

# Zientara, Benedykt

---

## Rola Szczecina w odrzańskim i bałtyckim handlu zbożem XIII-XIV w. : cz. 2

---

Przegląd Historyczny 52/4, 641-675

---

1961

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://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. 2)

## VII

W literaturze lat ostatnich wysunięto hipotezę o wpływie kryzysu demograficznego lat 1348—50 na spadek spożycia zboża w krajach Europy zachodniej i północnej, a co za tym idzie, na zmniejszenie importu zboża przez te kraje<sup>1</sup>. Musiałoby to wpłynąć na zahamowanie hanzeatyckiego handlu zbożem — jednak brak jest jakichkolwiek bezpośrednich świadectw takiego zjawiska<sup>2</sup>. Zupełny brak danych statystycznych z okresu świetności handlu zbożowego uniemożliwia jakiegokolwiek porównanie, a wnioski, wyciągane z danych lubeckich ksiąg celnych r. 1368/9 z wielu względów mogą być podważane. Można tylko powołać się na argument *ex silentio*, jakim jest zmniejszenie się liczby wzmianek o handlu zbożowym w źródłach drugiej połowy XIV wieku.

Jednak faktem jest spadek cen zboża na rynkach zachodnich<sup>3</sup>; nie wiemy, jak przedstawiała się sytuacja w krajach skandynawskich. Straty Norwegii w rezultacie „czarnej śmierci“ ocenia się na 1/3 do połowy ludności<sup>4</sup>; wielki ten cios przyczynił się niewątpliwie do umocnienia przewagi Hanzy nad tym krajem. Spadek zapotrzebowania na zboże przy stałym dowozie zboża hanzeatyckiego i — zapewne — obniżeniu jego ceny, uderzył przede wszystkim w mało wydajne miejscowe rolnictwo; kupcy hanzeatyccy, uzależniający od siebie finansowo szlachtę i chłopów norweskich, popierali rozwój hodowli kosztem rolnictwa, zabezpieczając sobie w ten sposób z jednej strony rynek zbytu dla zboża, a z drugiej strony zaopatrzenie w produkty hodowlane, zwłaszcza masło, utrzymujące się na rynkach europejskich w dość wysokiej cenie<sup>5</sup>. W Islandii miejscowa uprawa zboża prawie całkowicie zanikła wskutek importu taniego zboża bałtyckiego<sup>6</sup>.

W polityce Lubecki wobec Norwegii widać chęć utrzymania w swym

<sup>1</sup> M. Postan, *The Trade of Mediaeval Europe: the North, The Cambridge Economic History of Europe* t. II, Cambridge 1952, s. 191 nn. zwłaszcza 196 nn.

<sup>2</sup> Usiłowałem ich szukać w pracy: *Kryzys agrarny w Marchii Wkrzańskiej w XIV w.*, Warszawa 1961.

<sup>3</sup> M. Postan, op. cit., s. 197 n., 205 nn.; W. Abel, *Die Wüstungen des ausgehenden Mittelalters*, wyd. 2, Stuttgart 1955, s. 100 nn.

<sup>4</sup> O. Johnsen, *Norwegische Wirtschaftsgeschichte*, Jena 1939, s. 139 n.

<sup>5</sup> Tamże, s. 146 nn. Por. także J. Schreiner, *Bemerkungen zum Hanse — Norwegen Problem*, „Hansische Geschichtsblätter“ t. LXXII, 1954, s. 68 nn.

<sup>6</sup> O. Johnsen, op. cit., s. 133.

ręku zysków z handlu zbożem nawet drogą przymusowego narzucenia swych usług w tym zakresie kontrahentowi. Mimo ogólnego spadku cen zboża miasta hanzeatyckie (obok Lubeki — Rozłoka, również zbywająca zboże w Norwegii, a także Strzałów i Szczecin) nie miały zamiaru rezygnować z tej gałęzi handlu. Można w tym upatrywać średniowieczną niechęć do zmiany od dawna ustalonych kierunków i gałęzi handlu; wydaje się jednak, że przyczyny tego „przywiązania“ do handlu zbożem najlepiej wyjaśnił E. K e l t e r, wskazując, że brak w XIV i XV w. okresów stałego, regularnego spadku cen zboża; przeciwnie nawet istnieją w tym względzie ogromne wahania, m. in. bywały nierzadkie okresy ogromnej drożyzny, w czasie której zręczny a pozbawiony sumienia kupiec zbożowy mógł osiągnąć niemałe zyski<sup>7</sup>. Licząc stale na korzystną zmianę koniunktury, a nie orientując się w długofalowej tendencji cen zboża, kupcy hanzeatyccy utrzymywali wytrwale w swych rękach tę gałąź handlu. Szczególnie dotyczy to Szczecina i innych miast pomorskich, dla których zboże grało w handlu główną rolę. Przyszło im teraz przeżywać niemałe trudności. Spadek cen zboża obok innych przyczyn wpłynął na załamanie gospodarki folwarcznej na Pomorzu i w Brandenburgii, będącej dotychczas najwygodniejszym dostawcą zboża towarowego. Długotrwałe wojny pomorsko-brandenburskie, które z czasem przetworzyły się w wojnę wszystkich przeciw wszystkim na zdziczałych pograniczach Pomorza, Nowej Marchii i Wielkopolski, ogromny rozwój rozbójnictwa<sup>8</sup>, w ramach którego działali przedstawiciele najprzedniejszych rodów rycerskich z Quitzowami, Behrami i Manteufflami na czele, a ukradkiem zyski ciągnęli książęta — to wszystko utrudniało zaopatrzenie w zboże, przyczyniało się do wyludniania wsi na całych połaciach kraju, zakłócało komunikację. Walka konkurencyjna między miastami zaostrzyła się, a przekupywani pozał-się-Boże-władcy kraju wydawali za pieniądze przywileje na prawo i lewo, nie troszcząc się o ich sprzeczność. Ale najgroźniejszy konkurent wyrastał obok: miasta Prus krzyżackich w drugiej połowie XIV w. zaczynają dorównywać w eksporcie zboża miastom pomorskim, aby niebawem pozostawić je za sobą<sup>9</sup>. Obok Prus zaczynają brać udział w handlu zbożem Inflanty<sup>10</sup>.

W tych warunkach dawne konflikty Szczecina z nadodrzańskimi konkurentami musiały ulec zaostrzeniu. Jeżeli istotnie od połowy XIV w. handel zbożem stracił na znaczeniu, to przede wszystkim stan ten musiał dotknąć mniejszych uczestników tego handlu, a dopiero w drugim rzędzie większe miasta. Może z chwilą spadku cen zboża lubeczanom nie opłacało się już szukać go poza Szczecinem, może koszta transportu Odrą i Regalicą

<sup>7</sup> E. K e l t e r, *Das deutsche Wirtschaftsleben des 14. und 15. Jahrhunderts im Schatten der Pestepidemien*, „Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik“ t. CLXV, 1953, s. 164 nn.

<sup>8</sup> Rozbójnictwo rycerskie na Pomorzu, w Brandenburgii i w pewnych terenach Wielkopolski jako zjawisko społeczne gwałtownie domaga się zbadania.

<sup>9</sup> Brak jest nowszej monografii, przedstawiającej początki pruskiego handlu zbożem. Por. C. S a t t l e r, *Der Handel des Deutschen Ordens in Preussen zur Zeit seiner Blüte*, „Altpreussische Monatsschrift“ t. XVI, 1879, s. 252 n., 266; G. A u b i n, *Zur Geschichte des gutsherrlich-bäuerlichen Verhältnisses in Ostpreussen*, Leipzig 1910, s. 53 nn.; M. M a ł o w i s t, *Polityka gospodarcza Zakonu Krzyżackiego w XV wieku*, *Pamiętnik VII Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich we Wrocławiu*, Warszawa 1948, s. 54 nn.

<sup>10</sup> W. N a u d é, *Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert*, Acta Borussica, Getreidehandelspolitik t. I, Berlin 1896, s. 253 n.

z obu wyżej położonych miast zbyt obciążały cenę towaru? Obydwie te przyczyny, a zwłaszcza druga z nich, odegrały zapewne wyraźną rolę. Nie wiemy, jaki wpływ miało położenie Gardźca i Gryfina nieopodal granicy brandenburskiej, będącej w XIV w. stałe widownią walk. W każdym razie widać w tym okresie wyraźny spadek rangi Gryfina, stającego się nawet klientem Szczecina. Jeszcze w r. 1394 występuje wprawdzie Gryfino jako członek Hanzy, ale nie świadczy to o faktycznym udziale w handlu morskim<sup>11</sup>. W r. 1373 książęta zatwierdzili jeszcze raz przywileje Gryfina oraz postanowienie o prawie do represji wobec szczecinian<sup>12</sup>, ale w r. 1397 zastawili czterem mieszczanom szczecińskim pobieraną z Gryfina książęcą olborę (w wysokości 100 grzywien rocznie)<sup>13</sup>. Ten ostatni fakt, stawiający Gryfino na progu mediatyzacji, jak też nie wzięcie udziału w antyszczecińskiej akcji z r. 1397 świadczy o upadku szerokich ambicji eksportowych Gryfina.

Synowie Barnima III przez cały czas swego burzliwego panowania znajdowali się w nieustających trudnościach finansowych. Pożyczyli od miast, szlachty, klasztorów, brań pieniądze od wszystkich państw sąsiednich, ofiarowując w zamian przymierze, zrywane natychmiast, kiedy strona przeciwna ofiarowała więcej. W takiej sytuacji, kiedy Szczecin uiścił takseę za potwierdzenie swych przywilejów, nastąpiło 13 marca 1370 zatwierdzenie jego prawa składu w brzmieniu przywileju z r. 1283<sup>14</sup>, inaugurujące nową próbę usunięcia konkurentów z odrzańskiego handlu zbożem.

Książęta, zależni finansowo od swej stolicy, po zatwierdzeniu w r. 1370 dziesięciu przywilejów Szczecina, w r. 1373 potwierdzili 15 dalszych; niezależnie od znaczenia tego aktu dla miasta, był to dla książąt niebłahy sposób uzyskiwania funduszków. Zresztą i książęta innych linii spieszyli ze swymi konfirmacjami szczecińskich przywilejów: takiego urodzaju dokumentów konfirmacyjnych nie było ani przedtem, ani też nigdy potem. Obok potwierdzania starych wystawiali książęta nowe przywileje, żaden z nich jednak, niezależnie od tego, jak wielką pieczęcią był opatrzony, nie był w stanie zapewnić spokojnego handlu, jako że i książęta pod ładą pretekstem imali się rozboju, z tą tylko różnicą, że nie rabowali, ale przeprowadzali „konfiskaty“. Stąd takie dziwne przywileje, jak Warcisława VII słupskiego z 17 marca 1384, który obiecuje, że jeżeli Szczecin straci łaskę w jego oczach, to jednak nie rozpocznie zatrzymywania kupców wcześniej, niż w 4 tygodnie po zawiadomieniu miasta o swej niełasce<sup>15</sup>; szczecińscy książęta natomiast, Świętobór i Bogusław VII, zobowiązywali się „udzielać łaski“ zatrzymanym pod jakimś pozorem szczeci-

<sup>11</sup> F. Barthold, *Geschichte von Rügen und Pommern* t. III, Hamburg 1842, s. 524.

<sup>12</sup> F. v. Medem, *Geschichte der Stadt Greifenhagen*, Stettin 1842, s. 137 n., 139.

<sup>13</sup> Tamże, s. 145 n., 147 n. Świadczy to pośrednio o złym położeniu gospodarczym Gryfina. Gdyby było inaczej, miasto wolałoby z pewnością samo wykupić olborę; por. politykę Gardźca w analogicznej sytuacji.

<sup>14</sup> Dokument wydał C. v. Eickstedt, *Urkunden-Sammlung zur Geschichte des Geschlechtes der von Eickstedt in Thüringen, den Marken und Pommern* t. I, Berlin 1838, s. 243.

<sup>15</sup> Wg odpisu G. Kratza, *Urkunden zur Stadtgeschichte von Stettin*, z. V, s. 38 (WAP Szczecin, R. i S. nr 714) ... *unde weret, dat uns de velycheyt mit en nychten enende, so schole wy en dat vere weken tu voren upp zegghe[n] unde binnen den vere weken wen wy en de velycheyt upghesecht hebben, zo scholen ze velich varen unde seghelen in unsen havenen unde wateren ut unde yn myt ereme gude ...*

nianom, jeżeli rada Szczecina tego zażąda<sup>16</sup>. Stale udzielane książętom „pożyczki“ gwarantowały do pewnego stopnia przestrzeganie tych zobowiązań. Świętobór i Bogusław pożyczili od Szczecina 18 sierpnia 1378 pod zastaw sądownictwa w mieście 5200 grzywien<sup>17</sup>, nigdy nie zwróconych; wszystkie uzyskiwane przywileje były zresztą sownie opłacane.

Nie należy sądzić, że teraz udało się szczecinianom w pełni zastosować prawo składu: walka o nie trwała jeszcze prawie pół wieku, a w końcu XIV w. chodziło zapewne tylko o doraźne akcje represyjne, w miarę jak interes Szczecina tego wymagał. Z najgroźniejszym przeciwnikiem — brandenburskim Frankfurtem — zawarto polubowną ugodę: która kupców obydwu miast uwalniała od rygorów składowych. Frankfurt mianowicie uzyskał 8 stycznia 1351 potwierdzenie swego składu (którego geneza zresztą również nie jest jasna<sup>18</sup>) i zaczął stosować ostro jego przepisy w stosunku do miast śląskich i łużyckich (Krosno, Gubin, Lubsko). Na tę politykę niechętnie patrzyli panujący na Śląsku Luksemburgowie. Karol IV, interesujący się zarówno żeglugą na Łabie, jak i na Odrze, chciał z tych rzek uczynić drogę eksportu towarów z krajów Korony św. Wacława — politykę tę kontynuował zwłaszcza po opanowaniu Brandenburskiej. Jego następcą w Marchii, Zygmunt, ogłosił w r. 1379 wolność żeglugi na Odrze zarówno dla kupców brandenburskich, jak obcych<sup>19</sup>; chociażby z tego względu Frankfurt nie mógł zbyt rygorystycznie traktować swego składu; to samo odnosi się do Szczecina. O tym, że obydwie sklady nie były przestrzegane zbyt surowo, świadczy wyprawa mieszczanina z Gryfii Hermana Palitza Odrą przez Szczecin i Frankfurt po wino<sup>20</sup> zapewne do Gubina lub Krosna; miała ona zresztą miejsce w czasie wojny brandenbursko-pomorskiej (1372). W czasie trwania tych licznych wojen i zamieszek wewnętrznych współpraca Szczecina z Frankfurtem okazała się bardzo owocną dla utrzymania spokoju żeglugi na Odrze. Z r. 1354 pochodzi regulacja strony technicznej tej żeglugi w postaci umowy między obydwoma miastami<sup>21</sup>; innym wyrazem współpracy obu miast jest dokument, wystawiony przez margrabiego Jodoka w r. 1398, w którym margrabia przyrzeka obu miastom zachować nietykalność żeglugi na Odrze między nimi nawet w wypadku wojny<sup>22</sup>. Mimo to warto zwrócić uwagę na sprawę, która już w końcu XIV w. zaczęła wносить rozdzwięk w tę harmonijną współpracę. Dokonany wówczas chwilowy zwrot handlu polskiego ku miastom zachodniopomorskim, wywołany polityką krzy-

<sup>16</sup> Tamże z. V, s. 64 ... *dat eres rades edder borghere welk over trede weder uns edder de unsen... un denne de raad der zuelven stad uze gnade myd beede zechte, zo wil wy uns na unzer macht dar ane gunstlik un bequemelyk wyzen un gnedeliken don...*

<sup>17</sup> Tamże, z. V, s. 57.

<sup>18</sup> *Codex Diplomaticus Brandenburgensis* (cyt. dalej CDB), ed. A. Riedel, Berlin 1838—39, cz. I (A) t. XXIII, s. 47; P. v. Niessen, *Städtisches und territoriales Wirtschaftsleben im märkischen Odergebiet bis zum Ende des 14. Jahrhunderts*, „Forschungen zur Brandenburgischen und Preussischen Geschichte“ t. XVI, 1903, s. 141; O. Gönner, *Das Stapel- und Niederlagsrecht*, Weimar 1939, s. 85 n.

<sup>19</sup> CDB B III, s. 71. Z tekstu dokumentu wynika jednak, że chodziło głównie o zabezpieczenie spokoju transportów rzecznych między Frankfurtem a Szczecinem podczas wewnętrznych zamieszek i wojen.

<sup>20</sup> CDB A XXIII, s. 111.

<sup>21</sup> Dokument Frankfurtu: *Hansisches Urkundenbuch* (cyt. dalej HUB) t. III, nr 302, s. 132 n.; dokument Szczecina CDB A XXIII, s. 72 n.

<sup>22</sup> HUB V. nr 327, s. 167 n.

zacką, dzięki któremu Warta i Odra stały się drogą tak ożywionego handlu, *das doch von alders nie gewest ist bis her*, spowodował po raz pierwszy zaniepokojenie Frankfurtu<sup>23</sup>. Ten handel polski miał się w przyszłości stać powodem walki na śmierć i życie między dawnymi sojusznikami.

Między Szczecinem a Frankfurtem trudno było zmieścić się interesom Gardźca, ale dzielny gród nadodrzański nie dał jeszcze za wygraną. Aby zjednać sobie książąt, Gardziec udzielił im 7 maja 1382 100 kóp groszy praskich pożyczki pod zastaw dochodów sądowych i fiskalnych<sup>24</sup>; pożyczka ta nie była chyba spłaconą, gdy w r. 1397 Świętobór i Bogusław VII znowu udali się do Gardźca *sundriger Noth willen, dar Wy hoch in beschueret weren*. 11 maja 1397 otrzymali od Gardźca nową pożyczkę 150 kóp groszy, które tamtejsi rajcy musieli częściowo ściągnąć z innych ośrodków, sami się zadłużając<sup>25</sup>; w zamian za to otrzymali zabezpieczenie tego długu na olbörze miejskiej<sup>26</sup>, a także żądany przez siebie przywilej: prawo składu na zboże, piwo, ryby i inne produkty żywnościowe; wszelkie towary tego rodzaju, wiezione zarówno w górę, jak w dół rzeki, miały przez jedną dobę być wystawione na sprzedaż w Gardźcu; kupcy nie stosujący się do tego zarządzenia, mieli odpowiadać za to przed sądem rady<sup>27</sup>.

