

Maciejewski, Tadeusz

Gdańskie źródła średniowiecznego prawa morskiego

Studia z Dziejów Państwa i Prawa Polskiego 5, 61-69

2000

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

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

TADEUSZ MACIEJEWSKI

Gdańskie źródła średniowiecznego prawa morskiego

Danzigs mittelalterliches Seerecht

1. Historiografia. 2. Źródła gdańskiego prawa morskiego: 2.1. Przywileje Kazimierza Jagiellończyka; 2.2. Krzyżacki wilkierz Gdański; 2.3. Wilkierz żeglugi gdańskiej (2.3.1. Flisackie prawo pracy, 2.3.2. Sezon żeglugowy); 2.4. Wilkierze Kazimierza Jagiellończyka (2.4.1. Struktura, 2.4.2. Zawartość: 2.4.2.1. Przepisy stoczniowe, 2.4.2.2. Przepisy frachtowe, 2.4.2.3. Uregulowania stosunku pracy, 2.4.2.4. Obowiązki kapitana statku, 2.4.2.5. Postanowienia porządkowe). 3. Wnioski.

1. Die Historiographie. 2. Danziger Seerechtsquellen (im Mittelalter): 2.1. Königs Kasimir Jagiellończyk Privilegien für Danzig; 2.2. Die Danziger Willkür aus der Ordenszeit; 2.3. Wechsel Schifffahrtsrecht; 2.4. Zwei Danziger Willküren aus den Jahren um 1455 und 1479 (2.4.1. Die Struktur der Willküren, 2.4.2. Der Inhalt der Willküren: 2.4.2.1. Vorschriften der Schiffswerften, 2.4.2.2. Vorschriften der Schiffsfracht, 2.4.2.3. Die Arbeitsverhältnisse im Seerecht, 2.4.2.4. Von Schiffen, 2.4.2.5. Die Verwaltungs- und Ordnungsvorschriften). 3. Schlussfolgerungen.

1. Największe zasługi dla poznania prawa morskiego Gdańska położył niezjący już S. Matysik, którego studium opisujące źródła i treść tego prawa uchodzić będzie zawsze za wzorcowe¹. Zagadnieniem tym zajmował się również B. Janik². Z kolei u autorów niemieckich problematyka ta traktowana jest raczej marginalnie³. Po zapoznaniu się z materiałem źródłowym, stwierdziwszy, iż istnieje możliwość uzupełnienia dotychczasowych badań, podjąłem próbę dostatecznie ścisłego ich omówienia, w odniesieniu do okresu średniowiecza, któremu – jak się wydaje – S. Matysik poświęcił mniej uwagi. Przedmiot rozważań będą stanowiły jedynie źródła prawa i ich zawartość merytoryczna, z pominięciem innych zagadnień związanych z kwestiami społecznymi, gospodarczymi, technicznymi itp.

¹ S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska. Studium historycznoprawne*, Warszawa 1958, *passim*.

² B. Janik, *Prawo żeglugi według rękopisu gdańskiego z roku 1488*, Rocznik Gdański 1956/57, t. XV/XVI, s. 316; tenże, *Najstarszy tekst prawa morskiego w Gdańsku*, Gdańsk 1961.

³ C. E. Gueterbock, *Die iure maritimo quod in Prussia saeculo XVI et ortum est et in usu fuit*, Regiomonti Prussorum 1866; E. Steffenhagen, *Deutsche Rechtsquellen in Preussen*, Leipzig 1875, s. 80 i n.

2. Gdańskimi źródłami średniowiecznego prawa morskiego były przywileje króla Kazimierza Jagiellończyka⁴ oraz pierwsze trzy wilkierze miejskie z lat 1435–1448, 1455 i 1479–1500⁵. Ich uzupełnieniem jest prawo żeglugi wiślanej; wydał je w 1958 r. według rękopisu z 1488 r. B. Janik. Poszerzony tekst prawa żeglugi wiślanej zawierał pierwszy wilkierz gdański, stąd też i on w bardziej rozbudowanej wersji będzie przedmiotem niniejszego opracowania.

