

Studia Maritima, vol. XXVIII (2015)

ISSN 0137-3587

DOI: 10.18276/sm.2015.28-04

*EWA ŁĄCZYŃSKA**

Słupsk

ARMATORZY, SZYPROWIE I MARYNARZE W PORTACH POŁUDNIOWEGO BAŁTYKU W XVIII WIEKU

Słowa kluczowe: armator, szyper, marynarz, południowy Bałtyk, XVIII w.

Streszczenie

Szeroko rozumiane pojęcie ludzi morza obejmuje nie tylko tych, którzy przemierzając akweny, ryzykowali swoim życiem, ale i tych, którzy wysyłali ich w rejs i ryzykowali swoim majątkiem. Analiza obejmuje środowisko ludzi morza w głównych portach bałtyckich (Gdańsk, Szczecin, Elbląg, Stralsund, Kołobrzeg) w zależności od stanu badań. Środowisko armatorów dość żywo reagowało na zmienne koniunktury gospodarcze. Należy też zauważyć, że w coraz większym stopniu ich aktywność zależała od polityki gospodarczej rządu centralnego (system podatkowy, monopolowy, akcyzowy). Widoczny jest też związek armatorstwa z prowadzeniem działalności kupieckiej oraz dużą popularnością spółek armatorskich zawiązywanych w celu prowadzenia wspólnych interesów handlowych, wzmacnianych poprzez koligacje rodzinne i towarzyskie. W okresach prosperity wzrastała liczba żaglowców, łatwiej było szyprom i marynarzom znaleźć pracę na statku. Kwestia ich zatrudnienia była regulowana ogólnie regulaminami i zapisami wilkierzy miejskich. Brak było jednak państwowych lub miejskich ustaw socjalnych, a zabezpieczenie życia i zdrowia lub bytu rodziny zależało od inicjatyw prywatnych lub gildii.

* Akademia Pomorska w Słupsku, Instytut Historii i Politologii, ih@apsl.edu.pl.

Historia portów południowego wybrzeża Bałtyku nie doczekała się dotąd oddzielnej monografii. Dość rozległy geograficznie teren badań rozciąga się od portu petersburskiego do kilońskiego, obejmując miasta portowe, które funkcjonowały w różnych warunkach politycznych i gospodarczych. Dotychczasowe badania traktowały w sposób ograniczony wybrane przeze mnie zagadnienia jako część szerszych monografii i opracowań zagadnień związanych z handlem morskim, żeglugą oraz portami w poszczególnych miastach lub regionach¹. Do wyjątków należą publikacje dotyczące ściśle środowiska „ludzi morza” oraz form ich samorządów i organizacji w XVIII w.² Ze względu właśnie na dostępność badań charakterystykę środowiska morskiego ograniczyłam do głównych portów pomorskich – Gdańska, Elbląga, Szczecina, Kołobrzegu oraz Stralsundu.

Armatorzy i załogi statków są ze sobą nierozzerwalnie związani. Jednak charakter wzajemnych relacji, tak ścisłych w średniowieczu, w końcu XV w. zaczął się rozluźniać. Badania Stanisława Gierszewskiego dotyczące cechu armatorów w Elblągu najwyraźniej potwierdzają ewolucję stosunków własnościowych statku. Początkowo szyprowie byli też właścicielami statków i tworzyli od XIV w.

¹ O armatorach zob.: R. Gaziński, *Handel morski Szczecina w latach 1720–1805*, Szczecin 2000, s. 212–243, rozdz. *Organizacja handlu morskiego Szczecina*; tam też zob. bibliografię dotyczącą Pomorza; E. Cieślak, J. Trzoska, *Handel i żegluga gdańska w XVIII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. 3, cz. 1, Gdańsk 1993; A. Groth, *Rozwój floty i żeglugi gdańskiej 1660–1700*, Gdańsk 1974, rozdz. II: *Stosunki własnościowe*, s. 60–121; o załodze zob.: A. Groth, *Rozwój floty...*, dz. cyt., rozdz. IV: *Załoga*, s. 203–213; R. Gaziński, *Handel morski...*, dz. cyt., podrozdz. 3.2.3: *Szypry i marynarze*, s. 201–211; H. Lesiński, *Handel morski Kołobrzegu w XVII i XVIII w.*, Szczecin 1982, rozdz. III: *Port i flota kołobrzewska oraz organizacja handlu morskiego*, s. 136–144; S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska. Studium prawnohistoryczne*, Warszawa 1958, rozdz. VII: *Ordynacja o pracy na statkach z 21.II.1696 r.*, s. 246–257, oraz rozdz. IX: *Prawo morskie wilkierza z 1761*, s. 279–305.

² M. Bogucka, *Gdańscy ludzie morza w XVI–XVIII w.*, Gdańsk 1984; R. Gaziński, *Kilka uwag o losach marynarzy w XVIII-wiecznych Prusach*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1994, t. 40, s. 394–411; tenże, *Seefahrtsschule auf der Lastadie in Stettin in der zweiten Hälfte des XVIII Jahrhunderts*, „Studia Maritima” 2011, vol. 24, s. 115–126; S. Gierszewski, *Sztuka nawigacji w Gdańsku w drugiej połowie XVIII i na początku XIX wieku*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1967, R. 12, nr 2, s. 290–299; H. Hinkel, *Schiffsbestand und Schiffer in den Häfen Pommerns sowie Angaben über haupt- und nebenberufliche Fischerei im 18. Jahrhundert im pommerschen Ostsee- und Haffküstenraum (nach Johann Christian Brandes)*, „Baltische Studien”, Neue Folge, 1967, Bd. 53, s. 70–81; E. Kizik, *Inwentarze pośmiertne gdańskich marynarzy i szyprów z drugiej połowy XVII i XVIII w.*, „Nautologia” 2006, t. 41, nr 143, s. 36–39; C. Lorenz, *Die Geschichte der Schiffer-Compagnie in Stralsund*, Stralsund 1882; E. Łączyńska, *Uposażenie szyprów gdańskich w II połowie XVIII wieku*, „Teki Gdańskie” 2003, t. 5, s. 53–63; też, *Szypry w regionu słupskiego na gdańskim rynku pracy w XVIII wieku*, [w:] *A Pomerania ad ultimas terras. Studia ofiarowane Barbarze Popielas-Szultce w sześćdziesiątą piątą rocznicę urodzin i czterdziestolecie pracy naukowej*, red. J. Sochacki, A. Teterycz-Puzio, Słupsk 2011, s. 111–128; S. Matysik, *Nieznaany gdański proces przeciwko zbiegłym ze statku marynarzom z r. 1750*, „Rocznik Gdański” 1954, t. 13, s. 79–91.

cech przewoźników (Kahn-und Bordingsführer, w końcu XVIII w. – Bordings-Reeder Zunft). Na przełomie XVII i XVIII w. cech przekształcił się w instytucję przewozową, w której armator był właścicielem, a do obsługi swojego statku zatrudniał szypra i załogę. Ze względu na położenie Elbląga, w oddaleniu od otwartego morza, cech przewoźników dysponował mniejszymi statkami, głównie burdynami, na które przeladowywano towar w portach Zalewu Wiślanego lub w Piławie³. Podobne cechy powstały w Gdańsku. Po cechu przewoźników pozostała jedna księga pamiątkowa⁴ i srebrny wilkom bez przykrywki w Muzeum Narodowym w Gdańsku⁵. Do związku należeli tylko właściciele statków, pomimo mylącego tłumaczenia polskiego – „cech szyprów wiślanych” (Kahnen-Führer Zunft). Kolejny cech, burdyniarzy, skupiał właścicieli burdyn. Pewną formą organizacyjną kupców, głównie armatorów, było Collegium der acht Deputirten der löbl. zur See handelnden Kaufmannschaft – Kolegium Deputowanych Kupców Morskich⁶. Powstało ono w 1732 r., w jego skład wchodziło czterech kupców, będących obywatelami Gdańska, oraz po dwóch kupców pochodzenia niderlandzkiego⁷ i brytyjskiego⁸. Zauważalna jest zatem specjalizacja działalności przewozowej wśród kupiectwa gdańskiego i tworzenie formalnych ram ich działalności

³ S. Gierszewski, *Elbląski cech armatorski w XVIII w.*, „Rocznik Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1953, t. 15, s. 245–247.

⁴ Archiwum Państwowe w Gdańsku [dalej: APGd], 300, C/2625, Zapisy z lat 1771–1944.

⁵ B. Tuchołka-Włodarska, *Puchar szyprów wiślanych*, Gdańsk 1988; reprodukcję wilkomu zob. J. Kriegseisen, *Rzemiosło artystyczne w Prusach Królewskich*, [w:] *Prusy Królewskie. Społeczeństwo. Kultura. Gospodarka 1454–1772*, red. E. Kizik, Gdańsk 2012, il. 8, s. 552.

