał... łokci dwadzieścia. 2. Przez mil 3,5 od Piny głęboki pół łokcia;... 3. Druga część aż do Muchawca głębokości wody łokci jeden i pół; w tej części sposobny do spławu... 5. Wiosną bywa do spławu stosowny przez miesiący dwa... 6. W jesieni może być cokolwiek sposobny do spławu szuhalejów, lecz niewygodnie i pracowicie dla miałkości miejscami”. Tenże sam numer „Dziennika” na s. 534 przynosi wiadomości dotyczące warunków i czasu przepływu szuhaleja kanału i pobliskich rzek. Przykłady podobne można mnożyć.

lub wielkość ładunków, zamieszcza dziariusz podróży itd. Takie materiały były usilnie poszukiwane³⁹. Chętnie też donoszono o dokonaniu większych przewozów na dotąd nie uczęszczanych lub nowo otwartych szlakach. Zebrania różnych wiadomości i doświadczeń z podejmowanych przewozów w rejonie Pińska dokonał Butrymowicz, podając szereg informacji szczegółowych o przewozach w kierunku Niemna (kanał Telechański czyli Ogińskiego), Wisły (kanał Królewski) i Dniepru (za pośrednictwem Prypeci)⁴⁰. Jeszcze bardziej precyzyjne były informacje dotyczące różnych przeszkód, które można napotkać na określonej rzece i kanale oraz informacje o sposobach ominięcia tych przeszkód. Obok szczególnie niebezpiecznych „zawałów”, którym poświęca się niekiedy osobne doniesienia, drukuje się dziariusze podróży lub raporty lustracji, które zawierają dokładny opis warunków komunikacyjnych i dokładnie wyliczają i lokalizują pływiny, głazy, nie usunięte pale, groble, jazy itd.⁴¹

W miarę możliwości starano się dokładnie informować o aktualnym ruchu na rzekach, co miało znaczenie zarówno z transportowego, jak i handlowego punktu widzenia, tak np. „Pamiętnik Historyczno-Polityczny” wiosną 1785 r. donosił o wzmószonym ruchu na Wiśle wobec dogodnego poziomu wód, a równocześnie zamieszczał dalsze wyjaśnienia dotyczące popytu na zboże, w tej liczbie na rynku światowym⁴². „Dziennik Handlowy” tego typu wiadomości zamieszczał systematycznie. Podawano sporo danych dotyczących przygotowywania transportów, gromadzonych w nadrzecznych „palach” produktów. W ten sposób informacja dotycząca warunków przewozowych była częścią ogólniejszego problemu, była wyrazem rodzących się powiązań gospodarczych różnych części kraju, wyrazem nowych potrzeb gospodarczych. Stanowiła niejako przedłużenie informacji o efektach rocznej działalności produkcyjnej, o jakości i wielkości zbiorów i wiązała się z systematycznie zamieszczanymi przez „Dziennik Handlowy” wiadomościami o poziomie cen w różnych regionach kraju.

Osobnym zagadnieniem jest propagowanie różnych osiągnięć wiedzy, które mogą mieć zastosowanie przy rozwoju transportu wodnego. Temu zagadnieniu szczególnie wiele uwagi poświęca autor *Myśli o sposobach...* Podaje on szereg sposobów likwidacji pływiny i mielizn, zwiększania głębokości nurtu, regulacji jego spadku itd. Omawia sposoby budowania tam i grobli, opisuje niektóre maszyny, ich konstrukcję i zastosowanie w różnych warunkach i dla różnych celów. „Sandomierzanin”, anonimowy autor nowatorskich pomysłów i wielu notatek drukowanych w „Dzienniku Handlowym”, stara się wykorzystać doświadczenia fizyki, dotyczące zanurzania ciał w wodzie, dla poprawy sposobów budowania statków⁴³. Butrymowicz wykazuje szereg błędnych założeń, jakie zrobiono przy budowie, a zwłaszcza przy realizacji budowy kanału Muchawieckiego. Założenia te nie wytrzymują krytyki z punktu widzenia hydrografii i mechaniki. Do takich m. in. zalicza prostowanie kolan Muchawca i blokowanie w wielu punktach starego koryta, nieodpowiedni wybór trasy

³⁹ Por. „Dziennik Handlowy” 1787, s. 381.

