

Zientara, Benedykt

Rola Szczecina w odrzańskim i bałtyckim handlu zbożem XIII-XIV w. : cz. 1

Przegląd Historyczny 52/3, 413-444

1961

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych, tworzonej przez Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

BENEDYKT ZIENTARA

Rola Szczecina w odrzańskim i bałtyckim handlu zbożem
XIII—XIV w.

(cz. 1)

Już od wielu lat, a szczególnie w okresie powojennym, uwaga polskiej nauki historycznej zwraca się ku zagadnieniom bałtyckiego handlu zbożem, wiążąc je z doniosłymi przemianami społeczno-gospodarczymi Rzeczypospolitej w XVI wieku. Tenże okres w dziejach bałtyckiego handlu zbożem zwrócił uwagę wielu obcych badaczy, zwłaszcza niemieckich. Inaczej wyglądają poprzednie okresy tego handlu, które dotychczas w naszej nauce raczej nie budziły zainteresowania, zapewne dlatego, że tereny zainteresowane handlem zbożowym w XIII—XIV w. — głównie nadmorskie — nie wchodziły wówczas w ramy polskiego organizmu państwowego, a centralne ziemie Polski nie były jeszcze wciągnięte w produkcję zboża na eksport.

Na Bałtyku jednak wiek XIII i pierwsza połowa XIV to okres znacznego rozwoju handlu zbożem, przede wszystkim w ramach operacji handlowych Hanzy. Dziś jest już rzeczą znaną, że w przeciwieństwie np. do handlu śródziemnomorskiego znaczną rolę w handlu bałtyckim odgrywały towary masowe, obok drzewa i produktów drzewnych oraz ryb — również zboże i mąka. Znaczenie bałtyckiego handlu zbożem w tym okresie podkreślał szczególnie w swych wystąpieniach i pracach wybitny historyk Hanzy Fritz Rörig, a do jego zdania przychyliła się znaczna liczba innych badaczy¹. Jednakże poza starymi pracami Naudégo i Semraua² brak wciąż prac szczegółowych, które uzasadniłyby oparte na ogólnikach tezy Röriga. Na zbadanie czeka również wpływ tego eksportu zboża na zaplecze rolnicze, które go do-

¹ Por. artykuły i prace F. Röriga wydane w zbiorze: *Wirtschaftskräfte im Mittelalter*, Weimar 1959, s. 190 n, 221, 371, 555 nn; tenże, *Vom Werden und Wesen der Hanse*, Leipzig 1940, s. 20—22; H. Bechtel, *Wirtschaftsgeschichte Deutschlands* t. I, wyd. 2, 1951, s. 236, 319, 354; W. W. Stoklickaja-Tereszkowicz, *Oczerki po socialnoj istorii niemieckiego goroda w XIV—XV w.w.*, Moskwa—Leninograd 1936, s. 204, 208, 221, 231, 236 nn, M. Postan; *The Trade of Medieval Europe: the North*, *The Cambridge Economic History of Europe* t. II, Cambridge 1952, s. 120 n. Dotychczasowe badania nad bałtyckim handlem zbożowym XIII—XIV w. przedstawiłem w pracy: *Einige Bemerkungen über die Bedeutung des pommerschen Exports im Rahmen des Ostsee-Getreidehandels im 13. und 14. Jahrhundert*, *Hansische Studien*, Berlin 1961, s. 397 nn.

² W. Naudé, *Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15. bis 17. Jahrhundert mit besonderer Berücksichtigung Stettins und Hamburgs*, Leipzig 1889; tenże, *Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert*, *Acta Borussica, Getreidehandelspolitik* t. I, Berlin 1896.

starczało, na rozwój gospodarki pieniężnej, a także na stosunki społeczne na wsi. Należy zbadać udział w handlu zbożem chłopów i panów feudalnych, w związku z czym narzuca się porównanie z późniejszym wielkim handlem zbożowym XVI wieku: czy ożywienie eksportu zboża w XIII—XIV w. również wpłynęło w jakiś sposób na tworzenie się wielkich gospodarstw folwarcznych, a jeżeli tak, to czy gospodarstwa te również opierały się o pracę pańszczyźnianą?

Zagadnienia te próbowałem poruszyć na innym miejscu w oparciu o materiały, dotyczące jednego z terenów, biorących udział w produkcji zboża na eksport — Marchii Wkrzańskiej³. Tutaj zajmujemy się dziejami samego eksportu zboża w jednym z jego ówczesnych najwybitniejszych ośrodków — Szczecinie i walką Szczecina z innymi ośrodkami o utrzymanie swej roli głównego eksportera zboża na południowym wybrzeżu Bałtyku.

I

Już za czasów słowiańskich musiała się rozwinąć na terenach nadodrzańskich intensywna uprawa zbóż. Świadczy o tym zarówno gęste zaludnienie tych właśnie obszarów Pomorza we wczesnym średniowieczu, jak skupienie się tu licznych doskonałych się rozwijających miast, które przecież nie mogły być samowystarczalne pod względem zaopatrzenia w zboże. Łęga⁴ rozróżnia tutaj 3 skupiska osadnicze: na lewym brzegu Odry w okolicach Szczecina, nad Dziwną w okolicach Wolina i Kamienia, wreszcie na urodzajnych czarnoziemach pyrzyckich. Pierwsze dwa z tych skupisk osadniczych musiały stanowić rolnicze zaplecza miast — Wolina i Szczecina⁵.

Oczywiście nie można wydawać sądów o rolnictwie pomorskim na podstawie zachwyków żywociarzy św. Ottona nad urodzajnością tych terenów; spotykamy jednak częste konkretne wzmianki o uprawie roli i to zarówno w gospodarstwach chłopskich, jak w należących do feudałów większych gospodarstwach, uprawianych przy pomocy dość licznych niewolników różnego rodzaju lub uzależnionych chłopów⁶. Oba typy gospodarstw dostarczały z pewnością zboża na rynki miejskie: nasuwa się pytanie, w jakim stopniu zboże stanowiło jeszcze przedmiot wymiany bezpośredniej między wiejskim producentem a miejskim konsumentem, a o ile było już przedmiotem zainteresowania kupców. Na to ostatnie wskazywałaby produkcja zboża w większych gospodarstwach feudalnych, których właściciele często mieszkali w miastach i zajmowali się handlem. Można mieszkańiec Wolina Niedamir był w stanie dostarczyć św. Ottonowi za jednym zamachem 3 duże statki z żywnością⁷. Mogła

³ *Kryzys agrarny w Marchii Wkrzańskiej w XIV w.*, Warszawa 1961.

⁴ W. Łęga, *Kultura Pomorza we wczesnym średniowieczu na podstawie wykopalisk*, Toruń 1930, s. 334.

⁵ L. Leciejewicz, *Badania archeologiczne nad wczesnym średniowieczem na Pomorzu Zachodnim w ostatnim dziesięcioleciu*, „*Studia i Materiały do dziejów Wielkopolski i Pomorza*” t. IV, 1958, z. 1, s. 345, 347.

⁶ *Gospodarstwa feudalne: Ebbonis Vita Ottonis episcopi Bambergensis*, ed. R. Köpke, MGH SS t. XII, Hannover 1856, II c. 6; *Herbordi Dialogus de vita Ottonis episcopi Bambergensis* ed. R. Köpke, MGH SS t. XX, Hannover 1868, II c. 23, III c. 5, 29.

⁷ *Ebbo* II c. 8.

ona pochodzić z jego własnych dóbr, o istnieniu których zresztą nic nie wiemy, ale mogła być skupiona przezeń w celach handlowych.

Długotrwały okres najazdów saskich, a zwłaszcza duńskich, w 2 połowie XII w. musiał bardzo poważnie podkopać rolnictwo pomorskie, szczególnie na nękanym najazdami terenach w pobliżu Zalewu Szczecińskiego. Duńczycy bowiem, jak pisał Saxo Grammaticus, „przekładali pewne spustoszenie pól nad niepewne obleganie miast”⁸ i wybierali na wyprawy okres po żniwach, aby wyniszczyć Pomorzan, niszcząc im całoroczny zapas żywności⁹. Nic dziwnego, że u progu XIII w. znaczne obszary Pomorza stały pustką, a w dokumentach wymienia się wiele wsi, po których pozostała tylko nazwa.

Tym niemniej rolnictwo w wymienionych wyżej okręgach osadniczych dość szybko podniosło się z upadku i w XIII w. rozwinęło się do tego stopnia, że Pomorze Odrzańskie mogło się stać pierwszym na Bałtyku i aż gdzieś do połowy XIV w. największym eksporterem zboża. Ten szybki wzrost produkcji zboża wiąże się oczywiście z kolonizacją na prawie niemieckim, a także z przybyciem osadników niemieckich, władających wyższą techniką uprawy roli¹⁰. Nie można jednak lekceważyć jednoczesnego rozwoju rolnictwa we wsiach słowiańskich. Okolice Szczecina na lewym brzegu Odry, które w połowie XIII w. z pewnością eksportowały zboże, posiadały, zdaniem Sommerfelda, dość gęstą sieć wsi słowiańskich i z kolonistami niemieckimi zetknęły się stosunkowo późno¹¹. Bez silnego rozwoju rolnictwa nie był możliwy ani nowy rozwój podupadłych po najazdach duńskich starych miast (Szczecin, Wolin, Kamień, Wołogoszcz i in.), ani powstawanie całkowicie nowych miast na tym terenie (Gryfia, Gryfino i in.). Zboże musiało się stać jednym z głównych przedmiotów handlu, mimo iż handel nim nie dawał jeszcze takich zysków, jak handel przedmiotami zbytku. Skądinąd już w najstarszych taryfach celnych Szczecina¹² i Gryfii¹³ spośród towarów „luksusowych” spotykamy tylko wino i *pulcros pannos*. Główną treść taryfy stanowią za to skóry i futra (10 rodzajów w taryfie szczecińskiej), miód, воск, wełna, bydło, mięso, sól, śledzie, chmiel, metale, popiół, tłuszcze rybne¹⁴. Zboże pojawia się już w r. 1243 w dokumencie „loka-

⁸ *Saxonis Gesta Danorum*, MGH SS t. XXIX, Hannover 1892, s. 145, 148 n.

⁹ Tamże, s. 158 n.; *Historia regum Danorum dicta Knytlingasaga* ed. F. Jøns-son. MGH SS t. XXIX, s. 122; *Arnoldi Chronica Slavorum* ed. J. M. Lappenberg, Hannover 1868, III c. 7.

¹⁰ Silny nacisk na to kładzie F. Rörrig, *Wirtschaftskräfte*, s. 556 n.; tenże, *Vom Werden*, s. 20 nn. Podobnie E. Assmann, *Stettins Seehandel und Seeschifffahrt im Mittelalter*, Kitzingen/Main b.r., s. 7.

¹¹ W. v. Sommerfeld, *Geschichte der Germanisierung des Herzogtums Pommern oder Slavien bis zum Ablauf des 13. Jahrhunderts*, Leipzig 1896, s. 165.

¹² *Pommersches Urkundenbuch*, (dalej: PUB) ed. R. Klemplin, R. Prümers, G. Winter, O. Heinemann, E. Samdow, Stettin 1868—1940, t. II, nr 1113 s. 386. Datę jej ustalił E. Assmann, *Die Stettiner Zollrolle des 13. Jahrhunderts*, „Hansische Geschichtsblätter” t. LXXI, 1952, *passim*.

¹³ PUB II, nr 1024 s. 316. Por. także E. Assmann; *Zollrolle*, s. 52.

¹⁴ Tamże; por. także zestawienie przedmiotów handlu z taryfy Szczecina przez B. Wachowiak a, *Port średniowiecznego Szczecina*, Gdańsk 1955, s. 63 n. Duża ilość miejsca poświęcona bydłu i skórom bydliczym zdaje się świadczyć o dużym znaczeniu hodowli. Natomiast w taryfie celnej Nakła z r. 1302 spotykamy już cały wachlarz towarów luksusowych — por. PUB IV, nr 2044 s. 56 n.

cyjnym” Szczecina jako jedyny wymieniony tam towar¹⁵. W r. 1256 cystersi z Oliwy zapewniają sobie u ks. Barnima I prawo zakupywania i wywożenia z jego księstwa 24 „choros” (tj. wispli = 576 modios-szefli) zboża rocznie¹⁶.

Sądząc ze wzmianki w dokumencie lokacyjnym, Szczecin już od samego początku wywozu zboża zainteresował się tą gałęzią handlu, mimo iż jego powiązania z Bałtykiem były w tym okresie, jak ustalił Assmann, znacznie słabsze niż z miastami Brandenburgii i Magdeburgiem, skąd otrzymał prawo miejskie¹⁷. Jednak handlem zbożowym już w tym okresie zainteresowała się Lubeka, wyrastająca na największą potęgę handlową Bałtyku.

II

Trudno jest orzec, jaką rolę odgrywało zboże w handlu lubeckim XIII w. Mollwo jest skłonny przyznać temu towarowi obok ryb jedno z pierwszych miejsc wśród przedmiotów ówczesnego handlu przyszłej głowy Związku Hanzeatyckiego¹⁸. Również znakomity znawca średnio-wiecznej historii Lubeki, Fritz Rörig, wielokrotnie, choć zazwyczaj tylko na marginesie innych prac, podkreślał rolę zboża w tym okresie dziejów handlu Lubeki¹⁹. Zarówno Lubeka, jak Hamburg zorganizowały zdaniem jego w XIII w. w swych murach silny handel płodami rolnymi, kierując ich eksport do Flandrii, Fryzji, Norwegii. Jednocześnie potężne młyny w obu miastach przerabiały znaczną część zboża od razu na mąkę, zwiększając w ten sposób marżę zysku. Rörig traktuje nawet z dużą przesadą zakładanie przez Lubekę miast na terenach nadbałtyckich jako *Mittel des Anbaus von Zubringestellen für den eigenen Getreidehandel*; temuż celowi służyć miał skup szeregu wsi w Meklemburgii i na Pomorzu przez mieszczan lubeckich i lubeckie czynniki kościelne²⁰.

Brak danych źródłowych o tym najwcześniejszym okresie handlu Lubeki nie pozwala na ocenę roli w nim zboża — mimo to wydaje się, że warto przepatrzyć jeszcze raz dostępne skąpe wzmianki i przy pomocy bardziej wydoskonalonych metod spróbować ich interpretacji. Wymaga to oczywiście osobnej pracy, zapoczątkowanej już przez badania H. Henningsa²¹.

¹⁵ *Codex Pomeraniae diplomaticus*, (dalej: CPD) ed. K.F.W. Hasselbach, J.G.L. Kosegarten, F.v. Medem, t. I, Greifswald 1843—1862, nr 324 s. 691.

¹⁶ PUB II, nr 618 s. 28.

¹⁷ E. Assmann, *Stettins Seehandel*, s. 9; tenże, *Zollrolle*, s. 64 nn.; tenże, *Die Stettiner Bevölkerung des ersten Jahrhunderts nach der Stadtrechtsverleihung*, „Zeitschrift für Ostforschung” t. II, 1953, s. 260 nn. Jednak w taryfie celnej z lat pięćdziesiątych dużo miejsca poświęcono wyliczaniu różnych typów statków, por. PUB II, nr 1113 s. 387; B. Wachowiak, *Port średniowiecznego Szczecina*, 21, 64.

¹⁸ C. Mollwo, *Die ältesten lübischen Zollrollen*, Lübeck 1894, s. 45 n.

¹⁹ Por. F. Rörig, *Wirtschaftskräfte*, s. 190 n. przyp. 89, 221 przyp. 7, 370 n.

²⁰ F. Rörig, *Vom Werden*, s. 20 nn, i w nieco ziągodzonej formie w powojennej pracy: *Die Entstehung der Hanse und der Ostseeraum, Wirtschaftskräfte*, s. 555—559. Jednak uczeń Röriga, H. Hennings, formuluje zdanie o znaczeniu lubeckiego handlu zbożem znacznie ostrożniej; por. H. Hennings: *Die Lübecker Kornhäuser zu Beginn des 14. Jahrhunderts, Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedächtnisschrift für F. Rörig*, Lübeck 1953, s. 329.

²¹ H. Hennings, op. cit., s. 311 nn. Autor ten korzysta zresztą z materiałów nagromadzonych już przez Röriga.

Zainteresowania Lubeki handlem zbożowym zrodziły się w pierwszym rzędzie z konieczności zaopatrzenia w żywność samego miasta. Dotychczasowi badacze zgadzają się, że naturalne zaplecze Lubeki — pograniczne tereny meklemburskie i lauenburskie — nie produkowały poważniejszych nadwyżek zbożowych, a często same musiały sprowadzać zboże z Lubeki²². Przywóz zboża z dalszych terenów śródlądowych utrudniał brak drogi wodnej, docierającej do Lubeki: o wiele prościej było sprowadzać zboże z innych terenów nadbałtyckich.

Niebawem okazało się jednak, że sprowadzanie zboża pozwala nie tylko zabezpieczyć zaopatrzenie miasta, ale również rozwinąć szerszy handel, zwłaszcza w dość częstych latach nieurodzaju, kiedy różne tereny bliższe i dalsze nie mogły się wyżywić we własnym zakresie. Wydaje się, że już wcześniej lubeczanie odkryli korzyści, wynikające ze spekulacji zbożem, sprowadzaniem do miasta.

