

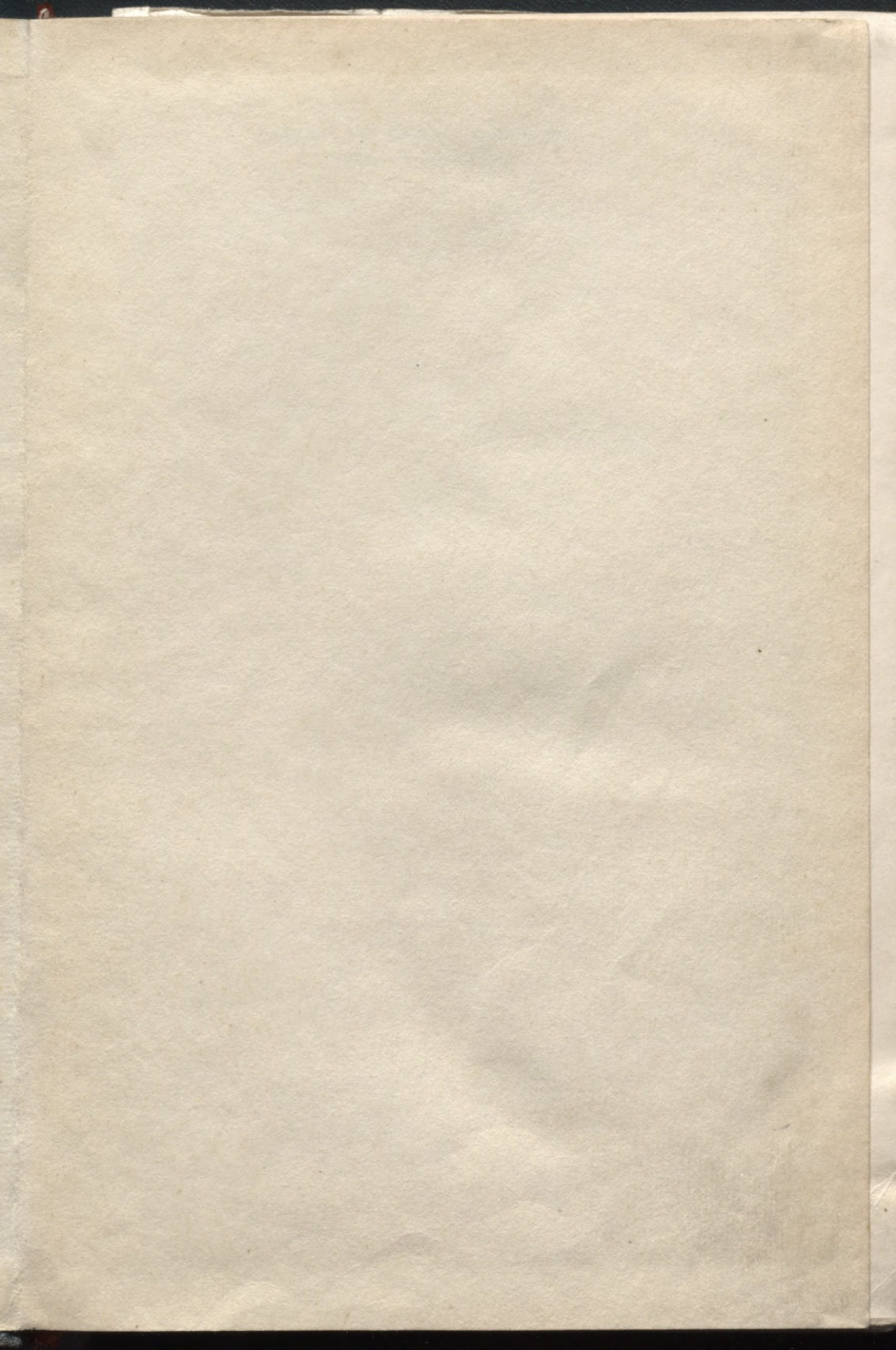
L 71-4
94

V. PĀVULĀNS



SATIĶSMES
CEĻI LATVIJĀ

XIII — XVII GS.



LATVIJAS PSR ZINĀTŅU AKADEMIJA
VĒSTURES INSTITŪTS

SATIKSMES AR
LATVIJAS
XIII – XVII GS.

LAYMAN'S BIBLE TRAINING ACADEMY
ASTORIA, OREGON

[Faint, illegible text]

L 71-4
L 94

Dubl.
L
9

~~W. E. V.~~
~~9900000000~~

V. PĀVULĀNS

SATIKSMEŠ CEĻI
LATVIJĀ
XIII – XVII GS.