⁴⁰ W. Butrymowicz, *O komunikacji wodnej teraźniejszej z Pińska na trzy strony*, „Dziennik Handlowy” 1787, s. 380.

⁴¹ Por. *Opisanie drogi wodnej z Pińska do Warszawy...*, „Dziennik Handlowy” 1787, s. 437, kopię raportu lustracji nowej... jw., s. 583.

⁴² „Pamiętnik Historyczno-Polityczny”, maj 1785, s. 468. Szereg informacji o ruchu na niektórych rzekach podaje Komar.

⁴³ *Uwaga Sandomierzanina względem poprawy budowania statków i onymi pływania*. „Dziennik Handlowy” 1787, s. 287—291.

kanalu (nie najniższe miejsca) itd.⁴⁴. Du Deffilles, inżynier i architekt francuski pracujący w Polsce, propagował zasady naukowych obliczeń, które powinny być stosowane nawet przy niewielkich pracach regulacyjnych⁴⁵. W związku z upowszechnianiem wiedzy pozostaje również propagowanie doświadczeń zagranicznych. Sporo luźnych informacji w tej materii rozsianych jest w różnych broszurach oraz artykułach, zwłaszcza w „Dzienniku Handlowym”. Ten ostatni np. zamieszcza wiadomość o machinie do prowadzenia statków w górę rzeki, a zastosowanej na Dunaju⁴⁶, A. Komar i Du Deffilles kilkakrotnie wzmiankują o regulacji rzek we Francji i innych krajach, dużym zainteresowaniem cieszą się doświadczenia holenderskie. Bardziej kompleksowo sprawą tą zajmuje się autor *Myśli o sposobach...* Doświadczeń obcych krajów nie przyjmuje on jednak mechanicznie, lecz dokonuje krytycznego wyboru tych, które mogą według jego zdania mieć praktyczne zastosowanie w warunkach polskich. W osobnym rozdziale podaje, jak można doświadczenia te zastosować w Polsce. Ciekawą jest myśl, że niechęć wobec nauki i obawa („bojaźń nieczynna”) przed zastosowaniem wyników badań naukowych i doświadczeń innych krajów, nie może pomniejszyć ich wartości i nie jest w stanie zaszkodzić nauce, gdyż stoi ona niejako ponad konserwatyżmem ludzkim i ostatecznie zwycięża⁴⁷.

Obok słusznych myśli dotyczących hydrografii i budownictwa wodnego wypowiediano szereg poglądów naiwnych, będących jednak odbiciem ówczesnego stanu wiedzy o tych sprawach⁴⁸.

Osobnym zagadnieniem jest ekonomika transportu, kwestia kalkulacji przewozów, ich efektów gospodarczych. Publicystyka propaguje zdobycze myśli ekonomicznej swej epoki w tej sprawie. Ten obszerny problem częściowo zasygnalizowałem wcześniej, mówiąc o argumentacji publicystyki na rzecz poprawy transportu wodnego.

Kończąc spostrzeżenia na temat postawy publicystyki wobec omawianego problemu, warto podkreślić, że ambicją jej jest oddziaływanie na jak największe kręgi opinii publicznej oraz postawę władz w celu polepszenia warunków komunikacyjnych i w konsekwencji przyspieszenia rozwoju handlu i stworzenia trwałej łączności poszczególnych terenów Rzeczypospolitej. Publicystyka przytacza liczne i o różnym ciężarze gatunkowym argumenty, za których pośrednictwem stara się dotrzeć do świadomości różnych ludzi, różnych grup społecznych. Jej wypowiedzi, uwagi i myśli nie pozostają bez echa. Periodyki często zamieszczają listy i doniesienia będące odpowiedzią na inne uprzednio już drukowane. Periodyki osiemnastowieczne, a zwłaszcza „Dziennik Handlowy” organizują wokół siebie pewien aktyw, który można by określić dzisiejszym mianem korespondentów. Rekrutują się oni z ludzi zainteresowanych

⁴⁴ W. Butrymowicz, *Uwagi nad robotą kanału Muchawieckiego*, s. 67 i 63.