2.1. Przywileje Kazimierza Jagiellończyka tworzyły podstawy rozwoju prawa morskiego Gdańska, w okresie jego przynależności do Polski. Przyznawały one miastu w tej dziedzinie uprawnienia: prawodawcze, administracyjne i sądownicze. Przywilej z 9 lipca 1454 r. nadawał Gdańskowi prawo stanowienia własnych wilkierzy. Korzystając z tego, miasto zamieszczało w nich najważniejsze przepisy prawa morskiego. Natomiast przywilej z 15 maja 1457 r. przekazywał *burmistrzom, rajcom, ławnikom i całej gminie Gdańska pełną moc i władzę zarządzania wszelką obecną żeglugą i wszystkimi wybrzeżami morza w naszych ziemiach pruskich oraz otwierania i zamykania wszelkiej żeglugi*⁶. Interpretacja tego postanowienia sprawiła jednak, że uprawnienia te przejęła wyłącznie rada miejska. Do niej też należało sądownictwo w sprawach morskich, co wywodziło się jeszcze z czasów krzyżackich.

2.2. Pierwszy wilkierz gdański ukazał się w czasach krzyżackich (1435–1448 r.) i jest on jedynym przejawem działalności prawotwórczej Gdańska owego okresu. Sam tytuł wilkierza, mówiący o królewskim mieście Gdańsku, nie ma tutaj znaczenia, gdyż istniejący odpis został sporządzony przez szesnastowiecznego pisarza. Wydano go niewątpliwie za zgodą władz zakonnych, o czym świadczy wielokrotnie używany termin „*unsere herren*”.

Wilkierz zawiera pięć artykułów z zakresu prawa morskiego. Są to wyłącznie postanowienia natury administracyjno-porządkowej⁷. Najważniejszą z poruszanych spraw było wyznaczenie jedyne w tedy miejsca budowy i remontu statków na obszarze Łasztowni (*Lastadie*). Był to teren położony wzdłuż Motławy, na którym wydzielono specjalne place dla warsztatów

⁴ E. Cieślak, *Przywileje Gdańska z okresu wojny 13-letniej na tle przywilejów niektórych miast bałtyckich*, CPH 1954, t. 6, z. 1.

⁵ P. Simson, *Geschichte der Danziger Willkur*, Danzig 1904, s. 52–56, 87; O. Günther, *Zwei unbekannte altpreussische Willküren*, *Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins* 1905, H. XLVIII, s. 15–25; T. Maciejewski, *Wilkierz gdański z czasów krzyżackich (1435–1448)*, [w:] *Szlachta, starostowie, zaciężni*, Gdańskie Studia z Dziejów Średniowiecza [Gdańsk–Koszalin] 1998, nr 5, s. 117–133; tenże, *Zbiory wilkierzy w miastach państwa zakonnego do 1454 r. i Prus Królewskich lokowanych na prawie chełmińskim*, Gdańsk 1989.

⁶ S. Matysik, *Prawo morskie...*, s. 30.

⁷ *Ibidem*, s. 31, 101, 105; T. Maciejewski, *Wilkierz gdański...*, s. 131.

stoczniowych oraz składów drewna budulcowego (Masztownia)⁸. Przepis ten rozszerzono o postanowienie zakazujące cieślom okrętowym obróbki drewna na pomostach przed lub między spichrzami. Tłumaczyć to należy między innymi obawami przed rozprzestrzenieniem się pożarów. Za naruszenie zakazu karano grzywną w wysokości dwóch marek⁹.

Innym problemem Gdańska była niewielka głębokość basenu portowego. W związku z tym, że najczęściej wpływały do niego statki po odbiór towaru masowego – zboża, musiały one, z braku odpowiedniej ilości ładunku przywożonego do Gdańska, wpływać do niego z balastem (piasek, kamienie), który należało usunąć przed załadowaniem towaru. Wprawdzie do jego składowania służyły specjalnie wyznaczone miejsca, to jednak częstokroć zdarzało się, że z powodów ekonomicznych, a nawet ze zwykłego lenistwa wyrzucano go bezpośrednio w porcie, zmniejszając przez to jego głębokość. Działania takie surowo karały władze gdańskie, gdyż pogłębianie portu było niezwykle kosztowne. W związku z tym stosownym wilkierzem zabroniono wyrzucania balastu. Naruszenie tego zakazu karano grzywną w wysokości 10 marek, jeżeli przestępstwa dopuszczono się za dnia, lub śmiercią – gdy dokonano tego nocą. Ustalono jednocześnie, że sprawą usuwania balastu ze statków zajmować się będzie mistrz palowy, z którym kapitanowie statków mieli się w tej materii porozumiewać¹⁰.

