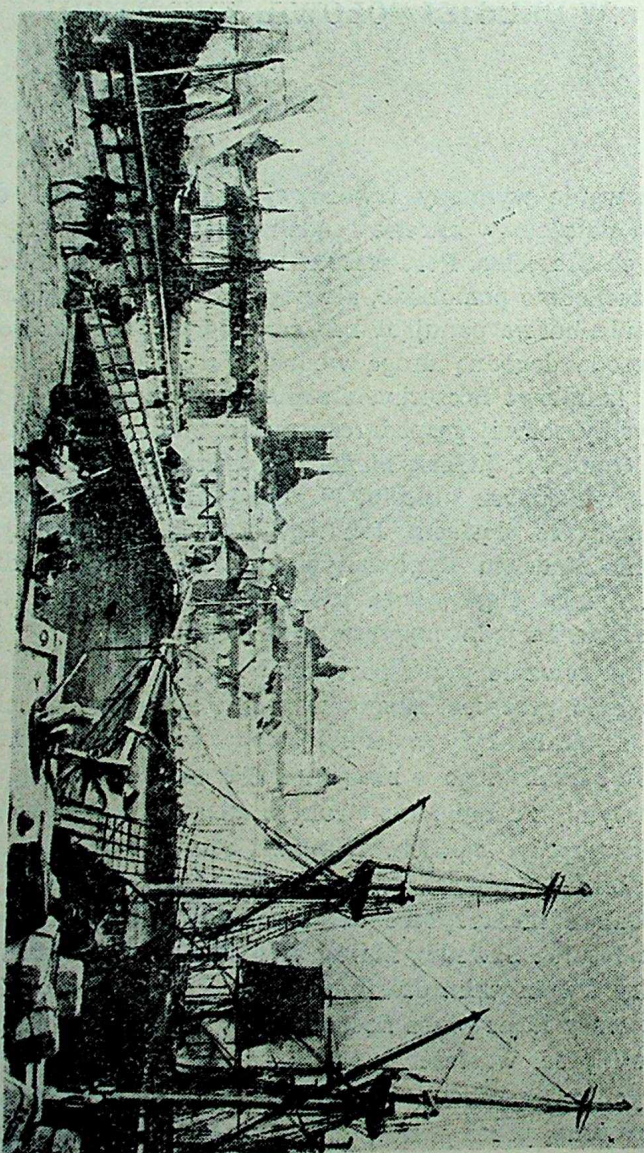


KONTAKTY HANDLOWE SZCZECINA ZE ŚLĄSKIEM W DRUGIEJ POŁOWIE XVII WIEKU

Organizowanie wymiany towarowej między krajami dorzecza Odry a morzem należało w okresie feudalizmu do podstawowych funkcji gospodarczych Szczecina. Port szczeciński nie tylko obsługiwał bezpośrednio zaplecze zachodnio-pomorskie, ale poprzez niego importowała i eksportowała Brandenburgia panująca nad środkowym biegiem Odry, Wielkopolska połączona dogodną drogą wodną Warta—Odra oraz odległy Śląsk. Kontakty handlowe Szczecina z zapleczem, warunkujące w dużym stopniu pomyślny rozwój gospodarczy miasta, już w XVI w. napotykały na poważne trudności, jednak niemal całkowite ich zahamowanie nastąpiło dopiero w następnym stuleciu. W szczególności odnosi się to do kontaktów Szczecina ze Śląskiem. Jak tego dowodzą dokumenty opublikowane w 17 tomie Kodeksu dyplomatycznego śląskiego¹ w drugiej połowie XVII w. handel śląski, poza nielicznymi wypadkami, omijał Szczecin i kierował się na północny-zachód do Hamburga.

Przechwytywanie przez port hamburski ze szkodą Szczecina handlu śląskiego było procesem długotrwałym. Jego początki, sięgające jeszcze XVI w., związane były z jednej strony z pogorszeniem się warunków dla handlu odrzańskiego w związku z brandenbursko-pomorskimi wojnami gospodarczymi, z drugiej zaś strony z dużą atrakcyjnością portu hamburskiego dla kupców śląskich. Wynikała ona przede wszystkim z korzystnego położenia Hamburga względem ówczesnych centrów handlu europejskiego. Dalsze niekorzystne dla Szczecina zmiany nastąpiły w okresie wojny 30-letniej. Szwedzi, którzy w 1630 r. wylądowali w rejonie ujściowym Odry i w krótkim czasie opanowali całe Pomorze Zachodnie, nałożyli na towary idące przez Szczecin tzw. licencje — cło pobierane w wysokości 4 $\frac{1}{2}$ proc. wartości ładunku. Spowodowany tym wzrost kosztów handlowych przy przewozie towarów przez Szczecin znalazł wyraz w skardze złożonej przez posłów zachodnio-pomorskich podczas rokowań pokojowych w Osnabrück. Mianowicie gdy w Szczecinie na jeden łaszt żyta przypadało 6 talarów 16 $\frac{1}{4}$ szylinga opłat celnych, to w Hamburgu wy-



