

## GDAŃSKA ORDYNACJA PRAWA MORSKIEGO Z POCZĄTKÓW XVI WIEKU

Ordynacja zawierająca prawo morskie, którą zajmujemy się w niniejszym artykule, nie została dotychczas ogłoszona drukiem. Krótką wzmiankę o niej podał P. Simson<sup>1</sup> przedrukowując sam tylko tytuł. Oprócz Simsona, korzystała z niej Ch. Brämer w swej pracy o gdańskiej żegludze handlowej w średniowieczu<sup>2</sup>. W obszernej literaturze prawniczej jak i ogólnohistorycznej dotyczącej Gdańska brak wzmianek o tej jedynej z tak wczesnego okresu, oryginalnej gdańskiej ordynacji prawa morskiego.

Interesujący nas pomnik prawny zachował się przede wszystkim w rękopisie wilkierza gdańskiego pochodzącego, zdaniem Simsona, z czasu między rokiem 1479 i końcem XV wieku. Ordynację dopisano (inną ręką) po tekście wilkierza, z czego wniosek, iż była ona później zredagowana. Ponadto w samym tekście wilkierza, przy artykułach omawiających problemy z dziedziny prawa morskiego, dopisano pismem z XVI w., że „wszystko co dotyczy prawa morskiego, winno być normowane według wymagań ordynacji ostatecznie ustanowionej”<sup>3</sup>. Simson ustalił, że dopisek ten pochodzi z lat 1562—1568, a więc otrzymujemy w ten sposób górną granicę czasu powstania ordynacji. Oceniając na podstawie charakteru pisma, Simson utrzymuje, że ordynacja napisana jest „ręką z przełomu XV i XVI w.”<sup>3a</sup>. Jednak po zapoznaniu się z treścią można podjąć nieco dokładniejszą próbę oznaczenia czasu powstania ordynacji. Mianowicie jeden z jej artykułów (art. 32) nakazuje karać zbuntowanych przeciwko kapitanom marynarzy „według statutów Jego Królewskiej Mości, króla Polski”. Otóż dopiero w konstytucjach Zygmunta I z 20 VII 1526 r. znajdujemy przepis o ciążyącym na kapitanie i współwłaścicielach statku obowiązku zatrudniania tylko ludzi „pewnych”, wiernych miastu. Kapitan wraz ze współwłaścicielami statku winni stawić się przed radą i złożyć odpowiednią przysięgę, a w razie odkrycia wśród swoich ludzi „niepewnych”, powinni donieść o tym radzie, która usunie ich z miasta. Za przekroczenie tego prawa grożą kary według orzeczenia rady „bez jakiegokolwiek łaski”<sup>4</sup>. Tylko

<sup>1</sup> Geschichte der Danziger Willkür, 1904, s. 91.

<sup>2</sup> Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter, w Zeitschrift d. Westpreussischen Geschichtsvereins, 63, 1922, s. 33 i n. Autorka nie próbuje określić czasu powstania ordynacji, uważa ją za „średniowieczną”.

<sup>3</sup> Dieser artikkel unnd alles, was czur schiffart gehörett, sall gehalten werden vormuge der ordenung so derwegen jüngst aufgerichtett. — Simson, Gesch. d. Danziger Willkür, s. 89.

<sup>3a</sup> Zdaniem dr Sławoszewskiej, którą prosiłem o przejrzenie najstarszego i prawdopodobnie urzędowego tekstu ordynacji (zawartego w wilkierzu zachowanym w Archiwum Gdańskim, sygnatura 300, X/2), na podstawie charakteru pisma można datować ordynację na pierwsze trzydziestolecie XVI wieku.

<sup>4</sup> Tekst u Pardessus, Collection des lois maritimes, t. III, s. 463, a także Simson, Geschichte d. Stadt Danzig, t. IV, nr 153, s. 146. Por. na ten temat A. Desjardins, Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime, Paryż 1890, s. 115—6.



ten przepis można połączyć z powołaniem się ordynacji na statuty królów Polski, gdyż we wcześniejszych przywilejach i aktach królewskich brak jakichkolwiek wzmianek na ten temat. W ten sposób można ustalić datę powstania ordynacji wzmianek na ten 1526 a 1562 r. Ponadto za szesnastowiecznym pochodzeniem ordynacji zdają się świadczyć rozwinięte normy umowy o przewóz towaru. Brak również w ordynacji wzmianki o obecności kupców (właścicielei towarów) na statku, co było zjawiskiem bardzo częstym jeszcze w XV w., zanikało pod koniec tego stulecia, a w XVI w. należało do rzadkości<sup>5</sup>. Z tych wszystkich względów można przyjąć, że ordynacja pochodzi z XVI w. i powstała po roku 1526 a przed 1568, przy czym datuje się zapewne z czasu bliższego pierwszej połowie XVI w. Także i język ordynacji świadczy raczej za szesnastowiecznym niż wcześniejszym jej pochodzeniem<sup>6</sup>.

W odpisach pochodzących z całą pewnością z XVI stulecia<sup>7</sup> pod tytułem ordynacji znajdujemy słowa: „Anno Salutis nostra (!) etc.“, tak, iż należy przypuszczać, że przepisujący ją pisarze już nie znali dokładnej daty wydania. W odpisach tych, z których korzystałem przy niniejszej pracy, tekst omawianego zbioru napisany jest czarnym atramentem, a tylko nagłówki oraz pierwsze słowa poszczególnych artykułów napisano kolorem czerwonym. W ten sposób pisarz podzielił ordynację na odrębne artykuły, jakkolwiek nie są one liczbowane. Dla ułatwienia przyjąłem numerację artykułów; jest ich 34 wyraźnie wyodrębnionych, do których dochodzą dwa ostatnie, jakkolwiek nie wyróżnione czerwonym kolorem, to jednak rzeczowo najzupełniej odrębne. Ogólna więc liczba artykułów wynosi 36. Ponadto w kilku wypadkach pisarz wyróżnił czerwonym pismem przewidziane sankcje karne (art. 4, 5, 32 i 34) oraz nazwy krajów (art. 10).

