

*RADOSŁAW GAZIŃSKI**

Szczecin

HANDEL MORSKI MIAST POMORSKICH W XVI I PIERWSZEJ POŁOWIE XVII WIEKU

Słowa kluczowe: porty Pomorza, handel morski, czasy wczesnonowożytne

Streszczenie

Rozwój portów pomorskich w XVI i pierwszej połowie XVII w. był ograniczony przez trzy podstawowe bariery. Pierwszą z nich były trudne warunki naturalne na płaskich, piaszczystych i pozbawionych głębszych naturalnych zatok wybrzeżach pomorskich. Druga bariera wynikała ze skromnej asortymentowo i ilościowo oferty Pomorza, posiadającego niezbyt żyzne ziemie i ograniczone zasoby lasów. Trzecią barierą było odcięcie ziem pomorskich od szerszego, wielkopolsko-śląskiego zaplecza brandenburską polityką gospodarczą. Dodatkowo dość skromna masa towarowa posiadana przez Pomorzan była typowa dla innych ośrodków portowych południowego Bałtyku: Meklemburgii, Prus Królewskich, Prus Książęcych czy Inflant. Porty pomorskie, wśród których największymi były Stralsund, Szczecin i Greifswald, koncentrowały się na wymianie z basenem Morza Północnego (Holandia, Anglia, Szkocja, Norwegia, już rzadziej Francja czy Hiszpania) oraz Skandynawią (Dania, Szwecja). Wywożono głównie zboże, mąkę i żywność (chleb, słoninę, masło, ser, mięso, miód), sód, piwo, drewno w całości, deski i klepki, a także produkty leśne (popiół, potaż, dziegieć, smoła). Do tego eksportowano płótno, skóry zwierząt hodowlanych, wełnę oraz niewielkie ilości lnu i konopi.

* Uniwersytet Szczeciński, Instytut Historii i Stosunków Międzynarodowych, r.gazinski@bg.szczecin.pl.

Z wymienionych obszarów głównie na potrzeby Pomorzan, a w mniejszym stopniu Brandenburczyków, Wielkopolan czy Ślązaków sprowadzano sól luneburską i morską, ryby morskie, zwłaszcza śledzie, wino, sukno angielskie i holenderskie, metale (żelazo, miedź, cynę), wyroby rzemiosła zachodnioeuropejskiego oraz towary kolonialne (korzenie, cukier, owoce południowe). Samą wymianę utrudniały warunki pogodowe na Bałtyku, stąd nadal przestrzegano zimowej przerwy w żegludze, oraz dodatkowo konflikty zbrojne. W omawianym okresie największe zaburzenia w handlu morskim pomorskich portów spowodowała I wojna północna (1563–1570).

1. Warunki wymiany portów pomorskich

Pomorze, szeroko rozłożone nad Bałtykiem – od Damgarten na zachodzie po Łebę na wschodzie – dysponowało w czasach wczesnonowożytnych (XVI – pierwsza połowa XVII w.) 21 portami morskimi, najczęściej małymi lub średnimi. Do znaczących w skali Bałtyku i Morza Północnego, według szacowanej wielkości obrotów handlowych, możemy zaliczyć zaledwie 3 z nich: Stralsund, Szczecin i Greifswald. Do średnich, odgrywających pewną rolę na Bałtyku, zaliczały się: Barth, Wolgast, Anklam, Kołobrzeg, Darłowo i Ustka. Wreszcie do portów małych lub bardzo małych, ważnych w skali lokalnej, chociaż sporadycznie eksportujących towary do odleglejszych miejsc, należały: Damgarten, Lassan, Usedom, Ückeründe, Nowe Warpno, Police, Dąbie, Inoujście, Wolin, Kamień Pomorski, Regoujście i Łeba. Tę zarysowaną sieć uzupełniały tzw. wodne wsie, w których część mieszkańców zajmowała się przewożeniem wytworzonych przez siebie produktów rolnych, nieraz na duże odległości, do większych miast portowych.

W omawianym okresie rozwój portów pomorskich ograniczały trzy zasadnicze bariery. Pierwszą z nich były relatywnie słabe warunki naturalne dla handlu morskiego występujące na południowych wybrzeżach Bałtyku¹. Ich negatywny wpływ uwidaczniał się coraz bardziej wraz ze wzrostem tonażu używanych wówczas statków. Brzegi pomorskie, płaskie i piaszczyste, były pozbawione naturalnych głębokich zatok, dogodnych do zakładania portów i przystani. Z tego

¹ Bałtyk, z generalnie słabo rozwiniętą linią brzegową, płytkimi zalewami, trudnymi warunkami żeglugowymi, kształtowanymi w dużym stopniu przez zjawiska lodowe, nie był morzem gościnnym. Zob. M. Mollant du Jourdin, *Europa i morze*, Warszawa 1995, s. 29–31; W. Odyniec, *Polskie dominium Maris Baltici*, Warszawa 1982, s. 10–16, 63–64, 67–68; Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, Warszawa–Poznań 1962, s. 12–13, 68–70, 160–164.

też względu porty najczęściej powstawały tu u ujścia do morza lub zalewów większych bądź mniejszych rzek. Wystarczy chociażby wymienić Greifswald u ujścia rzeki Ryck, Anklam u ujścia Piany, Ückeründe – Wkry, Szczecin – Odry, Dąbie – Płoni, Inoujście – Iny, Regoujście – Regi, Kołobrzeg – Parsęty, Darłowo – Wieprzy, Ustkę – Słupi czy Łebę u ujścia Łeby. Nawet dążenia morskie Koszalina, datowane głównie na średniowiecze, były związane z niewielką Dzierżęcinką². Nie ulega więc najmniejszej wątpliwości, że rzeka, tworząc naturalne ujście w płaskim brzegu, pozwalała na założenie portu. Dawała także możliwość dowozu towarów z szerszego zaplecza. Jednak pomorskie rzeki nie były wielkie, a ich żeglowne odcinki pokrywały się w zasadzie z pomorskimi granicami. Tak było w przypadku Łeby, Słupi, Parsęty, Regi, Iny, Płoni, Wkry, Piany czy Rycku. Jedynie Odra wyłamywała się z tego niekorzystnego obrazu. Istniały także zasadnicze trudności z utrzymaniem głębokości pomorskich akwenów portowych, zwłaszcza w portach leżących nad otwartym morzem. Zjawiska sztormowe, a przede wszystkim prąd biegnący wzdłuż południowych brzegów Bałtyku, spłycał ujścia pomorskich rzek, niosąc łachy piachu, utrudniające, a czasami wręcz uniemożliwiające statkom wchodzenie do portów. Stosowano wtedy bardziej kosztowny przeładunek pośredni³. Pozostałe, niewymienione jeszcze, pomorskie porty leżały nad zalewami lub cieśninami: Damgarten i Barth nad wodami Barther Bodden, Stralsund nad cieśniną Strelasund, Greifswald nad Greifswalder Bodden, Wolgast, Lassan nad cieśniną Piany (także i Anklam), Usedom, Ückeründe, Nowe Warpno, Police i Inoujście nad wodami Zalewu Szczecińskiego (także Szczecin), Dąbie nad jeziorem Dąbie, Wolin i Kamień Pomorski nad cieśniną Dziwny. Warunki żeglugowe na tych akwenach nie były łatwe, a głębokości w pobliżu portów zazwyczaj niezbyt duże. W tej sytuacji do portów pomorskich mogły najczęściej zawiązać małe lub co najwyżej średnie jednostki (do

² R. Marciniak, *Rozwój Koszalina w okresie rozdrobnienia feudalnego (1266–1480)*, [w:] *Dzieje Koszalina*, red. B. Drewniak, H. Lesiński, Poznań 1967, s. 50–54.

³ Nie było w omawianym okresie odpowiednio wydajnych pogłębiarek, a na te, które istniały, mogły sobie pozwolić tylko największe ośrodki portowe. Pierwsza zachowana umowa dotycząca pogłębiania gdańskiego akwenu portowego pochodzi z 1425 r. Zob. M. Biskup, *Pod panowaniem krzyżackim od 1309 do 1455*, [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. 1, Gdańsk 1978, s. 413; J. Stankiewicz, *Urbanistyczny i przestrzenny rozwój miasta*, [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. 2, Gdańsk 1982, s. 422; W. Odyniec, *Polskie dominium...*, dz. cyt., s. 60–62, 69–70; R. Gaziński, *Z dziejów prac pogłębiarskich na Zalewie Szczecińskim (XVIII wiek)*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1990, z. 1–2, s. 157–161. O przeładunku pośrednim traktują chociażby: *Dzieje Kołobrzegu (X–XX w.)*, red. H. Lesiński, Poznań 1965, s. 63–64; B. Wachowiak, *Port średniowiecznego Szczecina*, Gdańsk 1955, s. 19, 55; W.A. Tubielewiczowie, *Porty wybrzeża gdańskiego, ich dzieje i perspektywy rozwojowe*, Gdańsk 1973, s. 33.

50 łasztów), większe, jeżeli już się pojawiały, musiały przeładowywać towary na redzie.

Drugą poważną barierą dla rozwoju handlu w pomorskich portach wynikała ze skromnej asortymentowo oraz ilościowo oferty pomorskiego zaplecza, do którego porty te miały dostęp. W omawianym okresie (XVI w. i pierwsza połowa XVII w.) w bałtyckim handlu dominowało zboże, żywność, drewno i produkty leśne, a poza Odrą rzeki pomorskie pozwalały na dowóz nad morze tych towarów tylko z ziem księstw pomorskich. Te z kolei nie należały do zbyt żyznych, z wyjątkiem ziemi pyrzyckiej, południa ziemi stargardzkiej oraz terenów leżących na zachód od szczecińskiego ośrodka. Ostatecznie to Szczecin miał prawie całkowity dostęp do najżyźniejszych ziem kraju. Ograniczone były także zasoby pomorskich lasów, które koncentrowały się u ujścia Odry i nad wodami Zalewu Szczecińskiego – puszcze gołeniewska i wkrzańska. Na dość skromną masę towarową oferowaną przez pomorskie kupiectwo w miejscowych portach negatywny wpływ miały także procesy feudalizacji, nasilające się na Pomorzu od połowy XVI w. W dobrach książęcych i szlacheckich rozwijał się wówczas stopniowo folwark pańszczyźniany, a książęta i szlachta mieli coraz większe ambicje sprzedaży własnych towarów bez zbędnych pośredników. Znaczną część tych towarów wywożono z kraju, korzystając z przystani w „wodnych wsiach”⁴. Osłabiało to (choć nie w skali polskiej⁵) gospodarkę miast pomorskich oraz zmniejszało obrót towarami będącymi w ich gestii. Miasta pomorskie próbowały się bronić przed tym procederem. Już w 1548 r. wprowadzono w miastach Rzeszy, a także w miastach pomorskich, monopol handlu na zboże, wełnę oraz produkty spożywcze. Miało to zapobiec skupowaniu przez obcych, zwłaszcza Anglików i Holendrów, tych towarów na zapleczu miast niemieckich⁶. W lipcu 1598 r. Lubeka zwróciła się z prośbą do księcia pomorskiego Jana Fryderyka, aby odnowił wspomniany przywilej dla wszystkich miast pomorskich będących członkami Hanzy. W uzasadnieniu lubeczanie wskazywali, że obcy faktorzy, głównie holenderscy, skupują zboże i inne towary bezpośrednio u chłopów, a zwłaszcza u szlachty,

⁴ O chłopskim handlu zob. P. Bierhals, *Zur Geschichte der bauerlichen Schifffahrt in Pommern von 16 bis 18 Jh.*, „Mónatsblätter der Gesellschaft für pommersche Geschichte und Altertumskunde” 1941, Jg. 55, H. 1–3, s. 16–25.