Dbano także o kontrolę nad ruchem statków i miejscem ich postoju, dlatego zabroniono cumowania statków za domami, a wyłącznie przy komorze palowej, gdzie pobierano stosowne opłaty. Spraw tych pilnować mieli słudzy palowi i ich pomocnicy¹¹. Podobne problemy rodziła wymiana handlowa, która, jako przynosząca główne dochody miastu i jego obywatelom, musiała być pilnie obserwowana i przestrzegana. W rezultacie ustalono, że wyładunek drewna ze statku mogą prowadzić jedynie obywatele, zaś załadunek i wyładunek burdyn (małych jednomasztowych statków o wysokich burtach, zdolnych do szybkiego przeładunku) mógł się odbywać tylko w ciągu jednego dnia roboczego. To ostatnie postanowienie wynikało z faktu, że przeładunek statków o dużym zanurzeniu mógł się odbywać wyłącznie na redzie; służyły do tego właśnie burdyny. Przy wyporności XV-wiecznych statków można było tego dokonać w ciągu jednego dnia. Ułatwiało to zarówno kontrolę, jak i szybką obsługę handlu¹².

2.3. Uzupelnieniem powyższych przepisów było zamieszczenie w pierwszym wilkierzu odrębnego artykułu regulującego żeglugę na Wiśle. Stanowił on

⁸ *Wilkierz gdański z lat 1435–1448*, tekst O. Günther, *Zwei unbekante...*, art. 45.

⁹ *Ibidem*, art. 28.

¹⁰ *Ibidem*, art. 66.

¹¹ *Ibidem*, art. 40.

¹² *Ibidem*, art. 31.

rozwińnięcie wydanej na zjeździe w Malborku miast pruskich i następnie poprawionej w 1385 r. ordynacji. Do pierwszego tekstu liczącego sześć postanowień, dołączono obecnie trzy następne. Określa się je łącznie jako prawo flisaków, stąd też ich związek z prawem morskim jest jedynie pośredni¹³.

Pierwsza grupa przepisów ordynacji (wilkierza) dotyczyła prawa pracy na statkach. Ustalono w nich, że załozde statków pływających w górę lub w dół rzeki należy wypłacać wynagrodzenie w zależności od liczby przebytych mil, co odpowiadało ustalonej opłacie frachtowej. Po zatrudnieniu na statku, żadnemu flisakowi nie wolno było schodzić na ląd wcześniej niż po dostarczeniu towaru na miejsce przeznaczenia. Naruszenie tego prawa karano obcięciem ucha. Czyn taki musieli jednak potwierdzić szyper, sternik, płytnik albo inna osoba¹⁴. Z kolei, gdyby statek bez istotnej przyczyny opuścili jego oficerowie, to należało w takim przypadku sternikowi ściąć głowę, zaś płytnikowi odjąć rękę¹⁵. Wynagrodzenie flisaków za pracę na statku wynosiło jeden skojec dziennie, do czego należało doliczyć wyżywienie¹⁶. Marynarzom należało również wypłacić połowę wartości frachtowego, czyli z umowy o przewóz towarów rzeką, zaraz po załadowaniu statku¹⁷. W razie rozbicia statku, na flisakach spoczywał obowiązek wyładunku z niego towarów, a następnie powtórnego załadunku. Otrzymywali za tę pracę również jeden skojec dziennie plus wyżywienie, przy czym wynikłe stąd koszty pokrywano z przewożonych towarów, zależnie od ilości przeładowanych łasztów, określających wielkość statku¹⁸.

