

## **JŪRINIŲ LAIVŲ STATYBA VIDURAMŽIŲ KLAIPĖDOJE (1252–1525 M.): PRIELAIDOS IR FAKTAI**

*Julius Žukas*

Straipsnyje aptariamos jūrinių laivų statybos Klaipėdos mieste sąlygos ir galimybės XIII–XV a. Šis laikotarpis vokiečių istoriografijoje apibūdinamas kaip vėlyvieji viduramžiai, kurių pabaiga siejama su Reformacija.<sup>1</sup> Šiuo atveju chronologinės ribos idealiai sutaptų su laikotarpiu, kai Klaipėdą valdė Vokiečių ordinas. Kartu reikia pripažinti tam tikrą chronologinių ribų pabaigos ir kartu temos įvardijimo santykinumą, nes XVI a. pradžia neretai laikoma jau naujaisiais laikais.<sup>2</sup> Pabrėšime, kad mus domina laivų statyba Klaipėdos mieste kaip reikšmingas miesto ekonominės raidos lygio liudijimas. Klaipėdos komtūrijos, pilies administracijos vykdyta ūkinė ir prekybinė veikla čia laikoma ne Klaipėdos miesto, o Vokiečių ordino ekonominio potencialo išraiška. Šios veiklos pobūdis, intensyvumas ir kt. bus nagrinėjami kaip Klaipėdos miesto ekonominei raidai viduramžiais darę įtaką veiksniai. Didžiausią dėmesį reikia skirti viduramžių Klaipėdos raidos ypatybių analizei. Tai lemia visų pirma šaltinių skurdumas. Kita vertus, manome, kad jūrinių laivų statybos klausimas yra dalis bendresnio, esminio, klausimo, ar viduramžių Klaipėda buvo tikras amatų ir prekybos centras. Jūrų laivininkystė bei jūrinių laivų statyba šiuo atveju liudytų ženklų tuometinės Klaipėdos jūrų prekybos ir sukaupto finansinio kapitalo lygį.

### **Bendri Klaipėdos raidos 1252–1525 m. bruožai**

Pradžioje pažymėsime, kad Klaipėdos miestas buvo kuriamas tuščioje vietoje. Miesto steigimo dokumentuose bei kituose rašytiniuose šaltiniuose nėra jokių duomenų apie kokią nors apgyvendinimo struktūrą prie Dangės ir marių protakos, nieko iki šiol nerasta ir archeologinių tyrinėjimų metu.<sup>3</sup> Nepaisant to, neabejota tokioje puikioje geografinėje vietoje turėjusio atsirasti miesto sėkminga plėtra: jam buvo suteiktos neįprastai didelės žemės valdos, čia planuota įkurdinti Kuršo vyskupo rezidencija, kaldinti pinigai ir kt.<sup>4</sup> Iš anksto rūpintis, kad per Dangės upę būsiąs pastatytas tiltas netrukdytų laivybai.<sup>5</sup> Klaipėdos kaip stambaus prekybos uostamiesčio ir politinio-administracinio centro vizija rėmėsi prielaida apie netruksiantį Žemaitijos (o tolesnėje perspektyvoje – ir visos Lietuvos) patekimą Vokiečių ordino valdžion. Kurį laiką atrodė, kad šios viltys išsipil-

<sup>1</sup> J. Leuschner, „Deutschland im späten Mittelalter“, *Deutsche Geschichte*, Bd I: Mittelalter, Göttingen, 1985, S. 359, 364 (toliau – Leuschner, „Deutschland im...“).

<sup>2</sup> Žr. D. Kirby, *Šiaurės Europa ankstyvaisiais naujaisiais amžiais: Baltijos šalys 1492–1772 metais*, Vilnius, 2000. Beje, autorius viduramžiams skirtame skyriuje plačiai naudoja XVI ir net XVII a. faktus.

<sup>3</sup> *Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch* (toliau – LEK), Abt. 1, Bd 1: 1093–1300, Aalen, 1967, Nr. 236, Nr. 237, Nr. 245; V. Žulkus, *Viduramžių Klaipėda. Miestas ir pilis. Archeologija ir istorija*, Vilnius, 2002, p. 17–18 (toliau – Žulkus, *Viduramžių Klaipėda...*).

<sup>4</sup> *Preußisches Urkundenbuch* (toliau – PUB), Politische Abteilung, Bd 1, 1. Hälfte, Königsberg i. Pr., 1882, Nr. 261, Nr. 262; E. Maschke, „Das mittelalterliche Memel im baltisch-preußischen Raume“, *Mitteilungen des Vereins für die Geschichte von Ost- und Westpreussen*, 1928, Nr. 4, S. 55–56 (toliau – Maschke, „Das mittelalterliche Memel...“).

<sup>5</sup> LEK, Abt. 1, Bd 1, Nr. 245, S. 316; PUB, Bd 1, 1. Hälfte, Nr. 279, S. 210: „...so sal man disse brugghē also wol alze die buwen, da sie den schepen up unde nyder nicht enhinderen...“

dys.<sup>6</sup> Klaipėdai buvo suteiktos Liubeko – jūrų prekybos miesto – teisės, pradėta rūpintis miesto ir jo apylinkių apgyvendinimu. Manoma, kad pirmasis Klaipėdos apgyvendinimas XIII a. buvo susijęs su atvykėliais iš Šiaurės Vokietijos – visų pirma Liubeko.<sup>7</sup> 1261 m. pavasarį Livonijos vicemagistras laiške Liubeko miestiečiams informavo apie sąlygas, kokiomis Klaipėdoje bus įkurdinti kolonistai, bei prašė jų atvykti iki žiemos pradžios.<sup>8</sup> Pilis ir miestas priklausė Ordino livoniškajai šakai, todėl, skirtingai nuo Prūsijos, kolonistai vyko ne sausuma, bet jūra.<sup>9</sup> Pirmasis Klaipėdos miesto apgyvendinimo bandymas nebuvo sėkmingas, jį sužlugdė pasikeitusi ir labai nepalankias pasekmes tolesnei miesto raidai turėjusi politinė situacija. Didysis prūsų sukilimas, valdovų kaita Lietuvoje palaidojo Ordino viltis greitai užvaldyti Žemaitiją. Netrukus prasidėjęs ilgametis karas su Lietuva atėmė iš Klaipėdos normalios ekonominės raidos pagrindą – ūkinį užnugarį. Klaipėdos pilis tapo daugybės karo žygių į Žemaitijos gilumą išeities tašku, o žemaičių ir lietuvių antpuolių metu visų pirma kentėjo miestas.<sup>10</sup> Be to, Klaipėdai suteiktos Liubeko teisės, įpareigojusios miestiečius ginti savo miestą, buvo papildytos Ordinui naudingų straipsnių, įvedusiu visuotinę karo prievolę.<sup>11</sup> Jau 1258 m. Klaipėdos komturas vedė savo riterius bei miestiečius į Kuršą.<sup>12</sup> Visa tai neskatino Liubeko ar Vestfalijos pirklių investuoti Klaipėdoje – tuo labiau kad dėl valdovų nesutarimų miestas taip ir nebuvo apjuostas apsauginiais mūrais.<sup>13</sup> Galima prielaida, kad pirmasis miesto apgyvendinimas liko užuomazgos stadijoje ir dalis jau spėjusių įsikurti Klaipėdoje pirklių netrukus persikėlė į palankesnes verslui vietas. Todėl pirmųjų Klaipėdos miestiečių vardai išnyra kitų miestų dokumentuose: 1273–1293 m. Vismare minimas pirklys Johann von Memel, 1286 ir 1292 m. Rygoje – Alanus de Memel bei Heinrich von Memel.<sup>14</sup> Nuo 1306 m. Torunės senamiestyje buvo žinoma iš Klaipėdos kilusi miesto tarybos narių giminė, o 1326–1330 m. Greifsvaldo magistrato nariu buvo Walter von Memel.<sup>15</sup>

<sup>6</sup> Lietuvos istorijos šaltiniai (toliau – LIŠ), t. 1, Vilnius, 1955, p. 44–47; E. Zurkalowski, „Neue Beiträge zur Geschichte der Stadt Memel“, *Altpreußisches Monatsschrift*, Bd 46, Königsberg, 1909, S. 93 (toliau – Zurkalowski, „Neue Beiträge...“); E. Gudavičius, *Lietuvos istorija*, t. 1: Nuo seniausių laikų iki 1569 metų, Vilnius, 1999, p. 53–59 (toliau – E. Gudavičius, *Lietuvos istorija...*).

<sup>7</sup> T. Penners, *Untersuchungen über die Herkunft der Stadtbewohner im Deutsch- Ordensland Preußen in der Zeit um 1400*, Leipzig, 1942, S. 123 (toliau – Penners, *Untersuchungen...*).

<sup>8</sup> LEK, Abt. 1, Bd 1, Nr. 362, S. 460–462; *Preussische Regesten bis zum Ausgange des 13. Jahrhunderts* (toliau – *Preussische Regesten...*), gesammelt und hrsg. von M. Perlbach, Hildesheim, New-York, 1973, Nr. 644, S. 177.

<sup>9</sup> Penners, *Untersuchungen...*, S. 122; Maschke, „Das mittelalterliche Memel...“, S. 56.

<sup>10</sup> Maschke, „Das mittelalterliche Memel...“, S. 60.

<sup>11</sup> A. Methner, „Das Lübsche Recht in Memel“, *Altpreußische Forschungen* (toliau – AF), 10. Jahrgang, Königsberg, 1933, S. 276, 284, 297 (toliau – Methner, „Das Lübsche Recht...“). Šiuo atveju turime klasikinį pavyzdį, kaip abi Ordino šakos pagal savo poreikius siaurino savo valdinių teises. Liubeko teisę turėjusio Elbingo miestiečiams pagal 1246 m. privilegiją irgi tuomet reikėjo dalyvauti karo žygiuose – žr.: G. Kisch, *Die Kulmer Handfeste: Text, rechtshistorische und textkritische Untersuchungen nebst Studien zur Kulmer Handfeste* [Forschungen und Quellen zur Rechts- und Sozialgeschichte des Deutschordenslandes, Bd 2], Sigmaringen, S. 226 (toliau – Kisch, *Die Kulmer Handfeste...*). Vėliau, Ordino valstybei išsiplėtus, elbingiečiams nebereikėjo dalyvauti karo žygiuose – žr.: P. Pakarklis, *Kryžiuočių valstybės santvarkos bruožai*, Vilnius, 1948, p. 46.

<sup>12</sup> E. Gudavičius, *Mindaugas*, Vilnius, 1998, p. 269.

<sup>13</sup> Penners, *Untersuchungen...*, S. 123; Maschke, „Das mittelalterliche Memel...“, S. 61. Teiginys esą Livonijos magistras 1312 m. apjuosė Klaipėdą mūrais ir grioviais (žr. G. Reimer, „Merckwürdigkeiten der Stadt und Festung Memel“, *Erleutertes Preussen*, Bd IV, Königsberg, 1726, S. 235) yra klaidingas. 1392 m. birželį būta turbūt paskutinio mėginimo susitarti su vyskupu dėl Klaipėdos gynybinių sienų statybos (LEK, Abt. 1, Bd 3, Nr. 1317, S. 666–667). Gerokai vėliau, jau 1532 m., kunigaikštis Albrechtas davė klaipėdiečiams pinigų gynybiniam pylimui ar brustverui aplink miestą statyti. Tačiau miestiečiai 1535 m. šią subsidiją panaudojo kitoms reikmėms (A. Semrau, „Beiträge zur Topographie der Burg und der Stadt Memel im Mittelalter“, *Mitteilungen des Copernicus- Vereins für Wissenschaft und Kunst zu Thorn*, H. 37, Thorn, 1929, S. 112). Kadaiše įtvirtinimai, gynybiniai įrenginiai buvo laikomi netgi vienu iš juridinių miesto požymių – žr. G. Eschenhagen, „Ostpreussische Städtegründungen: Eine rechtsgeschichtliche Untersuchung“, *AM*, Bd 50, 1. Heft, Königsberg in Pr., 1913, S. 108.

