

Paweł Sadłoń

## Sprawa zajęcia statku szypra Pawła Lemkego z 1506 roku<sup>1</sup>

Jednym z rezultatów wojny trzynastoletniej (1454-1466) oraz inkorporacji Prus Królewskich do Korony było uzyskanie przez Gdańsk bardzo silnej pozycji gospodarczej i politycznej w Królestwie Polskim. Wynikała ona przede wszystkim z serii przywilejów nadanych miastu przez Kazimierza Jagiellończyka w latach 1454-1457<sup>2</sup>, a także z rosnącej roli dominującego pośrednika w polskim handlu zagranicznym, przy wykorzystaniu równie starego, co skrupulatnie przestrzegane „prawa o gościach”<sup>3</sup>. Wykazywany przez króla Kazimierza oraz jego następców, Jana Olbrachta i Aleksandra, brak zainteresowania polityką zagraniczną w regionie Bałtyku<sup>4</sup>, a także rozległość handlu i żeglugi morskiej Gdańska<sup>5</sup> skutkowałam aktywnymi i samodzielnymi kontaktami miasta z zagranicą. Dotyczyło to zarówno innych miast Hanzy, jak i władców różnych państw. Nie wydaje się przy tym, aby spotykało się to z dezaprobatą polskich królów<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Tekst ten jest poszerzoną i zmienioną wersją niepublikowanego dotychczas referatu wygłoszonego podczas XX Ogólnopolskiego Zjazdu Historyków Studentów i Doktorantów w Katowicach, 11-14 kwietnia 2012 r., który powstał na podstawie przygotowywanej wówczas pod kierunkiem prof. UG, dr hab. B. Możejko pracy magisterskiej *Kupy i szyprów gdańscy na Morzu Bałtyckim w latach 1492-1509 w świetle źródeł epistolarnych*, Gdańsk 2012.

<sup>2</sup> E. Cieślak, *Przywileje Gdańska z okresu wojny 13-letniej na tle przywilejów niektórych miast bałtyckich*, „Czasopismo Prawno-Historyczne”, t. 6, 1954, z. 1, s. 100-101; *idem*, *Przywileje wielkich miast pruskich z XV w. jako etap rozwoju samorządu miejskiego*, „Rocznik Gdański” (dalej cyt.: RG), t. 25, 1966, s. 39, 44-45; S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne (Ius naufragii). Studium z historii prawa morskiego*, Toruń 1950 (Roczniki Towarzystwa Naukowego w Toruniu, R. 54, 1949, z. 1), s. 163-164; H. Samsonowicz, *Gdańsk w okresie wojny trzynastoletniej*, w: *Historia Gdańska*, t. 2: 1455-1655, pod red. E. Cieślaka, Gdańsk 1982 (dalej cyt.: HG, t. 2), s. 75.

<sup>3</sup> E. Cieślak, *Ustawodawstwo miast hanzeatyckich jako wyraz polityki monopolistycznej w handlu i żegludze w XIV i XV wieku*, „Zapiski Towarzystwa Naukowego w Toruniu” (dalej cyt.: ZTNT), t. 19, 1953, z. 1/4, s. 143; R. Hammel-Kiesow, *Die Hanse*, München 2008, s. 57. Por również dywagacje o posiadaniu bądź też nie prawa składu przez Gdańsk: M. Pelczar, *Czy Gdańsk posiadał prawo składu?*, w: *Prace z dziejów Polski feudalnej ofiarowane Romanowi Grodeckiemu w 70 rocznicę urodzin*, pod red. Z. Budkovej, Warszawa 1980, s. 236-237.

