

ŻYCIE PORTOWE SZCZECINA W XVI WIEKU.*)

Dzieje Szczecina od zarania są najściślej związane z portem. Początkowo jako przystań mieszkających tam rybaków, później, w miarę rozwoju w Szczecinie ośrodka handlowego, jako miejsce wymiany oraz postoju statków kupców obcych i miejscowych, port szczeciński odgrywał bardzo ważną rolę w życiu gospodarczym ludności i był jedną z najważniejszych części średniowiecznego miasta.









Na podstawie dotychczasowych badań nad początkami Szczecina przyjmuje się, że w okresie słowiańskim port mieścił się w zakolu jakie wody Odry tworzyły u wylotu parowu podzamkowego. Podjęte w tym roku prace wykopaliskowe w pobliżu baszty średniowiecznej mają sprawdzić słuszność tego poglądu. Do przystani, znajdującej się pod osłoną grodu położonego na dzisiejszej górze zamkowej, przylegało wzdłuż linii późniejszej ulicy Pływackiej podgrodzie szczecińskie. Zajmowało ono teren między brzegiem Odry a ul. Syreny, granicę południową stanowiła ul. Murna. W XIII wieku, w związku z dalszym rozwojem gospodarczym i przestrzennym Szczecina, port słowiański przestał odpowiadać wzrastającym wymogom. W szczególności, wskutek płytkości wody w zakolu, nie mogły tam przybijać do brzegu większe statki morskie tzw. kogi, które właśnie w XIII w. zaczęły wchodzić w powszechne użycie w żegludze bałtyckiej. Nie bez znaczenia był również mały obszar słowiańskiego portu.

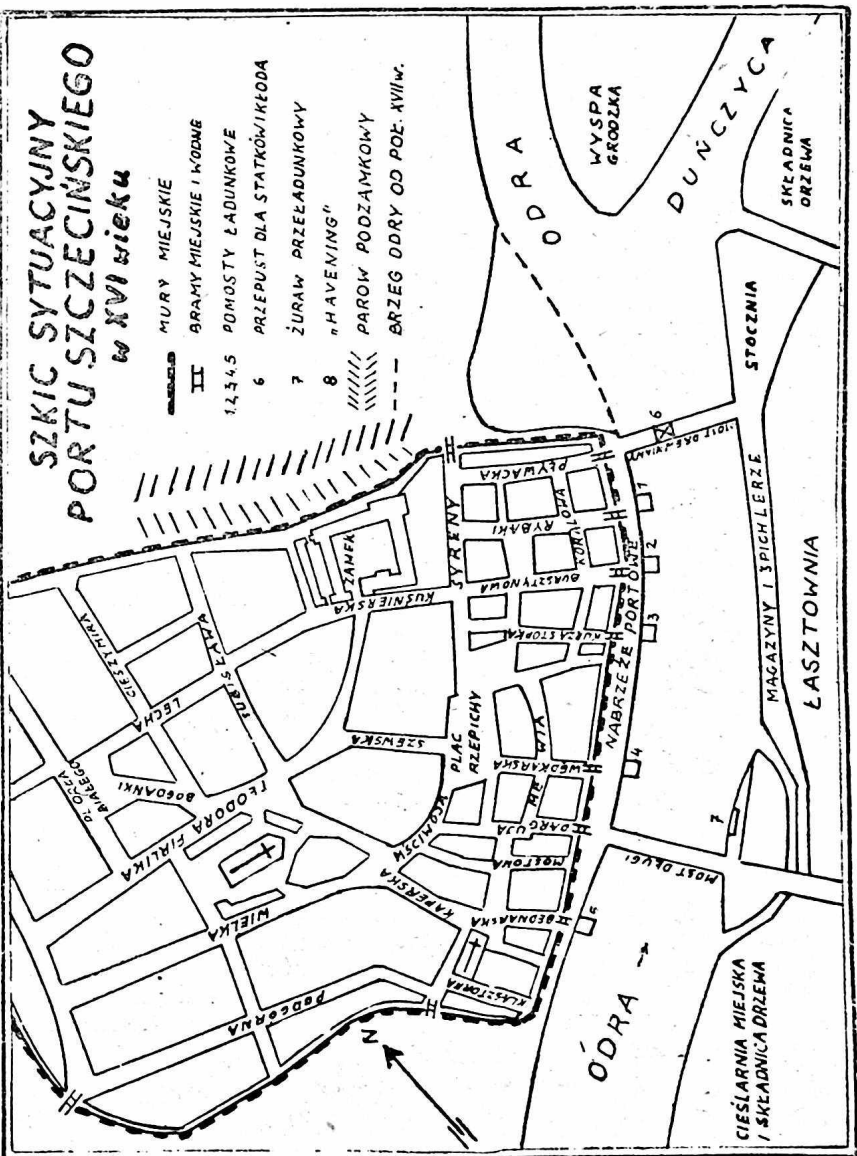
W ostatniej ćwierci XIII stulecia port szczeciński znajduje się już na prostym odcinku Odry. Z jednej strony zamykał go tzw. Długi Most („pons longus”), wznoszący się w pobliżu odbudowanego mostu Sobieskiego, z drugiej zaś strony szczecińska kłoda blokująca Odrę mniej więcej w miejscu wylotu ul. Pływackiej. W początku XIV w. mamy potwierdzone w źródłach istnienie w Szczecinie pięciu mostów przeładunkowych służących jako miejsce przybijania statków.