<sup>14</sup> *Preussische Regesten...*, Nr. 801, S. 218; Nr. 875, S. 240; Penners, *Untersuchungen...*, S. 123–124.

<sup>15</sup> „...Woldero de Memele...“; „...Wolteri de Memele, consulis in Gripeswolt...“ – *Pommersches Urkundenbuch*, Bd VII: (1236–1330) mit Nachträgen zur Bd I–VII, Köln, Graz, 1958, Nr. 4160, S. 14; Nr. 4804, S. 488. Beje, XIV a. vidury-

Kaip pažymėjo Bernhart Jählig, sunku įsivaizduoti, kokia maža buvo Klaipėda XIII amžiuje.<sup>16</sup> Reikalai betgi nepagerėjo ir vėlesniais šimtmečiais. Lietuvos karo su Ordinu metu Klaipėda nuolat buvo puolama ir deginama.<sup>17</sup> Koks mažas buvo miestas XIV a. pabaigoje liudija kronikininko žodžiai: 1393 m. spalį įsiveržę žemaičiai sudegino Klaipėdą, o 1394 m. miestas jau buvęs atstatytas.<sup>18</sup> Žalgirio mūšis galutinai palaidojo Klaipėdos kaip svarbaus administracinio ir politinio centro perspektyvą, o verslo plėtrai taip svarbus natūralus ekonominis užnugaris liko už Ordino valstybės ribų.<sup>19</sup> Vis dėlto po 1422 m. Melno taikos, atrodo, pagaliau buvo galima pradėti normalų gyvenimą ir plėtoti prekybą su vakarykščiais priešais. Šaltiniai liudija prasidėjus šokią tokią Klaipėdos apgyvendinimo pažangą. 1434 ir 1447 m. komtūrijos dokumentuose pirmąkart atsiranda įrašų apie miestiečių mokamus mokesčius.<sup>20</sup> Tačiau situacija iš esmės nepasikeitė: po Melno taikos Klaipėda kentėjo tiek dėl neramaus pasienio su Žemaitija, tiek dėl stiprėjančios krizės pačioje Ordino valstybėje.<sup>21</sup> Ypač didelė nelaimė miestui buvo Trylikos metų (1454–1466) karas, tapęs, anot vokiečių istoriko, Klaipėdai žiauria lemtimi.<sup>22</sup> Šio karo metu Klaipėdos uostą ir miestą blokavo, puolė, niokojo ir degino Gdansko laivynas bei gdanskiečių sąjungininkai žemaičiai (Lietuva į karą nesikišo). 1455 m. Klaipėdą užėmė Žemaitijos seniūno Jono Kęsgailos pajėgos. Iš Livonijos atžygiavęs dalinys išstūmė žemaičius iš Klaipėdos, šie pasitraukdami sudegino miestą ir priešpilį. Gdansko laivynas puolė Klaipėdą 1456, 1457, 1458 ir 1464 metais, savo veiksmus gdanskiečiai derino su nuolat Klaipėdai grasinūsiais žemaičiais.<sup>23</sup> 1466 m. Torunės taika užbaigė karą, tačiau Klaipėdos vargai nesibaigė. Karo metais Klaipėdos uostas buvo tapęs Ordino kaperių baze. Karui pasibaigus, Klaipėdos komtūras toliau globojo dabar tikrais jūrų plėšikais tapusius kaperius. Gdansko ir Liubeko reikalavimai sutramdyti komtūro savivalę galiausiai privertė didįjį magistrą 1472 m. žygiuoti į

---

je dar vienas klaipėdietis buvo įsikūręs Rygoje: 1350–1359 m. ten minimas Johannes Memele (Memela) (žr. L. Feyerabend, *Die Rigaer und Revaler Familiennamen im 14. und 15. Jahrhundert: Unter besonderen Berücksichtigung der Herkunft der Bürger* [Quellen und Studien zur Baltischen Geschichte, Bd 7], Köln, Wien, 1985, S. 115). J. Sembritzkis teigė Klaipėdos miestiečių vardus pirmąkart buvus paminėtus 1413 m. dokumente. Pritariame E. Zurkalowski'o nuomonei, kad tame dokumente minimi žmonės vargu ar buvo Klaipėdos miestiečiai – žr. J. Zembrickis, *Klaipėdos karališkojo Prūsijos jūrų ir prekybos miesto istorija*, t. 1, Klaipėda, 2002, p. 56 (toliau – Zembrickis, *Klaipėdos...*); Zurkalowski, „Neue Beiträge...“, S. 95.

<sup>16</sup> B. Jählig, „Sakralinės topografijos vystymasis Klaipėdoje viduramžiais ir naujųjų amžių pradžioje“, *Klaipėdos miesto ir regiono archeologijos ir istorijos problemos* [Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t. II], Klaipėda, 1994, p. 24 (toliau – Jählig, „Sakralinės topografijos...“). Miesto menkumą liudija ir J. Sembritzko nurodyta aplinkybė, jog tik 1291 m. iškilo poreikis turėti atskiras kapines miestiečiams (Zembrickis, *Klaipėdos...*, p. 45).

<sup>17</sup> Petras Dusburgietis, *Prūsijos žemės kronika*, Vilnius, 1985, p. 253, 275 (toliau – Dusburgietis, *Prūsijos žemės kronika...*); Vygandas Marburgietis, *Naujoji Prūsijos kronika*, Vilnius, 1999, p. 107, 160; *Scriptores rerum prussicarum*, hrsg. von Th. Hirsch, M. Töppen u. E. Strehlke, Bd III, Frankfurt/Main, 1965, S. 111, 189, 257, 300–301 (toliau – SRP).

<sup>18</sup> SRP, Bd III, S. 189, 192.

<sup>19</sup> Apsiribojame istoriškai susiklosčiusios miesto raidos bruožų analize, kuri liudija, kad Klaipėdos augimui buvo būtina Ordino pergalė prieš Lietuvą.

<sup>20</sup> *Das grosse Ämterbuch des Deutschen Ordens* (toliau – *Ämterbuch...*), hrsg. von Walther Ziesemer, Wiesbaden, 1968, S. 310, 313. Beje, 1447 m. po ilgos pertraukos mes vėl sužinome Klaipėdos miestiečių vardus: „...Hans Newborger van 2 huben und van dem huwze, item 1 guten fird. Hans Newborger son van huwze, 1 gutten fird. Jacob Pfol, 1 gutten fird. Jacob Lewe, 1 gutten fird. Kleyne Lorke (?), 1 guttin fird“ – žr. *Ämterbuch...*, S. 313.

<sup>21</sup> B. Dundulis, *Lietuvių kova dėl Žemaitijos ir Užnemunės*, Vilnius, 1960, p. 193; Z. Ivinskis, *Lietuvos prekyba su Prūsais*, I dalis: iki XVI a. pradžios, Kaunas, 1934, p. 125 (toliau – Ivinskis, *Lietuvos prekyba...*); Žulkus, *Viduramžių Klaipėda...*, p. 7; *Regesta historico-diplomatica Ordinis S. Mariae Theutonicorum 1198–1525* (toliau – *Regesta...*), pars I: Regesten zum Ordensbriefarchiv, vol. 3: 1511–1525, Bearbeit. von E. Joachim, hrsg. von W. Hubatsch, Göttingen, 1973, Nr. 24416, p. 284.

<sup>22</sup> K. Forstreuter, „Memel und Lübeck im Mittelalter“, *Mitteilungen des Vereins für die Geschichte von Ost- und Westpreußen*, 11. Jahrgang, Nr. 4, 1936, S. 52 (toliau – Forstreuter, „Memel und Lübeck...“).

<sup>23</sup> B. Dundulis, *Lietuvos užsienio politika XVI amžiuje*, Vilnius, 1971, p. 137–139 (toliau – Dundulis, *Lietuvos užsienio politika...*).

Klaipėdą ir šturmu paimti pilį: sučiupti 42 piratai buvo nubausti mirtimi.<sup>24</sup> Po viso to iš miesto ne kažin kas liko, ir 1475 m. Klaipėdai suteikta Kulmo teisės privilegija praktiškai reiškė miesto atkūrimą iš naujo.<sup>25</sup>

Dar viena neganda užklupo Klaipėdą naujųjų laikų išvakarėse. 1519 m. prasidėjo karas tarp Ordino ir Lenkijos. 1520 m. gegužę Gdansko laivynas puolė Klaipėdą, sudegino dalį miesto, užgrobė prekybinius laivus ir užvertė akmenimis Dangės žiotis.<sup>26</sup> Po to pasikartojo prieš pusšimtį metų vykusio istorija: Klaipėdos komtūras kunigaikštis Erichas von Braunschweigas priglaudė ir ėmė visokeriopai remti piratauti pradėjusį garsų kaperių vadą Severiną Norby. Nuo 1523 m. vasaros Gdanskas ėmė skųstis dėl iš Klaipėdos veikiančių kaperių daromos žalos jo prekybai, vėliau skųstis ėmė Liubekas ir Karaliaučius. Klaipėdos komtūras nepakluso didžiojo magistro įsakymui liautis remti piratus, apieisti Klaipėdą ir išvykti į Vokietiją. Konfliktas buvo išspręstas tik pačiam didžiajam magistrui asmeniškai atvykus į Klaipėdą.<sup>27</sup>

Ilgametis žiaurus karas ne tik fiziškai griovė ir naikino miestą, bet ir paralyžiavo artimiausio Klaipėdos užnugario ūkinę veiklą. Didelė dalis Žemaitijos ištuštėjo ir virto dykra.<sup>28</sup> Tiesa, prekybiniai ryšiai egzistavo net ir įnirtingiausių kovų metu, nes ekonominis bendradarbiavimas buvo reikalingas abiem pusėms.<sup>29</sup> Be oficialių taikos ir prekybos sutarčių, būdavo sudaromos ir slaptos sutartys, ir daug kas dėl šios krikščionių ir pagonių prekybos iki šiol lieka neaišku.<sup>30</sup> XII a. pab. – XIV a. pirmojoje pusėje pavieniai žemaičių didikai bei žemės sudarinėdavo su Ordinu paliaubas.<sup>31</sup> Arčiausiai esančiai Žemaitijos sričiai Klaipėda buvo įprastas prekybos punktas. 1390 m. Žemaitijos ir Ordino sutartyje buvo nustatyta, kad žemaičiai pirkliai galės vykti į Prūsus per Jurbarką, Ragainę ir Klaipėdą.<sup>32</sup> Bet tai buvo mažoji pasienio prekyba, davusi Klaipėdai egzistavimą, bet ne plėtrą.

### Kiti miesto raidai įtakos turėję veiksniai

Klaipėdiečių prekybai taip pat kenkė konkurentai. Visų pirma stambaus masto prekybą varė krašto valdovas: Ordinas XIV a. tapo didžiausiu užsienio prekybos subjektu Hanzos ūkinėje erdvėje.<sup>33</sup> Iki XIV a. vidurio galutinai susiformavo nuosava Ordino prekybinė organizacija, laikoma analogo viduramžių Europoje neturinčia prekybos sistema. Jai vadovavo Marienburge ir Karaliaučiuje

<sup>24</sup> *Akten der Ständetage Preussens. Königlichen Anteils (Westpreussen)* (toliau – *Akten der Ständetage...*), hrsg. v. F. Thunert, Bd 1: 1466–1479, Aalen, 1979, Nr. 3, S.18–19, Nr. 4, S. 23, Nr. 57, S. 202–203. 1472 m. pab. Torunėje įvykusiame Karališkųjų Prūsų luomų atstovų susirinkime Ordino didžiojo magistro atstovas pranešė, jog „...so hette her must das sloz belegen und gewynnen und hette ir 42 zehereuber lassen richten...“ – *Akten der Ständetage...*, Nr. 105, S. 277. Beje, egzistuoja versija (Livonijos magistro pranešimas), kad Jacobo von Rode vadovaujami piratai savanoriškai apleido Klaipėdą – žr. U. Simon, *Lübeck und Memel (Klaipėda)*, mašiniškai: Mažosios Lietuvos istorijos muziejus, Nr. B-3675, p. 7 (toliau – Simon, *Lübeck und Memel...*).