Układ ordynacji wykazuje usiłowania autorów usystematyzowania materiału. Najpierw uregulowano umowę o przewóz towarów, sposób rozstrzygania sporów poza Gdańskiem, obowiązki kapitana, następnie idą: „ordynacja o kapitanach i załogach“ i „ordynacja o pożywieniu na morzu“ — te dwie ostatnie nawet zaopatrzone takimi tytułami, napisanymi również czerwonym atramentem. Systematykę przeprowadzono jednak niezbyt konsekwentnie.

Brak również wyraźnego ustalenia stosunku przepisów ordynacji do stosowanego wcześniej w Gdańsku prawa morskiego. Dopisek na wilkierzu świadczyłby o uchyleniu zawartych tam norm z prawa morskiego, ale z drugiej strony, w wilkierzu późniejszym z 1574 r. znowu spotykamy prawie identyczne przepisy<sup>8</sup>. Rozwój prawa morskiego w Gdańsku szedł dwoma torami przez cały niemal okres pozostawania miasta pod polskimi rządami: część problemów prawa morskiego regulowały osobne zbiory (pochodzenia hanzeatyckiego i innego) a niezależnie od tego wilkierze miasta obejmowały również niektóre zagadnienia (raczej natury administracyjnej). Ta dwutorowość zakoń-

<sup>5</sup> P. Rehme, *Geschichte des Handelsrechts*, s. 176, w *Handbuch des gesamten Handelsrechts*, t. I, Lipsk 1913.

<sup>6</sup> Stwierdził to dr G. Foss, który na moją prośbę przejrzał tekst ordynacji, za co niech mi wolno będzie na tym miejscu złożyć mu podziękowanie.

<sup>7</sup> Są to dwa rękopisy Biblioteki Miejskiej Gdańskiej: Ms. 702, karty: 126—132 i Ms. 747 k. 140—148. Tekst obu jest niemal identyczny, obydwie opuszczają 5 słów w art. 23. Słowa te znajdują się na marginesie w Ms. 747, a strzałka wskazuje, gdzie należy je umieścić. Napisano je współczesnym pismem. Korzystałem z obu tych rękopisów, porównując je z tekstem zawartym w wilkierzu, Archiwum Gdańskie, 300, X/2.

<sup>8</sup> Simson, *Gesch. d. Danziger Willkür*, s. 99.



czyła się dopiero w 1761 r., kiedy to wilkierz objął pełną kodyfikację prawa morskiego. Interesująca nas ordynacja odsyła dwukrotnie (art. 7 i 16) do postanowień „prawa wodnego”<sup>9</sup>, z czego wynika, że utrzymuje je w mocy i ma na celu tylko uzupełnienie luk jego. Z porównania jej przepisów z normami wilkierza oraz „prawa wodnego” okazuje się, iż w zasadzie nie ma tu sprzeczności, lecz raczej wzajemne uzupełnienie, względnie rozszerzenie niektórych przepisów.

Ordynację wydała rada miasta Gdańska, która w ten sposób, i to po raz pierwszy w tej dziedzinie, sięgnęła po atrybuty ustawodawcze. Przedtem rada działała wprawdzie jako sąd we wszystkich sprawach związanych z żeglugą<sup>10</sup>, lecz nie stanowiła własnych norm morskich. W drugiej połowie XVI i w następnych dwu stuleciach przepisy z zakresu prawa morskiego bardzo często były wydawane przez radę.

W nagłówku ordynacji powiedziano, iż jest to „ordynacja kupców, współwłaścicieli statków”<sup>11</sup> oraz kapitanów tego królewskiego miasta Gdańska, wydana przez prześwietną radę dla rozwoju wspólnego dobra i pomyślności, zagrożona surową karą, aby się stosować do tego, co następuje“.

Przystępując obecnie do analizy ordynacji, kilka słów trzeba powiedzieć o głównych osobach spotykanych w poszczególnych przepisach. Na pierwsze miejsce wysuwa się kupiec, czyli, jak z tekstu wynika, załadowca i właściciel przewożonego towaru. Następnie mamy do czynienia z współwłaścicielami statku, przy czym przyjmuje się, że kapitan może, ale nie musi być jednym z współwłaścicieli dowodzonego przez siebie statku<sup>12</sup>. Na trzecim miejscu postawić należy kapitana, a kolejność ta jest w zasadzie zgodna z hierarchią społeczną wymienionych tu osób. Z art. 23 i 24 dowiadujemy się o dalszej hierarchii personelu pływającego na statku. Artykuły te ustalają mianowicie tzw. Führung, czyli należną każdemu z członków załogi statku ilość towarów, jaką może przewieźć ze sobą na własny rachunek. Wyliczono tutaj kolejno: 1. kapitana i 2. sternika, którzy mogą przewieźć równą ilość towaru, są więc elitą statku, dziś powiedzielibyśmy, że zaliczają się do oficerów. Dalej idą: 3. główny bosman, 4. kucharz, 5. cieśla okrętowy i 6. pisarz, — którzy mają prawo tylko do połowy tego, co poprzedni; wreszcie 7. bosmani (a przez to określenie należy prawdopodobnie rozumieć cały techniczny personel żeglarski) i na końcu 8. chłopcy okrętowi i personel pomocniczy (tzw. Halbmani), pracownicy niewykwalifikowani i najniżej wynagradzani.

<sup>9</sup> Nazwą „wasser recht“ oznaczano w Gdańsku zbiór złożony z 22 artykułów przekładu Rôles d'Oléron i 32 art. tzw. Ordynancie. — Zob. Matysik, Ze studiów nad historią prawa morskiego w Gdańsku, s. 41 i n. — Zapiski Tow. Naukowego w Toruniu, t. XVII, zesz. 1/2, Toruń 1951.

<sup>10</sup> Na podstawie przywileju Kazimierza Jagiellończyka z 1457 r. — Zob. Matysik, o. c., s. 50.

<sup>11</sup> Tylko tym terminem można oddać słowo oryginału „reder”. Błędne są tłumaczenia tego terminu przez „armator”, gdyż nie implikuje on współwłasności statku, a w języku niemieckim ma inny odpowiednik: „Ausrüster”. Armatorem może być każdy, kto uprawia zarobkową żeglugę handlową, choćby postugiwał się statkiem, do niego nie należącym.