Widok Szczecina od strony Laszlowni na początku XIX w.
Na pierwszym planie „Drewniany most”

nosiły one tylko 6³/₄ szylinga. Należy podkreślić, że w okresie wojny 30-letniej podwyżce uległo także cło pobierane przez Duńczyków od statków przepływających przez Cieśninę Sundzką.

W drugiej połowie XVII w. warunki wymiany handlowej Szczecina ze Śląskiem uległy dalszemu pogorszeniu. W znacznym stopniu przyczyniły się do tego decyzje traktatu westfalskiego z 1648 r. kończącego wojnę 30-letnią. Pomorze Zachodnie, w związku z wygaśnięciem w 1637 r. linii ksiąząt pomorskich, zostało podzielone między dwa rywalizujące o ten kraj państwa: Brandenburgię i Szwecję. Najbardziej brzemienne w ujemne skutki dla rozwoju gospodarczego Szczecina było pozostawienie tego miasta wraz z rejonem ujściowym Odry w rękach Szwedów i w ten sposób oddzielenie nadodrzańskiego portu granicą polityczną od naturalnego zaplecza gospodarczego. Ten stan rzeczy pogłębiała polityka handlowa władców brandenburskich. Zawiedzeni w swych nadziejach na zdobycie Szczecina postanowili go zniszczyć ekonomicznie i w tym celu robili wszystko, aby handel z krajów dorzecza Odry, w tym także ze Śląska, omijał terytorium szwedzkie. Jak wynika ze skargi kupiectwa szczecińskiego skierowanej do elektora brandenburskiego w 1662 r. kontakty Szczecina z zapleczem utrudniały nowe cła, dyskryminowanie kupców szczecińskich w Marchii oraz polityka handlowa Frankfurtu n/Odrą, który w oparciu o swe prawo składu sprzeciwiał się wolnej żegludze na Warcie i Odrze oraz zamknął drogę lądową łączącą Szczecin z Wielkopolską przez Gorzów.² Z drugiej strony, kierując się zasadami polityki merkantylnej, starano się skierować handel do miast i portów znajdującej się w rękach Brandenburgii wschodniej części księstwa zachodnio-pomorskiego. W tym celu projektowano m. in. budowę kanału z Kostrzyna do Stargardu oraz skierowanie handlu tego miasta na Kołobrzeg. W związku z powyższymi planami w drugiej połowie XVII wieku podjęto także prace nad rozbudową portów kołobrzeskiego i darłowskiego oraz w Uście i Trzebiatowie n/Regą³.

Polityka dyskryminacji portu szczecińskiego prowadzona przez władze państwowe Brandenburgii znalazła także wyraz w wybudowaniu w latach 1662—1668 kanału łączącego Odrę ze Szprewą. Wprawdzie przy podejmowaniu decyzji w sprawie podjęcia budowy tej arterii komunikacyjnej odegrały również ważną rolę inne względy, nie zmienia to jednak faktu, że bezpośrednie połączenie Śląska drogą wodną z Hamburgiem oraz znaczne ulgi celne dla kupców korzystających z tej drogi przyczyniły się w sposób decydujący do utracenia przez Szczecin resztek tranzytu śląskiego⁴. Przez nowo zbudowany kanał próbowano także skierować do Hamburga część handlu polskiego. Świadczy o tym decyzja elektora Fryderyka Wilhelma z października 1668 r. w sprawie zwolnienia od

obowiązku składu w Frankfurcie towarów polskich transportowanych Wartą i Odrą do nowego kanału.⁵

Trzeba dodać, że groźba utracenia przez nadodrzański port na rzeczu Hamburga resztek handlu śląskiego wskutek zbudowania kanału Odra — Szprewa była doceniana tak w Szczecinie jak i przez władze szwedzkie. Jeszcze w 1648 r., kiedy sprawa budowy kanału znajdowała się dopiero w stadium projektów, członek kamery Konrad von Burgsdorff doniósł elektorowi Fryderykowi Wilhelmowi, że z posiadanych przez niego wiadomości wynika, że Szwedzi nigdy nie zgodzą się na wspomnianą budowę, gdyż koliduje ona z interesami Szczecina i szwedzkiej części Pomorza.⁶ Z 1671 r., a więc już po otwarciu żeglugi na kanale, posiadamy natomiast informację o tym, że szczecinianie i kupcy drezdeńscy usiłowali we Wrocławiu nakłonić tamtejsze kupiectwo, aby nie korzystali z nowej drogi wodnej.⁷