⁵ M. Bogucka, H. Samsonowicz, *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1986, s. 321–328, 417–419.

⁶ Porównaj chociażby: M. Bogucka, *Zmiany w handlu bałtyckim na przełomie XVI i XVII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, dz. cyt., t. 2, s. 448–452; J. Balicki, M. Bogucka, *Historia Holandii*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1976, s. 139–140, 182–194.

i z pominięciem miast związków wywozów z kraju. Oczywiście osłabiała to gospodarkę i zyski miast pomorskich. Wyraźną intencją tego przywileju było skierowanie handlu zewnętrznego Pomorza w mury tutejszych miast hanzeatyckich. Jednocześnie władza książęca miała na terenie kraju zabezpieczyć egzekwowanie wprowadzonego prawa, a jego łamanie miało skutkować bezwzględną konfiskatą wiezionych przez faktorów towarów⁷.

Trzecią z zasadniczych barier kształtujących wymianę morską portów pomorskich w dobie wczesnonowoczesnej było polityczne odcięcie Pomorza od jego dalszego, śląsko-wielkopolskiego zaplecza. Warto w tym miejscu podkreślić, że Pomorze oferowało podobne produkty jak inne krainy leżące nad południowym Bałtykiem: Meklemburgia, Prusy Królewskie, Prusy Książęce czy Inflanty. Różnica polegała jednak na tym, że porty pruskie, oraz w pewnym sensie inflanckie, miały prawie nieograniczony dostęp do zasobów państwa polsko-litewskiego, a w pewnym zakresie do bogactw ziem Księstwa Moskiewskiego (zwłaszcza porty inflanckie, z Rygą na czele). Nie ulega jednak wątpliwości, że największym beneficjentem tych możliwości stał się leżący u ujścia Wisły Gdańsk⁸. Natomiast Pomorze, odcięte od dalszego zaplecza polityką ekonomiczną Brandenburgii, nie było w stanie, mimo pomocy Rzeczypospolitej, rozwinąć szerszych kontaktów z Wielkopolską i Śląskiem. Ograniczenia handlu warciańsko-odrzańskiego były więc wynikiem zbyt słabego współdziałania księstw pomorskich z Rzeczypospolitą, która ostatecznie nie wpłynęła na zmianę brandenburskiej polityki. Zwolennikami wymiany z Pomorzem była po polskiej stronie jedynie szlachta wielkopolska, nieważąca aż tak mocno w polityce państwa polsko-litewskiego, prowadzącego ekspansję wschodnią⁹. Tym samym nie udało się Pomorzanom zwiększyć ani ilościowo, ani asortymentowo swojej oferty handlowej. Wspomniana polityka gospodarcza Brandenburgii sprowadzała się do blokady handlu polsko-pomorskiego poprzez nakładanie na polskie towary idące do Szczecina oraz ze Szczecina do Wielkopolski wysokich ceł¹⁰. Działania te spotykały się z całkowitą aprobatą Frankfurtu n. Odrą, który ogłaszając w 1511 r. w porozumieniu

⁷ Archiwum Państwowe w Szczecinie [dalej: APS], Archiwum Książąt Szczecińskich [dalej: AKS], I/735, s. 1–4.

⁸ E. Cieślak, C. Biernat, *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1975, s. 103–115; M. Bogucka, *Gdańsk – największy port Bałtyku*, [w:] *Historia Gdańska*, dz. cyt., t. 2, s. 465–486; M. Bogucka, H. Samsonowicz, *Dzieje miast...*, dz. cyt., s. 411 – 417.

⁹ B. Wachowiak, *Zjednoczone Księstwo Pomorskie (do 1648 r.)*, [w:] *Pomorze Zachodnie poprzez wieki*, red. J.M. Piskorski, Szczecin 1999, s. 137–138.

¹⁰ APS, AKS, I/1072, s. 7, 27–39, 53–54.

z Wrocławiem prawo składu na wszystkie towary idące Wartą lub Odrą, dążył do zmonopolizowania polskiego i śląskiego handlu ze Szczecinem¹¹. Mieszczanie frankfurccy zmuszali Pomorzanie, Polaków i Ślązaków, mając w tym względzie pełne poparcie władz margrabiowskich, do wystawiania na miejscowym rynku przez 3 dni wieszonych ładunków. Zapewniali sobie w ten sposób możliwość wykupu najatrakcyjniejszych towarów. Zaostrzone prawo składu Frankfurtu n. Odrą zostało potwierdzone przez cesarza Maksymiliana I¹². Szczególnie aktywną politykę celną na Warcie i Odrze realizował margrabia Jan z Kostrzyna. W 1547 r. wprowadził on nowe cła odrzańskie. Znacznymi opłatami obłożono wówczas wino i inne towary w beczkach, zwłaszcza śledzie oraz zboże, ponadto pobierano opłaty od pędzonego bydła. W 1570 r. elektor Joachim II zmodyfikował ordynację celną w skali całego kraju, podwyższając cła i dostosowując je do nowych warunków. Oczywiście celem margrabiów brandenburskich była pełna kontrola handlu na Odrze i Warcie oraz uzyskanie z niego jak największych korzyści. Innym celem tej polityki było stałe wspieranie brandenburskich ośrodków miejskich, zwłaszcza Frankfurtu n. Odrą, Kostrzyna i Gorzowa, w odróżnieniu od obcych kupców¹³.

Jak już podkreślałem, Pomorzanie w rozgrywce z Brandenburgią próbowali szukać poparcia strony polskiej. Wśród argumentów przedstawianych Polakom wskazywano liczne dokumenty ułatwiające wymianę między Polską a Pomorzem, poczynając od przywileju Władysława Jagiełły z 1390 r.¹⁴, poprzez uprawnienia nadawane kupiectwu obu stron przez królów polskich w latach: 1447, 1490, 1497, 1511, 1532, 1540, 1541, 1543, 1545, 1550, 1551, 1563, 1566 i 1580¹⁵. Za przykład prowadzonych zgodnie z tą linią negocjacji może służyć instrukcja sporządzona przez Barnima IX Starego i Filipa I dla Henryka von Woldego, udającego się w 1562 r. na rokowania ze stroną polską w sprawie zawyżonych ceł brandenburskich. We wspomnianym dokumencie wskazywano, że działalność Brandenburgii całkowicie zahamowała eksport do Wielkopolski soli luneburskiej i bajskiej,

¹¹ Szerzej o tym problemie: APS, AKS, I/524, s. 9–96; B. Wachowiak przy współudziale A. Kamieńskiego, *Dzieje Brandenburgii-Prus na progu czasów nowożytnych (1500–1701)*, Poznań 2001, s. 157.

¹² *Dzieje Brandenburgii...*, dz. cyt., s. 94, 97.

¹³ Prowadziło to zresztą do otwartych wojen między Szczecinem a Frankfurtem n. Odrą, jak chociażby w latach 1562 i 1572. Zob. *Dzieje Brandenburgii...*, dz. cyt., s. 154–156, 158.

¹⁴ APS, AKS, I/1076, s. 45–52, I/528, Odpis przywileju z 1390 r., k. 213–217.

¹⁵ APS, AKS, I/536, k. 2–5, 13, I/1072, s. 1–5.

choć Szczecin miał monopol na handel tym towarem¹⁶. Ponadto podkreślano, że dotychczasowa żegluga odbywała się zgodnie z wolą szlachty wielkopolskiej, co w obecnej sytuacji zostało przez margrabiego pogwałcone. Powoływano się przy tym, jak zwykle, na dawne pomorsko-polskie umowy i przywileje, gwarantujące obu stronom wolny handel na Warcie i Odrze. Wskazywano wreszcie na szkodliwość dla tego handlu praw składu Frankfurta n. Odrą i Gorzowa oraz nawiązywano do wspólnych działań z 1511 r. przeciw Wrocławowi i Frankfurtowi n. Odrą. Rok później (1563) Dionizy Bonin na sejmie walnym w Warszawie skarżył się, że szykany brandenburskie zagrażają całości kontaktów pomorsko-wielkopolskich. Problemy we wzajemnej wymianie nasiliły się na początku XVII w. Działo się tak, mimo że w 1601 r. polski odcinek Warty został przysposobiony do żeglugi przez Adama Sędziwoja Czarnkowskiego, który zgodnie z poleceniem królewskim i uchwałą sejmu umocnił brzegi rzeki oraz oczyścił jej nurt¹⁷. W 1612 r. Filip II skarżył się komisarzom polskim negocjującym z Brandenburczykami, że cały czas naruszają oni swobodę handlu warciańsko-odrzańskiego¹⁸. Warto w tym miejscu dodać, że książęta pomorscy również nie byli bez winy, jeżeli chodzi o handel z Polską, próbowali bowiem z niego także wyciągnąć dla siebie jak największe korzyści. Szczecinianie skarżyli się na cła pomorskie pobierane zwłaszcza w Gartzu n. Odrą i Wolgaście. Na przykład w pierwszej z komór od każdego wziętego w 1612 r. winspla żyta kupcy płacili 4 grosze pomorskie, co wobec niewiele wcześniej obowiązujących 2 groszy pomorskich dawało wzrost o 100%. Równie mocno obciążone było polskie drewno, zwłaszcza klepki.

Przełomem w opisywanej wymianie wydawała się ugoda w Trzebiszewie (1618 r.), chociaż w dalszej perspektywie jej owoce zaprzepaściła wojna trzydziestoletnia¹⁹. Jednak nawet po zawarciu tego porozumienia nie udało się całkowicie zlikwidować utrudnień w handlu warciańsko-odrzańskim. Nadal zatrzymywano towary wielkopolskie, zwłaszcza zboże, które wykupywano w Gorzowie lub Frankfurcie n. Odrą, albo wysoko clono. W 1632 r. w Gorzowie na 6 tygodni zatrzymano najpierw 2 statki, a potem na 3 tygodnie 3 jednostki z ziarnem, należące do opata z Bledzewa i Paradyża. Ostatecznie opat musiał opłacić

¹⁶ APS, AKS, I/529, s. 25–26, 90, 172–175.

¹⁷ APS, AKS, I/531, k. 3–3a.