<sup>4</sup> M. Biskup, K. Górski, *Położenie i międzynarodowa sytuacja Polski w drugiej połowie XV wieku*, w: *idem*, *Kazimierz Jagiellończyk. Zbiór studiów o Polsce drugiej połowy XV wieku*, Warszawa 1987, s. 137 (1. wyd. artykułu zob. VIII Powszechny Zjazd Historyków Polskich w Krakowie 14-17 września 1958. Referaty i dyskusje, Sekcja 3, Warszawa 1960, s. 19-28). Oceny tej nie zmieniają próby zbliżenia polsko-szwedzkiego poprzez mariaż dynastyczny planowany w latach 1496-1497 oraz 1502-1506: M. Biskup, *Szwecja w kręgu polityki Jagiellonów na przełomie XV i XVI wieku (Między unią a przymierzem z Litwą i Polską)*, w: *Opera minora. Studia z dziejów Zakonu Krzyżackiego, Prus, Polski i krajów nadbałtyckich*, Toruń 2002, s. 364-379 (1. wyd. zob. „Zapiski Historyczne” (dalej cyt. ZH), t. 43, 1978, s. 13-48); *Historia dyplomacji polskiej*, t. 1, wyd. 2, pod red. G. Labudy i M. Biskupa, Warszawa 1982, s. 567-569.

<sup>5</sup> M. Biskup, *Pod panowaniem krzyżackim – od 1308 r. do 1454 r.*, w: *Historia Gdańska*, t. 1: *Do roku 1454*, pod red. E. Cieślaka, s. 403-411; S. Hozzowski, *Handel Gdańska w okresie XV-XVIII w.*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie. Prace z Zakresu Historii Gospodarczej”, nr 11, 1960, s. 42-45; H. Samsonowicz, *Dynamiczny ośrodek handlowy*, w: HG, t. 2, s. 93-97, 115-160; *idem*, *Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV wieku (rejonizacja handlu na podstawie ksiąg cla palowego)*, „Przegląd Historyczny”, t. 47, 1956, z. 2, s. 283-352; J. Schildhauer, *Zur Verlegung des See- und Handelsverkehrs im nordeuropäischen Raum während des 15. und 16. Jahrhunderts*, „Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte”, R. 4, 1968, s. 187-211 oraz pol. tłum. *W sprawie rejonizacji żeglugi i handlu w Europie północnej w XV i XVI wieku – na podstawie gdańskich ksiąg komory palowej*, RG, t. 28, 1969.

<sup>6</sup> K. Górski, *Dyplomacja polska czasów Kazimierza Jagiellończyka*, cz. 2: *Lata konfliktów dyplomatycznych (1466-1492)*, w: M. Biskup, K. Górski, *Kazimierz Jagiellończyk...*, s. 248 (1. wyd. artykułu zob. *Historia dyplomacji polskiej...*, s. 431-478).

Ten rodzaj samodzielności w polityce międzynarodowej w drugiej połowie XV oraz pierwszych dekadach XVI wieku oznaczał również konieczność rozwiązywania zatargów i spraw spornych wokół działalności kupców i żeglarzy gdańskich praktycznie bez wsparcia swego króla. Na wymieniony okres przypada seria wojen pomiędzy Danią a Szwecją, w które angażowały się również miasta wendyjskie Hanzy (1509-1512), a także konflikt tych ostatnich z miastami holenderskimi (1510-1512), coraz skuteczniej konkurującymi z hanzeatyckimi w żegludze bałtyckiej. Jedną z form walki były działania na morzu jednostek kaperskich, starających się zakłócić kontakty żeglugowe przeciwnika. Ich ofiarą często padały gdańskie jednostki i towary, starające się zaś zachować neutralność miasto było zmuszone zabiegać o ich restytucję. Po takich zatargach pozostała do dziś przede wszystkim korespondencja, przechowywana m.in. w zbiorze Archiwum Państwowym w Gdańsku<sup>7</sup>. Przykład sprawy szypra Pawła (Pawela) Lemkego z 1506 roku pokazuje, jakie środki i procedury Gdańsk stosował w celu ich zakończenia oraz na ile były one skuteczne.

Jednostka dowodzona przez szypra Lemkego została zatrzymana na Bałtyku przez duńskich kaprów, gdy pokonywała trasę z Gdańska do Rewla (dzisiejszego Tallina)<sup>8</sup>. Cały ładunek, składający się głównie z ołowiu przeznaczonego do rewelskich kościołów św. Olafa oraz św. Jana<sup>9</sup>, był własnością kupców gdańskich i rewelskich<sup>10</sup>. Potwierdzać to miały odpowiednie dokumenty, określane mianem „certyfikatów” (spotyka się w źródłach określenie *vorcertificiert*)<sup>11</sup>.