<sup>25</sup> Forstreuter, „Memel und Lübeck...“, S. 55.

<sup>26</sup> Dundulis, *Lietuvos užsienio politika...*, p. 145; *Regesta...*, pars I, vol. 3, Nr. 23764, S. 251.

<sup>27</sup> *Regesta...*, pars I, vol. 3, Nr. 26306, S. 393; Nr. 26769, S. 421; Nr. 26961, S. 432; Nr. 27401, S. 437; Nr. 27298, S. 452; Nr. 27311, S. 453; Nr. 27433, S. 459; Nr. 27569, S. 467; Zembrickis, *Klaipėdos...*, p. 64–65. Klaipėdos komtūro nepaklusimą, matyt, lėmė ne tik jo aukšta kilmė, bet ir tuo metu Ordino valstybėje įsigalėjusi praktika: komtūrai po Trylikos metų karo jiems paskirtas pilis ėmė valdyti kaip asmeninę nuosavybę ir naudojosi visomis savo tarnybos pajamomis – žr. H. Boockmann, *Vokiečių ordinas: XII jo istorijos skyrių*, Vilnius, 2003, p. 164, 178 (toliau – Boockmann, *Vokiečių ordinas...*).

<sup>28</sup> V. Almonaitis, *Žemaitijos politinė padėtis 1380–1410 metais*, Kaunas, 1998, p. 32–39.

<sup>29</sup> „...Labai dažnai karo lauke buvo taikos zonos, ir karo metu Ordino žmonės bei lietuviai taikingai bendraudavo...“ – R. Mažeika, „Prekyba ir taika mirties zonoje: prekybinės taikos sutartys tarp lietuvių ir kryžiuočių XIV a.“, *Lietuvių katalikų mokslo akademijos suvažiavimo darbai*, XIV, Vilnius, 1993, p. 105 (toliau – Mažeika, „Prekyba ir taika...“).

<sup>30</sup> Mažeika, „Prekyba ir taika...“, p. 109.

<sup>31</sup> Gudavičius, *Lietuvos istorija...*, p. 76.

<sup>32</sup> *LIŠ*, t. 1, p. 60–61.

<sup>33</sup> E. Maschke, *Domus Hospitalis Theutonicorum* (toliau – Maschke, *Domus Hospitalis...*) [Quellen und Studien zur Geschichte des Deutschen Ordens, Bd 10], Bonn, Bad Godesberg, 1970, S. 72.

rezidavę Ordino pareigūnai – vadinamieji didieji ekonomai (*Großschäffer, procurator*), kontroliavę ištįsą grandinę jiems pavaldžių žmonių (*Lieger, Diener, Wirte, Kornknechte* ir kt.), užsiėmusių prekių pirkimu, saugojimu, gabenimu ir kt.<sup>34</sup> Be grynai prekybinių operacijų, Ordino pirkliai užsiėmę ir jūrų laivininkyste.<sup>35</sup> Labiausiai Prūsijos didžiuosius miestus ir luomus (ypač javų eksportu suinteresuotus žemvaldžius) piktino įvairios Ordino prekybininkų privilegijos. Nuo XIV a. pabaigos prasidėjo nuolatiniai skundai dėl tokios praktikos.<sup>36</sup> Prieš Ordino prekybos privilegijas protestavo ir kovoję didieji valstybės miestai,<sup>37</sup> mažųjų miestų atstovai luomų suvažiavimuose nedalyvaudavo. Manoma, kad miestams kenkė tik Ordino prekybininkų turėtos privilegijos, o pati Ordino prekyba ypatingos žalos miestams esą nedarė.<sup>38</sup> Ši nuomonė, pagrįsta Ordino prekybinių struktūrų santykių su didžiais miestais analize, nėra visiškai teisinga – juo labiau mažųjų miestų atžvilgiu. Mažiesiems miestams – tarp jų ir Klaipėdai – Ordino prekybinė veikla buvo žalinga. Karaliaučiaus didžiajam ekonomui buvo pavaldūs įgaliotiniai (*Lieger*) Gdanske, Torunėje, Elbinge, Briugėje, taip pat prekes prižiūrėję žmonės (*Wirte*) įvairiuose Prūsijos miesteliuose.<sup>39</sup> Savo atstovą jis turėjo ir Klaipėdoje.<sup>40</sup> Vietos pirkliai, turėdami kontaktų su Ordino prekybininkais, galėjo uždirbti (gauti komisinius už parūpintas prekes, gauti kreditan importinių prekių ir pan.)<sup>41</sup>, tačiau siekiantiems turėti nuosavą tolimosios prekybos verslą ekonomai ir jų parankiniai buvo konkurentai. Prekės iš Klaipėdos į Karaliaučių ir iš jo (importas) buvo gabenamos daugiausia Kuršių mariomis (žiemą – nerija). Vandens kelias Prieglius – Deimė – Marios – Klaipėda šaltiniuose minimas nuo XIV a. 8-ojo dešimtmečio.<sup>42</sup> Mažiesiems miestams taip pat kenkė vyriausiųjų vietos pareigūnų – komtūrų – veikla. Komtūrai kišosi tiek į administracinius-teisinius, tiek į amatų ir prekybos reikalus miestuose.<sup>43</sup> Be to, jie patys pagal išgales vertėsi prekyba. Klaipėdos komtūrija ekonomiškai buvo viena

<sup>34</sup> *Handelsrechnungen des Deutschen Ordens* (toliau – *Handelsrechnungen des Deutschen Ordens...*), hrsg. von C. Sattler, Leipzig, 1887, S. IX; Maschke, *Domus Hospitalis...*, S. 73 – 74, 90; H. Samsonowicz, „Der Deutsche Orden als Wirtschaftsmacht des Ostseeraumes“, *Zur Wirtschaftsentwicklung des Deutschen Ordens im Mittelalter* [Quellen und Studien zur Geschichte des Deutschen Ordens, Bd 38], Elwert, 1989, S. 108–110; Boockmann, *Vokiečių ordinas...*, S. 168–169. Didieji ekonomai taip pat turėjo savo pavaduotojus – atstovus kai kuriose komtūrijose: pvz., didžiojoje raštinės knygoje ties 1392 m. Karaliaučiaus komtūrijos (maršalo srities) aprašyme randame apibūdinimą „...an der cleynen schefferie...“. 1374 m. minimas „...scheffir Burow...“, 1396 m. – „...scheffir von Ragnith...“, o 1402 m. – „...scheffer vom Elbinge...“ – *Ämterbuch...*, S. 1, 7, 263.

<sup>35</sup> Maschke, *Domus Hospitalis...*, S. 101–102.

<sup>36</sup> *Akten der Ständetage Preussens unter der Herrschaft des Deutschen Ordens* (toliau – *Akten...*), hrsg. von Max Töppen, Bd I: Die Jahre 1233–1435, Aalen, 1973, Nr. 39, S. 8; Nr. 79, S. 127; M. Biskup, „Der Deutsche Orden und die Freiheiten der großen Städte in Preußen vom 13. bis zum Mitte des 15. Jahrhunderts“, *Stadt und Orden. Das Verhältnis des Deutschen Ordens zu den Städten in Livland, Preußen und im Deutschen Reich* [Quellen und Studien zur Geschichte des Deutschen Ordens, Bd 44], Marburg, 1993, S. 122, 126; Z. H. Nowak, „Zezwolenia wielkich mistrzów Zakonu Krzyżackiego na wywóz zboża z Prus w latach 1421–1422“, *Zapiski Historyczne*, t. 44, 1979, z. 4, s. 126.

<sup>37</sup> Ordino valstybėje buvo 6 didieji miestai: Torunė, Kulmas, Elbingas, Braunsbergas, Karaliaučius ir Gdanskas (nuo XIV a. pab. vis labiau užgožęs kitus). Du iš jų – Kulmas ir Braunsbergas – buvo nežymūs (B. Schumacher, *Geschichte Ost- und Westpreussens*, Würzburg, 1977, S. 85, toliau – Schumacher, *Geschichte...*).

<sup>38</sup> R. Czaja, „Związki gospodarcze wielkich szafarzy Zakonu Krzyżackiego z miastami pruskimi na początku XV wieku“, *Zakon Krzyżacki a społeczeństwo państwa w Prusach*, red. Z. H. Nowak [Roczniki Towarzystwa naukowego w Toruniu, rocznik 86, z. 3], Toruń, 1995, s. 28 (toliau – Czaja, „Związki gospodarcze...“).

<sup>39</sup> *Handelsrechnungen des Deutschen Ordens...*, S. XX–XXI (toliau – *Handelsrechnungen...*).

<sup>40</sup> H. Samsonowicz, „Gospodarcza ekspansja Zakonu Krzyżackiego nad Bałtykiem w XIV i na początku XV w.“, *Ekspansja niemieckich zakonów rycerskich w strefie Bałtyku od XIII do połowy XVI wieku*, Toruń, 1990, s. 149.

<sup>41</sup> Czaja, „Związki gospodarcze...“, s. 28.

<sup>42</sup> E. Zurkalowski, „Studien zur Geschichte der Stadt Memel und der Politik des Deutschen Ordens“, *AM*, Bd 43, H. 2, Königsberg, 1906, S. 181–182 (toliau – Zurkalowski, „Studien zur Geschichte...“); B. Jähnig, „Zur Wirtschaftsführung des Deutschen Ordens in Preußen vornehmlich vom 13. bis zum frühen 15. Jahrhundert“, *Zur Wirtschaftsentwicklung des Deutschen Ordens im Mittelalter* [Quellen und Studien zur Geschichte des Deutschen Ordens, Bd 38], S. 121.

<sup>43</sup> M. Biskup, G. Labuda, *Dzieje Zakonu Krzyżackiego w Prusach*, Gdansk, 1988, s. 322 (toliau – Biskup, Labuda, *Dzieje Zakonu Krzyżackiego...*). Ordino komtūrai neretai išnaudodavo neaiškius teisinius santykius savo naudai. Jų ir kitų Ordino pareigūnų savivalę iškalbingai liudija 1428 m. epizodas: į klausimą „Was yst Culmysch recht?“ (Kas yra

skurdžiausių. Ilgą laiką ji neturėjo jokių pajamų, išskyrus žvejybą. Žalgirio mūšio išvakarėse iš 35 Prūsijos komturijų ir foptijų vienintelė Klaipėda nedavė pajamų nei pinigais, nei grūdais.<sup>44</sup> Todėl Klaipėdos komtūras kasmet iš didžiojo magistro kasos gaudavo 350 markių *Wirtschaftsgeld*.<sup>45</sup> Nepaisant to, Klaipėdos komtūras užsiėmė ir jūrų prekyba.<sup>46</sup> Liubeko miesto dokumentų rinkinyje publikuoti 1446 m. lapkritį rašyti Klaipėdos komtūro bei Klaipėdos magistrato laišakai liudija, jog tarp Ordino ir miesto egzistavo konkurencija.<sup>47</sup> Nuo 1458 m. iki 1474 m. Klaipėdos ir Liubeko kontaktai buvo gana dažni, tačiau dokumentuose nė karto neminimi Klaipėdos miesto pirkliai: kaip prekybinių sandorių ir kt. reikalų subjektas figūruoja vien Klaipėdos komtūras. Liubeko aktuose Klaipėdos gyventojai kaip pirkliai ir verslo partneriai neminimi ir vėliau, po 1525 m.<sup>48</sup>

Ordino konkurencija nebuvo vienintelis blogis. Ordino valstybėje egzistavo įvairūs vidiniai konfliktai, nuo kurių kentėjo silpnesnieji. Didieji miestai konfrontavo su mažaisiais, stengdamiesi neleisti jiems tiesiogiai prekiauti su užsieniečiais ir priversti visas prekes gabenti į Gdanską, Karaliaučių ar pan. Taigi didieji miestai stengėsi užsitikrinti užsienio prekybos monopolį, tuo smarkiai kenkdami mažųjų miestų prekybai.<sup>49</sup> Vieną skaudų smūgį didieji miestai Klaipėdai smogė XV a., izoliuodami ją nuo prekybos Nemunu su Lietuva. Ją į savo rankas paėmė Gdanskas ir jo įtakoje buvęs Karaliaučius. XV a. viduryje Kaune įkurta Hanzos kontora praktiškai buvo Gdansko filialas. Be Gdansko ir Karaliaučiaus, savo prekybą Kaune vystė Elbingo ir Torunės pirkliai. Klaipėdiečių ten nebuvo.<sup>50</sup> Klaipėdai teliko artimoji pasienio prekyba su karo nualinta pietvakarių Žemaitija.