Jak na początku stulecia, odpowiedzią Gardźca na budowę przez Szczecin grobli i mostów była własna grobla i mosty przez Odrę i Regalicę, tak u jego schyłku na skład Szczecina odpowiedział Gardziec zdobyciem własnego prawa składu, uderzającego m.in. w szczecińskie transporty zboża. Nie był to skład całkowity, jak szczeciński, ale przecież całego zboża przewożonego Odrą i tak nie byłby Gardziec w stanie kupić. Jeżeli pod *vische* można rozumieć i śledzie, to i druga gałąź handlu szczecińskiego byłaby dotknięta gardzieckim składem.

Ale na tym nie koniec przywilejów, uzyskanych pamiętnego dnia 11 maja. Nie bez kozery wspominali rajcy Gardźca o pożyczkach z innych ośrodków miejskich, ściąganych przez nich dla książąt. Wbrew

<sup>23</sup> HUB IV, nr 1038, s. 460: Wielki komtur Konrad v. Wallenrod do rady m. Frankfurtu, Gniw 10 grudnia 1390.

<sup>24</sup> J. Schlabach, *Urkundliche Geschichte der Stadt Gartz an der Oder*, Leipzig 1841, s. 98 n.

<sup>25</sup> Tamże, s. 99 n. (przedruk dokumentu). Jest to nowa pożyczka, a nie dodatek 50 kóp starej: świadczy o tym cena, jaką książętom przyszło zapłacić. J. Schlabach, op. cit., s. 100, nie wierzy w opowieść dokumentu o zaciągnięciu przez Gardziec dalszych pożyczek w celu dogodzenia książętom: w r. 1401 byli w stanie kupić cło za 1700 grzywien.

<sup>26</sup> Tamże, s. 102. Dokument z tą samą datą.

<sup>27</sup> ... *Hebbe wy em gegeven unde geven voreigenen unde voreigenen med orkunde desess bryves eviglikhen thu brukende einer nedderlage also: watt van alleme korne, van alleme byre, van vischen, van krevetten unt van alleme arete [tak u Gönneweina, op. cit.; Schlabach, op. cit., s. 103 czyta słusznie: ovete = Obst], van vöelthe, van wildtbrade, van kesen, van botteren, van eygeren [= Eiern] unde wan alleme vehe, datt syn rindere, schape, edder schwyne, datt vor ere statt in kanen effte medt kanen, thu water effte over water gefhuret werdt, schöle dar thu Gardtze einen dach marcket holden, effte van einer vesper thue der andern dar thu verkopende van allem so hier verschreven steitt. Weret ock, datt der Wy wedder dede unde vor wech fuhre unde der nedderlage nicht enhielde, den schülen sie unt mägen ummehalen unt datt richten na gnaden...* Dokument z tegoż dnia, wydany przez O. Gönneweina, op. cit., nr 102, s. 407 n. z błędną datą 28 grudnia. Wprawdzie w dacie dokumentu występuje wtorek po św. Janie (*Freydages na St. Johannis Evangelsten*), ale o jakie święto chodzi, wyjaśnia inny dokument z tegoż dnia, gdzie czytamy: *des vrydages na Sunte Johannis Evangelsten Dage, also he in deme oeele gesoden wartt*, a więc chodzi o dzień św. Jana w Oleju, tj. 6 maja.

Schladebachowi jestem skłonny wierzyć w tę wersję, bo drugi z przywilejów służył również innym miastom, zagrożonym w swym handlu przez skład szczeciński: były to Goleniów, Dąbie, Nowe Warpno i Wkra; interesujący jest brak Gryfina, które wyraźnie wypadło spośród miast, handlujących zbożem. Przywilej po zatwierdzeniu i transumowaniu przywilejów Gardźca z r. 1325 i 1340 postanawiał, że Gardziec może swobodnie wywozić zboże i inne towary Odrą przez Szczecin na Zalew i pełne morze i z powrotem, podobnie jak inne wymienione miasta; gdyby zaś szczecinianie ośmielili się zatrzymywać te transporty i nie przepuszczać ich przez swą kłodę, mieszczanie z Gardźca będą mogli robić to samo ze wszystkimi towarami szczecińskimi, przepływającymi Odrą obok ich miasta; nadto, gdyby w Szczecinie obarczano towary gardzieckie jakimś cłem, to w Gardźcu można szczecinianom odpowiedzieć w ten sam sposób<sup>28</sup>.

Rozpoczęła się walka. Przywilej powyższy świadczy, że szczecinianie mieli zamiar wykonywać swój przywilej składowy, przynajmniej wobec wymienionych miast, w całej rozciągłości. Niemniej serio przystąpił do swych represji Gardziec; by uzyskać jeszcze jeden środek nacisku na szczecinian, wziął w zastaw od książąt 11 grudnia 1401 r. za 1700 grzywien cło gardzieckie<sup>29</sup>, przez co ostatni z punktów przywileju z r. 1397 nabrał więcej znaczenia.

Wymienienie Goleniowa wśród miast, których eksport zboża był przez Szczecin zagrożony, świadczy, że już wtedy ten ostatni rozciągał swe monopolistyczne pretensje na towary, płynące Iną do ujścia Odry. A więc i Stargard, od dawna sprzymierzony z Goleniowem, mógł czuć się zagrożony. Sytuacja jego była o tyle gorsza, że był już „za granicą“, należał do księstwa słupskiego. Już w r. 1355 mogły kupców stargardzkich spotykać jakieś szkany ze strony nie znanych bliżej czynników (księcia szczecińskiego, czy miasta Szczecina?); 15 czerwca 1355 uzyskali więc od swych książąt potwierdzenie przywileju z r. 1281, zabezpieczającego im posiadanie placówki przy ujściu Iny<sup>30</sup>. Nie udało się jednak widocznie

<sup>28</sup> *Urkunden-Sammlung*, wyd. v. Eickstedt t. I, s. 189nn.; (s. 192) ... *Weret dat de usen van Stettyn de usen van Gardz hinderden an ereme gude, dat were an korne edder woran anderss, sunder usen eigen meine gebodt uses landes, dat sy sandenn nedderwartt thu dem Vreschee effte soltlenen have, dorch ere vüedinge willen edder van nedder upwart van dem vorbenömeden have brächten thu ereme slote, ock effte de usen van Stettyn hinderde de usen van Golmo, van deme Damme, van dem Warpe, van Ukermünde, edder jennigen kopmann an ereme gude idt were an korne edder an welekerlye gude datt idt wehre, also datt die usen van Stettin See dorch eren Bohm nicht laten wolden, we se van deme have upwartt wolden, edder van see van baven daell nedderwartt quemen, undt de van Stettin se darna bestüteden mitt erem beschlaten bome, so scholen de van Gartz wedder mechtich syn, dat see allerley gutt datt den van Stettin thubehöret, datt sy der statt edder erer borger, datt sy watt gutt datt idt sy datt vor useme slote vor Garz hengeitt, effte werdt gefhüret, idt kame van baven daelwartt, edder van undder appwartt, mögen wedder upholden und hinderen unde datt schall wedder unse gnade nicht syn ... Vortmehr wehret, dat dy usen van Stettyn die usen van Gartz dwüngen uppe toll des dy gevryet syn in usen landen, so schölen und mögen de usen van Gartz an deme gelike wedder mechtich syn toll thu nemmende, van ereme gude der vann Stettin, dat schall ock wedder use gnade nicht syn...*

<sup>29</sup> J. Schladebach, op. cit., s. 104 n.

<sup>30</sup> F. Boehmer, *Geschichte der Stadt Stargard in Pommern* t. I, Stargard i. P. 1903, s. 102 n. Autor ten uważa przeszkody, stawiane Stargardowi w spławie za dzieło Barnima III i wiąże je z antagonizmem tego księcia wobec linii wołosko-słupskiej.

uzyskanie o wiele ważniejszego potwierdzenia swych uprawnień przez Barnima III szczecińskiego, którego wroga postawa wobec Stargardu przejawiała się m. in. ... w zrabowaniu krów z miejskiego pastwiska<sup>31</sup>. Dopiero po jego śmierci dzięki wspomnianemu już położeniu finansowemu jego synów, udało się Stargardowi poprawić swą sytuację: 12 marca 1374 r. za 7 tysięcy grzywien książę Świętobór wystawił miastu przywilej, zezwalając mu spławiać towary Iną na Zalew oraz żeglować wszystkimi rzekami swego księstwa, przy czym książęca kłoda na Inie przy komorze w Goleniowie miała Stargardowi stać stale otworem, a jego mieszczanie otrzymywali nawet prawo użycia siły w razie stawiania im przeszkód, aż do porąbania kłody włącznie<sup>32</sup>. Co więcej, Stargard otrzymał prawo skupu zboża w całym księstwie szczecińskim i wywozu zboża oraz innych produktów żywnościowych z jego terenu zarówno drogą lądową jak wodną i to bez żadnego cła<sup>33</sup>.

Przywilej ten musiał stanowić niemały cios dla Szczecina; zamiast nieszkodliwej konkurencję Stargardu w eksporcie zboża z ziemi stargardzkiej i pyrzyckiej, wprowadzał konkurenta nad Odrę, pozwalając mu na swobodny skup w ziemi szczecińskiej, i to nawet po wsiach. Jednak, wydany przez Świętobora bez współdziałania brata, mógł być łatwo podważony; Bogusław VII, pozbawiony być może współdziałania w 7 tysiącach grzywien, uzyskanych przez brata od Stargardu, mógł przez samą zawiść zająć przeciwne stanowisko; słusznie jednak podnosi F. Boehmer, że Szczecin go w tym stanowisku umocnił<sup>34</sup>, dodajmy — zapewne nie bez nowego datku na rzecz księcia. Sprawa przestała być aktualna po śmierci Bogusława w r. 1404, kiedy Świętobór stał się jedynym panem księstwa szczecińskiego. Teraz jęli się szczecinianie innych środków; w r. 1408 usiłowali skłonić Świętobora, aby zakazał stargardczykom wywozu zboża ze swego księstwa, a w szczególności z opactwa (niewątpliwie chodzi o posiadłości cystersów kołbackich). Jako uzasadnienie tego żądania przytoczyli represje książąt słupskich wobec kupców szczecińskich, czynione

<sup>31</sup> *Pomerania, eine pommersche Chronik aus dem sechszehnten Jahrhundert*, ed. G. Gaebel, Stettin 1908, t. I, s. 288.

<sup>32</sup> Dokument opublikowany przez Boehmera, op. cit., t. I, s. 142 nn.: *dat se und de eren to ewiger tidt fry und fredesam sunder jennigerley tollen schole frig schepent hebben dorch unsen bom to Golnow up der Ine und dar unse versche haff und unse strome und dar unse wathere und flete, de in unser herschop syn, to der sewert uth und tho huss, alle ere kopenschop, de se mit kanen, pramen, schuten edder schepen dar darschepen und voren willen... und wen se dat don willen, so schal en unse bom up der Ine, dar me sze mede toslut, dar dare nemandt uthschepen kann, apen stan und sze scholen der szlatele to deme vorbenomeden bome uth to schepende und dar wedder in also mechtich syn ... alsse wi sulven ... Und weret ... dat dar bavene en edder den eren hirnamals van uns und unsen erven edder van den unsen jummermher jennig wedderstall ane schege edder dedenn... so mogen se mit den eren und we en helpen will, sunder jennigerley broke unse sloth affslan van dem bome edder den bom entweig howen und schepen dar uth...*

<sup>33</sup> Tamże, s. 143: *... Vorthmer so hebbe wy ... ock vorkofft, dat sze frig und fredesam und unbekummert und sunder jennigerley tollen mogen und schollen kopen und vorkopen in unsen landen und in unsen steden und dorperenn ... wat se willen und en gedelick is, und scholen und mogen de kopenschop, de sze dar kopen edder kofft hebben, idt sy korne, vehe, perde, schape, swine edder wat dat sy, uthvoren und driven to landwart edder uth schepen to der sehewart, und mogen dat bringen, wor se willen, sunder jennigerley tollen...*

<sup>34</sup> F. Boehmer, op. cit., t. I, s. 125. Fakt braku osoby Bogusława VII przy wystawianiu przywileju z r. 1373 posłużył Szczecinowi jako pretekst do nieuznawania uprawnień Stargardu podczas późniejszych zatargów



ich zdaniem za podszeptem Stargardu<sup>35</sup>. A więc walka Szczecina ze Stargardem toczyła się stale, choć zapewne z przerwami. Na stałe szykanowanie swych współzawodników Szczecin w ówczesnych warunkach politycznych nie mógł sobie jeszcze pozwolić — zwłaszcza wobec faktu, że walka toczyła się na szerokim froncie: poza Stargardem i sprzymierzonym z nim Goleniowem miał Szczecin przeciw sobie Gardziec, Dąbie, Wkrę i Nowe Warpno. Nawet Gryfino nabrało w tej sytuacji nowej otuchy i nie rezygnowało z własnego handlu zbożem. Po śmierci Świętobora uzyskało ono od jego następców Ottona II i Kazimierza VI 20 listopada 1417 r. zatwierdzenie starych przywilejów na wolność celną i swobodę żeglugi z lat 1280, 1281 i 1287<sup>36</sup>, a także nowy przywilej, jeszcze raz potwierdzający im swobodę spławu Odrą, Regalicą, jeziorem Dąbskim, Zalewem, Świną i Pianą, a co więcej uprawniający Gryfino do represji wobec szczecinian, gdyby usiłowali zatrzymywać jego towary. Dowiadujemy się też z tego dokumentu, że zatrzymywanie statków gryfińskich przez szczecinian miało miejsce *uppe der Regelytze vor dem Stetinischen Berffrede*<sup>37</sup>. A więc celem uniemożliwienia spławu na Regalicę szczecinianie wzniesli tam (zapewne w pobliżu Podjuch) obronną wieżę strażniczą (*Bergfried*) i to już dawno, bo występuje ona w dokumencie jako obiekt znany, na równi z innymi danymi topograficznymi. Początki jej można by cofnąć w lata 70-te XIV wieku, kiedy to Szczecin zaczynał wprowadzanie w życie swych monopolistycznych pretensji.

Jednak, jak to widzieliśmy z przytoczonych dokumentów, opór przeciw składowi szczecińskiemu był bardzo silny i wydaje się, że dopiero szczecińska wojna sukcesyjna (1464—1472) oraz długotrwała wojna handlowa Szczecina ze Stargardem (od 1454) przyniosły Szczecinowi upragnione zwycięstwo. W pierwszej został zrujnowany nieugięty Gardziec, na pewien czas zdobyty przez Brandenburgię<sup>38</sup>, w drugiej — po długich i niszczących walkach i zatargach Stargard, choć nie uległ całkowicie, jednak musiał ustąpić z drogi potężnego rywala<sup>39</sup>. Rok 1467 przyniósł Szczecinowi zatwierdzenie przez nowych panów miasta (z linii wologoskiej) prawa składu w rozbudowanej formie, ze szczególnym naciskiem położonym

<sup>35</sup> Tamże, s. 149: *Ock, gnedige here, so clage wy Iw, alse umme desse ungnade, dar wi ane sitten mit Iweme veddern van Pameren, dat hebben uns de van Stargarde apenbar gemaket, unde dhon dat Iwen gnaden thograme umme des bomes willen vor Golnow. Duchte id Iwen milden gnaden gudt syn, dat gi vanstundan vorderben in Iwem apenen breve, dat me uth Iwem lande und uth der Abdie ennen korn thofure edder welckerei ander gudt und dat sick de Iwen nicht mit en beworren, so love wol dat gi wol so wehe deden, dat se Iwe gnade bekenmeden...* Nie jest wykluczone, że w zestawieniu *uth Iwem lande und uth der Abdie ...* jest mowa nie o całym księstwie, ale o posiadłościach ziemskich księcia, o których zresztą niewiele wiemy.

<sup>36</sup> Oryginał w WAP Szczecin, Diplomata Griphenhagensia, nr 459 (stara syg.).

<sup>37</sup> Tamże, nr 460: *...und were id dat de van Gryfenhagen wen zee segelen wolden de Odere neder worte in dat haff, edder uppe der Regelytze vor dem Stetinischen Berffrede wente in de Dampmesche zee an erer segelacien dor de slote erer bome ghehindert effte upgehouden edder ghetonet werden van den van Stetin, alse dat see eren vortgank mid erer kopenschat affnen tho nicht kunden hebben, so scholen see van Stetin weder upholden uppe der Odere und up der Regelytze also lange went de van Stetin den van Gryfenhagen weder leggen den schaden...* Wywóz zboża na pełne morze ma prawo zamknąć tylko panujący: *... id were danne dat wy worboden datme umme unss land nod willen nen korn uthschepen scholde...*

<sup>38</sup> J. Schladebach, op. cit., s. 106 nn., 122 nn.

<sup>39</sup> F. Boehmer, op. cit., t. I, s. 177 nn.

na zboże<sup>40</sup>. Nadchodziły bowiem czasy rozkwitu handlu zbożem jakiego jeszcze Bałtyk nie widział. Trzydzieste lata XV wieku stanowiły punkt przełomowy: na Bałtyku i na Pomorzu zdobywają pierwsze przywileje i zwiększają swą działalność kupcy holenderscy, którzy od pewnego czasu zaczęli już „wyręczać“ hanzeatów w dowożeniu do Niderlandów zboża bałtyckiego<sup>41</sup>. W r. 1436 Holendrzy otrzymali od Wacława IX i Barnima VII przywilej, uprawniający ich do swobodnego handlu na całym terytorium ich dzielnic<sup>42</sup>, w zamian za co Filip Dobry wydał niebawem przywilej na handel w swym kraju poddanym książąt pomorskich<sup>43</sup>. Nowy okres handlu zbożem, w którym podstawowe znaczenie osiągnęło zboże wielkopolskie, wydzwignął Szczecin na szczyt pomysłowości, chociaż handel jego coraz bardziej ograniczał się do pośrednictwa między producentami a napływającymi z zewnątrz kupcami holenderskimi. Prawo składu grało niemałą rolę zarówno wśród przyczyn tej pomysłowości, jak też jej szybkiego kresu.