⁶ Wykorzystałam tłumaczenie nazwy Collegium z pracy J. Trzoski, *Żegluga, handel i rzemiosło w drugiej połowie XVII i XVIII wieku* (Gdańsk 1989, s. 178). Nazwa tego Collegium jest też inaczej tłumaczona na język polski – jako np. Związek Kupców Morskich (zob. C. Biernat, *Materiały do dziejów floty gdańskiej w latach 1694–1850*, „Rocznik Gdański” 1966, t. 14, s. 423), Kolegium Ośmiu Deputowanych Kupiectwa Uprawiającego Handel Morski (zob. E. Cieślak, *Gdański projekt kasy wykupu marynarzy z rak piratów z połowy XVIII wieku*, „Przegląd Historyczny” 1960, t. 2, s. 41) czy Kolegium Ośmiu Delegatów Prześwietnego Kupiectwa Uprawiającego Handel Morski (zob. E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 395).

⁷ W 1754 r. ówczesny przewodniczący Kolegium Heinrich de Cuyper przekazał każdej z trzech „nacji” działającej w kolegium oddzielną księgę, w której miały być odnotowywane sprawy dotyczące handlu, żeglugi, portu, sporów i stosunków wewnętrznych panujących w Kolegium. Jedyna zachowana księga dokumentująca jego działalność należała do Niderlandczyków. Z tej „nacji” do Kolegium od 1732 r. należał Pieter Pott (zmarł w 1738 r.) i Reynier Pieters (odszedł z Kolegium w 1736 r.), następnie na ich miejsce został przyjęty Cornelis de Vogel (Leonard Zoon), wybrany w 1737 r., i Andries de Ruyter, który w 1746 r. uzyskał obywatelstwo gdańskie i stał się deputowanym gdańskim. W latach 1746–1758 działał Pieter Pott jun. (deputowany gdański od 1758 r. do bankructwa w 1763 r.), w 1758 r. wybrany został na jego miejsce Leonard de Vogel, który wraz z wcześniej przyjętym bratem Cornelisem działał w Kolegium w latach 60. (APGd, 300, R/F,7, s. 3).

⁸ E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 395.

(cech przewoźników, cech burdyniarzy, kolegium). Oddzielną organizację opartą na wzorcach cechów rzemieślniczych tworzyli szyprowie – kapitanowie morscy.

Przykłady z innych miast wskazują na podobne procesy zachodzące w środowisku ludzi morza⁹, np. w Kołobrzegu także nastąpiło rozdzielenie istniejącej od XIV w. Gildii Kupców i Żeglarzy. W pierwszej połowie XVIII w. cech żeglarzy grupował już w swoich szeregach tylko żeglarzy, szyprów i sterników oraz cieśli okrętowych. Kupcy, w tym i armatorzy, należeli do trzech innych gildii, które następnie utworzyły korporację Dom Żeglarza¹⁰. W Szczecinie kapitanowie należeli (od 1756 r.) do Kompanii Szyprów, a armatorzy-kupcy do licznych związków kupieckich, skupionych np. w korporacji Dom Żeglarza¹¹.

Armator, jako właściciel statku, ponosił wysokie ryzyko finansowe, toteż starano się je zminimalizować poprzez tworzenie spółek okrętowych i ta forma własności statku jest dominująca w XVIII w. Współwłaściciel statku otrzymywał swoją część zysków w zależności od posiadanego udziału. Współwłasność dawała okazję dodatkowych profitów kupcom (a także innym inwestorom i różnym warstwom mieszczaństwa), których zasoby inwestycyjne były na tyle ograniczone, że kupno oraz samodzielne utrzymanie statku przekraczały ich możliwości finansowe. Natomiast stosunkowo niewielki wkład finansowy zainwestowany w kupno partu statku dawał w miarę pewny i stały zysk, a w sytuacji utraty statku ewentualne straty finansowe były rekompensowane przez asekurantów, gdyż np. gdańskie prawo morskie nakazywało ubezpieczenie statku.

Spółki armatorskie na gruncie gdańskim spełniały ponadto rolę związaną z aktywnością gospodarczą grup mieszkańców Gdańska, którzy nie posiadali obywatelstwa¹². Prawo morskie Gdańska zawarte w wilkierzu przewidywało, że armatorem-udziałowcem danego statku może być każdy mieszkaniec, gdy

⁹ Na temat tworzenia się samodzielności związków szyperskich zob. T. Brück, *Korporationen der Schiffer und Bootsleute: Untersuchungen zu ihrer Entwicklung in Seestädten an der Nord- und Ostseeküste vom Ende des 15. bis zum Ende des 17. Jahrhunderts*, Weimar 1994, s. 9–13.

¹⁰ H. Lesiński, dz. cyt., s. 136, w przyp. 61 ukazany został rozwój liczby cechu w latach 1760–1808.

¹¹ R. Gaziński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 204, 212.

¹² Sprawa dotyczy głównie przedstawicieli gminy mennonickiej w Gdańsku oraz obcych kupców. Zob. E. Kizik, *Mennonici w Gdańsku, Elblągu i na Żuławach Wiślanych w drugiej połowie XVII i w XVIII w.*, Gdańsk 1995; tenże, *Nielubiani – tolerowani. Katolicy, mennonicy i Żydzi w protestanckim Gdańsku w XVI–XVIII wieku*, [w:] *Chrześcijaństwo w dialogu kultur na ziemiach Rzeczypospolitej. Materiały Międzynarodowego Kongresu, Lublin 24–26 września 2002 r.*, red. S. Wilk, Lublin 2003, s. 163–176.

„dobra”, tzn. większa jego część, należy do obywatela miasta¹³. Interpretacja tego przepisu pozwala na włączenie się do armatorstwa mennonitów i innych nieobywateli, którzy posiadając odpowiedni kapitał, czynnie uczestniczyli w rozwoju floty i żeglugi gdańskiej¹⁴.

Według Stanisława Matysika, gdańska spółka armatorska nie posiadała osobowości prawnej i była określana jako stosunek prawny oparty na dwóch elementach, stosunku spółki i stosunku współwłasności statku¹⁵. Obydwie relacje mają potwierdzenie w prawie morskim Gdańska w kwestiach dotyczących użytkowania statku, np. obrotu handlowego udziałami statku. W myśl wilkierza z 1761 r. part statku mógł być sprzedany za wiedzą i zgodą innych współwłaścicieli pod rygorem utraty ważności zawartego kontraktu kupna-sprzedaży, regulując tym samym skład spółki armatorskiej¹⁶.

Analizując problemy współwłasności statków, należy uściślić pojęcia „spółka armatorska” i „firma armatorska”, aby uwidocznic różnice i podkreślić wzajemne relacje. Pojęcie „firma armatorska” odnosi się do osoby lub spółki zajmującej się administrowaniem statkiem, co nazwano dyrekcją statku¹⁷. W przypadku samodzielnego armatora dyrektorem jest ta sama osoba, jednak w sytuacji, gdy statek eksploatuje spółka armatorska, dyrektorem może być jeden z udziałowców lub spółka handlowa, która ma udziały w spółce armatorskiej. Dlatego też pojęcie „firma armatorska” nie może być stosowane wymiennie dla określenia „spółka armatorska”.

Jak wynika z analizy oficjalnych wykazów statków gdańskich z lat 1712, 1757, 1793, zamieszczono w nich nazwy firm i nazwiska armatorów, którzy byli dyrektorami statków. Dokładniejsze badania nad wymienionymi wykazami i opracowanie ich na podstawie list morskich, list budowy statków oraz akt

¹³ *Neu-revidierte Willkühr der Stadt Danzig, ausSchluss Sämtlicher Ordnungen publicirt Anno 1761, und mitbeygefügeten Zusätzen und Erläuterungen nebst einem Register zum zweymahl abgedruckt Anno 1783, Danzig*, s. 18. Znane są jednak przypadki przekraczania tego przepisu i większego udziału kupców mennonickich we współwłasności statków, np. bracia de Vogelowie posiadali, według atestu z 1756 r., 13/16 statku Vogel Phenix (APGd, 300, 1/150, s. 288).

¹⁴ Jako przykład może posłużyć udział obywatela Łeby Johanna Gottfrieda Mampego w statku Gute Harmonie (220 łasztów) w 1785 r. (APGd, 300, 1/153²⁵, s. 258–259) oraz działalność armatorska Heinricha Soermanna, konsula holenderskiego, czy Trevora Corry’ego, konsula angielskiego w Gdańsku.