Opłacalność handlu zbożem wzrosła w ciągu pierwszej połowy XIII w. dzięki znacznemu skokowi w rozwoju transportu morskiego. Jak ustalił Heinsius, ok. r. 1200 wchodzi w życie na Bałtyku i Morzu Północnym nowy typ statku o znacznej pojemności — kogg²³. Podczas gdy statki dawnych typów rzadko sięgały pojemności 12 łasztów, koggi przeciętnie zabierały w XIII w. 30—60 łasztów, a sporadycznie mogły już wtedy sięgać 100 łasztów.

Przy zacieśnianiu się kontaktów Lubeki ze Skandynawią stało się jasne, jak korzystna jest dla lubeczan sprzedaż zboża do Norwegii, która już wówczas zaczęła odczuwać trudności w zaopatrzeniu w zboże i była zmuszona kupować je od lubeczan bądź kupców angielskich²⁴. Dla zwiększenia swych zarobków lubeczanie dostarczali zboże do Bergen nie w formie naturalnej, lecz już w przetworach, jak mąka i słód²⁵. Już w r. 1247 zerwanie przez Norwację stosunków z Lubeką wywołało głód: widocznie import angielski nie był w stanie zaspokoić zapotrzebowania na zboże w Norwegii, a więc głównym importerem zboża była

²² F. Semrau, *Der Getreidehandel der deutschen Hanse bis zum Ausgang des Mittelalters*, Aschaffenburg 1911, s. 15; J. Hansen, *Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels und der Getreidepolitik Lübecks*, Veröffentlichungen zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck t. I, z. 1, Lübeck 1912, s. 2 n. O trudnościach w zaopatrzeniu w zboże już w połowie XIII w. świadczyć może wydana przez radę miejską Lubeki w r. 1255 taksa na chleb, wyznaczająca przymusową wagę chleba w zależności od aktualnych cen zboża; por. *Lübeckisches Urkundenbuch* (dalej: LUB), Lübeck 1843—1932, t. I, nr 224 s. 205.

²³ P. Heinsius, *Das Schiff der hansischen Frühzeit*, Weimar 1956, s. 71 nn. Przytaczane przez niego dane o koggach o pojemności ponad 100 łasztów wynikają jednak z obliczeń opierających się o niezbyt pewne dane kronikarskie.

²⁴ Już w XII w. Norwegia była w znacznym stopniu zwłaszcza w latach nieurodzaju importerem zboża, przede wszystkim duńskiego i angielskiego (por. O. Johnson, *Norwegische Wirtschaftsgeschichte*, Jena 1939, s. 84); pewne ilości zboża mogli również dostarczać kupcy z Utrechtu, Bremy i Hamburga, mimo iż król Swerre w r. 1186 widział w nich głównie importerów wina (i piwa?). Por. J. Harttung, *Norwegen und die deutschen Seestädte bis zum Schlusse des 13. Jahrhunderts*, Berlin 1877, s. 8, 13, 16, 18; H. Bächtold, *Der norddeutsche Handel im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert*, Leipzig 1910, s. 264 n.; O. Johnson, op. cit., s. 84, 104, 115 (tamże w tłumaczeniu mowa króla Swerrego). W XIII wieku jednak zdaniem Johnsona import zboża do Norwegii stał się niezbędnym (tamże s. 85, 121), a Lubeka niebawem wyparła z rynku norweskiego angielskich konkurentów.

²⁵ W. Naudé, *Getreidehandelspolitik*, s. 209.

już wtedy Lubeka. Głód spowodował kapitulację strony norweskiej. Jeszcze zimą 1247/8 król Hakon IV prosił Lubekę o wznowienie dowozu zboża, a latem 1248 ponowił prośbę, wysyłając jednocześnie do Lubeki statki norweskie z towarami, które miały być tam sprzedane celem nabycia zboża²⁶. Podobna sytuacja powtórzyła się w r. 1284²⁷.

Poza Norwegią, która część kupowanego zboża reeksportowała do Islandii, jako tereny importujące zboże wcześniej już występują Holandia i Fryzja, kraje o silnie rozwiniętej hodowli bydła. Wprawdzie w XII i XIII w. korzystają one głównie ze zboża, dostarczanego Renem z Kolonii, a jeżeli chodzi o Fryzję — z Hamburga i Stade²⁸, jednak w dalszych swych planach lubeczanie mogli uwzględniać i te tereny jako ewentualne rynki zbytu. W każdym razie w roku 1284 w Dordrechcie występuje zboże z Rostoki, niewątpliwie pochodzenia bałtyckiego²⁹. Również Flandria już w końcu XIII w. pojawia się jako odbiorca zboża bałtyckiego³⁰.

Skąd brali lubeczanie zboże, kierowane do tego handlu? Przede wszystkim wchodziły tu w grę tereny biskupstwa lubeckiego, wyspa Fehmarn, Poel i część Meklemburgii: w późniejszych wiekach ziemie te, na których patrycjat lubecki zdobywał wpływy handlowe lub nawet posiadłości ziemskie, dostarczały do Lubeki dość znacznych ilości zbóż — nie wiemy jednak, jak było w wieku XIII—XIV³¹. Z pewnością nie wchodził w grę w XIII w. Szlezwiąg, gdzie rozpoczynała się dopiero kolonizacja wielkich obszarów leśnych na wschodzie³². Nie są zbadane możliwości Meklemburgii w zakresie eksportu zboża w tym czasie; na rynkach hanzeatyckich słynie ona jednak wówczas przede wszystkim z chmielu. Inflanty i Pomorze gdańskie — późniejsze spichlerze Bałtyku, pojawiają się w tym charakterze właściwie dopiero w XIV wieku.

Wprawdzie już w czasie podboju Inflant wymuszane od ich miesz-

²⁶ J. Harttung, op. cit., s. 21—25; W. Naudé, *Getreidehandelspolitik*, s. 209; dokumenty w *Hansisches Urkundenbuch* (dalej: HUB) t. I, nr 356 s. 116 n.; LUB I, nr 154 s. 144; regest w HUB I, nr 366 s. 120.

²⁷ J. Harttung, op. cit., s. 54 nn. W. Naudé, *Getreidehandelspolitik*, s. 209, F. Semrau, op. cit., s. 28 n. Lubeka nie poprzestała wówczas na bojkocie Norwegii przez miasta hanzeatyckie i Danię, ale usiłowała wpłynąć na króla angielskiego, aby ze swej strony również zakazał dowozu zboża do Norwegii. (Harttung, s. 60 nn.). Wstrzymanie dowozu zboża było więc uważane w walce z Norwegią za środek całkowicie skuteczny — co też fakty potwierdziły.

²⁸ H. Bächtold, op. cit., s. 56 n, 75, 186, 190; F. Semrau, op. cit., s. 10 n.

²⁹ *Bronnen tot de geschiedenis van den Oostzeehandel*, ed. H. A. Poelman, s'Gravenhage 1917, t. I, nr 36 s. 8.

³⁰ LUB II, nr 105 s. 86; *Das älteste Stralsundische Stadtbuch 1270—1310*, ed. F. Fabricius, Berlin 1872, s. 39. Strzałów miał w tym czasie silne kontakty handlowe z Anglią — nie jest wykluczone, że i tam wysyłał zboże (por. tamże s. 32; PUB II, nr 1091 s. 367 n).

³¹ J. Hansen, op. cit., s. 3; K. Koppmann, *Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen*, „Hansische Geschichtsblätter” 1885, s. 105; G. Fink, *Lübecks Stadtgebiet. Geschichte und Rechtsverhältnisse im Überblick, Städtewesen und Bürgertum* (jak w przypisie 20), s. 284 n. Rörig ocenia jednak roczne dochody lubeczian w zbożu z wyspy Poel i posiadłości lubeckich na pobliskim lądzie stałym na 155 łasztów. Por. *Die Entstehung der Hanse*, s. 557.

³² M. Sering, *Erbrecht und Agrarverfassung in Schleswig-Holstein auf geschichtlicher Grundlage. Die Vererbung des ländlichen Grundbesitzes im Königreich Preussen* t. II, cz. 2, „Landwirtschaftliche Jahrbücher” t. XXXVII, Ergänzungsband V, Berlin 1908, s. 207, 211.

kańców daniny w zbożu były przez lubeczan kierowane na rynek³³, ale o właściwym wywozie zboża z Inflant w tym czasie mówić jeszcze nie można.

Pierwsze wzmianki o eksporcie zboża z Estonii pochodzą z końca XIII w.³⁴. Jeżeli chodzi o Pomorze Gdańskie, to w okresie przedkrzyżackim w ogóle o nim nie słyszymy; wprost przeciwnie — miejscowe zboże widać nie zawsze wystarczało, skoro w r. 1256 klasztor oliwski wyjednał sobie od Barnima I zezwolenie na zakup na Pomorzu zachodnim 24 wispli zboża rocznie³⁵. Pewne ilości zboża dostarczano na Pomorze gdańskie Wisłą z Kujaw³⁶. W XIII w. Pomorze odrzańskie było bezapelacyjnie głównym terenem eksportowym zboża nad Bałtykiem. Tam też zapewne należy szukać źródła zaopatrzenia lubeczan w zboże, zarówno na swój własny użytek, jak na dalszy eksport, m.in. do Norwegii. Norwegowie zresztą, którym pośrednictwo Lubeki bardzo dokucało, usiłowali zapewne początkowo na własną rękę sprowadzać zboże z Pomorza. Mianowicie mamy dane, że w r. 1266 w Kołobrzegu była używana norweska miara zboża i to nawet w stosunkach między czynnikami miejscowymi, pomorskimi³⁷; na początku XIV w. Szwedzi, Duńczycy i Norwegowie otrzymali ulgi celne w Nakle i Wologoszczy³⁸; *Normanni*, oznaczający w tym czasie niewątpliwie Norwegów, występują także w księgach miejskich Gryfii oraz w jej taryfie celnej z początków drugiej połowy XIII w.³⁹.

Ekspansja handlowa Lubeki na Pomorze zaczęła się dość wcześnie. Assmann wystąpił ostatnio przeciw przecenianiu wpływów Lubeki na Pomorzu w XIII w., słusznie wydobywając rolę Magdeburga i miast Starej Marchii w handlu z miastami Pomorza i w ich lokowaniu na prawie niemieckim. Znaczna część niemieckiej ludności Szczecina pochodziła z miast Starej Marchii i w ogóle kręgu górnosaskiego, w którym Magdeburg odgrywał już wówczas centralną rolę⁴⁰.

Niemniej jednak warto przypomnieć, że już w r. 1189 występuje na Pomorzu, i to jako świadek przy książęcej fundacji, *Bernerus mercator civis Lubicensis*⁴¹. W r. 1224 lubeczanie zdobyli wielki przywilej od księcia rugijskiego Wisława I⁴², a w r. 1234 obydwaj książęta pomorscy, Warcisław III i Barnim I, wystawili Lubece przywileje, zapewniające jej mieszczanom wolność od ceł i swobodę ruchów na terenie obu dzielnic⁴³. Wiązało się to z intensyfikacją już istniejącego handlu lube-

³³ P. Johansen, *Die Bedeutung der Hanse für Livland*, „Hansische Geschichtsblätter” t. LXV—LXVI, 1940—41, s. 12.

³⁴ W. Naudé, *Getreidehandelspolitik*, s. 235.

³⁵ PUB II, nr 618 s. 28.

³⁶ R. Grodecki, *Znaczenie handlowe Wisły w epoce piastowskiej*, *Studia historyczne ku czci S. Kutrzeby* t. II, Kraków 1938, s. 290; E. Maschke, *Die Schäfer und Lieger des Deutschen Ordens in Preussen*, *Hamburger Mittel- und Ostdeutsche Forschungen* t. II, 1960, s. 101.

³⁷ PUB II, nr 792, s. 141: *Decem talenta siliginis pondus Norwegie*.

³⁸ PUB IV, nr 2023, s. 41 (r. 1302).

³⁹ PUB IV, nr 2452, s. 333; II, nr 1024, s. 316 n.

⁴⁰ E. Assmann, *Stettins Seehandel*, s. 9, 57 przyp. 23; tenże, *Stettiner Bevölkerung*, s. 251 nn., 257 nn., 260 n.; tenże, *Stettiner Zollrolle*, s. 64 nn.

⁴¹ CPD nr 65, s. 160; por. poprawkę daty w PUB I, nr 106 s. 81 n.

⁴² CPD nr 150, s. 357 n.

⁴³ CPD nr 212, 213, 214, 215, s. 470 do 473. O. Blümcke (*Über eine Stettiner Zollrolle des dreizehnten Jahrhunderts*, *Programm des Stadtgymnasiums zu Stet-*

czan na Pomorzu, bo w dokumentach obu książąt mówi się, że dotychczas było w zwyczaju ściąganie od kupców lubeckich różnych ceł i opłat⁴⁴. W r. 1245 Barnim I, a w roku następnym obydwaj książęta potwierdzili prawo lubeczan do swobodnego poruszania się po Pomorzu, zwalniając ich jednocześnie od prawa brzegowego⁴⁵. Przywileje te związane były z poszukiwaniem przez obu książąt pomocy Lubeki przeciw coraz groźniejszej agresji brandenburskiej, odrywającej od Pomorza coraz obszerniejsze tereny. Wynikiem ich był sojusz wieczysty z Lubeką zawarty w r. 1251⁴⁶.

W jakim stopniu ta penetracja lubeczan⁴⁷ na Pomorze miała na celu zdobycie zboża? Oczywiście wprost na to odpowiedzieć się nie da. W żadnym z pomorskich przywilejów dla Lubeki nie ma wzmianki o przedmiotach jej handlu z Pomorzem⁴⁸. Ale w r. 1253 Barnim I na prośbę Szczecina wydaje zakaz, *ut nullus hospes annonam aliquam in tota terra nostra ab eo, quo novalia frugum incipiunt usque ad festum pasche emere debeat vel presumat*⁴⁹. *Hospites*, wymienieni w tym dokumencie — to niewątpliwie przede wszystkim lubeczanie, choć obok nich mogą w zakres tego pojęcia wchodzić szukający na Pomorzu zboża kupcy Strzałowa (wówczas rugijskiego), Wismaru i Roztoki. Skupywacze zboża z tych miast musieli wyraźnie zagrozić handlowi zbożem, a może i własnemu zaopatrzeniu w żywność Szczecina. Fakt, że zakazem objęte zostało całe księstwo, a więc również i tereny, nie stanowiące zaplecza Szczecina, świadczyć mógł, że to powtarzające się kłopoty z zaopatrzeniem miejscowych miast w żywność wpłynęły na decyzję księcia: przy okazji zresztą zapewne Szczecin postarał się o uzyskanie najlepszych warunków do własnej akcji skupu.

O tym, że zakaz z r. 1253 wymierzony był przede wszystkim przeciw lubeczanom, świadczy ochłodzenie stosunków lubecko-pomorskich w latach następnych. Assmann z dużą dozą prawdopodobieństwa sądzi nawet, że zakaz ten równał się unieważnieniu przywilejów dla Lubeki z lat 1234 i 1245/6, przynajmniej w posiadłościach Barnima⁵⁰. Znana najstarsza szczecińska taryfa celna (co prawda zachowana w skróconej formie) nie

tin, 1879, s. 99) słusznie podkreśla, że żadne z miast pomorskich nie cieszyło się wówczas i długo potem takimi przywilejami na terenie własnego kraju.

⁴⁴ CPD nr 212, 214: *ut... a theloneis et aliis exactionibus, que ab eis exigi consueverant ipsos... absolveremus...*

⁴⁵ CPD nr 348, 356, s. 733, 741 n.

⁴⁶ CPD nr 463, s. 931; P. Kallmerten, *Lübische Bündnispolitik von der Schlacht bei Bornhöved bis zur dänischen Invasion unter Erich Menved (1227—1307)*, Kiel 1932, s. 42 n.

⁴⁷ Tu należy ostrzec przed pracą M. Baumanna, *Die Handelsprivilegien Lübecks im XII, XIII und XIV Jahrhundert. Eine Vorarbeit für den Verfasser einer Handelsgeschichte Lübecks*, Göttingen 1882, który w krótkim zestawieniu przywilejów Lubeki w krajach słowiańskich wyliczył naprzód przywileje Warcisława III, którego nie wie gdzie umieścić, dalej trzy przywileje Łokietka, którego wymienia jako dwie różne osoby; na Pomorzu jednym tchem za to wyliczył Barnima I i Świętopełka (gdańskiego); na Rugii wymienia jako dwie osoby Wicęsława i Wisława I itd.

⁴⁸ Przeciwnie w przywileju Wisława I rugijskiego z r. 1224: tu wymienia się przedmioty, interesujące lubeczan na jego terenach: drzewo i śledzie. Żywność wymienia się tylko przy okazji zakupu jej na Rugii dla lubeczan, łowiących w pobliżu śledzie. Por. CPD nr 150, s. 357 n.

