

SZCZECIN BYŁ JUŻ POLSKIM „OKNEM NA ŚWIAT” W ŚREDNIOWIECZU

Kwestia rozwoju stosunków gospodarczych Pomorza Zachodniego z Polską w okresie średniowiecza, stanowi niewątpliwą lukę w naszej dotychczasowej literaturze historycznej. Jednakże wbrew marginesowym uwagom w burżuazyjnej historiografii, zarówno polskiej jak i niemieckiej na temat słabego rozwoju stosunków handlowych Pomorza Zachodniego z Polską w tym okresie, mało wykorzystane przez badaczy źródła pozwalają ustalić pełniejszy niż dotąd obraz tych stosunków.

Wielkopolskę z Pomorzem Zachodnim łączyły od dawna drogi handlowe. Najstarsza z nich to droga przechodząca przez Santok, Choszczno, Stargard w kierunku Szczecina. Używane były też drogi wodne Warta, Noteć i Odra, którymi spławiano głównie drzewo i towary leśne, jak smołę, dziegieć popiół, w mniejszej mierze zboże. W ciągu XIII wieku drogi te były używane przez kupców polskich i pomorskich, wspomina o tym dokument margrabiego brandenburskiego dla miasta Choszczna, z r. 1291.

W ciągu XIII i XIV wieku władcy brandenburscy korzystając z rozbitcia dzielnicowego ziem polskich wbili się klinem między Wielkopolskę a Pomorze Zachodnie, zagarniając połacie ziem dotąd rdzennie polskich. Nowe zdobycze nazwali oni Nową Marchią.

Toteż w XIV wieku w wielkopolsko-pomorskiej wymianie towarowej rolę pośredniczącą przejęły miasta nowomarchijskie. Zaangażowany w tym pośrednictwie handlowym był Frankfurt nad Odrą, a także Gorzów nadwarciański, Drezdenko nad Notecią oraz Strzelce Krajeńskie. Rozwój tych miast wyraźnie był związany z nasileniem stosunków handlowych Wielkopolski z Pomorzem Zachodnim. Ruch na drogach musiał być znaczny skoro w r. 1353 miasto Myślibórz ubiegało się u swego pana feudalnego, by tędy kierował karawany kupieckie.

Przekazy źródłowe z r. 1345 mówią o wywozie zboża z Polski do Szczecina przez kupców ze Strzelec. Uboga Brandenburgia zboża produkowała wówczas mało, toteż władcy jej zakazywali eksportu zboża krajowego, pozwalając natomiast na wywóz zboża, które kupcy Nowej Marchii zakupowali w Polsce.

W r. 1347 prawo handlu ze Szczecinem uzyskało Drezdenko nad Notecią. Kupcy tego miasta zaopatrywali się w Wielkopolsce w takie towary jak zboże, mąka, potaż, drzewo, żelazo i miedź, do Szczecina wieźli je zarówno wodą jak i lądem. Z portów zachodnio-pomorskich przywozili śledzie, sól i sukno.

Zastanawia nas fakt, że w tej wymianie towarowej nie brali udziału kupcy polscy, w każdym bądź razie źródła o tym nie wspominają. Przypuszczać więc należy, że system celny Brandenburgii, która na wszystkich drogach handlowych łą-

czących Wielkopolskę z Pomorzem Zachodnim ustanowiła komory celne, w dużym stopniu utrudnił polskiemu kupiectwu w tym okresie aktywny udział w handlu.

Z tej sytuacji skorzystał przede wszystkim Gorzów nad Wartą. Począwszy od r. 1348 (wcześniej w Santoku) kupcy polscy splawiający drzewo Wartą i Odrą musieli się tutaj zatrzymywać i wystawiać swój towar na sprzedaż przez pewien określony okres czasu, (zwykle trzy dni) po upływie którego mogli resztę drzewa splawiać do Szczecina. Było to tak zwane prawo składu. Korzystali z tego mieszczanie gorzowscy, dorabiając się fortuny. Stąd szybki rozwój miasta. Jak zyskowne musiało być pośrednictwo, świadczy uzyskane w r. 1373 prawo poboru ceł od wszystkich towarów transportowanych z Polski lub do Polski, czy to drogą lądową czy też wodną. Na szczęście zachowała się ówczesna taryfa celna. Znajdująca się w niej specyfikacja ceł i towarów daje nam wyobrażenie o ówczesnym imporcie i eksporcie polskim.

Jak wynika, z Polski wywożono chmiel, konopie, zboże, wełnę, skóry, lój, smołę, wosk, miód, wędzone mięso, beczki, a także niższe gatunki sukna. Jak wiadomo bowiem sukna polskie wywożone były przez kupców hanzeatyckich, głównie przez lubeckich na wschód do Nowogrodu. Towar do Polski importowany to sól, ryby, sukno i wino. Widzimy więc, że produkcja towarowa na ziemiach polskich była dość znacznie rozwinięta, jej nadwyżki mogły być eksportowane do portów bałtyckich.