Druga grupa przepisów normowała sprawy sezonu żeglugowego. Wprawdzie Hanza ustaliła bardzo szytywne unormowanie przerwy w żegludze na okres zimowy – w terminie od 11 listopada do 2 lub 22 lutego, to jednak w Gdańsku nie był on stosowany w praktyce. Wprawdzie istniało i tutaj pojęcie wzmoczonej żeglugi i przerwy zimowej, lecz uzależnione to było wyłącznie od panujących warunków atmosferycznych. W związku z tym trudno było ustalić okres przerwy w żegludze, skoro zależał on wyłącznie od stanu zalodzenia rzeki i portów¹⁹. Sprawa wymagała zatem stosownego uregulowania prawnego. Ustalono mianowicie, że jeżeli statek nie może kontynuować żeglugi z powodu wystąpienia kry na rzece, ewentualnie zamarznięcia statku lub powstania innych uszkodzeń uniemożliwiających rejs, sternik wraz z flisakami ma odczekać na statku przez trzy dni; przez ten czas otrzymywali darmowe wyżywienie, koszty którego obciążały także

¹³ B. Janik, *Prawo żeglugi...*, s. 14 – zawiera tłumaczenie prawa żeglugi.

¹⁴ *Wilkierz gdański z lat 1435–1448*, art. 68 § 1.

¹⁵ *Ibidem*, art. 68 § 7.

¹⁶ *Ibidem*, art. 68 § 8.

¹⁷ *Ibidem*, art. 68 § 9.

¹⁸ *Ibidem*, art. 68 § 6.

¹⁹ S. Matysik, *Prawo morskie...*, s. 165 i n.

właściciela przewożonego towaru²⁰. Po upływie tego czasu, czwartego dnia należało podróż kontynuować, a załodze trzeba było wypłacić wcześniej uzgodnione wynagrodzenie²¹. Jeżeli jednak rejs z powodu kry lub zalodzenia nie był możliwy, flisacy zobowiązani zostali do pozostania na Pomorzu razem ze statkiem²². W związku z trudnymi zimowymi warunkami pogodowymi władze krzyżackie przyznały trzy wolne dni tym flisakom, którzy pozostawali na dłużej przy swoich statkach, na pozyskanie w okolicznych wsiach drewna opałowego. Przy statku zawsze należało jednak zostawić trzech członków załogi, którzy mogli używać wolnego drewna opałowego, przy czym nie mogło to być dębowe lub świerkowe drewno budowlane²³.

2.4. Kolejne wilkierze gdańskie zostały już wydane pod władztwem polskim, w ramach szerokiej autonomii prawodawczej przyznanej miastu przywilejem kazimierzowskim z lipca 1454 r. W wilkierzu wydanym ok. 1455 r. zawarto 17 artykułów z zakresu prawa morskiego (art. 101–117)²⁴, natomiast w ostatnim średniowiecznym wilkierzu, uchwalonym w latach 1479–1500 zamieszczono 22 artykuły z tej dziedziny²⁵. Ich treść omówiona zostanie wspólnie z tego względu, że wprowadzone zmiany dotyczyły prawie wyłącznie budowy strukturalnej, a nie zawartości merytorycznej, która praktycznie pozostała bez zmian. W ramach przeprowadzonych działań systematyzacyjnych, treść pięciu rozbudowanych artykułów wcześniejszego wilkierza zawierających po dwa przepisy prawne mechanicznie podzielono, tworząc z nich obecnie odrębne artykuły (art. 101, 102, 108, 110, 116). Mogło to nie dotyczyć art. 134 i 136 trzeciego wilkierza, które wprawdzie odpowiadają podwójnym przepisom drugiego wilkierza (art. 101 i 102), lecz do rękopisu zostały dopisane później. Nie wiadomo jednak, kiedy tego dokonano. Być może przed wydaniem wilkierza trzeciego, ale do przyjęcia jest też wersja, iż uczyniono to w ramach późniejszych zabiegów aktualizacyjnych, gdyż podobne ingerencje, rękami zresztą różnych pisarzy, spotykamy również przy innych artykułach drugiego wilkierza.

W nowych wilkierzach znacznie poszerzono postanowienia dotyczące budowy statków²⁶. Z pierwszego wilkierza powtórzono przepis, że statki budować i remontować można jedynie na terenie Łasztowni, jak również

²⁰ *Wilkierz gdański z lat 1435–1448*, art. 68 § 2.

²¹ *Ibidem*, art. 68 § 3.

²² *Ibidem*, art. 68 § 4.

²³ *Ibidem*, art. 68 § 5.

²⁴ Tekst wilkierza zamieszcza P. Simson, *Geschichte...*, s. 52–56.