Oprócz tego wiadomo, iż przynajmniej jeden z marynarzy, Szwed z pochodzenia, przewoził na własny rachunek ładunek chmielu<sup>12</sup>. Takie postępowanie – nazywane *Führung* (*foringe* lub *voringe*) – było czymś powszechnym w żegludze północnoeuropejskiej. Dopuszczano przewóz przez szeregowego członka załogi około 4-5 beczek towaru, a według gdańskiej ordynacji z 1530 roku 8 beczek, przy odpowiednio większej ilości dla załogantów znajdujących się wyżej w hierarchii<sup>13</sup>. Biorąc pod uwagę zobowiązanie szypra do wypłaty odpowiedniej sumy pieniężnej dla tego członka załogi, który nie wykorzystał w danym rejsie swojego miejsca na ładunek<sup>14</sup>, jak wyraźnie o tym wspomina gdański wilkierz z XV stulecia („113. [...] Item Welch Schiffman vide boszman seyne foringe nich schiffet, dem sal der schipper noch anczall sejner fracht seyne foringe bezcalen.”)<sup>15</sup>, należy zgodzić się

<sup>7</sup> Archiwum Państwowe w Gdańsku 300/D. Ze względu na spowodowany pracami remontowymi w gmachu archiwum brak dostępu do tego zbioru w czasie pisania powyższego tekstu, przypisy uwzględniają jedynie edycje źródłowe tych listów (w całości lub w formie rejestrow). Należy pamiętać, iż podane w wydawnictwie sygnatury archiwalne nie zawsze pokrywają się z aktualnymi.

<sup>8</sup> *Hanserecesse von 1477-1530*, wyd. D. Schäfer, t. 5, Leipzig 1894 (dalej cyt: HR, t. III/5), nr 119, 120, 121.

<sup>9</sup> *Ibidem*, nr 119.

<sup>10</sup> *Ibidem*, nr 130.

<sup>11</sup> *Ibidem*, nr 120, 245, p. 34. Na temat dokumentów okrętowych od XVI w. zob. S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska. Studium historyczno-prawne*, Warszawa 1958, s. 273-274.

<sup>12</sup> HR, t. III/5, nr 123.

<sup>13</sup> T. Brück, *Der Eigenhandel hansischer Seeleute vom 15. bis 17. Jahrhundert*, „Hanssche Geschichtsblätter” (dalej cyt. HGbl), R. 111, 1993, s. 27; E. Cieślak, *Położenie prawne marynarzy w wieku XIV i XV w świetle uchwał Związku Hanzeatyckiego*, ZTNT, t. 16, 1950, z. 1-4, s. 134; C. Deggim, *Zur Seemannsarbeit in der Handelsschiffahrt Norddeutschlands und Skandinaviens vom 13. bis zum 17. Jahrhundert*, HGbl, R. 117, 1999, s. 13. Wspomniana ordynacja z 1530 r. określała ilość ładunku własnego innych załogantów na 1 łaszt kapitana, pół łasztu starszego bosmana, kucharza, cieśli i pisarza oraz 4 beczki towarów leśnych lub 10 korców ziarna dla bosmana: S. Matysik, *Prawo morskie...*, s. 189.

<sup>14</sup> S. Matysik, *Gdańska ordynacja prawa morskiego z początków XVI wieku*, „Przegląd Zachodni”, R. 8, 1953, t. 2, nr 5-6, s. 211.

<sup>15</sup> P. Simson, *Geschichte der Danzinger Willkür*, Danzig 1904 (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreussens, t. 3), s. 55.

z opinią Edmunda Cieślaka, iż praktyka ta była drugą formą wynagrodzenia dla załogi statku, obok wypłaty ustalonego wynagrodzenia finansowego<sup>16</sup>.