W drugiej połowie XIV wieku Polska znajduje się w stałych zatargach handlowych z Zakonem Krzyżackim w Prusach. Miasta pruskie bogacące się na handlu z Polską, usiłują także przejąć w swe ręce pośrednictwo handlowe między swym zapleczem a kupiectwem zachodniej Europy. Z drugiej strony władcy polscy usiłują wstrzymać ekspansję gospodarczą miast pruskich, głównie Torunia w głąb Polski i dalej na Węgry, Czechy i Ruś. W takich warunkach kupiectwo polskie szukając bezpośredniego kontaktu z rynkami zbytu, wykorzystuje w coraz większym stopniu drogi handlowe wiodące z Wielkopolski przez Nową Marchię i Pomorze Zachodnie ku ujściu Odry.

W r. 1390 Władysław Jagiello zawiera traktaty handlowe z księciem pomorskim Bogusławem VI oraz z miastami Strzałowem, Gryfią i Nakłem (Anklam). W ślad za Bogusławem VI w r. 1392 zaprasza kupców polskich książe słupski, a w r. 1396 Świećbór szczeciński. W portach pomorskich zapewniono kupiectwu polskiemu swobodną wymianę towarową bez jakiegokolwiek bądź pośrednictwa, korzystano też z wielu udogodnień i ulg celnych.

Oto jeden z ustępów tego pamiętnego traktatu handlowego:

„Dalej, mogą wyżej wzmiankowani kupcy (polscy) z pokładu na pokład, z jednego statku na drugi swój towar przeladowywać w naszych portach bez przeszkód, jednakże ma się to dzieć za wiedzą naszego celnika...”

„Dalej, jeżeli nieszczęście chciało, że jakiś statek przy naszych brzegach się rozbił z towarami wyżej wymienionych państw lub osiadł na mieliźnie i towar został wyrzucony na ląd, co uchowaj Boże, to może kupiec lub szypër ów towar zabezpieczyć”.

Wzajemnie też Jagiello zapewnił kupcom hanzeatyckim swobodny handel na ziemiach polskich oraz zezwolił na penetrację w głąb Rusi i Węgier.

Z taryf celnych dowiadujemy się o wielkiej różnorodności towarów importowanych do Polski. Były to między innymi słynne sukna flandryjskie, arrasy, południowe owoce, wiele rodzajów ryb morskich i sól. Z Polski wywożono wymienione już towary leśne i plody rolne. Tędy też szły tranzytem z Czech i Węgier ołów, cynk i żelazo oraz miedź, z Rusi natomiast cenne futra i skóry.

Wobec tego ożywienia dróg handlowych łączących Wielkopolskę z Pomorzem Zachodnim w XIV wieku, ściślej z ujściem Odry, wydaje się, że traktaty handlowe z Pomorzem Zachodnim w końcu tego stulecia nie były zawarte tylko w celu wywarcia nacisku gospodarczego na Zakon Krzyżacki, jak to utrzymuje dotychczasowa historiografia. Spięcia gospodarcze z Zakonem powtarzały się już nie raz, lecz mimo to nie skierowano ruchu handlowego ku ujściu Odry. Nowa sytuacja w r. 1390 miała pośrednie bardziej obiektywne przyczyny: była podyktowana rozwojem i zespoleniem się ekonomicznym obu ziem i stała się dla Polski jak i Pomorza Zachodniego koniecznością gospodarczą, a dokument Jagiełły z r. 1390 był odtąd jednym z atutów w walce książąt pomorskich o wolną żeglugę na Warcie i Odrze w XVI w.

Tak więc stosunki handlowe z Pomorzem Zachodnim przybrały na sile pod koniec XIV wieku. Wytyczona w dokumencie Jagiełły nowa droga handlowa (via nova versus Flandriam) uczęszczana była przez szereg lat przez kupców z całej Polski.

Zazdrosnym okiem spoglądano na to z Frankfurtu nad Odrą, rada miejska skierowała nawet skargę do Wielkiego Mistrza, że ten ruch handlowy omija ich miasto. W. Mistrz jednak zaradzić temu nie umiał. Dopiero opanowanie w r. 1402 Nowej Marchii przez Zakon mogło wpłynąć hamująco na dalszy rozwój handlu z Pomorzem Zachodnim. Główne drogi handlowe łączące Polskę z ujściem Odry były odtąd kontrolowane przez starostów krzyżackich.

Należy jednak stwierdzić, że nawiązane raz kontakty handlowe wcale się nie zrywają. Ożywia się nawet droga biegnąca wprost na północ w kierunku Darłowa. Przedsiębiorczy kupcy krakowscy wykorzystując bytność Bogusława VIII w Krakowie postarali się u niego o dokument zezwalający im na handel w jego księstwie i korzystanie z portu w Darłowie.