Pełniejsze odtworzenie obrazu portu szczecińskiego, jego urządzeń technicznych, obowiązujących przepisów i organizacji pulsującego w nim życia umożliwiają dopiero źródła z XVI w. Szczególnie cennego materiału dostarczają stare szychy i plany Szczecina. Na jednym z nich z około 1580 r. oprócz plastycznego obrazu ówczesnego portu szczecińskiego znajdujemy niezmiernie ważne napisy wyjaśniające. Z jednego z nich wynika, że Długi Most, stanowiący podobnie jak i w XIII wieku południową granicę portu, był mostem zamkniętym, pod którym nie mogły przepływać statki posiadające maszty. W praktyce uniemożliwiała to statkom morskim płynięcie w górę rzeki Odry. Napis umieszczony przy Moście Drewnianym, przerzuconym przez wody Odry u wylotu ulicy Pływackiej, zapoznaje nas z kon-

* Czytelników, którzy pragną poznać dokładniej dzieje portu szczecińskiego w epoce feudalnej, odsyłam do obszerniejszej pracy pt. „Port średniowiecznego Szczecina” wydanej w 1955 roku.

SZKIC SYTUACYJNY PORTU SZCZECIŃSKIEGO w XVI wieku

-  MURY MIEJSKIE
-  BRAMY MIEJSKIE I WODNE
-  1,2,3,4,5 POMOSTY ŁADUNKOWE
-  6 PRZEPUST DLA STATKÓW I KŁODA
-  7 ŻURAW PRZEŁADUNKOWY
-  8 "HAWENING"
-  PAROWY PODZAMKOWY
-  BRZEG OD DRY OD POŁ. XVIII w.



strukcją mostu będącego zarazem bramą portową oraz z podstawowymi przepisami obowiązującymi przybywających do Szczecina żeglarzy. W wolnym tłumaczeniu brzmi on następująco: *Most Drewniany jest mostem zwodzonym posiadającym dwa skrzydła. Zamykaniem i otwieraniem ich trudnił się zaprzysiężony miastu zastawiacz kłody. Kiedy statek przyplywa od strony morza skrzydła mostu są podnoszone i statek wpływa do portu. Zgodnie z postanowieniami szczeecińskich przywilejów w obrębie portu (tj. między dwoma mostami) towary winny zostać wyladowane ze statku i sprzedane obywatelom szczeecińskim. Po zakupieniu (przez przybyszów) od tychże obywateli innych towarów statek zostaje przepuszczony przez przepust w Moście Drewnianym aby żeglować w kierunku morza. Tak więc żaden statek morski nie może płynąć wyżej w górę Odry, jak tylko do szczeecińskiego portu. Nigdy też żaden statek nie popłynął dalej w górę Odry¹⁾. Wyjaśnić należy, że samo otwarcie dwóch skrzydeł Mostu Drewnianego nie umożliwiałoby jeszcze wypłynięcia względnie wypłynięcia z portu. Jak wynika ze wspomnianego planu portu szczeecińskiego w przejeździe znajdowała się jeszcze pływająca na wodzie kłoda. Dopiero odsunięcie tej ostatniej otwierało całkowicie drogę.*

Oprócz dwóch mostów, które wytyczały granice właściwego portu morskiego średniowiecznego Szczecina znamy także inne urządzenia portowe. Jednym z nich to nabrzeże na lewym brzegu Odry, wzdłuż wschodniej granicy średniowiecznego miasta. W tej formie, w jakiej występuje ono na planach Szczecina z końca XVI i początku XVII w., nabrzeże zostało wzniesione w latach 1550—1571. Umocnienia nadbrzeżnego gruntu dokonano przy pomocy palów dębowych wbitych w ziemię. Pewną ich ilość odsłonięto w 1925 r. w toku wykonywania prac budowlanych u wylotu ulicy Pływackiej. Szerokość zbudowanego nabrzeża sięgała 20 metrów. Umożliwiało to składanie na nim towarów oraz dowożenie ich tam z miasta, względnie odwożenie pojazdami konnymi. W porównaniu z okresem wcześniejszym, kiedy istniały tylko wąskie pomosty drewniane, po których przenoszono towary ze statków bezpośrednio do miasta, było to znacznym udogodnieniem transportowym i znacznie ułatwiało przeładunek towarów w porcie. Statki kupieckie przybijały bądź bezpośrednio do nabrzeża, bądź też do zbudowanych przy nim krótkich pomostów. Poprzez mury miejskie do portu prowadziło sześć bram. Znajdowały się one u wylotów ulic: Pływackiej, Rybaki, Bursztynowej, Wędkarskiej i Darguja. Osobne przejścia prowadziły także na pomost znajdujący się na przedłużeniu ul. Bednarskiej oraz do położonej w pobliżu przystani znanej pod nazwą „Haveling”. Teren ten znajdował się jednak powyżej Długiego Mostu a więc poza obrębem portu morskiego²⁾.

