

Khrystyna Moriak–Protopopova

ŻEGLUGA NA RZECIE PRZEMSZY (USTAWY OBOWIĄZUJĄCE W DRUGIEJ POŁOWIE XIX I NA POCZĄTKU XX WIEKU)

Współcześnie rzeka Przemsza nie zalicza się do rzek żeglownych. Jednakże nie zawsze tak było. W ciągu stuleci ten niewielki dopływ Wisły był ważną arterią rzeczną, która łączyła Chełmek – miasto w województwie małopolskim w powiecie oświęcimskim – i otaczające miasta z basenu Wisły, dalej z Krakowem, Sandomierzem, a nawet Puławami.

W zachowanych dokumentach historyczno-prawnych można znaleźć informacje o regulach przewozu towarów i pasażerów w ubiegłych czasach. Za jeden z ważniejszych można uznać Regulamin żeglugi na rzece Przemszy¹ wydany przez Namiestnictwo we Lwowie z 15 sierpnia 1889 r. Po rozpadzie monarchii Austro-Węgierskiej w 1918 r., rząd II Rzeczypospolitej Polskiej zamierzał wykorzystać i rozwinąć tę drogę komunikacji rzecznej, lecz planu tego nie udało się zrealizować, ponieważ z ekonomicznego punktu widzenia bardziej celowe było rozwinięcie połączenia kolejowego. W realizacji planów przeszkodził wybuch II wojny światowej.

Dr KHRYSTYNA MORIAK–PROTOPOPOVA, adiunkt w Katedrze Historii Państwa, Prawa i Historii Doktryn Politycznych i Prawnych, Wydział Prawa, Lwowski Uniwersytet Narodowy im. Ivana Franki; vul. Sichovykh Stril'tsiv 14, m. L'viv, Ukraina; e-mail: khrystyna.moryak-protopopova@lnu.edu.ua; <https://orcid.org/0000-0003-1418-240X>

¹ *Regulamin żeglugi na rzece Przemszy* (12.05.1889), *Dziennik Ustaw i Rozporządzeń Krajowych dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem. Rok 1889*, Z drukarni Wł. Łozińskiego, Lwów 1889, s. 209-17 [dalej cyt.: Regulamin żeglugi na rzece Przemszy]. Wśród innych aktów normatywnych dotyczących rozwoju żeglugi na polskich rzekach należy m.in. wymienić: rozporządzenie gubernialne, zawierające przepisy policyi wodnej (flisackiej) z 1842 r.; ustawa krajowa galicyjska o rybołówstwie z 1887 r. [Nusban–Hilarowicz 1912, 59]; przepisy o policyi rzecznej dla rzeki Przemszy z 1888 r.; przepisy policyi rzecznej i plantacyjnej dla Galicyi i Bukowiny z 1842 r. [tamże]; rozporządzenie ministerialne z 4 stycznia 1855 r.; rozporządzenie ministerialne z 30 września 1857 r.; ustawa przemysłowa z 1859 r.; obwieszczenie c. k. Ministerstwa Handlu z 6 marca 1869 r.; ustawa wodna z 1875 r.

W czasach współczesnych mieszkańcy basenu Przemszy stoją na stanowisku, że wznowienie żeglugi na „Księżnicze polskich rzek” mogłoby mieć nie tylko historyczne znaczenie (z uwagi na bogatą historię rzeki), ale również i ekonomiczne [Świerkot 2015]².

1. Wprowadzenie

Rzeka Przemsza jest lewym dopływem Wisły i na przeł. XIX w. oraz I poł. XX w. była lądową i wodną trasą komunikacyjną w Królestwie Galicji i Lodomerii oraz Wielkiego Księstwa Krakowskiego i Księstw Oświęcimia i Zatoru (od II poł. XIX w. – Kraj koronny Królestwa Galicji i Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim i Księstwami Oświęcimia i Zatoru), który obejmował wielki obszar dzisiejszych ziem ukraińskich i polskich zajętych przez Austrię w 1772 r., po I rozbiorze Rzeczypospolitej. Wówczas żegluga na Przemszy oraz na innych rzekach państwowych była uregulowana przepisami rządu centralnego w Wiedniu, a częściowo przepisami rządu krajowego we Lwowie (Gubernatorstwa, a od 1849 r. – cesarsko-królewskiego³ Namiestnictwa). Przykładem tych regulacji jest rozporządzenie gubernialne, zawierające przepisy policyi wodnej (flisackiej) z 2 marca 1842 r.⁴, ustawa krajowa galicyjska o rybołówstwie z 1887 r. [Nusban–Hilarowicz 1912, 59], czy przepisy o policyi rzecznej dla rzeki Przemszy od 1888 r.