### VIII

Cały ten zarys historii odrzańskiego i szczecińskiego handlu zbożem w ciągu kilku wieków nosi charakter bardzo mglisty i mimo wiadomości o związanych z tym handlem walkach i konfliktach trudno zdać sobie sprawę z jego rozmiarów. W rozważaniach tych brak jest liczb, nawet dających tylko pojęcie rzędu wielkości, wśród jakich obracał się handel zbożowy Szczecina, jego pomorskich rywali, czy choćby Lubeki. Niestety, nie ma żadnych możliwości wypełnienia tego braku.

Ale nie tylko o stronie ilościowej handlu zbożem w tym okresie brak wiadomości. Bardzo mało udaje się ich zdobyć również co do techniki handlu. Szersze informacje na ten temat, jeżeli chodzi o miasta pomorskie, dotyczą dopiero XVI wieku; mimo jednak podobieństw między pierwszym okresem rozwoju handlu zbożowego a tym, który rozpoczął się w XV wieku, istnieją zasadnicze różnice skali i zakresu oddziaływania. Dlatego nie można tutaj szerzej stosować retrogresji ani w sprawach techniki handlu, ani dotyczącego tych spraw prawodawstwa.

Jak już wyżej stwierdzono, pierwszą bazą handlu zbożem były grunty miejskie, które miasta pomorskie posiadały w większej ilości. Szczecin i Gryfino otrzymały po 100 łanów, Stargard — 120, Gardziec — 135, Przemysław — aż 250<sup>44</sup> (we wszystkich wypadkach nie wliczam pa-

<sup>40</sup> HUB IX, nr 371, s. 231 n.; P. Friedeborn, *Historische Beschreibung der Stadt Alten Stettin in Pommern* t. I, Stettin 1613, s. 133 n.

<sup>41</sup> M. Małowist, *Podstawy gospodarcze ekspansji holenderskiej w krajach nadbałtyckich w XIV i XV w.*, *Studia z dziejów rzemiosła w okresie kryzysu feudalizmu w zachodniej Europie w XIV i XV w.*, Warszawa 1954, s. 395 nn., zvl. 398 nn.

<sup>42</sup> *Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landes-Urkunden*, ed. C. J. Dähnert, t. III, Stralsund 1765, s. 446. W *Hansisches Urkundenbuch* umieszczono ten dokument pod r. 1336 (!).

<sup>43</sup> HUB VII, nr 212, s. 105.

<sup>44</sup> *Codex Pomeraniae Diplomaticus* (cyt. dalej CPD) ed. K.F.W. Hasselbach, I. G. H. Kosegarten, F. v. Medem, t. I, Greifswald 1843—62, nr 324, s. 691. (Szczecin); *Pommersches Urkundenbuch* (cyt. dalej PUB) ed. R. Klemptin, K. Prümers, G. Winter, O. Heinemann, E. Sandoz, Stettin 1868—1940, t. II, nr 584, s. 3 n. (Gryfino); CPD nr 331, s. 705 n. (Stargard); tamże, nr 280, s. 603 (Gardziec); tamże, nr 219, s. 479 n. (Przemysław: 300 łanów, ale z tego tylko 250 uprawnych, por. CDB A XXI, s. 89).

stwisk). Toteż wśród ludności każdego z tych miast spotykamy znaczny procent rolników, którzy tworzyli nieraz odrębne korporacje<sup>45</sup>; zresztą kupcy i rzemieślnicy również byli posiadaczami łąnów miejskich. Mniejsze miasta w rodzaju Trzcinka czy Strzelec były zapewne samowystarczalne co do wyżywienia, a nawet miały znaczne nadwyżki z ról miejskich. Nadwyżki takie istniały też chyba w niektórych większych miastach i one w pierwszym rzędzie stanowiły przedmiot obrotu handlowego.

Druga kategoria najbliższych i najpewniejszych dostawców zboża towarowego — to mieszczenie, posiadający gospodarstwa w poszczególnych wsiach zaplecza zbożowego miasta, bądź też będący właścicielami płatnych w zbożu danin chłopskich. Jak to wyżej widzieliśmy, posiadłości wiejskie mieszczan szczecińskich, rozłożone w pobliżu miast i wzdłuż Odry, odpowiadały swym zasięgiem obszarowi, z którego można było dogodnie ściągać zboże<sup>46</sup>. Bardziej zainteresowani zbożem mieszczenie zdobywali posiadłości wiejskie na terenach nie związanych jeszcze bliżej z zapleczem Szczecina, gdzie zapewne gospodarstwo czy rentę udawało się uzyskać za tańszą cenę. Ważne tu były oczywiście możliwości użycia drogi wodnej dla przewiezienia zboża do miasta.

Obok transportów zboża pochodzących z posiadłości wiejskich mieszczan przybywały do Szczecina, Gardzca, Gryfina i innych miast wozy naładowane zbożem chłopskim, przywożonym na sprzedaż do miasta. Regularna dostawa tego zboża mogła się rozwinąć przy istnieniu znacznych nadwyżek w gospodarstwach chłopskich zaplecza, a z drugiej strony — przy wzroście ludności miejskiej nierolniczej, zainteresowanej w skupie zboża na targu. Jak z tego wynika, zboże chłopskie przywożone na targ służyło przede wszystkim zaopatrzeniu samego miasta; jednak kupcy handlujący zbożem korzystali z targu dla własnych zakupów, dezorganizując w ten sposób aprowizację miasta i podbijając ceny<sup>47</sup>. W obawie o zaopatrzenie miasta, którego zakłócenie mogło wywoływać głód, a nawet towarzyszące nieraz drożyznie rozruchy ludności ubogiej, rajcy, reprezentujący na ogół w interesujących nas miastach interesy kupców zbożowych, musieli występować w obronie miejskich konsumentów zboża. Ciekawe, że niewielki Gardziec, władający 135 łąnami pól uprawnych (nie licząc wsi, stanowiących własność miasta lub mieszczan), już w 1 połowie XIV w. cierpiał na trudności w zaopatrzeniu w zboże. Można to wytłumaczyć jedynie opanowaniem dóbr i łąnów miejskich przez kupców, kierujących plony z nich bezpośrednio na eksport. Zresztą, jak wiemy, już w XIII w. na urodzajnych terenach w okolicach Gardzca rozwinął się

<sup>45</sup> Tak w Stargardzie, por. F. Boehmer, op. cit., t. I, s. 44 n.

<sup>46</sup> O posiadłościach mieszczan Przemysławia i Pozdawilka por. B. Zientara, *Kryzys agrarny w Marchii Wkrzańskiej*.

<sup>47</sup> W sprawie zaopatrzenia w zboże średniowiecznych miast i związanych z tym trudności zob. poza wielokrotnie cytowanymi pracami Naudégo: H. Bechtel, *Wirtschaftsstil des deutschen Spätmittelalters*, München und Leipzig 1930, s. 90 nn.; W. W. Stoklickaja-Tereszkowicz, *Oczerki po socjalnoj istorii niemiec-kogo goroda*, Moskwa—Leningrad 1936, s. 204 nn.; H. v. Rundstedt, *Die Regelung des Getreidehandels in den Städten Südwestdeutschlands und der deutschen Schweiz*, Beiheft XIX zur „Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte“, Stuttgart 1930; H. Crebert, *Künstliche Preissteigerung durch Für- und Aufkauf. Ein Beitrag zur Geschichte des Handelsrechts*, „Deutschrechtliche Beiträge“ t. XI, z. 2. Heidelberg 1916.

skup zboża od chłopów, prowadzony nie tylko przez kupców gardziec-  
kich, ale również obcych, a więc przede wszystkim szczecińskich. Ze sta-  
tutów miejskich z r. 1342 dowiadujemy się, że nawet skup prowadzony  
przez miejskich kupców szkodził zaopatrzeniu ludności Gardźca. Statuty  
surowo zakazują prowadzić *vohrkop*<sup>48</sup>, tj. zakupywać zboże przed jego  
przybyciem na targ; przy okazji dowiadujemy się, że niektórzy przedsię-  
biorczy kupcy zatrzymują wiezione do miasta transporty zboża „przy po-  
mocy wbitych pali“ i zmuszają właściciela do sprzedaży<sup>49</sup>. Zdaje się  
jednak, że ten zakazany *vohrkop* nie obejmuje zakupu zboża przez kup-  
ców po wsiach; z takiego zboża, które kupiec „kazał sobie przywieść“ był  
on tylko obowiązany odstąpić na prośbę każdemu sąsiadowi pewną ilość  
zboża (1—3 szefle) po cenie, jaką zapłacił chłopu<sup>50</sup>. Aby zapobiec powsta-  
niu głodu, każdy gospodarz domu miał obowiązek zaopatrzyć się w zboże  
na cały rok; ponadto na rozkaz księcia i zarządzenie rady miejskiej cechy  
i gildie miały obowiązek ze swych społecznych funduszy zakupić zapas  
zboża<sup>51</sup>. Wydaje się jednak, że nie chodziło tu o stały zapas, lecz doraźne  
zakupy w razie otrzymania przez cechy takiego polecenia. Wreszcie, w ra-  
zie wystąpienia niebezpieczeństwa drożyzny rada mogła zakazać wywozu,  
a wówczas nie stosujący się do zakazu podlegali konfiskacie wywożonego  
nielegalnie zboża. W motywacji tego punktu podkreślono konieczność za-  
bezpieczenia wyżywienia *der Armudt und gantzer Gemeinde*<sup>52</sup>. W ten  
sposób Gardziec, dziś nędzna miścina zaodrzańska, ukazuje się nam jako  
poważny ośrodek handlu zbożem, o bardzo zróżnicowanej strukturze  
społecznej, w którym już pierwsza połowa XIV wieku stworzyła koniecz-  
ność powzięcia pewnych — choć jeszcze prowizorycznych — środków dla  
zabezpieczenia interesów ludności rzemieślniczej i biedoty przed machi-  
nacjami kupców zbożowych.

Analogiczne statuty ze Szczecina znamy dopiero z okresu późniejsze-  
go; pierwsza zapisana *bursprake (civiloquium)* pochodzi z r. 1411. Ponie-  
waż jednak szereg postanowień powtarzał się w licznych statutach,  
można sądzić, że niektóre z nich obowiązywały już w XIV wieku.  
I tutaj mamy postanowienia przeciwko *vohrkop*. Statut z r. 1411 zakazuje  
kupować zboże na drodze przed jego przybyciem w bramy miasta pod  
karą 1 grzywny srebra; nawet sam wyjazd z miasta naprzeciw jadących  
ze zbożem wozom w wypadku udowodnienia, że jego celem był zakup

<sup>48</sup> W sprawie terminologii prawnej i pojęcia *Vorkauf* i *Aufkauf* por. H. Crebert, op. cit., s. 14 nn.

<sup>49</sup> § 8: *Die Scheedlike Vohrkop des Kornes schall gantzlick affgedahn verbaden unde Niemande frey syn, uterhalff gesteckter Pfüle Korn in tho kopen, by vorlust dessulven*. Statut z r. 1342 wydał J. Schladebach, op. cit., s. 164 nn.

<sup>50</sup> § 9. *Ein Ider schall schuldighk syn, synem Naber up dessulven bidde von dem Korne, so he sick thoföhren lett, einen schepell Twee edder dree in deme Kope also he mitt den Buren einigk worden, folgen tho Laten*.

<sup>51</sup> § 10. *Ein Ider huswerth schall na synem Vormögen sick mitt Notturftigen brodtkorne up ein gantzes Jhar vorsorgen*. § 11. *Es sollen auch die gewercke und Emptter einhalts Fürstlichen befehliches und gemacketer Eines Erbarn Rhats anordnung zuzolge aus ihren Ampts-Laden der Statt zur Notturfft und den Empttern zum besten sich mitt Vorrath an zeitigk versehen, bey Ernster Anmerckung*. J. Schladebach uważa § 11 za późniejszy dodatek do statutu.

<sup>52</sup> § 12.

przed bramami, był karalny<sup>53</sup>. Zabraniano również wywożenia zboża lub mąki bez wiedzy rady<sup>54</sup>, co wiązało się z wydawanymi również w Szczecinie periodycznymi zakazami eksportu.

W pięć lat później szczecińska rada miejska po raz drugi zajęła się sprawą handlu zbożem na rynkach miejskich, ale już w innych warunkach, pod naciskiem pospólstwa. Nie znamy bliżej wypadków, które zmusiły w r. 1416 radę do dopuszczenia przedstawicieli cechów do współdecydowania o losach miasta, ale możemy sądzić, że te same wypadki skłoniły ją do dalszych wystąpień przeciw machinacjom kupców zbożowych, zakłócających zaopatrzenie miasta w zboże<sup>55</sup>. Jeszcze raz zabroniono wywozić zboże bez zezwolenia rady pod karą konfiskaty, a jednocześnie wystąpiono przeciw skupowi zboża na wsi. „Rada postanowiła zgodnie ze starszymi kupiectwa i cechów, że od tego dnia nikomu nie będzie wolno robić żadnego skupu (*Vorkauf*) zboża na wsi i także nikt nie powinien udzielać na ten cel pieniędzy komuś innemu, który uczyniłby to za niego; ktokolwiek kupuje, albo każe kupować zboże, powinien kazać je przywieźć tu do Szczecina i tu je złożyć“. Wreszcie zarządzono, aby każdy (gospodarz domu? pełnoprawny mieszczanin?) nabył do dnia 11 listopada zapas zboża, zapewne na cały rok; wykonanie tego zarządzenia miało być skontrolowane przez wysłańców rady.

Nie jest więc wykluczone, że uchwała z r. 1416 miała miejsce po jakichś rozruchach pospólstwa, wywołanych drożyzną i głodem. Nie zadowolili ona wzburzonej ludności i prawdopodobnie nie była zbyt skrupulatnie wykonana. W r. 1418 rozruchy powtórzyły się, a w r. 1427 doszło do obalenia rady przez pospólstwo a nawet wypędzenia z miasta księcia Kazimierza VI<sup>56</sup>. Nowe ożywienie handlu zbożem po r. 1436 przyniosło nowe zatargi między pospólstwem a radą. W r. 1443 rada była zmuszona do ponowienia zakazu skupu zboża na wsi<sup>57</sup> i gromadzenia go przez kupców szczecińskich w innych miastach celem omięcia przepisów. Zakupione zboże musiało być złożone w Szczecinie i dopiero stamtąd wywiezione za zezwoleniem rady. W r. 1446 doszło do dalszych zaburzeń: tłum pospólstwa pod przewodem rzemieślnika Hansa Schuttego zablokował przejazd statków na Odrze, nie dopuszczając do wywieżenia zboża. Tym razem jednak przewaga była po stronie rady: bunt stłumiono, a Hans Schutte został ukarany śmiercią<sup>58</sup>.

<sup>53</sup> Najstarszą *bursprake* ze Szczecina wydał F. Thiede, *Chronik der Stadt Stettin*, Stettin 1849, s. 247: *De rad de buth da neman korn schall kopen buten deme dore vor der stat, menne yslik also langhe werten, wente yd in dat negeste dor kumpt; we dar boven deyt, alzo vaken als he dat deyt, schal he breken ene lodige mark. Ok schal nymand ryden edde lopen unde dem vorkop deyt, da wil de rat sine broke nemen.*

<sup>54</sup> Tamże: *De rad buth eneme yslyken, dat he neen korn edder mel hemelyken uth en vure, van weme me dat vurnymet, de rad wyl yd richten ...*

<sup>55</sup> Tamże, s. 249. Uchwałę tę przytoczył Thiede tylko w swym tłumaczeniu.

<sup>56</sup> M. Wehrmann, *Geschichte der Stadt Stettin*, Stettin 1911, s. 73 nn.

<sup>57</sup> Zakaz ten, podobnie jak zakaz z r. 1416, dotyczył wsi bezpośredniego zaplecza miasta, dostarczających w normalnych warunkach zboża na rynek miejski; nie dotyczył oczywiście wsi leżących poza obrębem zaplecza. Było to regułą w podobnych wypadkach jak stwierdził H. Crebert, op. cit., s. 29.

<sup>58</sup> P. Friedeborn, op. cit., t. I, s. 91 n. Z ksiąg miejskich Szczecina posiadamy wiadomości o dalszych rozruchach z lat 1434—42 (bliżej nie datowane) — por. WAP Szczecin, Rep. 387, Nr 178, k. 104 (odpis z nie istniejących ksiąg miejskich).

Są pewne niejasne ślady, że i w XIV w. dochodziło w Szczecinie do rozruchów na tle handlu zbożem. Kronikarz szczeciński Friedeborn zapisał legendarną wiadomość o pochodzeniu nazwy jednej z bram miasta, zwanej *Passower Tor*, nie mającej oczywiście nic wspólnego z naddunajską Passawą. Według niego nazwa pochodzi od imienia kupca zbożowego Passowa, który za używanie fałszywego szefla został skazany na wybudowanie własnym kosztem tej bramy<sup>59</sup>. Friedeborn datuje te wypadki na rok 1390; jednak wzmiankowana brama istniała już w r. 1307 i nazywała się *porta Paschari* — nosiła więc rzeczywiście rzadko spotykaną nazwę odimienną<sup>60</sup>. Gdyby więc przyjąć istnienie jakiegoś jądra prawdy w podaniu Friedeborna, to należałoby przenieść całą historię nieuczciwego kupca na czasy ok. r. 1300.