Inaczej przedstawiała się sytuacja na przeciwległym, prawym brzegu Odry, nad którym rozciągała się szczeecińska Łasztownia. Mimo, że znajdowały się tam liczne śpichlerze i magazyny oraz wznosił się w pobliżu Mostu Długiego żuraw przeładunkowy, z uwagi na brak nabrzeża i pomostów drewnianych z jednej a płytkość wody przy brzegu z drugiej strony, nie mogły tam przybijać do brzegu większe statki morskie. Na planach Szczecina przy brzegu Łasztowni widzimy tylko małe łodzie i statki rzeczne posiadające płaską budowę. Tę nierównomierność w wyposażeniu technicznym obu brzegów Odry w porcie szczeecińskim można

¹⁾ C. Fredrich, Die beiden ältesten Karten der Umgebung Stettins, Baltische Studien N. F., XXIX (1927), s. 210—211.

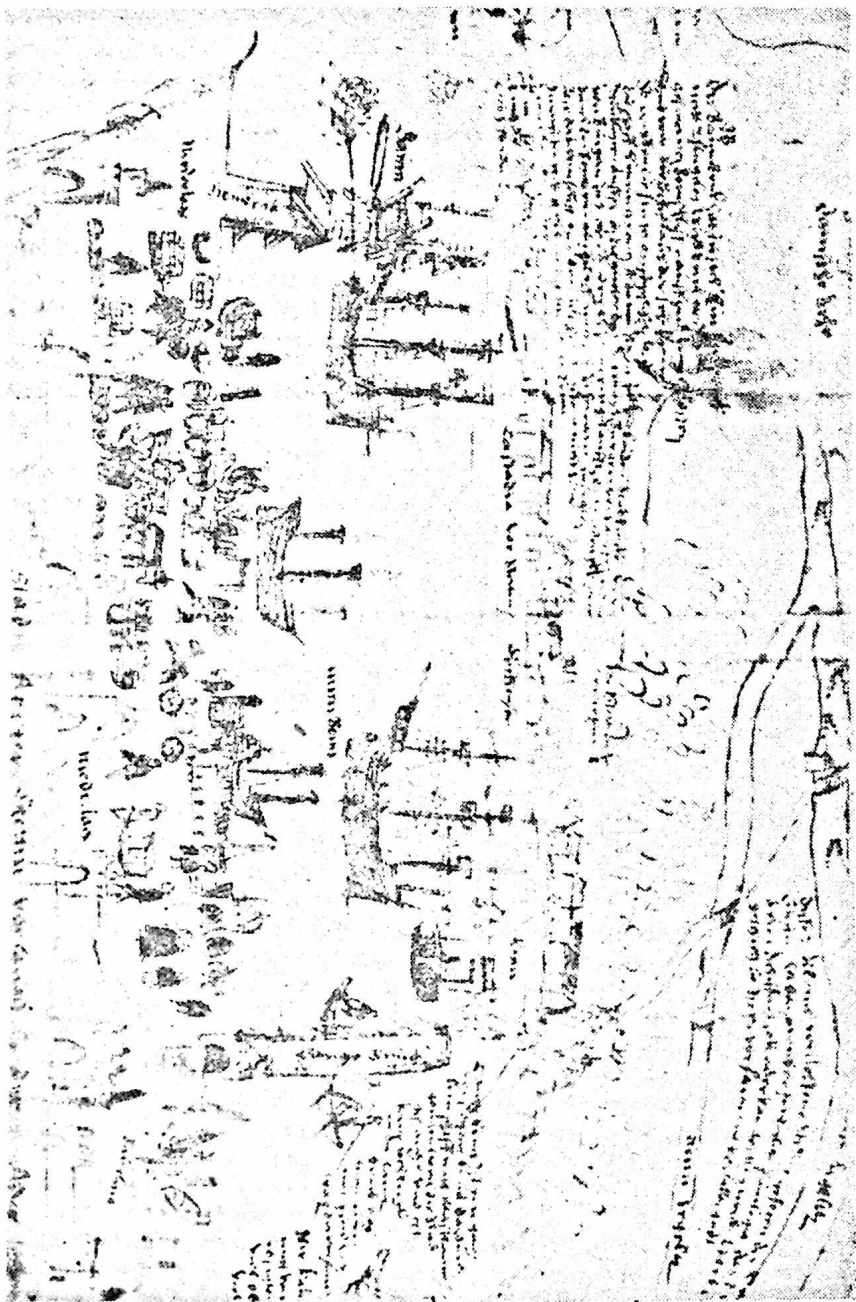
²⁾ Historyczny układ sieci ulic starego miasta wzdłuż lewego brzegu Odry został całkowicie zatarty wskutek zbudowania po ostatniej wojnie na zwalach zalegającego tam gruzu szerokiej arterii komunikacyjnej i linii tramwajowej.