W latach 1410—1414 po klęsce Zakonu pod Grunwaldem słyszymy o spławie drzewa z Wielkopolski do Szczecina. Spławiano więc Wartą klepki służące do wyrobu beczek do śledzi, na które było wielkie zapotrzebowanie w miastach hanzeatyckich handlujących na dużą skalę śledziami poławianymi u wybrzeży Szwecji. Płynęło także Wartą i Odrą drzewo zwane „długim” służące jako budulec okrętowy, zwłaszcza do budowy masztów okrętowych. Trzeba zaznaczyć, że o drzewo z Polski ubiegali się kupcy z Zachodniej Europy. Tędy wreszcie szły transporty śledzi w głąb Polski.

Korzystali Polacy z dróg wodnych i lądowych do Szczecina ignorując coraz bardziej prawo składu w Gorzowie. Traktat handlowy między Polską a Zakonem zawarty w r. 1424 stwierdza, że w komorach celnych, które Zakon ustanowił przy drogach handlowych wiodących z Wielkopolski do Szczecina od kupców polskich pobiera się tylko zwykłe cło.

Na drogach tych zdarzały się raz po raz rabunki. Na przykład w r. 1422 król Polski Władysław Jagiełło w liście do margrabiego brandenburskiego Fryderyka — oskarża wójta krzyżackiego Nowej Marchii, że łamiąc pokój, który właśnie za pośrednictwem Fryderyka stanął między Polską a Zakonem, napadł na kupców polskich z Kościana, gdy ci w celu załatwienia swych interesów dążyli do Szczecina.

Rozboje te utrudniały normalny rozwój stosunków handlowych między Pomorzem Zachodnim a Polską. Źródła z XV wieku podają wiele nazwisk kupców polskich obrabowanych w Nowej Marchii. W r. 1456 kupcowi Mateuszowi z Wielenia zabrano tam spławiane Wartą drzewo i sprzedano w Szczecinie. W tym samym roku obrabowany został także pewien kupiec z Obornik imieniem Jan. Zabrano

mu 6 koni, dwa wozy załadowane wełną i skórą, a jego samego oddano w ręce Krzyżaków.

Na kupców nie tylko polskich ale i marchijskich, lubeckich oraz pomorskich napada zubożale rycerstwo. Najbardziej niebezpiecznymi gniazdami rozbójniczymi były przede wszystkim zameczki biednego rycerstwa w Nowej Marchii. Rozbojem zajmowały się także różne rody feudalów jak von Wedel, von Quitzow, von Günsterberg.

Także ze strony krzyżackiej spotyka się skargi na przygranicznych feudalów polskich, uprawiających proceder rozbójczy na pograniczu. Są to jednak sporadyczne wypadki.

W okresie wojny 13-letniej (1454—1466), której rezultatem było odzyskanie przez Polskę Pomorza Gdańskiego, ruch handlowy na drogach szczecińskich znacznie się wzmógł. W ścisłych związkach z Pomorzem Zachodnim obok Poznania pozostają także inne miasta leżące nad Wartą — Sieraków, Oborniki, Wronki, nadnotecki Wielen oraz Szamotuły, leżące nad główną drogą lądową do Szczecina.

Źródła wspominają znów o wywozie do Szczecina wełny, skór, miodu, o splawie drzewa, i różnych „towarów leśnych” jak dziegieć, smoła, popiół drzewny, używany jako garbnik. Z początku XVI wieku mamy wiadomość że cech szewski w Szczecinie sprowadzał skóry, między innymi także z Polski; wiadomość tą można jednak odnieść już do wieku XV.

Artykułem importowanym do Polski są przede wszystkim śledzie. Udział w imporcie biorą kupcy z Poznania, z Szamotuł a także kupcy lubeccy.

Jak wynika z ksiąg miejskich Poznania interesy handlowe załatwiają w Poznaniu kupcy ze Szczecina i Stargardu. Oba te miasta wyrosły już zresztą na wielkie centra handlowe. Utrzymywały one stosunki gospodarcze ze wszystkimi krajami bałtyckimi, Szczecin zaś także z zachodnią Europą.

Import śledzi do Polski przez Szczecin musiał w drugiej połowie XV wieku przybrać duże rozmiary skoro w roku 1475 nałożono tam nań specjalne cło. Godziło ono jednak w interesy kupców hanzeatyckich, zostało więc wkrótce zniesione. Widocznie handel ten był bardzo zyskowy.

Możemy więc stwierdzić, że Wielkopolska w drugiej połowie XV w. w dużej mierze była zaopatrywana w ryby morskie przez Szczecin, jeszcze bowiem w XIX wieku drogę wiodącą ze Szczecina do Poznania zwano „drogą rybną”.