Bliższe dane na temat samej jednostki, którą dowodził Paweł Lemke, są nieznane<sup>17</sup>, jednak nie należała prawdopodobnie do dużych. Największe statki handlowe rzadko operowały na najbliższych portowi gdańskiemu wodach bałtyckich, będących domeną mniejszych jednostek, na co zwracała uwagę już Charlotte Brämer<sup>18</sup>. Zaliczyć do nich można posiadające mniejszą ilość masztów oraz mniejsze kasztele, lub też w ogóle ich pozbawione balingery, barki, krajery czy też szkuty<sup>19</sup>. Również w następnych trzech stuleciach mamy do czynienia z dominacją małych jednostek w żegludze Gdańska z portami bałtyckimi, co potwierdzają także dane statystyczne dotyczące wielkości gdańskiej floty, ruchu statków do i z portu gdańskiego oraz wzajemny stosunek ilości rejsów do ogólnej masy przewożonych towarów<sup>20</sup>.

Statek szypra Lemkego zatrzymali kaprzy w służbie duńskiego króla Jana (1455-1513, król od 1481 r.) na Wielkanoc roku 1506<sup>21</sup>. Oficjalnymi podawanymi później przez stronę duńską powodami miało być znalezienie na pokładzie – co sugeruje wcześniejszą rewizję, kontrolę na pełnym morzu – ładunku chmielu wiezionego przez wspomnianego Szweda do swej ojczyzny oraz przeznaczenie tamże towarów innych kupców. Raz strona duńska wspomniała o fakcie wcześniejszego zajęcia statku Lemkego przez Szwedów podczas tego samego rejsu. Brak pełniejszych wzmianek na ten temat nie pozwala jednak na bliższe poznanie tego zdarzenia<sup>22</sup>. Na marginesie duńskich oskarżeń warto odnotować, iż przewożony przez szwedzkiego marynarza chmiel był jednym z częściej wywożonych z Gdańska do Szwecji towarów. Dla przykładu tylko w 1530 roku szwedzcy kupcy wywieźli z Gdyni 78 worków tego surowca<sup>23</sup>.

Zatrzymanie statku szypra Lemkego ma związek z coraz częstszą na przełomie XV i XVI wieku praktyką uznawania za wroga każdą jednostkę przewożącą ładunek należący bądź przeznaczony dla przeciwnika, za wrogi towar – wszystkie zaś ruchomości znajdujące się na niej. Niemiecki historyk dziejów Hanzy, Ahasver von Brandt, ocenia to jako regres w porównaniu z wcześniejszą niepisaną zasadą, wedle której niezależnie od tego co i gdzie przewoził, statek nienależący do żadnej ze stron

<sup>16</sup> E. Cieślak, *Położenie prawne marynarzy...*, s. 134.

<sup>17</sup> O rodzajach jednostek pływających w żegludzie miast hanzeatyckich XV-XVI w. (kogi, holki, karawele) zob. E. Daenell, *Die Blütezeit der Deutschen Hanse. Hansische Geschichte von der zweiten Hälfte des XIV. bis zum letzten Viertel des XV. Jahrhunderts*, t. II, Berlin 1906, s. 348-349; P. Heinsius, *Das Schiff der Hansischen Frühzeit*, Weimar 1986 (Quellen und Darstellungen zur hansischer Geschichte, neue Folge, t. 12.), s. 221-225; K.-F. Olechnowitz, *Der Schiffbau der hansischen Spätzeit. Eine untersuchung zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse*, Weimar 1960 (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, t. 3), s. 6-11; W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, t. 1 *Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts*, Berlin 1915, s. 491-497.

<sup>18</sup> Ch. Brämer, *Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter*, „Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins” (dalej cyt. ZWG), 1922, z. 63, s. 90-91.

<sup>19</sup> W. Vogel, *op. cit.*, s. 497-506. Należy tutaj zwrócić uwagę, iż kategorie typów jednostek pływających w okresie preindustrialnym w ogóle nie były aż tak ścisłe i jasno określone, jak ma to miejsce od XIX w. po dzień dzisiejszy. Zwłaszcza takie określenia, jak „szkuta” czy „barka” były wieloznaczne i ogólne.