⁴⁹ CPD nr 488, s. 961 n.

⁵⁰ E. Assmann, *Stettiner Zollrolle*, s. 72.

wymienia żadnych ulg dla lubeczan. W r. 1259 kapituła lubecka oraz tamtejsze klasztory dominikanów i franciszkanów, wstawiając się za lubeczanami, prosiły obu książąt pomorskich o zatwierdzenie przywileju z r. 1234, co zdaniem Assmanna znowu świadczy o tym, że przywileje lubeckie nie były przestrzegane⁵¹. Jednak w ślad za listami duchowieństwa lubeckiego nie nastąpiło zatwierdzenie przywilejów — przynajmniej żaden ślad tego się nie dochował.

W r. 1272 Barnim I, od r. 1264 władca całego Pomorza, powtarza zakaz z r. 1253, zabraniający „gościom” wywozić zboże z całego już kraju od żniw do Wielkiejnocy⁵². Obydwa zakazy nie pozostały na papierze: mamy ślady wprowadzenia ich w życie. Dotychczasowi badacze nie zwrócili uwagi na notatkę wchodzącą w skład sporządzonego w Lubecie wykazu strat tamtejszych kupców, poniesionych przeważnie wskutek represji ze strony margrabiów brandenburskich i króla norweskiego⁵³. Wydawcy datują ten dokument na lata 1282—5; dokładna analiza tekstu pozwala go powiązać bezpośrednio z przygotowaniami do zjazdu roztockiego 1283; jednak przytaczane w nim wypadki rozciągają się zapewne na całe poprzedzające dziesięciolecie. Otóż w tym sprawozdaniu obok innych strat lubeckich figuruje notatka: *Item recordemini de siligine, quem dominus Barnim accepit civibus Lubicensibus*⁵⁴. Jest to dowód, że lubeczanie mimo ryzyka, związanego ze skupem zboża w kraju niechętnie usposobionego wobec nich władcy nie mogli się powstrzymać od uprawiania tego procederu.

Na podstawie tych danych możemy chyba pogorszenie stosunków Lubeki z miastami i księciem pomorskim po r. 1253 uznać za udowodnione. Co było jego powodem? Wydaje się, że miasta, ze Szczecinem na czele, były tutaj czynnikiem, który zdecydował o zwrocie w polityce książąt, zwłaszcza słabego Barnima. Nie doszukując się w tym stanowisku miast starcia domeny wpływów Magdeburga z ekspansją Lubeki — jak to robi Assmann⁵⁵, musimy zwrócić uwagę na tendencje Lubeki do hegemonii na Bałtyku, które już wówczas musiały wywołać zaniepokojenie wśród innych miast⁵⁶. Szczególne wrażenie musiał zro-

⁵¹ Tamże, s. 73. Listy do książąt w PUB VII, nr 4643, 4644, s. 405 n. Przeciwnie O. Blümcke (*Über eine Stettiner Zollrolle*, s. 17) uważa, że listy te nie świadczą przeciwko pozostawianiu w mocy przywilejów Lubeki i jest zdania, że za czasów Barnima Lubeka korzystała bez zakłóceń ze swych przywilejów. Jednak w pracy *Stettins Hansische Stellung und Heringshandel in Schonen*, „Baltische Studien” t. XXXVII, 1887, s. 100, uznaje za pewne ich ograniczenie. Przytoczone dalej fakty świadczą jednak o poważnym zakłóceniu stosunków lubecko-pomorskich.

⁵² PUB II, nr 966 s. 270.

⁵³ LUB II, nr 64 s. 49 n.

⁵⁴ Tamże, s. 50. Zdanie to wpisano inną ręką. Zapewne ktoś sprawdzający wykaz przypomniał osobom, referującym straty Lubeki od nieprzyjaciół, że i aktualni jej sprzymierzeńcy z konfederacji roztockiej mają na sumieniu pewne niewyrównane porachunki.

⁵⁵ E. Assmann, *Stettiner Zollrolle*, s. 72.

⁵⁶ Por. Ch. Reuter, *Lübeck und Stralsund bis zum Rostocker Landfrieden*, „Hansische Geschichtsblätter” t. XXXI, 1905, s. 21 nn. Porównuje on stanowisko Lubeki na Bałtyku w XIII w. do Aten, tłumiących (w V w. p.n.e.) wszelkie przejawy samodzielności wśród miast Związku Morskiego. P. Kallmerten, *Lübische Bündnispolitik*, s. 16, uznając te obawy miast południowo-bałtyckich, nie przypisuje im większego znaczenia. Przy założeniu Wismaru i Rostoki widzi — za

bić w r. 1249 napad lubeczan na Strzałów i spalenie tego młodego miasta przez obawiającego się o swe zyski z handlu i połowów rugijskich wielkiego konkurenta⁵⁷. Musiało to wywołać u innych miast uczucie zagrożenia i starania o przeciwdziałanie ekspansji lubeckiej.

Te starania miast, zapewne głównie Szczecina, znalazły u książąt przychylne przyjęcie. Abstrahując od brzęczących argumentów, jakie przy tej okazji zapewne strona miejska wysuwała, książęta nie byli już zainteresowani w przymierzu wojskowym z Lubeką, które poprzednio było dla nich główną korzyścią z udzielonych jej przywilejów. Od r. 1250 ucihły walki z Brandenburgią, a pokonany Barnim stał się jej uległym lennikiem, starającym się tylko powstrzymać dalsze okrawanie swych posiadłości przez Askańczyków, z którymi wszedł w ścisłe związki rodzinne. A Lubeka od r. 1252 znajdowała się w stanie wojny z margrabią, którzy otrzymali od króla Wilhelma nadanie jej w lenno⁵⁸ i dążyli do zrealizowania swych problematycznych praw do niej⁵⁹. Ustępstwa i przyjazne stosunki z Lubeką uczyniłyby Barnima podejrzanym w oczach swych suzerenów⁶⁰. Sytuacja polityczna miała się zmienić dopiero po śmierci Barnima I.

III

W ten sposób nastąpiło pewne przynajmniej zahamowanie konkurencji kupców lubeckich w eksporcie zboża⁶¹, co od razu wzmocniło stanowisko Szczecina w tym handlu. Nic też dziwnego, że Szczecin dążył do dalszego ugruntowania swej przewagi w handlu zbożem, zwłaszcza wówczas, kiedy nad Odrą zaczęły się rozwijać nowe miasta, również wykorzystujące swe położenie dla skupu i spławu zboża.

Na pierwsze miejsce pod tym względem wybił się Gardziec nad Odrą, który w r. 1249 otrzymał prawo magdeburskie oraz 135 łanów pod uprawę⁶². Zarówno rozmiary gruntów miejskich, jak położenie nad samą Odrą skierowały uwagę miejscowych kupeów na handel zbożem; zresztą w r. 1259 miasto otrzymało jeszcze dalsze grunta⁶³. Ale handel własnym zbożem nie wyczerpywał ani zapotrzebowania rynku, ani możliwości miejscowych energicznych kupców. Nie tylko rozwinięli oni

swym mistrzem Rörigiem — poparcie Lubeki, chcąc przy ich pomocy trafić na meklemburskie zaplecze rolnicze.

⁵⁷ O. Fock, *Rügensch-pommersche Geschichten aus sieben Jahrhunderten*, Berlin 1861—1872, t. II, s. 71 nn; Ch. Reuter, *Lübeck und Stralsund*, s. 26 nn.

⁵⁸ LUB I, nr 181 s. 167 n.; P. Kallmerten, op. cit., s. 43.

⁵⁹ M. Hoffmann, *Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck*, Lübeck 1889—92, t. I, s. 53 nn.

⁶⁰ Z tym wszystkim przesadne jest chyba przypuszczenie Assmanna, że zakaz z r. 1253 mógł być wydany pod naciskiem Brandenburgii (*Stettiner Bevölkerung*, s. 261).

⁶¹ Kupcy lubeccy przenikali również na dalsze zaplecze, do Brandenburgii. Z końca XIII w. pochodzą ślady zakupu przez nich zboża w nadodrzańskim Wrzecieniu (*Codex Diplomaticus Brandenburgensis*, ed. A. Riedel, Berlin 1838—69, cz. I. [A] t. XII, s. 412; w dalszym ciągu cytuję: CDB, 4 serie oznaczone A, B, C, D), związane z bardziej ciągłymi stosunkami z tym miasteczkiem. W r. 1308 margrabiowie brandenburscy dostarczali własne zboże do Lubeki. (LUB II, nr 234, s. 202). Bliżej o tym handlu por. B. Zientara, *Kryzys agrarny w Marchii Wkrzańskiej w XIV w.*

⁶² CPD nr 280 s. 603; w sprawie daty zob. PUB I, nr 485, s. 378 n.

⁶³ PUB II, nr 663 s. 56.

skup zboża w okolicznych wsiach urodzajnych terenów na wysokim brzegu Odry, ale postanowili go zmonopolizować, a zwłaszcza wyprzeć wszelkich przybyszów skupujących zboże w Gardźcu i okolicy. Przywilej Barnima I z r. 1271⁶⁴ zabronił kupować w Gardźcu zboże wszelkim kupcom, nie posiadającym obywatelstwa gardzieckiego — a więc uderzał zarówno w ewentualnych skupywaczy lubeckich, jak w szczecinian. Każdy, kto kupował zboże w mieście, musiał udowodnić przy pomocy świadectwa tamtejszych mieszczan, że jest *burgensis vel civis memoratae civitatis plenarius et perfectus*.

Jeszcze dalej szło inne postanowienie tegoż przywileju, oddające kupcom z Gardźca monopol na skup zboża w całej okolicy. Mianowicie książę zabraniał przyjmowania, załadowywania lub przeładowywania zboża na statki na Odrze w górę i w dół od Gardźca wszędzie tam, gdzie będzie to dla tamtejszych mieszczan szkodliwe (a więc określenie obszaru, na którym obowiązywał zakaz należało do samych mieszczan Gardźca). Wszelki załadunek lub przeładunek zboża miał się dokonywać wyłącznie w porcie Gardźca, nie wolno było też gdzie indziej przyjmować zboża od chłopów⁶⁵. Nie stosujących się do zakazu miały spotkać surowe kary: aresztowanie ich osób, statków i towarów; władze miejskie miały dostarczyć przestępców przed oblicze księcia lub jego wójta celem wymierzenia sprawiedliwości *secundum iustitiae rigorem debitum et condignum*.

Ten niezwykle interesujący dokument świadczy o rozmachu, z jakim rozwijały się w XIII w. miasta pomorskie na obszarze nadodrzańskim, a także o roli, jaką w ich rozwoju odgrywał już wówczas handel zbożem. Na rozwój Gardźca i innych tego typu miast patrzy się zwykle przez pryzmat późniejszych czasów, kiedy skład szczeciński zahamował ich rozwój i zepchnął te miasta do roli wegetujących ledwo półrolniczych osad. Spojrzenie na te sprawy tak, jak się one przedstawiały w XIII wieku, bez sugestii późniejszego stanu rzeczy, pozwala na inną ocenę nie tylko roli Gardźca czy Gryfina, nie tylko znaczenia handlu zbożem w XIII w., ale rzuca światło także na najświetniejszy okres rozwoju Pomorza⁶⁶, rozpoczynający się właśnie ze wzrostem znaczenia zboża, którego głównym eksporterem na Bałtyku były w tym czasie ziemie nadodrzańskie.

O znaczeniu politycznym tych później tak nieznaczących miasteczek świadczy fakt, że właśnie one, Gardziec, Gryfino i Pyrzyce obok Stargardu były poręczycielami jednej z umów lennych Barnima I z Askańczykami (1278)⁶⁷; wśród miast, gwarantujących zobowiązania Bogusława IV w traktacie pokojowym w Kołach widzimy obok Szczecina —

⁶⁴ PUB II, nr 943 s. 254.

⁶⁵ Tamże: *Quod ab ipsa civitate in Odera ascendendo et etiam ab ipsa in Odera fluvio descendendo, ubicumque ipsi civitati fuerit. damnificum et nocuum, quod non possint nec debeant aliqui homines in suas naves aliquod frumentum vel aliquam annonam recipere vel locare, aut ipsorum naves cum praehabitibus onerare, sed huiusmodi receptio vel oneratio debet fieri ante praehabitam civitatem...*

⁶⁶ Nie należy przeceniać znaczenia permanentnych prawnie wojen pomorsko-brandenburskich dla rozwoju gospodarczego tych terenów. Polegały one przeważnie na poddawaniu się miast i rycerstwa raz temu, raz innemu władcy; celem tych zmian władcy była może właśnie chęć uniknięcia zniszczeń i zakłóceń w normalnym życiu gospodarczym.

⁶⁷ PUB II, nr 1096 s. 371 n.

Gardziec, Gryfino i Pieńku⁶⁸. Jeżeli chodzi o Gardziec, to przez cały prawie XIV wiek jeszcze dotrzymuje on kroku Szczecinowi i nie daje się przezeń zbyt daleko zdystansować, wygrywając dla siebie wszelkie targi książąt ze Szczecinem.

Takiego stopnia rozwoju, jak Gardziec, nie osiągnęło Gryfino, położone nad wschodnią odnogą Odry, mniej dogodną dla żeglugi Regalicą. Również Gryfino otrzymało w przywileju lokacyjnym (1254) znaczne obszary gruntów (100 łanów uprawnych obok tyłuż pastwisk). W tym samym przywileju nowe miasto otrzymało zwolnienie od ceł na całym obszarze księstwa Barnima; z analogii gardzieckich możemy i tu sądzić, że zboże (może obok pewnej ilości drzewa) miało być przedmiotem tego handlu⁶⁹. W późniejszych czasach Gryfino miało charakter w znacznym stopniu rolniczy: niewątpliwie od początku znaczna część mieszczan zajmowała się uprawą roli, ale w XIII w. znaczenie miasta na tym się nie kończyło. W r. 1271 Barnim I zezwolił na założenie *institutionem mercatorum, que institutio inninthe vulgariter nuncupatur* — a więc korporacji, gildii kupieckiej⁷⁰. Dość wcześnie musiało więc Gryfino zabezpieczyć sobie swobodę spławu towarów w kierunku morza. Nie zachował się dokument Barnima I, w którym nadawał on miastu prawo swobodnego i wolnego od ceł spławu w kierunku Zalewu, ale istnieje niemieckie streszczenie zatwierdzające ten przywilej dokumentu Bogusława IV z r. 1283⁷¹. To zwolnienie świadczy o wczesnym wykroczeniu handlu Gryfina poza ramy lokalne, przy czym jednak właśnie silny rozwój lokalnego rynku stał się podstawą szerszego rozkwitu. Gryfino stało się bowiem ośrodkiem dość dużego okręgu rolniczego⁷²; dystansując okoliczne starsze osady targowe, jak Widuchowa, Wełtyń, Czarnowo (Neumark) i w r. 1283 Bogusław IV przeniósł uprawnienia targowe tych miejscowości na Gryfino, *ut maiore proficiat incremento*⁷³. Ludność obszernych posiadłości klasztoru cysterskiego w Kołbaczku korzystała również z targów gryfińskich, przywożąc tu swe produkty; jeszcze w ugodzie zawartej z miastem w r. 1278 klasztor zapewnił swym poddanym swobodne korzystanie z targów gryfińskich, zezwalając w zamian kupcom gryfińskim na poruszanie się w celach handlowych po swych wsiach⁷⁴. Nie popełnimy chyba błędu, jeżeli uznamy zboże za jeden z głównych przedmiotów tego handlu z zapleczem⁷⁵, mimo iż

⁶⁸ PUB II, nr 1312 s. 534 nn.

⁶⁹ PUB II, nr 584 s. 3 n.

⁷⁰ PUB II, nr 944 s. 254 n. Wyodrębnienie się kupców w osobną organizację jest zrozumiałe, skoro zważy się znaczenie ludności rolniczej w mieście, a być może i we władzach miejskich. O stosunkowo dużym znaczeniu Gryfina może do pewnego stopnia świadczyć częste przebywanie w nim książąt, zwłaszcza Barnima I; porównaj F. v. Medem, *Geschichte der Stadt Greifenhagen*, Stettin 1842, s. 17 n.

⁷¹ PUB, II 1286 s. 516: *dat wy hebben gestadet unnd staden noch der stat tho Grifenhagen der brive unses vaders hertoge Barnymmes, darynne is bestedigeth unnd betugeth de vrygheidt, de de van Grifenhagen hebben, up den watern wente yn dat zolte haff tho zegellende*. Dokument ten nie był znany poprzednim badaczom tego problemu.

⁷² O dość dobrych gliniastych glebach pobliskich terenów por. K. Wolber, *Landeskunde des Kreises Greifenhagen*, „Baltische Studien”, NF (Neue Folge) t. XXXII, 1930, s. 24 nn.

⁷³ PUB II, nr 1264 s. 496.

⁷⁴ PUB II, nr 1120 s. 393.

⁷⁵ Por. F. v. Medem, *op. cit.*, s. 26.

przedmioty handlu nie są wymienione w żadnym z przywilejów, wydanych dla Gryfina, ani w układach przez nie zawieranych⁷⁶.