Rozwój wymiany towarowej Polski z Pomorzem Zachodnim był uzależniony w pewnym stopniu od rozwoju stosunków politycznych Polski i Pomorza z Brandenburgią. Stałe zagrożenie Pomorza Zachodniego ze strony Brandenburgii i wspólność interesów gospodarczych z Polską, każe szukać księżętom pomorskim oparcia w Polsce. Dyplomacja polska nieraz więc wkracza w spory i wojny brandenbursko-pomorskie, działając na korzyść Pomorza.

Margrabiowie brandenburscy jak wynika obawiają się silnego sprzymierzenia Pomorza Zachodniego, skoro podczas blokady Szczecina w latach 1467—1472 pozwalają kupiectwu polskiemu na swobodny handel z miastami leżącymi w ujściu Odry. Korzystali z tego zezwolenia także kupcy krakowscy i olkuscy, nie tylko wielkopolscy. Ci ostatni być może wywozili ołów i srebro właśnie w Olkuszu wydobywane.

Nie tylko kwestie polityczne obchodzą stronę polską, lecz także wewnętrzne spory gospodarcze. W okresie sporu Szczecina ze Stargardem o wolną żeglugę do morza z ominięciem Szczecina, król Polski jest stronnikiem Stargardu. Szczecin skarży się w Lubece na zjeździe miast, że jego interesy handlowe w Polsce z tego powodu bardzo ucierpiały.

Ta krótka charakterystyka stosunków gospodarczych Polski z Pomorzem Zachodnim w średniowieczu pozwala nam stwierdzić, że istotnie Szczecin był naszym „oknem na świat” już wówczas. Dodać jednak należy, że ustępował o wiele Gdańskowi, przez który kierowano główny eksport i import. Pierwszorzędne znaczenie miał jednak dla Wielkopolski. W miarę intensyfikacji wymiany towarowej rosła między obu dzielnicami więź gospodarcza.

W ciągu omawianego okresu zacieśniały się także więzy gospodarcze z Pomorzem słupskim. Dużą rolę odegrała tutaj sól kołobrzeska, sprowadzana przez klasztor już w XIII wieku. Kołobrzeg jest dostawcą soli do północnych dzielnic polskich także w XV wieku. Zjawiali się tutaj kupcy polscy wykupując towar miejscowy — miód, płótno i łososie. Przeciw tej działalności wydał Bogusław X na początku XVI wieku szereg ograniczeń, widocznie tego rodzaju działalność nie była pożądana dla życia gospodarczego Pomorza.

W ciągu następnych wieków coraz większego znaczenia nabierają drogi wodne Warta i Odra. Polska bowiem coraz więcej eksportuje towary masowe, głównie zboże. Zainteresowana tym szlachta domaga się na sejmach oczyszczenia Warty i innych rzek polskich z wszelkich przeszkód. Handlem z Polską zainteresowane są miasta zachodnio-pomorskie i książęta szczecińscy. Niestety bruzdzi tutaj Brandenburgia, sama zainteresowana w wywozie polskich ziemiopłodów. Stąd ciągnące się przez długie lata spory o wolną żeglugę na Warcie i Odrze. Zapoznają nas z tym szczegółowo akta znajdujące się w Archiwum szczecińskim.

Dziś po powrocie do Polski Szczecin odzyskał znów swoje zaplecze gospodarcze. Ze Śląska płynie węgiel, wyroby przemysłowe, z Wielkopolski produkty rolne, zapleczem Szczecina jest nawet Czechosłowacja.

Okno na świat stoi otworem.

WAŻNIEJSZE ŹRÓDŁA I LITERATURA

1. *Pommersches Urkundenbuch*, III B. Szczecin, 189.
2. *Codex Diplomaticus Brandenburgensis*, Riedel, B. L. 18, 24.
3. *Hansisches Urkundenbuch*, I—V, Hoehlbaum, K. Kuntze, Halle 1876, Lipsk 1899.
4. *Hanserecesse*, B. I—VII. K. Koppmann, Lipsk 1870—1897.
5. Daenell E. — *Polen und die Hansa um die Wende des 14. Jahrh. D. Zeitschrift f. d. Geschichtswissenschaft*. N. F. 2, Freiburg 1897—1898.
6. K. Chojnacka — *Walka o wolny handel na Odrze i Warcie w pierwszej połowie XVI wieku*. Przegląd Zachodni, nr 3/4, 1952.
7. K. Maleczyński — *Polska i Pomorze Zachodnie w walce z Niemcami w wieku XIV i XV*. Gdańsk 1946.
8. St. Kutrzeba — *Handel Krakowa w wiekach średnich na tle stosunków handlowych w Polsce*, Rozpr. Ak. Um. Wydz. Hist.—Fil. s. XIX, Kraków 1903.