<sup>12</sup> Na ten temat por. obszernie uwagi Ch. Brämer, o. c., s. 41 i n. Na podstawie danych o prawach własności na 110 statków autorka stwierdziła, że ponad 95% statków gdańskich należało do kilku współwłaścicieli (29% do dwu osób, 14,5% do 3; 10% do 4; i po 6% do 5, 6, 7 i 8 osób).



W ordynacji wymieniono i towary, które były niewątpliwie częstym przedmiotem przewozu w żegludze handlowej gdańskiej. Są to: воск, drzewo cisowe (na łuki)<sup>13</sup>, żelazo szwedzkie<sup>14</sup>, len, nici lniane, smoła, dziegieć, popiół i ziarno<sup>15</sup> bez szczegółowego rozróżnienia czy chodzi o żyto, czy też o pszenicę.

#### Umowa o przewóz towarów

Jak wspomniano, ordynacja najpierw zajmuje się umową o przewóz towarów nazywając ją po prostu frachtem.

Umowa frachtu powinna być zawarta przez kapitana, ale w obecności dwu współwłaścicieli statku. Umowa zawarta przez kapitana bez udziału dwu właścicieli jest nieważna<sup>16</sup> (art. 1). Przepisano sposób zawierania umowy frachtu: kapitan winien oświadczyć, jakie towary i ile może zabrać jego statek, a frachtujący ma podać, co zamierza załadować. Frachtującym może być współwłaściciel statku, kupiec albo sam kapitan. Umawiające się strony powinny dotrzymać swych ustnych przyrzeczeń, a o tym, co ustalono, należy sporządzić czarter<sup>17</sup> (art. 2).

Nasuwa się pytanie, czy oprócz kupca, współwłaściciela statku, względnie kapitana, mógł jeszcze ktoś inny zawrzeć umowę o przewóz towarów. Pytanie to częściowo wyjaśnia art. 25 zezwalający bosmanowi na ładunek i przewóz towaru w zamian za fracht, na zwykłych warunkach.

Ordynacja przewiduje dalej pewną moc wiążącą obietnicy zafrachtowania statku (rodzaj oferty). Otóż, czytamy tu, że jeśli ktoś przyrzekł kapitanowi jakiś towar (do przewozu), zanim zawarto umowę frachtu, to kupiec taki powinien się stawić do zawarcia umowy lub też przysłać swego czeladnika zapewne w ustalonym terminie. O ile to nie nastąpi, kapitan nie ma obowiązku przyjmowania towaru na statek (art. 3).

Kapitan obowiązany jest przewieźć towary w stanie nieuszkodzonym oraz nie zamieniać towaru, tzn. nie wydawać skrzyń należących do jednego kupca drugiemu kupcowi. Skrzynie rozbite kapitan winien kazać przepakować, a w razie zamiany towaru, lub rozbicia skrzyń kapitan podlega karze w wysokości 20 grzywien (przypadających radzie) oraz traci prawo domagania się frachtu od kupca. Co ciekawsze — to, że i kupiec podlega tej samej karze, jeżeli godzi się na rozbicie swego ładunku (art. 4). W związku z tym przepisem pozostaje i inny, nakładający na kapitana obowiązek surowego nakazania załodze, aby nie rzucała towarami kupieckimi i nie obchodziła się źle z drewnianymi faskami — nie łamała ich itp. Kupcy albo rada mają w razie wątpliwości orzec, jaka część towaru powinna być zaliczona do rzeczy uszkodzonych (art. 8). Przepisy te są z gruntu odmienne od współczesnego prawa morskiego, które przerzuca w znacznej mierze ciężar odpowiedzialności za stan towaru na barki właściciela towaru. Nakładają one bowiem większe obowiązki na kapitana i czynią go odpowiedzialnym, jak to jeszcze zobaczymy, w tych wypadkach, w których obecnie nie tylko kapitan nie ponosi odpowiedzialności, ale także i armator może się od niej uchylić.

<sup>13</sup> bogenholcz,

<sup>14</sup> osemunth.

<sup>15</sup> korn. Przeważają więc towary eksportowane z Gdańska.

<sup>16</sup> Podobnie w recesie Hanzy z 1434 r. — Pardessus, II, s. 472.

<sup>17</sup> „Darüber man einen sarter machenn soll“. Ms. 702, k. 126 verso.



Kupiec obowiązany jest dostarczyć towar do przewozu w pakach lub skrzyniach określonej wielkości. I tak paka lnu nie może zawierać więcej niż pięć ćwierci lnu, a pół paki — trzy ćwierci. Zwój (rolle) wosku ma ograniczoną wagę maksymalną — do (6 ?) szyffuntów, lecz może ona być przekroczona o 1 do 5 lisfuntów<sup>18</sup>. Przekroczenie tego przepisu zagrożone jest karą 20 grzywien, przypadających radzie. Ponadto kupiec ma obowiązek zapłacić podwójny fracht kapitanowi. Nie wolno ładować na statek innego towaru niż ten, który poprzednio zapowiedziano. Kupiec nie może także wpakowywać do paki z lnem nici lnianych lub innych towarów bez porozumienia z kapitanem (art. 5). Zakazano również kupcowi ładowania, a kapitanowi zabierania, towarów jednakowo oznaczonych. Towary mają być oznaczone (opieczotowane, tj. zaopatrzone znakiem kupca) zarówno w drodze w tamtą stronę (tj. z Gdańska) jak i w drodze powrotnej. Przekroczenie tych postanowień zagrożone jest tą samą karą co poprzednio (art. 6).