Statuty szczecińskie pochodzą dopiero z początków XV w., gardzieckie wprawdzie z r. 1342, ale zachowały się w późnym (XVI w.?) rękopisie, a więc trudno w nich oddzielić późniejsze dodatki. Wydaje się jednak, że z późnego pojawienia się źródeł, dotyczących regulacji zaopatrzenia w zboże w Szczecinie nie można wnioskować, że były to pierwsze zarządzenia w tej sprawie. Ponieważ brak dawniejszych przekazów szczecińskich, sięgniemy do umowy, zawartej w r. 1323 między rajcami Gryfii, Nakła i Dymina, dotyczącej zaopatrzenia ludności w zboże. Zaplecze zbożowe Gryfii i Strzałowa<sup>61</sup> niewątpliwie było poważnym terenem eksportującym, nie można mu jednak przypisywać znaczenia większego niż ziemiom nadodrzańskim. A jednak już w r. 1323 rajcy trzech wymienionych miast postanawiają, aby każdy bogaty mieszczanin (brak określenia stopnia zaможności) corocznie zaopatrywał się (po żniwach) w taką ilość zboża, aby jeszcze na św. Jakuba (zapewne 25 lipca) następnego roku pozostały mu 4 szefle dobrego żyta; jeżeli podczas kontroli okaże się brak, to za każdy brakujący szefel mieszczanin zapłaci 4 solidy kary<sup>62</sup>. Sądzę, że podobne środki, zmuszające do gromadzenia zapasów zboża pod kontrolą rady, stosowane były zapewne w tymże czasie i w Szczecinie.

Dotychczas, mówiąc o dostawach na rynek miejski, mieliśmy na myśli zboże, przywożone na targ przez chłopów. Ale poza chłopami sprzedawali swe zboże w miastach bardziej przedsiębiorczy panowie feudalni, przede wszystkim zapobiegliwe klasztory, które wolały na własny koszt dostarczać zboże do miasta, niż za tańszą cenę sprzedawać je kupcom, przybywającym do dóbr klasztornych. Najwięcej inicjatywy wykazały tu klasztory cysterskie, przede wszystkim Kołbacz i Chorin. Zboże, o które tu chodzi, pochodziło częściowo z czynszów chłopskich w naturze, ale w znacznym stopniu z rozwijanej przez cystersów od drugiej połowy XIII wieku gospodarki folwarcznej<sup>63</sup>.

<sup>59</sup> P. Friedeborn, op. cit. t. I, s. 66 n.

<sup>60</sup> M. Wehrmann, op. cit., s. 54.

<sup>61</sup> Strzałów w kilku przywilejach zapewnił sobie dowóz zboża do miasta nie tylko przez mieszkańców księstwa rugijskiego (PUB V, nr 3244, s. 423, rok 1319; VI, nr 3497, s. 35 — rok 1321), ale także chłopów z ziemi dymińskiej i grozińskiej, wchodzących w skład księstwa szczecińskiego (PUB VIII, nr 4865, s. 22 — rok 1331).

<sup>62</sup> PUB VI, nr 3677, s. 164: *quod quilibet civium ita dives existens debet sibi tantum de siligine comparare singulis annis, quod semper in festo Sancti Jacobi habeat de centum marcis 4 modios siliginis expedite et quicunque hoc neglexerit, dabit de unocuooue modio, in quo defecerit, 4 solidos pro sua negligentia et excessu...*

<sup>63</sup> O gospodarce folwarcznej klasztorów cysterskich w Marchii Wkrzańskiej, zwłaszcza Chorina por. B. Zientara, *Kryzys agrarny*.

Klasztor kołbacki, założony w r. 1173, i obdarzony szeregiem wsi, które następnie szczęśliwie pomnażał, znajdował się w okolicy pomyślnie położonej pod względem możliwości zbytu zboża. Poza bliskością Gryfina i Stargardu istniała ewentualność spławu zboża rzeczkę Płonią do jeziora Dąbskiego. Zapobiegliwi cystersi duńscy, którzy stworzyli pierwszy konwent klasztorny, postarali się od razu o zwolnienie od ceł swych statków z towarami przez ks. Bogusława I<sup>64</sup>. Tę wolność celną wielokrotnie potwierdzano. Z konfirmacji Barnima I z r. 1272 dowiadujemy się, że handel klasztoru polegał na wywozie zboża celem zakupu za nie śledzi, tak niezbędnych dla obserwujących ściśle posty mnichów<sup>65</sup>.

Ale handel Kołbacza wykraczał poza zaopatrywanie mnichów w postne produkty żywnościowe. Już w XII w. posiadał klasztor wieś Dąbie u ujścia Płoni do jeziora; stamtąd też zapewne zboże klasztorne, przeładowywane na większe statki, szło dalej w świat. Nie wiemy kto był kontrahentem klasztoru w tych operacjach. W każdym razie z tej osady portowej wyrosło miasto Dąbie, obdarzone przez ks. Barnima I w r. 1260 prawem magdeburskim, ale pozostające w posiadaniu klasztoru.

Na innym miejscu omówione zostały zatargi Kołbacza z podwładnym miastem<sup>66</sup>; tutaj należy tylko stwierdzić, że handel zbożowy Dąbia musiał się opierać głównie na dostawach z dóbr klasztoru. Ale cystersi nie poprzestawali na Dąbiu: bardzo wcześnie nawiązali kontakty z Gryfinem, zezwalając w r. 1278 jego kupcom na skup we własnych wsiach, a swoim chłopom na udział w targu w Gryfinie<sup>67</sup>. Mimo iż między klasztorem a miastem powstawały zadrażnienia, handel rozwijał się pomyślnie; w połowie XIV w. widzimy w Gryfinie należący do klasztoru „dwór“, będący zapewne zarówno składem zboża klasztornego, jak agenturą handlową cystersów<sup>68</sup>.

Niezależnie od dostaw zboża do Gryfina i Dąbia, choć może właśnie w wyniku zatargów z tym ostatnim, nawiązali cystersi kołbaccy kontakty handlowe ze Szczecinem, gdzie od r. 1302 posiadali również swój „dwór“ — placówkę handlową<sup>69</sup>. Z chwilą wybudowania przez Szczecin grobli i mostów na Odrze i Regalicy część transportów klasztornych przeniosła się na drogę lądową. W r. 1314 klasztor używał od ks. Ottona I specjalne zwolnienie od myta na grobli<sup>70</sup>, mimo że wolność od tego myta była już mu zagwarantowana w r. 1299, kiedy książę wystawiał zezwolenie na budowę grobli<sup>71</sup>. W r. 1311 Otto I ponowił również zwolnienie od

<sup>64</sup> CPD, nr 33, s. 83 n.: *Res quoque et naves eiusdem claustris in omni dominio nostro ab omni theloni absolvimus exactione ...* O spławie na Płoni por. B. Zientara, *Z dziejów walki Szczecina o handel odrzański*, „Szczecin“ 1958, nr 11/12, s. 41 n.

<sup>65</sup> PUB II, nr 963, s. 268 n.: *quatinus in ducenda annona, quam in versum cibariorum suorum deducunt pro alleciis comparandis.*

<sup>66</sup> B. Zientara, *Z dziejów walki Szczecina*, s. 41—45.

<sup>67</sup> PUB II, nr 1120, s. 393: *et homines dicte ecclesie forum querent et alia negotia sua agent impedimentis demptis in prehabitata civitate et burgenses ipsius in proprietate dicte ecclesie vice versa.*

<sup>68</sup> Dwa dokumenty (miejski i klasztorny) z 8 lipca 1356 w sprawie zakupu dworu por. F. v. Medem, op. cit., s. 133 nn.

<sup>69</sup> PUB IV, nr 2051, s. 61.

<sup>70</sup> PUB V, nr 2874, s. 161.

<sup>71</sup> PUB III, nr 1912, s. 387.

ceł i ungeldu dotyczące dróg wodnych, zwłaszcza zaś eksportu zboża<sup>72</sup>. Przy okazji przywilejów na rzecz Kołbacza dowiadujemy się, że przy ich transporcie zatrudnione były liczne osoby świeckie, *famuli* i *servientes*, a już w XIII w. zakupów i sprzedaży dokonywali mnisi *per interpositam personam* — czyli agenta klasztornego na terenie miasta<sup>73</sup>.

Oprócz Kołbacza szczególną działalność handlową rozwinął na Pomorzu marchijski klasztor cysterski w Chorinie, prowadzący w swych licznych folwarkach produkcję zboża na sprzedaż i wywożący je Odra w stronę morza. Już w akcie fundacyjnym klasztoru z r. 1257 margrabiowie Jan i Otto III zwolnili przyszlých mnichów od ceł<sup>74</sup>; niemniej jednak po ostatecznym zorganizowaniu gospodarki klasztornej mnisi w r. 1288 postarali się o specjalny przywilej, dotyczący zwolnienia od ceł, w którym również mówi się o sprowadzaniu śledzi dla wyżywienia mnichów. Ale wolność od ceł brandenburskich nie mogła mnichów chorińskich zadowolić; dla splawu na Odrze potrzebne były przywileje pomorskie. Pierwszy taki przywilej uzyskali już przed r. 1278 od Barnima I<sup>75</sup>; ten się nie zachował. W pierwszym z zachowanych przywilejów, z r. 1296, Otto I zezwala Chorincowi przewozić bez cła i sprzedawać swe produkty na Pomorzu oraz kupować za nie żywność (a więc chyba znowu śledzie) i ubranie (raczej sukno na habity)<sup>76</sup>. Nie omylimy się chyba, przypuszczając, że transakcji tych dokonywali cystersi w Szczecinie<sup>77</sup>, choć i Gardziec był po drodze. Mamy wiele potwierdzeń tego przywileju z późniejszych czasów; na szczególną uwagę zasługuje confirmacja ks. Kazimierza VI z r. 1431, w której książę, potwierdzając klasztorowi wolność od ceł, zabrania mnichom przewozić cudze towary oraz zakupywać więcej, niż potrzeba dla potrzeb klasztoru<sup>78</sup>. Widocznie działalność handlowa mnichów przekroczyła zakreślone ramy i stała się źródłem dodatkowych zysków. Ułatwiały ją też placówki klasztorne w miastach: Odrzycku (Oderberg) i Angermünde<sup>79</sup>.

Dla interesujących nas terenów warto jeszcze wspomnieć o zwolnieniu celnym wspomnianego już klasztoru augustianów w Gobelnenhagen<sup>80</sup>, który prowadził handel z obcymi kupcami, ładującymi zboże u ujścia rzeki Jasienicy<sup>81</sup>, oraz o handlu klasztoru cysterek szczecińskich, których pozycja w mieście była szczególnie wygodna, jakkolwiek właśnie dlatego stanowiła sól w oku szczecinian. Zresztą zwolnienia celne i pla-

<sup>72</sup> PUB V, nr 2657, s. 7: *res ipsorum et naves et annonam, quam deducunt vendendam ...*

<sup>73</sup> PUB III, nr 1712, s. 230 nn. Przywilej Barnima II i Ottona I z r. 1295.

<sup>74</sup> CDB A XIII, s. 205 n.

<sup>75</sup> Wiadomość o nim zachowała się w przywileju Barnima III z r. 1335 por. CDB A XIII, s. 248.

<sup>76</sup> PUB III, nr 1777, s. 284.

<sup>77</sup> Podobnie E. Assmann, *Stettins Seehandel und Seeschiffahrt im Mittelalter*, Kitzingen/Main b.r., s. 14.

<sup>78</sup> CDB A XIII, s. 277 n.: *Illo tamen proviso, quod pretextu predictorum aliena bona non ducant seu alia ultra victum et vestitum eorum se extendentia sine theloniis defendendo non portent.*

<sup>79</sup> B. Zientara, *Kryzys agrarny*.

<sup>80</sup> PUB V, nr 3131, s. 341 (r. 1317).

<sup>81</sup> Por. cz. 1 artykułu w „Przeglądzie Historycznym“ t. LII, 1961. nr 3. s. 437 n.



cówki w ważniejszych miastach miały wszystkie bogatsze klasztory pomorskie<sup>82</sup> jak Eldena, Neuenkamp, Białoboki, Podgłowy i inne.

Nie tylko klasztory wołały dostarczać same zboża na rynki większych miast. Biskup kamiński Jaromir gromadził np. zboże ze swych dóbr w Marchii Wkrzańskiej w Łeknicy, prawdopodobnie w celu dalszego transportu do Szczecina. W r. 1290 uzyskał dla tego zboża zwolnienie celne od margrabiów<sup>83</sup>. Nie jest wykluczone, że i świeccy panowie feudalni interesowali się zapewnieniem korzystnego zbytu produktów swych gospodarstw na rynku miejskim.

Poza zbożem, dowożonym na rynek miejski przez producentów, drugim źródłem, z którego czerpali kupcy zbożowi, był organizowany przez nich skup po wsiach. O skupie takim słyszymy bardzo wcześnie: w r. 1271 w okolicach Gardzca<sup>84</sup>, w r. 1278 w dobrach klasztoru kołbackiego — tu dokonywali go kupcy gryfińscy<sup>85</sup>. W sto lat później mieszczanom stargardzkim wolno skupywać zboże po wsiach całego księstwa szczecińskiego (r. 1374)<sup>86</sup>, jakoż rzeczywiście prowadzili oni skup w dobrach kołbackich<sup>87</sup>. Cło pobierane w Gardzcu, które w r. 1401 przeszło w ręce miasta, mieli uiszczać „wszyscy, którzy skupują i wiozą zboże z Chojny i sąsiednich miast i wsi w Marchii albo w ogóle z tamtej strony Odry”<sup>88</sup>, z czego wynikałoby, że kupcy pomorscy prowadzili skup w Nowej Marchii. W r. 1439 ku oburzeniu mieszczan pomorskich gdańszczanie skupują zboże od chłopów w księstwie wołoskim<sup>89</sup>.

Znacznie mniej wiemy o technice skupu. W Przemysławiu poważną w nim rolę odgrywali młynarze<sup>90</sup>; w Nowej Marchii, a częściowo i w innych ziemiach Brandenburskiej działali na tym polu Żydzi, którzy w r. 1341 i 1344 otrzymali od margrabiiego Ludwika zezwolenie brania za pożyczki w zastaw m.in. zboża i dowolnego sprzedawania tego zboża bez żadnych opłat na rzecz panującego<sup>91</sup>. W Myśliborzu w r. 1349 władze miejskie skonfiskowały miejscowym Żydom nagromadzone przez nich zboże<sup>92</sup>. Ta działalność żydowskich lichwiarzy przyczyniła się do tego, że w czasie związanych z drożyzną zaburzeń częstokroć Żydzi padali pierwszą ofiarą wzburzonego społeczeństwa.

Najprostszym rodzajem skupu jest osobista wędrownka kupca po wsiach mająca na celu zakup zboża. Już wcześniej jednak musiały się z tego roz-

<sup>82</sup> Jedne i drugie zestawiała H. Chłopocka, *Przyczynki do dziejów życia gospodarczego miast Pomorza Zachodniego w XIII i XIV w.*, „Przegląd Zachodni” 7, 1951, z. 1/2, s. 65 nn.

<sup>83</sup> PUB III, nr 1556, s. 115.

<sup>84</sup> PUB II, nr 943, s. 254. Por. wyżej cz. 1, s. 423.

<sup>85</sup> PUB II, nr 1120, s. 393. Por. wyżej, s. 424.

<sup>86</sup> F. Boehmer, op. cit., t. I, s. 143. Por. wyżej.

<sup>87</sup> Tamże, s. 149.

<sup>88</sup> J. Schladebach, op. cit., s. 104 n. (dok. z 11 grudnia 1401, por. wyżej).

<sup>89</sup> PUB VII, nr 436, s. 224. Gdańszczanie kupują zboże również w Goleniowie (r. 1420), choć w tym wypadku w transakcji brał udział kupiec szczeciński — por. PUB VI, nr 298, s. 162.

<sup>90</sup> B. Zientara, *Kryzys agrarny*.

<sup>91</sup> CDB A XXIV, s. 32: *Si moghen ok von ere schulde nemen perde, gewant oder korn und mogen das verkopen, weme si wollen, und schullen uns darumme kein schot oder phlege geven*. Podobnie CDB A XXIV, s. 35 (r. 1344). Dla udzielonego hrabstwa rupińskiego, należącego do v. Lindowów zachował się ciekawy przywilej na rzecz Żydów z Nowego Rupina z r. 1323, w którym zezwala się im na skup zboża nawet powyżej własnych potrzeb, pod warunkiem opłacania szosu. CDB A IV, s. 287.

<sup>92</sup> CDB A XVIII, s. 457 n.

winać bardziej trwałe umowy między kontrahentami. Statut Gardźca z r. 1342 wymienia jako typową transakcję, w której mieszczanin umawia się z chłopem o cenę (*in deme Kope alse he mitt den Buren einigk worden*), polecając im dostarczyć następnie zboże do miasta (*so he sick tho-föhren lett*) na pewien określony termin. Mieszczanie szczecińscy na początku XV w. dawali pieniądze swym pełnomocnikom, może chłopom, związanym ze sobą interesami, aby w ich imieniu skupywali zboże<sup>93</sup>. System ten przypomina nieco stosunki między kupcami hanzeatyckimi i związanymi z nimi chłopami norweskimi, jak też znane spółki między mieszczanami Rewla a dostarczającymi im produktów rolnych chłopami estońskimi<sup>94</sup>; jednak ubóstwo źródeł nie pozwala bliżej uchwycić jego praktyki. Może nieco światła rzuci tu wzmianka z zachowanych tylko w drobnych fragmentach ksiąg miejskich Frankfurta nad Odrą: sołtysi z Dołgolina (Dolgelin) i z Malic (Mahlisch) w ziemi lubuskiej przyrzekają mieszczaninowi frankfurckiemu H. de Grunenberg *pignorem solvere*, a mianowicie dostarczyć na Wielkanoc (1325 lub 1326 roku) w pierwszym wypadku 10 wispli (= 240 szefli) bez 6 miar (*mensura* = szefel?), w drugim zaś dwa wisple i 6 miar<sup>95</sup>. Otóż wydaje się, że *pignus* oznacza w tym wypadku pieniądze, wypłacane sołtysom z góry na zboże, które mają dostarczyć. Nie wiemy na pewno, czy nie chodzi tu o zboże z własnych gospodarstw sołtysów, ale przynajmniej w pierwszym wypadku ilość dostarczanego zboża przekracza możliwości produkcyjne zazwyczaj czterołanowego gospodarstwa sołtysiego<sup>96</sup>. Nie można wykluczać ewentualności, że sołtysi występowali tu jako handlowi kontrahenci Grunenberga, skupujący zboże za jego pieniądze. Działalność taką ułatwiałoby im ich stanowisko na wsi.