Zapewnienie swobodnego spławu towarów było dla kupców gryfińskich kwestią najwyższej wagi, toteż walczyli oni z każdą próbą jego zakwestionowania. W r. 1280 gryfinianie potwierdzają sobie wolny przejazd bez cła w Wołogoszczy i innych miastach⁷⁷, zapewne właśnie w wymienionym mieście robiono im jakieś trudności. Historyk Gryfina, Medem, a za nim K r a t z odnosili ten przywilej do ruchu na drogach lądowych⁷⁸, ale do takiego twierdzenia nie ma podstaw; Wołogoszcz miała właśnie księżącą komorę celną, zamykającą żeglugę między Pianą, najczęściej wówczas uczęszczanym ujściem Odry, a otwartym morzem. Zapewne już wówczas mieszkańcy Gryfina sami eksportowali swe towary na pełne morze.

Zresztą przeszło w rok później miasto musiało spotkać jakieś nowe przeszkody w swej żegludze, skoro wyjednało od Bogusława IV przywilej, zapewniający mu jeszcze raz *explicite* prawo swobodnego spławiania towarów dokąd chce, przy czym wyznaczono trasę tej żeglugi, a mianowicie Regalicą i jeziorem Dąbskim na Zalew⁷⁹. Zdaje się, że to szczecinianie, którzy w miesiąc później postarają się o zakaz wywozu zboża na morze na mniejszych statkach⁸⁰, stwarzali przeszkody w żegludze kupców gryfińskich. Przeciwnik Gryfina był więc groźny; obok Szczecina mógł przeszkadzać i pobliski Gardziec, którego interesy handlowe zazębiały się zapewne niezbyt harmonijnie z interesami sąsiada z niższego brzegu Odry.

Gryfino usiłuje przeciwdziałać tej akcji swych przeciwników, pozyskując sobie obcych kupców, którzy w Szczecinie, a również, jak widzieliśmy, w Gardzcu spotykali się z poważnymi szyskanami w swej działalności handlowej. W tym samym przywileju, który zabezpieczał dla Gryfina wolność żeglugi, zabezpieczono taką samą wolność wszystkim obcym kupcom, przybywającym do tegoż miasta, z pełnym prawem *introeundi et exeundi dictam aquam*, a nadto ogłoszono, że cudzoziemcy przybywający do Gryfina mają tam mieć *portum liberum*⁸¹. W przeciwnieństwie do sąsiedniego Gardzca, który w bardzo ostry sposób zwalczał cudzoziemców, Gryfino zabezpieczyło im możliwie dogodne warunki, chcąc wykorzystać słabe strony polityki handlowej sąsiada. A były to już czasy, w których zarysowywała się perspektywa odzyskania przez lubeczan dawnych wpływów na Pomorzu.

Zakaz wywozu zboża na małych statkach nie wstrzymał żeglugi kupców gryfińskich na morze: w r. 1283 Bogusław IV potwierdził wolność

⁷⁶ Po raz pierwszy wzmianka o jednym z przedmiotów eksportu znajduje się w przywileju Barnima III z r. 1349, wydrukowanym przez Medema, op. cit., s. 131 n. Jest to zboże, którego wywóz książę chce mieć pod swą kontrolą.

⁷⁷ PUB II, nr 1158, s. 418 n.

⁷⁸ F. v. Medem, op. cit., s. 30; G. K r a t z, *Die Städte der Provinz Pommern*, Berlin 1865, s. 181.

⁷⁹ PUB II, nr 1206, s. 451: *...dedimus libertatem plenam dilectis burgensibus nostris civitatis nostre Gryfnhagen exeundi navigio cum ipsorum mercimonis, qualescunque fuerint, per descensum fluvii, qui Regelycze dicitur, et stagnum quod Dampmeschezee [dicitur] sine theloneo ad omnia loca et civitates, in quibus sibi speraverint prosperari...*

⁸⁰ Przywilej dla Gryfina — 6 lipca 1281; zakaz — 17 sierpnia 1281. Por. E. A s s m a n n, *Stettins Seehandel*, s. 11.

⁸¹ PUB II, nr 1206, s. 451 n.

ich żeglugi, potwierdzając przywilej Barnima I⁸², a w r. 1287 powtórzył to przy okazji generalnej konfirmacji przywilejów Gryfina⁸³.

Trzecim konkurentem Szczecina miało być Dąbie, które otrzymało w r. 1260 prawo magdeburskie⁸⁴, ale nie wyrosło, przynajmniej na razie, na samodzielny czynnik w handlu zbożem. Był to raczej port wywozowy klasztoru kołbackiego.

Oczywiście Szczecin, który tak ostro walczył o swe pierwszeństwo w zyskach z handlu zbożem z obcymi kupcami, musiał poczuć się zagrożony rozwojem obrotów zbożowych Gardźca, Gryfina i Dąbia. Rozpoczyna się jego kontrakcja u książąt, uwieńczona wspomnianym już przywilejem z r. 1281, w którym Bogusław IV, nie ograniczając *explicite* żeglugi żadnego z miast, zabronił eksportu zboża na pełne morze na wszelkich łodziach czy małych statkach (*cane = Kahne*), zezwalając tylko na wywóz płodów rolnych na dużych statkach — liburnach, koggach i bussach⁸⁵.

M. Wehrmann a za nim E. Assmann słusznie upatrują w tym dokumencie, wyraźnie wystawionym na życzenie szczecinian, cios wymierzony w handel miast nadodrzańskich, które wywoziły swe zboże właśnie na małych stateczkach⁸⁶, mogących żeglować po Odrze i utrzymywać komunikację między miastem macierzystym a punktem zbytu zboża — oczywiście nie Norwegią czy Flandrią, ale Gryfią, Strzałowem, Wismarem czy Lubeką. Szczecin nie był jeszcze w stanie zdobyć monopolu na eksport zboża nadodrzańskiego, chciał jednak zmusić wyżej położone miasta do przeładowywania swych transportów zboża na statki szczecińskie, co zapewniałoby mu udział w ich zyskach⁸⁷.

IV

Dalsze przedstawienie dziejów handlu zbożowego Szczecina wymaga ustosunkowania się do znanego przywileju z 19 grudnia 1283. Autentyczność tego dokumentu budzi poważne wątpliwości, jakkolwiek została milcząco przyjęta przez większość historyków. Główny argument ją

⁸² PUB II, nr 1286, s. 516, por. wyżej przyp. 71.

⁸³ PUB III, nr 1413, s. 4.

⁸⁴ PUB VII, nr 4645, s. 406. Por. B. Zientara, *Z dziejów walki Szczecina o handel odrzański*, „Szczecin” 1958, nr 11/12, s. 41—47.

⁸⁵ PUB II, nr 1211, s. 455: *...ut minores naves, que cane vocantur, de civitatibus nostris universis sive de nostro dominio extra Penam sive Czwinam annuam aliquam non educant, maioribus autem navibus liburnis, id est coggonibus sive quae bute vocantur, ipsam annonam educere libere indulgemus...* O. Blümcke, *Stettiner Zollrolle*, s. 9, traktuje ten akt jako złagodzenie zakazów z r. 1253 i 1272.

⁸⁶ M. Wehrmann, *Geschichte der Stadt Stettin*, Stettin 1911, s. 44; E. Assmann, *Stettins Seehandel*, s. 11. W związku z tym dokumentem twierdzenie Assmanna na innym miejscu, że Szczecin do tego czasu nie odgrywał żadnej roli w handlu morskim (*Stettiner Bevölkerung*, s. 261) wydaje się nieuzasadnione: 1) niemożliwa byłaby tak szybka rozbudowa floty, 2) eksport zboża Szczecina zaczął się przecież grubo wcześniej; czyżby do tego czasu odbywał się na małych łodziach? Por. także B. Wachowiak, *Port średniowiecznego Szczecina*, s. 47. Natomiast twierdzenie H. Lesińskiego (*Handel na wybrzeżu słowiańskim w XIII w. w świetle cel morskich*, „Przegląd Zachodni” t. VII, 1951, z. 1/2, s. 57), że zakaz z r. 1281 może być zwrócony przeciw „zanikającemu kupiectwu słowiańskiemu” nie jest oparte na dostatecznych podstawach.

⁸⁷ B. Wachowiak, *Port średniowiecznego Szczecina*, s. 15, sądzi, że wznie-

popierający — to zgodność z zasadniczą tendencją polityki handlowej Szczecina, zmierzającej do wyeliminowania konkurentów z eksportu zboża pomorskiego. Argumenty przeciw autentyczności zestawiał Paul v. Niessen i do jego prac odsyłam na razie czytelnika, zamierzając wrócić raz jeszcze do sprawy tego przywileju w innym artykule⁸⁸. W każdym razie dzieje handlu odrzańskiego rozwijały się w końcu XIII i w XIV w. w ten sposób, że nawet przyjmując autentyczność przywileju składowego trzeba z miejsca stwierdzić, że nie wszedł on w życie; szczecinianie nie tylko nie uzyskali monopolu na eksport towarów na Bałtyk, ale przeciwnie liczba ich konkurentów w tym eksporcie wzrosła⁸⁹.

Początek lat osiemdziesiątych XIII wieku — to okres ścisłej współpracy Szczecina z Bogusławem IV, toczącym wówczas ciężką walkę z agresją brandenburską, popieraną na Pomorzu przez znaczną część miejscowego żywołu niemieckiego na czele z księżną-wdową Mechtildą, macochą Bogusława i biskupem kamieńskim Hermanem v. Gleichen⁹⁰. Niebezpieczeństwo brandenburskie spowodowało przystąpienie Bogusława IV do szerokiej koalicji, organizowanej właśnie przez Lubekę przeciw Brandenburgii. Askańczycy, mianowani przez króla Rudolfa Habsburga namiestnikami w Saksonii i Turynгии (1280), a następnie (1281) wójtami Rzeszy w Lubece, znowu rzucili cież na niezależność miasta, poparci przez czynniki kościelne, a zwłaszcza przez biskupów hobolińskiego i zwierzynskiego, grożących Lubece klątwą w razie niepoddania się władzy Askańczyków. Ponieważ ci ostatni dali się już we znaki niejednemu księstwu i wielu miastom, starania Lubeki o przy-

sienie wymienionego po raz pierwszy w r. 1283 Długiego Mostu przez Odrę (PUB II, nr 1261, s. 493 i nn.) równało się zamknięciu żeglugi dla statków, przybywających z górnej Odry i czyniło przeładunek na statki szczecińskie koniecznym. (Wachowiak, op. cit., s. 17 n). Dowody jednak, jakie przytacza na poparcie powyższego, nie są wystarczające. Fakt, że w końcu XVI w. Długi Most był mostem zamkniętym, bez przepustu, nie może przesądzać sprawy wyglądu jego poprzednika z r. 1283; po drugie — rzekome prawo składowe Szczecina, które uzasadniałoby zamknięcie przejazdu przez Szczecin, jest, jak to jeszcze zobaczymy, mocno problematyczne. Może dopiero po rzeczywistym uzyskaniu prawa składu w XV w. postarali się szczecinianie o poparcie go przez zamknięcie przejazdu pod Długim Mostem? Żegluga na statkach rzecznych była możliwa co najmniej do ujścia Płany, a zapewne nawet do Gryfii czy Strzałowa.

⁸⁸ P. v. Niessen, *Zum brandenburgisch-pommerschen Kriege von 1283—1284*, „Monatsblätter der Gesellschaft für pommersche Geschichte und Altertumskunde” t. XVII, 1903, s. 145 nn; tenże, *Geschichte der Neumark im Zeitalter ihrer Entstehung und Besiedlung*, Landsberg/W. 1905, s. 567 n; tenże, *Das Problem der grossen Stettiner Handelsprivilegien vom Ende des 13. Jahrhunderts*, „Monatsblätter” j.w. t. XXXV, 1921, s. 42 n. Autentyczność przywileju składowego odrzucił również kategorycznie H. Rachel (*Handelsverfassung der norddeutschen Städte im XV bis XVIII Jahrhundert*, „Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft” t. XXXIV, 1910, z. 3, s. 93), nie motywując jednak swego stanowiska. Przywilej drukowany w PUB II, nr 1282, s. 513 n.

⁸⁹ Autor syntetycznej pracy o prawie składu, O. Gönnewein, przyjmując autentyczność przywileju składowego z r. 1283, stwierdza od razu, że przywilej ten został zaraz ograniczony na rzecz Gardźca, Gryfina i Frankfurtu; Por. O. Gönnewein, *Das Stapel- und Niederlagsrecht*, Weimar 1939, s. 74 nn.

⁹⁰ Szczej na ten temat por. B. Zientara, *Geneza przywileju składowego Szczecina z r. 1283*, „Materiały Zachodniopomorskie” t. VII, 1961 (w druku). Tamże dalsza literatura, z której najpełniej politykę brandenburską przedstawia Ch. Reuter, *Die Askanier und die Ostsee*, „Hansische Geschichtsblätter” t. XXXIII, 1907, s. 291—318.

mierze antybrandenburskie doprowadziły do powstania 13 czerwca 1283 na zjeździe w Roztoce konfederacji, w której poza Lubeką, Wismarem, Roztoką i Strzałowem wzięły udział miasta pomorskie: Gryfia, Nakło, Dymin i Szczecin, książęta obodrzyccy z różnych linii, hrabiowie Zwierzyna i Danenbergu, książęta Rugii i Lauenburga, wreszcie Bogusław IV pomorski⁹¹.

Jest rzeczą godną uwagi, że przymierze tego ostatniego z Lubeką zostało poprzedzone zbliżeniem Szczecina do głowy miast wendyjskich. Już w r. 1278 widzimy wśród miast otrzymujących za pośrednictwem Lubeki przywileje handlowe w Danii⁹². Coraz bardziej rosnąca potęga Lubeki, która zresztą przyniosła zysk i innym miastom wendyjskim, skłoniła widać Szczecin do porzucenia swej rezerwy; w zamian za tolerowanie działalności lubeczan na Pomorzu otrzymywał Szczecin daleko idącą pomoc przy pierwszych krokach w Danii, które miały zapoczątkować rozwój nowej gałęzi handlu szczecińskiego — handlu rybami, a zwłaszcza śledziami, które w przyszłości tak świetnie miały uzupełniać operacje zbożowe⁹³.

Mało jest prawdopodobne, aby Szczecin otrzymał poparcie Lubeki w Danii bez żadnych wzajemnych zobowiązań. Można się domyślać, że dotyczyły one pomocy w odzyskaniu dawnych pomorskich przywilejów Lubeki. Równało się to częściowej rezygnacji szczecinian z przywilejów, zabraniających obcym skupu zboża — ale z pewnością się opłaciło.

Wśród żądań Lubeki zgłoszonych na zjeździe roztockim widniało zatwierdzenie przywilejów na Pomorzu⁹⁴: należy sądzić, że Bogusław przyjął to żądanie. Dalsze losy wojny z Brandenburgią jeszcze bardziej go uzależniły od Lubeki. Zaskoczony przez najazd Askańczyków, 3 lipca 1283 wysłał błagalną prośbę o pomoc, popartą przez analogiczny list szczecinian do Lubeki, potwierdzający gotowość księcia do potwierdzenia jej przywilejów⁹⁵. Wkrótce Bogusław uzyskał od Lubeki poważną pożyczkę⁹⁶, co jeszcze bardziej wzmogło jego zapał do przywrócenia Lubeci jej dawnej uprzywilejowanej pozycji na Pomorzu. Nastąpiło to 14 kwietnia 1284, kiedy to znowu przyznano kupcom lubeckim całkowitą wolność od ceł i swobodę ruchów na całym terenie Pomorza⁹⁷. Od tej pory nikt już nie usiłował bezpośrednio atakować wyjątkowej pozycji Lubeki na tym obszarze.

Bliskie stosunki Szczecina z Bogusławem IV nie przetrwały długo; w dalszych rozgrywkach księcia z macochą Mechtyldą brandenburską i młodszymi braćmi widzimy Szczecin po stronie młodszych Barnimowiców, popieranym znowu przez Brandenburgię. Bogusław musiał się uciekać do hamowania handlu Szczecina poprzez budowane nad rzeką strażnice; również poparcie przezeń rozwoju Dąbia było krokiem skierowanym zarówno przeciw klasztorowi kołbackiemu, lennemu panu Dą-

⁹¹ PUB II, nr 1266 s. 498 nn.

⁹² PUB II, nr 1092 s. 368; w r. 1283 uzyskał Szczecin dalsze przywileje duńskie i to w Sikanii, zajmującej częściowe miejsce w połowie śledzi, por. PUB II, nr 1273 s. 508.

⁹³ Pcr. O. Blümcke, *Stettins hansische Stellung*, s. 105 nn.

⁹⁴ PUB II, nr 1266 s. 500.

⁹⁵ PUB II, nr 1164 i 1165, s. 424.

⁹⁶ PUB II, nr 1288 s. 517.