¹⁸ Filip II wskazywał między innymi, że towary idące do Szczecina są zatrzymywane w Gorzowie (1 dzień) i we Frankfurcie n. Odrą (3 dni). Zwłaszcza ten ostatni, zdaniem księcia, mocno blokował wolny handel między Poznaniem a Szczecinem. APS, AKS, I/537, k. 30–33, 42–48, 50–63.

¹⁹ APS, AKS, I/537, k. 201–204.

wysokie cła, zanim transport puszczono w dół Warty. Jednocześnie utrudniano dowóz towarów ze Szczecina, szczególnie soli. Tylko w 1625 r. zatrzymano w komorach brandenburskich 10 łąsztów soli należących do kupca poznańskiego Hattmana, 26 łąsztów soli będących własnością drugiego mieszkańca Poznania, Kaspra Duriga, oraz 12 łąsztów soli należących do mieszczan z Grodziska, Georga Bartolda i Lampasa. Zatrzymywano także sól wiezioną do Polski przez Pomorzan. W 1632 r. w Choszcznie nie pozwolono wjechać do Polski dwóm wozom z solą należącym do mieszczanina z Płot Georga Blumena. W tymże roku w Gorzowie zatrzymano statki z solą należące do szyprów ze Szczecina – Michaela Burtesa i Hansa Langebeina. Obie jednostki były przez kilka dni przetrzymywane w gorzowskim porcie, po czym sól została obu kupcom skonfiskowana. Szczecinianie szacowali, że w pierwszej połowie lat 20. XVII w. Brandenburgia z poboru ceł na Warcie i Odrze uzyskiwała rocznie do 10 tys. talarów dochodu²⁰.

Biorąc pod uwagę te trzy bariery, należy ostatecznie uznać, że porty pomorskie w dobie wczesnonowoczesnej (XVI – pierwsza połowa XVII w.) miały generalnie trudne warunki naturalne oraz dysponowały ograniczoną masą towarową przeznaczoną na sprzedaż, co wynikało zarówno z bogactwa kraju, jak i z blokady ekonomicznej stosowanej przez Brandenburgię. W tej sytuacji rozwój handlu morskiego portów pomorskich został w dużej mierze zahamowany warunkami, w jakich się odbywał. Czynniki te doprowadziły w omawianym okresie do pogłębiającej się stopniowo stagnacji pomorskich ośrodków portowych, osłabionych dodatkowo refeudalizacją kraju (rozwój folwarku pańszczyźnianego) i aktywnym uczestnictwem w wymianie szlachty i książąt.

2. Towary eksportowane przez porty pomorskie

Oprócz ograniczeń związanych z trudnymi warunkami naturalnymi, relatywnie niewielką rozległością penetrowanego zaplecza czy też barierami politycznymi, porty pomorskie dysponowały w XVI w. i pierwszej połowie XVII w. również dość skromnym asortymentem towarów, typowym dla innych ośrodków południowego Bałtyku. Na sprzedaż wystawiano głównie produkty rolne i surowce, wysyłane następnie do krajów Europy Zachodniej lub Skandynawii. Warto w tym miejscu podkreślić, że handel pomorskich portów koncentrował się przede wszystkim na Bałtyku, a jedynie największe z nich stale wysyłały swoje

²⁰ APS, AKS, I/537, k. 206–207, 209, 211–213.

jednostki lub towary na Morze Północne. Bardzo mało jest wzmianek wskazujących na żeglugę w dalsze rejony Europy. Wśród portów pomorskich największy zasięg geograficzny handlu miały wówczas Stralsund i Szczecin. Jednak eksport ziarna na Zachód, biorąc pod uwagę wszystkie porty pomorskie, nie przekraczał w drugiej połowie XVI w. 10% jego wywozu z całej strefy bałtyckiej. Podobnie skromnie wypada porównanie eksportu żyta i pszenicy przez pomorskie ośrodki z eksportem Gdańska. Sięga on w tym przypadku zaledwie kilkunastu procent wywozu gdańskiego. Oprócz tego na Zachód płynęła pomorska żywność, mąka, sól, piwo, drewno i jego produkty, popiół, dziegieć, smoła, a ponadto skóry, wełna, len i konopie. Statki podążające z portów pomorskich w kierunku zachodnim nigdy nie stanowiły znaczącego odsetka jednostek przekraczających Sund. W 1575 r. było to zaledwie 5,8%, w 1600 r. 5,6%, w 1625 r. 8,1%, wreszcie w 1650 r. 8% wszystkich przechodzących jednostek²¹. Trzeba jednoznacznie podkreślić, że w zasadzie poza wymienionymi Stralsundem i Szczecinem w całym omawianym okresie stałe kontakty z Europą Zachodnią utrzymywały jedynie Greifswald z 12,1%, Kołobrzeg – 7,1% i Anklam – 2,2% wszystkich pomorskich statków przepływających cieśniny sundzkie. Nie znaczy to wcale, że handlu z basenem Morza Północnego nie prowadziły okresowo mniejsze pomorskie porty. Szczególnie w latach 1574–1589 aktywną wymianę z Zachodem miały Darłowo (269 przejść w obie strony), Regoujście (Trzebiatów – 207 przejść w obie strony) oraz Ustka (Słupsk – 107 przejść w obie strony). Od lat 90. XVI w. ich wymiana z basenem Morza Północnego mocno się skurczyła, zamierając całkowicie na początku XVII stulecia²².

Przyjrzyjmy się strukturze wywozu i jego kierunkom kilku wybranych dużych, średnich i małych portów Pomorza. Pierwszym pomorskim ośrodkiem portowym był w tym czasie Stralsund, mający najszerze kontakty żeglugowe zarówno z krajami nadbałtyckimi, jak i Morza Północnego²³. W pierwszej połowie XVI w. prawie 47% statków pomorskich przechodzących przez Sund należało do mieszczan stralsundzkich. W latach 1574–1648 statki płynące ze Stralsundu na zachód stanowiły 40% wszystkich jednostek pomorskich zarejestrowanych

²¹ B. Wachowiak, *Pomorze Zachodnie w początkach czasów nowożytnych (1464–1648). Odrodzenie się i upadek państwa pomorskiego*, [w:] *Historia Pomorza*, t. 2: *do 1815 r.*, cz. I, red. G. Labuda, Poznań 1976, s. 940–941.

²² H. Lesiński, *Handel morski Kołobrzegu w XVI i XVII wieku*, Szczecin 1982, s. 30.

²³ Kupiectwo starlsundzkie liczyło u progu czasów nowożytnych około 350 osób, a większość używanych w handlu morskim statków była miejscowej produkcji. *Geschichte der Stadt Stralsund*, hrsg. von H. Ewe, Weimar 1984, s. 88–89.

w księgach ceł sundzkich. Oznacza to, że w latach 1570–1600 przez Sund przechodziło rocznie 60–70 statków ze Stralsundu, z ładunkami o łącznej pojemności około 3200 łasztów, a w latach 1600–1625 rocznie przepływało przez cieśniny sundzkie niewiele ponad 100 jednostek noszących banderę stralsundzką, o łącznej pojemności 4000–5000 łasztów²⁴. Mimo tych wielkości żegluga tego ośrodka rozdzielała się generalnie dość równomiernie między Bałtyk a Morze Północne. Na podstawie niepełnych danych można szacować, że wymiana Stralsundu na początku XVII w. koncentrowała się w około 60% na krajach basenu Morza Bałtyckiego, a w około 40% na wymianie z państwami zachodnimi²⁵.

Zasięg handlu Stralsundu poza Bałtykiem obejmował Norwegię, z najczęściej odwiedzanym portem w Bergen, do którego dostarczano zboże oraz żywność, w tym głównie piwo, mąkę, masło i słoninę. Do Szkocji, zwłaszcza do Leith, kupcy stralsundzcy pływali również ze zbożem i mąką oraz z drewnem i jego produktami. Podobny asortyment towarów transportowano do Niderlandów. W tym przypadku jednostki stralsundzkie zawiąły przede wszystkim do Amsterdamu. Poza ziarnem i drewnem przywożono tu także futra, skóry i metale. Żywność, w tym ryby, zboże oraz drewno trafiało ze Stralsundu do Francji. W tym przypadku koncentrowano się głównie na wymianie z Bordeaux. Na początku XVI stulecia pojawił się w handlu miasta kierunek hiszpański. Żegluga do portów hiszpańskich, obciążona wprawdzie dużym ryzykiem, była jednak niezwykle opłacalna. Dostarczano tam ryby, drewno, zboże i futra²⁶. Trzeba jednak podkreślić, że żegluga do portów hiszpańskich i portugalskich była zdecydowanie skromniejsza niż w rejonie Morza Północnego²⁷. W latach 1557–1600 do portów francuskich, hiszpańskich i portugalskich zawinęło 85 statków ze Stralsundu²⁸.

W handlu bałtyckim głównymi kierunkami wymiany Stralsundu była Szwecja, Dania oraz miasta południowego wybrzeża Bałtyku, łącznie z ośrodkami pomorskimi: Szczecinem, Greifswaldem i Anklamem oraz sąsiadami z zachodu, tj. Rostockiem, Wismarem i Lubeką. Bardzo znaczące kontakty miał Stralsund

²⁴ H. Langer, *Stralsund 1600–1630*, Weimar 1970, s. 114. Warto odnotować, że szczyt przejść przez cieśninę Sund przypadł na drugą połowę lat 70. XVI w., z 640 przejściami statków stralsundzkich, i na drugą połowę lat 80. tegoż wieku, gdy odnotowano 628 przejść.

²⁵ Kierunek szwedzki w handlu Stralsundu był już dobrze widoczny w XVI w., a w XVII w. Szwecja zaczęła odgrywać, zwłaszcza po objęciu miasta w wyniku wojny trzydziestoletniej, decydującą rolę w jego wymianie. Zob. H. Langer, *Stralsund...*, dz. cyt., s. 128.

²⁶ B. Wachowiak, *Pomorze Zachodnie...*, dz. cyt., s. 749, 938.

²⁷ K.P. Zoellner, *Vom Strelasund zum Oslofjord*, Weimar 1974, s. 75–77.