Dwa artykuły (7 i 9) regulują postępowanie przy wydawaniu przywiezionego towaru. Kapitan ma obowiązek zapowiedzieć kupcowi, że towar jego jest do odebrania. Mamy więc tutaj do czynienia z poprzednikiem znanego w dzisiejszym prawie morskim zwyczaju przesyłania przez kapitana tzw. notice o gotowości ładunku do przyjęcia. Gdyby kupca nie było „na miejscu“ — stanowi ordynacja dalej — kapitan ma zgłosić zapowiedź gospodarzowi kupca (być może, w tej nazwie<sup>19</sup> trzeba dopatrywać się gospodarza domu, w którym kupiec mieszka, lub też gospodarza zajazdu, gdzie zwykły się zatrzymywać). Gospodarz jednak może nie chcieć odebrać towaru, a wówczas kapitan powinien wynająć dla towaru kupca na jego rachunek odpowiednie pomieszczenie<sup>20</sup>. Następnie kapitan winien kazać złożyć towar do wynajętego pomieszczenia, a całą tę sprawę przeprowadzić w sposób możliwie najkorzystniejszy dla kupca. W dalszym swym postępowaniu kapitan powinien kierować się prawem wodnym<sup>21</sup>. Gdyby jednak kapitan zapowiedział kupcowi, że towar jego jest do odebrania, a kupiec towaru nie odebrał, z czego wynikłyby szkody dla kupca, to wówczas kapitan nie ponosi kosztów szkody, o ile może dowieść, iż dawał znać kupcowi (art. 9). Widocznie w każdym innym wypadku na kapitanie ciążył obowiązek wynagrodzenia szkód powstałych w towarze.

Kapitanowi nie wolno ładować towarów na pokładzie; w szczególności pokład od masztu aż do przedniego kasztelu i przedni kasztel powinny pozostać nie obciążone towarem (art. 15)<sup>22</sup>. Gdyby jednak kapitan wbrew temu przepisowi wziął jakiś towar na pokładzie i towar ten zostałby wyrzucony do morza, to towar złożony pod pokładem nie może ponosić z tego tytułu żadnych kosztów „jak to się dzieje według prawa wodnego“ (art. 16). Przepis

<sup>18</sup> Prawdopodobnie błąd pisarzy; 1 szyffunt miał ok. 200 kg, a więc niemożliwe, aby jeden zwój wosku miał aż 1200 kg. Przypuszczalnie raczej maksymalna waga zwoju wynosić ma 1 szyffunt, lub też chodzi tu o inaczej liczone szyffuntury. Lisfunt równał się 1/20 szyffunta tj. ok. 10 kg. — Zob. A. Kleczkowski, Rejestr budowy galeony, Kraków 1915, s. 128 i 142 (tamże szczegółowe przeliczenia).

<sup>19</sup> w oryginale: wirth.

<sup>20</sup> w oryginale dom — ein haus, przypuszczalnie spiechlerz.

<sup>21</sup> Całe to postępowanie nosi cechy oryginalności. Inaczej w recesie Hanzý z 1418 r. — Pardessus, II, s. 470. Zwrot o dalszym kierowaniu się prawem wodnym odnosi się, być może, do art. XIX tzw. ordynancie, według którego kapitan może zatrzymać towar do czasu uiszczenia frachtu (prawo zastawu). — Zob. T. Twiss, Black Book of the Admiralty, IV, s. 352.

<sup>22</sup> Podobnie w recesie Hanzý z 1447 r. — Pardessus, II, s. 483.



ten nie precyzuje, czy chodzi tu o dobrowolne wyrzucenie towaru z pokładu do morza, czy też o przypadkowe, co, jak wiadomo, stanowi dla prawa dość istotną różnicę<sup>23</sup>. Mamy tu w każdym razie wyłączenie umieszczonych na statku w niedozwolonym miejscu towarów od uczestniczenia w awarii wspólnej, którą regulowały przepisy wspomnianego prawa wodnego<sup>24</sup>. Nadto przepis ten zmierza do ukrócenia tak częstego w warunkach bałtyckich w tym czasie nadmiernego obciążania ładunkiem statków, przeciwko czemu zwracały się także i recesy hanzeatyckie<sup>25</sup>.

Przy przewozie ziarna (zboża) również nie wolno kapitanowi zastawiać towarami pokładu od masztu do przedniego kasztelu (tył statku mógł przypuszczalnie zawsze być załadowany). Może bowiem okazać się konieczne prześypanie (przechłodzenie) ziarna<sup>26</sup>, a gdy nie można tego dokonać na pokładzie — zajęтым przez towary — i kupiec poniesie szkody, to kapitan winien stanąć do wyroku rady (art. 17). Ale jeżeli współwłaściciel statku sam ładuje statek i zastawi pokład towarami, powodując w ten sposób szkody w przewożonym zbożu, wówczas on sam musi je ponieść (art. 18).

Kapitan, który chce wręczyć opłatę za korzystanie z lichtugi lub też inne opłaty, winien zawiadzać dwu lub trzech spośród swoich kupców (zapewne właścicieli przewożonych towarów) i w ich obecności dokonać zapłaty (art. 11). Przypuszczalnie koszty lichtug i inne opłaty — może portowe, a na pewno pilotowe<sup>27</sup> — ponoszone były wspólnie przez frachtujących i kapitana, wobec czego nałożono na kapitana obowiązek dokonania zapłaty wobec dwu lub trzech wiarygodnych świadków, przy czym wyłączono od świadczenia członków załogi. Widoczny jest brak zaufania do kapitana.

Ostatnim przepisem, który można połączyć z umową frachtu, jest art. 10 ustalający sposób rozstrzygania sporów między kapitanem a kupcem. Powinno się je rozstrzygać przed kantorem (Hanzy) w Anglii, Holandii, Zelandii albo Flandrii, a to w tym celu, aby sprawę można było rozpatrzyć i załatwić albo polubownie, albo według wymogów prawa. Zakazano wzajemnych wyzwisk i uciekania się do gwałtów. W razie naruszenia tego przepisu wydanie wyroku należy do rady, która, gdy kapitan lub kupiec zeznają przed nią i udowodnią, iż gwałt miał miejsce, wymierzy surową karę.

Przedstawione wyżej przepisy wyczerpują problem umowy o przewóz ładunku. Zwraca uwagę brak jakichkolwiek danych co do formalnej strony umowy, oraz co do wysokości i sposobu obliczania stawek frachtu. Prawdopodobnie sprawy te regulował zwyczaj.