łatwo wyjaśnić. Przede wszystkim trzeba pamiętać, że Łasztownia była w omawianym okresie tylko jednym z przedmieść Szczecina. Wprawdzie kupcy szczecińscy posiadali szereg magazynów, jednak życie handlowe ogniskowało się na przeciwnym brzegu, w mieście chronionym przez mury obronne. Jeszcze w 1635 r. Rada miejska ogłosiła dekret zarządzający, że mieszkańcy Łasztowni będący członkami gildii kupieckiej i trudniący się handlem winni zamieszkać na terenie miasta. Do zatrzymywania się statków obcych wyłącznie przy lewym brzegu Odry zmuszały także przepisy szczecińskiego prawa składowego zobowiązujące przybyśza do wystawienia w mieście przywiezionych towarów na sprzedaż. Przy rozpatrywaniu sprawy wyładunku towarów przy brzegu Łasztowni nie można pominąć faktu, że znajdujące się tam śpichlerze służyły głównie do przechowywania towarów masowych, zwłaszcza zboża. To ostatnie dostarczane było do Szczecina przede wszystkim z dorzecza Odry, a więc na statkach rzecznych. Towary z dużych statków morskich mogły być również dostarczane na teren Łasztowni za pośrednictwem mniejszych łodzi, bądź też przewożone z lewego brzegu Odry poprzez Długi Most. Nie można wykluczać możliwości podplywania statków morskich w pobliże żurawia przeładunkowego. Specjalnych urządzeń przeładunkowych nie wymagało natomiast drzewo, które spławiano do Szczecina Odrą w tratwach. Z dwóch składnic tego artykułu położonych na prawym brzegu rzeki jedna znajdowała się poniżej Długiego Mostu, druga powyżej Mostu Drewnianego obok stoczni szczecińskiej.

W XVI w. w porcie szczecińskim panował ożywiony ruch handlowy. W okresie tym kupcy szczecińscy utrzymywali rozległe stosunki handlowe z krajami dorzecza Odry. Szczególnie ważne dla Szczecina były kontakty handlowe z Wielkopolską. Połączona dogodną drogą wodną Warta — Odra była ona bogatym zapleczem zbożowym, z drugiej zaś strony chłonnym rynkiem zbytu dla towarów szczecińskich. Mimo przeszkód na jakie żegluga odrzańska napotykała w XVI stuleciu ze strony margrabiów brandenburskich oraz jej zahamowań w okresach walk handlowych Szczecina i Frankfurtu nad Odrą, do nadodrzańskiego portu napływały liczne statki rzeczne załadowane towarami polskimi, miast i szlachty marchijskiej, a także ze Śląska, Łużyc, Czech i Węgier. Uprawiano również żeglugę w górę Odry. Między innymi drogą tą dostarczali kupcy szczecińscy do krajów dorzecza Odry śledzie i sól. W połowie XVI w. znana jest sprawa zaopatrywania Śląska w sól bajską przez szczecińskich bankierów — Loitzów.

Żywe stosunki handlowe łączyły Szczecin z krajami zamorskimi. Z państw nadbałtyckich dotyczy to w szczególności Danii, Szwecji i Prus, a także miast inflanckich, Gdańska i Lubeki. W drugiej połowie XVI w., w związku z rozwojem eksportu z krajów Europy wschodniej produktów gospodarki rolnej i leśnej oraz zdobyciem w handlu bałtyckim czołowego miejsca przez kupców angielskich i holenderskich, Szczecin zacieśnia związki z Europą zachodnią. Bardzo częstymi gośćmi w porcie szczecińskim są zwłaszcza Holendrzy, którzy przybywali tu po zboże. W związku z nadmiernym eksportem tego artykułu i związaną z tym drożyzną dochodzi w XVI w. w Szczecinie kilkakrotnie do ostrych wystąpień pospółstwa przeciwko władzom miejskim. Jest rzeczą charakterystyczną, że wśród postulatów wysuwanych przez rebeliantów w 1597 r. pojawia się żądanie wypędzenia z miasta kupców holenderskich, którzy jak twierdzono przywożą tylko piasek (jako balast okrętowy) i towary, bez których można się obejść, zabierają zaś ze sobą zboże.