Zarysowaną wyżej sytuację w sposób radykalny zmieniło zajęcie Szczecina w 1678 r. przez wojska elektora brandenburskiego. Wyrazem tego jest nie tylko gotowość władcy brandenburskiego do usuwania przeszkód hamujących dotychczas rozwój handlu szczecińskiego z krajami dorzecza Odry, ale także aktywny udział elektora w pracy nad odbudowaniem dotychczasowych powiązań Szczecina z zapleczem. Między innymi dotyczy to kontaktów handlowych ze Śląskiem. W piśmie z dnia 25 stycznia 1678 r., a więc wysłanym wkrótce po uroczystym wjeździe do Szczecina i przyjęciu od mieszczan hołdu lennego, elektor Fryderyk Wilhelm donosił Radzie miejskiej Wrocławia o zajęciu miasta i w związku z planami rozwoju żeglugi i handlu na Odrze proponował, aby Rada za pośrednictwem delegata zapoznała go ze swoją opinią w tej sprawie.⁸

Zapowiedź stworzenia odpowiednich warunków dla ponownego skierowania handlu śląskiego drogą wodną przez Szczecin spotkała się we Wrocławiu z żywym oddźwiękiem. Świadczy o tym nie tylko podziękowanie, jakie Rada miejska przesłała elektorowi za zamiar przywrócenia normalnych warunków żeglugowych na Odrze aż do jej ujścia do Bałtyku, ale przede wszystkim opinia kupiectwa w tej sprawie. Z tą ostatnią zapoznaje nas pismo starszyny kupiectwa wrocławskiego do władz miejskich z 25 marca 1678 r. Czytamy w nim między innymi, że zapoznanie kupców wrocławskich z treścią pisma Fryderyka Wilhelma i odpowiedzi udzielonej na to pismo przez Radę miejską wzbudziło wśród kupców nadzieję podjęcia na nowo zanikłych w okresie poprzednim kontaktów handlowych poprzez port szczeciński. Wprawdzie koszty transportu towarów przez Bałtyk do Holandii i innych odległych krajów były według nich nieco wyższe niż w wypadku korzystania z drogi wodnej Odra — Szprewa — Hawela — Łaba i z usług portu hamburskiego, z drugiej jednak strony otworzenie żeglugi na Odrze ułatwiłoby znacznie kontakty

z Prusami. Skierowanie handlu przez Szczecin umożliwiłoby także szybszy i bardziej bezpieczny transport towarów, a to dzięki uniknięciu częstych przeładunków i transportowania towarów w krytych statkach⁹.

Dalszym krokiem w kierunku stworzenia dogodnych warunków dla rozwoju handlu śląskiego na Odrze były rozmowy trzech głównych miast nadodrzańskich Wrocławia, Frankfurtu i Szczecina. Prowadzone były one w Kolonii n/Szprewą z inicjatywy elektora brandenburskiego i doprowadziły do zawarcia 11 czerwca 1678 r. układów w sprawie ograniczenia na rzecz kupców wrocławskich przywilejów składowych Frankfurtu i Szczecina. Jak to wynika z listu Rady miejskiej Wrocławia do elektora Fryderyk Wilhelm brał aktywny udział w rokowaniach i w poważnym stopniu przyczynił się do pomyślnego dla wrocławian zakończenia rokowań.¹⁰ Szczególnie duże ustępstwa poczynił Frankfurt. Mianowicie kupcom wrocławskim zagwarantowane zostało prawo do swobodnego przewożenia przez to miasto, w dół i w górę rzeki Odry, wszystkich towarów z wyjątkiem ryb i tłuszczów. Poważnemu ograniczeniu uległo także prawo składu Szczecina. W myśl osiągniętego porozumienia kupcy wrocławscy mogli przewozić przez szczecińską kłodę towary lniane, sukno, wełnę, żelazo śląskie, czerwiec, miód, drobnicę towarową, jedwab, towary kolonialne i szwedzki kwas siarczany.¹¹

Stworzone przez powyższe układy pomyślne perspektywy dla ożywienia handlu na Odrze nie zostały jednak w praktyce wykorzystane. Przeszkodziły temu postanowienia pokoju w St. Germain z 29 czerwca 1679 r., w myśl których Szczecin wrócił z powrotem pod władzę Szwedów. Restauracja stanu sprzed 1678 r. spowodowała automatycznie powrót do anty-szczecińskiej polityki handlowej Brandenburgii. Stan ten przetrwał do początku XVIII w. tzn. kiedy Szczecin został ponownie przyłączony do państwa brandenburskiego.