²⁸ Liczba ta nie była wielka w porównaniu z: 1125 statkami z Lubeki, 781 – z Gdańska, 171 – z Wismaru czy 118 statkami z Rostocku. K.P. Zoellner, *Vom Strelasund...*, dz. cyt., s. 22.

z Gdańskiem, a liczba jego statków przyplływających tutaj zdecydowanie wyprzedzała inne porty pomorskie. Jeśli chodzi o pozostałe ośrodki tego regionu, prowadzono handel z Królewcem, Rygą oraz Rewlem. Nie ulega jednak wątpliwości, że głównym partnerem bałtyckim Stralsundu była Szwecja. Podstawę silnej pozycji kupców stralsundzkich w tym kraju stanowił przywilej handlowy z 1543 r., zezwalający na wolny handel z takimi miastami jak Sztokholm, Söderköping, Kalmar i Turku-Abo. Od przełomu wieków XVI i XVII, wraz z osiągnięciem przez Szwecję dominującej pozycji nad Bałtykiem, Stralsund nastawiał się coraz bardziej na kontakty z jej portami. Szwedzki import wzrósł z 5,1% wartości całego wywozu z miasta w 1590 r. do około 8,7% w 1615 r. i przekroczył 10% na początku wojny trzydziestoletniej²⁹. Starlsundczycy wywozili do Szwecji zboże (żyto, pszenicę), ale przede wszystkim trafiały tam produkty spożywcze: mąka, piwo, sód, mięso, masło, słonina i miód. Z zestawienia towarów wysyłanych ze Stralsundu do różnych portów wynika ostatecznie, że w eksporcie miasta wcale nie dominowało zboże, pozyskiwane na zapleczu i na wyspie Rugii, ale jego przetwory: mąka, sód, piwo³⁰. Ponadto wysyłano stąd zwierzęta hodowlane, mięso, skóry oraz płótno.

Mimo dość dużych obrotów handel Stralsundu miał jednak ograniczenia. Podstawową barierą był brak dużej rzeki, która łączyłaby ośrodek z szerokim zapleczem, pozwalającym na wywóz odpowiedniej masy towarowej. Eksport zboża i żywności z miasta, podobnie zresztą jak i z innych ośrodków pomorskich, musiał być na tyle zrównoważony, aby nie zachwiał cenami chleba i nie doprowadził do zaburzeń. W realiach Stralsundu przywóz ziarna, żywności oraz surowców odbywał się drogami lądowymi z Pomorza Przedniego, częściowo Meklemburgii, a przede wszystkim z Rugii. Dostarczali je z posiadłości miasta i prywatnych sami mieszczanie, chłopci, a przede wszystkim – wraz z rozwojem folwarku – księżęta pomorscy (z domen) i szlachta. Wiele ziarna docierało tu niewielkimi łodziami i stateczkami z sąsiednich portów, takich jak: Wolgast, Lissan, Anklam, Usedom, Uckermünde, Szczecin, Darłowo, wreszcie z przystani i portów meklemburskich. Ponadto kupcy stralsundzcy intensywnie penetrowali jarmarki małych miasteczek lądowych księstwa wologoskiego, środkowej Meklemburgii

²⁹ *Geschichte...*, dz. cyt., s. 140–141.

³⁰ H. Langer, *Stralsund...*, s. 121, 126–127. Stosunek wywożonego zboża do mąki, sodu i piwa kształtował się w Stralsundzie następująco: w latach 1566–1580 jak 1 : 2,9, w latach 1581–1592 jak 1 : 9,7, w latach 1593–1602 jak 1 : 11,1, w latach 1603–1612 jak 1 : 6,5, a w latach 1613–1622 jak 1 : 4,1. Por. także K.P. Zoellner, *Vom Strelasund...*, dz. cyt., s. 83–85.

i północnej Brandenburgii w poszukiwaniu zboża, wełny, drewna i innych surowców. Produkty rolnicze skupowano także bezpośrednio od chłopów czy szlachty³¹. W bliższej lub dalszej odległości od miasta stralsundzycy prowadzili ostrą rywalizację z kupcami holenderskimi. W tej sytuacji władze bardzo dbały, aby w mieście i na jego zapleczu producenci nie sprzedawali swoich wyrobów obcym kupcom. Szczególnie pilnowano, by nie skupowano zboża na Rugii, objętej monopolem stralsundzkim. Próbowano się także opierać konkurencji pobliskich miast pomorskich, zwłaszcza Greifswaldu i Szczecina³². Stralsund miał także rosnące kłopoty z pozyskiwaniem drewna, zarówno na potrzeby stoczniowe, budowlane, do ogrzewania domów, jak i niezbędnego do ważenia piwa czy też uprawiania rzemiosł drzewnych. Kłopoty te zwiększyły się po 1620 r., kiedy to książęta zakazali stralsundczykom zakupu drzewa w Puszczy Wkrzańskiej³³.

Aktywna polityka handlowa Stralsundu, wynikająca z braku dogodnego dostępu do szerokiego zaplecza, wymagała utrzymywania stosunkowo dużej floty, która nie kurczyłaby się jak floty innych miast pomorskich, np. Szczecina. Dla podwyższenia zysków kupcy starlsundzcy starali się, w miarę możliwości, pośredniczyć w wymianie między zachodem Europy a regionem bałtyckim oraz między krajami skandynawskimi a południowymi wybrzeżami Bałtyku. Poza surowcami starano się sprzedawać także produkty miejscowego rzemiosła, chociażby piwo czy płótno. W tej sytuacji nie dziwi, że udział jednostek własnych w handlu Stralsundu wynosił ponad 70%, a w latach 1610–1619 wzrósł nawet do 84%³⁴.

Szczecin, drugi co do wielkości port pomorski, koncentrował się w wymianie, podobnie jak Stralsund, na akwenach Bałtyku i Morza Północnego. W tym ostatnim przypadku szczecińscy kupcy docierali do portów Niderlandów, wschodniej Anglii i północnej Francji, a także Norwegii. Bardzo rzadko szczecińskie statki zapuszczały się na odleglejsze wody. Wiadomo jednak, że w 1590 r. kilka jednostek szczecińskich zatrzymano w Anglii. Z korespondencji między królową angielską Elżbietą I a księciem Janem Fryderykiem wynika, że jednostki te płynęły z wrogiej Anglii Hiszpanii, a właściwie z portugalskiej Lizbony, stanowiącej wówczas z Hiszpanią jeden kraj. Wojna angielsko-hiszpańska stała się więc powodem ich aresztowania. Niestety, możemy się jedynie domyślać, z jakimi

³¹ K.P. Zoellner, *Vom Strelasund...*, dz. cyt., s. 73–74, 79–80.

³² H. Langer, *Stralsund...*, dz. cyt., s. 29–31.

³³ Tamże, s. 41–42.

³⁴ Tamże. s. 42–43.

towarami kierowano się ze Szczecina do Lizbony i co wieziono w drodze powrotnej³⁵. W pierwszej połowie XVI w. Sund przekraczało rocznie zazwyczaj kilka szczecińskich statków. W latach 1497–1558 naliczono ich 51, co nie było liczbą wysoką. Szczecin uplasował się w tym czasie daleko za Stralsundem – z 888 przejściami, Greifswaldem – z 172 przejściami, Kołobrzegiem – z 121 przejściami czy Anklamem – z 88 przejściami³⁶. Kontakty Szczecina z zachodem Europy ożywiły się w drugiej połowie XVI stulecia. Cła sundzkie wskazują, że w kolejnych dekadach, począwszy od 1560 r., średnio przepływało cieśniny (w obie strony) około 40 szczecińskich jednostek. Załamanie nastąpiło w latach 1610–1619, kiedy to Sund przepłynęło jedynie 17 statków armatorów ze Szczecina³⁷. W zasadzie proces ten wskazuje nie tyle na osłabienie kontaktów Szczecina z basenem Morza Północnego, ile raczej na zmianę w nastawieniu miejscowego kupiectwa do aktywnego handlu morskiego. Starano się ono już od XVI w. zmonopolizować w swoich rękach pośrednictwo między dorzeczem Odry i Warty, a otwartym morzem (podobnie jak kupcy gdańscy w przypadku Wisły³⁸). Podstawą tych działań stało się szczecińskie prawo składu, rozszerzone w 1467 r. po zwycięskiej wojnie handlowej ze Stargardem³⁹. Nakazywało ono bezwzględny trzydniowy skład zarówno na towary przywożone morzem, jak i na spławiane z zalecza do ujścia Odry. Wspomniane prawo składu przyczyniło się zwłaszcza do zwalczania samodzielnej wymiany ośrodków pomorskich leżących w najbliższej okolicy Szczecina (Dąbie, Stargard, Goleniów, Police, Nowe Warpno, Uckermünde) oraz naruszało interesy wielu miast nadodrzańskich i nadwarciańskich, głównie Frankfurtu n. Odry, Kostrzyna, Wrocławia i Gorzowa. Warto w tym miejscu dodać, że głównym przeciwnikiem, ale także partnerem Szczecina na jego zaleczu, był Frankfurt n. Odry. Oba miasta, mimo ostrej rywalizacji, występowały wspólnie przeciwko cłom w Kostrzynie i Oderbergu, nadawały kupcom przeciwnej strony uprawnienia na własnym rynku. Szczecinianie nigdy do końca nie odcięli kupców frankfurckich od kontaktów z otwartym morzem, a mieszkańcy

³⁵ W korespondencji Jan Fryderyk wskazywał, że Szczecin jest miastem hanzeatyckim, a związek miast nie jest w stanie wojny z Anglią, co jego zdaniem stanowiło przesłankę do wypuszczenia ich przez Anglików. APS, AKS, I/670, s. 3, 5, 7–9.

³⁶ B. Wachowiak, *Szczecin w okresie przewagi państwa feudalnego (1478–1713)*, [w:] *Dzieje Szczecina*, t. 2, red. G. Labuda, Warszawa–Poznań 1985, s. 220–221.

³⁷ B. Wachowiak, *Szczecin...*, dz. cyt., s. 301–303.

³⁸ M. Bogucka, *Gdańsk – największy port...*, dz. cyt., s. 486–500.

³⁹ Wspomniana wojna o dominację ekonomiczną u ujścia Odry toczyła się w latach 1454–1464. Zob. R. Gaziński, *Wojna Szczecina ze Stargardem o handel morski (1454–1464)*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1993, t. 39, s. 199–212.

Frankfurtu n. Odrą pozwalali szczecinianom na sprzedaż śledzi w swoim mieście oraz na przewóz z górnej Odry drewna i wina⁴⁰.

Równocześnie z wycofywaniem się z handlu morskiego szczecinian i kurczeniem się ich floty widać rosnący w nim udział kupców holenderskich. Już w latach 1561–1569 około 30% statków wypływających ze Szczecina na zachód należało do kupców niderlandzkich. W latach 1610–1619 statki niderlandzkie stanowiły około 85% wszystkich zawijających do portu u ujścia Odry. Patrząc całościowo na handel szczeciński z krajami Morza Północnego, należy podkreślić, że w latach 1574–1648 ze Szczecina na Zachód płynęło niewiele ponad 34% wszystkich statków idących z portów pomorskich w tym kierunku. Niestety, do szczecinian należała jedynie 1/4 jednostek płynących z portu u ujścia Odry do krajów Europy Zachodniej. Na Zachód kupcy szczecińscy wywozili lub wysyłali głównie zboże, zwłaszcza żyto i pszenicę (owies i jęczmień w znacznie mniejszych ilościach), a ich eksport tego towaru przewyższał eksport wszystkich miast pomorskich, nie wyłączając Stralsundu. Żyta wywożono od kilkudziesięciu do ponad 9 tys. łasztów rocznie (w 1627 r.), natomiast wywóz pszenicy w najlepszych latach lekko przekraczał 1600 łasztów. Poza zbożem eksportowano drewno w całości, a także tarcicę i klepki, popiół, dziegieć, smołę, skóry i wełnę. W mniejszych ilościach wywożono na Zachód len, konopie, piwo, wosk czy tkaniny (sukno, płótno)⁴¹.