Przybywającego do Szczecina kupca obcego obowiązywały różnego rodzaju przepisy. Główny ich trzon stanowiły postanowienia szczecińskiego prawa składowego, które, jak już wspomniano, każdego obcego zobowiązywało do zatrzymania



Port szczeciński około r. 1580.

się w mieście i wyłożenia swych towarów na sprzedaż. Z prawem składowym ściśle związany był przymus drogowy. W Szczecinie oznaczał on zakaz żeglugi na bocznych ramionach Odry (Regalicy, Regalicy Małej i Parnicy), które umożliwiały omijanie portu szczecińskiego.

Przepisy składowe nie były stosowane w równej mierze do wszystkich towarów przechodzących przez port. Najostrzejsze postanowienia, zmuszające kupca obcego do całkowitej sprzedaży w Szczecinie wiezionego towaru, a więc równające się zasadom bezwzględności prawa składu, odnosiły się do zboża. Handel tym artykułem uchwycili w swe ręce kupcy szczecińscy już w XIII stuleciu. W przywileju składowym z 1283 r. podkreśla się, że kupcy obcy mogą wywozić zboże ze Szczecina jedynie w wypadku zakupienia go od obywatela szczecińskiego. Osobne przepisy zabraniały sprzedaży kupcom obcym zboża poza obrębem Szczecina. W XV i XVI w. tendencje monopolistyczne Szczecina w zakresie handlu zbożem stały się przyczyną ostrej tarc między tym miastem a pobliskim Stargardem, Dąbiem i położonym obecnie na terytorium NRD Pozdawilkiem. Szczecin nie chciał się zgodzić na prowadzony przez te miasta eksport zboża i żądał, aby było ono przywożone do portu szczecińskiego.

W XVI w. handel zbożowy regulowały w Szczecinie szczegółowe przepisy. Między innymi zakup ziarna nie mógł mieć miejsca przed bramami, lecz winien odbywać się w obrębie murów miejskich. Kupcy zbożowi mogli je bez ograniczeń nabywać dla celów handlowych dopiero po 11 listopada (lub 6 grudnia). Przepis ten miał ułatwić mieszkańcom miasta zaopatrzenie się w dostateczną ilość zboża na pokrycie potrzeb gospodarstwa domowego do następnych żniw. Jeżeli chodzi o eksport zboża ze Szczecina, to mógł on mieć miejsce dopiero po 2 lutym każdego roku. Powyższe przepisy mające zapewnić regularne zaopatrzenie miasta w zboże nie były oczywiście przez kupców handlujących zbożem zawsze przestrzegane. Zachowane źródła historyczne dowodzą, że ponad dobro ogółu stawiali oni zawsze własne korzyści materialne i dla ich osiągnięcia nie cofali się przed naruszeniem i omijaniem rozporządzeń krępujących działalność handlową.

Ostre formy prawa składowego dotyczyły także towarów przywożonych do Szczecina Odrą. Miało to zapewnić kupcom szczecińskim pośrednictwo handlowe między krajami dorzecza Odry a morzem. Według postanowień przywileju składowego z 1467 r. nadanego Szczecinowi przez księcia Warcis'awa X, wszystkie statki przybywające z Polski, Czech, Marchii Brandenburskiej, Łużyc i Saksonii winny bez zatrzymywania się gdziekolwiek wpływać do portu szczecińskiego. Omijanie Szczecina i udawanie się na tereny położone poniżej miasta groziło konfiskatą towarów. W praktyce jednak i te przepisy nie były zawsze przestrzegane. Na ogół szczecinianie godzili się na przewożenie przez port w kierunku morza towarów, na których im nie zależało. Potwierdza to oświadczenie Rady miejskiej Szczecina z 1560 r., że wszystkie towary, z wyjątkiem zboża, drzewa, popiołu i smoly, po okresie trzech dni, w czasie których winny być wystawione na sprzedaż, i po zapłaceniu przepisanych opłat, mogą być wiezione przez kupców obcych do innych miejscowości położonych tak poniżej, jak i powyżej Szczecina.

Z kupców miast dorzecza Odry, którzy uprawiali handel morski, a więc mogli przewozić towary przez szczeciński port, na pierwszym miejscu należy wymienić obywateli Frankfurta n/Odrą. Według kronikarza żyjącego w pierwszej połowie XVII w., Jana Micraeliusa, mieli oni pełną swobodę uprawiania żeglugi morskiej. Po przybyciu do Szczecina przeladowywali oni mianowicie towary ze statków rzecznych na statki morskie i po zapłaceniu przepisanych opłat celnych transportowali je dalej. Dotyczyło to również wina, które wprawdzie wystawiano w Szcze-

cinie na sprzedaż, jednak w wypadku braku nabywcy wysyłano do Rosji i Prus³⁾. Należy zaznaczyć, że w zamian za te udogodnienia dla kupców frankfurckich w porcie szczecińskim, kupcy ze Szczecina korzytali z poważnych ułatwień w zakresie handlu na terenie Frankfurtu.