¹⁵ S. Matysik, *Ze studiów nad współwłasnością statków morskich w żegludze bałtyckiej w XIV–XVIII w.*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1962, t. 14, z. 1, s. 75–76.

¹⁶ Tenże, *Prawo morskie...*, dz. cyt., s. 270–271.

¹⁷ Dyrektor to osoba odpowiadająca za prowadzenie administracji statku, rozliczająca się z pozostałymi udziałowcami spółki z frachtów. Por. tamże, s. 276–277.

kupna-sprzedaży wykazały, że liczba spółek okrętowych była większa niż liczba firm armatorskich¹⁸.

W wyniku przeprowadzonych analiz można wnioskować o zwiększeniu się stopnia organizacji firm armatorskich w porównaniu z wiekami wcześniejszymi, np. z drugą połową XVI w. Mając na uwadze opracowane wykazy, można stwierdzić, że działalność gospodarcza niektórych kupców biegła dwutorowo – polegała na typowej działalności kupieckiej oraz działalności armatorskiej¹⁹. Twierdzenie to nie odnosi się wyłącznie do armatorów indywidualnych, ale także do kupców, którzy administrowali kilkoma statkami, a byli udziałowcami w spółkach armatorskich. Przykładem może być działalność armatorska Johanna Heinricha Soermannsa, którego nazwisko zostało umieszczone w wykazie floty gdańskiej w 1757 r. Pierwotny zapis wykazu sugerował, że był samodzielnym armatorem dwóch statków, a 2 statki należały do firmy armatorskiej Heinrich Soermanns i Syn, do której należał. Konfrontacja wykazu z listami morskimi wskazały, że statki należały do wieloosobowych spółek armatorskich. Soermanns jako dyrektor posiadał udziały w administrowanych statkach oraz w trzech innych jednostkach, administrowanych przez innych kupców, jako udziałowiec spółki armatorskiej²⁰. Nie jest to przykład odosobniony, np. Peter Uphagen należał do firmy armatorskiej Carl Uphagen Wittwe et Comp., a także firmy Peter Uphagen et Paleske (Wilhelm Jacob) i posiadał udziały w siedmiu statkach. Jeszcze inny przykład przedsiębiorstwa armatorskiego można przedstawić na podstawie działalności Andreea de Ruytera, który został odnotowany w wykazie jako dyrektor i jedyny właściciel 8 statków. Po dokładniejszej analizie okazało się, że 6 żaglowców znajdowało się w posiadaniu spółek armatorskich, których był udziałowcem, a tylko 2 były wyłącznie jego własnością, ogółem posiadał udziały w 14 statkach²¹.

¹⁸ Biblioteka Gdańska PAN, Ms. Uph. Fol. 141, Wykaz z 1712 r., s. 761–782; A. Groth (oprac.), *Wykaz gdańskiej floty handlowej z 1712 r.*, „Zapiski Historyczne” 1978, t. 43, z. 1, s. 91–99; APGd, 300, R/F,7, Wykaz z 1757 r., s. 89–90; E. Łączyńska (oprac.), *Wykaz statków floty gdańskiej z 1757 roku*, „Zapiski Historyczne” 1999, t. 64, z. 3–4, s. 113–138. Wykaz statków gdańskich z 1793 r. zob. *Danziger Handlungs – Almanach fürs 1793*, Danzig [1793], s. 37–40; E. Łączyńska (oprac.), *Gdańska flota handlowa z 1793 roku*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 2009, R. 57, z. 2, s. 215–228.

¹⁹ Można też stwierdzić wśród armatorów gdańskich łączenie działalności armatorskiej i kupieckiej z inną aktywnością gospodarczą, np. prowadzeniem mydlarni, rafinerii cukru, gorzelnii, manufaktur przerobu złota i srebra oraz pracą rzemieślniczą.

²⁰ E. Łączyńska, *Wykaz statków...*, dz. cyt., tab. 1.

²¹ Tamże.

Można zatem wyróżnić poszczególne rodzaje dyrekcji statku zależnie od pozycji dyrektora statku:

- armator prowadzi rachunkowość statku, który jest w jego wyłącznym posiadaniu;
- dyrektor (osoba fizyczna) należy do spółki armatorskiej, w której posiadaniu jest dany statek: Andreas Schopenhauer zarządza żaglowcem *Die Drei Gebrüder* (1757 r.), wśród uczestników spółki armatorskiej można wyodrębnić dwie spółki handlowe – Heinrich Soermanns & Sohn oraz Cornelis & Leonad de Vogel, oprócz nich party statku posiadają także Dietrich Florus Soermanns i Gabriel Schmidt²²;
- dyrekcję statku prowadzi spółka handlowa, która jest jednocześnie jego jedynym właścicielem, np. w 1757 r. spółka Meierholtz & Brunatti (Joseph Meierholtz, Frantz Brunatti) zarządza i jest jedynym właścicielem statku *L'Avanturier*²³;
- dyrekcję statku prowadzi spółka handlowa należąca do spółki armatorskiej, w której posiadaniu jest dany statek, np. spółka I.I. et A.I. Mathy²⁴ prowadzi zarząd statku *Le Cheval Marin* (1757), a ponadto udziały w statku ma dwóch członków rodziny Mathy'ów oraz trzech innych kupców²⁵.

Na gruncie gdańskim występowały specyficzne formy dyrekcji statku związane z obowiązkami opiekunów prawnych nieletnich dzieci zmarłego armatora²⁶. Niestety, zachowane źródła nie pozwalają na określenie rzeczywistego zaangażowania poszczególnych udziałowców. Szcątkowe informacje wskazują, że podczas licytacji statków w Gdańsku zazwyczaj sprzedawano 1/16 statków, czasami 1/2 czy 1/8.

W Gdańsku latach 1701–1750 odnotowano 440 armatorów indywidualnych oraz spółek okrętowych, z czego 56% stanowiły spółki. Ogólna liczba firm indywidualnych i spółek armatorskich w latach 1750–1793 wynosiła 775, z czego 85% to spółki.

²² APGd, 300, R/F,7, s. 90; 300, 1/150, s. 161–162.

²³ APGd, 300, R/F,7, s. 89; 300, 1/150, s. 129.

²⁴ W skład spółki handlowej wchodzi Ignatius Hiacynt Mathy i Antonius Ignatius Mathy.

²⁵ APGd, 300, R/F,7, s. 89; 300, 1/ 151, s. 44–45; 300, 1/149, s. 76–77.

²⁶ Udziały niepełnoletnich spadkobierców (ośmiorga dzieci) Johanna Philipa Schultza w czterech statkach zostały oddane pod zarząd ich opiekunom prawnym, Frantzowi Rottenburghowi i Casparowi Labesowi (APGd, 300, 1/149, Suplika opiekunów i odpowiedź Rady, s. 16–17).

Tabela 1. Armatorzy indywidualni, spółki armatorskie i statki
 w latach 1750–1793 w Gdańsku

Liczba armatorów	Liczba firm indywidualnych i spółek	Liczba eksploatowanych statków	Średnia liczba eksploatowanych statków
1	108	221	2,0
2–3–4	290	206	0,7
5–6–7	218	90	0,4
Ponad 8	158	53	0,3
Ogółem	774	425*	0,5

* Przedstawiona ogólna liczba statków nie jest sumą umieszczonych wyżej danych, ale stanowi rzeczywistą liczbę statków będących w użytkowaniu gdańszczan.

Źródło: APGd, 300, 1, Księgi Prezydującego Burmistrza z lat 1750–1793.

W latach 1750–1793 prowadziło działalność 108 armatorów indywidualnych. Wśród nich na szczególną uwagę zasługują: Johann Philip Schultz, Benjamin Blech jun., Fabian Ludwik Gorzuchowski i Theodosius Christian Frantzius, którzy przez dziesięciolecia angażowali swój kapitał w budowę i eksploatację statków.

Środowisko armatorów, udziałowców statków, obejmujące około 500 osób, było dość liczne w stosunku do liczby jednostek pływających pod banderą miasta (łącznie 425 statków). Można nawet mówić o drobnym inwestowaniu, co potwierdza struktura udziałów statków według wykazu z 1757 r.: na 89 udziałowców 35 osób posiadało jeden udział w statku (o różnej wielkości: 1/2, 1/4), 18 osób posiadało udziały w dwóch statkach²⁷. Pod koniec przynależności Gdańska do Rzeczypospolitej (1793) ze wszystkich 82 właścicieli 38 należało tylko do jednej spółki okrętowej. Piętnastu armatorów ulokowało swoje kapitały w dwóch statkach, co oznaczało, że nie była to ich główna działalność, lecz dochody z frachtu stanowiły dodatkowe uzupełnienie głównego źródła utrzymania²⁸. Roztropni w inwestycjach byli np. Dirck Bestvater, który posiadał udziały w 12 statkach, Dawid Weichbrodt, który był współwłaścicielem 11 żaglowców²⁹. Większość armatorów parała się handlem, część z nich przewoziła własne towary, część jednak wykonywała inne zawody czy funkcje w mieście, np. rajcy, ławnika. Dwunastu udziałowców statków to złotnicy, cieśle okrętowi, gorzelnicy, a także dość przypadkowo profesor literatury greckiej, diakon, lekarz, którzy swoje udziały

²⁷ E. Łączyńska, *Wykaz statków...*, dz. cyt., s. 133.