Na Bałtyku głównym kierunkiem handlu Szczecina była Dania, gdzie szczecińskie kupiectwo działało, opierając się na przywilejach uzyskanych wcześniej i potwierdzanych przez królów duńskich. Koncentrowano się zwłaszcza na kontaktach ze Skanią, u wybrzeży której eksploatowano nadal bogate ławice śledzi. Jednocześnie kupcy szczecińscy mieli prawo wolnego handlu w miastach duńskich, z czego korzystali, odwiedzając zwłaszcza Malmö, Landskrone i Kopenhagę. Ważnym miejscem szczecińskiej wymiany był także Bornholm. Po traktacie w Odensee (1560 r.) pozycja Szczecina w Danii uległa wyraźnemu osłabieniu, chociaż kontakty handlowe podtrzymywano nadal⁴². Do Danii wywożono ze Szczecina głównie drewno i jego produkty oraz trochę żywności. Wyraźnie widoczne kontakty mieli szczecinianie z miastami inflanckimi (Rewel, Ryga, Dorpat) oraz z Gdańskiem i Królewcem, a także z samą Lubeką. Z portami południowego Bałtyku handlowano zbożem (Lubeka), wełną, mąką i piwem (Gdańsk,

⁴⁰ B. Wachowiak, *Pomorze Zachodnie...*, dz. cyt., s. 739–742, 746–747.

⁴¹ Tenże, *Szczecin...*, dz. cyt., s. 303–305.

⁴² Tamże, s. 215–220.

Królewiec). W omawianych czasach Szczecin miał dość ograniczone kontakty ze Szwecją, do której wysyłano zboże, mąkę i żywność.

Podstawową barierą wzrostu handlu Szczecina była polityka gospodarcza Brandenburgii, zmierzająca do pełnego przejścia pośrednictwa między portem szczecińskim a jego zapleczem. Jednocześnie władcy brandenburscy poprzez system komór celnych dążyli do uzyskania z istniejącej wymiany jak największych korzyści materialnych. Na stosunkowo krótkim odcinku Warty i Odry kontrolowanym przez Brandenburgię opłaty pobierano w Gorzowie, Frankfurcie n. Odrą, Kostrzynie, Oderbergu i Schwedt. Nadmierny fiskalizm i napięcia polityczne między Hohenzollernami i Gryfitami skutkowały bardzo częstymi przerwami w handlu, a niejednokrotnie wzrost opłat celnych powodował, że wymiana stała się nieopłacalna. Szczecinianie skarżyli się zwłaszcza na cła i prawo składu Frankfurtu n. Odrą, które razem wzięte faktycznie blokowały wymianę z Polską i Śląskiem. Na przykład w 1551 r. kupcy szczecińscy szacowali swoje straty z tytułu składu frankfurckiego na około 3 tys. florenów, a w 1554 r. całość strat z powodu polityki celnej i handlowej Brandenburgii szczecinianie oceniali na ponad 20 tys. talarów⁴³. Warto dodać, że Brandenburczycy planowali całkowite odcięcie Szczecina i Pomorza od zaplecza poprzez skierowanie handlu śląskiego i wielkopolskiego Sprewą do Berlina, a następnie Hawelą i Łabą na Morze Północne (do Hamburga). Do tego projektu, opracowanego w 1556 r., pozyskano Frankfurt n. Odrą i Wrocław, które były od 1512 r. związane porozumieniem. Na szczęście dla Pomorza projekt pozostał na papierze⁴⁴.

Mimo przeszkód politycznych i celnych stawianych przez Brandenburgię handlowi śląsko-wielkopolsko-pomorskiemu nie uległ on, z wyjątkiem krótkich przerw, całkowitemu zahamowaniu. Na przykład w połowie XVI w. z Wielkopolski spławiano do Szczecina przede wszystkim pnie drzew, drzewo masztowe, budowlane, dyle, klepki oraz produkty leśne, zwłaszcza smołę, dziegieć i popiół⁴⁵. Oprócz tego do portu u ujścia Odry trafiało sporo zboża, głównie żyta

⁴³ APS, AKS, I/528, k. 224–227, 230a.

⁴⁴ Wielkie obawy przed jego realizacją mieli władcy pomorscy Barnim IX Stary i Filip I. Świadczy o tym korespondencja obu książąt oraz ich spotkania z radcami dworu oraz rajcami szczecińskimi, kiedy to omawiano konsekwencje, jakie dla gospodarki i handlu Pomorza przyniosłaby realizacja bezpośredniego połączenia Śląska przez Brandenburgię z Hamburgiem. APS, AKS, I/1081, s. 3–9, 11.

⁴⁵ Np. w 1562 r. według taryfy wydanej przez margrabiego Jana, od łasztu smoły bądź dziegciu płacono w komorach brandenburskich po 8 srebrnych groszy, od łasztu masła, miodu po 18 srebrnych groszy, tj. za beczkę tych towarów po 4 srebrne grosze, od beczki mięsa 4 srebrne szylingi, od beczki łoju 1 srebrny grosz, od kamienia skóry 4 nowe fenigi. APS, AKS, I/529, k. 27–28.

i pszenicy, w mniejszym stopniu owsa, a także słód, polskie masło, mięso, łój i słonina, miód, skóry oraz rasz (*Rasch*), wreszcie niewielkie ilości soli.

Średnim portem w skali Bałtyku był Kołobrzeg, który w XVI w. utrzymywał stałe kontakty pozabałtyckie, głównie z miastami Niderlandów, zwłaszcza Amsterdamem, norweskim Bergen oraz portami szkockimi, przede wszystkim Newcastle. W latach 1536–1547 Sund przekroczyły 94 statki z Kołobrzegu (przy 107 z Greifswaldu i jedynie 22 ze Szczecina), w latach 1574–1579 było ich już tylko 35 (przy 37 szczecińskich i 33 gryfijskich), wreszcie w latach 1580–1589 – 34 (przy 40 szczecińskich i 35 gryfijskich). Załamanie handlu z Europą Zachodnią nastąpiło na początku XVII w. W latach 1600–1629 jedynie 7 statków kołobrzeskich wpłynęło na Morze Północne (obok 59 szczecińskich i 20 gryfijskich).

Na Bałtyku tradycyjnie mocne związki łączyły kupiectwo kołobrzeskie z ośrodkami portowymi Gotlandii i Szwecji, zwłaszcza portami: Visby, Kalmar i Västervik, oraz Danii, głównie Kopenhagą i Bornholmem (Nexö). W przypadku handlu Kołobrzegu z Danią istotne znaczenie miał układ w Odense (1560 r.), na mocy którego kupcy kołobrzescy (z miast pomorskich jedyni obok Stralsundu) otrzymali swobodę handlu w Danii. Widoczna wówczas staje się aktywność kołobrzeżan w Skanii, zwłaszcza na targach w Skanör i Falsterbo (gdzie Kołobrzeg posiadał swoje działki) oraz w Mälmo, Landskronie i Ystad⁴⁶. Ważną rolę odgrywały porty południowego wybrzeża Bałtyku. Wśród nich na pierwsze miejsce wysuwał się Gdańsk, a następnie Lubeka i Królewiec. Z portów pomorskich kołobrzeżanie mieli najściślejsze związki handlowe ze Szczecinem i Stralsundem.

Na zachód Europy i do Skandynawii wywożono z Kołobrzegu zboże, zwłaszcza żyto, mąkę, piwo, żywność (w tym chleb i mięso do Szwecji), trochę soli i niewielkie ilości wyrobów rzemieślniczych. Do Gdańska, najważniejszego dla Kołobrzegu portu południowego Bałtyku, eksportowano wełnę, konopie, len, piwo, miód. W pewnym sensie towarem eksportowym była kołobrzeska sól. Niestety, w ciągu XVI w. jej eksport powoli się zmniejszał. Mimo dość wysokiej produkcji (w połowie XVI w. około 1000–1200 łasztów rocznie) wzrastało wewnętrzne zapotrzebowanie na ten produkt. W 1524 r. mieszczanie kołobrzescy wymogli na radzie miasta, żeby na miejscu zostawała połowa rocznej produkcji. Drugą połowę wysyłano wzdłuż Parsęty na kołobrzeskie zaplecze, włączając w to północną Wielkopolskę. Tylko stosunkowo małą część wywożono morzem,

⁴⁶ H. Lesiński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 30–31.

głównie do Szwecji. W drugiej połowie XVI w. produkcja soli uległa wyraźnemu spadkowi⁴⁷.

Aktywność na morzu przejawiał także Słupsk, posiadający własny port w Ustce, który w skali wielkości portów Pomorza można zaliczyć także do średnich. W XVI w. handel Słupska ograniczał się do akwenu południowego Bałtyku. Pływano wówczas do Lubeki, Szczecina, Kołobrzegu, Gdańska, czasami Elbląga i Królewca. Do 1576 r. prawie nie odnotowano jednostek słupskich przekraczających Sund. Dopiero w latach 1577–1588 zarejestrowano w obu kierunkach 119 przejść statków słupskich (średnio kilka rocznie)⁴⁸. Kontakty te na przełomie wieków XVI i XVII uległy znacznemu osłabieniu i statki ze Słupska bardzo rzadko były odnotowywane w rejestrach sundzkich. W czasie największego natężenia handlu na Morzu Północnym z Ustki docierano do portów holenderskich (zwłaszcza do Amsterdamu) i angielskich (głównie do Londynu i Hull)⁴⁹. W drugiej połowie XVI w. Słupsk i jego port w Ustce znalazły się w orbicie wpływów Gdańska. Mimo to dla kupców słupskich w handlu bałtyckim nadal ważną rolę pełniły także porty duńskiej Skanii oraz Szwecji i Gotlandii. W tym czasie głównymi towarami wywozowymi Słupska do Gdańska i innych portów bałtyckich oraz za Sund były: zboże, drewno w całości, deski, klepki, produkty drewniane, a także wełna⁵⁰. Oprócz nich wysyłano do Gdańska i Szwecji żywność (mąkę, chleb, piwo, masło, słoninę, mięso, miód), chmiel, łój, len, konopie, skóry oraz zwierzęta hodowlane (owce, trzoda chlewna, konie), a także bursztyn (głównie do Gdańska).

Do małych portów, mających jedynie lokalne znaczenie, możemy zaliczyć należące w czasach nowożytnych do Goleniowa i w pewnym stopniu Stargardu Inoujście oraz Regoujście, port Trzebiatowa nad Regą, który był również użytkowany przez mieszkańców Gryfic. Inoujście, założone w XIII w. przez kupców stargardzkich, zostało zniszczone w czasie wojny stargardzko-szczecińskiej

⁴⁷ Podstawową przyczyną zmniejszenia produkcji soli był spadek opłacalności jej warzenia na skutek potrzeby dowożenia znacznych ilości drewna do warzelni z coraz odleglejszych obszarów Pomorza. Zob. *Dzieje Kołobrzegu...*, dz. cyt., s. 57; H. Lesiński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 43–47.