Na tym kończą się skromne wiadomości o skupie zboża na omawianym tu terenie w XIII—XIV w. Nie odbiegają one zbyt od tego, co wiemy o analogicznych zjawiskach z innych terenów hanzeatyckich, czy nawet ogólniej — środkowoeuropejskich.

Obok skupu zboża na wsi lub dostaw producentów na rynek miejski trzeba zwrócić uwagę na handel zbożowy między poszczególnymi ośrodkami miejskimi. Okres, który omawiamy, nie doprowadził jeszcze do zmonopolizowania handlu zbożem w ręku wielkich ośrodków miejskich: aby zboże mogło dotrzeć od producenta do zamorskiego konsumenta, musiało przejść przez ręce licznych kupców. Poszczególne miasta pomorskie i brandenburskie, z których handlem zetknęliśmy się w niniejszej pracy, zajmowały się z jednej strony skupem zboża, a z drugiej — jego dostawą do Szczecina, w ręce tamtejszych kupców. Był to zresztą ich maksymalny

<sup>93</sup> F. Thiede, op. cit., s. 249, bursprake z r. 1416. Oto tekst w tłumaczeniu Thiedego: *dass Niemand nach diesem Tage jeglichen Vorkauf thun soll im Lande, um Korn zu kaufen, und auch Niemand Geld dazu verleihen möge einem Andern, der es seinetwegen thut, bei Verlust des Gutes.*

<sup>94</sup> Por. M. Wetki, *Studien zum Hanse-Norwegen Problem*, „Hansische Geschichtsblätter“ t. LXX, 1951, s. 52 nn; V. Niitemaa, *Der Binnenhandel in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter*, Helsinki 1952, s. 226 nn.

<sup>95</sup> *Bruchstücke von Frankfurter Urkunden aus dem 13. und 14. Jahrhundert*, ed. Langerhans, „Mitteilungen des Historisch-Statistischen Vereins zu Frankfurt a.d. Oder“ t. VI—VII, 1867, s. 40: *Item prefectus de Dolghelin promisit pignorem solvere H. de Grunenberg 10 choreos (sic!) siliginis preter 6 mensuras super festum Pasche. Item scultetus de Maltz promisit pignorem solvere H. de Grunenberg 2 choros siliginis cum 6 mensuris super festum Pasche.*

<sup>96</sup> B. Zientara, *Kryzys agrarny*.

program: wydaje się, że częściej zboże, pochodzące z mniejszych ośrodków, utykało w pierwszym większym mieście; nie każdy kupiec ze Strzelca, czy Drezdenka mógł sobie pozwolić na transport do Szczecina, związany z wielkimi kosztami: większość ich zboża docierała zapewne tylko do Landsberga (Gorzowa).

Zatrzymajmy się przy Strzelcach (Krajeńskich), o których wiemy, że handlowały zbożem wielkopolskim<sup>97</sup>; to samo można podejrzewać co do Drezdenka. Nie wydaje się, aby pozwalano kupcom tych miast, należących wówczas do Brandenburgii, skupować zboże na terenie Polski bezpośrednio od producentów, a więc pochodziło ono raczej z zakupu w pobliskich miastach wielkopolskich (Wieleń? Czarnków? Skwierzyna?). W ten sposób łańcuch pośredników rośnie jeszcze bardziej. Aby dotrzeć do norweskiego czy niderlandzkiego konsumenta, zboże wielkopolskie musiało przejść przez ręce kupców miejscowych, strzeleckich, szczecińskich i lubeckich (jeżeli nie liczyć pośrednictwa landsberskiego).

Dostawcą Szczecina była Chojna, która skupiała zboże, zakupywane nie tylko we wsiach, ale i w miasteczkach zachodniej części Nowej Marchii<sup>98</sup>. Ruch odbywał się w obu kierunkach: kupcy z Chojny docierali do Szczecina, ale i szczecinianie do Chojny. Innym dostawcą szczecińskim był wkrzański Przemysław, dostarczający zboże do Wkry, ale bardzo chętnie widzący zamiast szczecińskiego kontrahenta — lubeczanina. Trzciesko było dostawcą Gryfina, może i Chojny; Pyrzyce zapewne Stargardu itp. Kupcy większych ośrodków starali się w miarę możliwości omijać ogniwa pośrednie, docierać jeśli nie do producenta, to do pierwszego skupcywacza. Tak lubeczanie, którzy większość zboża kupowali chyba od szczecinian, chętnie kupowali zboże np. w Wrzecieniu, którego mieszkańcy mieli je „z pierwszej ręki“<sup>99</sup>.

Przy zacieśniających się stosunkach handlowych między miastami pojawiają się pierwsze próby regulacji miar zboża. Już w r. 1298 margrabiowie Otto IV i Konrad postanawiają, że w Chojnie ma obowiązywać ta sama miara zboża, co w Przemysławiu: szefel strychowany dla pszenicy, żyta i jęczmienia, zaś szefel z czubem dla owsa<sup>100</sup>. Wynika z tego, że regulacja już wcześniej została przeprowadzona w Przemysławiu; zachował się jednak dla tego miasta dopiero dokument z r. 1305, w którym w ogóle zlikwidowano mierzenie „z czubem“, a pojemność szefla ustalono na 17 strychowanych garncy. W myśl tego ostatniego już nie tylko na ratuszu, ale w każdym młynie miała się znajdować zatwierdzona przez władze miara zboża<sup>101</sup>. Wiek XIV przyniósł dalsze ujednoczenie miar: W r. 1377 cesarz Karol IV, likwidując w Chojnie w ogóle szefel „z czubem“, postanowił, aby miara chojeńska (równa przemysławskiej) obowią-

<sup>97</sup> CDB A XVIII, s. 289. Por. cz. 1, s. 441 n.

<sup>98</sup> Por. dokument zakupu cła przez Gardziec, gdzie Chojna występuje wyraźnie jako główny punkt zakupu zboża J. Schladebach, op. cit., s. 104 n.

<sup>99</sup> CDB A XIX, s. 412. Por. cz. 1, s. 442.

<sup>100</sup> CDB A XIX, s. 177: *consulibus et scabinis totique civitati Koningesberge donavimus habendum modium frumenti mensurati applanata mensura, que vulgariter dicitur eyn strike scepel, videlicet in tritico, siligine et ordeo, et cumulatam in avena. quemadmodum civitati Premslaw licenciam habendum...*

<sup>101</sup> CDB A XXI, 104 n.: *statuimus... quod in molendinis adiacentibus sepe dicte civitati matta ferrea vel cuprea habeatur, in qua nequaquam annona de cetero comuletur, sed cumulus cum ferreo instrumento integraliter deponatur, quo deposito 17 matte mensurate tenebunt unius modii quantitatem ...*

zywała we wszystkich miastach, dla których rada miejska Chojny stanowiła instancję apelacyjną<sup>102</sup>.

Również na Pomorzu istniały tendencje do ujednoczenia miar zboża. Już w r. 1294 Barnim II i Otto I wprowadzali w Nakle szefel strzałowski<sup>103</sup>. Prawdopodobnie i miary szczecińskie znalazły szersze zastosowanie, przede wszystkim na terenie księstwa szczecińskiego. Ze swej strony również Hanza dążyła do ujednoczenia systemu miar i wag, z nierównymi co prawda wynikami<sup>104</sup>. Mniejsze miasta dostosowywały się do miar wielkich ośrodków handlowych, z którymi były związane licznymi interesami.

Pora zająć się eksportem tych wielkich ośrodków — oczywiście w naszym wypadku chodzi o Szczecin, dla którego jedynie mamy nieco materiałów. Eksport Gardźca i Gryfina zupełnie pozabawiony jest śladów w naszych skąpych źródłach; przy okazji dodamy kilka spostrzeżeń co do Dąbia, Goleniowa i Stargardu.

Roztoka, Strzałów i Gryfia, prowadzące szeroki handel dalekosiężny, same dostarczały zboże do Dordrechtu, Rugii, do miast norweskich<sup>105</sup>. Szczecin, który tyle uwagi poświęcał skupowi, nie starał się nawiązać stosunków z konsumentami zboża; zresztą w ogóle jego żegluga ograniczała się do sąsiednich miast hanzeatyckich (od Lubeki po Gdańsk), Danii i Skanii<sup>106</sup>. Nie słyhać o Szczecinie jako dostawcy zboża w Norwegii ani Niderlandach, co nie znaczy, że nie docierało tam szczecińskie zboże. Dostarczali je tam kupcy z Lubeki, Strzałowa, może również Roztoki i Gryfii. Lubeka odgrywała tu oczywiście pierwszoplanową rolę. Może ograniczenie roli szczecinian do dostawy zboża dla Lubeki było wynikiem jakiegoś kompromisu, w wyniku którego lubeczanie ze swej strony zaprzestali z końcem XIII w. penetracji na pomorskie zaplecze?

Za to już ok. r. 1280 słyhać w Strzałowie o specjalnym gatunku żyta szczecińskiego<sup>107</sup>, w r. 1322 dostarczają szczecinianie żyta dla użytku dworu księcia rugijskiego Wisława III<sup>108</sup>.

<sup>102</sup> CDB A XIX, s. 269: *das auch alle ander stete, die in der vogenanten unsser stat zu Konigsperg recht nemen, sulichen scheffel gleich denselben burgern von Kunigsperg haben und halten, nemen und geben sullen*. Nie wiadomo jak przedstawiał się stosunek miar chojeńskich do myśliborskich; Myśliborz był największym lub drugim co do wielkości miastem Nowej Marchii i jego system miar niewątpliwie miał również duże rozpowszechnienie. Por. P. v. Niessen, *Geschichte der Neumark im Zeitalter ihrer Entstehung und Besiedlung*, Landsberg/W. 1905, s. 507.

<sup>103</sup> PUB III, nr 1695, s. 216.

<sup>104</sup> Praca O. Helda, *Hansische Einheitsbestrebungen im Mass- und Gewichtswesen*, była mi niedostępna.

<sup>105</sup> Por. przykładowo *Bronnen tot de geschiedenis van den Oostzeehandel*, ed. H. A. Poelman, t. I, S'Gravenhage 1917, nr 36, s. 8; *Das älteste Stralsundische Stadtbuch 1270—1310*, ed. F. Fabricius, Berlin 1872, s. 39; *Hanserezesse*, ed. K. Koppmann, cz. I, t. II, s. 4; t. III, s. 234 itd.; *Johann Tölners Handlungsbuch von 1345—1350*, ed. K. Koppmann, Rostock 1885, s. 14, 15. Por. też O. Johnson, op. cit., s. 164, 174, 181 n.

<sup>106</sup> E. Assmann, op. cit., s. 21.

<sup>107</sup> *Das älteste Stralsundische Stadtbuch*, s. 39: *pro 2 last siliginis Stitinensium*.

<sup>108</sup> PUB VI, nr 3599, s. 108: *De quadam nave de Stetyn Marquardus sustulit 2 last siliginis et 29 marcarum panis; item Thymo 1/2 last siliginis et 10 marcarum panis*. Widocznie dochody książęce w naturze były tak szczupłe, że dwór musiał nabywać żywność. Zresztą w warunkach bujnego rozkwitu gospodarki towarowej było to z pewnością bardziej opłacalne. Por. także dostawy kupców chojeńskich dla margrabiego Waldemara — CDB A XIX, s. 181 n.

Dalszych wiadomości o zbożu szczecińskim należałoby szukać w Lubecie. Otóż wydaje się, że wiadomości takie dadzą się odnaleźć w wydanej przez F. Röriga książce handlowej spółki lubeckiej Hermana Warendorpa i Jana Clingenberga<sup>109</sup>. Występuje tam stały kontrahent firmy, niejaki Ludekinus (Ludolfus) de Monte, dostarczający zboża i odbierający z Lubeki sukno. Na Wielkanoc 1330 r. dostarczył do Lubeki za pośrednictwem swego „famulusa“ Hermana 28½ łasztu żyta i 25 łasztów jęczmienia<sup>110</sup>. Zboże to przybyło na pięciu statkach, z których jeden był na pewno, a drugi prawdopodobnie lubecki; inne mogły pochodzić z miejsca nadania zboża<sup>111</sup>. Komisyjnej jego sprzedaży podjął się Clingenberg, ale w jego nieobecności Warendorp kierował przeladunkiem i zbytem zboża, z którego sprzedał przeszło 7 łasztów jęczmienia; po powrocie Clingenberga sprzedano jeszcze 4 łasztu jęczmienia i pieniądze podjął częściowo sam Ludekin de Monte, częściowo jego pełnomocnik Herman de Monasterio<sup>112</sup>. Po pewnym czasie jeden z agentów Warendorpa odebrał dla Ludolfa należność za dalsze 6½ łasztów jęczmienia i 7 łasztów żyta<sup>113</sup>. Ten sam Ludolf-Ludekinus de Monte występuje także jako odbiorca sukna, które przyjmuje do sprzedaży w imieniu Warendorpa, m.in. do Skanii<sup>114</sup>.

Badając pochodzenie tajemniczego dostawcy zboża, Rörig odrzucił hipotezy o jego pochodzeniu z Brugii i z Visby (w obu miastach byli kupcy o tym nazwisku), motywując to faktem, że żadne z tych miast nie mogło dostarczać zboża do Lubeki. Opowiedział się za pochodzeniem Ludekina ze Strzałowa, ponieważ przed r. 1287 był tam rajca o tym imieniu i nazwisku, związany z handlem zbożowym. Niestety, w późniejszym okresie nazwisko to nie pojawia się w strzałowskich księgach miejskich; niemniej Rörig sądził, że kontrahentem Warendorpa i Clingenberga mógł być potomek tego rajcy strzałowskiego<sup>115</sup>.

Z inną hipotezą wystąpił uczeń Röriga, W. Koppe, który twierdził, że Ludekin był mieszczaninem w Åhus we wschodniej Skanii<sup>116</sup>. Do tego rozważania przychylił się później i sam Rörig<sup>117</sup>. Dowodem, przytoczonym przez Koppego, jest testament arcybiskupa lundzkiego Karola z r. 1334, który przyznał 60 grzywien srebra spadkobiercom zmarłego

<sup>109</sup> *Das älteste erhaltene deutsche Kaufmannsbüchlein*, ed. F. Rörig, „*Hansische Geschichtsblätter*“ t. L, 1925, s. 12 nn.; cytuję wg ostatniego wydania w F. Rörig, *Wirtschaftskräfte im Mittelalter*, Weimar 1939, s. 167–215.

<sup>110</sup> F. Rörig mówi o 32 łasztach jęczmienia, ale zapewne w wyniku błędnego podliczenia. W tekście książki wymieniono tylko 25 łasztów (13 + 12). Tamże, s. 190.

<sup>111</sup> Tamże, s. 201 n.

<sup>112</sup> Tamże, s. 202, por. także s. 189 nn.

<sup>113</sup> F. Rörig upatruje w tym zbożu nowy transport, niezależny od wielkanocnego — znacznie prawdopodobiejsza jednak, zwłaszcza w świetle jego własnych wyjaśnień dotyczących tej księgowości, jest przynależność transakcji do rozprzedaży owych 53½ łasztów (por. tamże, s. 190, przyp. 89).

<sup>114</sup> Tamże, s. 208.

<sup>115</sup> Tamże, s. 189, przyp. 87.

<sup>116</sup> W. Koppe, *Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert*, Abhandlungen zur Handels und Seegeschichte t. II, Neumünster in Holstein, s. 52 przyp. 51.

<sup>117</sup> F. Rörig, *Mittelalterliche Weltwirtschaft* (1933) obecnie w zbiorze *Wirtschaftskräfte*, s. 371, przyp. 52.

widocznie Ludekina de Monte, na ręce syna tegoż, młodszego Ludekina, sługi arcybiskupiego, mieszczanina w Åhus. Chodziło o jakiś stary dług katedry lundzkiej, o który sprawa toczyła się przed kurią papieską i została przez arcybiskupa wygrana; umierający jednak doznawał wyrzutów sumienia i postanowił przynajmniej częściowo wynagrodzić spadkobiercom Ludekina krzywdę<sup>118</sup>.

Sprawę można by uznać za wyjaśnioną, gdyby nie fakt, że Skania nie była źródłem dopływu zboża do Lubeki<sup>119</sup>. Dlatego pozwolę sobie przedstawić tutaj jeszcze jednego Ludekina de Monte, który może osobą swą przyczyni się do wyświeatlenia zagadki. Mianowicie w czasach, kiedy strzałowski Ludekin dawno już nie żył, pojawia się niejaki Ludeke de Monte w Szczecinie i występuje w księgach miejskich w latach 1308—1314<sup>120</sup>; żył zapewne jeszcze dłużej, bo w księdze jest luka, obejmująca lata 1315—1324 oraz 1326—1344. Poza nim występuje w r. 1308/9 Johannes de Monte<sup>121</sup>, a w latach 1344—1351 notowani są Nicolaus de Monte z żoną i córką<sup>122</sup> oraz Beteke de Monte<sup>123</sup>. Mikołaj i Beteke mogli być synami Ludekina z lat 1308—14, tym bardziej, że ten pierwszy umarł przed r. 1351. Zastanawia brak imienia Ludekina wśród jego potomków. Można wysunąć przypuszczenie, że Ludekin z początku XIV w. to wierzyciel arcybiskupów lundzkich. Kupcy szczecińscy żywo interesowali się Skanią jeszcze od końca XIII w., a niebawem Szczecin, posiadający swe Vitte w Falsterbo i Dragör stanie się hanzeatyckim *heringshus*. Jeden z synów Ludekina, noszący imię ojcowskie, mógł pozostać jako mieszczanin w Åhus<sup>124</sup>, podczas gdy reszta rodziny nadal mieszkała w Szczecinie<sup>125</sup>.