²⁸ Tamże, *Gdańska flota...*, dz. cyt., s. 224.

²⁹ Tamże, tab. 1, s. 217–223.

otrzymali w spadku po teściach. Dość liczna była grupa kobiet (88 osób – około 15%), które należały do 48 spółek okrętowych. Były to przede wszystkim wdowy, które otrzymały udziały w spadku. Dla niektórych była to szansa na samodzielne prowadzenie interesów, dla innych konieczność zmierzenia się z nową sytuacją życiową. Co interesujące, niektóre z nich prowadziły dyrekcję statków i zlecały ich budowę, np. wdowa Catharina Barbara Schultz po śmierci męża wybudowała w latach 1764–1770 4 żaglowce, a udziały miała w 15 statkach. Po trzech latach od następnego ślubu zbyła swoje udziały i wycofała się z życia gospodarczego miasta. W szczególny sposób została armatorem Maria Elisabeth Hedling, otrzymując po 1/4 udziału w dwóch statkach w wyniku rozwodu³⁰.

Ważną grupą zawodową wśród armatorów byli kapitanowie statków. Wśród 108 odnotowanych armatorów indywidualnych odnotowanych w tym przedziale czasowym znalazło się 37 szyprów (34,2%). Szczególne nasilenie tego zjawiska szyper-właściciel nastąpiło w okresie wojny siedmioletniej, gdyż flota gdańska powiększyła się o statki z Pomorza Zachodniego i Prus. Właścicielami tych jednostek byli głównie szyprowie, którzy by móc zarejestrować te statki jako gdańskie, wstępowali do cechu i przyjmowali obywatelstwo gdańskie. Z wymienionej już liczby 37 samodzielnych szyprów-armatorów 22 zostało przyjętych do cechu w okresie wojny, z tego 16 jako miejsce pochodzenia podało Kołobrzeg i jego okolice, 4 wymieniło inne miejscowości leżące w granicach państwa pruskiego (Wolin, Ustka, Piława, Królewiec), a jeden pochodził ze szwedzkiego Stralsundu. Tylko jeden szyper-armator pochodził z Prus Królewskich, ale został on armatorem dopiero w latach 70. XVIII w. Nie dziwi zatem, że na Pomorzu Brandenburskim brakowało rąk do pracy i nastąpił spadek liczebności floty, skoro z jednej strony odczuwano skutki wojny i utraty statków, a z drugiej nastąpił odpływ młodzieży męskiej³¹. Znane nazwiska kołobrzeskich rodzin kapitańsko-marynarskich pojawiają się na listach morskich w Gdańsku, np.: Blanck, Damitz, Schwerdtfeger³².

Spółki zawierane przez armatorów szczecińskich mogły mieć różnorodną postać: od spółki jawnej, w której uczestnicy ponoszą odpowiedzialność solidarnie za straty, do komandytowej i akcyjnej, w których uczestnik odpowiada tylko

³⁰ APGd, 300, 1/153⁸, s. 519–522.

³¹ R. Gaziński, *Kilka uwag o losach...*, dz. cyt., s. 397.

³² H. Lesiński, dz. cyt., s. 137; APGd, 300, 1/150 (Michael Blanck), s. 133; tamże, 300, C/780, (Peter Blanck), s. 40; tamże, 300, C/780 (Martin Blanck), s. 47; tamże, 300, C/765 (Schwerdtfeger Michael); tamże, 300, 60/6 (Christian Damitz), s. 108; 300, 60/6 (Heinrich Damitz), s. 108.

za własne straty. Jednakże swobodny obrót częściami statku był ograniczony. Najpopularniejsze były spółki rodzinne, a najczęściej komandytowe. Zasadniczo przy tej ostatniej formie komandytariusz nie był zobowiązany do płacenia zobowiązań ponad wysokość wniesionych nakładów, co wydaje się bardziej korzystną i bezpieczniejszą formą inwestowania. Rozpiętość udziałów w szczecińskich statkach była bardzo duża – wahała się od 1/6 do 3/4³³.

Spółka okrętowa pozostaje główną formą organizacyjną w żegludze. Z jej rozwojem wiązał się proces wzrostu zainteresowania amatorsstwem wśród mieszczaństwa. Czynniki określające popularność tej formy inwestowania związane są głównie z koniunkturą gospodarczą i możliwościami finansowymi poszczególnych armatorów oraz tendencją do rozkładania ryzyka utraty majątku. Zatem większość armatorów nie była skłonna do samodzielnego zarządzania statkiem i ponoszenia ryzyka jego utraty (pomimo rozwoju systemów asekuracyjnych).

Najważniejszym człowiekiem na statku, czy jak to w źródłach i literaturze nazwano „pierwszym po Bogu”, był szyper³⁴. Jego szczególna pozycja wynikała z ogromnej odpowiedzialności, jaką ponosił za statek, załogę i przewożony towar. Źródłem tej specjalnej pozycji, także w społeczności Gdańska, należy upatrywać w tym, że szyper występował także jako współwłaściciel jednostki.

W Gdańsku, aby uprawiać zawód kapitana, konieczna była akceptacja cechu oraz przyjęcie prawa miejskiego. Podobny warunek stawiano w Szczecinie³⁵. Wprawdzie ułatwiano aklimatyzację w Gdańsku poprzez odraczenie procedur uzyskania wpisu obywatelskiego, ale ustanawiano specjalnego poręczyciela, obywatela miasta, który w razie potrzeby uiszczał kaucję za szypra nieobywatela. Aby utrzymać większą liczbę szyprów, Rada uchwaliła przepis nakazujący szyprom osiedlanie się w Gdańsku. Osiedlenie rozumiane było jako założenie lub sprowadzenie rodziny do miasta i dotyczyło wszystkich obywateli miasta³⁶. Wśród szyprów pochodzących z Pomorza dość rozpowszechnione było łamanie tego nakazu i opłacania tzw. *Schiffergeld* przez kilkunastu z nich. Uiszczali oni corocznie 10 talarów (czyli 30 florenów gdańskich). Niektórzy płacili rok, dwa,

³³ R. Gaziński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 226–227.

³⁴ S. Matysik, *Ze studiów nad przeszłością konosamentu*, „Rocznik Gdański” 1955, t. 14, s. 170; M. Bogucka, *Gdańscy ludzie...*, dz. cyt., s. 68.

³⁵ R. Gaziński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 204.

³⁶ E. Kizik, *Kary za bezżeństwo w Gdańsku nowożytnym (w drugiej połowie XVII i na początku XVIII w.)*, [w:] *Miłość w czasach dawnych*, red. B. Możejko, A. Paner, Gdańsk 2009, s. 155. W przypadku kupca kara za bezżeństwo wynosiła 27 florenów, a rzemieślnika i robotnika – 14 florenów.

niektórzy kilka lat. Swoisty reord w tym zakresie osiągnął Martin Buchmann z Ustki, który przez 40 lat wzbogacił miasto o 1200 florenów. Niektórzy mieli swoje rodziny w poprzednim miejscu zamieszkania, np. Martin Krausesen pochodzący z Ustki³⁷, Jacob Reitzke z Bierkowa³⁸, i nie chcieli zrywać więzów rodzinnych z lokalnym środowiskiem.

Uzyskanie prawa miejskiego zostało utrudnione po 1771 r., kiedy to Gdańsk podpisał konwencję z Prusami dotyczącą poddanych pruskich przebywających na terenie miasta. Dodatkowym dokumentem wymaganym przez miasto w procedurze przyjęcia obywatelstwa była koncesja, czyli zaświadczenie o zwolnieniu z obowiązku wojskowego, wydana przez kamerę domonialną danej prowincji, a w przypadku dziedzicznie poddanych – świadectwo wyzwolin od swojego pana feudalnego³⁹.

Naturalnym miejscem zatrudnienia dla szyprów poza morzem był port i obszary związane z obsługą statków. W materiałach cechowych, w księgach kasy pogrzebowej zapisano informacje o przyjęciu przez niektórych szyprów lenn – urzędów miejskich⁴⁰. Bardziej doświadczeni szyprowie obejmowali odpowiedzialne stanowiska, takie jak np. kapitan portu. W latach 1733–1766 tę funkcję pełnił Christopher Mampe. Musiał być to dochodowy urząd, gdyż po jego śmierci podwyższono opłatę za objęcie tego stanowiska do 2 tys. florenów⁴¹.