⁴⁸ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985, s. 32.

⁴⁹ Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego...*, dz. cyt., s. 73.

⁵⁰ B. Wachowiak, *W zjednoczonym Księstwie Pomorskim (1478–1648)*, [w:] *Historia Słupska*, red. S. Gierszewski, Poznań 1981, s. 151–155; J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki...*, dz. cyt., s. 28–33.

(1454–1464)⁵¹. Od tego czasu port funkcjonował w ograniczonym zakresie, będąc podporządkowany ekonomicznie Szczecinowi. Nie oznacza to jednak, że nie prowadzono w nim wymiany z innymi ośrodkami pomorskimi oraz leżącymi w strefie południowego Bałtyku. Głównym towarem wywozowym Inoujścia było zboże, kupowane zwłaszcza przez szczecinian, ale także wysyłane samodzielnie do Stralsundu i Greifswaldu. Ponadto eksportowano z Inoujścia skóry, mąkę, żywność, w tym sporo miodu, najczęściej do Szczecina, ale także do innych portów pomorskich.

Oprócz wymienionych już najważniejszych ośrodków portowych celem niewielkich jednostek będących własnością kupców goleniowskich przewożących żywność w żegludze kabotażowej była Stepnica, Nowe Warpno, Wolin czy Kamień Pomorski. Istotnym towarem wywozonym z portu u ujścia Iny było drewno, zwłaszcza klepki, drewno opałowe oraz smoła. I w tym przypadku podstawowy kierunek ich wywozu stanowił Szczecin. Jednak po drewno do ujścia Iny przy pływano również (obce statki) ze Stralsundu, Rostocku, Kopenhagi, a nawet Niderlandów. Na przykład w 1633 r. trzy statki holenderskie zabrały stąd m.in. 1700 sztuk klepek, 240 drewnianych niecek oraz 2850 skór owczych⁵².

Nieco większą rangę od Inoujścia miało Regoujście, położone nad otwartym morzem. Port ten w czasach nowożytnych należał w zasadzie do mieszczan Trzebiatowa n. Regą, chociaż prawo do wolego handlu w nim zgłaszali także kupcy z Gryfic. Oba wymienione ośrodki, korzystając ze splawnej Regi, przywoziły do jej ujścia z zamiarem eksportu głównie zboże, mąkę, żywność (słonina, masło, chleb, ser, mięso), chmiel oraz piwo. Mniejszą rolę w tutejszej wymianie odgrywała wełna i drewno⁵³. Rywalizacja o dostęp do ziarna w dorzeczu Regi doprowadziła do konfliktu między Gryficami a Trzebiatowem. Wiadomo bowiem, że pod koniec XVI w. trzebiatowianie skupowali ziarno w okolicach Płot, Reska, a nawet Łobza, co powodowało gwałtowny sprzeciw kupców gryfickich. Konflikt zaostrił się w 1595 r., kiedy to Trzebiatów próbował zahamować

⁵¹ R. Gaziński, *Port Inoujście w średniowieczu*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1985, t. 23, s. 174–186; F. Boehmer, *Geschichte der Stadt Stargard in Pommern*, Bd. I, Stargard 1903, s. 185–203.

⁵² H. Lesiński, *W zjednoczonym Księstwie Zachodniopomorskim (1478–1653)*, [w:] *Dzieje Goleniowa (XIII–XX wiek)*, red. H. Lesiński, Szczecin 1990, s. 24–28.

⁵³ R. Gaziński, *Port Regoujście (XIII–XVIII w.) w świetle materiałów Archiwum Państwowego w Szczecinie*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1991, z. 4, s. 143–144; Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego...*, dz. cyt., s. 380–381.

bezpośrednie kontakty mieszczan gryfickich z kupcami z zewnątrz⁵⁴. Wymienione towary, ze zbożem na czele, eksportowano zwłaszcza do Lubeki. Z nielicznych zachowanych wzmianek wynika, że w 1595 r. lubeczanie kupili tu 20 łasztów ziarna, a w 1600 r. kolejne 48 łasztów żyta. Odbiorcą zboża wysyłanego z Regoujścia był także Gdańsk i Stralsund. Ponadto do wspomnianych trzech miast eksportowano również żywność, piwo i chmiel. Zboże i żywność eksportowano też do Danii (Bornholm, Skania, Kopenhaga) i Szwecji (Gotlandia, Sztokholm). Poza Bałtyk wypływano sporadycznie, wioząc ziarno przede wszystkim do Holandii (Amsterdam) i Norwegii (Bergen). Wiadomo, że Sund w 1545 r. przekroczyły 4 jednostki płynące z Regoujścia, w 1565 r. były to 2 statki, w 1575 r. 9 statków, w 1577 r. 20 statków, w 1583 r. 22 statki, w 1585 r. 15 statków, w 1594 r. 2 statki i tyle samo w 1596 r.⁵⁵ Ponadto Regoujście było miejscem, w którym załogi pływających po Bałtyku jednostek zaopatrywały się w żywność i wodę, podobnie jak marynarze szkoccy i angielscy.

Podsumowując, należy podkreślić, że asortyment towarów wysyłanych z ośrodków Pomorza na Bałtyk czy Morze Północne nie różnił się od zestawu eksportowanego z portów Meklemburgii bądź Rzeczypospolitej (porty pruskie i inflanckie). Dostrzec można także wśród miast pomorskich małą grupę liderów (Stralsund, Szczecin, Greifswald, Kołobrzeg i Anklam), mających regularne kontakty z akwenem Morza Północnego, i pozostałe porty, prowadzące wymianę w obrębie Bałtyku, a tylko okresowo lub sporadycznie wysyłające swoje towary poza Sund. Można także wyróżnić dwie strategie prowadzenia handlu morskiego przez ośrodki portowe Pomorza. Pierwszą reprezentował Stralsund i w pewnej mierze Kołobrzeg, drugą zaś Szczecin wraz z większością pomorskich miast portowych. Pierwsza polegała na aktywnym handlu morskim i utrzymywaniu odpowiedniej floty, pozwalającej na samodzielną wymianę drogą morską, druga zaś koncentrowała się na przejęciu pośrednictwa między większym bądź mniejszym

⁵⁴ Według nieprecyzyjnych danych eksport ziarna z Gryfic najczęściej przekraczał nieco 100 łasztów rocznie. APS, AKS, II/996, k. 61–98, II/896, k. 2–23. Spory gryficko-trzebiatowski o handel morski i użytkowanie portu w Regoujściu miały w czasach nowożytnych długi rodowód, sięgający co najmniej 1538 r. Osią konfliktu był podział kosztów ponoszonych na utrzymanie portu. Trzebiatowianie twierdzili, że kupcy gryficcy nie partycypowali w kosztach licznych remontów urządzeń portowych i przez to nie mieli prawa do wolnego handlu w porcie. Było to podstawowym argumentem na rzecz odcinania gryficzan od bezpośredniego dostępu do portu. Zob. R. Gaziński, *Dzieje Gryfic w XVI wieku i I połowie XVII wieku*, [w:] *Gryfice. Dzieje miasta*, red. T. Białecki, Szczecin 2013, s. 99–101.

⁵⁵ H. Bosse, *Treptows einstiger Seehandel*, „Unser Pommerland” 1928, Jg. 13, H. 5–6, s. 204; M. Wehrmann, *Geschichte von Land und Stadt Greifenberg*, Greifenberg 1927, s. 105–106.

zapleczem a kupcami z zewnątrz (w tym przypadku najczęściej rezygnowano z aktywnego handlu morskiego).

3. Towary importowane przez porty pomorskie

Import portów pomorskich obejmował przede wszystkim grupę towarów sprowadzanych z ośrodków Morza Północnego, ze Skandynawii i z obszaru wschodniego Bałtyku. W tym pierwszym przypadku na Pomorze trafiała sól morską, wino, ryby, towary kolonialne, sukno czy też zachodnie wyroby rzemieślnicze. Ze Skandynawii sprowadzano ryby, drewno i produkty leśne, futra, skóry oraz przede wszystkim metale, natomiast z portów wschodniego Bałtyku – futra, skóry, len i konopie.

Spośród miast morskich Pomorza najbardziej rozbudowanym importem charakteryzował się Stralsund. Do portu stralsundzkiego przywożono przede wszystkim ryby, zwłaszcza śledzie z Norwegii i Niderlandów, wymagające konserwacji w soli, którą sprowadzano z Francji i Hiszpanii. Z szeroko rozumianego Zachodu (porty Hiszpanii, Francji, a głównie Niderlandów) docierały tu korzenie, cukier, owoce południowe, bawełna i wino. W mieście handlowano także flamandzkim i angielskim suknem, a zapotrzebowanie na drewno opałowe łagodził nieco import węgla ze Szkocji oraz drewna z Norwegii (także budowlanego). Ponadto porty norweskie, zwłaszcza Bergen, dostarczały nad cieśninę Strelasund liczne skóry. Drewno i skóry były bardzo często przewożone przez statki stralsundzkie bezpośrednio z Norwegii do Niderlandów⁵⁶. Z bałtyckich portów Danii dostarczano na stralsundzki rynek skóry zwierząt hodowlanych, żywność, ziarno, dziegieć i czasami sól, ze Szwecji docierały skóry, drewno i jego produkty, głównie smoła, a przede wszystkim metale – żelazo i miedź. Z portów południowego Bałtyku trafiało tu zboże, przywożone z Lubeki, Szczecina i innych ośrodków pomorskich oraz z Gdańska i Rygi. Do tego należy dodać mąkę, słód i piwo oraz żywność (masło, mięso, słoninę), które przyływały z Lubeki, Rostocku i Gdańska, a także drewno i jego produkty (popiół, smoła, dziegieć), skóry oraz futra, sprowadzane ze Szczecina, Gdańska, Królewca, Rygi, Rewla, Narwy. Ponadto

⁵⁶ H. Langer, *Stralsund...*, dz. cyt., s. 130.

węlnę i część skór dowożono do Stralsundu ze Szczecina, portów pomorskich, Rewla i Narwy, a konopie i len z Gdańska, Królewca, Rygi i Narwy⁵⁷.