Który Ludekin był kontrahentem Warendorpa i Clingenberga? Na to pytanie nie można odpowiedzieć z całą pewnością; rozprzedaż sukna w Skanii mogłaby wskazywać na młodszego Ludekina — podobnie zresztą prawdopodobieństwo wieku. Z drugiej strony ożywione kontakty handlowe z Lubeką i Flandrią kiepsko pasują do obywatela małego miasteczka skańskiego. Jest jednak bardzo prawdopodobne, że zboże dostarczali Ludekinowi z Åhus bracia, z którymi mógł działać w spółce. Szczecińskie pochodzenie wieloładztwowych transportów zboża do Lubeki jest w każdym razie o wiele bardziej prawdopodobne niż skańskie.

<sup>118</sup> *Diplomatarium Suecanum*, ed. B. E. Hildebrand, Holmiae 1853—1856, t. IV, nr 3059, s. 373 nn.: *Item heredibus Ludekini de Monte amore dei et in remedium anime, predecessoris nostri et nostre 60 marcus argenti, quas levavit iunior Ludekinus de Monte, noster famulus de villanis nostris in Aaos, si dicti heredes de hoc voluerint contentari, licet sedes apostolica nos, successores nostros et ecclesiam nostram ab impetitione eorundem absoluit, prout in instrumentis super hoc confectis evidenter apparet ...*

<sup>119</sup> Por. G. Lechner, *Die hansischen Pfundzoll-Listen des Jahres 1368*, „Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte“ NF. t. X, Lübeck 1935, passim, zwł. wstęp.

<sup>120</sup> *Das älteste Stettiner Stadtbuch*, s. 40, 51, 74, 79, 81.

<sup>121</sup> Tamże, s. 42, 46.

<sup>122</sup> Tamże, s. 146, 196, 216.

<sup>123</sup> Tamże, s. 169, 195.

<sup>124</sup> Chociaż zastanawia terminologia *noster famulus de villanis nostris*.

<sup>125</sup> Można wysunąć dalsze przypuszczenie, że szczecińscy de Monte przenieśli się nad Odrę ze Strzałowa: pojawiają się wszak w Szczecinie wtedy, kiedy znikają ze strzałowskich ksiąg miejskich.

Poza niejasną sprawą Ludekina de Monte bliższe wiadomości o dowozie zboża ze Szczecina do Lubeki posiadamy z ksiąg i kwitów cła funtowego za rok 1368/9, wydanych przez G. Lechnera<sup>126</sup>. W czasie tego roku przybyło do Lubeki ze Szczecina 49 statków, a prócz tego 23 ze Stargardu<sup>127</sup>, 14 z Goleniowa, 2 z Dąbia<sup>128</sup>. Niestety, nie są to wszystkie statki, przybyłe z tamtych stron do Lubeki. O ile statki wychodzące i wywożone na nich towary zarejestrowano w sposób dość pełny, bo wszystkie musiały uiścić cło w Lubece, to statki przychodzące częściowo płaciły cło w Lubece, częściowo zaś przedstawiały kwity za uiszczenie opłaty w Szczecinie, Stargardzie, Goleniowie. Nie we wszystkich wypadkach podano wykaz i wartość towarów, część kwitów też być może zaginęła; w nieładzie, panującym przy poborze cła, łatwo było się też prześlizgnąć bez opłaty. Dotyczy to zresztą wszystkich statków, przybywających do Lubeki.

Stąd też bardzo niepełny będzie wykaz wartości importu lubeckiego z miast pomorskich (w grzywnach lubeckich)<sup>129</sup>.

#### Import Lubeki — ogółem 341 390

|           |                                   |                 |                                    |
|-----------|-----------------------------------|-----------------|------------------------------------|
| W tym:    |                                   | Dla porównania: |                                    |
| Szczecin  | 2 951 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | Gdańsk          | 16 021 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> |
| Stargard  | 1 784 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | Elbląg          | 3 068 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>  |
| Goleniów  | 599                               | Braniewo        | 52 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     |
| Dąbie     | 217 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | Królewiec       | 722                                |
| Strzałów  |                                   |                 |                                    |
| (i Bardo) | 4 080 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> |                 |                                    |
| Gryfia    | 549                               | Miasta          |                                    |
| Kołobrzeg | 30                                | pruskie         | 19 874                             |
| Darłowo   | 411                               | Rewel           | 34 239                             |
| Miasta    |                                   | Sztokholm       | 20 648                             |
| pomorskie | 10 623                            | Skania          | 45 834                             |

Jak wynika z powyższego, import ze Szczecina jak i innych miast pomorskich nie grał w całości obrotów Lubeki większej roli. Ale wróćmy do interesującego nas handlu zbożem. Rok 1368/9 nie był typowy dla tego handlu. Wojna z Danią wywoływała liczne zaburzenia ruchu statków, stosunki handlowe z Norwegią zostały całkowicie zerwane, stosunki z Niderlandami poważnie zakłócone. Toteż zboże stanowiło zaledwie 4,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> importu Lubeki, a 0,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> eksportu<sup>130</sup>. Z ogromnej dysproporcji między przywozem a wywozem z Lubeki — miasta eksportującego przecież znaczne ilości zboża — wynika, że przywóz w owym roku zaspokoił zaledwie miejscowe spożycie.

<sup>126</sup> Cło funtowe zostało wprowadzone uchwałą miast hanzeatyckich jako fundusz na prowadzenie wojny z królem Waldemarem IV.

<sup>127</sup> W tym 8 statków, które cło od wartości statków uiściły w Szczecinie, a więc zapewne należących do szyprów szczecińskich.

<sup>128</sup> Podane tu liczby różnią się nieco od obliczeń Lechnera, op. cit., s. 407 n.

<sup>129</sup> G. Lechner, op. cit., s. 407 n., oraz moje własne obliczenia.

<sup>130</sup> Por. także diagram III, obrazujący strukturę handlu Lubeki, oraz uwagi Lechnera o handlu zbożem op. cit., s. 57.

A oto jak wygląda udział miast pomorskich w lubeckim imporcie zboża, również w zestawieniu z udziałem najpotężniejszego rywala — miast pruskich. Wartość importu w grzywnach lubeckich.

Import zboża przez Lubekę — ogółem 7 243<sup>1</sup>/<sub>4</sub> oraz 135<sup>1</sup>/<sub>4</sub> za mąkę<sup>131</sup>

|                      |                                   |  |
|----------------------|-----------------------------------|--|
| W tym:               |                                   | oraz 4 laszty mąki                     |
| Stargard             | 1 646 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | oraz 144 za mąkę i żyto <sup>133</sup> |
| Szczecin             | 840 <sup>132</sup>                |  |
| Goleniów             | 414                               |  |
| Dąbie                | 210                               |  |
| Miasta nadodrzańskie | 3 110 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> |  |
| Gdańsk               | 2 062 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |  |
| Elbląg               | 597                               |  |

Jeżeli chodzi o ilość zboża w lasztach, to można wyliczyć dla Stargardu 260 lasztów, dla Szczecina przeszło 100 lasztów, dla Goleniowa 58 i wreszcie dla Dąbia 19 lasztów. Ale jeszcze raz trzeba podkreślić złudność tych danych. Wielokrotnie wartość zboża była podawana łącznie z wartością innych towarów i w takim wypadku w obrachunku jej nie uwzględniono. W wielu wypadkach kwity w ogóle nie podają wartości ani ilości towaru — tak w sześciu na siedem istniejących kwitów z Goleniowa w ogóle nie podano ilości ani wartości towarów; w trzech z nich chodzi o ładunki zboża<sup>134</sup>. W każdym razie poza zbożem przywozili kupcy znad Odry i Iny minimalne ilości innych towarów.

Zboże dowożone ze Szczecina, Stargardu i okolic — to wyłącznie żyto. Z zestawienia ułamkowych danych o imporcie zboża wynika, że import pomorski stanowił jeszcze wciąż połowę całego lubeckiego importu zboża; jednak import Gdańska już w tym czasie był bardzo znaczny i stanowił dla miast nadodrzańskich poważną konkurencję. Drugim, zaskakującym zresztą, spostrzeżeniem jest pierwsze miejsce Stargardu, który prawie dwukrotnie przewyższa wartość importu zbożowego Szczecina. Widać z tego, że konkurencja Stargardu była dla Szczecina naprawdę wielką groźbą i że zacięta wojna, jaką w XV wieku szczecinianie wytoczyli swym konkurentom znad Iny, była w pełni uzasadniona względami polityki handlowej. Nie należy jednak z danych jednego i tak nietypowego roku wyciągnąć zbyt szerokich wniosków: przewaga Stargardu nad Szczecinem mogła być tu sprawą przypadku czy jakichś specjalnych trudności Szczecina w tym czasie. Tak samo nie można z nieobecności statków Gryfina i Gardźca wnioskować o ich całkowitym wyeliminowaniu z eksportu zboża, jak to czyni E. Assmann<sup>135</sup>. Wojna mogła działać szczególnie odstraszająco na kupców mniejszych miast, którzy nie mogli

<sup>131</sup> Tamże, s. 53. Wartość samego żyta wynosi 6230<sup>3</sup>/<sub>4</sub> grzywien.

<sup>132</sup> Wliczając tu 8 lasztów żyta, bez podanej wartości według przeliczenia 8 grzywien za laszt. Lechner zapewne nie wziął pod uwagę tych 64 grzywien, o tę liczbę należy więc powiększyć ogólną sumę importu lubeckiego.

<sup>133</sup> W kwiecie z 10/11 listopada 1368 podano razem wartość 139 grzywien za żyto i mąkę: G. Lechner, op. cit., s. 358.

<sup>134</sup> Tamże, s. 359.

<sup>135</sup> E. Assmann, op. cit., s. 27. Taki sam wniosek wysuwa co do Frankfurtu, co w świetle późniejszych wydarzeń jest z gruntu niesłuszne.



narażać się na zbyt wielkie ryzyko; narzucone przez Hanzę cło zwiększało ponadto koszty transportu.

Ciekawy jest fakt używania statków szczecińskich przez kupców stargardzkich do przewożenia swych towarów; szyprowie opłacali zazwyczaj już w Szczecinie cło funtowe od wartości statku, natomiast kupcy płacili w Stargardzie cło od towarów, które następnie spławiali Iną i u jej ujścia przeladowywali na statki szyprów szczecińskich<sup>136</sup>. Taka symbioza nie była możliwa w późniejszym okresie, kiedy stosunki między obydwoma miastami uległy zaostrzeniu. Nie jest wykluczone używanie przez stargardzian również statków goleniowskich. Zresztą wśród szyprów przybywających ze Szczecina znajduje się wielu lubeczan<sup>137</sup>; do lubeckich kupców należą też w wielu wypadkach towary wiezione ze Szczecina, Stargardu, Goleniowa. Wśród właścicieli tych towarów dwudziestu trzech przy bliższej analizie okazało się z całą pewnością lubecznanami, a kilku dalszych prawdopodobnie również pochodziło z tego miasta. W ten sposób już w XIV w. zarysowało się zjawisko, które szczególnie jaskrawo wystąpi w XVI w.: dzięki dogodnemu położeniu u ujścia Odry i możliwości opanowania całego handlu idącego tą rzeką zmniejszało się zainteresowanie żeglugą morską. Cały wysiłek Szczecina szedł w kierunku zmopolizowania pośrednictwa między dostarczycielami zboża do miasta a przybywającymi po nie od strony morza obcymi kupcami — lubecznanami a potem Holendrami. Jedyną aktywną dziedziną szczecińskiego handlu morskiego pozostały wyprawy po śledzie do Skanii — ale i ta dziedzina od połowy XVI w. zaczęła upadać. Stagnacja i upadek inicjatywy kupiectwa szczecińskiego doszły do tego stopnia, że stało się możliwe słynne oświadczenie rady z r. 1619: „Szukanie przygód na morzu jest niebezpieczne i lepiej zostawić je innym narodom“<sup>138</sup>.

Również pierwsze objawy tendencji do przechwytywania handlu szczecińskiego przez obcych kupców przy pomocy rekrutowania potajemnych agentów w łonie miejscowego mieszczaństwa możemy znaleźć już u progu XV w. Występuje przeciw temu *bursprake* z r. 1416, która zabrania „gościom“ dłuższego pobytu w mieście, a mieszczanom zakazuje handlować na rachunek tychże gości oraz podawać ich towary przy wywozie za swoje<sup>139</sup>. Ta ostatnia operacja miała na celu uniknięcie opłaty celnej, od której towary szczecinian były wolne; zakazy tego rodzaju powtarzano w ciągu całej historii przedkapitalistycznego Szczecina. Zanim wśród ich gwałcicieli prym zaczęli wieść Holendrzy, prowadzili ten proceder zapewne przede wszystkim lubeczanie.

Księgi i kwity cła gruntowego z r. 1368/9 dają nam również pierwsze wiadomości o cenach zboża, a także o różnicach cen w Lubece i na Po-

<sup>136</sup> Por. G. Lechner, op. cit., s. 43 n. Utrzymywanie własnej floty byłoby z pewnością w tych warunkach nieopłacalne i dopiero zatarg ze Szczecinem chyba spowodował jej rozbudowę przez stargardzian. Dokładniejsze zbadanie danych z ksiąg i kwitów cła funtowego o statkach i szyprach może dać wiele ciekawego materiału do dziejów żeglugi szczecińskiej.

<sup>137</sup> Por. np. G. Lechner, op. cit., s. 159, przyp. 9 i 10.

<sup>138</sup> *Das Abenteuer zur See sei gefährlich und besser anderen Nationen zu überlassen*. M. Wehrmann, *Geschichte der Stadt Stettin*, s. 262.

<sup>139</sup> F. Thiede, op. cit., s. 249. Również statut gardziecki zakazuje *mitt fremden Gelden umb geringes geniets willen thohandeln* pod karą konfiskaty towarów; por. J. Schladebach, op. cit., s. 166. Trudno jednak ustalić, czy postanowienie to wchodziło w skład pierwszych statutów z r. 1342, czy też jest późniejszym dodatkiem. Oczywiście i pierwsza ewentualność jest zupełnie możliwa.

morzu. O ile bowiem księgi (*Pfundzoll-Listen*) podają ceny lubeckie, to kwity, wydawane w Szczecinie i Stargardzie, opiewają na ceny tamtejsze — na co zrzęszą G. L e c h n e r nie zwrócił uwagi. Otóż ceny w Stargardzie i Szczecinie wahają się od 6 do 7 grzywien lubeckich za łaszt żyta, podczas gdy w Lubecie raz tylko wycenia się żyto po  $7\frac{1}{2}$  grzywiny za łaszt, a przeważnie po 8 i 9 grzywien. Różnica cen wynosi więc od 1 do 3 grzywien na łaszt. Nie jest to wiele, zwłaszcza, jeśli się zważy, że koszty frachtu przy zbożu wynosiły około  $\frac{1}{3}$  ceny kupna<sup>140</sup>. Niskie ceny w Lubecie związane były zapewne z ówczesnym brakiem możliwości dalszego eksportu zboża: na rynku miejskim pojawiło się nie tylko zboże napływające z Pomorza i Prus, ale i zmagazynowane w około 30 większych spichrzach na terenie miasta<sup>141</sup>.

Z pewnością inaczej kształtowały się ceny w czasie normalnego eksportu zboża przez lubeczan na zachód i północ, a jeszcze inaczej wyglądała sytuacja podczas nieurodzajów i związanej z nimi drożyzny w północnych Niemczech (np. 1272/3, 1315—17)<sup>142</sup>. Drożyzna lokalna powodowała wielkie zyski kupców, dostarczających zboże lub miejscowych właścicieli zapasów, przechowujących je w spichrzach. Rozwój handlu zbożem na Bałtyku doprowadził do szybkiego wyrównywania się cen na poszczególnych terenach, wynikiem jego była jednak drożyzna zboża w miejscach nie dotkniętych nieurodzajem, ale będących terenem ożywionego skupu<sup>143</sup>. J. K u l i s c h e r doszedł nawet do wniosku, że w warunkach średnio-wiecznych, kiedy nadwyżki były niewielkie, ożywiony handel zbożem był przyczyną głodu w okolicach, objętych skupem<sup>144</sup>. Zrzęszą nietrudno stwierdzić, że ożywionemu eksportowi zboża pomorskiego już od początku towarzyszyły jego ograniczenia przez książąt, którzy czuli się odpowiedzialni za zabezpieczenie wyżywienia swych poddanych. Zakazy skupu zboża przez obcych od żniw do Wielkiejnocy wydane przez Barnima I w r. 1253 i 1272<sup>145</sup> były przede wszystkim orężem szczecinian w ich walce z konkurencją, ale na ich wydanie mogła wpłynąć również obawa księcia przed pozbawieniem kraju zapasów żywności. Barnin I i Bogusław IV w licznych dokumentach podkreślają swe prawo do wydawania całkowi-

<sup>140</sup> Por. uwagi na temat frachtu w pracy H. S a m s o n o w i c z a. *Badania nad kapitałem mieszczańskim Gdańska w II połowie XV wieku*, Warszawa 1960, s. 44 nn. oraz tabela III. Oczywiście koszty frachtu zmniejszały się proporcjonalnie do wzrostu masy towaru, zabieranej przez statek; jak wynika jednak z analizy danych cła funtowego, statki kursujące między ujściem Odry a Lubeką zabierały zazwyczaj tylko od 9 do 16 łasztów zboża; najmniejszy ładunek wynosił 5, największy — 20 łasztów zboża. Ta sama wielkość ładunków występuje w rachunkach Clingenberga i Warendorpa.

<sup>141</sup> H. H e n n i n g s, *Lübecker Kornhäuser zu Beginn des 14. Jahrhunderts, Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedächtnisschrift für F. Rörig*. Lübeck 1953, s. 322. Autor bierze pod uwagę jedynie duże spichrze — *domus frumentī*, a odrzuca *granaria* — mniejsze składy, wchodzące w skład wielu zabudowań miejskich.