### Viduramžių Klaipėdos statusas ir reali reikšmė

Nustatant, ar konkreti gyvenvietė yra miestas ar ne, paprastai taikomi topografiniai, funkciniai bei teisiniai-administraciniai kriterijai. Esant tik pirmiesiems dviem kriterijams, konstatuojamas miesto buvimas apgyvendinimo bei ūkinės raidos lygio prasme – t. y. praktiškai jau miestas, tik dar neturintis teisinio įforminimo (miesto teisių), aiškiai išskiriančio jį iš agrarinės aplinkos. Šios 3 pakopos – apgyvendinimas, ūkinė pažanga, teisinis statusas – buvo įprastos beveik visų miestų raidos

---

Kulmo teisė?) buvo atsakyta: „*Wir sint euer recht*“ (Mes esame jūsų teisė). Taigi Ordino atstovai atmesdavo privilegijomis suteiktas teises ir keitė jas savo sprendimais – žr. Boockmann, *Vokiečių ordinas...*, p. 169, 171.

<sup>44</sup> L. Weber, *Preussen vor 500 Jahren: in kulturhistorischer, statistischer und militärischer Beziehung nebst Spezial-Geographie*, Danzig, 1878, S. 570–571 (toliau – Weber, *Preussen...*).

<sup>45</sup> *Akten...*, Bd I, S. 19; *Das Marienburger Treßlerbuch der Jahre 1399–1409*, hrsg. von E. Joachim, Bremerhaven, 1973, S. 5, 47, 93, 137, 209, 333, 374, 413, 454, 522 (toliau – *Treßlerbuch...*). Beje, Klaipėdoje būta ir vieno mažiausių Prūsijoje konventų – žr. Jähnig, „Sakralinės topografijos...“, p. 23.

<sup>46</sup> Manoma, kad ji iš esmės apsiribojo komturijos domeno produktų realizavimu (Zurkalowski, „Neue Beiträge...“, S. 101).

<sup>47</sup> Simon, *Lübeck und Memel...*, S. 2–3.

<sup>48</sup> Simon, *Lübeck und Memel...*, S. 4, 7; G. Willoweit, *Wirtschaftsgeschichte des Memelgebiets*, Bd 1, Marburg/Lahn, 1969, S. 147 (toliau – Willoweit, *Wirtschaftsgeschichte...*).

<sup>49</sup> H. Samsonowicz, „Kleinstädte im Deutschordensstaat Preußen“, *Stadt und Orden. Das Verhältnis des Deutschen Ordens zu den Städten in Livland, Preußen und im Deutschen Reich* [Quellen und Studien zur Geschichte des Deutschen Ordens, Bd 44], S. 148–149 (toliau – Samsonowicz, „Kleinstädte...“). XV a. Klaipėdai toks „prižiūrėtojas“ buvo Karaliaučius, kurio paties prekyba buvo pajungta Gdanskui. Tokia politika buvo tęsiama ir vėliau. XVI a., kada atsivėgavęs ūkinis užnugaris pagaliau įgalino Klaipėdos pirklus pradėti nuosavą jūrų prekybą, prasidėjo nuolatiniai Karaliaučiaus reikalavimai uždrausti ją.

<sup>50</sup> K. Forstreuter, *Die Memel als Handelsstraße Preußens nach Osten*, Königsberg Pr., 1931, S. 68 (toliau – Forstreuter, *Die Memel als Handelsstraße...*); Ivinskis, *Lietuvos prekyba...*, p. 71, 78, 82–84. Situacija nepasikeitė ir vėliau: 1600–1613 m. Kauno ir Jurbarko muitinių knygosė nėra įrašyta nė vieno klaipėdiečio – visa Vilkijs, Veliuonos, Ariogalos, Jurbarko ir kitų Lietuvos miestelių prekyba Nemunu ėjo per Tilžę į Karaliaučių – žr. J. Kiaupienė, „Nemuno prekybos keliu į Baltijos jūros uostus“, *Klaipėdos miesto ir regiono archeologijos ir istorijos problemos* [Acta Historica Universitatis Klaipėdensis, II], p. 41–42.

fazės.<sup>51</sup> Pvz., 1236 m. šaltiniuose minimas *civitas Gedanensis* tuo metu dar neturėjo miesto teisių, t. y. buvo miesto tipo gyvenvietė be juridinio statuso. Po 1308 m. labai sparčiai pradėjęs vystytis naujasis Gdanskas (*Rechtstadt*) Kulmo teises gavo 1342–1343 m.: tai buvo jau esamų santykių teisinis įforminimas.<sup>52</sup> Tuo tarpu Klaipėdos raida buvo atvirkštinio pobūdžio: iš karto buvo suteiktos miesto teisės, o apgyvendinimo bei ūkinės pažangos ilgai nebuvo. Lietuvių istoriografijoje jau pastebėta, kad viduramžių Klaipėda turėjo visas miesto teises, bet niekuomet nepajėgė visapusiškai jomis pasinaudoti.<sup>53</sup> Minėjome, kad su būsimu miestu buvo siejamos didelės viltys, jam buvo suteiktos gan retos Ordino valstybėje Liubeko teisės. Tačiau pats privilegijos tekstas (įžanga, 88 straipsniai, pabaigos žodis bei 18 papildomų straipsnių) iš pirmo žvilgsnio glumina: uostamiesčio privilegijoje nieko nekalbama apie jūrų prekybą, laivininkystę, laivų statybą ir kitus gyvybiškai svarbius dalykus.<sup>54</sup> Apie klaipėdiečių teisę laisvai prekiauti, turėti ir statyti jūrinius laivus nieko nekalbama ir 1365 m. atnaujintoje privilegijoje.<sup>55</sup> Reikalas tas, kad Ordino valstybės miestai ne iš karto gaudavo visas teises.<sup>56</sup> Jūrų teisės nuostatos privilegijų tekstuose atsirado vėliau.<sup>57</sup> Visas teises gaudavo jau visai susiformavusios, brandžios miestiškojo apgyvendinimo struktūros (ką liudija minėtas naujojo Gdanko miesto pavyzdys). Šia prasme Klaipėdos miesto privilegijų turinys yra labai iškalbingas miesto raidos XIII–XV amžiais kokybės rodiklis.<sup>58</sup> Juk teisė turėti nuosavus laivus klaipėdiečiams buvo suteikta tik 1464 m., o laisva prekyba ir laivų statyba juridiškai įteisinta dar vėliau – 1475 m. privilegijoje.<sup>59</sup> Vadinasi, Klaipėdos apgyvendinimas bei ūkinė pažanga iki pat XVI a. buvo menki. Jau minėjome, kad tikrasis Klaipėdos suklestėjimas buvo siejamas su ūkinio užnugario įgijimu. 1365 m. privilegijoje buvo pažymėta, kad nugalėjus lietuvius miestas gaus naujas privilegijas.<sup>60</sup> Šansas buvo atsiradęs XIV a. pab. – XV a. pradžioje, kada Vytautas ir Jogaila ne kartą buvo užrašę Žemaitiją Ordinui. Arčiausiai tikslo kryžiuočiai buvo po 1404 m. Racionžo sutarties, kada kelerius metus skubiai tvirtinosi jiems vėl atiduotoje Žemaitijoje.<sup>61</sup> Tuomet praktiškai vėl iš naujo įkuriamos Klaipėdos miestiečiams buvo numatyta suteikti didesnes teises: *...die stat czur Mymmels czu besetzin mit groszir freyheit, beyde czu lande und czu wassir...*<sup>62</sup> Tačiau 1409 m. žemaičių sukilimo metu Klaipėda buvo nusiaubta, statybos nutrauktos.<sup>63</sup>

<sup>51</sup> K. Fritze, „Zur Entwicklung des Städtewesens im Ostseeraum vom 12. bis zum 15. Jahrhundert“, *Der Ost- und Nordseeraum. Politik – Ideologie – Kultur vom 12. bis zum 17. Jahrhundert* [Hansische Studien, VII], Weimar, 1986, S. 13–14.

<sup>52</sup> P. Simson, *Geschichte der Stadt Danzig*, Bd 1: von den Anfängen bis 1517, Aalen, 1967, S. 24, 52, 55 (toliau – Simson, *Geschichte...*).

<sup>53</sup> Žulkus, *Viduramžių Klaipėda...*, p. 7.

<sup>54</sup> Methner, „Das Lübisches Recht...“, S. 267, 279–298.

<sup>55</sup> Zembrickis, *Klaipėdos...*, p. 52.

<sup>56</sup> Biskup, Labuda, *Dzieje Zakonu Krzyżackiego...*, S. 198–199.

<sup>57</sup> Kadaisė manyta, kad 1254 m. Klaipėdai suteiktos Liubeko teisės privilegijos tekste buvo net 14 jūrų teisės straipsnių. Ši nuomonė buvo grindžiama Gotos bibliotekoje rastu Klaipėdos privilegijos rankraščiu – vertimu į vokiečių kalbą (manyta, kad tai 1254 m. privilegijos lotyniško teksto vertimas, tačiau versijos autorius neturėjo po ranka lotyniško originalo ir negalėjo palyginti tekstų). Tikrovėje 1254 m. Klaipėdos bei 1263 m. Gdanko privilegijose praktiškai nebuvo jūrų teisės nuostatų. Pirmąkart jūrų teisės nuostatos pasirodė apie 1270 m. Elbingo privilegijos tekste (Methner, „Das Lübisches Recht...“, S. 267–268). Vis dėlto būtų nepaprastai įdomu nustatyti, kada atsirado Gotos rankraštis (arba – jei tai tik vertimas į vokiečių kalbą – jo prototipas). Gal tai XV a. pradžioje iš naujo ir su didesnėmis teisėmis „sausumoje ir vandenyje“ (žr. SRP, Bd III, S. 293) atkuriamai Klaipėdai skirta privilegija, dėl 1409–1410 m. įvykių nespėjusi būti paskelbta, praradusi aktualumą ir likusi užmarštyje?

<sup>58</sup> Anot G. Kisch, teisė ir jos pritaikymą stipriai veikė konkretus ūkinis gyvenimas ir jo vystymasis. Ypač didelę įtaką šie veiksniai turėjo Vokiečių ordino teisei politikai. – Kisch, *Die Kulmer Handfeste...*, S. 50–51.

<sup>59</sup> Zembrickis, *Klaipėdos...*, p. 60, 64. Teisę užsiimti paprasta prekyba, t. y. pirkti ir perparduoti prekes, turėjo visų miestų bendruomenės, nepriklausomai nuo jų dydžio (Zurkalowski, „Neue Beiträge...“, S. 95).