Długość Przemszy nie sięga nawet 100 km, dlatego też nie powinno dziwić, że informacji o żegludze na niej jest stosunkowo niewiele [Giżycki 1845, 182], chociaż odgrywała ona w ubiegłych czasach ważną rolę w gospodarce kraju, będąc jednym z ważniejszych na Śląsku szlaków

² Szerzej zob. *Chcą odtworzyć żeglugę na Górnej Wiśle*, <http://www.tawernaskipperow.pl/czytelnia/srodladzie/chca-odtworzyc-zegluge-na-gornej-wisle/4895> [dostęp: 16.09.2018].

³ Austriacki cesarz nosił dwa tytuły – cesarza Austrii i króla Węgier, jednak cesarsko-królewskimi z 1867 r. nazywano tylko te instytucje państwowe, które były wspólne dla obu części monarchii Austro-Węgierskiej, albo były wyłącznie austriackimi, a węgierskie instytucje miały nazwę królewskich. W dokumentach tego okresu zarówno w polskiej, jak i w niemieckiej literaturze na określenie „cesarsko-królewski” używano skrótu „c. k.”.

⁴ *Ustawy i rozporządzenia krajowe wydane do końca roku 1880 które dla Królestwa Galicji i Lodomerii wraz z w. ks. Krakowskiem są ważne, a z którymi żandarmerya stosownie do §. 24. instr. Służbowej obeznać się powinna*, Nakład i druk Karola Budweisera, Lwów 1881, s. 4.

wodnych służących do przewożenia węgla i wyrobów hutniczych. Do tego celu wykorzystywano płaskodenne łodzie zwane galarami, które były długie na 21 m, a szerokie na 8 m lub 9 m [Szkutnik 2014]. Jeden galar mógł zabrać kilkadziesiąt ton towarów i z szybkością około 9 km na godzinę transportował je do Krakowa, Sandomierza, a nawet do Puław. Do przewozu pasażerów wykorzystywano parowce. Parowce służyły także do transportowania galar, jeżeli miały płynąć pod prąd rzeki. Jeżeli poziom wody był niski to do tego celu wykorzystywano konie. U zbiegu Czarnej i Białej Przemszy (mianowicie tam zaczyna się sama Przemsza) powstał słynny „Trójkąt Trzech Cesarzy”, a nieco później rzeka była też chętnie wykorzystywana przez turystów. Te okoliczności wpłynęły na rozwój żeglugi, a ilość statków poruszających się po tytułowej rzece, stale rosła. W takiej sytuacji powstała potrzeba regulacji prawnej przewozu towarów i pasażerów i dlatego też c. k. Namiestnictwo we Lwowie ogłosiło 14 lipca 1889 r. Regulamin żeglugi na rzece Przemszy zatwierdzony przez Wysokie c. k. Ministerstwo Handlu w porozumieniu z Wysokim c. k. Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Skarbu.

2. Ogólne warunki wykonywania żeglugi na rzece Przemszy

Według przepisów austriackiego ustawodawstwa, przedsiębiorstwa żeglugi parowej zobowiązane były do uzyskania pozwolenia od władzy krajowej (w danym przypadku c. k. Starostwa w Chrzanowie), także każdy austriacki statek kursujący na Przemszy miał być zaopatrzone w przepisany prawem patent dla statku. Zwolnione od tego obowiązku zostały promy, tratwy⁵ i niewielkie łódki (czółna), które były używane jako jednostki pomocnicze⁶. Patent wydawano na podstawie podania, w którym należało wskazać właściciela statku (mógł to być wyjątkowo austriacki obywatel uprawniony do prowadzenia żeglugi) i z dokładnym opisem statku (z podaniem jego nazwy, jeśli chodziło o parowiec). Następnie odbywała się rewizja, której koszty ponosił właściciel statku, dokonywana przez specjalistów pod kątem pojemności, załadunku, dostatecznego zaopatrzenia i odpowiedniej załogi. Czas i miejsce rewizji wyznaczało Starostwo. Właściciel był obowiązany zapewnić swobodny dostęp do wszystkich

⁵ To płaska konstrukcja służąca do podróży na wodzie i wyglądająca jak prosta łódź pozbawiona kadłuba.