²⁵ Tekst wilkierza AP Gdańsk 300, R/X2, kart 77 pergaminowych, oprawionych w deski obciążone wytłaczaną skórą.

²⁶ Z. Binerowski, *Gdański przemysł okrętowy od XVII do początku XIX wieku*, Gdańsk 1963, *passim*, gdzie opisuje się również wiele zagadnień z wcześniejszych stuleci; patrz też S. Matysik, *Prawo morskie...*, s. 31, 32, 101, 102, 105, 132, 139, 190.

utrzymano, pod grzywną wysokości 2 marek, zakaz obróbki przez cieśli okrętowych drewna budulcowego na pomostach przed spichrzami lub między nimi. Nowością były postanowienia dotyczące jakości materiałów stosowanych do budowy. Zgodnie z nimi, w procesie budowy statków należało wykorzystywać jedynie dobre i zdrowe drewna, sprawdzone przez brakarzy, oraz używać odpowiedniego żelaza, przy czym materiały te musiały być dostosowane do wielkości statku. W związku z tym, że dobór właściwego budulca wymagał umiejętności fachowych, rada wyznaczała corocznie dwu rajców, którzy nadzorowali pracę w Łasztowni. Za używanie niewłaściwych materiałów budujący statki byli skazywani na karę 3 marek, zaś za samowolne zwodowanie statku, bez wiedzy wspomnianych rajców – wymierzano karę 10 marek. Odpowiedzialność cieśli za wykonaną pracę kończyła się w momencie, gdy statek płynął z ładunkiem i podniesionymi żaglami²⁷. W przepisie dopisanym później zajęto się kwestią prac wyposażeniowych odbywanych po wodowaniu, a mianowicie nasadzenia masztów,

Tablica konkordancyjna przepisów morskich
średniowiecznych wilkierzy gdańskich

Wilkierze z lat 1435–1448 (w I)	Wilkierz z ok. 1455 r. (w II)	Wilkierz z lat 1479–1500 (w III)
	101 § 1	133
	101 § 2	134
28, 45	102 § 1	135
	102 § 2	136
	103	137
31	104	138
	105	139
	106	140
66	107	141
	108	142, 143
	109	144
	110	145, 146
	111	147
	112	148
	113	149
	114	150
	115	151
	116	152, 153
	117	154

czego dokonywano za pomocą żurawi. Umieszczać je należało co najmniej 12 sążni od rufy statku²⁸. Brakowanie, suche dokowanie i wodowanie statków odbywało się na specjalnym miejscu, wyznaczonym przez władze miejskie, zwane Brabancją (Brabank). Znajdowały się tutaj, drugie po Łasztowni, warsztaty stoczniowe. Naruszenie tego przepisu zagrożono karą 10 marek²⁹. W innym, dołączonym do drugiego wilkierza postanowieniu zakazano budowania statków na sprzedaż, dopuszczając jedynie ich budownictwo na potrzeby własne lub wspólników. Naruszającego ten przepis rada karała grzywną 100 marek³⁰. W praktyce postanowienie to nie było przestrzegane, gdyż gdańszczanie budowali statki

²⁷ Wilkierz z ok. 1455 r. [dalej: W II], art. 101 § 1; wilkierz z lat 1479–1500 [dalej: W III], art. 133.

²⁸ W II, art. 102 § 2; W III, art. 136; W II, art. 102 § 2; W III, art. 136.

²⁹ W II, art. 103; W III, art. 137.

³⁰ W II, art. 101 § 2; W III, art. 134.

dla Holendrów, Anglików i miast włoskich, z czego zresztą samo miasto czerpało ogromne korzyści.