Inne urzędy, które obejmowali szyprowie, to: funkcjonariusz na Brabancji⁴², makler⁴³ rewident statków, przewoźnik na promie przy Żurawiu, kapitan korzeni, kapitan wapna, roznosiciel prób, adiunkt maklera.

Dodatkowe możliwości zarobku w Gdańsku były wręcz konieczne ze względu na dużą konkurencję na rynku pracy, na co narzekali członkowie dość

³⁷ APGd, 300, 58/29, k. 196b. Krausesen opłacał tę karę w latach 1778–1789, poręczycielami byli armatorzy statku, którym dowodził, bracia Dirck i Jacob Bestvaterowie. Krause wycofał się z zawodu w 1792 r., a schedę po nim przejął syn. Szerzej o uesteckiej rodzinie Krausów zob. „Ostpommersche Heimat” 1937, nr 33.

³⁸ „Ostpommersche Heimat” 1937, nr 34. W cyklu artykułów o rodzinach żeglarzy z Ustki Arved Hartung podaje informację, że Reetzke urodził się w 1755 r. w Bierkowie, zmarł w 1820 r. w Ustce. Był dwukrotnie żonaty. Jego syn z drugiego małżeństwa, Martin Jacob (ur. 1791), kontynuował rodzinne tradycje pracy na morzu.

³⁹ S. Hoszowski, „*Plagi pruskie*” *Gdańska z lat 1770–1771*, „Zapiski Historyczne” 1974, t. 39, z. 4, s. 40; APGd, 300, 31/96, 1771, s. 855–861.

⁴⁰ Szerzej o urzędach miejskich zob. E. Cieślak, *Sprzedawalność urzędów miejskich w Gdańsku w XVII i XVIII wieku*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1969, t. 21, z. 2, s. 69–100.

⁴¹ Tamże, s. 89.

⁴² Tamże, s. 84, w źródłach *Kiehlmeister* lub *Belehnter auf der Brabank*.

⁴³ Pełna nazwa tego urzędu brzmiała: *Gewürtz- Specerey- Fracht und Wechsel Mäkler*.

licznego, prawie 200-osobowego cechu szyprów (średnio w drugiej połowie XVIII w. 130 osób) przy ograniczonej do około 100–120 statków flocie. W latach 1710–1793 wpisano do prawa miejskiego 547 szyprów i żeglarzy (kapitanów morskich). Dodając szyprów przyjętych do prawa w latach 1701–1709 oraz szacując na podstawie źródeł cechowych z lat 1794–1800, można przypuszczać, że ogólnie 708–710 osób miało uprawnienia kapitańskie. Większość z nich pochodziła z Pomorza i najbliższych okolic Gdańska. Znaczna była też grupa szyprów miejscowych (synów obywateli i mieszkańców)⁴⁴. Sternicy, bosmani i cieśle okrętowi pracujący na statku mogli się ubiegać o obywatelstwo robotnicze (*Arbeitsmann*), ale rzadko to robili. W Szczecinie przyjęto w XVIII w. do prawa miejskiego 451 żeglarzy, licząc łącznie szyprów, sterników, bosmanów i szyprów łodzi rzecznych, czyli odbywało się przeciętnie 5 nadań w ciągu roku dla analizowanych lat (1718–1805). Nowi obywatele pochodzili z 65 miejscowości wokół Szczecina; większość z nich z miejscowości położonych nad brzegami Zalewu Szczecińskiego⁴⁵.

Odmienne zatem problem mieli armatorzy w państwie pruskim i narzekali na ograniczone możliwości zatrudniania mężczyzn zdolnych do służby wojskowej, choć nawet militarystycznie nastawione władze pruskie zauważyły, że dezercje całych załóg w obcych portach, w obawie przed poborem do armii, dość skutecznie dezorganizują zarządzanie statkiem i podwyższają koszty rejsu. Aby zwiększyć zaciąg załóg, Fryderyk II rozszerzył w 1746 r. patent zwalniający z poboru nie tylko sterników, ale i zwykłych marynarzy. W okresie wojny siedmioletniej ograniczono wobec marynarzy wspomniany patent, aby móc ich powoływać do wojska, jeżeli tylko mieli odpowiedni wzrost. Po zakończeniu wojny, w okresie odbudowy żeglugi, zostało potwierdzone zwolnienie z wojska „ludzi morza”. Sytuacja jednak nie była tak klarowna dla dowódców, którzy siłą i pod przymusem dopuszczali się werbunku, a schwytanych w ten sposób marynarzy długo nie chcieli wypuścić z koszar⁴⁶.

Ilu zatem potrzebowano pracowników w porcie i na statkach, skoro dochodziło do swoistej walki o ręce do pracy i nowego kantonistę. W pierwszej połowie XVIII w. pewne światło na liczebność załóg gdańskich rzucają badania Jerzego

⁴⁴ R. Walther, *Die Danziger Bürgerschaft im 18. Jahrhundert nach Herkunft und Beruf*, „Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins” [Danzig] 1937, H. 73, s. 98.

⁴⁵ R. Gaziński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 207–211.

⁴⁶ Tenże, *Kilka uwag o losach...*, dz. cyt., s. 398–407 – można tu znaleźć kilka jednostkowych przypadków nieprawidłowego traktowania marynarzy przez wojsko.

Trzoski dotyczące statku *Fortuna*⁴⁷. W protokole rejsu z lat 1720/1721 wymienionych było 10 osób⁴⁸. Liczba ta mogła się jednak zwiększyć z powodu nieumieszczenia w nim nazwisk chłopców okrętowych, być może także pomocnika kucharza czy mężczyzny pilnującego statku w czasie postoju (*Kajuten-Wächter*). Według J. Trzoski stan osobowy załogi nie odbiegał od normy na tego typu i o takiej wielkości żaglowcach (pojemność *Fortuny* wynosiła 165 łasztów), gdyż w badanych przez niego źródłach liczebność załóg wahała się od 9 do 13 osób, a najczęściej spotykana była obsada 10-osobowa⁴⁹. Dla porównania w drugiej połowie XVIII w., w 1779 r., na morskim rynku pracy w Szczecinie było do dyspozycji 67 statków o łącznym tonażu 6327 łasztów holenderskich, na których zatrudniano 445 osób. W 1784 r. było ich już 143, a tonaż zwiększył się prawie trzykrotnie, co dawało zatrudnienie aż 1192 osobom. W 1792 r. flota handlowa zmniejszyła się do 118 jednostek, tonaż obniżył się o połowę, a liczba zatrudnionych spadła do 762 osób⁵⁰. Biorąc więc pod uwagę te informacje, strukturę tonażową floty i porównawczo strukturę zatrudnienia w Szczecinie, można spekulować, że w Gdańsku zapotrzebowanie na pracę „ludzi morza” kształtowało się na poziomie 350–400 osób w latach 1713 i 1757 oraz około 700 osób w 1793 r. W Kołobrzegu w 1781 r. na dziesięciu statkach pracowało 88 osób, w 1792 r. na 13 żaglowcach służyły 83 osoby⁵¹.

Jak już wspomniałam, w większości miast portowych powstały w średniowieczu związki, bractwa szyperskie. Z biegiem czasu zmieniały one swoje struktury i rozbudowywały funkcje. Rozwiązania prawne zastosowane w poszczególnych miastach różniły się między sobą. W Stralsundzie starano się powiązać kapitanów z resztą załogi, tworząc jedną korporację, jednocześnie jednak ustanawiano przepisy wzmacniające pozycję szypra wobec podległych mu marynarzy. Badacze upatrują w tym tendencję do wzmocnienia dyscyplinowania społecznego, czyli rozszerzenia podległości pracowniczej na sfery osobiste.

⁴⁷ J. Trzoska, *Dzieje gdańskiego statku „Fortuna” (1712–1731)*, Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku, red. P. Smolarek, t. 8, [Gdańsk] 1979.

⁴⁸ Tamże, s. 41.

⁴⁹ Tamże. J. Trzoska opiera swoje badania na podstawie danych dotyczących 28 statków gdańskich, które odnotowano w 1712 r., w czterech przypadkach liczba członków załogi wyniosła 10 osób.

⁵⁰ „Jahrbücher der preussischen Monarchie unter der Regierung Friedrich Wilhelms des Dritten”, Jg. 1800, Bd. 1, s. 176.

⁵¹ H. Lesiński, dz. cyt., s. 137.