⁹⁷ PUB II, nr 1299 s. 524.

bia, jak przeciw Szczecinowi⁹⁸. Mimo wystawionego przez Bogusława 2 kwietnia 1294 zobowiązania do powstrzymania się od tamowania handlu na Odrze, Zalewie i cieśninach⁹⁹, sytuacja nie zmieniła się, bo 30 marca 1295 młodszy książęta Barnim II i Otto I w obecności matki zobowiązali się występować przeciw każdemu, kto by w ten sposób przeszkadzał w handlu¹⁰⁰. Chodziło i tu zapewne o Bogusława. Kres tym sporom położył podział kraju, dokonany 12 lipca 1295. W wytyczaniu granic między dzielnicami wzięli udział czterej rajcy Szczecina¹⁰¹. W wyniku tego wytyczenia Szczecin stał się głównym ośrodkiem dzielnicy Ottona, ale ponieważ wszystkie trzy ujścia Odry znalazły się w rękach Bogusława, stosunki z tym ostatnim i jego następcami pozostały dla miasta przedmiotem stałej troski. Nic też dziwnego, że Szczecin reprezentował w przyszłości zasadę jedności politycznej Pomorza.

V

Kontrolę nad ruchem handlowym na Odrze uzyskał Szczecin nie przez sfałszowane zapewne około r. 1295 przywileje książęce, ale drogą systematycznego opanowywania terenów między obydwojma korytami Odry oraz brzegów rzeki po obu stronach. Wobec coraz słabszej pozycji książąt i coraz bardziej chaotycznej ich polityki miasto musiało zabezpieczyć swe interesy. W ostatnim dwudziestoleciu XIII w. dużo wysiłków włożyli szczecinianie w opanowanie jeziora Dąbskiego i jego brzegów: już w r. 1274 uzyskali punkt oparcia na wschodnim brzegu jeziora w postaci karczmy w Lubczynie — punktu wyjścia przewozu do Szczecina na drodze wiodącej z Goleniowa — Nowogardu — Gryfic — Trzebiatowa — Kołobrzega¹⁰². W r. 1283 wzięli jezioro w zastaw od księcia — oczywiście bez jakiegokolwiek prawa do hamowania na nim ruchu statków¹⁰³.

Ważną decyzją w rozwoju handlu Szczecina było postanowienie przedłużenia istniejącego już w r. 1283 mostu przez budowę grobli na terenach podmokłych łąk, wypełniających przestrzeń między odnogami Odry oraz mostów przez dalsze odnogi rzeki aż do Dąbia. W r. 1299 Szczecin uzyskał zezwolenie na to potężne i kosztowne przedsięwzięcie od Ottona I¹⁰⁴, a w r. 1302 postarał się „na wszelki wypadek” o jego potwierdzenie przez Bogusława IV, wówczas już księcia wołogoskiego¹⁰⁵. Z racji poniesionych kosztów szczecinianie mieli pobierać od towarów i podróżnych zatwierdzone przez książąt myto. Budowa grobli i mostów musiała ożywić ruch na drogach handlowych łączących Szczecin z jednej strony ze Stargardem, lub Goleniowem, z drugiej — z Wkrą, Pozdawką lub Przemysławiem. Miała ona jednak znaczenie i dla żeglugi na Odrze i Regalicy. Posiadając w swym ręku zaopatrzone w stałą

⁹⁸ Por. B. Zientara, *Z dziejów walki Szczecina o handel odrzański*, s. 44.

⁹⁹ PUB III, nr 1672 s. 196.

¹⁰⁰ PUB III, nr 1718 s. 235 n.

¹⁰¹ PUB III, nr 1729 s. 243 nn, nr 1730 s. 246 n.

¹⁰² PUB II, nr 985 s. 286 n. Sama wieś Lubczyna została nabyta przez Szczecin w r. 1333. (PUB VIII, nr 5030 s. 139).

¹⁰³ PUB II, nr 1283 s. 515. Por. B. Zientara, *Z dziejów walki Szczecina*, s. 44, 49.

¹⁰⁴ PUB III, nr 1912 s. 387 n.

¹⁰⁵ PUB IV, nr 2055 s. 65.

straż mosty, Szczecin panował nad rzekami, mogąc w każdej chwili zamknąć żeglugę. Posiadanie tego atutu było ważniejsze od pergaminowych przywilejów, które dopiero w tym kontekście nabierały waloru.

Dalsze kroki Szczecina wskazują zresztą niewątpliwie na dążność do uchwycenia pod swą kontrolę wszelkich dróg wodnych, prowadzących na Zalew. W r. 1305 rajca szczeciński, Piotr de Brakel otrzymał wraz ze swym bratanikiem Janem w lenno od ks. Ottona I obydwie odnogi Regalicy począwszy od granic wsi Podjuchy aż do tzw. kanału Werne-ra¹⁰⁶. Zapewne książę miał tu na myśli prawo połowu ryb: w każdym razie do tamowania spławu na Regalicy Brakelowie nie byli upoważnieni. Zdaje się jednak, że nadużywali oni swego prawa własności; podkreślenie przez księcia wolności żeglugi na Regalicy w ugodzie ze Szczecinem z r. 1313 wydaje się świadczyć o jej naruszaniu przez szczecinian¹⁰⁷. Finałem tej sprawy było w r. 1336 przejście Regalicy w tej formie, w jakiej ją posiadali Brakelowie, w ręce samego miasta Szczecina¹⁰⁸, co jeszcze bardziej umacniało na przyszłość pozycję miasta.

Panowaniu nad rzekami sprzyjało też konsekwentne nabywanie przez Szczecin terenów, położonych między odnogami rzecznyymi i na brzegach. Stopniowo opanowali szczecinianie pobrzeże Odry w okolicy Polic, by uwieńczyć tę akcję w r. 1321 kupnem samego miasteczka¹⁰⁹. W r. 1301 usadowili się na przeciwnym brzegu, uzyskując cały teren między Krępą, Iną i Puszcza Goleniowską¹¹⁰; w r. 1307 nabyli tereny między Odrą a jez. Dąbskim i Regalicą, ograniczone od północy Świętą, a od południa Odyńcem¹¹¹, wreszcie w r. 1312 — resztę terenów między Odrą a jeziorem Dąbskim od Świętej aż po Zatokę Stepnicką¹¹². W ten sposób kilkudziesięciokilometrowy odcinek biegu wszystkich ramion Odry przebiegał przez posiadłości szczecińskie¹¹³.

Dąbie, które poniosło klęskę w walce ze Szczecinem o handel na drodze lądowej¹¹⁴, nabyło w r. 1328 wieś Podjuchy nad Regalicą, aby nie dać się odciąć od tej arterii wodnej¹¹⁵; nabycie Podjuch dawało Dąbiu punkty oparcia po obydwu stronach grobli szczecińskiej i neutralizowało ewentualne szkany. Jednakże w r. 1334 Dąbie zostało zmuszone do odstąpienia Podjuch Szczecinowi¹¹⁶, a dla uniknięcia wszelkich mo-

¹⁰⁶ PUB IV, nr 2229 s. 189.

¹⁰⁷ PUB V, nr 2813 s. 115. Nie jest jednak wykluczone, że to książę tamował ruch na obu odnogach Odry, aby uderzyć w handel Szczecina i jego niewymienionych sprzymierzeńców.

¹⁰⁸ Dokument nie drukowany, zaginiony wraz z całym archiwum miejskim Szczecina w czasie wojny. Oryginał nosił nr 95 wg inwentarza Grotefenda w Wojewódzkim Archiwum Państwowym (WAP) w Szczecinie.

¹⁰⁹ B. Zientara, *Z dziejów walki*, s. 47 nn.

¹¹⁰ PUB IV, nr 1989—1990 s. 13 n. Fakt ten miał doniosłe znaczenie przy późniejszej (XV w.) akcji Szczecina przeciw handlowi Stargardu i Goleniowa.

¹¹¹ Poprzeczne ramiona, łączące Odrę z jeziorem i Regalicą: PUB IV, nr 2345 s. 263.

¹¹² PUB V, nr 2716, s. 43.

¹¹³ Jako dalszą akcję opanowywania doliny Odry w kierunku południowym można też uznać nabycie przez Wussowów w r. 1322 idwu „wysp” między Odrą a Regalicą naprzeciw Kurojwa (PUB VI, nr 3591 s. 104). Zdaje się, że teren ten bezpośrednio przytykał do ziem, nabytych przez Szczecin w r. 1307 oraz granicył (przez Regalicę) z wsią Podjuchy.

¹¹⁴ B. Zientara, *Z dziejów walki*, s. 45 n.

¹¹⁵ PUB VII, nr 4422 s. 230 n. Por. B. Zientara, *Z dziejów walki*, s. 45.

¹¹⁶ Dokument nie drukowany, nr 92 w inw. Grotefenda; tekst zachowany

zliwych pretensji również akt kupna z r. 1328 musiało wydać szczecinianom, którzy wymazali z tego dokumentu nazwę Dąbia, wpisując na jej miejsce Szczecin¹¹⁷. Jednocześnie umocnił Szczecin swe stanowisko na prawym brzegu jeziora Dąbskiego, nabywając w r. 1333 wsie: Bergland (dziś Bystra), Lubczyne i Czarnołąkę¹¹⁸.

Całej tej działalności towarzyszyło montowanie podstaw prawnych Szczecina do monopolu w odrzańskim handlu zbożem. Jednocześnie zapewne z ukończeniem grobli wydobyli szczecinianie sfałszowany przywilej składowy i zaczęli powoływać się nań przy zatrzymywaniu konkurencyjnych transportów zboża. Nie odbyło się bez protestów, odzywały się zapewne i powątpiewania co do prawomocności przywileju; tym ostatnim zapobiegło uzyskanie od Ottona I 12 września 1308 potwierdzenia tego przywileju w ramach konfirmacji przez panującego licznych innych przywilejów miasta¹¹⁹.

W myśl przywileju składowego wszyscy kupcy, jadący z towarami w dół Odry, musieli wystawiać je w Szczecinie na sprzedaż, podobnie jak kupcy, dążący od strony morza w górę rzeki. Zakazywano omijania Szczecina, a zwłaszcza używania w tym celu Regalicy; tylko główne ramię Odry miało być drogą zgodną z prawem, *rechte vart*. Eksport zboża oddawał przywilej wyłącznie w ręce szczecinian; obcy kupiec mógł je wywozić ze Szczecina tylko w tym wypadku, jeśli je nabył od kupca szczecińskiego. Zakaz wywozu zboża mógł być wydany przez księcia tylko w porozumieniu z rajcami Szczecina¹²⁰.

Te nowe przytłaczające uprawnienia Szczecina, a zwłaszcza ich realna podstawa — zbudowanie przez nich grobli i mostów przez Odrę i Regalicę, ukończonych zapewne już w r. 1305¹²¹, wywołało zaniepokojenie Gardźca i Gryfina, które dobrze zdawały sobie sprawę z niebezpieczeństwa, grożącego ich handlowi. Gardziec, stanowiący rezydencję księżnej-matki Mechtyldy, uzyskał od niej, a za jej poparciem i od Ottona cenny przywilej, popierający jego handel lądowy: wprowadzono dla kupców, przybywających od strony Odrzycka i Świecia, przymus przejeżdżania przez Gardziec (1302)¹²²; 18 grudnia 1305 Otto I zezwolił Gardźcowi zbudować most i groblę przez Odrę, jej dolinę i Regalicę, ustalając z góry myto, które miasto miało od podróżnych pobierać¹²³. Gryfino, które teraz znalazło się zamknięte między gotowym mostem szczecińskim a projektowanym gardzieckim, zdecydowało się na budo-

w odpisie G. Kratza, *Urkunden zur Stadtgeschichte von Stettin*, z. IV, s. 5 n. (WAP Szczecin, R. i S, nr 714). W dalszym ciągu cytuję: USS.

¹¹⁷ H. Frederichs, *Wann kam Podejuch an Stettin?* „Monatsblätter der Gesellschaft für pommersche Geschichte und Altertumskunde” t. XLV, 1931, s. 89 n.

¹¹⁸ PUB VIII, nr 5028—5031 s. 138 nn. Nazwa wsi Bergland wbrew pozorom jest słowiańska, leży na terenach nie mających nic wspólnego z górzystością. Zapewne brzmiała pierwotnie: Brzegołaka.

¹¹⁹ PUB IV, nr 2432 s. 321. W sprawie autentyczności transumpty por. B. Zientara, *Geneza przywileju*.

¹²⁰ PUB II, nr 1282 s. 513 n.

¹²¹ W tym roku pojawiają się pierwsze spory w sprawie myta między Szczecinem a Dąbiem (PUB IV, nr 2210 s. 175 n); również data przywilejów Gardźca i Gryfina na budowę mostów wskazuje pośrednio datę ukończenia grobli przez szczecinian.

¹²² PUB IV, nr 2028, 2029 s. 45 n.

¹²³ PUB IV, nr 2262 s. 209 n.

wę własnej grobli i mostów, chociaż rzut oka na mapę uświadamia, że z punktu widzenia potrzeb przeprawy był on całkowicie zbędny, zwłaszcza jeśli się weźmie ogromne koszty i trudności, związane z jego budową. Jednak w epoce gospodarczego rozdrobnienia każde miasto widziało przede wszystkim swe najbliższe interesy: Gryfino musiało zbudować własną groblę, aby na wypadek utrudnień w żegludze ze strony Szczecina czy Gardzca mogło ze swej strony odpowiedzieć represjami pod adresem przeciwników. 27 marca 1306 i ono otrzymało prawo zbudowania mostu i grobli, wraz z uprawnieniem do pobierania myta w wysokości takiej, jak na grobli szczecińskiej¹²⁴.

Budowa grobli szczecińskiej trwała 6 lat, nie licząc budowy mostu przez samą Odrę; zapewne Gardziec i Gryfino, dalekie od możliwości finansowych swego rywala, znacznie dłużej budowały swe groble i mosty, choć z drugiej strony trzeba przyznać, że budowa grobli szczecińskiej była znacznie bardziej skomplikowana z racji specjalnych trudności terenowych. Grobla gryfińska nie była jeszcze gotowa w r. 1313, kiedy Otto I ponownie, i to aż dwukrotnie, potwierdził prawo Gryfina do takiej inwestycji. Warto się chwilę zatrzymać nad tymi dokumentami.

15 czerwca 1313, a więc w czasie swego ostrego zatargu ze Szczecinem, Otto I, przebywając w Gryfinie, potwierdza temu miastu prawo do zbudowania mostu przez Odrę. Wydaje się, iż brak wzmianki o grobli świadczy, że most przez Regalicę i grobla były już gotowe, ale trudności wyłoniły się z chwilą, gdy gryfinianie rozpoczęli budowę mostu na właściwej Odrze. Nietrudno się domyśleć, że budowa ta mogła wywołać niezadowolenie szczecinian, zapowiadając przeszkody w ich żegludze; Gryfino nie leżało nawet nad Odrą, lecz nad Regalicą i jego pretensje do decydowania o ruchu na Odrze musiały się Szczecinowi wydać szczególnie wygórowane. Nie wiemy, jaką rolę wywarł ten domniemany zatarg w sporze księcia ze Szczecinem; w każdym razie Gryfino świetnie wykorzystało aktualną niechęć Ottona do swej stolicy, uzyskując obok prawa budowy mostu przez Odrę pozwolenie na budowę na wyspie między Odrą a Regalicą przyczółka mostowego z komorą celną¹²⁵.

Zatarg Ottona I ze Szczecinem zakończył się dotkliwą porażką miasta. 30 czerwca 1313 nastąpiło podpisanie umowy, na mocy której miały zostać usunięte wszelkie kłody (*arbores*) hamujące wodną żeglugę na Odrze i Regalicę i odtąd przejazd statków zarówno w górę, jak w dół rzeki miał być swobodny. Równało się to odebraniu Szczecinowi jego uprawnień składowych, chociaż wyraźnie tego nie sformułowano. Ze swojej strony książę przyrzekał w miarę możliwości postarać się o zniesienie bezprawnych ceł na Świnie i Pianie (w dzielnicy wołogoskiej). Sprawa wywozu zboża miała być regulowana w myśl dawnych przywilejów książęcych — a więc w tym punkcie postanowienia przywileju składowego zapewne utrzymano¹²⁶.

¹²⁴ PUB IV, nr 2294 s. 228 n.

¹²⁵ PUB V, nr 2806 s. 109 n.

¹²⁶ PUB V, nr 2813 s. 115: *...Amplius omnes arbores in aquis Odera et Regeliz, quibus naves ascendentes et descendentes possent detineri, debent amoveri penitus et deponi, ut navibus ascensus et descensus pateat sine impedimento secundum nostre beneplacitum voluntatis. De evectura vero annone sic servabitur, sicut in privilegiis prefatorum principum et nostris privilegiis seu confirmationibus invenitur evidencius contineri...*

Jednym z przypuszczalnych poszkodowanych, których interesy brał tu w obronę książę, było Gryfino, w pierwszym rządzie dotknięte zamknięciem Regalicy. Represje wobec niego wiązać się mogły ze sprawą gryfińskiego mostu na Odrze. Również niejasna wzmianka o zbożu, jako jednym z przedmiotów sporu, może pasować do Gryfina. Mimo to jednak nie wydaje się możliwe przypisanie sporowi szczecińsko-gryfińskiemu wywołania ostrego konfliktu Szczecina z Ottonem. Sądzę, że w grę tu wchodzi raczej zamykanie przez Szczecin drogi handlowi miast brandenburskich, do czego przejdziemy dalej.