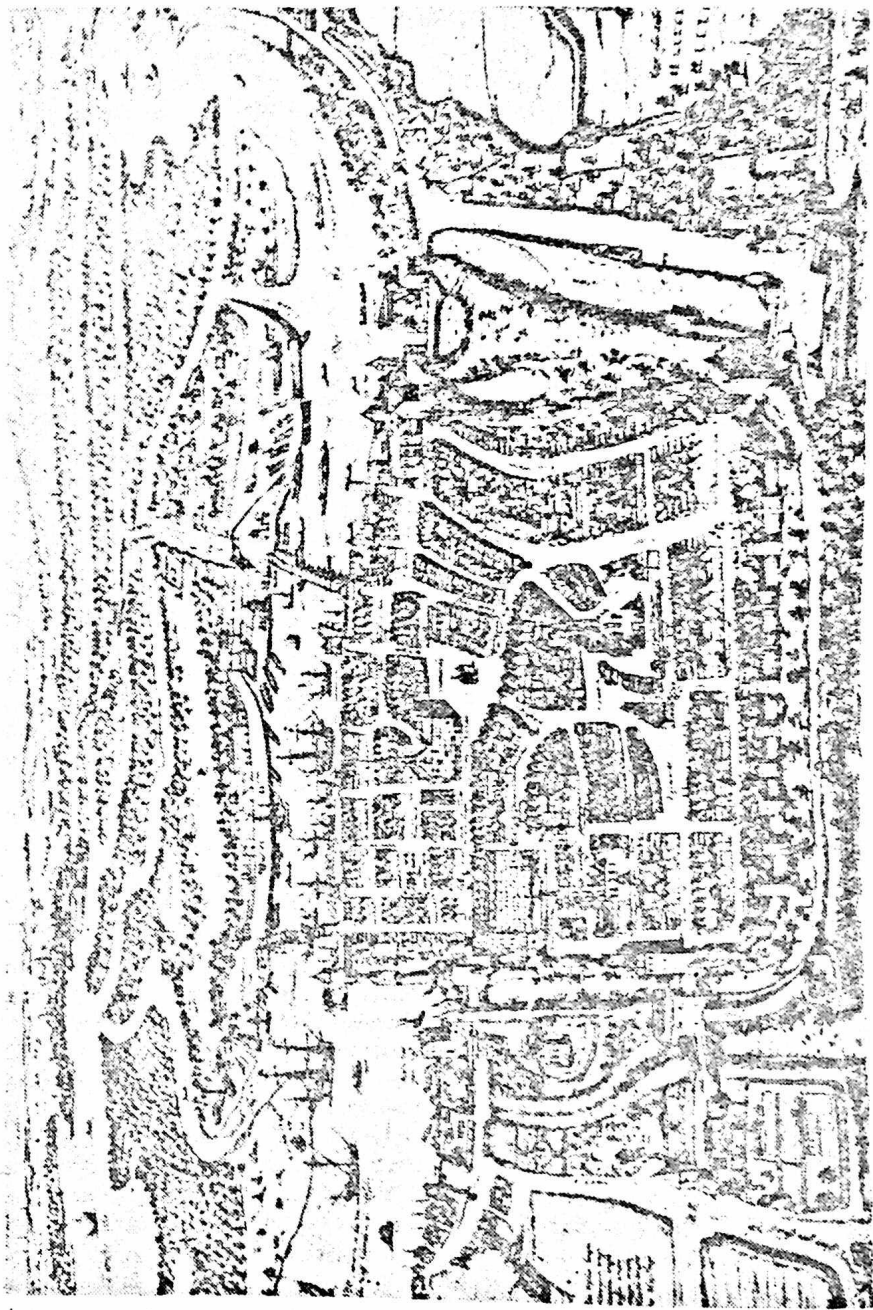
Ten korzystny dla obu stron układ stosunków zakłócały w XVI w. od czasu do czasu wojny handlowe obu miast. Głównym powodem tych walk była rywalizacja gospodarza wspomnianych ośrodków miejskich, które w oparciu o posiadane przywileje składowe dążyły do uchwycenia w swe ręce rozwijającego się handlu odrzańskiego. W tym celu frankfurczycy domagali się np. aby towary spławiane Wartą i Odrą do Szczecina przywożone były do ich miasta w celu zadośćuczynienia przepisom prawa składowego. Aby dotrzeć do Frankfurtu żeglarze musieli płynąć w górę rzeki Odry około 35 km. W takiej bowiem odległości od ujścia Warty do Odry leżał frankfurcki port. Jest rzeczą zrozumiałą, że przeciwko tym roszczeniom Frankfurtu zdecydowanie występował Szczecin oraz zainteresowana szlachta i kupiectwo wielkopolskie, którzy eksportowali swe towary poprzez port szczeciński. Znacznym utrudnieniem dla żeglugi warciańsko-odrzańskiej były cła nakładane na przewożone towary przez margrabiów brandenburskich. Oprócz doraźnych dążeń fiskalnych, celem ich polityki było oderwanie Pomorza Zachodniego od zaplecza polskiego, na dalszym zaś planie uzależnienie i opanowanie obszaru ujściowego Odry.