Kończąc nasz szkic w sprawie kontaktów handlowych Szczecina ze Śląskiem w drugiej połowie XVII stulecia pragniemy zwrócić uwagę czytelników na dwie rzeczy. Przede wszystkim należy podkreślić, że przejęcie przez Hamburg w omawianym okresie niemal całego handlu śląskiego nastąpiło przede wszystkim wskutek przeszkód na jakie napotykała wymiana handlowa ze Szczecinem w związku z odcięciem obszaru ujściowego Odry granicą polityczną oraz w związku z prowadzoną przez państwo brandenburskie polityką dyskryminacji portu szczecińskiego. Osłabienie kontaktów między Szczecinem a Śląskiem nie oznaczało natomiast w żadnym wypadku braku wspólnoty interesów gospodarczych obu partnerów i zaniku łączności ekonomicznej obu regionów. Sprawy te były bowiem sztucznie tłumione, uwidoczniły się jednak w całej pełni z chwilą zniesienia barier politycznych i innych przeszkód izolujących to miasto od naturalnego zaplecza. Potwierdzenie tej tezy widzimy w żywym oddźwię-

ku z jakim spotkała się w 1678 r. wśród kupców wrocławskich sama zapowiedź ożywienia żeglugi na Odrze, jak też zabiegi szczecinian o usunięcie wszystkiego co kontakty z zapleczem hamowało. O niesłabnącym zainteresowaniu kupców śląskich w rozwijaniu handlu poprzez Szczecin świadczy też uwaga jaką w początku XVIII w. sprawie polepszenia warunków dla handlu na Odrze poświęcały ówczesne władze państwowe Śląska.¹²

Drugą sprawą, której nie można pominąć przy charakteryzowaniu kontaktów Szczecina ze Śląskiem to problem konsekwencji jakie dla zainteresowanych stron miało przerwanie tych związków. Szczególnie dobitnie uwidaczniają się one w wypadku Szczecina. Jest bowiem rzeczą bezsporną, że oderwanie nadodrzańskiego portu od naturalnego zaplecza gospodarczego naruszało jedną z podstawowych funkcji gospodarczych Szczecina jakim było pośrednictwo handlowe między lądem a morzem i tym samym stanowiło jedno ze źródeł głębokiego kryzysu jaki przeżywał Szczecin w drugiej połowie XVII stulecia. W wypadku Śląska negatywne skutki zablokowania ujścia Odry dla handlu kupców tego regionu łagodzone były w pewnej mierze możliwością korzystania z drogi Odra—Szprewa—Hawela—Łaba do Hamburga.

PRZYPISY

1. K. WUTKE, *Die schlesische Oderschiffahrt in vorpreussische Zeit* — Codex diplomaticus Silesiae t. XVII, Breslau 1896.
2. M. WEHRMANN, *Geschichte der Stadt Stettin*, Stettin 1911, s. 295—296; F. THIEDE, *Chronik der Stadt Stettin*, Stettin 1849, s. 726—728.
3. H. RACHEL, *Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik Brandenburg — Preussens*, Acta Borussica, t. I, Berlin 1911, s. 357—359; M. WEHRMANN, *Geschichte von Pommern*, t. II, Gotha 1921, s. 184—185.
4. Nieliczne wzmianki w Kodeksie dyplomatycznym śląskim o transportach soli bajskiej na Śląsk przez Szczecin w II poł. XVII w. pochodzą z okresu przed budową kanału.
5. Por. K. TOECHE-MITTLER, *Der Friedrich-Wilhelms-Kanal und die Berlin — Hamburger Flusschiffahrt*, Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen, t. XI, z. 3, Leipzig 1891, s. 17 i nast., 31—34, 36.
6. K. WUTKE, *Die schlesische Oderschiffahrt...* jw., s. 151.
7. Tamże, s. 193.
8. Tamże, s. 195—196.
9. Tamże, s. 196.
10. Tamże, s. 205.
11. Tamże, s. 203; por. także TH. SCHMIDT, *Geschichte des Handels und der Schifffahrt Stettins*, Stettin 1862 (Besonderer Abdruck aus den Baltischen Studien), s. 28—29.
12. Por. K. WUTKE, *Die schlesische Oderschiffahrt...* jw., s. 246, 248—251, 268—269.