IZDEVNIECĪBA «ZINĀTNE»
RĪGĀ 1971

9(L)1
Pa 956

Vija Lāča Latv. PSR
Valsts bibliotēka

~~71-49.411~~

03080850047 p

СМЯШУАЯ.У

Вилнис Вильгельмович Павулан
ПУТИ СООБЩЕНИЯ В ЛАТВИИ В XIII—XVII ВВ.

Издательство «Зинатне»
На латышском языке

СЯТКМЕС СЕП

ЛАТВИА

XIII — XVII — ГС.

1-6-4
1971-47

СЯТКМЕС СЕП
ЛАТВИА

PRIEKŠVārds

Jebkuras teritorijas saimnieciskā, politiskā un kulturālā attīstība, sakari ar ārpusauli nav iedomājami bez izvēsta satiksmes ceļu tīkla. Satiksmes ceļiem ir liela nozīme materiālo vērtību ražošanas procesā. Atkarībā no ģeogrāfiskās un politiskās situācijas attiecīgās teritorijas satiksmes ceļi var kļūt par ļoti svarīgu faktoru arī kaimiņu zemju saimnieciskajā un politiskajā dzīvē. Latvijas ceļi bija it kā vārti no Austrumeiropas uz Rietumeiropu un ieņēma ievērojamu vietu t. s. Baltijas jautājuma kompleksā.

Monogrāfija aptver laika posmu no XIII līdz XVII gs. ieskaitot. XVIII gs. līdz ar Latvijas teritorijas iekļaušanu Krievijas impērijā Latvijas satiksmes ceļu, sevišķi tranzītcēļu, raksturs radikāli izmainījās: tie kļuva par nozīmīgiem Krievijas impērijas iekšējo ceļu posmiem, kas saistīja ar Baltijas jūru plašus Krievijas apgabalus. XVII gs. Latvijas satiksmes ceļu tīkls galvenajos vilcienos ieguva tās raksturīgās iezīmes, kas saglabājās gandrīz nemainīgas līdz XIX gs., kad sakarā ar šoseju būvi notika lielākas izmaiņas.

Temata izvēli noteica autora interese par vēsturiskās ģeogrāfijas un satiksmes vēstures jautājumiem, kuri pagaidām par minēto laika posmu nemaz nav pētīti. Uz nepieciešamību veikt šāda veida pētījumus ne vienreiz vien norādīts ievērojamāko padomju zinātnieku apcerējumos.

Pētījumu ievada izmantoto metodisko paņēmieni, avotu un literatūras apskats. Pirmā nodaļa veltīta Latvijas tranzītcēļu vēstures jautājumiem, otrajā aplūkotas Latvijas iekšējo satiksmes ceļu attīstības problēmas, trešajā — ceļu kvalitātes izmaiņas, transporta apstākļi, transporta līdzekļi, sakaru iespējas u. tml. Beigās sniegts izmantoto avotu un literatūras saraksts.

Latvijas satiksmes ceļu iedalījums iekšējos un tranzīta ceļos, protams, ir formāls, jo tranzīta ceļi kalpoja arī iekšējo sakaru vajadzībām. Izdalot tranzītcēļus atsevišķi, monogrāfijā tiek uzsvērtā šo ceļu

pirmšķirīgā nozīme Latvijas saimnieciskajā un politiskajā dzīvē, kā arī nozīme visas Eiropas mērogā.

Darba mērķis ir noskaidrot šādus galvenos jautājumus: feodālās saimniecības un satiksmes ceļu attīstības mijiedarbība, galveno Latvijas satiksmes ceļu orientācija un to nozīme gan Latvijas, gan kaimiņu tautu saimnieciskajā attīstībā, ceļu lokalizācija un identifikācija, ceļu labiekārtošanas pasākumi, cīņa par Latvijas ceļiem t. s. Baltijas jautājumā ieinteresēto valstu starpā, politisko pārmaiņu un karu ietekme uz satiksmes ceļu attīstību un izmantošanas iespējām.

Pētījums iesākts 1963. g. Pēc disertācijas aizstāvēšanas 1966. g. autors dažas nodaļas pārstrādāja un papildināja ar jauniem materiāliem, tādējādi izveidojot monogrāfiju.

Autors izmanto iespēju pateikties visiem tiem vēsturniekiem, kas ar padomiem un kritiku sekmējuši monogrāfijas sagatavošanu.