<sup>60</sup> Zembrickis, *Klaipėdos...*, p. 52.

<sup>61</sup> Z. Ivinskis, *Lietuvos istorija: iki Vytauto Didžiojo mirties*, Vilnius, 1991, p. 330–334.

<sup>62</sup> SRP, Bd III, S. 293. Kad buvo kalbama apie iš esmės naujo miesto statybą, liudija 1409 m. birželio mėn. įrašas išdininio knygoje apie atlyginimą kasėjams, kurie Klaipėdoje *...dy grunt zur nuwen stat grube...* (*Treßlerbuch...*, S. 548).

<sup>63</sup> SRP, Bd III, S. 300–301.

Vaizdžiai tariant, nuolat klupinėdama ir griūdama Klaipėda iki pat XVI a. taip ir nesugebėjo tapti tikru jūrų prekybos uostamiesčiu. Antra vertus, klaidinga būtų manyti, jog dėl visų aukščiau išdėstytų nepalankių aplinkybių viduramžiais Klaipėdoje apskritai nebuvo jokių miestietiško gyvenimo apraiškų. Antpuolių ar kitų negandų metu dalis miestiečių spėdavo rasti prieglobstį pilyje, ir gyvenimas netrukus vėl atgydavo. 1396 m. buvo, kaip manoma, pirmą kartą renkamas specialus mokestis, įvestas visiems 80–dešimčiai mažųjų Ordino valstybės miestų Prūsijoje. Surinkti pinigai turėjo būti padalyti 5 didiesiems miestams.<sup>64</sup> Šaltiniai nenurodo, kokią sumą sumokėjo konkretus miestas: yra tik žinomas mokesčio rinkimo mechanizmas, bendros atskirose srityse surinktų pinigų sumos bei miestai skolininkai, nesumokėję visos mokesčio sumos.<sup>65</sup> Klaipėdos nėra tarp skolininkų, vadinasi, klaipėdiečiai mokesčių sumokėjo, nors buvo praėję vos pora metų nuo miesto atstatymo. Kita vertus, suma turėjo būti labai menka, nes tuometinėje Klaipėdoje vargu ar buvo daugiau kaip keliolika miestiečių.<sup>66</sup>

1444 m. Klaipėdai dar kartą buvo atnaujinta Liubeko teisės privilegija, bet tai greičiausiai susiję ne su konkrečia miesto pažanga, bet su vis didėjančia krize Ordino valstybėje. Naujam didžiajam magistrui Konradui von Erlichshauzenui pradėjus energingą kovą su opozicija, didieji miestai ir Ordinas ėmė varžytis dėl įtakos mažiesiems miestams. Privilegijų patvirtinimu siekta patraukti mažuosius miestus į Ordino pusę.<sup>67</sup> Antra vertus, kaip tik iš šio laikotarpio mes turime įrodymą, kad Klaipėda bent juridiskai tikrai buvo miestas. Liubeko miesto archyve aptiktas 1446 m. lapkričio 5 d. dokumentas liudija, kad tuomet Klaipėda turėjo burmistrą, tarybos narius ir antspaudą – taigi aiškius miestietiško gyvenimo požymius.<sup>68</sup> Kitas dalykas, kad šio Klaipėdos miesto rašto Liubeko kolegoms bei 1446 m. lapkričio 4 d. Klaipėdos komtūro rašto Liubeko miestui turinys atspindi XV a. vidurio Klaipėdos prekybos ir amatų silpnumą. Liubeko (ar Liubeko pirklio nusamdytą) laivininką smarki audra privertė ieškoti prieglobsčio Klaipėdos uoste. Kad išsigelbėtų, dalį krovinių jis išmetė už borto. Klaipėdoje neradęs žmogaus, galinčio suremontuoti laivą, jis buvęs priverstas parduoti apgadintą laivą ir prekių likučius Karaliaučiaus pirkliui. Šis už laivą sumokėjo labai men-

<sup>64</sup> 1395 m. rugsėjį Hanzos suvažiavime Liubeke buvo nutarta 1396 m. surengti karinę ekspediciją prieš Baltijos jūroje plėšikaujančius buvusius Švedijos karaliaus Albrechto (tuo metu jau patekusio Hanzos miestų nelaisvėn) sąjungininkus – vadinamuosius *Vitalienbrüder*. Hanzai priklausę Prūsijos miestai Torunė, Elbingas, Braunsbergas, Karaliaučius ir Gdanskas turėjo duoti 4 laivus ir 350 ginkluotų vyrų. Šie didieji Prūsijos miestai išgavo Ordino didžiojo magistro sutikimą įvesti specialų mokestį – rinkliavą mažiesiems miestams šios ekspedicijos kaštams padengti – žr. M. Pelech, „Die Beisteuer der kleinen Städte an die Hansestädte des Deutschordenslandes Preußen im Jahre 1396“, *Preußenland*, Jahrgang 22, 1984, Nr. 1/2, S. 9 (toliau – Pelech, „Die Beisteuer...“).

<sup>65</sup> Didieji miestai pasiskirstė teritorijas, kuriose iš ten esančių mažųjų miestų rinko mokesčių (paskiau viskas buvo sudėta į „bendrą katilą“ ir pasidalyta). Karaliaučiuui teko Ordino maršalo sritis (*Marschalamt*), Sembos vyskupystė ir Brandenburgo sritis. Šioje teritorijoje tuomet buvo tik 8 miestai – tarp jų Klaipėda. Pats mokestis susidėjo iš 2 dalių: buvo renkami 2 skatikai (*Scot*) nuo kiekvieno miestiečio bei tam tikra suma nuo miesto gyventojų turimo turto – 4 pfenigai nuo 1 markės (Pelech, „Die Beisteuer...“, S. 9, 12). Beje, miestų paplitimo geografija labai akivaizdžiai parodo, kokią negatyvią įtaką karas su Lietuva turėjo visam šiaurytiniam Ordino valstybės regionui. Maršalo sritis buvo pats didžiausias administracinis vienetas valstybėje, jai priklausė visos Sembos, Nadruvos ir Skalvės pilys. Nadruvoje ir Skalvėje tuomet buvo 15 pilių (įskaitant Rasytę, Ventę ir Klaipėdą), o miestų – tik 2 (Vėluva ir Klaipėda) – žr. O. Schlicht, *Das Ordensland Preußen*, Dresden, 1933, S. 63.

<sup>66</sup> Teoriškai galima apskaičiuoti minėtų 8 mažųjų miestų gyventojų skaičius vidurkį. Karaliaučius iš viso surinko 291 markę 9½ skatiko, tad kiekvienam miestui vidutiniškai teko po 36 markes 10 skatikų 10 denarų (1 markė prilygo 24 skatikams arba 60 šilingų arba 720 pfenigų [denarų] (*Handelsrechnungen...*, S. XXXIX). Jeigu visi tie pinigai buvo vien pagalvės mokestis (2 skatikai nuo miestiečio), tai kiekviename mieste 1396 m. vidutiniškai gyveno po 437 miestiečius [*Bürger*] (Pelech, „Die Beisteuer...“, S. 14–15). Šis palyginti menkas skaičius Klaipėdai yra aiškiai per didelis. XV–XVI a. sandūroje, praėjus ketvirčiui amžiaus po paskutinės didelės nelaimės, Klaipėdoje tebuvo 25 miestiečiai (Zurkalowski, „Neue Beiträge...“, S. 92). 1396 m. jų turėjo būti dar mažiau. Palyginimui: kartu su Klaipėda mokesčių mokėjusiuose Karaliaučiaus jaunesniuose miestuose Knypavoje ir Liobenichte tuomet buvo atitinkamai apie 3600 ir 2000 gyventojų – žr. Weber, *Preussen...*, S. 120.

<sup>67</sup> Samsonowicz, „Kleinstädte...“, S. 151.

<sup>68</sup> Forstreuter, „Memel und Lübeck...“, S. 50–51.



ką 20 markių sumą (už prekes – 15 markių).<sup>69</sup> Taigi Klaipėdoje tuo metu nebuvo laivų dailidės, o laivą įsigijo pašalinis žmogus. Klaipėdiečių nepasinaudojimas puikia proga pusvelčiui įsigyti jūrinį laivą liudija ne tai, kad tarp jų nebuvo 20 markių turinčio žmogaus: tai liudija, kad klaipėdiečiams tuomet nebuvo reikalingas jūrinis laivas.

Minėjome, kad nėra jokių duomenų apie Klaipėdos miesto prekybinius ryšius su Liubeku. Tačiau būtų labai tikėtina prielaida, kad galbūt tuometinė Klaipėda turėjo savo jūrų prekybą, kuri buvo orientuota į arčiau esantį kitą Hanzos galiūną – Gdanską, tuo laikotarpiu pajungusį sau visų Ordino valstybės miestų prekybą.<sup>70</sup> Turimi duomenys paneigia ir šią prielaidą. Pagal į Gdansko uostą atplaukusių laivų registrą, 1474 m. ten buvo atplaukęs 401 laivas (iš Klaipėdos – nė vieno), 1475 m. – 525 (nė vieno) ir 1476 m. – 624 laivai (1 iš Klaipėdos).<sup>71</sup> Apskritai iki pat XVI a. nėra jokių žinių apie Klaipėdos miesto jūrų prekybą. 1475 m. Kulmo teisės privilegija, pagaliau suteikusi laisvos prekybos ir laivų statybos teises, buvo ne esamos kokybės juridinis išforminimas, o tik šansas ir paskatinimas jau kelintą kartą naujai atkuriamam bei antruoju Ordino valstybės uostamiesčiu tapusiam miestui.<sup>72</sup> Nėra ir kitokių – netiesioginių – liudijimų apie Klaipėdos jūrų prekybą XIII – XV amžiais. 1398 m. tarp Gotlando ekspedicijai laivus bei įgulų narius parūpinusių uostamiesčių Klaipėdos nebuvo.<sup>73</sup> Jūrų prekybos miestai – Hanzos nariai – turėjo savo svorio matus (Ordino mėginimus suvienodinti matus ir svorius žlugdė miestų pasipriešinimas).<sup>74</sup> Viename 1428 m. dokumente išvardijami tuo metu naudoti svorio matai: minimi Torunės, Gdansko, Elbingo, Karaliaučiaus ir Braunsbergo akmenys, o Klaipėda šiame kontekste visai neminima.<sup>75</sup>

Šiandien mes galime rašytinių šaltinių duomenis papildyti pastaruosius dešimtmečius Klaipėdos senamiestyje ir piliavietėje atliekamų archeologinių tyrimų medžiaga. Ji patvirtina teiginį apie Klaipėdos miestiškojo apgyvendinimo XIII–XV a. menkumą: senamiestyje (dešiniajame Senosios Dangės krante) pradėta gyventi tik nuo XVI a. ar pačioje XV a. pabaigoje, bet ne anksčiau.<sup>76</sup> Planingas dabartinio senamiesčio gatvių apstatymas buvo pradėtas tik prieš 1540 m. gaisrą.<sup>77</sup> Toks menkas apgyvendinimas bei ekonominės raidos silpnumas įgalino kai kuriuos tyrinėtojus netgi daryti prielaidą,

<sup>69</sup> Simon, *Lübeck und Memel...*, S. 2.

<sup>70</sup> Kitus Ordino valstybės didžiuosius miestus Gdanskas ėmė užgožti paskutiniais XIV a. dešimtmečiais. Karaliaučius tuomet buvo antras nuo galo pagal savo jūrų prekybos ir laivininkystės lygį didysis miestas. Tai liudija 1398 m. prieš Gotlando saloje įsitvirtinusių jūrų piratus surengtos ekspedicijos pajėgų formavimo duomenys. Didieji miestai (Kulmas tuomet jau buvo praradęs savo statusą) turėjo parengti laivus ir įgulas: Gdanskas turėjo duoti 160 vyrų, Torunė ir Elbingas – po 95, Karaliaučius – 35 ir Braunsbergas – 15 vyrų (*Akten...*, Bd I, Nr. 55, S. 88).