Jest to związane z funkcjami cechu jako organizatora zachowań społecznych⁵². Do najważniejszych należą: organizacja pogrzebów⁵³, działalność filantropijna, zabezpieczenie wdów i inwalidów⁵⁴. Członkowie cechu wspierani byli poprzez okolicznościowe zapomogi, dobrowolne kolekty oraz pomoc w organizacji i finansowaniu pogrzebu szypra lub jego żony. Cech gdański utrzymywał także w części szpital-przytułek św. Jakuba dla chorych i samotnych współbraci⁵⁵. Te działania miały charakter incydentalny i odpowiadały na bieżące potrzeby. Prawie do końca XVIII w. nie wypracowano formuły instytucjonalnego, regularnego finansowania rodzin po śmierci szypra. W Gdańsku w 1792 r. powołano kasę wdowią (See-Schiffer Wittwen-Casse), mającą zabezpieczyć rodzinę szypra po jego śmierci. Była to fundacja działająca poza ramami cechu jako oddolna inicjatywa szyprów⁵⁶. Według ustaleń Agnieszki Chlebowskiej w Prusach zakładanie tego typu kas było również sprawą samych szyprów, choć cieszącą się poparciem władz. Pierwsze udokumentowane źródłowo Stowarzyszenie na rzecz Ubogich i Wdów po Szyprach (Schiffer-Wittwen und Armen-Gesellschaft) powstało w Wolgąście w 1798 r., kolejnie w Ueckermünde w 1845 r.⁵⁷

Szyper, jako osoba odpowiedzialna przed armatorami za statek i ładunek, musiał odpowiednio ułożyć sobie stosunki z załogą. Nadrzędna pozycja szypra wobec załogi przejawiała się także w proporcji jego zarobku do zarobków pozostałych marynarzy. Dochód szypra wynosił od 33 do 52% zarobków poszczególnych członków załogi, a najczęściej występujące wartości oscylowały wokół 40%⁵⁸. Także wyższe były koszty utrzymania dla szypra aniżeli dla członków

⁵² J. Tandecki, *Pozazawodowe funkcje i powinności korporacji rzemieślniczych w miastach Prus Krzyżackich i Królewskich w XIV–XVIII wieku*, „Zapiski Historyczne” 1995, t. 40, z. 1, s. 22.

⁵³ E. Kizik, *Śmierć w mieście hanzeatyckim w XVI–XVIII wieku. Studium z nowożytnej kultury funeralnej*, Gdańsk 1998, s. 234–252, podrozdz. poświęcony cechowym funduszom pogrzebowym, tamże podstawowa literatura.

⁵⁴ E. Łączyńska, „*Mein Leib ruht in der Gruft, bis Jesus ihn verklärt...*”. *Z dziejów samopomocy cechu szyprów gdańskich w XVIII wieku*, „Zapiski Historyczne” 2009, t. 74, z. 4, s. 7–17.

⁵⁵ A. Szarszewski, *Szpital i kościół św. Jakuba w Gdańsku. Zarys historyczny*, Toruń 2000, s. 35–36.

⁵⁶ E. Łączyńska, *Kasa wdowia szyprów gdańskich z końca XVIII wieku*, „Zapiski Historyczne” 2010, t. 75, z. 1, s. 115–132.

⁵⁷ A. Chlebowska, *Pensja wdowia w środowisku ludzi morza w świetle statutów XIX-wiecznych pomorskich zawodowych kas opiekuńczych*, [w:] *Rodzina i gospodarstwo domowe na ziemiach polskich w XV–XX wieku. Struktury demograficzne, społeczne i gospodarcze*, red. C. Kuko, Warszawa 2008, s. 519.

⁵⁸ Na statku lubeckim St Laurentus załoga otrzymała 1/2 swoich gaży, co dało sumę 30 reichstalarów lubeckich, z czego 10 Rthlr. przypadło szyprowi (APGd, 300, 1/153¹⁹, 1779, s. 87–88); obsada szkuty Fortuna otrzymała 48 flor. 19 gr, czyli 1/4 gaży za przerwany rejs do Lubeki, z czego 25 flor. dostał szyper (APGd, 300, 1/153²³, 1783, s. 450–452); na statku Die drei

załogi. W Szczecinie według stawek z 1758 r. szyper otrzymywał miesięcznie 25 talarów, sternik i cieśla po 12 talarów, kucharz 8 talarów, marynarze po 6 talarów i 16 groszy, kuchcik i chłopiec okrętowy po 3 talary i 8 groszy⁵⁹.

Umowa zawierana między szyprem a załogą zawierana była na piśmie⁶⁰. Określała obowiązki załogi wobec szypra, a zwłaszcza posłuszeństwo i rzetelną pracę. Płaca dla każdego z oficerów i marynarzy była ustalana oddzielnie. Mogła być naliczana za rejs lub przeliczana według przepracowanych dni na statku. Inne świadczenia, do których był zobowiązany tradycyjnie i prawnie szyper, to pokrycie kosztów postoju, w przypadku utraty statku pokrycie kosztów podróży do portu macierzystego, pokrycie kosztów leczenia lub pogrzebu członka załogi, jeżeli zachorował w czasie obowiązywania umowy. Załoga mogła otrzymać premie za ratowanie statku i ładunku. Prawo morskie regulowało także wielkość wypłacanych przez szypra części uposażenia. Zazwyczaj szyper wypłacał jako zaliczkę dwumiesięczną stawkę⁶¹. Każdy z marynarzy zobowiązany był do posiadania „książeczki pracy” – paszportu, *Reise-Paß* – w której zapisywano kolejne miejsca pracy⁶².

Załogi kołobrzeskich statków kompletowane były podczas przerwy zimowej. W odróżnieniu jednak od załóg gdańskich, ich rekrutacja miała charakter przymusowy i dotyczyła miasta oraz osady rybackiej w Ujściu. Nie mogli zaciągnąć się też na obcy statek, dopóki nie został obsadzony ostatni kołobrzeski statek⁶³.

Problem ułożenia stosunków między szyprem a załogą polegał na tym, że szyper reprezentował interes armatora i kupców, natomiast załoga starała się uzyskać jak najlepsze warunki płacy i pracy. Szyper nie mógł oferować zbyt wysokiego wynagrodzenia⁶⁴ czy kupować zbyt dużo pożywienia na statek, gdyż mógł być oskarżony przez armatorów o złe gospodarowanie. Szyper, stosując represje

Freunde z Kamienia 40% całkowitego wynagrodzenia przypadło szyprówi (APGd, 300, 1/153²², s. 502–504); na statku Christian ze Szczecina 42%, w dopłacie za ratowanie 44% stanowiło uposażenie szypra (APGd, 300, 1/153²³, s. 309–311).

⁵⁹ R. Gaziński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 206.

⁶⁰ Zachował się egzemplarz takiej umowy dla gdańskiego statku Tydverdryf (APGd, 300, 1/224); umowa w źródłach określana jest jako Muster-Rolle (APGd, 300, 1/153²³, s. 439).

⁶¹ APGd, 300, 1/224; APGd, 300, 1/153²², s. 382 i 387.

⁶² APGd, 300, 1/153²³, s. 382–387. Sługa wodny zażądał od marynarza oskarżonego o ucieczkę ze statku jego *Reise-Paß*.

⁶³ H. Lesiński, dz. cyt., s. 137–138.

⁶⁴ Według wilkierza gdańskiego szyper był odpowiedzialny za dobranie odpowiedniej załogi, ale dokonywał tego przy pomocy i za pośrednictwem sługi wodnego. Por. S. Matysik, *Prawo morskie...*, dz. cyt., s. 282, 288.

wobec niesubordynowanych członków załogi, obwiniany był często o brutalność i nadużywanie alkoholu. Utrzymywanie w posłuchu całej załogi było jednak jego zadaniem na statku.

Jak już wspomniałam, drugą osobą na statku był sternik⁶⁵. Jego dobre przygotowanie do pracy na morzu oraz współpraca z szyprem były zalecane w wilkierzu. Sternik powinien, podobnie jak szyper, znać zasady nawigacji, umieć posługiwać się kompasem, mapami morskimi, kątomierzem, astrolabium. Powinien także mieć zdany egzamin przed starszymi cechu szyprów⁶⁶. Tekst egzaminu ustnego na sternika zachował się w materiałach cechowych⁶⁷. Egzaminowany odpowiadał na 20 pytań, które sprawdzały jego wiedzę z zakresu: ogólnych obowiązków sternika, zwłaszcza sztauwowania towaru, umiejętności posługiwania się kompasem, sterowania statkiem w różnych warunkach pogodowych, znajomości wybrzeża bałtyckiego, rozmieszczenia latarni morskich na Bałtyku, między Sundem a Schagen, na Morzu Północnym, w Kanale La Manche, znajomości prądów i wiatrów morskich na tych obszarach.