W czasie tych wojen handlowych Szczecina i Frankfurtu n/Odrą obie strony nie tylko negowały nawzajem posiadane i przestrzegane dotychczas w praktyce uprawnienia, ale także dokonywały dość drastycznych posunięć, jakim np. było uwięzienie w 1572 r. przez władze miejskie Frankfurtu przebywających na jarmarku kupców szczecińskich, lub też całkowite zamknięcie przejazdu przez port dla kupców frankfurckich stosowane często przez władze miejskie Szczecina. Jest rzeczą oczywistą, że spory te, prowadzone zwłaszcza w drugiej połowie XVI w., z zastanawiającą wytrwałością i determinacją hamowały wzajemne kontakty handlowe i przynosiły obu przeciwnikom duże straty materialne. Między innymi pogłębiły one znacznie trudności gospodarcze, jakie w obu tych miastach występują już pod koniec XVI stulecia.

Wyżej zaznaczono, że towary spławiane do Szczecina Odrą, w wypadku dalszego ich transportowania w kierunku morza, były przeladowywane z małych statków rzecznych na statki morskie. Odwrotna sytuacja miała miejsce, jeżeli towary dostarczone do Szczecina drogą morską były transportowane w górę Odry. Oprócz kupców szczecińskich stosunki z krajami dorzecza Odry utrzymywali kupcy zamorscy (np. Holendrzy, lubeczanie i gdańszczanie). Spośród kupców obcych byli oni w Szczecinie szczególnie uprzywilejowani. Wprawdzie przepisy składowe nakładały na nich obowiązek przybywania do portu szczecińskiego bez przybijania do brzegu na trasie dojazdu począwszy od Trzebieży i Świętowic, jednak kupców tych obowiązywało tylko względne prawo składu. Po upływie trzech dni, w czasie których wystawiali swe towary na sprzedaż oraz po uiszczeniu przepisanych opłat, mogli oni bez jakichkolwiek przeszkód ruszać ze swymi towarami w dalszą drogę. Korzystniejsze przepisy składowe dla kupców zamorskich tłumaczyć należy obawą władz szczecińskich, że zbyt ostre postanowienia mogłyby skłonić ich do omijania nadodrzańskiego portu.

Kupców obcych przybywających do Szczecina obowiązywały różnego rodzaju przepisy. Oprócz wspomnianego już obowiązku przerwania podróży i wyłożenia

³⁾ J. Micraelius, *Ander Theil dess dritien Buches vom Alten Sächsischen Pommer-Land, Stettin 1639, s. 588.*



Szczecin około r. 1590 (wg G. Brauna i F. Hogenberga).

towarów na sprzedaż, obowiązywał również zakaz handlu między obcymi. Obcy w zasadzie nie miał prawa do detalicznej sprzedaży. Pewne złagodzenie tych przepisów obserwujemy jedynie w okresie trwania jarmarku. Załogi obcych statków mogły sprzedawać przywiezione ze sobą towary jedynie na nadbrzeżu w czasie trwania załadunku i wyładunku statku. Inne przepisy ograniczały czas pobytu obcego w Szczecinie oraz ustalały wysokość ceł i opłat pobieranych od kupców za korzystanie z urządzeń portowych, jak też za usługi świadczone im przez pracowników portowych. Z taryfy ogłoszonej w 1622 r. wynika, że opłaty uiszczane przez obcego były na ogół większe od tych, jakie płacił kupiec miejscowy.

W XVI w. zwierzchnią władzę nad portem szczecińskim sprawowała Rada miejska. Starła się ona o należyte wyposażenie techniczne portu, wydawała rozporządzenia regulujące życie portowe i nadzorowała ich wykonanie, decydowała o wywozie zboża ze Szczecina oraz wstrzymywała przejazd przez port szczeciński dla kupców z dorzecza Odry. Prerogatywy Rady tylko w nieznacznej mierze ograniczała władza książęca. Między innymi książęta pomorscy rościli pretensje do decydowania o zamykaniu względnie otwieraniu szczecińskiej kłody.