⁴⁵ Du Deffilles, *List*, Lwów, Druk. Akademicka Soc. Jesu, bez roku druku.

⁴⁶ O machinie używanej na Dunaju przeciwko wodzie pływania statków, „Dziennik Handlowy”, 1787, s. 379—380.

⁴⁷ *Myśli o sposobach...*, s. 5.

⁴⁸ Do takich należał pogląd, że przy pomocy obwałowania rzek będzie można zlikwidować większość lub przynajmniej znaczną część trudności przewozowych. Zbliżone do powyższego poglądu zdanie wypowiedział m. in. autor *Myśli o sposobach...*, s. 8 i inne. Dziś już wiemy, że olbrzymia praca związana z obwałowaniem rzek, bez szeregu innych działań i prac pomocniczych, daje niewielkie efekty, a niekiedy jest bezcelowa, a nawet szkodliwa. Podobne przykłady można by innożyć.

spławem i handlem, z czynnych gospodarczo grup szlachty. Wielu z nich nie poprzestaje na jednorazowym wyrażeniu swych poglądów, ale pisuje kilkakrotnie. Taki np. Butrymowicz, podstarosta i miecznik piński, potem poseł na Sejm Czteroletni, nie ogranicza się do nadesłania dokładnego *Opisu drogi wodnej z Pińska do Warszawy...*, którą odbyły czółna napełnione jego produktami, ale pisze o nowych transportach (*O komunikacji wodnej z Pińska na trzy strony...*), przy czym m. in. komunikuje, że w jedną stronę, w kierunku Morza Czarnego pójda baty napełnione jego produktami, i dodaje, że dokładny opis tej trasy przysła do „Dziennika Handlowego”. Dziennik i inne periodyki podtrzymują i rozwijają taką inicjatywę. W omawianym wypadku „Dziennik Handlowy” wyraża wdzięczność za nadesłanie „uwiadomienia” o transportach w trzy strony (Gdańsk, Królewiec, Cherson) i dodaje, że jeszcze większe uznanie i wdzięczność u współczesnych i potomnych zyska sobie JW Pan Butrymowicz, jeżeli każe opisać swemu szyprowi w sposób maksymalnie dokładny trasę przez Pińsk do Chersonia i dostarczy ów opis „Dziennikowi” oraz uprosi panów Platera i Korzeniowskiego, aby również polecili swym szyprom dokonać opisu drogi i zawad na trasie Pińsk—Królewiec i Pińsk—Gdańsk ⁴⁹. W powyższym wypadku „Dziennik” zwracał się za pośrednictwem Butrymowicza do innych spławiających o nadesłanie materiałów. Zwykle jednak prosił o to bezpośrednio, tak np. postępował z okazji pierwszego spławu łodzi ze zbożem rzeką Horyń, którego organizator był gorąco proszony przez redakcję o nadesłanie opisu drogi ⁵⁰.

Periodyki ówczesne przy pomocy swoich korespondentów chciały zbliżyć się do aktualnych problemów poszczególnych ziem, pokazać bieżące ich potrzeby (m. in. czynnikom państwowym), sugerować sposoby rozwiązania trudności. Skuteczne oddziaływanie chciały osiągnąć zarówno za pośrednictwem zamieszczanych materiałów, jak też na drodze mobilizowania ludzi związanych z redakcjami do praktycznej działalności w terenie. Periodyki dążyły do wywołania dyskusji wokół kwestii transportu wodnego. Nie obawiały się zamieszczania artykułów, których autorzy reprezentowali odmienne stanowisko niż redakcja.

W pracy nad rozbudzeniem zainteresowania zagadnieniami transportu wśród szerokich kół szlachty i mieszczaństwa, nad ugruntowaniem zrozumienia jego ekonomicznego znaczenia, periodykom sekunduja broszury.

Współczesna, osiemnastowieczna ocena roli publicystyki, zwłaszcza „Dziennika Handlowego”, w działalności na rzecz poprawy transportu jest pochlebna. Świadczą o tym liczne wypowiedzi, a wśród nich oficjalne stwierdzenia, jakie padły na sali obrad Sejmu Wielkiego ⁵¹.