<sup>142</sup> F. C u r s c h m a n n, *Hungersnöte im Mittelalter. Ein Beitrag zur deutschen Wirtschaftsgeschichte des 8. bis 13. Jahrhunderts*, Leipzig 1900, s. 85 oraz cz. II pod odpowiednimi datami.

<sup>143</sup> Tamże, s. 47 nn.; J. K u l i s c h e r, *Chliebnaja torgowlja w srednie wieka*, „Narodnoje Chozjajstwo“ t. II, 1901, nr 4, s. 10 nn.

<sup>144</sup> J. K u l i s c h e r, op. cit., s. 14 n.

<sup>145</sup> Por. cz. 1, s. 420.

tych zakazów eksportu zboża *ex necessitate*<sup>146</sup>. Wójtowie książęcy mieli prawo wydawać lokalne zakazy eksportu z poszczególnych części kraju<sup>147</sup>. Rychło jednak dochodzi do ustępstw na rzecz miast, które dopuszczane są do decyzji w sprawie zakazu: Gryfia została w r. 1289 wyłączona z ogólnych zakazów<sup>148</sup>; Dymin w tym samym czasie (1292) wyrobił sobie prawo współdecyzji w kwestii zakazów lokalnych: o zakazie wywozu z ziemi dyminskiej ma decydować w przyszłości landwójt dyminski tylko za zgodą rycerstwa i rajców miasta<sup>149</sup>. Poprzez zatwierdzenie przywileju składowego również Szczecin uzyskał wpływ na decyzję o zamykaniu eksportu<sup>150</sup>. Osłabienie władzy książęcej i rozkawałkowanie terytorium zachwiało znaczenie książęcych zakazów, zwłaszcza że wyjątki od nich wciąż się mnożyły; jeszcze jednak Barnim III mocno podkreślał swoje prawo wydawania zakazów wywozu zboża w okresie nieurodzaju<sup>151</sup>; pretensje w tym kierunku zgłaszali też i jego synowie. Podobne zakazy wydawali książęta rugijscy<sup>152</sup> i meklemburscy; zasługuje na uwagę umowa między Wisławem III rugijskim a Henrykiem Lwem meklemburskim z r. 1325, dotycząca wolności dróg dla kupców: obydwaj konkurenci zastrzegają sobie jednak prawo wydania zakazu wywozu zboża<sup>153</sup>.

Margrabiowie brandenburscy w ramach swojej silnej kontroli nad miastami zachowali dłużej niż wyżej wymienieni książęta swobodę decyzji w sprawach eksportu zboża<sup>154</sup>. Nawet w okresie osłabienia władzy panującego Ludwik Wittelsbach, nadając Chojnie w r. 1336 prawo swobodnego wywozu zboża, zastrzega, że prawo to jest aktualne tylko wtedy, kiedy ceny poszczególnych zbóż pozostają na poziomie niższym od określonej normy, która miała wynosić dla pszenicy 2 solidy brandenburskie, dla żyta — 18 denarów, dla jęczmienia i owsa 1 solid — za jeden szefel. Jeżeli ceny podskoczą powyżej tej normy, automatycznie wywóz zostaje zakazany (bez specjalnego edyktu) i kto chce wywieźć zboże, musi wówczas otrzymać indywidualne zezwolenie panującego<sup>155</sup>. W tym ostatnim stwierdzeniu kryje się już możliwość nadużyć ze strony margrabiego, która też była często wykorzystywana i to nie tylko w Brandenburgii. Wydawanie powszechnych zakazów wyłącznie w celu udzielania potem za opłatą indywidualnych zezwoleń było procederem powszechnie spotyka-

<sup>146</sup> PUB II, nr 921, s. 241: w przywileju składowym Gryfii z r. 1270 Barnim I wyraźnie wyłącza zboże; PUB III, nr 1491, s. 62.

<sup>147</sup> PUB VI, nr 4019, s. 379; PUB III, nr 1615, s. 154.

<sup>148</sup> PUB III, nr 1491, s. 62.

<sup>149</sup> PUB III, nr 1615, s. 154: *et noster advocatus nullum penitus interdictum de annona faciet educenda, nisi cum consensu nostrorum vasallorum et consulum civitatis.*

<sup>150</sup> PUB II, nr 1282, s. 513 n.

<sup>151</sup> F. v. Medem, op. cit., s. 132, rok 1349; *idt en were, dat wi id vorboden oder use kindere dat men dorch user land not wille en ghen korn schalde voren ...*

<sup>152</sup> PUB III, nr 1915, s. 389 n. (r. 1299).

<sup>153</sup> PUB VI, nr 3832, s. 264 n. *...Vie quoque et strate inter terminos hincinde debent observari patentes et libere ... hoc salvo quolibet nostrorum educationem annone de suis terminis pro suo beneplacito poterit prohibere...*

<sup>154</sup> P. v. Niessen, *Städtisches und territoriale Wirtschaftsleben*, s. 107 nn.

<sup>155</sup> CDB A. XIX, s. 198 n. *Weret, dat di weyte mer gülde wen 2 schillinghe Brandenborgesser pennigge unde di schepel rocken mer wen 18 pennyge, di schepel ghersten 1 schilling unde di schepel havern 1 schilling, so schal dat korn in deme lande bliven unde schon des nicht ut voren, si en dun dat mit unseme heyte unde usere shenade, di em mit bede van us gheschen mach...*

nym. W tym konkretnym wypadku Chojna przez określenie granic zakazu wywozu zboża do pewnego stopnia utrudniała margrabiemu machinacje. Na innych terenach nie słyhać o takich ograniczeniach — toteż wyłącznie miasta z książęcych zakazów było częstokroć jedyną możliwością uchronienia się przed nadużyciami rozradzających się rodzin panujących.

Widzieliśmy już, że miasta, broniące zrazu wolności eksportu, zmuszone były przez nacisk spolsztwa do wydawania własnych zakazów eksportu w okresach drożyzny. Ale ani te periodyczne, a systematycznie omijane<sup>156</sup> zakazy, ani próby organizowania zapasu zboża w mieście — najpierw przez nakaz indywidualnego gromadzenia zapasów przez poszczególnych gospodarzy, a potem przez zapasy cechów, bractw aż po miejskie magazyny zbożowe — nie zapobiegły wzrostowi walk klasowych w mieście, na które powtarzające się coraz częściej okresy drożyzny działały pobudzająco i jątrząco. Z tych trudności żadne z miast pomorskich nie potrafiło znaleźć wyjścia.

## IX

Z danych zebranych w niniejszej pracy wynika, że już długo przed XV wiekiem Bałtyk był terenem ożywionego handlu zbożem, którego rozmiary nie są bliżej znane, choć niewątpliwie były dalekie od masowych transportów XVI czy XVII stulecia. W tym pierwszym okresie ożywienia handlu zbożem, trwającym od połowy XIII do połowy XIV wieku, główną rolę grała Lubeka, ściągająca zboże z różnych terenów nadbałtyckich i eksportująca je następnie do krajów już wówczas posiadających niedobór zboża, jak Norwegia, Holandia czy Flandria. Obok Lubeki ważną rolę grała w tej gałęzi handlu Roztoka, a także Strzałów. Wzrastająca ludność wielkich portów Hanzy również wymagała dowozu coraz większych mas zboża.

Już około połowy XIII wieku ważną rolę w tej gałęzi handlu grało Pomorze, a zwłaszcza ziemie nadodrzańskie. Przybywali na te tereny po zboże Norwegowie, mieszkańcy Pomorza Gdańskiego, a zwłaszcza kupcy lubeccy, obdarzeni przez książąt pomorskich przywilejami, umożliwiającymi im swobodny skup w całym kraju. Jednak rozwijające się szybko miasta pomorskie dążyć zaczęły do skupienia w swych rękach zysków z handlu zbożem. Szczecin, główny ośrodek tego handlu, wyjednał w r. 1253 od księcia zakaz skupu zboża przez obcych kupców w okresie od żniw do Wielkiejnocy, stanowiący poważne ograniczenie przywilejów Lubeki, które zresztą przez pewien czas nie były przez książąt potwierdzane. Obok Szczecina Gardziec i Gryfino rozwinęły wcześniej eksport zboża ze swego zaplecza i uzyskały zabezpieczające ten eksport przywileje. Między nimi a Szczecinem, dążącym do zmonopolizowania odrzańskiego handlu zbożem, wywiązała się walka, zapoczątkowana przywilejem z r. 1281, ograniczającym eksport zboża na pełne morze do dużych statków, co sprzyjało interesom Szczecina. Dalszym etapem w tej walce było sfalszowanie przez szczecinian przywileju składowego, rzekomo z r. 1283, który w r. 1308 uzyskał zatwierdzenie księcia Ottona I. Mimo to przywilej ten, w r. 1313 zawieszony przez tegoż księcia, nie mógł być

<sup>156</sup> W okresie trwania zakazu poszczególni kupcy gromadzili zboże poza Szczecinem, a następnie je spławiali, nie przywożąc do miasta. Procedurę takiego zakazuje *bursprake* szczecińska z r. 1416.

wprowadzony w życie. Walka Szczecina z Gardźcem i Gryfinem toczyła się w ciągu XIV w.; słabi i skłóceni ze sobą książęta nie zajmowali jednoznacznego stanowiska, popierając raz jedną, raz drugą stronę. Szczecin usiłował zablokować wyjście na morze, uzyskując własność obu koryt Odry i wysp między nimi leżących, a także pewnych punktów na przeciwległym brzegu; wreszcie przez budowę grobli i mostów przez Odrę i Regalicę (1299—1305) uzyskał możliwość hamowania żeglugi na rzekach. Odpowiedzią na to była budowa analogicznych mostów i grobli w Gardźcu i Gryfinie (od 1306) oraz uzyskane przez te miasta w r. 1325 prawo odpowiadania represjami szczecinianom, o ile ważą się hamować ich handel na Odrze i Regalicy. Prawo to przez długi czas umożliwiała im branie udziału w eksporcie zboża pomorskiego.

Szczeciński handel zbożem, opierający się przez długi czas na zbożu z bezpośredniego zaplecza na lewym brzegu Odry, u schyłku XIII w. zaczął zataczać szersze kręgi, obejmując obfitą produkcję zbożową Marchii Wkrzańskiej oraz zboże dostarczane z Nowej Marchii. Zboże wkrzańskie dostarczali rzeką Wkrą do leżącego u jej ujścia miasta Wkry kupcy z Przemysławia i Pozdawilka; w r. 1312 szczecinianie wystarali się o przywilej wyłącznego prawa do zakupu tych transportów. Z Nowej Marchii dowozili do Szczecina zboże kupcy z Chojny, Landsberga (Gorzowa), Strzelec i Drezdenka; z czasem kupcy szczecińscy udawali się po nie również sami do miast nowomarchijskich. Przed połową XIV w. w nurt ten włączyło się zboże z Wielkopolski zakupywane przez mieszczan z Landsberga (Gorzowa), Strzelec i zapewne Drezdenka oraz z ziemi lubuskiej, eksportowane przez kupców z Frankfurtu i Lubiąża (Müncheberg). W r. 1311 mieszczanie brandenburscy otrzymali prawo swobodnego wywozu towarów na pełne morze, ale poza kupcami z Frankfurtu raczej z niego nie korzystali.

W drugiej połowie XIV w. wystąpiły znaczne trudności w handlu zbożem, związane być może ze spadkiem cen zboża na rynkach zachodnich i północnych, a na pewno z kryzysem gospodarstw folwarcznych na Pomorzu i w Brandenburgii, z depresją tamtejszego osadnictwa i dezorganizacją polityczną. W tej sytuacji mniejsi współzawodnicy nie mogli pokonać trudności, a triumfujący nad nimi Szczecin ponownie zgłaszał pretensje do bezwzględного prawa składu na zboże (przywilej z r. 1370). Przeciwno tym pretensjom wystąpiła koalicja miast na czele z Gardźcem, (Dąbie, Goleniów, Wkra, Nowe Warpno) i uzyskała jeszcze raz potwierdzenie swobodnego eksportu zboża przez Szczecin na pełne morze; Gardziec zaś otrzymał w r. 1397 prawo jednodniowego składu na zboże i inne artykuły żywnościowe. Przy pomocy przywilejów z r. 1397 przez dłuższy czas jeszcze bronił Gardziec swego eksportu zboża. Monopolowi Szczecina przeciwstawiał się również Stargard, organizujący eksport z własnej placówki u ujścia Iny. Jego znaczenie w handlu zbożem stało się przyczyną długotrwałej wojny handlowej ze Szczecinem.

O organizacji tego handlu wiemy bardzo niewiele. Część eksportowanego zboża pochodziła z dóbr miejskich i z posiadłości wiejskich mieszczan, rozrzuconych na zapleczu. Dalsze zboże dowozili chłopci na targ miejski i to zboże, przeznaczone w zasadzie dla miejscowych konsumentów, stanowiło przedmiot kolizji między sięgającymi po nie kupcami a rzemieślniczym pospółstwem i biedotą. Spekulacje zbożowe bogatych mieszczan już na początku XV w. (1416) doprowadziły do wystąpień

przeciw władzom miejskim. Wśród dostawców zboża do miast nie brakło i panów feudalnych: szczególnie aktywne były tu klasztory cysterskie, zwłaszcza Kołbacz i Chorin, posiadające specjalne przywileje handlowe i własne ekspozytury w miastach: Kołbacz w Dąbiu, Szczecinie i Gryfinie, Chorin w Odrzycku (Oderberg) i Angermünde.

Poza tymi dostawami kupcy zbożowi sami organizowali skup na wsi. Ważną rolę odgrywali w tym skupie w Przemysławiu — młynarze, w Nowej Marchii — lichwiarze żydowscy. Z pewnych sformułowań miejskiego ustawodawstwa można się domyślać istnienia przedstawicieli kupców wśród społeczeństwa wiejskiego, co potwierdzają urywkowe dane z Frankfurtu. Niezależnie od tego większe miasta uzależniały od siebie kupców mniejszych ośrodków.

Szczecin ani tym bardziej mniejsze ośrodki nie brały na siebie dostarczania zboża aż do krajów przeznaczenia; już wcześniej narzuciły im swe pośrednictwo większe miasta wendyjskie, zwłaszcza Lubeka. Po konfliktach XIII w. około r. 1280 ustalili się sojusze Szczecina z Lubeką, za którym przysłała i regulacja wzajemnych stosunków w handlu zbożem. Szczecin, mający wolną rękę na Pomorzu, ograniczył się do roli dostawcy Lubeki, przy czym częstokroć lubeczanie odbierali zboże już w samym Szczecinie. Tak zaczęło się kształtować jednostronne nastawienie handlu szczecińskiego i ograniczanie aktywnego handlu morskiego, które w przyszłości ciężko zaważyły na losach miasta.

Z XIV w. mamy wiadomości o dostawach zboża szczecińskiego do Strzałowa, dla księcia Rugii, i do Lubeki. W transportach zboża, uwiecznionych w księdze handlowej Clingenberga i Warendorpa z r. 1330 figuruje, jak się wydaje, zboże szczecińskie. Z rejestrów cła funtowego Lubeki (1368/9 r.) wynika, że zboże nadodrzańskie stanowiło połowę niewielkiego zresztą w tym roku importu zboża do Lubeki. Obok Szczecina w imporcie tym brały udział Stargard (wyprzedzający Szczecin co do ilości zboża), Dąbie i Goleniów. Znaczna część tego zboża została zresztą zakupiona przez lubeczian już na Pomorzu.

Ożywiony eksport zboża z Pomorza i Brandenburgii wywarł poważny wpływ na życie tych krajów, wyrażający się z jednej strony w dążeniu do ujednoczenia miar zboża, z drugiej zaś — w coraz częstszych skokach cen, wywołanych działalnością skupywaczy. Działalność ta doprowadzała od czasu do czasu do powstawania nad Odrą niedoborów zbożowych pociągających za sobą głód i rozruchy społeczne. Toteż zarówno książęta, jak władze miejskie usiłowały zaradzić temu stanowi rzeczy: pierwsi — przez okresowe zakazy wywozu, drugie — przez zmuszanie mieszczan, a następnie i organizacji mieszczańskich, do tworzenia zapasów zboża. Jednak zakazy, wydawane przez książąt, straciły znaczenie w okresie upadku ich władzy i stały się środkiem zdobywania pieniędzy za indywidualne zwolnienia od zakazu. Władze miejskie natomiast, ściśle związane z kupcami zbożowymi, prowadziły dwulicową politykę, nie potrafiąc ściśle dopilnować nawet tych skromnych ograniczeń, jakie narzucały eksportowi zboża. Ożywienie handlu zbożem od lat trzydziestych XV w., otwierające nowy okres w dziejach handlu bałtyckiego, wywołało nieustanne konflikty między kupiectwem a innymi grupami mieszczan, występujące w większości ośrodków eksportu zboża. Nowy ten okres — to czasy zierzchu hanzeatyckiego handlu zbożem wobec wkraczającego na Bałtyk handlu Holandii.

Бенедикт Зентара

## РОЛЬ ГОРОДА ЩЕЦИНА В ТОРГОВЛЕ ХЛЕБОМ В XIII И XIV В.

Надолго до XV столетия Балтика являлась районом оживленной хлеботорговли. Ее размеры ближе неизвестны, хотя несомненно им далеко до массовых поставок XVI и XVII столетия. В этот первый период подъема хлеботорговли, продолжавшегося с середины XIII по середину XIV в. главную роль играл Любек притягивющий зерно из разных прибалтийских земель и затем экспортировавший его в страны испытывавшие уже в то время нехватку хлеба, как Норвегия, Голландия, Франция. На ряду с Любеком важную роль играл в этой области торговля Росток, а также Стжалув. Возрастающее население крупных торговых городов Ганзы также требовало доставки все большего количества хлеба.