<sup>71</sup> Willoweit, *Wirtschaftsgeschichte...*, Bd 1, S. 147 (beje, kitas autorius nurodo 1476 m. į Gdanską atplaukus dviem laivams iš Klaipėdos: vienas atgabenęs 1 lastą menkių, kitas – 1½ lasto miltų – žr. Zurkalowski, „Neue Beiträge...“, S. 99). Įdomu, kad iš Karaliaučiaus per tuos 3 metus į Gdanską atplaukė irgi vos 1 laivas, – įtikinantis įrodymas, kaip nuo vieno dominuojančio centro hegemonijos kentėjo visų Prūsijos uostamiesčių jūrų prekyba. Apskritai, nors po Trylikos metų karo Karaliaučius tapo Ordino valstybės sostine ir pagrindiniu uostamiesčiu, jo prekyba dar buvo pajungta Gdanskui – žr. F. Gause, *Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen*, Bd 1, Köln, Weimar, Wien, 1996, S. 130–131 (toliau – Gause, *Die Geschichte...*).

<sup>72</sup> Zurkalowski, „Neue Beiträge...“, S. 95–96; Forstreuter, „Memel und Lübeck...“, S. 50; Willoweit, *Wirtschaftsgeschichte...*, Bd 1, S. 148.

<sup>73</sup> Žr. 68 išnašą. Iš viso buvo parengta 80 laivų su įgulomis (Schumacher, *Geschichte...*, S. 57).

<sup>74</sup> *Der Deutsche Orden: Von seinem Ursprung bis zur Gegenwart*, von M. Tumlner unter Mitarbeit von U. Arnold, 5. Auflage, 1992, S. 36. Vienas pirmųjų bandymų suvienodinti matus įvyko 1335–1336 m. (*Akten...*, Bd I, Nr. 14, S. 32–33).

<sup>75</sup> „...steyn Tornisch, steyn Danczkir, Elbisch steyn, Konybergisch steyn, Brunsbergisch steyn...“ – žr. *Akten...*, Bd I, S. 33–34. Akmuo – senovinis svorio matas, prilygęs maždaug 15, 24 kg (40 svarų, kai 1 svaras lygus 0,381 kg) – žr. K.-R. Böhme, „Das Amt Memel in schwedischer Sequestratur November 1629 – Juli 1635“, *Zeitschrift für Ostforschung*, 1969, H. 4, S. 722. Minėtame 1428 m. dokumente Elbingo akmuo turi 36 svarus, Karaliaučiaus ir Braunsbergo – 40 svarų. T. Volfas po sudėtingų palyginimų ir apskaičiavimų išvedė vidutinį prūsiško svoro svorį – 0,4278 kg (T. Wolf, *Trähfahigkeiten, Ladungen und Masse in Schiffsverkehr der Hanse*, Köln, 1986, S. 42–43 (toliau – Wolf, *Trähfahigkeiten...*). Tokiu atveju 40 svarų akmuo sudarytų 17,11 kg, o 36 svarų – 15,4 kg.

<sup>76</sup> V. Žulkus, „Klaipėdos istorijos ir topografijos bruožai XII–XVII a. (archeologijos duomenimis)“, *Klaipėdos miesto ir regiono archeologijos ir istorijos problemos* [Acta Historica Universitatis Klaipedensis, II], Klaipėda, 1994, p. 11.

<sup>77</sup> V. Žulkus, *Klaipėdos senojo miesto raidos modelis*, Vilnius, 1991, p. 45.

kad viduramžių Klaipėda iš esmės buvo ne miestas, o savotiška liškio (liškos – *licis, liscis, Lischke*) – prie pilies esančios gyvenvietės, pretenduojančios tapti miestu – forma.<sup>78</sup> Žinoma, miesto teises turėjusi Klaipėda juridškai jokiū būdu negali būti laikoma buvusi liškiu<sup>79</sup>, tačiau jos faktinis apgyvendinimo ir ūkinio išsivystymo lygis XIII–XV a. raidoje ne kartą (o greičiausiai visą laiką) prilygo liškiui.<sup>80</sup> Pačioje viduramžių pabaigoje, 1503 m., Klaipėdoje tebuvo 25 miestiečiai (*Bürger*), bendras gyventojų skaičius tesiekė apie 150 žmonių.<sup>81</sup> Mieste nebuvo nė vieno amatininkų cecho (pirmasis, batsiuvių, buvo įsteigtas 1557 m.)<sup>82</sup>, nebuvo pirklių gildijos (įkurta tik 1597 m.). Klaipėda vienintelė iš Prūsijos uostamiesčių nepriklausė Hanzai. Apibendrinant galima konstatuoti, kad naujuosius laikus Klaipėda pasitiko būdama pačiu mažiausiu, nykštukiniu mažuoju miestu.<sup>83</sup>

Tikru miestu Klaipėda ėmė tapti XVI a. pirmojoje pusėje, kai sustiprėjęs ūkinis užnugaris (1500 m. Klaipėdos komtūrijoje jau buvo 42 kaimai, mokesčius mokėjo 365 ūkininkai)<sup>84</sup> įgalino klaipėdiečius pirklius pradėti jūrų prekybą. Pirmas neginčijamas požymis – 1522 m. sausį Klaipėdos uoste įvestas muito mokestis visoms į Klaipėdą ir iš Klaipėdos gabenamoms prekėms.<sup>85</sup> Kitas aiškus prasidėjusio pakilimo liudijimas yra maždaug tuo pat metu didžiajam magistrui atsiųstas klaipėdiečių skundas dėl Žemaitijoje daromos žalos jų prekybai.<sup>86</sup> Klaipėdos reikšmės išaugimo ženklu laikytina ir tai, kad XVI a. 4-ojo dešimtmečio pab. – 5-ojo dešimtmečio pr. mieste ima įsikurti užsieniečiai (olandai).<sup>87</sup> Bet ir tuomet Klaipėdos apgyvendinimas ir verslo lygis dar buvo menki. 1540 m. Klaipėdoje buvo tik 90 mokesčius mokėjusių asmenų (dar 35 gyveno Didžiojoje bei Mažojoje Vitėje).<sup>88</sup> 1540–1541 m. Klaipėdos uoste buvo išmetę inkarą tik 8 laivai, tarp jų nebuvo nė vieno vietinio (Klaipėdos laivas pirmą kartą paminimas 1553–1554 m.).<sup>89</sup> Klaipėdos jūrų prekybos ir laivininkystės augimo lėtumą liudija ir ta aplinkybė, kad Karaliaučiaus skundai valdovui dėl neįprastai išsiplėtusios klaipėdiečių jūrų prekybos pasigirdo tik nuo XVI a. 7-ojo dešimtmečio vidurio – iki tol Karaliaučiaus pirkliai, matyt, neįjuto rimtesnės konkurencijos.<sup>90</sup>

<sup>78</sup> Zurkalowski, „Neue Beiträge...“, S. 92, 102–103; Forstreuter, „Memel und Lübeck...“, S. 50.

<sup>79</sup> Žr. M. Töppen, „Über preußische Lischken, Flecken und Städte. Ein Beitrag zur Geschichte der Gemeindeverfassung in Preussen“, *AM*, 1867, Bd 4, S. 514; R. Grieser, „Lischke und Stadt. Ein Beitrag zur Geschichte der Städte im Lande des Deutschen Ordens“, *Prussia*, Bd 29, 1931, S. 232; A.-M. Reinold, *Die Siedlungstätigkeit des Deutschen Ordens in Preußen*, Würzburg, 1959, S. 22, taip pat Boockmann, *Vokiečių ordinas...*, S. 108.

<sup>80</sup> XV a. viduryje Ordino valstybėje tarp buvusių liškių minimos tokios vietovės kaip Brandenburgas, Šakiai, Labguva, Tepliuva, Ragainė ir kt. (Weber, *Preussen...*, S. 331).

<sup>81</sup> Zurkalowski, „Neue Beiträge...“, S. 92.

<sup>82</sup> Zurkalowski, „Neue Beiträge...“, S. 91. Palyginimui: XV a. pradžioje Elbinge buvo 17 cechų, 1416 m. Gdanske (*Rechtstadt*) buvo 1081 amatininkas (Biskup, Labuda, *Dzieje Zakonu Krzyżackiego...*, S. 327).

<sup>83</sup> Vėlyvųjų viduramžių Vokietijoje tyrinėtojai išskiria 4 mažųjų miestų (pastaraisiais laikomi visi, turėję iki 2000 gyventojų) kategorijas. Patys mažiausi, turėję vos iki 200 gyventojų, vadinami nykštukiniais (*Zwergstädte*) – žr. Leuschner, „Deutschland im...“, S. 382.

<sup>84</sup> *Komturei Memel. Steuerliste Anno 1500* (Briefarchiv des Deutschen Ordens. Regesta 27670). Von Hans Karallus, MS: MLIM, B-4072 A. Beje, šiame Klaipėdos komtūrijos mokesčių mokėtojų sąrašė neįrašyta Klaipėdos miestas bei Nerijos žvejų kaimai. Pridursime, kad 1434 m. komtūrijoje buvo tik 4 vietovės, kurių gyventojai mokėjo žemės mokestį (*Ämterbuch...*, S. 310).

<sup>85</sup> *Aken...*, Bd 5, Nr. 272, S. 706. Dalis tyrinėtojų šį muitą (*Pfundzoll*) laiko buvus žalingą Prūsijos uostamiesčių prekybai (Willoweit, *Wirtschaftsgeschichte...*, Bd I, S. 149).

<sup>86</sup> *Regesta...*, pars I, vol. 3, Nr. 27669, S. 472.

<sup>87</sup> Zurkalowski, „Neue Beiträge...“, S. 85.

<sup>88</sup> P. Kwauka, „Alte Steuerliste aus „Mummel von der Landschaft““, *Memelland-Kalender*, 1960, S. 37–38 (toliau – Kwauka, „Alte Steuerliste...“).

<sup>89</sup> Zurkalowski, „Neue Beiträge...“, S. 87.

<sup>90</sup> Zurkalowski, „Neue Beiträge...“, S. 87.