AVOTU APSKATS UN DAŽI METODISKA RAKSTURA JAUTĀJUMI

Monogrāfijā izvēlēto jautājumu risināšanu apgrūtina nevis avotu trūkums, bet gan to sadrumstalotība. Tādu avotu, kuros būtu kompakts informācijas materiāls par izvēlēto tematu, ir maz. Tāpēc jāveltī daudz laika avotu komponentu atlasei, sistematizēšanai un izmantošanas principiem darba gaitā. Tā kā grāmatas beigās sniegts pārskats par avotu publikācijām un izmantoto arhīvu fondiem, autors par savu uzdevumu uzskata raksturot šeit atsevišķus avotu veidus un tajos atrodamos komponentus, novērtējot to noderīgumu un apstrādes paņēmienus.

AVOTU GRUPAS UN TO KOMPONENTI, KAS SAISTĪTI AR SATIKSMES CEĻU IDENTIFIKĀCIJU

1. Kartogrāfiskais materiāls

Katrs satiksmes ceļu vēstures pētnieks vēlas iepazīties ar kartogrāfisko materiālu par pētījamo laikmetu, turklāt ar pietiekamu daudzumu komponentu — ceļu, tiltu, uzbērumu, pārceltuvju, krogu, apdzīvotu vietu, reljefa un augu segas īpatnību fiksējumu, taču šāds ideāls stāvoklis nav reāls. Attiecībā uz laika posmu, kas mūs interesē, ir gan daži izņēmumi, proti, attiecībā uz XVII gs., bet kartogrāfiskais materiāls, kurš saglabājies no iepriekšējiem gadsimtiem, ceļu identifikācijai nekā nedod.

XVII gs. pēc Vidzemes iekarošanas zviedru administrācija, īstenojot savus saimnieciskos un militāri stratēģiskos nodomus, veltīja lielu vērību kartēšanas darbam. Rezultātā izveidojās plaša karšu kolekcija,¹

¹ Šie karšu materiāli glabājas LCVVA 7404. fondā.

kurā ietilpst visdažādākā rakstura kartogrāfiskais materiāls, sākot ar cietokšņu plāniem un beidzot ar plašām pārskata kartēm, kas aptver visu Vidzemi. Īpaša vieta ir ceļu kartēm, kuras uzskatāmas par vienkāršīgu parādību Latvijas vēstures avotu klāstā. XVII gs. gaitā arī Rīgas pilsēta izveidoja savu karšu kolekciju,² kas tāpat izceļas ar plašu un daudzpusīgu profilu. No satiksmes ceļu pētniecības viedokļa tās iedalāmas divās grupās: kartes, kas fiksē sauszemes ceļus, un kartes, kuras fiksē ūdensceļus. Kā zviedru administrācijas vajadzībām sastādītās, tā arī Rīgas pilsētas kartes satur izogrāfiska rakstura datus, kas ļauj spriest par tiltu un pārceltuvju konstrukciju, par ceļu un krogu būves paņēmieniem, celtniecības materiāliem utt.

Diemžēl XVII gs. kartogrāfiskais materiāls attiecas tikai uz Vidzemi un tā kvalitāte no modernās kartogrāfijas viedokļa nav apmierinoša. Taču vēsturnieku vispirms interesē nevis karšu atbilstība mūsdienu prasībām, bet gan tajās sniegtais informācijas materiāls. Šīs zviedru kartes nav visai precīzas, tomēr attiecībā uz satiksmes ceļu pētniecību karšu precizitātei nav tik lielas nozīmes — pietiek ar aptuveni iezīmētu ceļa virzienu un ceļa trasi. Teiktais attiecas uz muižu un novadu kartēm, kas sastādītas redukcijas un arklu revīzijas gaitā, turpretim speciālās ceļu kartes (tādu ir vairāki desmiti) ir precīzākas (pareizāk sakot, tuvāk īstenībai parāda dabā pastāvošus ceļus). To viegli pārbaudīt, ievērojot šo karšu bagātīgo toponīmisko materiālu. Ja salīdzina šo toponīmisko materiālu ar vēlāko gadsimtu kartogrāfisko materiālu, tad var pārliecināties, ka atsevišķi ceļu posmi sakrīt. Protams, gadsimtu gaitā ceļu virzieni un trases ir mainījušies.