⁶ Regulamin żeglugi na rzece Przemszy, s. 210.

części, niezaladowanego w tym czasie towarem i pasażerami, statku oraz udzielić niezbędnej pomocy do dokonania rewizji.

Po przeprowadzeniu rewizji statek mógł zostać uznany jako „do żeglugi się nadający”⁷, po czym wpisywano go do rejestru statków i umieszczano na nim odpowiedni numer z rejestru, a właścicielowi wydawano patent wedle ustalonego wzoru. Przy rewizji statku parowego ściśle przestrzegano przepisów dla kotłów parowych. Na zewnątrz burty, w środku i z tyłu należało umieścić skalę zanurzania sięgającą aż do linii maksymalnego zanurzenia naładowanego statku (linia o 2 m długości i 3 cm szerokości, która to skala miała być zawsze utrzymywana w czystości, aby pozostawała widoczna). Dodatkowo statki przeznaczone do przewozu osób oznaczone były informacją o największej dopuszczalnej liczbie osób, które mogły w jednym czasie znajdować się na pokładzie (wskazaną liczbę umieszczano na tablicy w miejscu dla wszystkich dostępnym i widocznym)⁸. Te zalecenia świadczą o tym, że nie tylko władze kontrolowały bezpieczeństwo przewozu, ale i sami pasażerowie mogli przekonać się o bezpieczeństwie podróży.

Każdy kapitan statku (oprócz kapitanów promów i małych czółen używanych jako jednostki pomocnicze) powinien był posiadać patent żeglarski wydawany po zdaniu egzaminu który „odnosić się winien bardziej do praktyki aniżeli do teorii służby na statku”⁹, powinien także wykazywać się dokładną znajomością nurtu Przemszy, jej niebezpiecznych miejsc i miejsc, które nadawały się do transportu lądowego w okresie zimy, kiedy rzekę pokrywała tafla lodu, a także znajomością przepisów prawnych dotyczących żeglugi na Przemszy. Kandydat podchodzący do egzaminu miał wnieść podanie do Starostwa w Chrzanowie, w którym powinien był wskazać swój wiek, miejsce zamieszkania, obywatelstwo, rodzaj statków, których miał dotyczyć wnioskowany patent, nadto powinien udowodnić za pomocą świadectw (ustnych), że odbył co najmniej trzyletnią odpowiednią służbę na statkach, i że legitymuje się doświadczeniem praktycznym, a także, że co najmniej przez jeden rok z tych trzech służył na parowcach wód śródlądowych, dodatkowo miał przedstawić pisemne zaświadczenie ukończenia studiów odpowiedniej szkoły. Egzamin przeprowadzała

⁷ Tamże

⁸ Tamże, s. 211.

⁹ Tamże, s. 212.

komisja złożona ze Starosty Chrzanowskiego lub jego zastępcy jako przewodniczącego, jednego doświadczonego i patentowanego przez Starostwo kapitana statku odpowiedniego rodzaju i jeśli sprawa dotyczyła parowców to dodatkowo z urzędnika budownictwa państwowego¹⁰. Starosta, który najczęściej sam nie miał żadnego doświadczenia w dowodzeniu statkiem, miał prawo do głosu rozstrzygającego [Pilat, 5].

W tym miejscu należy wspomnieć o pewnych aspektach historycznych. W minionych czasach obowiązywał trójstopniowy system sprawowania władzy wykonawczej, który opierał się na strukturze: minister – namiestnik – starosta¹¹. Starosta (zwyczajowo w II poł. XIX w. był nim miejscowy szlachcic) był jednoosobowym zarządcą powiatu, podejmował decyzję i ponosił odpowiedzialność za wszystkie wydarzenia na terenie powiatu [Kul'chys'kyj 2009, 138; Lityński 1902, 27]. Hryhorij Cehłyński, poseł i członek prezydium Ukraińskiego Klubu Parlamentarnego, na zebraniu austriackiego parlamentu (Rada Państwa) wskazał: „Każdy powiatowy starosta jest samodzielnym panem powiatu [...]” [Demkovich-Dobrians'kyj 1987, 13]. Stanowisko urzędników kraju było „smutnym, a w porównaniu do innych koronnych krajów monarchii – o wiele gorszym” [Lityński 1902, 116]. Ze względu na to, że Lwów należał do jednych z najdroższych miast, a wynagrodzenie urzędników w Galicji było niższe niż w pozostałych krajach koronnych Austrii, w połączeniu z ogólnym ubóstwem i bezkarnością doprowadziło to do wykreowania warunków sprzyjających korupcji w Galicji. Sprzyjały też temu biurokracja, brak jasnych zasad ponoszenia odpowiedzialności oraz brak odpowiednich regulacji prawnych. Wszystko to skutkowało szerzeniem się łapownictwa (biernego i czynnego) w środowisku galicyjskich urzędników. Wracając zatem do tematyki egzaminu na patent żeglarski, wydaje się, że wobec braku oczywistych dowodów na przekupstwo starosty, można przyjąć, że podejmował on swoją decyzję kierując się względami bezpieczeństwa w żegludze.