Szczecin miał trochę węższe kontakty niż Stralsund, niemniej z portów niderlandzkich i z norweskiego Bergen sprowadzano do ujścia Odry ryby morskie – łososie, ryby suszone, a przede wszystkim śledzie. Z Francji przywożono sól morską oraz wino, a także towary kolonialne. Te ostatnie kupowano również w portach Niderlandów, zwłaszcza w Amsterdamie, a oprócz nich wino, wyroby rzemieślnicze oraz tkaniny. Z portów angielskich poza suknem importowano metale – cynę i ołów. Bałtyckie interesy kupiectwa szczecińskiego koncentrowały się w Danii, a przede wszystkim w Skanii. Tu bowiem, w Falsterbo, już od późnego średniowiecza szczecinianie posiadali własne tereny, na których funkcjonowała szczecińska osada śledziowa. W 1579 r. sąsiadowała ona z osadami Stralsundu, Gdańska, Rostocku, Lubeki i Kołobrzegu. Łowione u wybrzeży Skanii śledzie solono na miejscu, pakowano w beczki i transportowano do szczecińskiego portu. Ostateczny upadek szczecińskiej osady śledziowej przyniosło zarządzenie Chrystiana IV z 1623 r. zakazujące obcym kupcom dłuższego przebywania w Danii. Poza śledziami z Danii sprowadzano żywność i skóry. Tradycyjnie dobre stosunki miał Szczecin z Lubeką, gdzie mieszczanie szczecińscy zaopatrywali się w sól luneburską, wino, a także towary zamorskie. Ze Szwecji ściągano głównie metale: żelazo, ołów i miedź⁵⁸. Natomiast ze Szczecina na ziemie polskie wysyłano zwłaszcza ryby morskie, wśród których królowały solone śledzie w beczkach⁵⁹, ryby suszone (*Stockfisch*), dorsze i łososie, ponadto trafiało do nas sporo zagranicznego sukna, sól morską i luneburską, metale (miedź, ołów, cyna), saletra, ałun oraz towary luksusowe, jak jedwab, wino i korzenie⁶⁰.

Do Kołobrzegu z portów zachodniej Europy, głównie z Amsterdamu, dostarczano niewielkie ilości towarów zamorskich i przedmiotów luksusowych, wino, a także sól, przeznaczoną potem na rynek wielkopolski. Towary te kołobrzeżanie sprowadzali także przez Gdańsk i Lubekę. Zwłaszcza w Gdańsku kupowano sporo śledzi, soli, tkanin, korzeni i wina. Natomiast ze Szwecji, z którą miasto miało

⁵⁷ *Geschichte...*, dz. cyt., s. 118–121, 139; H. Langer, *Stralsund...*, dz. cyt., s. 120, 123–125; K.P. Zoellner, *Vom Strelasund...*, dz. cyt., s. 77–78, 81–83, 86–87.

⁵⁸ B. Wachowak, *Pomorze Zachodnie...*, dz. cyt., s. 748–749, 944–946.

⁵⁹ W 1562 r. od łasztu solonych śledzi brandenburczycy pobierali 48 srebrnych groszy, od beczki dorszy 1 srebrny grosz, od beczki łososia 2 srebrne grosze. APS, AKS, I/529, k. 28–29.

⁶⁰ APS, AKS, I/524, s. 28–29, 38–39, 54, 116–117, I/536, k. 5–6a.

tradycyjnie dobre stosunki, docierało żelazo, ołów, ryby, tran i skóry, z Gdańska i Lubeki również zboże, a z Królewca i Kłajpedy len i konopie⁶¹.

Z kolei kupcy słupscy sprowadzali do Ustki głównie śledzie, bezpośrednio ze Skanii lub od pośredników w Lubece, Szczecinie bądź Gdańsku. Drugim znaczącym towarem importowym była sól, przywożona przede wszystkim z Kołobrzegu i Lubeki. Lubeka była także dla słupszczyzan tradycyjnym miejscem nabywania wina, korzeni i towarów zamorskich. Z Niderlandów i Anglii docierało tu sukno i niewielkie ilości wina, a także korzenie i inne towary kolonialne. W podobny zamorski asortyment zaopatrywano się także w Gdańsku, skąd przywożono również wino, piwo i wyroby rzemieślnicze⁶². Ze Szwecji natomiast sprowadzano skóry wołowe, futra, wapno, a przede wszystkim metale (żelazo, miedź, ołów)⁶³.

Do Inoujścia z kolei przywożono przede wszystkim sól, na początku lubeburską za pośrednictwem Lubeki i Szczecina, a później (od drugiej połowy XVI w.) dzięki Holendrom także morską. Ze Szczecina docierały tu także ryby morskie, zwłaszcza śledzie. Ryby pojawiały się u ujścia Iny również dzięki bezpośredniemu handlowi ze Skanią oraz Niderlandami. Ponadto do gołeniewskiego portu, przede wszystkim przez Szczecin oraz Stralsund, przywożono niewielkie ilości wina, towarów zamorskich i metali⁶⁴.

Regoujście od późnego średniowiecza było miejscem, do którego także dostarczano ryby morskie, przede wszystkim śledzie, oraz sól z Luneburga. W czasach nowożytnych, głównie za pośrednictwem holenderskim, docierała tu sól morską z Francji. Rozprowadzano ją następnie wzdłuż rzeki Rega. Budziło to wielkie emocje w Kołobrzegu. Według mieszczan kołobrzeskich port u ujścia Regi znajdował się w ich strefie wpływów i nie miał prawa samodzielnego importu soli. Spór zaognił się w 1577 r., gdy w Kołobrzegu zatrzymano trzebiatowski statek z solą⁶⁵. Oprócz soli i ryb morskich do ujścia Regi przywożono także dzięki

⁶¹ *Dzieje Kołobrzegu...*, dz. cyt., s. 60–63; H. Lesiński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 26–30, 161–174.

⁶² Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego...*, dz. cyt., s. 74.

⁶³ B. Wachowiak, *W zjednoczonym...*, dz. cyt., s. 152–153; *Dzieje Ustki...*, dz. cyt., s. 32–33.

⁶⁴ H. Lesiński, *W zjednoczonym Księstwie...*, dz. cyt., s. 26–27.

⁶⁵ Według nieprecyzyjnych danych eksport ziarna z Gryfic najczęściej przekraczał nieznacznie 100 łasztów rocznie. APS, AKS, II/946, k. 6–33, II/996, k. 19–54; Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego...*, dz. cyt., s. 381.

Holandrom, lubeczanom i gdańszczanom sukno, wyroby zachodnioeuropejskiego rzemiosła oraz małe ilości towarów kolonialnych, a wśród nich zwłaszcza pieprz⁶⁶.

Porty pomorskie sprowadzały podobne towary jak inne ośrodki portowe południowego i wschodniego Bałtyku. Ładunki te importowano ze Skandynawii i z krajów Europy Zachodniej. Trafiały one następnie przede wszystkim do odbiorców pomorskich, a jedynie częściowo do Wielkopolan i mieszkańców Brandenburgii. Pośrednictwo Frankfurtu n. Odrą powodowało, że wybrane towary z pomorskich portów pojawiały się również na Śląsku.

4. Dodatkowe utrudnienia w żegludze i handlu dla portów pomorskich

Handel morski miast pomorskich utrudniały ponadto warunki pogodowe panujące na Bałtyku i Morzu Północnym. Silne sztormy powodowały liczne zatonięcia statków lub wyrzucenia na brzeg. Aby zminimalizować groźbę utraty jednostek i przewożonego ładunku już od czasów średniowiecza hanzeaci wprowadzili zimową przerwę w żegludze, trwającą od końca listopada do początku lutego. Do tych zarządzeń miasta pomorskie stosowały się także w czasach nowożytnych⁶⁷. Mimo to wypadki na morzu, a zwłaszcza zatonięcia, były wówczas powszechnym zjawiskiem⁶⁸.

Istotną rolę w hamowaniu handlu miały także konflikty, do których dochodziło na Morzu Północnym i Bałtyku. Szczególnie wiele zamieszania w wymianie miast pomorskich wprowadziła pierwsza wojna północna (1563–1570). Na przykład w maju 1565 r. wójt Rugii donosił księciu, że 4 okręty duńskie dowodzone przez admirała Petera Hvitfelda⁶⁹ pojawiły się nagle u wybrzeży rugijskich, w okolicy Jasmund, tocząc zaciętą walkę z jednostkami szwedzkimi, które miały nad Duńczykami zdecydowaną przewagę. Wobec nieuniknionej klęski admirał duński rozkazał ewakuację z okrętów części dział, prochu oraz innego wyposażenia, które wraz z około 200 ludźmi zostało szalupami przewiezione na Rugię. Opuszczone okręty, osadzone na mieliźnie, podpalono. Po bitwie admirał

⁶⁶ R. Gaziński, *Port Regoujście...*, dz. cyt., s. 144–145.

⁶⁷ O zimowej przerwie w żegludze zob. S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, Warszawa 1958, s. 165–171.

⁶⁸ Por. W. Odyniec, *Polskie dominium...*, dz. cyt., s. 163 – 173.

⁶⁹ Jednostki duńskie patrolujące akwen między Rugią a Bornholmem zostały zaskoczone przez siły główne floty szwedzkiej. Nie mając szans w otwartej walce, szukały schronienia u wybrzeży Rugii. Zob. E. Kosiarz, *Wojny na Bałtyku X–XIX wiek*, Gdańsk 1978, s. 133–134.

szwedzki Claus Christiern zażądał od wójta zwrotu duńskich rzeczy przewiezionych na ląd, a samych Duńczyków nakazał Pomorzanom usunąć z kraju⁷⁰. Tymczasem główne siły floty szwedzkiej popłynęły do cieśniny Sund, aby następnie wrócić na południe i zablokować Lubekę i inne porty południowego Bałtyku. Wówczas 12 okrętów szwedzkich zahamowało żeglugę portu w Greifswaldzie, kontrolując jednocześnie wymianę Stralsundu. W zasadzie handel miast pomorskich został wtedy całkowicie sparaliżowany, a jednostki pomorskie bądź płynąca z portów Pomorza flota szwedzka kontrolowała i pod byle pozorem konfiskowała zarówno statki, jak i towary. W sprawę zatrzymanych statków pomorskich oraz duńskich dóbr na Rugii mocno zaangażował się książę Jan Fryderyk, próbując przede wszystkim odzyskać pomorskie jednostki skonfiskowane pod Greifswaldem (w Wiku)⁷¹. Niestety, działania te nie przyniosły spodziewanego rezultatu.

Po zakończeniu wojny w 1570 r. rada i kupcy Greifswaldu wystąpili o odszkodowanie za 3 jednostki żeglujące do Rygi, które zatrzymał w 1564 r. szwedzki kapitan Jonas Bilde. Statki te zostały odholowane na Gotlandię, a następnie wraz z towarami sprzedane. Łączne straty za towary i statki oszacowano bez akcyzy na 4770 talarów. Pierwszy z wymienionych statków prowadził szyper Jacob Sander, a wartość zatrzymanego ładunku, należącego do 11 kupców, oraz samej jednostki wynosiła 1800 talarów⁷² (wartość statku 530 talarów). Druga jednostka, szypra Hansa Reppina, wraz z towarem została wyceniona na 1910 talarów (sama jednostka na 600 talarów), a trzecia, Hansa Dabersa, z towarami na pokładzie miała wartość 1060 talarów⁷³ (statek był wart 400 talarów). Jednostki te wiozły m.in. po kilkadziesiąt łasztów smoły i popiołu, siemię lniane, len, niewielkie ilości soli i ryb oraz sporo gotówki, przeznaczonej na zakup towarów w porcie docelowym⁷⁴. W 1568 r. Szwedzi zatrzymali statek stralsundzki szypra Jurgena Straupitza, wart wraz z towarem 1400 talarów (w tym jednostka wyceniona na 600 talarów). Korab ten, załadowany winem, płynął z Lubeki do Królewca. Zła pogoda spowodowała, że zawinął do Kołobrzegu, a następnie wyruszył w dalszą podróż, podczas której został zatrzymany przez kaprów szwedzkich⁷⁵.