## Ar viduramžių Klaipėdoje buvo statomi jūriniai laivai?

Aukščiau pateikti duomenys ir jų analizė lyg ir savaime suponuoja neigiamą atsakymą: nesant jūrų prekybos, nebuvo statomi ir jūriniai laivai. Klaipėdos patriotai Heinrichas Roerdanszas ir J. Sembritzkis teigė viduramžių Klaipėdoje buvus jūrų prekybą ir kartu laivų statybą.<sup>91</sup> Anoniminiėje 1929 m. išleistoje Klaipėdos pirklų korporacijos istorijos apybraižoje tvirtinama, kad Klaipėdoje laivyba ir prekyba vyko nuo pat miesto egzistavimo pradžios ir kad XIV–XV a. privilegijos nuolat patvirtindavo miestiečiams laisvos prekybos bei medienos kirtimo laivų statybai teises.<sup>92</sup> Šie teiginiai nepagrįsti jokiais faktais.<sup>93</sup> Neseniai pasirodžiusioje viduramžių Klaipėdos istorijai skirtoje monografijoje aptariamas ir laivų statybos klausimas.<sup>94</sup> Teigiama, kad Klaipėda savo laivus turėjo jau nuo pirmųjų miesto gyvavimo metų, bet apie juos žinių nėra, ir kad XIV–XV a. dokumentuose yra įvardyti pagrindiniai Klaipėdos laivų tipai: jūriniai laivai, žvejų laivai, Deimos laivai, keltai, mažieji laivai ir valtytės.<sup>95</sup> Ten pat priduriama, kad apie laivų statybą pačioje Klaipėdoje žinių ilgai nebuvo. Čia svarbu išsiaiškinti tokius dalykus: kokie tai buvo laivai, kam jie priklausė ir ar galėjo bent dalis jų būti pastatyti Klaipėdoje. Iš karto pritaršime, kad nuo pirmųjų pilies ir miesto egzistavimo dienų klaipėdiečiai, be abejo, turėjo laivus. Prie upės, marių protakos bei jūros esanti vietovė be nuosavų laivų paprasčiausiai nebūtų galėjusi palaikyti elementarių gyvybinių funkcijų. Reikėjo susisiekti su nerija, su kitame marių krante buvusiomis pilimis ir gyvenvietėmis, reikėjo žvejoti ir t. t. Kitas dalykas, kad visi tie XIV–XV a. dokumentuose minimi Klaipėdos laivai priklausė ne miestui, o komtūrijai.<sup>96</sup> Jie išvardyti 12-oje 1376–1447 m. laikotarpio įvairių metų Klaipėdos komtūrijos inventoriaus sąrašų.<sup>97</sup> Vadinas, šie laivai yra joks Klaipėdos miesto prekybos, laivininkystės ar laivų statybos rodiklis. Antra vertus: ar tikrai jūriniai laivai buvo Klaipėdos komtūro dispozicijoje? Šiuo atveju turimi omenyje *nassuten*, kurie, manoma, buvę tinkami plaukti jūra laivai.<sup>98</sup> Mūsų nuomone, tai nėra jūriniai laivai, o tuo labiau jūriniai prekybos laivai. Sunku pasakyti, kada ir kaip paplito klaidingas šios rūšies laivų klasifikavimas. Pažymėtina, kad Ordino išdininko bei didžiosios raštinės knygų dalykinėse rodyklėse *nassuten* iš tiesų įvardijamas kaip jūrinis laivas<sup>99</sup>, nors abiejų šaltinių turinio analizė nesunkiai įrodo, kad tai buvo bures turėjęs irklinis upių laivas: tai liudija nedidelė laivo kaina (11 markių už 1 *nassuten*), jų maršrutai, minimi šių laivų irklininkai ir kt.<sup>100</sup>

<sup>91</sup> H. Roerdansz, *Sammlung einiger Denkwürdigkeiten von der Königlich Immediat – Stadt Memel*, H. 4, Königsberg, 1792, S. 227, 252–253; Zembrickis, *Klaipėdos...*, p. 53. Straipsnyje neaptariama beveik prieš šimtmetį vykusį J. Sembritzkio ir E. Zurkalowski'o polemiką *Altpreussische Monatsschrift* puslapiuose.

<sup>92</sup> *Selbstverwaltung der Kaufmannschaft in Memel*, Memel, 1929, S. 7.

<sup>93</sup> Pagrindiniu įrodymu laikoma tai, kad kronikose, aprašant Klaipėdos antpuolius, ne kartą minimi uoste buvę jūriniai laivai (pvz., aprašant Klaipėdos sugriovimą 1323 m. kovo mėn. sakoma, kad lietuviai: „...pavertė pelenais patį miestą... daug kogu bei kitokių laivų...“ – žr. Dusburgietis, *Prūsijos žemės kronika...*, p. 275). Tačiau seniai įrodyta, kad tuomet ir vėliau (1457, 1464 m.) Klaipėdos uoste aptikti laivai priklausė ne klaipėdiečiams, bet Ordinui, Karaliaučiai ar jų prekybos partneriams – žr. Forstreuter, „Memel und Lübeck...“, S. 52–53; Zurkalowski, „Studien zur Geschichte...“, S. 188–191.

<sup>94</sup> Žulkus, *Viduramžių Klaipėda...*, p. 107–108.

<sup>95</sup> Žulkus, *Viduramžių Klaipėda...*, p. 107.

<sup>96</sup> Tuo metu visose prie tinkamų laivybai upių įsikūrusiose komtūrijose buvo savi laivai – žr. Gause, *Die Geschichte...*, Bd I, S. 133.

<sup>97</sup> *Ämterbuch...*, S. 299–304, 306–307, 309–313.

<sup>98</sup> V. Žulkus remiasi atsargia G. Willoweito nuoroda, kad *nassuten* tikriausiai buvo tinkami jūra plaukianti laivai. (Willoweit, *Wirtschaftsgeschichte...*, Bd I, S. 140).

<sup>99</sup> „...Eine so genannte Art Seefahrzeuge...“ (*Treßlerbuch...*, S. 673), *Seefahrzeug* (*Ämterbuch...*, S. 926).

<sup>100</sup> „...22 m. vor 2 *nassuten*...“, „...44 mark vor 4 *nassuten*...“ (*Treßlerbuch...*, S. 138, 287). Išdininko knygos užrašuose taip pat sužinome apie vieną *nassuten*, kuri Torunės komtūras pasiuntė Lenkijos karaliui (S. 113), ar apie keturių *nassuten* reisą iš Elbingo į Marienburgą (S. 266). Savo *nassuten* turėjo didysis magistras, buvo mokamas atlyginimas šio laivo irklininkams: „...eyne ruer... in des meysters *nassute*...“ (S. 548). Pasak K. Forstreuterio, apginkluotas *nassuten* turėjo 10–16 irklininkų – žr. Forstreuter, *Die Memel als Handelsstraße...*, S. 57. Šio tipo laivų turėjo net 12 Prūsijos komtūrijų ir foptijų, kurių didžioji dalis (7) buvo ne prie jūros (*Ämterbuch...*, S. 9, 11, 83, 85–86, 92, 95, 129, 131–

Kad *nassuten* buvo upinis laivas, mus galutinai įtikina 1453 m. rugpjūčio 6 d. dokumento turinys: 50–60 ginkluotų vyrų gabenami laivu iš Livonijos į Klaipėdą, o po to persodinami į *nassuten* tolesnei kelionei per marias.<sup>101</sup>

Vis dėlto galima spėti tarp Klaipėdos komtūrijai priklausiusių laivų buvus ir jūrinių – tik ne prekybos, bet ir žvejybos – laivų. Tai 1389, 1398, 1415 bei 1416 m. inventoriuose minimos šutės (*Schute, Schuten*).<sup>102</sup> Šiuos nedidelius plokščiadugnius, denio neturinčius jūrų pakrančių laivus Ordinas visų pirma naudojo silkių žvejybai Skonėje ir Bornholme.<sup>103</sup> Šiek tiek abejonių keltų tik viename inventoriuje nurodytas labai mažas – kaip jūriniam laivui – šutės dydis bei šių laivų paminėjimas ne prie jūros įsikūrusioje Ragainės komtūrijoje.<sup>104</sup>

Visi aukščiau išvardyti laivai priklausė komtūrijai, o ne Klaipėdos miestiečiams. Tačiau galbūt dalis jų buvo pastatyta Klaipėdoje? Tokiu atveju būtų galima teigti, kad XIV–XV a. Klaipėdoje – nors ir ne mieste, o prie pilies – egzistavo laivų statyba. Visi iki šiol žinomi šaltiniai paneigia šią hipotezę. Antai 1401 m. vasarą Klaipėdos komtūriui buvo atsiųstas laivas, kurį už 30 markių nupirko Gdansko komtūras.<sup>105</sup> Palyginti maža kaina liudija tai buvus nedidelį laivą, kurį normaliomis sąlygomis būtų buvę nesunku pasistatydinti vietoje. Galimas daiktas, kad prireikus remontuoti komtūrijos laivus dažniausiai būdavo atsiunčiamas laivų dailidė iš Karaliaučiaus ar kitos pajūrio komtūrijos.<sup>106</sup>

Daugelio tyrinėtojų nuomone, 1475 m. Kulmo privilegijos nuostatos, pagaliau suteikusios klaipėdiečiams teisę statyti laivus, iš karto nebuvo realizuotos dėl per menko miesto apgyvendinimo.<sup>107</sup> Egzistuoja ir kitokia nuomonė: esą klaipėdiečiai netruko pasinaudoti šiuo leidimu, nes statyti laivus vietoje buvo daug pigiau (ir mediena buvo geresnė), o ypatingų įrengimų tais laikais nereikėjo – užteko patogios vietos prie vandens, patyrusio laivų statytojo ir pagalbininkų.<sup>108</sup> Šis teiginys nekeltų jokių abejonių tik tuo atveju, jei po 1475 m. būtų pastebimas akivaizdus Klaipėdos jūrų prekybos atsiradimas. Iki šiol tokių duomenų nerasta.<sup>109</sup> Kitas dalykas, kad jūrinio laivo statyba bet kuriuo atveju kainavo brangiai. Ordino valstybėje amatininkų veikla buvo griežtai reglamentuota, ir meistriui bei jo pagalbininkams reikėjo mokėti nustatytą atlygį – nesvarbu, kurioje vietovėje jis dir-

---

132, 142, 179, 181, 196, 226–227, 257, 259, 261–263, 265, 267, 270, 272, 275, 283, 287, 290, 293, 296, 299–304, 306–307, 309, 317–318, 377, 688–689, 692, 694, 697, 699, 722, 738–739. Jų paplitimo geografija ir chronologija liudija, jog *nassuten* buvo karinis transporto laivas, plačiai naudotas karo žygių į Lietuvą metu.

<sup>101</sup> „... uns semliche gewopente zcu schiffe bis zcuir Memel zu schicken, und wir sie vort in nassuten wellen lassen holen...“ – *Akten...*, Bd IV, Nr. 13, S. 10.

<sup>102</sup> *Ämterbuch...*, S. 301–302, 306–307.

<sup>103</sup> A. Dudzus, E. Henriot, F. Krumrey, *Das große Buch der Schiffstypen*, Berlin, 1987, S. 229–230; *Akten...*, Bd I, Nr. 348, S. 306. Marienburgo didžiajam ekonomui priklausiusios šutės kursavo tarp Gdansko ir Bornholmo bei Skonės (Simson, *Geschichte...*, S. 109). 1416 m. minima Ordinui priklausiusi šutė buvo nedidelis 14 lastų talpos laivas (*Handelsrechnungen...*, S. 61).

<sup>104</sup> 1389 m. inventoriuje minima vos 3 lastų talpos šutė – ...1 schute von 3 lesten... (*Ämterbuch...*, S. 301). Be Klaipėdos, šio tipo laivai minimi tik Ragainės komtūrijos inventoriuose. 1392 m. šiai komtūrijai priklausė 6, o 1396 m. – net 7 šutės (*Ämterbuch...*, S. 261–263). Tačiau įdomu, kad šie laivai buvo laikomi ne Ragainėje, bet Labguvoje (didžioji dalis) bei Karaliaučiuje.

<sup>105</sup> „...item 30 m. ane 2 scot vor 1 schiff, das dem kompthur zur Memyl wart gesandt; das schiff koufte der huskompthur zu Danczik...“ (*Treßlerbuch...*, S. 118).

<sup>106</sup> XIII–XV a. šaltiniai nė karto nemini Klaipėdos laivų dailidžių ar laivininkų. Beveik visi šaltiniuose minimi Ordinui priklausę ar jo nuomoti jūriniai laivai buvo pastatyti Gdanske arba priklausė Gdansko laivininkams (vienas kitas laivas šia prasme buvo susijęs su Elbingu).

<sup>107</sup> Beje, E. Zurkalowski apskritai manė, kad 1475 m. privilegija klaipėdiečiams leido statyti ne jūrinius, o tik vidaus vandenių laivus (Zurkalowski, „Studien zur Geschichte...“, S. 179).

<sup>108</sup> Žulkus, *Viduramžių Klaipėda...*, p. 107.