<sup>23</sup> W pierwszym wypadku (awaria wspólna) koszty strat rozkładano na towar i fracht (wzgl. statek), w drugim (awaria szczególna) każdy właściciel sam ponosił swą stratę.

<sup>24</sup> Ordynancie, art. II i nast. normują właśnie sposób rozliczenia szkód powstałych w wyniku awarii wspólnej. Twiss, o. c. IV, s. 336.

<sup>25</sup> Np. recesy z 1417, 1418, 1442, 1447. Pardessus, II, s. 464, 468, 477 i 479. Interesujący jest wpis z 1416 r. do ksiąg miejskich lubeckich w sprawie sporu o przeładowanie statku wracającego z drzewem z Gdańska. Codex diplomaticus Lubecensis, t. V, Nr 564.

<sup>26</sup> Przewóz zboża był niejednokrotnie normowany w recesach Hanzy, które nałożyły na kapitana obowiązek chłodzenia zboża w drodze, ile razy to okazałoby się potrzebne, i ustaliły wynagrodzenie dla zatrudnionych przy tym marynarzy. — Recesy z 1412, 1417, 1418, 1447. — Pardessus, II, l. c.

<sup>27</sup> Reces Hanzy z 1447 przewidywał, że opłaty pilotowe obciążają po połowie kapitana i kupców. Pardessus, II, s. 486.



### Stosunek kapitana do współwłaścicieli statku

Stosunki kapitana z współwłaścicielami statku unormowane są w pięciu przepisach. Przymuszczalnie uzupełniają one tylko z dawien dawna stosowaną na Bałtyku praktykę, rozwiniętą i po części ustaloną w recesach Hanzy.

Miejscowi (gdańscy)<sup>28</sup> kapitanowie mają obowiązek po ukończeniu podróży złożyć swoim spółnikom w ciągu czterech tygodni wystarczające obliczenie oraz dać każdemu tyle, ile się mu należy<sup>29</sup> — czyli zysk z odbytej podróży (art. 12). Wynika stąd pośrednio, że kapitan był upoważniony do odbioru frachtu od kupców, bo tylko w ten sposób można rozumieć ciężący na nim obowiązek dokonania rozliczenia i podzielenia zysku między spółników. Gdyby kapitan nie zdołał złożyć wspomnianego obliczenia i zbyt mało wypłacił swym spółnikom — co winni oni udowodnić przed radą — wówczas spółnicy złożą kapitanu z dowództwa, a następnie kapitan ma być usunięty z grona kapitanów<sup>30</sup> i nikt w mieście nie powinien z nim rozmawiać. Ponadto czeka kapitana odpowiedzialność według przepisów prawa (art. 13)<sup>31</sup>.

Obrachunek ze spółnikami winien być dokonany w obecności pisarza statku. Pisarz, widocznie jako osoba szczególnego zaufania, nie może być przyjmowany do służby przez kapitana bez wiedzy i zgody współwłaścicieli statku. Pośrednio wynika z tego przepisu, iż wszystkie inne osoby z załogi angażowane były przez kapitana samodzielnie. Pisarz podlega tej samej karze co kapitan w razie, gdyby przy nieuczciwym obrachunku zgadzał się na postępowanie kapitana i nie ujawnił go (art. 20).

W wypadku wystąpienia z zarzutem nieuczciwości przeciwko kapitanowi współwłaściciel statku ma stawić się przed radą dla uzyskania jej wyroku wraz z kapitanem i innymi współwłaścicielami (art. 14).

Kapitan może posiadać udział w statku, który prowadzi. Nie wolno mu udziału tego potajemnie nikomu odstępować ani sprzedawać. Pozostali współwłaściciele statku są bowiem „najbliżsi“ do takiego udziału — czyli mają prawo pierwokupu. Dlatego kapitan powinien zapowiedzieć im, że ma zamiar pozbyć się swej części. Za przekroczenie tego postanowienia grozi kapitanowi najwyższa z przewidzianych kar pieniężnych w ordynacji, a mianowicie 30 grzywien (art. 19). Niejasne jest jednak, czy taka niedozwolona transakcja sprzedaży udziału w statku przez kapitana bez wiedzy spółników będzie uważana za nieważną<sup>32</sup>.

### Prawa i obowiązki załogi

W ordynacji uregulowano nie tylko zasadnicze prawa i obowiązki załogi, ponadto są w niej postanowienia, które można by zaliczyć do regulaminu służby na statku.

Ordynacja nie ustala wysokości wynagrodzeń marynarzy; stanowi tylko, że zgodnie z tym „do czego się tutaj od dawna stosowano“, kapitan winien wypłacać wynagrodzenie załodze w dwu lub trzech ratach. Przy wypłacie w dwu

<sup>28</sup> „Alle und ein itzliche schippere die alhier zcu haus gehören“, Ms. 702, k. 123.

<sup>29</sup> Podobnie w recesie Hanzy z 1434. Pardessus, II, s. 472. Także już w wilkierzu miasta z ok. 1454 r. (art. 101) przewidziano, że kapitan winien złożyć obrachunek swoim spółnikom. Simson, *Gesch. d. Danziger Willkür*, s. 54.

<sup>30</sup> „sso soll der selbige schipper der schipperschaft fortfallen sein“ — Ms. 702, k. 123 v. Przymuszczalnie następuje usunięcie kapitana z gildii kapitanów (bractwa).

<sup>31</sup> czyli zapewne obowiązek zapłaty odszkodowania.

<sup>32</sup> Z kontekstu wynikałoby raczej, że transakcja będzie ważna.



ratach, jedną otrzymują marynarze na wschodzie, drugą na zachodzie (art. 30). Jest to zgodne z systemem wypłat stosowanym w żegludze hanzeatyckiej<sup>33</sup>. Pierwszą ratę wynagrodzenia może kapitan wypłacić swoim ludziom dopiero wówczas, gdy statek jest w połowie załadowany (art. 35).