Patent żeglarski na Przemszy mógł zostać odebrany (na określony czas, lub na zawsze) przez Starostwo, jeżeli okazało się, że ten, któremu go

¹⁰ Tamże, s. 213.

¹¹ Закон' 19 Маia 1868 h. (RGBI, nr 44) *o uchrezhdenie pravytel'stvennykh' (polytycheskykh') ustanovlenij*, w: *Oblastnoe, admynystratywnoe y obschynnoe ustrojstvo Halytsiy po avstrijskomu zakonodatel'stvu*, Hosudarstvennaia Typohrafiia, Petrohrad' 1915, s. 8.

udzielono, nie spełniał koniecznych wymogów przepisanych prawem do uzyskania patentu. Natomiast trwale zaprzestanie żeglugi lub przejście statku na własność podmiotu zagranicznego skutkowało odebraniem patentu dla statku.

W trakcie rejsu przedmiotowe patenty (żeglarski i dla statku) miały się zawsze znajdować na pokładzie, a użycie patentu dla innego okrętu czy patentu żeglarskiego dla innej osoby niż dla której go pierwotnie wydano było niedopuszczalne i karane „jak najsurowiej”¹². Także na statku miał się znajdować jeden egzemplarz przepisów o policyi rzecznej dla rzeki Przemszy z 1888 r. i jeden egzemplarz regulaminu żeglugi na rzece Przemszy z 1889 r.

3. Rejestr statków i załogi. Nadzór i przestrzeganie przepisów

Dla statków zaopatrzonych w patenty c. k. lokalny urząd celny w Chełmku prowadził rejestr, któremu c. k. Starostwo w Chrzanowie udzielało niezbędnych danych. W tych rejestrach zapisywano wszystkie statki patentowane (osobno parowce z bieżącymi numerami z rejestru i nazwami), stosunki właścicielskie i zmiany w ich ramach, uwagi umieszczone na odnośnych patentach dla statków i informacje o odebraniu patentów. Rejestr był dostępny dla wszystkich zainteresowanych w godzinach pracy urzędu.

Podobny rejestr, znany jako rejestr załogi, do którego wpisywano wydane i odebrane patenty żeglarskie prowadziło c. k. Starostwo w Chrzanowie. Do tego rejestru wpisywano też informacje o flisakach, czyli mężczyznach, którzy zawodowo i sezonowo zajmowali się spływem towarów (najpierw drewna). Przyjęto, że na Przemszy (jak i innych rzekach Austro-Węgier) statki mogły korzystać z flagi według ustalonego w 1869 r. wzoru¹³, tylko wówczas, gdy były zaopatrzone w austriackie patenty dla statków. Obce jednostki nie mogły z tego korzystać.

Bezpośredni nadzór nad żeglugą i wykonywaniem przepisów o policyi rzecznej został powierzony c. k. Starostwu w Chrzanowie. Do kompetencji starostów powiatowych w austriackiej części monarchii należał nadzór nad policją (za wyjątkiem miast Lwowa i Krakowa, gdzie ustanowiono osobne

¹² Regulamin żeglugi na rzece Przemszy, s. 214.