Attiecībā uz Kurzemi un Zemgali, bet jo sevišķi uz Latgali retrospektīvi jāizlīdzas ar XVIII gs. kartēm, kuru diemžēl arī ir maz un kuras sniedz samērā trūcīgu informāciju salīdzinājumā ar XVII gs. kartēm. Var minēt 1747. g. Nirnbergā izdoto arhitekta Barnikēlio Kurzemes un Zemgales hercogistes karti,³ kādu anonīmu XVIII gs. Vidzemes un Kurzemes karti, kurā iezīmēts Rīgas—Jelgavas—Liepājas—Palangas ceļš ar visiem šī ceļa variantiem.⁴ Vērtīgs izņēmums XVIII gs. karšu klāstā ir L. Mellina atlants,⁵ kurā bez satiksmes ceļu tīkla ir fiksētas arī ziņas par tiltiem, pārceltuvēm utt.

Svarīgākie karšu komponenti:

a) **Satiksmes ceļu skicējumi.** To iezīmēšanas veids ir dažāds. 1688. g. Vidzemes kartē svarīgākie ceļi iezīmēti ar sarkanu signatūru, ko ierobežo divas melnas paralēlas līnijas.⁶ Mazāk nozīmīgi ceļi no-

² Rīgas pilsētas kartes glabājas LCVVA A-288. fondā.

³ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1004. l.

⁴ ЦГАДА, ф. 192, раздел «Лифляндская губерния», д. 5.

⁵ L. A. Mellin. Atlas ...

⁶ LCVVA, A-228. f., 1. apr., 1002. l.

rādīti ar divām paralēlām līnijām. Speciālajās ceļu kartēs ceļi dažkārt iezīmēti ar divām paralēlām līnijām, citreiz — ar krāsainu signatūru, ko ierobežo divas paralēlas līnijas, bet pārējās kartēs — parasti ar divām pārtrauktām paralēlām līnijām.⁷ Speciālās satiksmes ceļu kartes var kombinēt ar muižu kartēs iezīmēto vietējo ceļu tīklu un tādā veidā iegūt pārskatu par visu ceļu tīklu kopumā. Ļoti nozīmīgi pētniecības darbā ir ceļu tīkla skicējumi ar lielāku mērogu viena konkrēta novada robežās. No šāda skicējuma var gūt ieskatu par vietējo satiksmes ceļu orientāciju un saistību ar galvenajiem ceļiem. Kā piemērs jāmin Limbažu novada 1647. g. karte, kurā iezīmēti 15 šādi ceļi. Šajā kartē fiksēti pat ziemas ceļu maršruti.⁸

b) **Ceļu nosaukumi.** Tie ir ļoti būtisks komponents vispārīga rakstura kartēs, kur iezīmēts nevis ceļš, bet tikai ceļa fragmenti. Tādas, piemēram, ir Rīgas lauku novada kartes. Visi galvenie Latvijas satiksmes ceļi sākas šajā teritorijā. Daudzi šo ceļu nosaukumi doti izvērsti, ietverot dažas ziņas par ceļa maršrutu, kā arī ceļa izveidošanas laiku, izmantošanas sezonu utt., piemēram, «alte Strand Weg» (vecais jūrmalas ceļš), «die neue Landstrasse nach Ah un Strand» (jaunais lielceļš uz Gauju un jūrmalu), «Nitausche und Bepalsche Landstrasse» (Nītaures un Piebalgas lielceļš), «Suntzel und Rodenpoische Landstrasse» (Suntažu un Ropažu lielceļš), «Weg nach Birsen» (Biržu ceļš), «das Mitausche Sommer Weg» (Jelgavas vasaras ceļš) u. c.⁹

c) **Vietvārdi.** Tā kā vietvārdi ir konservatīvi (sevišķi tas sakāms par Vidzemi, kur vairums vietvārdu, sevišķi māju vārdi, ir saglabājušies līdz pat XX gs.), tad tiem ir liela nozīme ceļa virziena precizēšanā, jo ļauj secināt par izmaiņām satiksmes ceļu tīklā.

d) **Krogi.** Ipaši svarīgi ceļu lokalizēšanā tie ir tad, ja trūkst pašu satiksmes ceļu fiksējumu. Piemēram, jau minētajā Barnikēlio Kurzemes hercogistes kartē iezīmēti krogi. Salīdzinot jaunāko laiku ceļu virzienus ar krogu virknēm šajā kartē, redzams, ka lielākā daļa krogu izvietoti gar ceļiem, tāpēc ir iespējams retrospektīvi rekonstruēt ceļu virzienus.

e) **Tilti.** Līdzīgi krogiem tie bieži iezīmēti kartēs, nefiksējot pašus ceļus. Arī tie dod iespēju konstatēt ceļu virzienus (kaut gan ļoti aptuveni). Tilti vēl vairāk nekā krogi norāda uz kāda lielāka un nozīmīgāka ceļa pastāvēšanu.

f) **Pārceltuves.** Arī pārceltuves tika izveidotas tikai nozīmīgāko ceļu apkalpošanai. Kombinējot avotos fiksētos krogu, tiltu, pārceltuvju nosaukumus un salīdzinot šos datus ar jaunāko laiku kartēm kā palīgavotu, ar samērā lielu precizitāti var iezīmēt meklējamo ceļu.