W związku z tą ratalną wypłatą wynagrodzenia, ordynacja ustala wysokość części zapłaty, jaką marynarz powinien otrzymać poza krajem (za granicą). I tak w Anglii należy się ludziom z załogi od każdej grzywny wynagrodzenia, o jaką kapitan się z nimi umówił, — 24 fenigi, w Holandii i Zelandii — 16, w Szkocji natomiast ma kapitan dać 8 szylingów „i nie więcej“<sup>34</sup> (art. 21).

Niezależnie od zapłaty wszystkim członkom załogi przyznawano tzw. *furunge* (*Führung*), czyli pewną ilość ładunku, który wolno było przewieźć bezpłatnie. Ordynacja ustala, że kapitan<sup>35</sup> i sternik mają prawo zabrać jeden łaszt, główny bosman, kucharz, cieśla i pisarz po pół łasztu, bosman — 4 beczki smoły, dziegciu lub popiołu, albo 10 korcy żyta — zamiast 4 beczek innego towaru. Wreszcie młodszy majtkowie i chłopcy okrętowi<sup>36</sup> mogą zabrać po 2 beczki<sup>37</sup>. Przekroczenia tych norm winien kapitan zgłaszać radzie, która „nie pozwoli winnemu ująć bezkarnie“ (art. 23 i 24). Oprócz dozwolonego ładunku w przewidzianej wysokości żaden bosman nie ma prawa zabierać żadnych towarów na statek bez specjalnego zezwolenia kapitana (art. 22). Jak wspomniano, zezwolono bosmanom ładować towary w zamian za fracht na ogólnych warunkach (art. 25), za wiedzą i wolą kapitana i współwłaścicieli statku. Ordynacja nie przewiduje wypadku, gdy ktoś z załogi nie chce zabierać własnego ładunku, rezygnuje z „*furungu*“. Należy sądzić, iż w tym wypadku wchodził w zastosowanie przepis wilkierza gdańskiego<sup>38</sup>, który ustalał, iż kapitan powinien zapłacić marynarzowi rezygnującemu z należnego mu miejsca według otrzymanego frachtu, (przypuszczalnie za tę samą ilość towaru).

Załoga otrzymuje na morzu wyżywienie od kapitana według następującego „menu“: w dni niepostne — mięso peklowane, słonina i groch, a w dni postne solona ryba w dwu gatunkach, według starego zwyczaju. Drugi posiłek może być dowolny każdego dnia. Z tego przepisu wynika, iż w zasadzie załoga otrzymuje dwa posiłki dziennie, co ustalał już wspomniany wilkierz gdański<sup>39</sup>. Gdy statek zawija do portu, gdzie można dostać świeże mięso lub ryby, kapitan

<sup>33</sup> Por. reces z 1380 r. — *Pardessus*, II, s. 457 (wypłata w trzech ratach) i z 1482 r. (dwie raty) *Hanserecesse*, 3, I, Nr. 367.

<sup>34</sup> W Szkocji mają otrzymać marynarze 8 szylingów = 48 fenigów, czyli najwyższą stawkę. Jedna grzywna miała w tym czasie: 4 wiardunki = 60 szylingów = 360 fenigów. E. Keyser, *Danzigs Geschichte*, s. 227.

<sup>35</sup> Należy sprostować tutaj oczywisty błąd obu pisarzy (*Ms 702* i *Ms 747*), według których kapitan ma prawo tylko do połowy łasztu, a główny bosman do całego łasztu. Błąd ten polega na opuszczeniu jednego wiersza z tekstu ordynacji zawartego w wilkierzu (*Arch. Gdańskie*, 300, X2).

<sup>36</sup> w tekście: *halbman*.

<sup>37</sup> Przyjmując, iż łaszt gdański miał ponad 2000 kg (*Klęczkowski*, o. c., s. 129—130; por. *Keyser*, l. c.) i dzielił się na 60 korcy, otrzymujemy następującą tabelkę wysokości dozwolonego ładunku:

1. dla kapitana i sternika	— 2000 kg.
2. dla głównego bosmana, kucharza, cieśli i pisarza	— 1000 kg.
3. dla bosmana	— 333 kg.
4. dla chłopców okrętowych	— 167 kg.

O wielkości wspomnianych tutaj beczek można się zorientować w przybliżeniu z powyższego przeliczenia (4 beczki = 10 korcom = ok. 333 kg; 2 beczki = 167 kg).

<sup>38</sup> Art. 113, *Simson*, o. c., s. 55.

<sup>39</sup> Art. 114; *Simson*, o. c., s. 55.



może je kupić według swego upodobania. W szczególności nie wolno podawać na statku pieczystego (art. 26). Ten ostatni zakaz można wytłumaczyć obawą przed pożarem na statku, gdyż przygotowanie pieczystego w owych czasach pociągało za sobą konieczność utrzymywania większego ognia, a samo pieczenie odbywało się na rożnie.

Wszelkie hulanki i pijatyki na statku są zakazane; nie wolno ich urządzać zarówno wtedy, gdy jest po temu okazja, jak i przypadkowo (dosłownie). Nie wolno także urządzać na statku przyjęć z udziałem kobiet pod karą rady (art. 27).

Po zawinięciu statku na redę albo do portu tylko połowa załogi może zejść na ląd; druga połowa powinna opiekować się statkiem. Bosman przyłapany na przekroczeniu tego przepisu ma być ukarany przez radę (art. 28).

Bosmani powinni pozostawać na statku od pierwszego dnia wskazanego przez kapitana. Kto zbiegnie bez zezwolenia kapitana ze statku, ten podlega karze 14 dni ciemnicy (art. 33). Karę tę wyznaczał za to przestępstwo wcześniejszy wilkierz gdański<sup>40</sup>; warto zaznaczyć, że w obu wypadkach użyto słowa „timnicz“, które wykazuje najwidoczniej polskie pochodzenie.

Spóźnienie się na statek wychodzący w morze podlega karze w wysokości pół grzywny. Kto zaniedba wyładowania względnie załadowania lichtugi albo zapomni zabrać łódź należącą do statku, ten płaci jeden wiardunek<sup>41</sup> kary i odszkodowanie, a ponadto może być ukarany, według okoliczności swego zaniedbania (art. 31).