Ogólny nadzór nad funkcjonowaniem portu szczecińskiego sprawowało dwóch urzędników miejskich tzw. Bollwerks-Herren mianowanych corocznie przy wyborze Rady miejskiej. Spośród podległych im niższych funkcjonariuszy portowych na pierwszym miejscu należy wymienić maklerów portowych. W XVI stuleciu funkcje ich nie polegały na pośrednictwie handlowym, jak to miało miejsce w Szczecinie w czasach nowszych (od drugiej połowy XVII w.), lecz na sprawdzaniu jakości przywiezionych do Szczecina towarów, na kontrolowaniu pojemności beczek, w których często przewożono towary i wreszcie na zaopatrywaniu skontrolowanych towarów i beczek w specjalne znaki, mające dawać odbiorcy gwarancję, że kupiony towar jest dobrej jakości. Kontroli podlegały zwłaszcza śledzie, jeden z głównych artykułów handlowych Szczecina. Beczki z tym towarem otwierano i po uzyskaniu informacji na temat miejsca połowu i pochodzenia soli zużytej do zasolenia śledzi, badano czy nie uległy one zepsuciu, czy są odpowiednio poukładane, zwłaszcza zaś czy nie włożono do środka beczki śledzi mniejszych. Do beczek niepełnych śledzie dokładano. Sprawdzono także pojemność beczek. Jeżeli któraś z nich nie odpowiadała pojemności beczki miary szczecińskiej zostawała zniszczona. Za wykonywanie kontroli maklerzy, jak i pracujący pod ich nadzorem tragarze i bednarze otrzymywali od właściciela towaru wynagrodzenie w naturze lub pieniądzu.

Władze miejskie zatrudniały w porcie także pracownika zwanego zastawiaczem kłody, który zajmował się przepuszczaniem statków przez Most Drewniany. Od przepływających statków pobierał on opłatę 1 szylinga. Inni urzędnicy spełniali policyjny nadzór nad placami targowymi i nabrzeżem portowym, kontrolowali miary i wagi, uważali, aby towary przywiezione do Szczecina nie były sprzedawane przed wplynięciem statku do portu szczecińskiego, czuwali, aby kupcy obcy nie dokonywali między sobą transakcji handlowych i aby nie przeladowywano towarów z jednego statku na drugi, ażeby żaden kupiec nie opuścił portu bez dopełnienia obowiązków przepisanych przez szczecińskie prawo składu. Specjalni urzędnicy sprawowali nadzór nad składem win w Szczecinie, regulowali handel piwem, sprawowali pieczę nad towarami złożonymi w magazynach miejskich i domach handlowych. Pewne dane pozwalają przypuszczać, że istnieli również w Szczecinie ludzie, trudniący się holowaniem statków morskich przy pomocy małych łodzi zaopatrzonych w większą ilość wiosel.

Najliczniejszą grupę pracowników portowych tworzyli szczecińscy tragarze. Już w początku XIV w. zrzeszeni oni byli w bractwie. Na czele zrzeszenia stało dwóch starszych cechowych. Do połowy XVI w. wybierano ich spośród członków organizacji, później zaczęły ich mianować władze miejskie, aby w ten sposób podporządkować organizację pracowników portowych interesom bogatego kupiectwa szczecińskiego. W tym okresie starsi cechowi są zarazem maklerami portowymi. Ingerencja Rady miejskiej w wewnętrzne sprawy organizacji i eksploatacja zrzeszonych w niej pracowników portowych były powodem licznych wystąpień tragarzy przeciwko władzom miejskim. Znany jest zwłaszcza udział tragarzy szczecińskich w powstaniu pospólstwa w 1616 r. Razem z innymi mieszkańcami przedmieść i pracownikami dniówkowymi odegrali oni wówczas kierowniczą rolę w rozruchach. Z powodu udziału w walkach członkowie bractwa tragarzy 11 czerwca 1619 r. zebrali się na dziedzińcu zamkowym, aby przeprosić księcia za udział w buncie i zabiegać o przebaczenie.

W 1619 r. cech tragarzy liczył 88 członków o pełnych i 43 o niepełnych prawach i obowiązkach. Wśród członków bractwa istniał pewien podział i zasady pracy. Np. jedni z nich pracowali przy kontrolowaniu przywiezionych do Szczecina śledzi, inni trudnili się odmierzaniem towarów masowych zboża i soli, jeszcze inni specjalizowali się w sprawdzaniu jakości drzewa i smoly. Podstawowym zajęciem było jednak przenoszenie towarów. Wysokość wynagrodzenia za pracę ustalały specjalne rozporządzenia Rady miejskiej.

Na zakończenie naszego zarysu dziejów portu szczecińskiego w XVI w. pragniemy dodać, że już wówczas istniały trudności żeglugowe na trasie dojazdu do Szczecina wskutek płytkości wody. Zmuszało to do ograniczania wielkości statków zawijających do portu szczecińskiego, względnie też do przeładowywania części ładunku na statki mniejsze. Troską o utrzymanie dostatecznej głębokości wody w samym porcie podyktowany był zakaz zaśmiecania Odry, zwłaszcza zaś wrzucania balastu okrętowego.