Wisła w zbiorach Archiwum Państwowego w Kielcach Oddział w Sandomierzu

Wisła, królowa polskich rzek, przez stulecia spełniała szczególną rolę w dziejach państwa i narodu polskiego. Wisła to także droga wodna do Bałtyku, wzdłuż której powstawały i rozwijały się duże ośrodki miejskie

Jej rola w ukształtowaniu przestrzeni historycznej Ziemi Sandomierskiej jest kluczowa. Była, bowiem, wraz z dopływami, dogodnym, naturalnym szlakiem komunikacyjnym, jak również drogowskazem dla osadników, wkraczających w nieznane i groźne obszary leśne1. Rzeki, bowiem odgrywały nieraz decydującą rolę w procesach kolonizacji wewnętrznej, wytyczały jej kierunek. Przez wieki Wisła pełniła rolę kręgosłupa, łączącego odległe obszary Ziemi Sandomierskiej.

Ziemia Sandomierska leży w dorzeczu górnej i środkowej Wisły. W górę od Sandomierza Wisła przyjmuje wody: z lewej strony Soły, Skawy, Raby, Dunajca, Wisłoki, Sanu z Wisłokiem oraz z prawej strony: Przemszy, Szreniawy, Nidy i Czarnej, w dół od Sandomierza do Wisły wpadają lewobrzeżne dopływy: Kamienna, Radomka i Pilica, oraz prawobrzeżny dopływ Wieprza. Historyczna stolica Ziemi Sandomierskiej, podobnie jak pozostałe ośrodki centralne Polski przedrozbiorowej (Wrocław, Kraków, Poznań, Warszawa) leży w kluczowym punkcie rzeki, węźle wodnym, jaki tworzą zbiegające się dopływy górnej Wisły. Wszystkie wymienione wyżej miasta, oprócz Sandomierza i współcześnie należą do największych i najznakomitszych miast Polski. Wielkie regiony terytorialne odpowiadające dawnym historycznym dzielnicom, w większości pokrywają się z jednostkami podziału hydrograficznego odpowiednich obszarówi.
W wieku XIV wzrosło znaczenie Wisły jako drogi handlowej, osiągając swoje apogeum w w.w. XVI i XVII, kiedy rozkwit bałtyckiego handlu zbożem, drewnem i innymi produktami nadwiślańskich pól i lasów uczynił z Wisły największą pod względem przewozów rzekę świata. Ilość spławianego Wisłą zboża sięgała 250 000 ton. Jak wielka to była liczba świadczy fakt, że przewozy Wisły z tego okresu Ren osiągnął dopiero w latach dwudziestych XIX wieku. Sandomierz był w tym okresie największym w Małopolsce ośrodkiem spławu zboża i regionalnym centrum brakarstwa drewna, pozyskiwanego w Puszczy Sandomierskiej i spławianego do Sandomierza, Sanem.
Rozbiory dokonały podziału Ziemi Sandomierskiej na dwie części. Wisła stała się rzeką graniczną. Taka sytuacja dotknęła stare ośrodki lezące nad jej brzegami, szczególnie tragicznie Sandomierz. Zaborcy nie byli zainteresowani w rozwoju terytoriów nadgranicznych. Sandomierz, stolica prowincji był niedoinwestowany, omijały go coraz bujniej rozwijające się w XIX w. linie kolejowe. W okresie Królestwa Polskiego, Wisła była rzeką wewnętrzną Królestwa począwszy od ujścia Sanu, a wiec gdzieś od Zawichostu, aż po granice z Prusami. W rozwijającej się gospodarce Królestwa coraz większą rolę odgrywał handel zagraniczny. Na liście towarów eksportowanych na Zachód tradycyjnie już pierwsze miejsce zajmowało zboże i jego przetwory. Zniesienie granicy celnej z Rosją sprzyjało dynamicznemu rozwojowi gospodarki Królestwa.
Udział Sandomierza, z powodu jego nadgranicznego położenia był stosunkowo niewielki.
Nie oznaczało to jednak całkowitego odwrócenia się miasta od Wisły. W czasie zaborów rząd Królestwa Polskiego od początku doceniał ważność transportu rzecznego. W 1817 roku przy Komisji Spraw Wewnętrznych utworzona została Rada Ogólna Budownictwa, Miernictwa i Spławów, której przewodniczył Stanisław Staszic. W Warszawie powstała również Szkoła Miernictwa, Budownictwa Dróg i Spławów. W 1829 roku na Wiśle pojawił się pierwszy statek parowy. W 1846 roku rozpoczęło się intensywne wprowadzanie statków parowych. W ten sposób rozwinęła się komunikacja nie tylko towarowa, ale także pasażerska na trasie Sandomierz-Warszawa oraz Sandomierz-Warszawa. Na środkowym odcinku Wisły przewożono wówczas materiały budowlane, a także płody rolne, owoce i przetwory. Dodatkowo cała długość Wisły wykorzystywana była do spławu drewna. Przełomowym wydarzeniem w rozwoju drogi wodnej, jakim winna stać się Wisła było podpisanie przez rządy Austrii i Rosji Konwencji w sprawie regulacji rzeki Wisły i Sanu, stanowiącej granicę obu zaborów w dniu 20 sierpnia 1864 r. W Sandomierzu usytuowana została siedziba administracji wodnej, nadzorującej wykonywanie zadań regulacji Wisły, stosownie do zawartej Konwencji. Rozpoczęto zakrojone na szeroką skalę prace regulacyjne, mające na celu poprawić spławność rzeki. Oprócz prac związanych z budową typowych obiektów regulacyjnych, jak groble, wały itp. dokonano remontu portu sandomierskiego, a po drugiej austriackiej stronie wybudowano port w Nadbrzeziu. W 1908 roku natomiast, w tejże miejscowości utworzono warsztaty portowe, w których remontowano tabor rzeczny Z portem w Nadbrzeziu związany jest mało znany epizod z okresu I wojny światowej, związany działalnością tzw. Flotylli Wiślanej (Dowództwo Linii Transportowych na Wiśle (Weichseltransportslinien - Kommando, WTLK), której zadaniem było przede wszystkim holowanie galar i tratew z zaopatrzeniem dla armii austriackiej. Statki tej Flotylli brały czynny udział w walkach austriacko-rosyjskich o Sandomierz na przełomie sierpnia i września 1914 r. Siedziba dowództwa od 1916 roku została usytuowana w leżącym dokładnie naprzeciw Sandomierza - Nadbrzeziu. (Pod tym linkiem model znajduję się okrętu Wawel http://members.chello.at/friedrich.kermauner/Pic_KM/X73.jpg walczącego pod Sandomierzem.)

1 Arnold S., Geografia historyczna Polski, Warszawa 1951 s. 105-106.

i W tekście wykorzystano – za zgodą autorki - obszerne fragmenty artykułu Karoliny Pawłowskiej pt. Wisła w materiałach Archiwum Państwowego w Kielcach oddz. w Sandomierzu w: NARRATA DE FONTIBUS HAUSTA. Studia nad problematyką kościelną, polityczną i archiwistyczną ofiarowane Janowi Skarbkowi w siedemdziesiątą rocznicę urodzin. Red. Anna Barańska, Witold Matwiejczyk