¹³ Tamże, s. 115.

dyrekcje policji podporządkowane bezpośrednio c. k. Namiestnictwu we Lwowie) [Winiarski 1923, 238]. Niektóre swoje działania c. k. Starostwo powinno było uwzględniać z oddziałem technicznym c. k. Starostwa w Krakowie lub państwowym inspektorem żeglugi. Organami pomocniczymi względem c. k. Starostwa w zakresie sprawowania nadzoru nad rzekami byli: nadzorcy rzek, łęgowych, tamiarzy (osób pracujących przy regulacji rzek), dozorczy mostów, żandarmi, strażnicy skarbowi i naczelnicy gmin. Władzom tym mieli bezwzględnie podlegać właściciele statków i ich kapitanowie. Wszystkie wykroczenia dotyczące żeglugi na Przemszy, o ile nie podpadały pod inne ustawowe regulacje karne, były karane aresztem do 14 dni lub karą grzywny do 100 złotych¹⁴.

C. k. starostwu w Chrzanowie przysługiwało prawo przeprowadzenia corocznych, a w razie potrzeby nadzwyczajnych rewizji pojedynczych statków austriackich, kursujących na Przemszy lub całych ich grup, o ile istniała ku temu możliwość bez utrudnienia ruchu rzeczno-żeglownego. Wyniki przeprowadzonej rewizji powinny być umieszczone w patencie przyznanym dla statku. Właściciele statków zawsze ponosili koszty corocznej rewizji, a także tej nadzwyczajnej, która była przeprowadzana, jeżeli statek został uznany za niezdatny do żeglugi.

Zakończenie

Podsumowując należy podkreślić, że rzeką Przemszą transportowane były towary przemysłowe, surowce, a także na niej rozwijała się turystyka rzeczna. Charakter koryta rzeki i stale rosnąca liczba statków uwarunkowały potrzebę specjalnego uregulowania żeglugi rzecznej. Do warunków koniecznych, które pozwalały na żeglugę w ubiegłych czasach na tytułowej rzece, zaliczały się: uzyskanie stosownego pozwolenia od lokalnej władzy, przeprowadzenie odpowiedniej rewizji i uzyskanie patentu na statek (dla właściciela statku) oraz posiadanie patentu żeglarskiego wydawanego po zdanym egzaminie (kapitana statku). Wszystkie informacje o statkach (ich właścicielach, kapitanach, wynikach przeprowadzonych rewizji, dane o maksymalnej dopuszczalnej liczbie przewożonych osób oraz dane o maksymalnym poziomie zanurzenia

¹⁴ Złotyryński (gulden, florin) – srebrna moneta Austro-Węgier, ważąca 12,34 grama. Dzienna płaca zarobkowa parobka w Beregowo składała 50 krajcarów (100 krajcarów = 1 złotyryński) [Krauze 2000, 77-78].

załadowanego statku) były upublicznione i zachowały się w odpowiednich urzędach. Opisany sposób regulacji żeglugi nawet współcześnie wydaje się być celowy i skuteczny, z zastrzeżeniem jednak dotyczącym wspomnianego sposobu podejmowania decyzji przez członków komisji egzaminacyjnej decydującej o przyznaniu patentów.

PIŚMIENNICTWO

- „Chca odtworzyć żeglugę na Górnej Wiśle.”
<http://www.tawernaskipperow.pl/czytelnia/srodladzie/chca-odtworzyc-zezluga-na-gornej-wisle/4895> [dostęp: 16.09.2018].
- Demkovich-Dobrians'kyj, Mykhajlo. 1987. *Potots'kyj i Bobzhyns'kyj Tsisars'ki namisnyky Halychyny 1903-1913*. T. 59. Rym: Wydannia Ukrain's'koho katolyts'koho universytetu Sv. Klymenta Papy.
- Giżycki, Franciszek Ksawery. 1845. *Badania w przedmiocie rzeczy przyrodzonych w Galicyi, w Królestwie Polskiem, na Wołyniu i na Podolu z przydaną mappą geognostyczną*. Lwów: Nakładem Kajetana Jabłońskiego.
- Krauze, S.W. 2000. *Monety ta hroshovyj obih Halychyny. Korotkyj naukovo-populiarnyj istoryko-ekonomichnyj ohliad*. Kolomyia: Kolomyjs'ka drukarnia im. Shukhevycha.
- Kul'chyts'kyj, Stanislav, ed. 2009. *Narysy istorii derzhavnoi sluzhby v Ukraini*. Kyiv: Nika-Tsentr.
- Lityński, Leopold. 1902. *Odrodzenie ekonomiczne Galicyi*. Lwów: Słowo Polskie.
- Nusban–Hilarowicz, Tadeusz. 1912. *Zarys austriackiego prawa administracyjnego jako repetytorium do rządowego egzaminu politycznego*. Lwów: Nakładem Samuela Bodeka.
- Pilat, Tadeusz. [brak informacji o roku]. *Postępowanie w sprawach administracyjnych i organizacja sądownictwa administracyjnego*. Lwów: Odbitka ze skryptu.
- Szcutnik, Robert. 2014. „Galary, płaskodenne łodzie wracają.”
<https://dziennikpolski24.pl/galary-plaskodenne-lodzie-wracaja/ar/3497357>
 [dostęp: 10.09.2018].
- Świerkot, Karol. 2015. „Mysłowice: Przemsza do rewitalizacji. Będzie nawet żegluga [AUDIO].”
<http://slask.eska.pl/newsy/myslowice-przemsza-do-rewitalizacji-bedzie-nawet-zezluga-audio/19877> [dostęp: 16.09.2018].
- Winiarski, Bohdan. 1923. *Ustrój polityczny ziem Polskich w XIX wieku*. Poznań: Fiszer i Majewski.