Do lepiej opłacanych członków załogi należał bosman, zazwyczaj odpowiedzialny za sztauwownie ładunku i porządek na statku oraz ożaglowanie, i cieśla okrętowy, dbający o dobry stan statku.

Niestety, środowisko zwykłych marynarzy jest najmniej zbadaną z anonowanych w tytule grupą zawodową. Jeżeli dotychczas było charakteryzowane, to dość niesprawiedliwie, gdyż z perspektywy kryminalistów – jako oskarżeni i sprawcy lub też ofiary. Dość często oskarżano ich o ucieczki, pobicia, bunty, a spory o zapłatę stanowiły podstawę konfliktów między szyprami i załogą. Szyper zazwyczaj zarzucał załodze lub poszczególnym jej członkom krnąbrność i nieużyteczność w czasie służby. Załoga odpłacała się, oskarżając szypra o pijaństwo. Znany jest w literaturze przykład procesu marynarzy, którzy uciekli ze statku Tydtverdryf i odmówili dalszej współpracy z szyprem⁶⁸. Z relacji marynarzy wynika, że szyper Schmidt katował załogę, a także kazał jej długo pracować⁶⁹. Załoga została skazana za ucieczkę na dość surowe wyroki: sternik na 2 lata więzienia i pracy, bosman na rok więzienia i pracy (skazanie na Dom Poprawy

⁶⁵ Na większych jednostkach pracowało dwóch sterników – Obersteuermann i Untermann (APGd, 300, 1/153²³, s. 453).

⁶⁶ S. Matysik, *Prawo morskie...*, dz. cyt., s. 293–294.

⁶⁷ APGd, 300, C/768, b.p.

⁶⁸ S. Matysik, *Nieznany gdański...*, dz. cyt., s. 79–92.

⁶⁹ Tamże, s. 82.

„Zuchthaus”), marynarze na 6 miesięcy, pomocnik na 3 miesiące więzienia na Ratuszu⁷⁰.

Niskie uposażenia w Gdańsku, niższe niż w innych portach pomorskich⁷¹, i złe wyżywienie to dwa główne tematy skarg marynarzy. Obowiązkiem szypra było zabezpieczenie jedzenia i picia dla załogi – tzn. trzech posiłków dziennie. Trudno określić jakość serwowanych na statkach dań i wielkość rzeczywistych porcji przypadających na każdego z członków załogi. Dlatego też czasami załoga „organizowała” sobie dodatkowe racje żywnościowe z ładunku. Szczególnie pomysłowi okazali się marynarze ze statku *Wachsamkeit*, którzy zmielili około 3 korców pszenicy i przekazali kucharzowi. Liczyli na to, że brak takiej ilości zboża nie wzbudzi podejrzeń, gdyż przy rozładunku w Amsterdamie bardzo dużo zboża utracono⁷². Dodatkowe zarobki, poza wiedzą szypra, wiązały się z przemytem i sprzedażą na własny rachunek zabronionych towarów. Kradzieże i kontrabanda należały do najcięższych przestępstw, które mogła popełnić załoga. Statek, na którym wykryto przemycane towary, mógł być skonfiskowany, narażano się także na koszty procesu. Załoga, która dopuszczała się tego z premedytacją, tj. wbrew poleceniom szypra, mogła otrzymać nie tylko kary pieniężne, ale także zakaz zatrudnienia na innych żaglowcach gdańskich. Taką właśnie karę zastosowano wobec członków załogi statku *Anna Henrietta*, na którym wykryto 53 faski wódki. Szyper ostrzegał wcześniej załogę o możliwości rewizji i nakazał wylanie przemycanego alkoholu. Za namową sternika niektórzy jednak zignorowali to ostrzeżenie. Proces, który doprowadził do uwolnienia statku i ładunku, kosztował 20 tys. florenów. W tym wypadku szypra nie ukarano, gdyż potwierdzono jego starania o prawidłowy przebieg rejsu. Reszta załogi, która uczestniczyła w przemycie, została skazana na wysokie kary pieniężne.

Z ustaleń Stanisława Matysika wynika, że przypadki ciężkich naruszeń dyscypliny, łamania zakazu opuszczenia statku czy kradzieży karane były nawet śmiercią⁷³. W Gdańsku w drugiej połowie XVIII w. nie odnotowano tak surowych kar – były one ograniczone do więzienia, kar cielesnych, grzywny i zakazu pracy na statku.

⁷⁰ Tamże, s. 88.

⁷¹ R. Gaziński (*Handel morski...*, dz. cyt., s. 207) wskazuje na relatywnie wysokie uposażenie szyprów szczecińskich.

⁷² APGd, 300, 1/153²⁵, s. 527–533.

⁷³ S. Matysik, *Prawo morskie...*, dz. cyt., s. 293, 297.

W większości miast portowych Pomorza do stanowiska szypra, dowódcy statku, dochodziło się poprzez wieloletnią praktykę na morzu, np. Johann Ruhncke z Zimowisk k. Słupska musiał udokumentować swoje doświadczenie i pobyt w Gdańsku, aby otrzymać prawo miejskie. Z jego oświadczenia wynika, że związki zawodowe z morzem rozpoczął od pracy u szypra Boya jako kuchcik (1752). Jako marynarz służył najpierw pod komendą szypra Hoffmana (1753), a następnie szypra Valentina Stemminga (1754–1758). W latach 1758–1761 był zatrudniony u szypra Beniamina Wolfframa jako bosman. W latach 1761–1772 pływał u różnych szyprów, zatrudniony na stanowisku sternika (Johann Jacob Ohl – 1761–1764; Abraham Boettcher – 1764–1765; Joachim Otto – 1765–1768; Martin Zaddach – 1768–1772; Friedrich Kinder – 1772)⁷⁴. Doświadczenie Ruhnckego nie potrzebowało teoretycznego wsparcia, aby zostać szyprem. Jednak wielu młodych adeptów sztuki żeglarskiej wspierało się prywatnymi lekcjami nawigacji u doświadczonych żeglarzy. W Gdańsku prowadzenie kursów dla przyszłych kapitanów proponował szyper Johann Wegner Ims⁷⁵, który od 1779 r. piastował stanowisko „publicznego nauczyciela nawigacji”⁷⁶. Jego kompetencje były bardzo wysokie, o czym świadczył uzyskany tytuł nauczyciela dyplomowanego. Proponowany przez Imsa program nauczania obejmował trzy podstawowe elementy wiedzy nawigacyjnej: trygonometrię, wiedzę o przyrządach żeglarskich i praktykę oraz podstawy astronomii i naukę języków obcych (angielski, holenderski, szwedzki i duński)⁷⁷. Swoje usługi reklamował też w „Wöchentliche Danziger Anzeigen und dienliche Nachrichten”, gdańskiej gazecie ogłoszeniowej⁷⁸. Oprócz niego nauczycielami był wtedy Hintz, sternik, i Koch, astronom, oferujący interesujące programy nauczania. W Gdańsku od początku wieku trwały prace nad uruchomieniem szkoły dla nawigatorów. Ruszyła w pełnym kształcie: z programem, nauczycielami i komisją egzaminacyjną w 1817 r. Po egzaminie państwowym adepci mogli się ubiegać o stanowiska sterników i kapitanów⁷⁹. W Szczecinie Szkoła Żeglarska rozpoczęła działalność w końcu 1789 r., proponując 3-letni

⁷⁴ APGd, 300, 31/96, Oświadczenie z dnia 17 IV 1773, s. 633.

⁷⁵ Kapitan Ims od 1769 r. był obywatelem gdańskim, przybył ze wsi pod Stavangerem w Norwegii (APGd, 300, 60/8, s. 111).

⁷⁶ S. Gierszewski, *Sztuka nawigacji...*, dz. cyt., s. 301.

⁷⁷ Tamże, s. 302.

⁷⁸ Biblioteka Gdańska PAN, „Wöchentliche Danziger Anzeigen und dienliche Nachrichten” 1792, nr 4; 1793, nr 51–51; 1794, nr 4.

⁷⁹ S. Gierszewski, *Sztuka nawigacji...*, dz. cyt., s. 309.

program nauczania. Po zdanym egzaminie państwowym, który obejmował wiedzę teoretyczną i praktyczną, absolwent otrzymywał uprawnienia marynarza⁸⁰.

Powyższe ustalenia nie wyczerpują możliwości badawczych i wskazują jedynie na potrzebne dalsze przedsięwzięcia naukowe w tym zakresie. Pozostało do zbadania wiele ważkich problemów, jak np. wyjaśnienie mechanizmów działania spółki armatorskiej i administracji statkiem, nie tylko na podstawie norm prawnych, ale także praktyki. W przypadku wielu ośrodków portowych istnieje potrzeba dalszych badań nad środowiskiem szyprów i marynarzy, ich warunków pracy i życia codziennego. Pełne opracowanie tej problematyki w odniesieniu do całego rejonu południowego Bałtyku będzie możliwe jedynie w ramach wspólnego projektu badawczego z historykami państw nadbałtyckich.