<sup>20</sup> A. Groth, *Rozwój floty i żeglugi gdańskiej w latach 1660-1700*, Gdańsk 1974, s. 140-142, ryc. 2, 11, tab. 34. O tonażu floty gdańskiej w wybranych latach od końca XVII do początku XIX w. zob. S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska w latach 1670-1815*, Warszawa 1963 (Źródła do dziejów handlu i żeglugi Gdańska, t. 2), s. 266-277. *Ibidem* również o handlu morskim towarami. Dla porównania o ilości towarów w handlu morskim Gdańska z portami m.in. nadbałtyckimi zob. W. Lauffer, *Danzigs Schiffs- und Warenverkehr am Ende des 15. Jahrhunderts*, ZWG, 1894, z. 33, s. 30-39.

<sup>21</sup> Taki przybliżony czas wydarzenia jest podawany w instrukcji dla gdańskich wysłanników na lubecki Hansetag w 1507 r., gdzie również poruszano sprawę tego i innych zagarnięć statków, HR, t. III/5, nr 245, p. 34.

<sup>22</sup> *Ibidem*, nr 351, 461, p. c. 622, p. 5.

<sup>23</sup> M. Biskup, *Handel Gdańska ze Sztokholmem na przełomie średniowiecza i czasów nowożytnych*, ZH, 1984, z. 4, s. 41.

konfliktu pozostawał neutralnym<sup>24</sup>. Warto przypomnieć – porzucając stereotypy – iż samo przejście statku przez kaprów najczęściej nie polegało na ataku zbrojnym, a na zatrzymaniu i kontroli dokumentów okrętowych oraz późniejszym zajęciu jednostki.

Statek został odprowadzony do Visby na duńskiej wówczas Gotlandii, gdzie na zamku Visborg rezydował pochodzący ze Skanii Jens Holgersen Ulfstand. Trzymał on wyspę w lennie od króla Jana i jednocześnie organizował antyszwedzkie działania morskie kaprów. Był również jedną z osób zaangażowanych w proces tworzenia później stałej duńskiej floty wojennej<sup>25</sup>. Natomiast towar został podzielony tak, jak dzieje się to z łupem zdobytym na morzu. Część – według późniejszej relacji gdańskiej – pozostała na Gotlandii, część zaś miała być wywieziona do Kopenhagi, być może jako królewski udział w przyzie<sup>26</sup>.

W maju tego samego 1506 roku władze Rewla poinformowały Gdańsk o zatrzymaniu statku Lemkego wraz z przewożonym towarem<sup>27</sup>. Władze nadmorskiego miasta podjęły działania mające na celu zwrot towaru i statku oraz uwolnienie załogi i pasażerów. Ich adresatem był zarówno *lansmand* Ulfstand, jak i król duński Jan. Jeszcze przed dniem św. Jana wysłano do obu listy, w których przedstawiano gdańskie stanowisko w tej sprawie<sup>28</sup>. Żądano nie tylko uwolnienia mienia i ludzi, ale również odszkodowania. Tłumaczono również, iż Szwed, z którego powodu duńscy kaprzy dokonali zajęcia, był marynarzem na tym statku, więc ani on, ani jego ładunek nie mogą być powodem oskarżenia o łamanie zakazu żeglugi do Szwecji<sup>29</sup>.

Jednocześnie gdańszczanie pozwolili sobie na wywarcie silniejszych nacisków na mieszczan z Visby. Uznając ich współodpowiedzialność (czy jako port pochodzenia kaprów?) zamknięto przed ich żeglugą i handlem port gdański<sup>30</sup>. Później, uznając wyjaśnienia rady miasta Visby o braku ich udziału w całym zajściu za niewystarczające, żądano od nich wstawiennictwa w tej sprawie u króla Jana lub samodzielnego wynagrodzenia szkód, jeśli okaże się to konieczne<sup>31</sup>. Restrykcje wobec Visby zostały kilka miesięcy później czasowo powstrzymane, gdy jesienią 1506 roku dano mieszkańcom Visby zapewnienie bezpiecznej żeglugi do Gdańska, obowiązujące czasowo do 24 czerwca następnego roku, czyli do zwyczajowej daty św. Jana<sup>32</sup>. Nie wiadomo nic, ze źródeł, o dalszym przedłużaniu tego terminu.