Przemawia za tym także fakt, że spór Szczecina z Gryfinem chyba nie skończył się czerwcowym układem. 20 października tegoż roku Otto I jeszcze raz potwierdza prawo Gryfina do budowy mostu na Odrze, stwierdzając: „wszelkie roszczenia, jakie mogą być zwrócone przeciw wspomnianemu naszemu miastu... przez inne miasta, rycerzy i wasali, posiadających dokumenty naszych przodków lub braci, stryjów lub innych panów dla zburzenia rzeczzonego mostu, obalamy i kasujemy”¹²⁷. Wśród tych „innych miast”, chcących ze swych przywilejów wydedukować konieczność zburzenia mostu gryfińskiego, znajdował się może Gardziec, ale na pewno — Szczecin. Mimo tej całej kampanii doszło do ukończenia gryfińskiego mostu przez Odrę.

Przy budowie mostu gardzieckiego nie słyhać o podobnych powiśnięciach. Trudno określić, kiedy doszło do jego ukończenia; w każdym razie istniał przez setki lat i służył kupcom¹²⁸.

Szykany Szczecina w stosunku do dwu nadodrzańskich miast trwały nadal, mimo ponawiania przez książąt deklaracji o swobodnej żegludze¹²⁹. W r. 1325 mieszczanie Gryfina skarżyli się, że „kiedy chcą płynąć [Odrą], są zatrzymywani przez szczecinian za pomocą zamknięcia kłody przy przyczółku [mostowym] w ten sposób, że ci zabraniają im przepłynąć albo zmuszają do wysiadania w mieście Szczecinie, podczas gdy mieszkańcy z innych miast żeglują dalej”¹³⁰. Również mieszczanie z Gardzca wystąpili prawie jednocześnie z analogiczną skargą; według ich zeznania „rajcy miasta... Szczecina bez powszechnego polecenia [książęcego] robią wobec nich specjalne zakazy, a mianowicie towary gardżczan nie są przepuszczane w dół rzeki do morza słonego [tj. Bałtyku] ani świeżego [tj. Zalewu] ani też w górę do siebie”¹³¹. Zasluguje na uwagę stwierdzenie, że chodzi o specjalne szykany wobec obydwu miast; zwłaszcza skarga gryfińska wyraźnie stwierdza, że obywatele innych miast nie są w Szczecinie zatrzymywani. A więc przy forsowaniu swych pretensji do składu, nie wygasłych po układzie z r. 1313,

¹²⁷ PUB V, nr 2857 s. 151: *Omne preiudicium, quod nostre prefate civitati et inhabitantibus ibidem averti potest a civitatibus aliis, militibus et vasallis habentibus litteras nostrorum progenitorum seu fratrum, patruorum vel certorum dominorum ad destructionem dicti pontis per confirmationem nostrorum privilegiorum iam dictorum facimus irritum atque cassum.*

¹²⁸ Most ten lokalizuje J. Schladebach, *Urkundliche Geschichte der Stadt Gartz an der Oder*, Leipzig 1841, s. 69.

¹²⁹ Np. w r. 1320 zapewniono wolność od ceł na Świnie i Pianie nie tylko Szczecinowi, Gryfinu i Gardżcowi, ale także Pyrzycom i Pieńkunowi — PUB V, nr 3398, s. 534; w r. 1323 potwierdzono całkowitą swobodę żeglugi na Odrze — PUB VI, nr 3730, s. 195.

¹³⁰ Por. niżej przyp. 132.

¹³¹ Por. niżej przyp. 133.

chodziło szczecinianom o uderzenie w konkretne miasta — właśnie te dwa, które zajmowały się handlem zbożowym. Szczecinianie usiłowali zmusić kupców z Gardźca, aby swe zboże sprzedawali u nich, podobnie jak to czynili przybysze z Chojny czy Landsberga (Gorzowa).

Ale przeciwnicy i tym razem zwyciężyli. 9 września 1325 Otto I (wraz z rozpoczynającym właśnie współrządy z ojcem Barnimem III) zezwolił mieszkańcom Gryfina odplacać szczecinianom za podobne postępowanie zatrzymywaniem ich statków na Odrze i Regalicy i trzymaniem ich dopóty, póki Szczecin nie naprawi im wyrządzonych krzywd¹³²; 11 października tegoż roku Otto I pozwolił rajcom Gardźca w analogiczny sposób zatrzymywać, i to nie tylko towary szczecinian, ale wszelkie towary płynące do Szczecina¹³³. Wybudowane z takim trudem mosty i przyczółki okazały się teraz bardzo pożyteczne. Represje poskutkowały. W okresie zatargu z książętami szczecińskimi w l. 1339—1342 Szczecin i Gryfino w przykładowej zgodzie wypowiedziawszy posłuszeństwo Ottonowi i Barnimowi starały się o poparcie i zatwierdzenie swych przywilejów u książąt wołoskich¹³⁴. Gardziec zajął wówczas przeciwne stanowisko, odnosząc niemałe korzyści kosztem rywali.

W każdym razie po r. 1325 przez długi czas brak wzmianek źródłowych o zatargach w sprawie żeglugi na Odrze i Regalicy — chyba, że za ślad jakichś nieporozumień uznać powtórzenie przez Barnima III w r. 1349 przywileju swobody żeglugi dla Gryfina¹³⁵. Świetny znawca źródeł do dziejów Szczecina, M. Wehrmann, mógł stwierdzić, że w XIV w. minimalnie słyszy się o zatargach i zażaleniach z tego powodu. Wnioskował on z tego, że Szczecin, mając i tak wielką przewagę nad konkurentami, nie potrzebował używać gwałtu w walce z nimi¹³⁶. Można przypisać pewną rolę również dobrej koniunkturze na zboże,

¹³² PUB VI, nr 3874 s. 292: *...quod fidelibus nostris consulibus nostre civitatis Gryphenhagen dedimus liberam facultatem et donamus per presentes ut, si cives eiusdem civitatis, quando velint velificare, per illos de Stetyn per clausuram arboris apud propugnaculum detinerentur, ita quod transitum illorum impediunt, aut ad civitatem Stetyn ascendere compellerentur, quando cives aliarum civitatum nostrarum velificaverint, quod ipsi e converso illos de Stetyn super aquam Regelitz vulgariter nuncupatam necnon super Oderam debeant detinere, donec hec iniuria ab his de Stetyn plenarie fuerit reformata, et illos de Gryphenhagen perfrui faciant omni libertate ipsis a deo et a nostris progenitoribus necnon a nobis data et concessa...*

¹³³ PUB VI, nr 3881 s. 296: *...dilectis nobis et fidelibus consulibus et universitati civitatis nostre G. potestatem dedimus et facultatem liberam in presentibus erogamus, quod si consules civitatis nostre Stetyn sine nostro mandato communi prohibitionem specialem contra ipsos fecerint, videlicet quod bona eorum de Gardz usque ad mare salsum sive recens non descendant usque ad ipsos sursum nec aliquo modo ascendendo deportentur, extunc predicti de Gardz consules et communitas eque prohibeant, ne aliqua bona usque Stetyn descendendo deducantur...*

¹³⁴ Szerzej o tym w przygotowanym artykule o łuncie miast z r. 1339. Sojusz Szczecina z Gryfinem przetrwał dłużej: w r. 1345 rajcy szczecińscy pośredniczyli w polubownym załatwieniu sporu Gryfina z klasztorem kołbackim, por. F. v. Medem, op. cit., s. 128.

¹³⁵ F. v. Medem, *Geschichte der Stadt Greifenhagen*, s. 131 n. Dokument ten jednak zawiera ogólne potwierdzenie przywilejów Gryfina.

¹³⁶ M. Wehrmann, *Festschrift zum hundertjährigen Bestehen der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin*, Stettin 1921, s. 48.

przy której Szczecin nie musiał walczyć o monopol skupu. Wreszcie wzrost powagi księcia w okresie panowania Barnima III, który nigdy nie zatwierdził szczecińskiego prawa składu i porażka, jaką w walce z tym księciem odniósł Szczecin, nie były też bez znaczenia.

VI

Zwróćmy teraz uwagę na tereny, z których czerpali szczecinianie zboże na eksport — no i oczywiście na wyżywienie ludności miasta, bo ludność Szczecina, która już w I połowie XII w. przekraczała 3 000¹³⁷, w XII—XIV w. według wszelkiego prawdopodobieństwa wzrosła o poważny procent, czego dowodem jest choćby rozrost terytorialny.

Jest rzeczą znaną, że słowiańscy możni, stanowiący najwyższą warstwę ludności Szczecina w XII w. rozporządzali rozległymi posiadłościami ziemskimi, z których mogła pochodzić część zboża, rzucanego na rynek miasta¹³⁸. Ale zapewne i średnie warstwy ludności Szczecina posiadały poza miastem jakieś pola uprawiane bądź w charakterze ubocznego zajęcia, bądź też nawet głównego: istnienie rolników wśród ludności miast średniowiecznych jest tak powszechne, że Szczecin słowiański nie mógł tutaj stanowić wyjątku. Dowodem jest tu zresztą istnienie szerokiego obszaru pól miejskich, określonego w przywileju z r. 1243 na 100 łanów roli i 30 łanów pastwisk, które musiały, jak to wystarczająco dowiódł v. Niessen¹³⁹, już poprzednio przynajmniej częściowo być własnością ludności miejskiej.

Ale już wkrótce rozpoczyna się ekspansja Szczecina na sąsiednie tereny wiejskie, szereg wsi kupuje miasto na własność (Gumieńce, Pomorzany, Świerczewo, Krzekowo, Osów, Niemierzyn); jednocześnie mieszczanie szybko zwiększali swój stan posiadania, nabywając lub biorąc w lenno grunta w poszczególnych wsiach, a nawet całe wsie. Zainteresowania szczecinian wyraźnie wskazują najbliższe zaplecze zbożowe miasta. Interesujące nas wsie skupiały się po lewym brzegu Odry, począwszy od Polic na północy a sięgając aż po Gardziec na południe. Na północo-zachodzie ograniczała ten teren puszcza wkrzańska, a najbardziej na zachód wysunięte miejscowości leżały w pasie Schönfeld — Dąbczewo (Damitzow) — Pomiele (Pomellen) — Świnięcice (Schwenrentz) — Linki — Wołczkowo. W tych granicach zdobyli mieszczanie szczecińscy w l. 1250—1350¹⁴⁰ mniejsze lub większe posiadłości w 37 wsiach; nadto 3 wsi leżały na południe od Gardźca. Natomiast 7 wsi, leżących na północ od wspomnianego terenu (może z wyjątkiem Kuha-

¹³⁷ Przyjmuję tu obliczenia W. Dziewulskiego, *Zaludnienie i rozmiary Szczecina w 1124 r.*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, t. II, 1954, s. 60 nn., który szacuje liczbę ludności słowiańskiego Szczecina niżej niż jego poprzednicy (Hering, Thiede, Tymieniecki, v. Petersdorf, Bollnow, v. Niessen).

¹³⁸ Por. (wyżej).

¹³⁹ P. v. Niessen, *Über die Schöffen im ältesten Stettin*, „Baltische Studien” NF t. XXXIV, 1932, s. 58. Zresztą już przed r. 1187 Berlinger z Bambergi posiadał pola w Szczecinie — oczywiście nie w gęsto zabudowanym centrum, ale na rolach miejskich: CPD I, nr 61 s. 145 n.

¹⁴⁰ Tu trzeba zaznaczyć, że największy wzrost posiadłości mieszczańskich przypada na l. 1270—1335. Obliczono na podstawie materiału dyplomatycznego z l. 1243—1350. Por. mapkę.

gen i Knyptaf pod Policami) nie miało poważniejszego znaczenia w produkcji zboża (Trzebież, Stare Warpno, Pęsk, Sławoszewo — na skraju lub w głębi lasów). Jeżeli teraz weźmiemy pod uwagę, że w rękę najbogatszych rodzin mieszczańskich skupiły się wielkie posiadłości ziemskie, to możemy powziąć przekonanie, że znaczna część eksportowanego przez Szczecin zboża pochodziła z własnych majątków mieszczan. W drugim dziesięcioleciu XIV w. Jan v. Wussow miał około 100 łanów gruntów uprawnych we wsiach Warszewo¹⁴¹, Będargowo¹⁴², Rozewo¹⁴³, Pomieie¹⁴⁴, Lubczyna¹⁴⁵ i Kurów¹⁴⁶; Konrad Barvot miał ok. r. 1330 przeszło 50 łanów w Niemierzynie¹⁴⁷, Ustowie¹⁴⁸, Chwarstnicy¹⁴⁹, Każkowie¹⁵⁰, Kuhagen i Knyptaf¹⁵¹. Jan z Polic w tym samym czasie był właścicielem całych wsi Skolwina i Bystrej, a od r. 1335 Niemierzyna, nie licząc 4 łanów w Slotnicy¹⁵². Znaczne posiadłości ziemskie miały też inne znakomite rody partycjuszowskie, np. de Brakel i Schele.

Jest rzeczą charakterystyczną, że do r. 1300 mieszczanie szczecińscy nie szukali posiadłości po drugiej stronie Odry: tylko wieś Czarnołąka na wschodnim brzegu jeziora Dąbskiego weszła od 1260 r. do posiadłości mieszczan szczecińskich¹⁵³, ale sama nazwa wsi, jak jej położenie na skraju lasów i podmokłych łąk, nie pozwala przypisywać jej poważniejszej roli w produkcji zbożowej. Dopiero w r. 1310 słyszymy o posiadaniu przez jednego z mieszczan szczecińskich 4 łanów we wsi Stare Chrapowo, w samym sercu urodzajnej ziemi pyrzyckiej¹⁵⁴. W dalszych latach nabywają szczecinianie posiadłości także w ziemi gryfińskiej a nawet stargardzkiej. Ale liczba wsi prawobrzeżnych, w których mieli posiadłości, nie przekroczyła do r. 1350 dziesięciu. Nie omylimy się więc zbyt, gdy przypuścimy, że zarówno dostawa zboża towarowego do Szczecina z własnych posiadłości mieszczan, jak też prowadzony przez kupców szczecińskich na wsi skup od chłopów i panów feudalnych na ogół nie przekraczał na przełomie XIII i XIV w. zakreślonych wyżej granic najbliższego zaplecza, które po zaokrągleniu możemy ograniczyć na północy puszcza wkrzańską, a na zachodzie i południu — bagnistą doliną Rędowy¹⁵⁵. W ten sposób z konkurentów Szczecina naj-

¹⁴¹ PUB V, nr 2764 s. 78.

¹⁴² PUB V, nr 3181 s. 376.

¹⁴³ PUB V, nr 2764 s. 79.

¹⁴⁴ Tamże.

¹⁴⁵ PUB IV, nr 2085 s. 84.

¹⁴⁶ PUB V, nr 2941 s. 214. Być może posiadał także posiadłości w innych wsiach, np. w Wąwolnicy.

¹⁴⁷ USS IV, s. 7 n.

¹⁴⁸ PUB VIII, nr 4889 s. 37.

¹⁴⁹ PUB VIII, nr 4888 s. 36.

¹⁵⁰ PUB V, nr 3194 s. 383.

¹⁵¹ Dokument z 6 maja 1344 WAP Szczecin, inwentarz kartkowy H. Hoogewega i G. Grotefenda.

¹⁵² PUB VIII, nr 4920 s. 62, VII nr 4317 s. 138; USS IV, s. 7 n.; PUB VI, nr 3712 s. 183.

¹⁵³ PUB III, nr 678a s. 440.

¹⁵⁴ PUB IV, nr 2605 s. 418.

¹⁵⁵ O wybitnej urodzajności tych terenów por. W. Hartke, *Pommern, Das Deutsche Reich in Natur, Kultur und Wirtschaft*, Potsdam 1936, t. I, s. 293 n. Jest rzeczą istotną, że również dopływ ludności do Szczecina rekrutował się głównie z tych terenów; spośród uchwytnych źródłowo przybyszów wywodziło się z dawnego pow. rędowskiego 24,5% — por. E. Assmann, *Stettins Bevölkerung*, s. 249—251.

bardziej zagrożony poczuł się chyba Gardziec, mający na swym najbliższym zapleczu wsi, których poważne części należały do szczecinian¹⁵⁶, czynnych zapewne również w charakterze skupywaczy. Na tym tle jeszcze wyraźniej zarysowuje się geneza omówionego wyżej przywileju z r. 1271, zabraniającego obcym, a więc i szczecińskim, kupcom skupu zboża w okolicy Gardźca¹⁵⁷. Nie można było chyba jednak zabronić szczecinianom wywożenia zboża z własnych posiadłości — może tylko przepisy przeładunkowe tegoż przywileju pozwalały na stosowanie również wobec tych transportów jakichś szykan. Rozrzut posiadłości szczecińskich w XIII w. pozwala nam również zrozumieć, czemu Gryfino mogło sobie pozwolić na o wiele większy liberalizm wobec gości niż zagrożony Gardziec. Ten ostatni nie tylko musiał tolerować istnienie posiadłości szczecińskich w pobliskich wsiach: Reinkendorfie, Pinowie, Jeżowie i Każkowie, ale nawet na gruntach miejskich Gardźca nabył bogaty mieszczanin szczeciński Jan v. Wussow rentę z 8 łanów¹⁵⁸. Nie był to chyba wypadek odosobniony, skoro w r. 1307 Gardziec wyjednał sobie u Ottona I przywilej, na mocy którego posiadacze gruntów miejskich musieli zamieszkać w mieście lub odsprzedać je gardzieckim mieszczanom w ciągu trzech miesięcy; w przeciwnym razie grożono konfiskatą¹⁵⁹.