Żegluga na rzece Przemszy (ustawy obowiązujące w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku)

Streszczenie

Współcześnie rzeka Przemsza nie zalicza się do rzek żeglownych. Jednakże nie zawsze tak było. W ciągu stuleci ten niewielki dopływ Wisły był ważną arterią rzeczną, która łączyła Chelmek – miasto w województwie małopolskim w powiecie oświęcimskim i otaczające miasta z basenu Wisły, dalej z Krakowem, Sandomierzem, a nawet Puławami. Rzeką Przemszą transportowane były towary przemysłowe, surowce, a także na niej rozwijała się turystyka rzeczna. Do warunków koniecznych, które pozwalały na żeglugę w ubiegłych czasach na tytułowej rzece, zaliczały się: uzyskanie stosownego pozwolenia od lokalnej władzy, przeprowadzenie odpowiedniej rewizji i uzyskanie patentu na statek (dla właściciela statku) oraz posiadanie patentu żeglarskiego wydawanego po zdany egzaminie (dla kapitana statku). Wszystkie informacje o statkach (ich właścicielach, kapitanach, wynikach przeprowadzonych rewizji, dane o maksymalnej dopuszczalnej liczbie przewożonych osób oraz dane o maksymalnym poziomie zanurzenia załadowanego statku) były upublicznione i zachowały się w odpowiednich urzędach. Opisany sposób regulacji żeglugi nawet współcześnie wydaje się być celowy i skuteczny, a postulat wznowienia żeglugi na „Księżniczce polskich rzek” należy uznać za uzasadniony nie tylko z historycznego, ale także z ekonomicznego punktu widzenia.

Słowa kluczowe: patent, starostwo, statek, przepisy prawne, nadzór

Shipping on the Przemsza River (Applicable Legislation in the Second Half of the 19th and at the Beginning of the 20th Century)

Summary

Nowadays, the Przemsza River does not count as navigable one. However, this was not always the case. Over the centuries, this small tributary of the Vistula was an important river artery, which connected Chelmek – a city in the Małopolskie voivodship in the Oświęcim powiat and surrounding cities from the Vistula basin, further with Krakow, Sandomierz and even Puławy. There were transported industrial goods and raw materials on the Przemsza River. The river was also important from the touristic point of view. The necessary conditions that allowed sailing in the past on the title river included: obtaining a permit from the local authority, carrying out an appropriate investigation and obtaining a patent for a ship (for the owner of the ship) and possession of a sailing license issued after passing the exam (for the ship's captain). All information about ships (their owners, captains, results of investigations carried out, data on the maximum permissible number of transported persons and data on the maximum level of draft of the loaded vessel) were made public and remained in the appropriate offices. The described way of regulating the shipping even today seems to be purposeful

and effective, and the postulate of the resumption of navigation on the “Princess of Polish rivers” should be considered justified not only from historical, but also from an economic point of view.

Key words: sailing license, the county, ship, regulations, supervision

Information about Author: KHRYSTYNA MORIAK–PROTOPOPOVA, Ph.D., associate professor in the Department of History of the State, Law and Political Law Teachings, Faculty of Law, the Ivan Franko National University of Lviv; vul. Sichovykh Stril'tsiv 14, m. L'viv, Ukraine; e-mail: khrystyna.moryak-protopopova@lnu.edu.ua; <https://orcid.org/0000-0003-1418-240X>