Nikogo z załogi nie powinno zabraknąć na statku w drodze powrotnej. Angażowanie załogi odbywało się, zgodnie ze zwyczajem, na podróż „tam i z powrotem“, czyli do portu macierzystego statku. Ordynacja podnosząc ten zwyczaj do godności prawa stanowił jedyny wyjątek: bosman może opuścić swój statek, aby przyprowadzić do portu (gdańskiego) inny statek, na którym zabrakło kapitana. Jeżeli jakiś bosman pojawi się w mieście w innym wypadku jak przytoczony, przed powrotem jego statku, to nie wolno już żadnemu kapitanowi zaangażować go ponownie, i to pod karą dwu grzywnien na rzecz rady (art. 29).

Nieprzystojne zachowanie się bosmana wobec kapitana lub innej osoby winien ukarać sam kapitan; może on również zwolnić winnego z pracy. Jest to tylko nieco odmiennie sformułowany przepis z recesów Hanzy<sup>42</sup>. W razie takiego karnego zwolnienia nikt nie powinien przyjmować zwolnionego ponownie do pracy. Surowość tego przepisu, który w razie częstszego i ścisłego stosowania wywołałby powstanie licznych wyrzutków społeczeństwa, łągodziła chyba jego niezyciowość. W dalszym ciągu ten sam artykuł 32 przewiduje, że nie wolno tworzyć związków przeciwko kapitanom. Gdyby ktoś mimo to odważył się takie związki zakładać, ten ma być po powrocie surowo ukarany według wymogów statutów „Jego Królewskiej Mości króla Polski, naszego najmiłościwszego pana“<sup>43</sup>.

Nasuwa się pytanie, jakie kary grożą buntującym się marynarzom? Zgodnie ze statutami Zygmunta I z 1526 r., winnego należy usunąć z miasta. Przypusz-

<sup>40</sup> Art. 111; Simson, o. c., s. 54.

<sup>41</sup> czyli 1/4 grzywny.

<sup>42</sup> Z 1378 r. Pardessus, II, s. 456.

<sup>43</sup> „... nach vormogen konnicklicher Maiestedt zcu Pollen, unserem allen genedigesthen herren statuten, unde hinter sich gelassene ordenunge...“ — Ms. 702, k. 131 v.



czalnie intencją ustawodawcy miejskiego, autora ordynacji, było przede wszystkim zakazanie tworzenia porozumień między marynarzami w związku z współczesną reformacją, która, jak to stwierdzono<sup>44</sup>, szerzyła się silnie wśród załóg statków, pod wpływem kontaktów z Zachodem.

Pozostawanie przez dzień i noc poza statkiem bez wiedzy i zgody kapitana pociąga za sobą dla członka załogi — według uznania kapitana — karę zwolnienia z pracy<sup>45</sup>. Kapitan musi tylko stwierdzić fakt pozostawania poza statkiem przy pomocy dwu świadków spośród członków załogi. W razie zwolnienia marynarz musi oddać kapitanowi otrzymane od niego pieniądze i jeszcze dopłacić kapitanowi połowę swej płacy. O ile nie posiada on pieniędzy, to za każdy wiardunek winien odsiedzieć 8 dni w więzieniu (art. 34). Nie trzeba podkreślać widocznej surowości i krzywdzącego dla pracownika stanowiska ordynacji.

Wreszcie zakazano wszystkim żeglarzom<sup>46</sup> noszenia toporów lub innej niezwykłej broni pod karą utraty tejsze i dalszymi karami rady przewidzianymi w wilkierzu. Karze tej podlega nawet ten, kto nie wiedział o zakazie (art. 36).

#### Przegląd sankcji karnych

Niestosowanie się do przepisów ordynacji zagrożone jest różnymi karami wymierzonymi przez radę. Ta jurysdykcja rady w sprawach morskich, i to zarówno jurysdykcja karna jak i cywilna zarysowuje się bardzo wyraziście w świetle przedstawionych przepisów.

Kary zachodzące w ordynacji można podzielić na kilka grup. Są to:

1. kary grzywny,
2. kary pozbawienia wolności,
3. konfiskata,
4. usunięcie z szeregów kapitanów lub pisarzy okrętowych,
5. kary nieokreślone, według uznania rady.

Kary grzywny są najbardziej zróżnicowane. Ustalając ich kolejność według wysokości otrzymujemy:

1. karę 30 grzywien — za sprzedaż lub odstąpienie udziału w statku należącego do kapitana bez powiadomienia spółników. Kara ta może być nałożona wyłącznie na kapitana. Nie podano, na czyją rzecz pobrana grzywna przypada, wnioskując z innych analogicznych postanowień należy przypuszczać, że należność przypadała radzie.

2. Kara 20 grzywien — za zamianę towaru i rozbicie skrzyń. Ta kara może być nałożona na kapitana, a za zrobienie zbyt wielkich skrzyń spada na frachtującego. (Dodatkową karą jest w tym wypadku obowiązek zapłaty podwójnego frachtu). Kara ta przechodziła na rzecz rady.

<sup>44</sup> S. Gluecksmann, Ruchy społeczne w Gdańsku w początkach reformacji (1522—1526), Sprawozdania z posiedzeń Tow. Nauk. Warszawskiego, Wyd. II, r. XXX, 1937, zes. 4/6, s. 36: „reformacja szerzy się najpierw wśród marynarzy gdańskich“.

<sup>45</sup> Identycznie przewiduje lubecka ordynacja prawa morskiego z pierwszej połowy XIV wieku. — Codex dipl. Lubecensis, t. III, 112; identycznie także w wilkierzu, art. 112. — Simson, o. c., s. 54.

<sup>46</sup> Użyto tutaj odmiennego terminu: „kein seefarende man“. Jest on treściowo obszerniejszy niż uprzednio używane (bosman, schiffs kindere, schieffman).



3. Kara 2 grzywien — za zaangażowanie przez kapitana usuniętego z innej służby marynarza. Karę ponosił kapitan, a wpływała ona na rzecz rady.