Ciekawe światło rzuca na zaplecze Szczecina przywilej, wystawiony na rzecz miasta przez księcia Ottona I 23 kwietnia 1312. Zabezpiecza on przed obcymi przybyszami interesy Szczecina w zakresie skupu zboża, drzewa i towarów leśnych na obszarze między Szczecinem a Zalewem. Przywilej mianowicie dopuszczał załadowywanie na statki zboża i mąki na wybrzeżu Zalewu (począwszy od miasta Wkry) i lewym brzegu Odry aż po Szczecin, jak również na rzeczce Jasienicy, tyłko w tym wypadku, jeżeli zboże przeznaczone jest dla Szczecina¹⁶⁰. Jednocześnie zezwalano wywozić drzewo i węgiel drzewny z terenów puszczy Wkrzańskiej i Goleniowskiej tylko do miast księstwa szczecińskiego.

Jak z tego wynika, przywilej skierowany był głównie przeciw obcym przybyszom, zbierającym z tego obszaru zboże, drzewo i węgiel. Można się tu domyślać lubeczian, którzy zapewne po r. 1284 znowu ożywili swój skup; obok nich można się doszukiwać kupców Strzałowa i Roztoki. Nas w tym dokumencie interesuje przede wszystkim zboże. Ponieważ obszar wybrzeża między Wkrą a Szczecinem zajęty był w większości

¹⁵⁶ Rozewo, Staw, Jeżów, Dąbczewo, Każkowo, Pinów, Schönfeld, Reinkendorf.

¹⁵⁷ PUB II, nr 943 s. 254; por. wyżej.

¹⁵⁸ PUB III, nr 1757 s. 264; IV, nr 2090 s. 89 n. Wussow rychło zresztą rzekł się tej renty na rzecz ufundowanego przez siebie ołtarza; może trudności, jakie napotykał w konkurencyjnym mieście, przyczyniły się do szybkiej rezygnacji (przed 17 lutego 1296).

¹⁵⁹ PUB IV, nr 2340 s. 260: *omnes habentes hereditates ... sive pactus de mansis aut census de vineis vel simpliciter quecunque bona hereditaria in terminis dicte civitatis constituta debent ipsam civitatem G[ardz] inhabitare... Quicunque vero nostrum statutum rebellis non servarent, a tempore monicionis infra tres menses continue subsequentes vendet bona sua illi, qui nostrum statutum voluerit observare, sicut perdicionem suarum rerum voluerit evitare...*

¹⁶⁰ PUB V, nr 2720 s. 46: *...quod inter dictam civitatem Stetyn et oppidum Ukeermunde usquam in Odera vel in Jaseniz aut in recenti mari annona sive farina aliqua debet innavari, quod schepen vulgari vocabulo nuncupatur, nisi forte ad eandem civitatem Stetyn talis annona vel farina fuerit devehenda...*

(i pozostał częściowo do dziś) potężną puszczą, chodzić tu mogło o dwa tylko tereny.

Pierwszy z nich, to niewielkie terytorium dokoła miasteczka Polic, lokowanego w r. 1260, oraz klasztoru augustianów, umieszczonego ostatecznie w Jasienicy. Był to stary teren osadniczy, ale w okresie kolonizacyjnym założono kilka nowych wsi; wzmianka o ładowaniu zboża na statki na rzece Jasienicy w przywileju z r. 1312 odnosi się do tych właśnie terenów — przede wszystkim chyba dóbr klasztornych. Poza chłopami również klasztor prowadził własną gospodarkę rolną; w r. 1300 projektował usunięcie chłopów z wsi Knyptań (dziś nie istniejącej) celem rozszerzenia uprawy klasztornej¹⁶¹. Drugim ośrodkiem, który mógł być wykorzystany przez obcych kupców jako punkt oparcia, były Police, jedyne miasto, położone nad Odrą poniżej Szczecina, powód poważnego zaniepokojenia szczecińskich rajców. O ile przywilej z r. 1312 niewątpliwie umocnił pozycje szczecińskich skupcywaczy zboża na terenie policko-jasieniickim, to jednak dopiero radykalne posunięcie, jakim było nabycie w r. 1321 przez Szczecin miasteczka Polic, uwolniło Szczecinian od groźby wyrosnięcia tam groźnego konkurencyjnego ośrodka¹⁶².

Drugim punktem, w którym następował przeładunek zboża, było samo miasto Wkra, położone u ujścia rzeki tejże nazwy¹⁶³. Rzeka ta przecinała bardzo urodzajną ziemię wkrzańską, oderwaną w r. 1250 od Pomorza przez Askańczyków. Jak to szerzej przedstawiłem w innej pracy¹⁶⁴, już w XIII w. rozwinął się na Wkrze ożywiony handel, organizowany przez miasta Przemysław i Pozdawilk. Już wcześniej ważną rolę w tym handlu zaczął odgrywać spław zboża rzeką do ujścia; w mieście Wkrze przeładowywano towary na statki morskie, toteż ośrodek ten już wcześniej rozwinął się w ważny punkt handlowy i otrzymał prawo miejskie.

Szczecin już od dawna związany był z ziemią wkrzańską ścisłymi stosunkami handlowymi na drodze lądowej; znaczna część mieszczan szczecińskich przybyła stamtąd do nowego miejsca zamieszkania. Jeszcze chyba w XIII w. zainteresowali się szczecinianie zbożem wkrzańskim i oni to przede wszystkim przejmowali je we Wkrze. Konkurencja ze strony obcych przybyszów stała się wkrótce dla nich nieznośna — traktowali widać już w r. 1312 ziemię wkrzańską jako swe naturalne zaplecze¹⁶⁵. Z samego przywileju jednak wydaje się wynikać, że konkurent był poważnym przeciwnikiem. Mimo iż książę zezwala szczecinianom konfiskować towary, ładowane na statki przez obcych kupców w zakazanych miejscach, szczecinianie jednak zastrzegli sobie jednocześnie możliwość polubownego załatwienia sporu z przeciwnikiem przez swych rajców¹⁶⁶. To zastrzeżenie wskazywałoby na lubeczan jako konkurentów, z którymi Szczecin musiał postępować bardzo oględnie.

¹⁶¹ PUB III, nr 1928 s. 398.

¹⁶² B. Zientara, *Z dziejów walki Szczecina*, s. 47 nn.

¹⁶³ Ponieważ miasto Wkra leży po lewej stronie rzeki, ujście jej tym samym wchodzi w skład obszaru, podlegającego w myśl przywileju z r. 1312 szczecinianom; por. J. J. Sell, *Über die Niederlagegerechtigkeit der Stadt Stettin. Abhandlung zum Feier des 32. Geburtstages Friedrich Wilhelm III*, Stettin 1801, s. 14 (praca do dziś aktualna).

¹⁶⁴ B. Zientara, *Kryzys agrarny w Marchii Wkrzańskiej*.

¹⁶⁵ Podobnie sądzi E. Assmann, *Stettins Seehandel*, s. 19.

¹⁶⁶ PUB V, nr 2720 s. 47: *Potentes nichilominus erunt iidem consules ex parte nostra super prelibatis excessibus ad emendam amicabilem acceptandam...*

Nie jest wykluczone, że szczecinianie sami organizowali skup zboża na terenach wkrzańskich, ale niewątpliwie w większości wypadków po-przestawali na zbożu, dostarczonym do Wkry przez miejscowych sku-pywaczy — kupców z Pozdawilka, a zwłaszcza Przemysławia. Ci ostatni, choć od czasu do czasu występowali z ambicjami ominięcia szczeciń-skiego pośrednictwa, na ogół musieli mu się chyba podporządkować. W okresie krótkotrwałych rządów pomorskich w Marchii Wkrzańskiej po wygaśnięciu Askańczyków Przemysław i Pozdawilk uzyskały w r. 1320 i 1321 prawo swobodnego spławu zboża na morze; jednocześnie obcy kupcy mieli prawo docierać Wkrą do obu miast. Było to naruszenie przywileju Szczecina z r. 1312, ale książęta przyrzekli swym miastom odszkodowanie za straty, wynikłe z uprzywilejowania nowych podda-nych. Ale ostatecznie Przemysław pozostał przy Brandenburgii tracąc uprawnienia, przyznane przez książąt pomorskich, a Pozdawilk nie mógł z racji odcięcia granicą od zaplecza odegrać wybitniejszej roli w pomorskim handlu zbożem. Szczecin pozostał głównym dysponentem zboża wkrzańskiego na rynkach hanzeatyckich.

Jednocześnie ze zbożem ziemi wkrzańskiej coraz silniej torowało sobie drogę do Szczecina i na Bałtyk zboże z Nowej Marchii, tj. z tere-nów, oderwanych w XIII w. przez Brandenburgię od Pomorza i Wielko-polski. Rzecz jasna, pod względem urodzajności nie mogła Nowa Marchia konkurować z płodnymi ziemiami z nad Wkry i Rędowy ani ze słynną Ziemią Pyrzycką. Znaczne jej połacie porośnięte były puszcza, dzielącą niegdyś Pomorze od Wielkopolski: na południu, nad Odrą, Wartą i No-tecią ciągnęły się niezmierzone obszary bagien, błot i podmokłych łąk. Jednak i tutaj zdarzały się tereny zdawna już zaludnione, trzymające się lepszych ziem gliniastych (w ziemi chojeńskiej i cedyńskiej) czy jeszcze urodzajniejszych terenów czarnoziemnych w okolicy Myśli-borza¹⁶⁷. W jeszcze większym stopniu niż Przemysław i Pozdawilk ograniczały się miasta Nowej Marchii¹⁶⁸ do roli dostawców Szczecina, nie dążąc do dalszego samodzielnego spławiania swego zboża. Dzięki nim jednak ruch na Odrze i niektórych jej dopływach był już w XIII w. ożywiony, a znaczenie jego rosło z czasem, wbrew sądom niektórych historyków, minimalizujących znaczenie żeglugi odrzańskiej w śred-niowieczu¹⁶⁹.

Najwcześniej pojawia się na rynku szczecińskim zboże z okolic Chojny (i Trzcńska?). Chojna wyrosła dość szybko na główny ośrodek rze-miosła i handlu w Nowej Marchii¹⁷⁰ i rozwój jej musiał być związany ze stosunkowo silnym zapleczem rolniczym, które nie tylko potrafiło zaspokoić zapotrzebowanie Chojny i sąsiedniego Trzcńska, ale w ostat-nich dziesięcioleciach XIII w. wędrowało już za pośrednictwem chojeń-

¹⁶⁷ E. Höhnemann, *Landeskunde der Neumark*, „Schriften des Vereins für Geschichte der Neumark” t. VI, 1897, s. 34 n.

¹⁶⁸ Dobry przegląd dziejów miast Nowej Marchii w XIII—XIV w. dał H. Wittlinger, *Untersuchungen zur Entstehung und Frühgeschichte der neu-märkische Städte*, „Die Neumark” t. VIII, 1932.

¹⁶⁹ Takiego poglądu bronił P. v. Niessen, zwł. w pracy *Städtisches und territoriales Wirtschaftsleben im märkischen Odergebiet bis zum Ende des 14. Jahrhunderts*, „Forschungen zur Brandenburgischen und Preussischen Geschichte” t. XVI, 1903, s. 87 nn, oraz w: *Geschichte der Neumark*, s. 456.

¹⁷⁰ P. v. Niessen, *Geschichte der Neumark*, s. 466, szacuje Chojnę, jako największe miasto Nowej Marchii, na 3 tys. mieszkańców.

skich kupców do Szczecina i na szersze rynki. W r. 1292 margrabiowie Otto IV i Konrad zezwolili mieszkańcom Chojny na wolny od ceł spław zboża i innych towarów do Szczecina. Przy tej okazji dowiadujemy się, jak dalece wyzyskiwano w tym czasie wszelkie możliwości spławu towarów masowych wodą, unikając (wbrew temu co pisał Niessen¹⁷¹) kosztownego transportu lądowego. Zboże miało płynąć do Odry przepływającą przez miasto rzeczką Rurzyca, a także sprowadzane ze Szczecina towary (sól, śledzie?) miały być przewożone tą samą drogą¹⁷².

O znaczeniu Chojny, jako lokalnego ośrodka skupu zboża, świadczy konieczność uregulowania i ujednoczenia używanych w mieście miar zboża¹⁷³. Eksport zboża z zaplecza Chojny stawał się zapewne z czasem niebezpieczny dla zaopatrzenia samej Nowej Marchii. W r. 1336, w okresie znacznych zniszczeń, wywołanych wojnami brandenbursko-pomorskimi, margrabia Ludwik zezwolił mieszczanom z Chojny wywozić zboże tylko wtedy, jeżeli jego cena nie przekracza ustalonego w dokumencie maksimum; w wypadku dalszego wzrostu cen wywóz wymagać miał specjalnej zgody panującego¹⁷⁴.

Ilustracją do techniki skupu Chojnian na terenie ich zaplecza jest ciekawy układ, zawarty w r. 1364 przez miasto z rycerzami z Widuchowej (*de Vyddecho*), w którym sprzedali oni miastu prowadzącą przez ich posiadłości drogę. Drogę tę będzie wolno mieszczanom w przyszłości wszelkimi sposobami wykorzystywać, naprawiać i ulepszać, a to do przewozu zboża i innych towarów na spław¹⁷⁵. Jednocześnie rycerze obiecywali, że nigdy w przyszłości nie zbudują ani nie pozwolą zbudować na Rurzyca żadnej konstrukcji, która mogłaby zakłócić żeglugę kupców chojeńskich. Widać z tego, że spław zboża na tej rzece nie był jakimś projektem, ale istniał i rozwijał się mimo stawianych mu przeszkód¹⁷⁶.

W eksporcie zboża z tych sąsiednich terenów obok Chojny brało udział mniejsze miasteczko Trzcínsko (*Schönfliess*), o którym wiemy, że miało silne kontakty handlowe w pomorskiej już ziemi bańskiej; w r. 1296 kupcy trzcínscy mają udział w tamtejszych kramach¹⁷⁷. Nie

¹⁷¹ Tamże, s. 456.

¹⁷² PUB III, nr 1605 s. 148: *...quod aquam que Roreke vocatur descendendo usque ad Oderam et Oderam ulterius descendendo versus Stetin ac ascendendo Oderam de Stetin usque ad dictam aquam Roreke et ipsam Roreke ascendendo et redeundo usque Koningsberge, dicti burgenses navigio sine omni ungelde seu theloneo et qualibet exactione cum mercimoniis cuiuscunque generis sint seu fuerint et annona, qualiscunque fuerit, perpetuo pro suis usibus frequentabunt...* Nie ma podstaw przyjęcia tego aktu za wkroczenie margrabiów w kompetencje książąt pomorskich, jak chce F. Zickermann, *Das Lehnverhältnis zwischen Brandenburg und Pommern im 13. und 14. Jahrhundert*, „Forschungen zur Brandenburgischen und Preussischen Geschichte” t. IV, 1891 s. 55. Zwolnienie dotyczy terenu Marchii, na którym znajdował się dolny bieg i ujście Rurzyca do Odry.

¹⁷³ Por. cz. 2 artykułu w następnym zeszycie „Przeglądu Historycznego”.

¹⁷⁴ CDB A XIX, s. 198 n.

¹⁷⁵ CDB A XIX, s. 243: *per quam viam eorum frumenta, vel quecunque mercimonia poterint ad navigandum ducere et perpetuo tempore libere apportare.*

¹⁷⁶ Zachował się ciekawy dokument, zawierający wykaz towarów, dostawionych przez Chojnę margrabiemu Waldemarowi dla dworu i wojska podczas wojny 1316 r. Wynika z tego, że miasto dostarczało margrabiemu m. in. znacznych ilości zboża, nie tylko z własnych zapasów, ale również skupywanego doraźnie w Przemysławiu i Stendalu — por. CDB A XIX, s. 181 n.