Jedynym realnym skutkiem gdańskich działań w roku 1506, poświadczonym źródłowo w korespondencji, było zwolnienie kupców będących pasażerami tej jednostki, płynących na niej razem ze swoimi towarami. Stało się to zresztą nawet nie tyle w wyniku interwencji gdańszczan, co decyzji samego monarchy duńskiego o zwolnieniu tych kupców ze statku Lemkego, którzy pochodzili z Gdańska i nie wozili według Duńczyków towarów do Szwecji<sup>33</sup>. Sprawa zwrotu statku

<sup>24</sup> A. v. Brandt, *Die Hansestädte und die Freiheit des Meere*, w: *Lübeck, Hanse, Nordeuropa. Gedächtnisschrift für Ahasver von Brandt*, pod red. K. Friedlanda i R. Sprandela, Köln-Wien 1979, s. 89-91.

<sup>25</sup> W. Christensen, *Ulfstand, Jens Holgersen*, w: *Dansk biografisk Lexicon*, t. 18: *Ubbe-Wimpfen*, pod red. C. F. Bricka, Kjøbenhavn [sic!] 1904, s. 57-59. O powstaniu pierwszej stałej duńskiej floty wojennej zob. J. H. Barfod, *Flådens fødsel*, København 1990.

<sup>26</sup> HR, t. III/5, nr 245, p. 34, s. 339: „dar hen gebracht und gebutet half tho Gotlande be holden und de ander helfte to Kopenhagen”.

<sup>27</sup> *Ibidem*, nr 119.

<sup>28</sup> Do króla duńskiego: *ibidem*, nr 120, 133. Do Ulfstanda: *ibidem*, nr 121.

<sup>29</sup> *Ibidem*, nr 130.

<sup>30</sup> *Ibidem*, nr 131, 240-24.

<sup>31</sup> *Ibidem*.

<sup>32</sup> *Ibidem*, nr 134.

<sup>33</sup> *Ibidem*, nr 123.

przeciągała się dalej w czasie, dzieląc los innych, jej podobnych. O statek Lemkego gdańszczanie upominali się podczas rozmów i negocjacji prowadzonych w Kopenhadze w ciągu następujących trzech lat, w obliczu konfliktu Lubeki z Danią. Wspominał o nim sekretarz miejski Ambrosius Storm, który pojawił się przed królem Janem w marcu 1508 roku w celu upomnienia się o zwrot zajętych statków i wynagrodzenie strat poniesionych przez gdańszczan<sup>34</sup>. Latem następnego roku przybył do Danii w tym samym celu inny sekretarz miejski, Jürgen Zimmermann<sup>35</sup>. Statek Lemkego znalazł się również na liście jednostek gdańskich, wciąż pozostających w duńskich rękach, przedstawionej królowi Janowi w czerwcu 1510 roku<sup>36</sup>. Dwór duński odpowiadał zawsze w ten sam sposób, przytaczając argumenty o Szwedzie z ładunkiem chmielu oraz innych towarach płynących do Szwecji oraz o wcześniejszym zajęciu statku przez Szwedów<sup>37</sup>. W świetle znanych źródeł nie można ustalić dalszego losu tej sprawy.