Campagne de presse dans la seconde moitié du XVIII-e s. pour l'amélioration du transport par voie d'eau sur le territoire de la République

RÉSUMÉ

Etant donné l'essor économique du pays dans la seconde moitié du XVIII-e s., les besoins du transport, principalement en ce qui concernait les articles bon marché et de grande consommation, commencèrent à augmenter. Les voies de terre

⁴⁹ „Dziennik Handlowy” 1787, s. 381.

⁵⁰ „Dziennik Handlowy” 1791, s. 157.

⁵¹ *Relacja z egzaminu Komisji Skarbu W. X. L...*, Warszawa 1791, s. 60.

ne pouvaient suffire, de là le grand intérêt porté aux voies d'eau. Les chicanes de la Prusse, dès après le premier démembrement, à l'égard du transport par la Vistule vers Gdańsk, ont eu très certainement une grande influence sur la recherche de nouveaux moyens et de nouvelles voies d'eau. Il semble que ce facteur ait agi à un haut degré dans les années 70 du XVIII-e s.; par contre, à la fin du même siècle, il était surtout question du transport entre les différentes régions à l'intérieur du pays. La campagne de presse, en vue d'améliorer le transport en général, et par voie d'eau en particulier, se fit de plusieurs manières. On critique sévèrement les négligences précédentes et notamment le fait de traiter les rivières comme propriétés privées (lutte contre l'attitude féodale à l'égard des voies d'eau, lutte contre l'établissement de moulins privés, de barrages et de digues). L'argumentation, multiple et très approfondie, était basée sur les principes théoriques des doctrines économiques.

Dans sa campagne, la presse apportait des informations sur les conditions de transport, les nouveautés scientifiques dans le domaine de la régulation des rivières, la construction de canaux et de bateaux, les expériences de l'étranger; elle présentait aussi de nombreux projets pour l'aménagement de nouvelles voies et communications fluviales, ainsi que d'autres pour de moindres améliorations. Cette campagne de presse, tendant à encourager l'esprit d'entreprise des nobles, des magnats et des commerçants, à pousser les facteurs dirigeants vers des efforts maxima pour développer le réseau fluvial — tout cela traduisait l'apparition de nouveaux impératifs économiques.

Борьба публицистики второй половины XVIII века за упорядочение водного транспорта на территории Речи Посполитой

РЕЗЮМЕ

В результате экономического оживления, которое охватило во второй половине XVIII в. территорию Речи Посполитой, возросли задания транспорта, особенно в сфере перевозов массовых и дешёвых товаров.

Сухопутный транспорт не мог справиться с этими заданиями, поэтому большой интерес стал проявляться к водным путям. Несомненно на усиленные поиски новых транспортных возможностей, прежде всего в области водного транспорта, оказывали влияние различные препятствия со стороны Пруссии для транспорта по Висле в Гданьск в период после первого раздела Польши. Кажется, что этот последний фактор определял интерес к рассматриваемой проблеме в большой степени в семидесятых годах XVIII века, в конце же восьмидесятых годов он объяснялся прежде всего необходимостью перевозов внутри страны. Кампания публицистики, требовавшей упорядочения транспорта вообще, а водного транспорта в особенности, шла в разных направлениях. Беспощадной критике были подвергнуты упущения. Особенно остро публицисты клеймили трактовку рек как частной собственности (борьба против феодальных отношений в области водных путей, против постройки частных мельниц, плотин и запруд на реках). Аргументирование в вопросе упорядочения водного транспорта опиралось на теоритические основы экономических доктрин.

В этой кампании публицисты, систематически информируя об условиях перевозов, новых достижениях науки в области речного хозяйства, строительстве каналов и судостроении, о заграничном опыте, выдвигали многочисленные

проекты освоения новых водных путей, их соединения каналами, а также вносили много рационализаторских предложений. Вся эта кампания публицистики, направленная на поощрение слоев наиболее предприимчивой шляхты, магнатов и купцов, а также правительства к максимальным усилиям в области расширения водного транспорта, была проявлением новых экономических потребностей.