Bibliografia

- Biernat C., *Materiały do dziejów floty gdańskiej w latach 1694–1850*, „Rocznik Gdański” 1955, t. 14.
- Bogucka M., *Gdańscy ludzie morza w XVI–XVIII w.*, Gdańsk 1984.
- Brück T., *Korporationen der Schiffer und Bootsleute: Untersuchungen zu ihrer Entwicklung in Seestädten an der Nord- und Ostseeküste vom Ende des 15. bis zum Ende des 17. Jahrhunderts*, Weimar 1994.
- Cieślak E., *Gdański projekt kasy wykupu marynarzy z rąk piratów z połowy XVIII wieku*, „Przegląd Historyczny” 1960, t. 2.
- Cieślak E., *Sprzedawalność urzędów miejskich w Gdańsku w XVII i XVIII wieku*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1969, t. 21, z. 2.
- Cieślak E., Trzoska J., *Handel i żegluga gdańska w XVIII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. 3, cz. 1, Gdańsk 1993.
- Chlebowska A., *Pensja wdowia w środowisku ludzi morza w świetle statutów XIX-wiecznych pomorskich zawodowych kas opiekuńczych*, [w:] *Rodzina i gospodarstwo domowe na ziemiach polskich w XV–XX wieku. Struktury demograficzne, społeczne i gospodarcze*, red. C. Kukło, Warszawa 2008.
- Gaziński R., *Kilka uwag o losach marynarzy w XVIII-wiecznych Prusach*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1994, t. 40.
- Gaziński R., *Handel morski Szczecina w latach 1720–1805*, Szczecin 2000.
- Gaziński R., *Seefahrtschule auf der Lastadie in Stettin in der zweiten Hälfte des XVIII Jahrhunderts*, „Studia Maritima” 2011, vol. 24.

⁸⁰ R. Gaziński, *Seefahrtschule auf der Lastadie...*, dz. cyt., s. 123–125.

- Gierszewski S., *Elbląski cech armatorski w XVIII w.*, „Rocznik Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1953, t. 15.
- Gierszewski S., *Sztuka nawigacji w Gdańsku w drugiej połowie XVIII i na początku XIX wieku*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1967, R. 12, nr 2.
- Groth A., *Rozwój floty i żeglugi gdańskiej 1660–1700*, Gdańsk 1974.
- Groth A., *Wykaz gdańskiej floty handlowej z 1712 r.*, „Zapiski Historyczne” 1978, t. 43, z. 1.
- Hinkel H., *Schiffsbestand und Schiffer in den Häfen Pommerns sowie Angaben über haupt- und nebenberufliche Fischerei im 18. Jahrhundert im pommerschen Ostsee- und Haffküstenraum (nach Johann Christian Brandes)*, „Baltische Studien”, Neue Folge, 1967, Bd. 53.
- Hoszowski S., „*Plagi pruskie*” *Gdańska z lat 1770–1771*, „Zapiski Historyczne” 1974, t. 39, z. 4.
- Kizik E., *Mennonici w Gdańsku, Elblągu i na Żuławach Wiślanych w drugiej połowie XVII i w XVIII w.*, Gdańsk 1995.
- Kizik E., *Śmierć w mieście hanzeatyckim w XVI–XVIII wieku. Studium z nowożytnej kultury funeralnej*, Gdańsk 1998.
- Kizik E., *Nielubiani – tolerowani. Katolicy, mennonicy i Żydzi w protestanckim Gdańsku w XVI–XVIII wieku*, [w:] *Chrześcijaństwo w dialogu kultur na ziemiach Rzeczypospolitej. Materiały Międzynarodowego Kongresu, Lublin 24–26 września 2002 r.*, red. S. Wilk, Lublin 2003.
- Kizik E., *Inwentarze pośmiertne gdańskich marynarzy i szyprów z drugiej połowy XVII i XVIII w.*, „Nautologia” 2006, t. 41, nr 143.
- Kizik E., *Kary za bezżeństwo w Gdańsku nowożytnym (w drugiej połowie XVII i na początku XVIII w.)*, [w:] *Miłość w czasach dawnych*, red. B. Możejko, A. Paner, Gdańsk 2009.
- Kriegseisen J., *Rzemiosło artystyczne w Prusach Królewskich*, [w:] *Prusy Królewskie. Społeczeństwo. Kultura. Gospodarka 1454–1772*, red. E. Kizik, Gdańsk 2012.
- Lesiński H., *Handel morski Kołobrzegu w XVII i XVIII w.*, Szczecin 1982.
- Lorenz C., *Die Geschichte der Schiffer-Compagnie in Stralsund*, Stralsund 1882.
- Łączyńska E., *Wykaz statków floty gdańskiej z 1757 roku*, „Zapiski Historyczne” 1999, t. 64, z. 3–4.
- Łączyńska E., *Uposażenie szyprów gdańskich w II połowie XVIII wieku*, „Teki Gdańskie” 2003, t. 5.
- Łączyńska E., *Gdańska flota handlowa z 1793 roku*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 2009, R. 57, z. 2.

- Łączyńska E., „*Mein Leib ruht in der Gruft, bis Jesus ihn verkläret...*”. Z dziejów samopomocy cechu szyprów gdańskich w XVIII wieku, „Zapiski Historyczne” 2009, t. 74, z. 4.
- Łączyńska E., *Kasa wdowia szyprów gdańskich z końca XVIII wieku*, „Zapiski Historyczne” 2010, t. 75, z. 1.
- Łączyńska E., *Szyprowie z regionu słupskiego na gdańskim rynku pracy w XVIII wieku*, [w:] *A Pomerania ad ultimas terras. Studia ofiarowane Barbarze Popielas-Szulce w sześćdziesiątą piątą rocznicę urodzin i czterdziestolecie pracy naukowej*, red. J. Sochacki, A. Teterycz-Puzio, Słupsk 2011.
- Matysik S., *Nieznany gdański proces przeciwko zbiegłym ze statku marynarzom z r. 1750*, „Rocznik Gdański” 1954, t. 13.
- Matysik S., *Ze studiów nad przeszłością konosamentu*, „Rocznik Gdański” 1955, t. 14.
- Matysik S., *Prawo morskie Gdańska. Studium prawno-historyczne*, Warszawa 1958.
- Matysik S., *Ze studiów nad współwłasnością statków morskich w żegludze bałtyckiej w XIV–XVIII w.*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1962, t. 14, z. 1.
- Szarszewski A., *Szpital i kościół św. Jakuba w Gdańsku. Zarys historyczny*, Toruń 2000.
- Tandecki J., *Pozazawodowe funkcje i powinności korporacji rzemieślniczych w miastach Prus Krzyżackich i Królewskich w XIV–XVIII wieku*, „Zapiski Historyczne” 1995, t. 40, z. 1.
- Trzoska J., *Dzieje gdańskiego statku „Fortuna” (1712–1731)*, Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku, red. P. Smolarek, t. 8, [Gdańsk] 1979.
- Trzoska J., *Żegluga, handel i rzemiosło w drugiej połowie XVII i XVIII wieku*, Gdańsk 1989.
- Tuchołka-Włodarska B., *Puchar szyprów wiślanych*, Gdańsk 1988.
- Walther R., *Die Danziger Bürgerschaft im 18. Jahrhundert nach Herkunft und Beruf*, „Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins” [Danzig] 1937, H. 73.

SHIPOWNERS, SKIPPERS AND SAILORS IN THE PORTS OF THE SOUTHERN BALTIC IN THE 18TH CENTURY

Keywords: people of the sea, the southern Baltic, the 18th century

Summary

The term ‘people connected with the sea’ *sensu largo* includes not only those who sailing through the oceans risked their lives, but also those who sent the former risking their possessions. The present analysis covers the groups of the people connected with the sea in the main Baltic ports (Gdańsk, Szczecin, Elbląg, Stralsund, Kołobrzeg). Shipowners reacted swiftly to the changing economic situation; it should be noted that their activities were more and more influenced by the central government’s economic policy (through the systems of taxation, monopolies and excise). Shipowners started undertaking commercial activity and creating shipping companies, related informally by blood and friendship; being engaged in trade became popular. In periods of prosperity the number of sailing ships was increasing, and it was easier for skippers and sailors to find a job on board a ship. Their employment was regulated by law (e.g. *Danzig Willkür*). Yet there were neither state and municipal social regulations nor life, health and family insurance; such things depended on private initiatives or the guilds.