4. Kara  $\frac{1}{2}$  grzywiny — za spóźnienie się na statek. Nie wymieniono, na czyją rzecz kara przypada.

5. Kara 1 wiardunku (=  $\frac{1}{4}$  grzywiny) — za niewyładowanie lub niezaladowanie lichtugi.

6. Nieokreśloną wysokość, zapewne zmienną, ma wreszcie kara nakładana na marynarza w wypadku karnego zwolnienia go przez kapitana. Musi on, jak wspomniano, nie tylko oddać to co otrzymał, lecz ponadto dopłacić kapitanowi jeszcze połowę swej gaży. Jest to rodzaj „zryczałtowanego“ odszkodowania.

Kary pozbawienia wolności ordynacja przewiduje tylko w dwu wypadkach. Za ucieczkę ze statku — 14-todniowe zamknięcie w ciemnicy i w wypadku nieściągalności kary grzywiny nałożonej na marynarza w razie wyrzucenia go z pracy (tzn. nieściągalności otrzymanej przez niego części uposażenia i dodatkowej  $\frac{1}{2}$  wynagrodzenia). Zamiana kary grzywiny na więzienie jest bardzo wysoka: 8 dni za 1 wiardunek, czyli  $\frac{1}{4}$  grzywiny. W obu wypadkach kara pozbawienia wolności może spotkać tylko marynarza, a nie kupca lub kapitana. Zwraca uwagę użycie dwu różnych terminów na pozbawienie wolności w razie nieściągalności kary grzywiny (gefengnis) i w razie skazania na ciemnicę (timnicz).

Kara konfiskaty przewidziana jest w jednym tylko wypadku noszenia topora lub innej niezwyklej broni przez marynarza. Jest to kara dodatkowa.

Kara usunięcia z szeregów kapitanów lub pisarzy okrętowych może być orzeczona tylko za nieuczciwość przy rozrachunku ze spółnikami.

Ponadto mamy bardzo często ogólnikowy zwrot, że przekroczenie przepisu zagrożone jest nieokreśloną karą rady (art. 8, 10, 14, 17, 23, 27, 28, 31). Być może, były to kary pieniężne albo nawet pozbawienia wolności.

Prawo karania przysługujące kapitanowi wspomniane jest raz tylko. Kapitan może nałożyć na marynarza nieokreśloną karę lub zwolnić go natychmiast z pracy.

W ogólności sankcje karne są znacznie łagodniejsze, aniżeli to przewidywały recesy hanzeatyckie z XV stulecia<sup>47</sup>.

Kończąc przegląd przepisów gdańskiej ordynacji zawierającej prawo morskie, należy stwierdzić, że stanowi ona pewien krok naprzód w porównaniu z hanzeatyckimi uchwałami. Wywodząc się z tych norm prawnych, ordynacja gdańska nie usiłuje przyjmować ich mechanicznie, przeprowadza modyfikacje, uzupełnienia i złagodzenia. Sam fakt wydania przez radę gdańską własnego prawa morskiego świadczy o niechęci posługiwania się prawem ogólnohanzeatyckim. Jednocześnie zaakcentowano w ordynacji, iż w tych wypadkach, w których istniały normy królewskie należy je stosować jako nadrzędne. Prawniczo rzecz biorąc samo wydanie ordynacji opierało się na nadanym Gdańskowi przez Kazimierza Jagiellończyka prawie stanowienia własnych wilkierzy. Można bowiem uważać ordynację za część wilkierza, z tą

<sup>47</sup> Za ucieczkę marynarza z wynagrodzeniem proponował zjazd Hanzy w r. 1380 karę śmierci; reces z 1418 r. przewidywał za to przestępstwo 3 miesiące więzy o chlebie i wodzie; reces z 1441 r. w zależności od skutków nieobecności marynarza, już za pozostawanie w ciągu nocy poza statkiem, proponował karę roku zamknięcia w więzy lub nawet karę śmierci. Pardessus, II, s. 457, 471 i 475-6.



jedynie różnicą, iż wydała ją sama tylko rada, a nie wszystkie trzy ordynki<sup>48</sup>. Odsunięcie dwu niższych ordynków od ustawodawstwa morskiego, dokonane w ten sposób i następnie już praktykowane w późniejszych czasach, nie było rzeczą przypadku. Sprawy morskie, uważane za nadzwyczaj doniosłe dla miasta, starała się wyłącznie normować i rozstrzygać patrycjuszowska rada strzegąc swoich częściowo uzurpowanych uprawnień zarówno na zewnątrz — przed władcami Polski, jak i wewnątrz, przed pozostałymi ordynkami. Innym dowodem wagi, jaką przywiązywano do spraw prawnomorskich, jest fakt, że drobniejsze zatargi i nieporozumienia, gdy niepotrzebny był przewód sądowy, rozstrzygał prezydujący burmistrz<sup>49</sup>.

Studia nad prawem morskim i jurysdykcją w tych sprawach rzucają więc nowe światło na problemy z dziejów ustroju społeczno-politycznego dumnego miasta Gdańska.

<sup>48</sup> Przywilej piotrkowski z 9. VI. 1455 nadawał prawo wydawania wilkierzy „za radą, wiedzą i wolą dostojniejszych obywateli miasta“. Pierwszy wilkierz wydała w tymże roku rada przypuszczalnie bez formalnego zapytywania o zgodę obywateli, być może, że za zgodą ławników. W XVI wieku ustaliła się jednak zasada (następnie przestrzegana), że wilkierze są wydawane względnie rewidowane za zgodą rady (pierwszy ordynek), ławy (drugi) i 100 przedstawicieli czterech kwater miasta (trzeci ordynek). Ordynacje natomiast wydawała nadal sama rada. Por. tekst przywileju Kazimierza Jagiellończyka *Simson, Gesch. d. Stadt Danzig*, t. IV, Nr. 138, s. 109 i t. I, s. 241 oraz *G. Lengnich, Ius publicum civitatis Gedanensis, Gdańsk 1900*, s. 342 (nieodkładnie).

<sup>49</sup> Zob. *Matysik, Ze studiów nad historią prawa morskiego w Gdańsku*, s. 49. Por. *Lengnich, o. c.*, s. 178. Gdańsk miał 4 burmistrzów o określonych kompetencjach, z których pierwszym był burmistrz-prezydent.