<sup>109</sup> Registro žinia apie į Gdansko uostą atplaukusį laivą iš Klaipėdos (žr. 69 išnašą) tėra laivo išvykimo vietos, o ne savi-ninko ar tuo labiau laivo statybos vietos nurodymas.

bo.<sup>110</sup> Griežtai reglamentuota buvo ir pati laivų statyba.<sup>111</sup> Išlikusiose Ordino 1399–1423 m. prekybinėse sąskaitose minimi pagrindiniai to meto prekybiniai laivai holakai (*holk, holke, holkschiff*) ir krajeriai (*kreyer, kreher, kreer, kreger, kreyger*). 1402–1416 m. laikotarpiu Ordinas įsigijo 22 naujus holkus. Atmetus mažiausią (90 lastų) ir didžiausią (200 lastų), likusių holkų talpos vidurkis buvo maždaug 122 lastai, vidutinė kaina – apie 675 markės.<sup>112</sup> 1404–1408 m. įsigytų naujų krajerių vidutinė talpa buvo maždaug 63 lastai,<sup>113</sup> vidutinė kaina – apie 276 markės.<sup>114</sup> Patys mažiausi 20 ir 24 lastų krajeriai (tokie maži krajeriai buvo greičiau retenybė) kainavo atitinkamai 60 bei 110 markių.<sup>115</sup> Tokios išlaidos turėjo prasmę tik tuo atveju, jeigu jos apsimokėjo. Nebuvo reikalo statyti jūrinius laivus mažame, karų ir negandų nuniokotame miestelyje, kur negausūs vietiniai pirkliai geriausiu atveju atliko užsienio (o dažniausiai – Karaliaučiaus ir Gdansko) pirkių agentų – prekių užpirkėjų ir prižiūrėtojų – vaidmenį.

Šaltiniai bei tyrinėjimų duomenys liudija, kad tik XVI a. pirmojoje pusėje Klaipėda pradėjo tapti tikru prekybiniu uostamiesčiu. Jūrinių laivų statyba prasidėjo irgi šiuo laikotarpiu. 1517 m. birželio mėn. laiško, saugoto Ordino laišku archyve, anotacijoje kalbama apie laivo Klaipėdoje statybą.<sup>116</sup> Informacija lakoniška ir neduodanti garantijų, jog laivas iš tiesų buvęs pastatytas. Tačiau šią žinią patvirtino archeologiniai tyrimai. 1992 m. vasarą, tęsiant kasinėjimus Klaipėdos senamiestyje, buvusiam dešiniajame Senosios Dangės krante buvo aptiktos laivų statyklos liekanos.<sup>117</sup> Dendrochronologine analize rasti medienos pavyzdžiai datuoti maždaug 1519 m.<sup>118</sup> Vadinasi, 1517–1519 m. laikotarpiu Klaipėdoje tikrai buvo pastatytas jūrinis laivas, ir tai yra ankstyviausias neginčijamas jūrinių laivų statybos egzistavimo Klaipėdoje įrodymas. Kitas dalykas, kad laivą pasistatė greičiausiai ne miestiečiai, bet Ordinas, ir tai tikriausiai dar buvo proginis, vienkartinis veiksmas. Tai liudytų 1520 m. gegužės pab. – birželio pr. Klaipėdos štathalterio bei komtūro laišakai į Karaliaučių didžiajam magistrui: po gdanskiečių antpuolio prieš miestą ir uoste stovinčius laivus buvo prašoma atsiųsti laivų dailidę.<sup>119</sup> Pirmasis mums žinomas laivų statytojas Klaipėdoje išsikūrė tik apie 1540–1541 m.: 1540 m. Klaipėdos valsčiaus (*Amt*) mokesčių mokėtojų sąrašė tarp Mažosios Vitės gyventojų yra minima *Schyffbauerynne*, o 1541 m. nurodomas laivų statytojo olando Jano Jacobseno vardas.<sup>120</sup> 1549 m. kunigaikštis Albrechtas leido neįvardytam Klaipėdos laivininkui pasistatyti jūrinį laivą.<sup>121</sup> Tai būtų pirmas konkretus jau išaugusios Klaipėdos miesto jūrų prekybos

<sup>110</sup> Pagal XIV a. pab. – XV a. pr. nustatytus amatininkų darbo įkainius laivų dailidei-meistrui už savaitę darbo reikėjo mokėti 10 skatikų (*Akten...*, Bd I, Nr. 33, S. 54). Už pusmetį laivų dailidei tokiu atveju reikėjo mokėti beveik 11 markių.

<sup>111</sup> Ne kartą buvo uždrausta parduoti laivus į užsienį, statyti laivus svetimšaliams ir pan. – žr. *Akten...*, Bd II, Nr. 272, S. 410; Nr. 410, S. 671; Bd III, Nr. 14, S. 38.

<sup>112</sup> *Handelsrechnungen...*, S. 9–10, 61–65, 95, 116, 119 (skaičiavimai autoriaus).

<sup>113</sup> Lastas (*Last*) – senovinis svorio ir talpos vienetas, kurio dydis svyravo nuo 1,8 t iki 2,4 t. Ordino valstybėje lasto dydis pirmąkart buvo nustatytas 1335–1336 m. Elbinge įvykusiame miestų atstovų suvažiavime: buvo sutarta, kad 1 lastą sudarys 12 vadinamųjų laivinių svarų: *...unum talentum, quod dicitur schiffphunt et duodecim telente unam lastam...* (*Akten...*, Bd I, Nr. 14, S. 33). Jau minėtame 1428 m. *Liber bonorum...* irgi minimas toks pats dydis: *...item 12 schiffpunt machen 1 last* (*Akten...*, S. 33–34). Hanzos erdvėje egzistavo Gdansko, Hamburgo, Hanzos (pastarasis – apie 1870 kg dydžio), Liubeko, Prūsijos ir kt. lastai. Skirtingas buvo ir įvairių prekių lasto dydis: pvz., vieno labiausiai tuomet paplitusio silkų lasto (*Heringslast*) dydis buvo 1896 kg – žr. Wolf, *Trähfahigkeiten...*, S. 13, 25, 34, 68–69.

<sup>114</sup> *Handelsrechnungen...*, S. 9, 63–64. Pastaba, kad sąskaitose užfiksuotos ne laivų statybos išlaidos, o įsigijimo kainos (žr. Wolf, *Trähfahigkeiten...*, S. 71), nelabai keičia reikalo esmę, nes kalbama apie naujus laivus.

<sup>115</sup> *Handelsrechnungen...*, S. 9, 64. Tuo metu (1416 m.) Ordinui Gdanske priklausę trys namai buvo verti 30, 32 bei 50 markių (Simson, *Geschichte...*, S. 110).

<sup>116</sup> „...*Bau eines Schiffes zu Memel...*“ – žr. *Regesta...*, pars I, vol. 3, Nr. 21411, S. 125.

<sup>117</sup> R. Sprainaitis, *Sklypo tarp Tomo, D. Vandens, Vežėjų ir Pasiuntinių gatvių Klaipėdoje archeologinių tyrimų (IV etapas, 1992 m. liepa) ataskaita*, Klaipėda, 1993, p. 7–8.

<sup>118</sup> Žulkus, *Viduramžių Klaipėda...*, p. 107.

<sup>119</sup> *Regesta...*, pars I, vol. 3, Nr. 23751, S. 250; Nr. 23783, S. 252.

<sup>120</sup> Kwauka, „*Alte Steuerliste...*“, S. 38; Willoweit, *Wirtschaftsgeschichte...*, Bd I, S. 167.

<sup>121</sup> Willoweit, *Wirtschaftsgeschichte...*, Bd I, S. 253.

ir prasidėjusios laivų statybos mieste faktas. Visa tai sutampa su jau minėta aplinkybe, kad Karaliaučiaus pirkliai skūstis ir protestuoti prieš Klaipėdos jūrų prekybą ir laivininkystę pradėjo XVI a. antrojoje pusėje.<sup>122</sup> Patys klaipėdiečiai, protestuodami prieš jūrinių laivų statybos uždraudimą, viename iš skundų valdovui XVII a. pr. įrodinėjo esant labai senas jūrų prekybos ir jūrinių laivų statybos tradicijas mieste. Kaip įrodymą išvardydami daugelį Klaipėdoje pastatytų laivų, pirmuoju paminėjo 1569 m. pastatytą 70 lastų laivą.<sup>123</sup>

## Išvados

Viduramžių Klaipėda dėl įvairių priežasčių buvo labai nedidelė gyvenvietė, jos ekonominis potencialas buvo menkas. Pagrindinė, svarbiausia, jūrinių laivų statybos prielaida – klaipėdiečių jūrinė prekyba – atsirado tik XVI a. Iki tol Klaipėdos pirkliai atliko stipresnių prekybos centrų aptarnaujančio personalo funkcijas. Dėl to jūrinių laivų statyba Klaipėdoje irgi atsirado tik XVI a. Galbūt XIII–XV a. čia ir būta trumpalaikių labai geros konjunktūros laikotarpių, paskatinusių poreikį turėti nuosavus jūrinius laivus, bet jokių duomenų apie tai nėra. Geriausiu atveju tokia ne itin reali teorinė prielaida leistų tik spėti, kad XIII–XV a. Klaipėdoje galbūt buvo pastatytas vienas kitas jūrinis laivas. Tačiau ir tokiu atveju tai būtų buvęs pavienis atvejis, o ne rimto verslo išraiška.

## Der Seeschiffbau im mittelalterlichen Memel / Klaipėda (1252–1525): die Voraussetzungen und die Tatsachen

### Zusammenfassung

Der Seeschiffbau im mittelalterlichen Memel/Klaipėda wird im vorliegenden Artikel anhand einer Analyse der komplexen Umstände, die sich auf die Entwicklung der Stadt auswirkten, behandelt. Es wird festgestellt, daß Klaipėda im Mittelalter eine kleine, mehrmals ausgebrannte und zerstörte Burgsiedlung darstellte. Trotz des hervorragenden Standortes blieb die Entwicklung zu einem Seehandelszentrum bis zum 16. Jahrhundert aufgrund ungünstiger Umstände aus. Der Hauptgrund war das Fehlen des natürlichen wirtschaftlichen Hinterlandes. Darüber hinaus waren die zahlreichen Kriege und Auseinandersetzungen vom 13. bis 15. Jahrhundert, die Handelstätigkeit des Ordens und Konkurrenz durch Königsberg hinderlich für den Ausbau der Stadt. Diese Faktoren führten dazu, daß in Klaipėda zwischen 1252 und 1525 keine Verhältnisse für eine normale Wirtschaftstätigkeit, insbesondere für den eigenen Fernhandel, bestanden. Deshalb entstand hier auch keine Schicht der reichen, eigenständig den Seehandel betreibenden Kaufleute als grundsätzliche Bedingung für den Seeschiffbau. Es ist auch nichts bekannt vom eventuellen Seeschiffbau durch den Orden in Klaipėda. Man schließt darauf, daß im mittelalterlichen Klaipėda keine Verhältnisse für den Seeschiffbau existierten. Derartiger Schiffbau findet sich erst im 16. Jahrhundert, als Klaipėda zu einer richtigen Stadt wird. Es wird angenommen, daß das erste Seeschiff in Klaipėda in den ersten 20 Jahren des 16. Jahrhunderts gebaut wurde.

<sup>122</sup> Įsidėmėtina, kad Karaliaučiaus pirkliai reikalavo iš klaipėdiečių savo prekes gabenti „kaip seniau“ – mariomis į Karaliaučių: *...die alte gewohnte fari... durch Kurisch Haab auf Labiau halten...* (Zurkalowski, „Neue Beiträge...“, S. 87). Įdomu, kad 1552 m. Labguvos muitų registre minimas laivų statytojas (*Peter Schiffbauer*) iš Klaipėdos (Forstreuter, *Die Memel als Handelsstraße...*, S. 70). Vadinasi, tuo metu Klaipėdoje buvo 2 laivų dailidės (nuo XV a. 5-ojo dešimtmečio minimas mums jau žinomas Jan Jacobsen).

<sup>123</sup> Merzeburgo (Vokietija) archyve saugotų dokumentų fotokopijos – LJM, j. 6, k. 30–3.