¹⁷⁷ PUB III, nr 1769 s. 277.

jest wykluczone, że i zboże z ziemi bańskiej mogło ich interesować. W r. 1334 zniszczone wojną Trzińsko otrzymało od margrabiego Ludwika zwolnienie na 6 lat od wszelkich ceł, ze szczególnym uwzględnieniem swobodnego wywozu żyta w kierunku Odry lub innych rzek, gdziekolwiek będą je mogli korzystniej sprzedać¹⁷⁸. W grę mogły tu wchodzić dwie drogi wodne, umożliwiające dotarcie do Odry: krótsza była Rurzyca, z którą Trzińsko miało bezpośrednie połączenie: wydaje się jednak, że powyżej Chojny spław nawet w ówczesnych warunkach był dość problematyczny. Natomiast dłuższa, lecz znacznie wygodniejsza droga prowadziła z Trzińska przez Banie rzeczką Tywą, z pewnością nie gorszą jako droga od Rurzyca, a może obfitszą w wodę, ponieważ na północ od Trzińska przepływała przez rynną jeziorną. Tywa wpadała od Odry nieco powyżej Gryfina. Czy kupcy z Trzińska sprzedawali swe zboże w Gryfinie, czy wieźli je do Szczecina — nie wiemy: w każdym razie i ta ostatnia możliwość nie jest wykluczona.

W XIV w. jesteśmy świadkami dalszego zwiększania się obszaru, z którego docierało do Szczecina zboże; zaczynają brać udział w handlu zbożem miasta Nowej Marchii, położone nad Wartą i Notecią. Główną rolę odgrywał tu Landsberg (dzisiejszy Gorzów), panujący nad całym spławem z Wielkopolski w kierunku Odry, od r. 1257 posiadający skład na towary leśne¹⁷⁹, które stanowiły zapewne główny przedmiot eksportu pobliskich terenów; obok nich kupcy tamtejsi interesowali się bardzo handlem śledziami, które sprowadzali bezpośrednio ze Szczecina¹⁸⁰. Jest wysoce prawdopodobne, że poza zaopatrywaniem w ten towar Nowej Marchii kupcy landsberscy, ściśle związani handlowo z Wielkopolską, dostarczali śledzi na tamtejsze rynki, wywożąc w zamian zboże wielkopolskie, jak to w XVI w. robili idący w ich ślady szczecinianie. Skądinąd wiadomo, że klasztor cystersów z Paradyża miał w Landsbergu swój spichrz, dokąd dostarczał na sprzedaż zboże z posiadłości klasztornych¹⁸¹. Zboże występuje w taryfie celnej Landsberga z r. 1373¹⁸² opierającej się niewątpliwie na ruchu towarowym od dawna istniejącym. Zresztą trudno przypuścić, że Landsberg (Gorzów) nie przejawiał zainteresowania zbożem wielkopolskim, skoro skup zboża *in terris Poloniae* prowadzili kupcy z małych Strzelec Krajeńskich (Friedeberg), którzy uzyskali prawo przewożenia do Szczecina zarówno tego zboża, jak również pochodzącego z okolic miasta. To ostatnie spławiano do Noteci małą rzeczką Polką¹⁸³. Również nadnoteckie Drezenko spławiało ja-

¹⁷⁸ CDB A XIX, s. 71: *...quod ipsi siliginem ad Oderam vel ad alias aquas, ubicunque ipsas pretiosius vendere poterint, educere valeant sine quolibet impedimento.*

¹⁷⁹ CDB A XVIII, s. 370.

¹⁸⁰ CDB A XVIII, s. 394, 412 n, 416 n.

¹⁸¹ Wiadomość o tym podaje F. Rörig, *Wirtschaftskräfte*, s. 558, nie wskazując jej źródła.

¹⁸² CDB A XVIII, s. 405.

¹⁸³ Dokument z 5 lutego 1345 poważnie uszkodzony i pozbawiony zakończenia w CDB A XVIII, s. 289. W pierwszej części margrabia Ludwik Starszy zezwala mieszkańcom Strzelec, *quod liberum poterunt navigium sive meatum navium et situm [sic! zamiast ex situ?] predictae civitatis usque in Stettin per fluvios subnotatos: primo per fluvium dictum Polka, qui dirigit in Netzam, a quo in alium, qui dicitur Trava [czy nie przekrecona Warta?] qui ducit in Oderam...* W drugiej, urwanej części dokumentu margrabia zdaje się zabrania w czasie ogólnego zakazu wywozu zboża (*generalis prohibicio per terras nostras*) ekspor-

kieś zboże i mąkę Notecią, Wartą i Odrą, uzyskując dla nich zwolnienia celne w Santoku, Landsbergu, Kostrzynie i Świeciu¹⁸⁴. Tak więc już w XIV w. wśród zboża docierającego do Szczecina można zaobserwować zboże polskie. Były to skromne początki tego ożywionego eksportu, który rozwinął się na szeroką skalę w XVI wieku.

Handlem zbożowym obok mieszczan niemieckich zajmowali się również nowomarchijscy Żydzi, którym margrabiowie zezwolili obracać zbożem, wziętym w zastaw za pożyczki¹⁸⁵.

Z miast ziemi Lubuskiej spławem zboża Odrą zajmowały się w XIV w. Frankfurt i Lubiąż Lubuski (Müncheberg)¹⁸⁶ ponadto Wrzeceń (Wriezen) był już w końcu XIII w. punktem skupu lubeczian¹⁸⁷, którzy wywozili stąd zboże zapewne Odrą. Oczywiście tylko Frankfurt, jedno z głównych miast Brandenburgii, mógł się pokusić o chęć bezpośredniego wyjścia ze swymi towarami na szerokie wody Bałtyku: słusznie chyba Niessen kupcom tego właśnie miasta przypisał nacisk na margrabię Waldemara, uwiecznony uzyskaniem przez niego wolnego przejazdu na Bałtyk dla swych poddanych 22 lipca 1311. Otto I na żądanie margrabiów nakazał, aby „kłoda w Szczecinie stała otworem dla nich, ich prawych potomków oraz ich miast i wasali w celu wyjazdu i przyjazdu, bez jakiegokolwiek przeszkody, pod warunkiem, że zapłacą prawowite cła”¹⁸⁸. Jak widać z tekstu, margrabiowie przewidywali i własne transporty towarów na Bałtyk; mamy zresztą już wcześniejsze wiadomości o tym, że dostarczali ze swych dóbr zboże zarówno do Hamburga, jak do Lubeki — w tym ostatnim wypadku być może Odrą¹⁸⁹. Z przywileju mogli też ewentualnie korzystać cystersi z Chorina, prowadzący dość dużą działalność handlową¹⁹⁰; raczej jednak opierała się ona na kontaktach z samym Szczecinem.

Przywilej z r. 1311 musiał być dla szczecinian dużym ciosem: po ustępstwach na rzecz Lubeki, po wciąż nieudanych usiłowaniu pod-

tować zboże miejscowe *preter illas annonas, quas emendo in terris Polonie sua pecunia comparabunt* — tych ostatnich zakaz zapewne nie dotyczył.

¹⁸⁴ CDB A XVIII, s. 290 n: *annonam et quamcumque farinam* obok innych towarów. I ten dokument, wydany 14 października 1347 pozbawiony jest zakończenia. Por. także H. Lesiński, *Kontakty handlowe Wielkopolski z Pomorzem Zachodnim w XIV—XV wieku*, „Studia i materiały do dziejów Wielkopolski i Pomorza” t. IV, 1958, z. 1, s. 53 n. Również w zbożu spławianym z Drezdenka widzi autor produkt wielkopolski.

¹⁸⁵ CDB A XXIV, s. 32, 35 (r. 1341 i 1344).

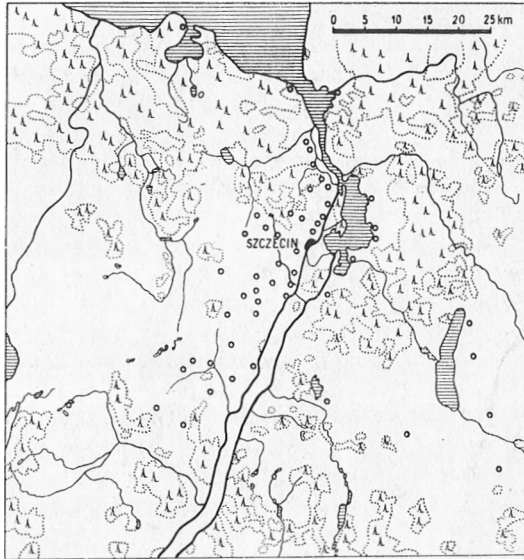
¹⁸⁶ CDB A XX, s. 140. Przywilej Ludwika I dla Lubiąża z 29 października 1348: *quod annonam consimili modo ut fideles nostri civitatis nostre Vrankenfurd cives versus lacum transnavigare pro sua facultate, ut hactenus facere consueverant...*

¹⁸⁷ CDB A XII, s. 412. Por. B. Zientara, *Kryzys agrarny*.

¹⁸⁸ PUB V, nr 2671 s. 14: *dat wi mit usen veddern Woldemar und Jane, margraven to Brandenburg, gededinget hebbin, dat di boem to Stetyn open scal wesen en und eren rechten erven und eren steden und mannen ut und in toe varende an hindernisse ewilckin, also dat se eren rechten tollen geven, di van aldere gestan hebbe...* W r. 1323, po wygaśnięciu Askańczyków brandenburskich, księżęta pomorscy w układzie z saskimi Askańczykami, domniemanymi spadkobiercami Waldemara, jeszcze raz potwierdzili wolność żeglugi na Odrze: PUB VI, nr 3730 s. 195.

¹⁸⁹ *Hamburgisches Urkundenbuch* t. I, ed. J. M. v. Lappenberg, Hamburg 1842, nr 817 s. 670 (r. 1285), LUB II, nr 234 s. 202 (r. 1308). Por. B. Zientara, *Kryzys agrarny*.

¹⁹⁰ Por. cz. 2 artykułu.



Posiadłości wiejskie mieszczan Szczecina 1250—1350

ważenia handlu Gardźca i Gryfina dochodził nowy konkurent zagraniczny, i to większy niż lokalni pomorscy rywale — Frankfurt, kwitnący wówczas ośrodek handlu¹⁹¹. On miał się stać w przyszłości najgroźniejszym przeciwnikiem szczecińskich kupców, choć na razie do większych konfliktów między obydwoma miastami nie dochodziło.

W XIV wieku zapewne zaczął Szczecin rozszerzać swe interesy handlowe na dalszy teren prawobrzeżnego Pomorza: na lewym potężna Gryfia nie dawała szczecinianom dostępu do swego zaplecza i Puszcza Wkrzańska pozostała bezsporną granicą stref wpływów obydwu miast. Inaczej na wschodzie, gdzie ciągnęły szczecinian urodzajne tereny pyrzycko-stargardzkie. Już przed r. 1310 mieszczanin szczeciński Gerhard *de Novo Foro* (może ze Środy Śląskiej?) posiadał w Starym Chrapowie, w ziemi pyrzyckiej, 4 łany¹⁹²; jego żona Krystyna kupiła w r. 1313 we wsi Kunowo nad jeziorem Miedwie (w ziemi stargardzkiej) 6 łanów¹⁹³; jeden z największych szczecińskich posesjonatów, Jan z Polic w r. 1323 kupił w Słotnicy, również w ziemi stargardzkiej, 4 łany¹⁹⁴. W tym samym czasie niejaki Lubbert Scherf miał rentę w pyrzyckiej wsi Przylep¹⁹⁵, a z r. 1341 pochodzi wiadomość o nabyciu przez dwu mieszczan szczecińskich 2 łanów w Brzesku również w ziemi pyrzyckiej¹⁹⁶. Cechą charakterystyczną wszystkich tych wsi jest połączenie wodne z jeziorem Miedwie, które z kolei przez rzekę Płonię łączyło się z jeziorem Dąbskim. Płonia, jak wiadomo, była w średniowieczu spławna¹⁹⁷. Wydaje się, że posiadłości szczecinian na tym terenie nie były dziełem przypadku, że podobnie, jak na lewym brzegu, wiązały się z ich szerszą działalnością, m.in. w skupie zboża. Działalność taką ułatwiał fakt, że ośrodek najurodzajniejszej ziemi pomorskiej, Pyrzyce, nie rozwijał własnej bardziej ożywionej działalności handlowej. Były one długo miastem na prawie słowiańskim; być może, jednorazowej lokacji tu nie było; w r. 1263 udzielił książę miastu tylko prawa miejskiego na wzór Szczecina¹⁹⁸. W każdym razie posiadały Pyrzyce znaczne pola uprawne¹⁹⁹, a dokoła nich rozciągały się najurodzajniejsze na Pomorzu ziemie. Mimo to handel mieszczan pyrzyckich zbożem nie uzyskał szerszego znaczenia; prawdopodobnie już wcześniej skup z tych terenów objął Stargard i nie pozwolił się rozwinąć sąsiedniemu ośrodkowi. Wkrótce, jak widzieliśmy, i Szczecin zaczął działać w tejże okolicy.

¹⁹¹ O Frankfurcie poza pracą P. v. Niessena, *Städtisches und territoriales Wirtschaftsleben*, passim; por. E. Müller-Mertens, *Untersuchungen zur Geschichte der brandenburgischen Städte im Mittelalter*, „Wissenschaftliche Zeitschrift der Humboldt-Universität zu Berlin”, Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe t. V, 1955/6, s. 215 nn.

¹⁹² PUB IV, nr 2605 s. 418.

¹⁹³ PUB V, nr 2800 s. 106.

¹⁹⁴ PUB VI, nr 3712 s. 183.

¹⁹⁵ *Das älteste Stettiner Stadtbuch (1305—1352)*, ed. M. Wehrmann, Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern t. I, z. 3, Stettin 1921, nr 879, s. 90.

¹⁹⁶ Dokument niedrukowany, Dąbie 19 listopada 1341, odpis w WAP Szczecin.

¹⁹⁷ B. Zientara, *Z dziejów walki*, s. 41 n.

¹⁹⁸ PUB II, nr 730 s. 102.

¹⁹⁹ Choć 100 łanów u Kratza (*Die Städte der Provinz Pommern*, s. 313), jest nieporozumieniem, powstałym przez korzystanie przezeń ze źle wydanego przez Riedla dokumentu margrabiów brandenburskich dla Pyrzyce (rzekomo 1277, w istocie 1282). W CDB A XXIV, s. 5—6 wymieniono 100 łanów zamiast 10 — por. PUB II, nr 1228 s. 468 n.

Natomiast Stargard nad Iną, położony w okolicy dość gęsto zaludnionej (zwłaszcza po silnej akcji kolonizacyjnej w czterdziestych i późniejszych latach XIII w.²⁰⁰) już w XIII w. mógł być ośrodkiem handlu zbożem. Otrzymał on w przywileju lokacyjnym 1243 r. 120 łanów pod uprawę²⁰¹, a wśród cechów stargardzkich już w XIII w. spotykamy cech rolników²⁰². Spław zboża miejskiego, a zapewne także skupywanego w okolicy, był ułatwiony zabezpieczeniem już w przywileju lokacyjnym swobodnej żeglugi dla stargardczyków Iną aż do morza²⁰³. Stargard nie poprzestał na tym; ponieważ różnego rodzaju łodzie, kursujące na Inie, nie bardzo mogły się wypuszczać na pełne morze, w r. 1283 wyjednał sobie od Bogusława IV prawo założenia na przynależnym sobie u ujścia Iny terenie własnego portu nad Zalewem²⁰⁴. Przywilej ten został rozszerzony w r. 1289²⁰⁵; w porcie tym założyli mieszczanie swą komorę celną i karczmę, zapewne również składy towarów i inne zabudowania. Pozwoliło to Stargardowi utrzymywać własną flotę pełnomorską i brać udział w żegludze bałtyckiej; u ujścia Iny zboże i inne towary przeładowywano z łodzi na statki morskie; w ten sposób zakaz z r. 1281 w sprawie wywozu zboża na większych tylko statkach nie mógł zaszkodzić stargardzkiemu handlowi zbożem. Niebawem wyrósł Stargard na ważny ośrodek i to nie tylko w handlu śródlądowym (na skrzyżowaniu licznych dróg, z których szlak na Choszczno-Drezdenko do Poznania odgrywał szczególną rolę), ale także w handlu morskim. Stargard stał się członkiem Hanzy i uczestnikiem jej przywilejów²⁰⁶, ale cała jego działalność w handlu morskim i w eksporcie zboża zależała od zachowania swobody spławu Iną i posiadania jej ujścia. Od r. 1295 Stargard został przedzielony od ujścia Iny granicą dzielnicową, co w przyszłości spowodować miało komplikacje, zwłaszcza odkąd Szczecin zaczął interesować się zbożem z terenów po prawym brzegu Odry.

²⁰⁰ W. v. Sommerfeld, *Geschichte der Germanisierung*, 182 n.

²⁰¹ CPD nr 331 s. 705 m. W sprawie daty por. F. Boehmer, *Geschichte der Stadt Stargard in Pommern*, Stargard i.P. 1903, t. I, s. 27 n.

²⁰² Tamże, s. 44 n. Z dokumentu z r. 1278 (PUB II, nr 1110 s. 384) wiadomo, że rolnicy stargardzcy worywali się w pastwiska miejskie usiłując je obrócić w pola uprawne, co świadczy chyba o łatwym zbycie produktów rolnych.

²⁰³ Por. przyp. 201.

²⁰⁴ PUB II, nr 1274 s. 508 n.

²⁰⁵ PUB III, nr 1513 s. 81.

²⁰⁶ F. Boehmer, op. cit., s. 106 nn.