Kolejna grupa przepisów morskich wilkierzy dotyczyła frachtu, pod czym rozumiano zarówno umowę o przewóz towarów, jak i sam przewożony ładunek. Prawo frachtu przysługiwało jedynie obywatelom, utwierdzając monopol gdańszczan na prowadzenie handlu i ich uprzywilejowanie gospodarcze³¹. Przeładunku wszelkich towarów ze statków morskich stojących na redzie – jak już wspominaliśmy – dokonywano za pomocą burdyn. Przewidziano, że pływający na nich u ujścia Wisły szyprowie powinni zatrudniać na burdynach wyłącznie swoich pachołków (służących). Miało to zapewne zmniejszyć ilość wyrzadzanych w przeładowywanym towarze szkód. Gdyby jednak taka powstała, ustalono iż właściciel burdyny odpowiada za nią na zasadzie odpowiedzialności rzeczowej. W rezultacie musiał kupcowi stratę zrekompensować finansowo, albo pokryć przez przekazanie burdyny³². Jednocześnie czas przeznaczony na frachtowanie statku z użyciem burdyn, w porównaniu do poprzedniego wilkierza, przedłużono z jednego do trzech dni roboczych³³. Przy okazji unormowania spraw frachtu powrócono do kwestii wyrzucania balastu. Utrzymano w tym względzie poprzednie przepisy karzące za wyrzucanie balastu w porcie i na redzie za dnia grzywną w wysokości 10 marek i śmiercią w razie dopuszczenia się przestępstwa nocą; nadzór nad przestrzeganiem tych przepisów należał do mistrza palowego³⁴. Dodano jednak, że odtąd kamienie balastowe należy składać w okolicach twierdzy u ujścia Wisły, co miało służyć utworzeniu w tym miejscu wału ochronnego dla portu³⁵. Dla przestrzegania tego postanowienia nałożono na kapitana każdego statku, przy uiszczaniu opłaty palowej, obowiązek złożenia na ratuszu stosownego oświadczenia, iż zastosował się do tego nakazu, w przeciwnym razie wymierzano mu karę 10 marek³⁶.

Następna grupa przepisów wilkierzowych dotyczyła morskiego prawa pracy. Poszerzono je, dopisując do trzeciego wilkierza ok. 1530 r. odrębną ordynację. Jej treść nie będzie jednak przedmiotem niniejszego opracowania.

Stosunek pracy na statku tworzyło w średniowieczu zawarcie ustnej umowy o pracę między kapitanem (szyprem) a marynarzem. Z reguły wiązało się to z umówieniem kwoty wynagrodzenia i otrzymaniem zaliczki. Zbiegostwo marynarza po przyjęciu zaliczki, co musiało być potwierdzone

³¹ W II, art. 104; W III, art. 138; w pierwszym wilkierzu (art. 31) monopol frachtowania dotyczył tylko handlu drewnem.

³² W II, art. 105; W III, art. 139.

³³ W II, art. 106; W III, art. 140.

³⁴ W II, art. 107; W III, art. 141.

³⁵ W II, art. 108 § 1; W III, art. 142.

³⁶ W II, art. 108 § 1; W III, art. 143.

przez dwóch innych marynarzy, karano śmiercią³⁷. Po wstąpieniu na służbę marynarz zobowiązany był podjąć pracę na statku w terminie wyznaczonym przez kapitana. Zbiegostwo marynarza ze statku karano osadzeniem go w ciemnicy na okres 14 dni³⁸. Natomiast samowolne oddalenie się marynarza ze statku, bez wiedzy kapitana, na okres jednej doby, co musiało być potwierdzone przez kapitana lub sternika oraz dwóch członków załogi, karano cofnięciem marynarzowi urlopu oraz zwrotem zaliczki i połowy umówionego wynagrodzenia. W razie gdyby marynarz pieniędzy nie posiadał, stosowano wobec niego zamiennie karę aresztu, w przeliczeniu jeden wiardunek – 8 dni. Ustalono również, że marynarze nie mogą wymuszać od kapitana wypłaty należnej im części wynagrodzenia wówczas, gdy statek nie jest do połowy zafrachtowany³⁹. W razie rezygnacji przez marynarza z przysługującego mu prawa zabrania wolnego ładunku, kapitan musiał zapłacić za pozostawione miejsce⁴⁰. Kapitan zobowiązany był do zapewnienia na morzu załodze umówionego wyżywienia. Jadłospis obejmował w dni postne soloną rybę, zaś w pozostałe – mięso peklowane, a ponadto raz dziennie napitek. Od woli kapitana zależało zwiększenie dziennych racji żywnościowych, przy czym załodze nie wolno było się tego dopominać⁴¹.