⁷⁰ APS, AKS, I/711, s. 1–8.

⁷¹ APS, AKS, I/711, s. 9–17, 23–46.

⁷² W innym miejscu (APS, AKS, I/709, s. 289) wartość jednostki i towaru wyceniono na 1510 i 1/2 talara.

⁷³ W innym miejscu (APS, AKS, I/709, s. 291) wycena jednostki i towaru wynosiła 1032 talary.

⁷⁴ APS, AKS, I/709, s. 281–292.

⁷⁵ APS, AKS, I/731, s. 2–3.

Nie tylko Szwedzi niszczyli pomorski handel i żeglugę, brali w tym intensywny udział także Duńczycy i lubeczanie. W lipcu 1566 r. zatrzymano w pobliżu Bornholmu wołoski statek, dowodzony przez szypra Joachima Blanckena, płynący ze Szwecji, co było kupcom z miast Rzeszy zakazane. Śledztwo wykazało, że jednostka wołoska pożeglowała do Szwecji z Greifswaldu w 1565 r. i tam pozostała na zimę. W lipcu następnego roku podczas powrotu na Pomorze została zatrzymana koło Bornholmu przez lubecką pinkę i odprowadzona do Lubecki. Podczas dochodzenia właściciele jednostki, kupcy z Wołoszczy: Joachim Teßute, Marck Wulff, Dinigers Venßken i Lorenz Meier, usiłowali udowodnić, że statek był neutralny i nie przewoził żadnych zakazanych towarów. Wartość statku (wiezione ładunki i stracony fracht) strona pomorska wyceniła na 1413 talarów. Jednostka wiozła m.in.: 24 łaszty osmundu, 80 funtów okrętowych lnu, 52 skóry wołowe, 66 skór cielęcych, 2 łaszty sztab żelaza i 6 beczek tranu⁷⁶. Ostatecznie, mimo interwencji księcia Jana Fryderyka i Barnima IX Starego, jednostka została skonfiskowana⁷⁷.

Ponoszone przez kupców pomorskich straty powodowały, że książęta pomorscy starali się cały czas podkreślać neutralność swojego kraju w opisywanym konflikcie i prosili, aby strony walczące traktowały pomorskie porty jako neutralne. Niestety, zabiegi władców Pomorza okazały się daremne i jednostkom kupców pomorskich lub żeglującym do pomorskich portów przez cały okres wojny groziła konfiskata ze strony obu zmagających się przeciwników.

Ustanie działań wojennych i pokój w Szczecinie (1570 r.) wcale nie zlikwidowały zagrożeń dla pomorskiej żeglugi. W 1572 r. kupcy pomorscy skarżyli się księciu Janowi Fryderykowi na plagę piractwa na Bałtyku i Morzu Północnym. Szczególnie intensywnie piraci działali u wybrzeży meklemburskich, pomorskich i w okolicy Bremy⁷⁸. Sprawa trafiła do cesarza Maksymiliana, który nakazał miastom oraz władcom Fryzji, Meklemburgii i Pomorza szybko rozprawić się z piratami. W nowej sytuacji Barnim Stary i Jan Fryderyk powołali komisarzy, którym polecili kontrolę pomorskich brzegów. Wykazała ona, że większość pirackich okrętów to dawne moskiewskie jednostki kaperskie, znajdujące się pod opieką Danii. O kaprach moskiewskich u wybrzeży Fryzji donosił także w swej suplice Jan hrabia Fryzji. Jednocześnie ustalono, że główną bazą piratów był duński Bornholm, gdzie znajdowała się większość zrabowanych towarów

⁷⁶ APS, AKS, I/709, s. 227–236.

⁷⁷ APS, AKS, I/709, s. 179–187, 207–213, 223–225.

⁷⁸ APS, AKS, I/1091, s. 1–14.

i uprowadzonych statków. W 1572 r. sformowano eskadrę, złożoną z 8 dużych okrętów wojennych, którą wysłano do walki z piratami⁷⁹.

Pogoda, a zwłaszcza warunki naturalne, zawsze wpływała na bezpieczeństwo żeglugi oraz określała jej sezonowość. Na Bałtyku zazwyczaj pod koniec listopada ogłaszano zimową przerwę w żegludze, która trwała do lutego następnego roku. Natomiast dodatkowymi czynnikami osłabiającymi intensywność wymiany morskiej były wojny toczone przez państwa nadbałtyckie. Wojny morskie, a zwłaszcza działania krążownicze na szlakach komunikacyjnych nieprzyjaciela, paraliżowały częściowo lub prawie całkowicie żeglugę. Najtrudniejszym okresem dla handlu bałtyckiego w omawianym czasie była I wojna północna i pojawienie się w jej następstwie plagi piractwa. Mimo prób zachowania neutralności w konflikcie, Pomorzanie ponieśli wówczas znaczące straty z rąk obu walczących stron.

Bibliografia

- Balicki J., Bogucka M., *Historia Holandii*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1976.
- Bierhals P., *Zur Geschichte der bauerlichen Schifffahrt in Pommern von 16 bis 18 Jh.*, „Mónatsblättern der Gesellschaft für pommersche Geschichte und Altertumskunde” 1941, Jg. 55, H. 1–3.
- Boehmer F., *Geschichte der Stadt Stargard in Pommern*, Bd. I, Stargard 1903.
- Bogucka M., Samsonowicz H., *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1986.
- Bosse H., *Treptows einstiger Seehandel*, „Unser Pommerland” 1928, Jg. 13, H. 5–6.
- Cieślak E., Biernat C., *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1975.
- Dzieje Goleniowa (XIII–XX wiek)*, red. H. Lesiński, Szczecin 1990.
- Dzieje Kołobrzegu (X–XX w.)*, red. H. Lesiński, Poznań 1965.
- Dzieje Koszalina*, red. B. Drewniak, H. Lesiński, Poznań 1967.
- Dzieje Szczecina*, t. 2, red. G. Labuda, Warszawa–Poznań 1985.
- Gaziński R., *Port Inoujście w średniowieczu*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1985, t. 23.
- Gaziński R., *Z dziejów prac pogłębiarskich na Zalewie Szczecińskim (XVIII wiek)*, „Przeгляд Zachodniopomorski” 1990, z. 1–2.

⁷⁹ APS, AKS, I/1091, s. 19–21, 23–26, 27–32.

- Gaziński R., *Port Regoujście (XIII–XVIII w.) w świetle materiałów Archiwum Państwowego w Szczecinie*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1991, z. 4.
- Gaziński R., *Wojna Szczecina ze Stargardem o handel morski (1454–1464)*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1993, t. 39.
- Geschichte der Stadt Stralsund*, hrsg. von H. Ewe, Weimar 1984.
- Gryfice. Dzieje miasta*, red. T. Białecki, Szczecin 2013.
- Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. 1, Gdańsk 1978, t. 2, Gdańsk 1982.
- Historia Pomorza*, t. 2: do 1815 r., cz. I, red. G. Labuda, Poznań 1976.
- Historia Słupska*, red. S. Gierszewski, Poznań 1981.
- Kosiarz E., *Wojny na Bałtyku X–XIX wiek*, Gdańsk 1978.
- Langer H., *Stralsund 1600–1630*, Weimar 1970.
- Lesiński H., *Handel morski Kołobrzegu w XVI i XVII wieku*, Szczecin 1982.
- Lindmajer J., Machura T., Szultka Z., *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985.
- Matysik S., *Prawo morskie Gdańska*, Warszawa 1958.
- Mollant du Jourdin M., *Europa i morze*, Warszawa 1995.
- Odyniec W., *Polskie dominium Maris Baltici*, Warszawa 1982.
- Pomorze Zachodnie poprzez wieki*, red. J.M. Piskorski, Szczecin 1999.
- Szopowski Z., *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, Warszawa–Poznań 1962.
- Tubielewiczowie W.A., *Porty wybrzeża gdańskiego, ich dzieje i perspektywy rozwojowe*, Gdańsk 1973.
- Wachowiak B., *Port średniowiecznego Szczecina*, Gdańsk 1955.
- Wachowiak B. przy współudziale A. Kamińskiego, *Dzieje Brandenburgii-Prus na progu czasów nowożytnych (1500–1701)*, Poznań 2001.
- Wehrmann M., *Geschichte von Land und Stadt Greifenberg*, Greifenberg 1927.
- Zoellner K.P., *Vom Strelasund zum Oslofjord*, Weimar 1974.

MARITIME TRADE OF THE POMERANIAN TOWNS IN THE 16TH CENTURY AND IN THE FIRST HALF OF THE 17TH CENTURY

Keywords: Pomeranian ports, maritime trade, the early Modern Period

Summary

The development of Pomeranian ports in the 16th century and the first half of the 17th century was curbed by three basic barriers. The first one were difficult natural conditions on the coasts, which were flat, sand and devoid of any deeper natural bays. The second one resulted from a poor offer of Pomerania itself, where soils were rather barren and forest resources limited. The third barrier was the fact that Pomerania was cut off from a wider base of Greater Poland and Silesia by the Brandenburg economic policy. The tiny quantity of goods offered by Pomerania was typical of the other ports of the Southern Baltic: in Mecklemburg, Royal Prussia, the Duchy of Prussia, Livonia. The sea ports, of which the biggest ones were Stralsund, Szczecin and Greifswald, concentrated on an exchange with the countries of the North Sea (the Netherlands, England, Scotland, Norway), and – to a lesser extent – with France and Spain, and the Scandinavian countries (Denmark, Sweden). Among the exported goods there were: cereals, flour and food (bread, pork fat, butter, cheese, meat, honey); malt, beer, wood, boards and woodblocks, and forest produce (ash, potash, wood tar, and other types of tar); linen, skins of farm animals, wool, hemp. Among the goods imported from the above mentioned countries to be consumed by the Pomeranians, and also by the inhabitants of Greater Poland, Brandenburg and Silesia, there were sea and Lüneburg salt, saltwater fish, especially herring, wine, English and Dutch cloth, metals (iron, copper, tin), West-European craft products and colonial goods (spices, sugar, tropical fruit). The commercial exchange within the Baltic Sea was not easy because of the weather conditions (the winter break was still kept) and armed conflicts. In the period in question the biggest disorder in the maritime trade was caused by the 1st Northern War (1563–1570).