Уже около середины XIII в. важное место в хлеботорговле занимало Поморье, в особенности земли над Одером. Сюда прибывали за хлебом Норвеги, жители Гданского Поморья, а особенно купцы из Любека, пожалованные щецинскими князьями грамотами, разрешающими им свободную скупку по всему княжеству. Однако быстро растущие города стали проявлять стремление совокупления в своих руках прибылей от хлеботорговли. Щецин, главный центр этой торговли исходатайствовал в 1253 году у князя запрет скупки хлеба иностранным купцам в период от жатвы до Паски, серьезно ограничивший данные Любеку жалованные грамоты, которые впрочем в течение некоторого времени не подтверждались князьями. На ряду со Щецином рано развернули вывоз хлеба из своей сельской округи Гардец и Грифино приобретая обеспечивающие его грамоты. Между этими городами и Щецином стремлящимися монополизировать торговлю хлебом по Одеру развернулась борьба вызванная грамотой 1281 г., ограничивающей вывоз хлеба на открытое море только большими судами, что отвечало интересам Щецина.

Дальнейшим этапом этой борьбы была подложная грамота на право склада в пользу щецинцам якобы с 1283 г. которая в 1308 была подтверждена князем Оттоном I. Помимо этого грамота эта в 1313 г. была отменена тем же князем. Борьба Щецина с Гардцем Грифином тянулась в течении XIV столетия, слабые и погруженные в междоусобные распри князья не занимали однозначной позиции высказываясь раз по одной, раз по другой стороне. Щецин пытался блокировать выход в море приобретая во владение оба русла Одера и лежащих между ними островов, а также некоторых мест на противоположном берегу; наконец путем постройки плотины и мостов на Одеру и Регалице (1299—1305) он получил возможность тормозить судоходство по этим рекам. Ответом на это была постройка аналогичных мостов и плотин в Гардце и Грифине (с 1306 г.) а также полученное этими городами право репрессий по отношению к щецинцам, если те осмелятся тормозить их торговлю по Одеру и Регалице.

Это право долгое время позволяло этим городам участвовать в экспорте ломорского хлеба.

Щецинская хлеботорговля базировавшая долгое время на вывозе хлеба из ближайшей сельской округи на левом берегу Одера, на исходе XIII в. начала распуцать свой диапазон, охватывая обильное хлебопроизводство Вкжанской Мархии а также хлеб поставляемый из Новой Мархии Вкжанский хлеб доставался рекой Вкрой в лежащий у ее устья город Вкру купцами из

Пржемыслава и Поздавилька. В 1312 г. щецинцы приобрели жалованную грамоту на исключительную торговлю этими транспортами. Из Новой Мархии в Щецин провозили хлеб купцы из Хойны, Ландсберга (Гожова), Стжелец и Дрезденка; со временем щецинские купцы сами направлялись за хлебом в новомархийские города.

До середины XIV в. в это русло начал попадать также хлеб из Великой Польши (покупаемый горожанами из Ландсберга (Гожова), Стжелец и вероятно Дрезденка а также из любуской земли экспертируемый купцами из Франкфурта и Любионжа (Мюнхеберг). В 1311 г. бранденбургские мещане получили право свободного вывоза товаров на открытое море, но не пользовались им, кроме купцов из Франкфурта.

Во второй половине XIV в. развились значительные затруднения в хлеботорговле, связанные быть может с падением цен хлеба на западных и северных рынках, а наверно с кризисом фольварчных хозяйств в Поморье в Бранденбургии, с депрессией их заселения и политической дезорганизацией. В этой обстановке менее сильные соперники не были в состоянии преодолеть препятствий и торжествующий над ними Щецин снова гласил свои притязания на исключительное право склада хлеба (жалованная грамота 1370 г.). Эти притязания встретились с отпором коалиции городов во главе с Гардцем (Домбе, Голенев, Вкра, Нове Варпно), которая еще раз приобрела подтверждение свободного вывоза хлеба через Щецин на открытое море; Гардец же в 1397 г. получил право однодневного склада на хлеб и другие продовольственные товары. С помощью жалованных грамот 1397 Гардец продолжительное время защищал свою хлеботорговлю. Монопольным стремлениям Щецина противостоял также Старгард, организирующий вывоз собственным промыслом у устья Ины. Его значение в хлеботорговле стало причиной продолжительной торговой войны со Щецинном.

Организация хлеботорговли известна нам в малой степени. Часть вывозимого хлеба поступала из городских имений и сельских владений мещан, разбросанных по сельскому округе города. Далее хлеб поступал от крестьян привозивших его на городской торг. Этот хлеб предназначенный в основном для городских потребностей являлся причиной столкновения интересов купцов пытавшихся приобрести его, и городских ремесленников и низов. Хлебные спекуляции богатых мещан уже в начале XV ст. (1416) привели к выступлениям против городских властей. Среди поставщиков хлеба в города были и феодалы, в особенности деятельными были тут цистерские монастыри, прежде всего Колбач и Херин, располагавших специальными торговыми грамотами и собственными подворьями в городах: Колбач в Домбе, Щецине и Грифине, Херин в Оджиске (Оденберг) и Ангермюнде.

Кроме этих поставщиков хлеботорговцы сами организовали скупку по деревням. Важную роль играли в этой скупке в Пржемыславе — мельники, в Новой Мархии ростовщики — евреи. По некоторым формулировкам городского законодательства можно предполагать существование агентов хлеботорговцев среди сельского населения, что подтверждают отрывочные данные из Франкфурта. Независимо от этого более крупные города ставили от себя купцов меньших центров.

Щецин, а тем более меньшие городские центры не брались за поставку хлеба в страны его назначения; уже ранее им навязали свое посредничество вендийские города, особенно Любек. После разногласий XIII в. около 1280 г. определился союз Щецина с Любеком, который и урегулировал взаимные отношения в хлеботорговле. Щецин имея под рукой Поморье ограничился к роли поставщика Любека, причем часто купцы из Любека принимали хлеб в самом Щецине.



Так начала формироваться односторонняя ориентировка щецинской торговли и ограничиваться активная морская торговля, что в будущем тяжело отразилось на судьбах города.

С XIV столетия, нам известно о поставках щецинского хлеба в Стржалов, для князя Ругии, и в Любек. В транспорте хлеба увековеченных в торговой книге Клиненберга и Варендорпа 1330 г. следует предполагать щецинское зерно. Из записей фунтовой пошлины г. Любека (1368/9 г.) следует, что хлеб из земель Одера являл собой половину небольшого впрочем в этом году импорта зерна в Любек. Наравне со Щецином в этом импорте участвовали Старгард (опережавший Щецин в количестве зерна), Домбе и Голенев. Значительная часть этого хлеба была впрочем приобретена любекскими купцами на месте в Поморье.

Оживленный вывоз хлеба из Поморья и Бранденбургии в серьезной степени воздействовал на жизнь этих стран. С одной стороны это проявилось в стремлении к унифицированию хлебных мер, с другой — во все более частных колебаниях цен, вызванных деятельностью скупщиков. Эта деятельность приводила время от времени к недостатку хлеба над Одером, вызывавшему голод и социальные брожения. Поэтому и князья и городские власти старались предотвратить таковые последствия — первые путем периодических запретов вывоза, вторые путем принуждения горожан, а потом и городских организаций к созданию хлебных запасов. Однако выдаваемые князьями запреты потеряли значение в период падения их власти и стали средством добывания денег за индивидуальные освобождения от запрета. Городские же власти тесно связанные с хлеботорговцами вели лицемерную политику и оказывались не в состоянии стоять на страже даже так скромных ограничений экспорта хлеба, которые сами устанавливали.

Оживление хлеботорговли начиная с 30-х годов XV в. открывавшие новый период в истории балтийской торговли вызвало беспрестанные столкновения между купечеством и иными группами горожан. Они имели место в большинстве центров хлеботорговли. Этот новый период это время заката хлеботорговли Ганзы в виду внедрившейся на Балтике торговли Голландии.

Benedykt Zientara

#### LE RÔLE DE LA VILLE DE SZCZECIN DANS LE COMMERCE DU BLÉ AUX XIII<sup>e</sup> ET XIV<sup>e</sup> SIÈCLES

Bien longtemps avant le XV<sup>e</sup> siècle, un actif commerce du blé se développa dans la Mer Baltique. Nous ne pouvons pas en déterminer le volume avec précision; certainement il était inférieur à celui beaucoup plus massif du XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècle. Pendant cette première période, qui va du milieu du XIII<sup>e</sup> au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, ce fut surtout la ville de Lubeck, qui faisait venir le blé de différents territoires situés sur la Baltique et l'exportait ensuite aux pays qui déjà à cette époque connaissaient une pénurie de blé, tels la Norvège, la Hollande ou la Flandre. A côté de Lubeck, Rostock et Stralsund participaient à ce commerce. La population croissante des grands ports hanséatiques exigeait également l'importation de quantités de plus en plus grandes de blé.

Cependant, dès le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, la Poméranie, et notamment les territoires riverains de l'Oder, jouaient un rôle considérable dans ce commerce.

Ici venaient chercher du blé les Norvégiens, les habitants de la principauté poméranienne de Gdańsk, et surtout les marchands de Lubeck, investis par les princes poméraniens de privilèges qui les autorisaient à faire des achats dans tout le pays. Cependant les villes poméraniennes, qui étaient en train de se développer rapidement, aspiraient à concentrer en leurs mains les profits de ce commerce. A la requête de la ville de Szczecin le prince interdit en 1253 aux marchands étrangers d'acheter le blé pendant la période entre les moissons et Pâques — interdiction qui représentait une sérieuse limitation des privilèges de Lubeck. Outre Szczecin, Gardziec (Gartz) et Gryfino (Greifenhagen) développèrent de bonne heure l'exportation du blé de leur arrière-pays et obtinrent des privilèges qui la garantissaient. Entre ces villes et Szczecin, qui aspirait au monopole du commerce du blé des régions riveraines de l'Oder, s'engagea une concurrence acharnée. Un privilège ducal daté de 1281 limitant aux grands navires l'exportation du blé en pleine mer — favorisait les intérêts de Szczecin. Une étape ultérieure de cette lutte, ce fut la falsification par les citoyens de Szczecin d'un privilège de dépôt, qu'ils prétendaient avoir reçu en 1281, et qui en 1308 obtint la confirmation d'Otto I. Ce privilège cependant, suspendu en 1313 par le même prince, ne put être mis en exécution. La lutte de Szczecin contre Gardziec et Gryfino se poursuivit au cours du XIV<sup>e</sup> siècle; les princes, faibles et en désaccord entre eux, appuyaient tantôt une partie, tantôt l'autre. Szczecin s'efforça de bloquer le débouché sur la mer en s'assurant la possession des deux branches de l'Oder et des îles situées entre celles-ci, ainsi que de certains points sur la rive opposée; enfin, par la construction de digues et de ponts sur l'Oder et la Regalica (1299—1305), il s'assura la possibilité d'entraver la navigation sur ces fleuves. En réponse, les villes de Gardziec et Gryfino firent construire des ponts et des digues analogues (à partir de 1306); ces mêmes villes, en 1325, purent obtenir de répondre par des représailles aux citoyens de Szczecin, au cas où ceux-ci oseraient entraver leur commerce sur l'Oder et la Regalica. Ce droit leur permit pendant longtemps de continuer à exporter du blé poméranien.

Le commerce du blé de Szczecin, qui pendant longtemps s'était fondé sur la production de l'arrière-pays immédiat de la rive gauche de l'Oder, commença vers la fin du XIII<sup>e</sup> siècle à élargir sa base, jusqu'à comprendre l'abondante production de blé de la Marche de Wkra (Uckermark) ainsi que la Nouvelle Marche. Ce blé était transporté sur la Wkra jusqu'à la ville homonyme située à son embouchure par les marchands de Przemysław et de Pozdawilk; en 1312, les citoyens de Szczecin se procurèrent le privilège du droit d'étape. Quant au blé de la Nouvelle Marche, c'étaient surtout les marchands de Chojna, Gorzów (Landsberg), Strzelce (Friedeberg) et Drezdenko (Driesen) qui le transportaient à Szczecin; avec le temps, les marchands de Szczecin allaient eux-mêmes dans les villes de la Nouvelle Marche et y faisaient leurs achats. Bien avant la moitié du XIV<sup>e</sup> siècle le blé de la Grande Pologne, acheté par les bourgeois de Gorzów, de Strzelce et sans doute de Drezdenko, fit la même trajectoire. De même le blé de la province de Lubusz fut dirigé sur Szczecin par les marchands de Francfort sur l'Oder et de Lubiąż (Müncheberg). En 1311, les bourgeois du Brandebourg obtinrent le droit de libre exportation de marchandises en pleine mer, mais, à l'exception des marchands de Francfort, ils n'en profitèrent guère.

Dans la deuxième moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, de sérieuses difficultés se manifestèrent dans le commerce du blé, en rapport peut-être avec la chute des prix sur les marchés occidentaux et nordiques, certainement avec la crise des domaines seigneuriaux en Poméranie et au Brandebourg, avec la dépression de la colonisation de ces régions et avec la désorganisation politique. Les concurrents les moins forts ne purent surmonter ces difficultés et Szczecin, triomphant sur eux, avança

à nouveau la prétention au droit d'étape (priviège datant de 1370). Contre cette prétention s'insurgea une coalition de villes (Gardziec, Dąbie, Goleniów, Wkra, Nowe Warpno), qui obtint une nouvelle confirmation du droit d'exporter librement le blé en pleine mer en passant par Szczecin; Gardziec obtint en outre, en 1397 le droit à un jour d'étape. A l'aide de ces privilèges, Gardziec put défendre encore longtemps son exportation du blé. Au monopole de Szczecin s'opposa aussi Stargard, en organisant l'exportation à partir de son port sur l'embouchure de l'Ina. Son importance dans le commerce du blé fut la cause d'une longue lutte commerciale avec Szczecin.

Sur l'organisation de ce commerce nous savons peu de chose. Une partie du blé exporté venait des terres appartenant aux villes et des propriétés campagnardes des bourgeois, éparpillées dans l'arrière-pays. Une autre partie était portée au marché par les paysans; ce blé, destiné en principe aux consommateurs locaux, devenait l'objet de conflits entre les marchands qui aspiraient à l'accaparer, et le menu peuple. Les spéculations sur le blé de la grande bourgeoisie suscitérent dès le début du XV<sup>e</sup> siècle (1416) des manifestations contre les autorités citadines. Parmi les fournisseurs de blé on trouve aussi des seigneurs féodaux; les monastères cisterciens, surtout Kołbacz (Kolbatz) et Chorin, possédaient aussi des privilèges commerciaux ainsi que des agences commerciales dans les villes: Kołbacz à Dąbie, Szczecin et Gryfino, Chorin à Odrzycko (Oderberg) et Anjer-münde.

En dehors de ces fournitures, les marchands de Szczecin organisaient eux-mêmes l'achat du blé à la campagne. Les meuniers de Premyslaw, les usuriers juifs de la Nouvelle Marche, jouaient un rôle analogue. Sur la base de certaines formules de la législation urbaine on peut supposer l'existence d'agents commerciaux établis dans les campagnes, ce qui est confirmé par des données fragmentaires provenant de Francfort. Les villes principales faisaient dépendre d'elles les marchands des centres secondaires.

Ni les marchands de Szczecin, ni, à plus forte raison, ceux des ports moins importants ne transportaient eux-mêmes le blé accumulé jusqu'aux pays de destination; dès assez tôt, les grandes villes hanséatiques, et notamment Lubeck, leur avaient imposé leur entremise. Après les conflits du XIII<sup>e</sup> siècle, vers l'année 1280, une alliance s'établit entre Szczecin et Lubeck, à laquelle fit suite un règlement des rapports réciproques dans le commerce du blé. Szczecin, qui contrôlait la Poméranie, se limita au rôle de fournisseur de Lubeck; et souvent les marchands de Lubeck venaient prendre le blé à Szczecin même. Ainsi commença à se former cette orientation unilatérale du commerce de Szczecin et cette limitation du commerce actif par mer, qui eut par la suite de lourdes conséquences pour la destinée de la ville.

Pour le XIV<sup>e</sup> siècle nous possédons quelques renseignements sur des fournitures de blé de Szczecin à Stralsund, à l'île de Rugie, et à Lubeck. Parmi les transports de blé enregistrés dans le livre de commerce de Clingenberg et de Warendorp pour l'année 1330, figure, semble-t-il, du blé de Szczecin. Des registres de la douane de Lubeck pour 1368/9, il ressort que le blé du bassin de l'Oder représentait alors la moitié de l'importation du blé à Lubeck, d'ailleurs peu importante en cette année. A côté de Szczecin prirent part à cette importation Stargard (qui devance Szczecin par la quantité de blé), Dąbie et Goleniów. Une partie considérable de ce blé fut d'ailleurs achetée par les Lubeckiens en Poméranie même.

L'intense exportation du blé poméranien et brandebourgeois exerça une influence importante sur la vie de ces pays, influence qui se manifeste d'un côté dans l'aspiration à l'unification des mesures pour le blé, de l'autre dans

les fluctuations de prix de plus en plus fréquentes, provoquées par l'activité des marchands. Cette activité produisait de temps en temps, dans les pays riverains de l'Oder, des pénuries de blé qui entraînaient la famine et des troubles sociaux. Les princes ainsi que les autorités urbaines s'efforçaient de remédier à cet état de choses: les uns, en interdisant périodiquement l'exportation, les autres, en obligeant les bourgeois à créer des réserves de blé. Cependant les interdictions issues par les princes perdirent leur signification lors de la décadence du pouvoir de ceux-ci et devinrent pour eux un moyen de se procurer de l'argent en accordant aux marchands des exemptions individuelles. D'autre part les autorités urbaines étroitement liées aux marchands de blé, suivirent une politique ambiguë et ne réussirent pas à veiller sévèrement à l'application des limitations, pourtant bien modestes, qu'elles avaient imposées à l'exportation du blé. L'intensification du commerce du blé à partir des années 30 du XV<sup>e</sup> siècle, suscita dans la plupart des centres de l'exportation, des conflits incessants entre les marchands et les autres groupes de bourgeois. Cette nouvelle période, c'est déjà l'époque du déclin du commerce hanséatique du blé en face de la pénétration du commerce hollandais dans la Baltique.