W wilkierzu unormowano również stosunek kapitana do armatorów współwłaścicieli statku. Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem, kapitanowie wszelkich statków zobowiązani byli po zakończeniu rejsu rozliczyć się z odbytej podróży morskiej. Należało tego dokonać przed ponownym zafrachtowaniem statku⁴². Odbywać się ono mogło jedynie za wiedzą i wolą armatorów i współwłaścicieli. Bez ich zgody kapitanowi nie wolno było prowadzić własnych interesów kupieckich, zwłaszcza, co za tym idzie – frachtować na statek obcych towarów. Groziły mu za to bliżej nie określone kary, zaś nielegalnie przewożony towar nie posiadał ochrony prawnej, przez co armatorzy nie ponosili odpowiedzialności za powstałe w nim szkody⁴³. Obowiązkiem kapitana była rzetelność i troska o powierzone mu mienie i załogę. Zawsze jednak z różnych powodów mogły wynikać w czasie pobytu w obcych portach rozmaite spory prawne. Dla sprawności żeglugi postanowiono więc, że w portach hanzeatyckich lub w miejscach, gdzie interesy prowadzili kupcy niemieccy, wszystkie sprawy należało rozstrzygać na miejscu. Uznać to można za przejaw tworzenia przez Hanzę jednolitej polityki morskiej, również w dziedzinie prawa⁴⁴.

³⁷ W II, art. 109 § 1; W III, art. 144.

³⁸ W II, art. 111; W III, art. 147.

³⁹ W II, art. 112; W III, art. 148.

⁴⁰ W II, art. 113; W III, art. 149.

⁴¹ W II, art. 114; W III, art. 150.

⁴² W II, art. 110 § 1; W III, art. 145.

⁴³ W II, art. 110 § 1; W III, art. 146.

⁴⁴ W II, art. 115; W III, art. 151.

Wreszcie, poruszono też w wilkierzach drobne kwestie związane z nadzorem nad porządkiem obsługi handlowej w porcie gdańskim, a zwłaszcza przeładunkiem towarów. Ustalono, że wszystkie towary winny być dostarczane do przystani portowej wyłącznie drogą wodną przez służę, pod groźbą konfiskaty. Miało to zapobiegać przemytowi, jak również zapewniać nadzór i kontrolę nad sprowadzanymi towarami oraz zorganizować sprawny pobór ceł⁴⁵. W związku z tym, że brzeg Wisły u ujścia nie nadawał się do bezpośredniego przeładunku towarów, zbudowano przy nim drewniany pomost dla statków, służący m. in. do przenoszenia na niego części ładunków, zapewne drobniczy. Z braku odpowiednich urządzeń technicznych dokonywano tego ręcznie. Składowane tam towary należało następnie przetransportować do przystani portowej. Generalnie istniał zakaz ich sprzedaży bezpośrednio z pomostu, za wyjątkiem śledzi i innych bliżej nie wymienionych rzeczy, na których handel władze miejskie zezwoliły⁴⁶. W celu zabezpieczenia przywiezionych towarów oraz spichrzy przed pożarem rada miejska wprowadziła też zakaz chodzenia na pomostach i między spichrzami z ogniem, poza tym zabroniła składowania na spichrzach lub wokół nich smoły lub dziegiu, pod karą 3 marek grzywny⁴⁷.

3. Gdańskie źródła prawa morskiego w połączeniu z licznymi źródłami pozagdańskimi, w tym zwłaszcza Waterrechtem oraz recypowanym ustawodawstwem hanzeatyckim, stworzyły podstawy rozwoju polskiego prawa morskiego. Twórcze rozwinięcie w późniejszych stuleciach oraz wykorzystanie praktyki morskiej spowodowały, że prawo morskie Gdańska, obok prawa pruskiego, było jednym z lepszych systemów prawnych obowiązujących w Europie Północnej. Stanowiło prawo nie tylko jednego portu, ale wręcz całego państwa. Jego zaś kodyfikacja zawarta w wilkierzu z 1761 r. uznana jest za dzieło oryginalne i nowoczesne, które utrzymało jeszcze swoją moc obowiązującą aż do 1861 r.

⁴⁵ W II, art. 116 § 2; W III, art. 153.

⁴⁶ W II, art. 116 § 1; W III, art. 152.

⁴⁷ W II, art. 117; W III, art. 154.