Podobnych zatargów, jak już na wstępie wspomniano, było na przełomie XV i XVI wieku znacznie więcej. Procedura starań o ich rozwiązanie była we wszystkich przypadkach zbliżona do opisywanego. Gdańskie kontakty z królem duńskim Janem oraz jego przedstawicielem na Gotlandii, Jensem Holgersenem Ulfstandem, w sprawie zatrzymania statku szypra Lemkego miały przede wszystkim charakter korespondencyjny. Wysłannicy miejscy przedstawiali tą sprawę królowi tylko jako jeden z wielu punktów na listach skarg dotyczących podobnych wydarzeń, które wystąpiły w ciągu kilku lat i nie przyniosły satysfakcjonujących dla miasta skutków. Warto zauważyć, że w Gdańsku stroną zatargu były cały czas władze miejskie, nie zaś osoby prywatne – współwłaściciele statku, rodzina szypra czy właściciele ładunku. Charakterystyczne, że nigdy nie dochodziło do podważenia samej zasadności i legalności duńskiej blokady szwedzkiego wybrzeża oraz egzekwowania embarga na handel z przeciwnikiem przez załogi jednostek kaperskich. Nie ma również w źródłach mowy choćby o groźbach zbrojnego zwalczania kaprów, co odróżniało postawę Gdańska od Lubeki, utrzymującej tak zwane „statki pokoju”<sup>38</sup>, finansowane z opłat portowych<sup>39</sup>.

Inna była postawa władz miejskich w kontaktach z królem Janem oraz Ulfstandem, inna zaś wobec Visby. O ile wobec tych pierwszych nie pojawiły się nawet groźby użycia siły, o tyle wobec mieszkańców stolicy Gotlandii zastosowano dość surowe restrykcje, zabraniając im żeglugi oraz handlu w Gdańsku. Jednostronnie też obarczono ich współodpowiedzialnością za całą sytuację. Nie przyniosło to jednak pełnego sukcesu. W przypadku konsekwentnego stanowiska duńskiego monarchy, przekonanego o legalności postępowania działających w jego imieniu kaprów, Gdańsk nie mógł wyegzekwować swoich roszczeń.

<sup>34</sup> *Ibidem*, nr 351.

<sup>35</sup> *Ibidem*, nr 460, p. 5. Bliższe informacje na temat obu sekretarzy miejskich w biogramach: W. Szczuczko, *Storm Ambroży*, w: *Słownik Biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego*, t. 4, R-Ż, pod red. S. Gierszewskiego, Z. Nowaka, Gdańsk 1997 (dalej cyt.: SBPN, t. 4), s. 275-277; *idem*, *Zimmermann Jerzy*, w: SBPN, t. 4, s. 529-530.

<sup>36</sup> HR, t. III/5, 622, p. 5.

<sup>37</sup> *Ibidem*, nr 351, 461, p. c. 622, p. 5.

<sup>38</sup> M. Biskup, *Gdańska flota kaperska w okresie wojny trzynastoletniej 1454-1466*, Gdańsk 1953, s. 9-14; E. Daenell, *op.cit.*, s. 371-372; A. Kammler, *Die Bekämpfung des Seeraubes nach unveröffentlichten hamburgischen Quellen: Die Katherine 1493*, w: *Störtebecker. 600 Jahre nach seinem Tod*, pod red. W. Ehrbrechta, Trier 2005 (Hansische Studien, t. 15), s. 214; *idem*, *Kaperschiffahrt in Hamburg und Lübeck 1471-1510. Ein Forschungsbericht*, „Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte”, t. 85, 1999, s. 31.

<sup>39</sup> R. Holbach, *Hanse und Seeraub. Wirtschaftliche Aspekte*, w: *Störtebecker...*, s. 135.

## Summary

In late medieval and early modern times Gdańsk was one of the biggest trade centres in the Baltic region. Its maritime trade and transport acted as important factor in the economical power – with the exception of second half of 16<sup>th</sup> and first half of 17<sup>th</sup> century. Maritime disputes with Denmark and Sweden against a background of privateer activity during the frequent conflicts between them was very dangerous for Gdańsk in this time. The case of Pawel (Paul) Lemke and his ship, which was seized by Danish privateer in 1506 – during the war between Danish-Norwegian king John and Sweden ruled by regent Svante Nilsson – is typical example of them. Ship's seizing under the pretence of breaking the Danish embargo on trade with Sweden begun long process of restitution the Gdańsk's merchants possession. Basing on preserved correspondence between city council of Gdańsk and Danish authorities we can see the Gdańsk's (as both the Polish and Hanseatic city, with wide autonomy in inner and foreign policy) ways and methods in solving the maritime disputes with foreign powers and city's ability in it.