⁷ Piemēram, Bauskas ceļa karte (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2193. l.), kā arī Plakanciema un Olaines karte (LCVVA, A-288. f., 1. apr., 226. l.).

⁸ LCVVA, A-228. f., 1. apr., 612. l.

⁹ Turpat, 1. l.

2. Rakstīto avotu materiāls

Šim materiālam ir ļoti svarīga vieta ceļu identifikācijā XIII—XIV gs., bet attiecībā uz Kurzemi, Zemgali un Latgali tas ir noteicošais arī XV, XVI un XVII gs. Protams, ja izmanto nepilnīgās rakstīto avotu ziņas, identifikācijas process ir sarežģītāks nekā tad, ja izmanto bagātīgo kartogrāfisko materiālu. Rakstītos avotus ir grūti klasificēt, tāpēc jāsamierinās ar to uzskaiti. Visvairāk komponentu ceļu identifikācijai atrodami viduslaiku tiesiskajos un saimnieciskajos aktos, kā lēņu, dāvinājumu, pirkšanas un pārdošanas, maiņas un ieķīlāšanas aktos, testamentos, dažādos pilsētu un muižniecības ziņojumos, landtāgu recesos, tirgotāju sūdzībās u. tml.¹⁰ Ārkārtīgi nozīmīgas ir dažādu revīziju un kadastru aktis.¹¹ Ievērojama vieta ir narratīva rakstura avotiem — hronikām, ceļojumu aprakstiem (piemēram, Zāmuela Kihela, Žilbēra de Lanuā u. c.) utt.

Svarīgākie rakstīto avotu komponenti:

a) **Speciālie ceļu nosaukumi.** Tādu ir daudz, piemēram, Lietuvas ceļš,¹² vecais Rīgas ceļš,¹³ Rīgas ceļš,¹⁴ Alūksnes ceļš,¹⁵ «mestra ceļš»,¹⁶ «bīskapa ceļš»,¹⁷ ceļš no Raunas uz Cēsīm,¹⁸ ceļš no Siguldas uz Rīgu,¹⁹ ceļš no Dzērbenes uz Piebalgu,²⁰ Balvu ceļš²¹ utt. Bieži vien atsevišķa novada robežās minēts kāds ceļš ar nosaukumu «hellewege» (lielceļš).²² Šāds nosaukums rosina meklēt šī ceļa galapunktus un identificēt to ar citu komponentu palīdzību. Ceļu nosaukumi ļoti bieži sastopami robežu aprakstos, jo tie kā ļoti noturīgi ir svarīgs faktors seno robežu iezīmēšanā. Ceļu nosaukumi ļauj spriest ne tikai par ceļu eksistenci, bet dažkārt arī par to, kas šos ceļus ierīkojis, galvenokārt izmantojis un kādos nolūkos (mestra ceļš, bīskapa ceļš). Nosaukumi dod vispārīgos vilcienos priekšstatu par galvenajiem ceļu virzieniem, izveidošanās laiku (šajā ziņā pagaidām nozīmīgākais materiāls), atsevišķu novadu robežās iespēju lokalizēt attiecīgo ceļu utt.

b) **Krogi, tilti, pārceltuves, tirgus vietas, muitnīcas.** Ja minēts tilts pāri kādai lielākai upei, piemēram, Gaujai, Tirzai, Ogrei, Pērsei, tas

¹⁰ Šie dokumenti publicēti galvenokārt avotu izdevumos (LUB, AuR, LGU, VTVA, PJA).

¹¹ Piemēram, Inflanty; VAR, 1938; Landrevision 1601 u. c.

¹² LUB, VII, 1016. nr.; AuR, III, 326. nr.

¹³ LUB, II, 662. nr.

¹⁴ LGU, I, 557. nr.

¹⁵ AuR, III, 126. nr.

¹⁶ LUB, 2, III, 466. nr.

¹⁷ LUB, XI, 610. nr.; 2, I, 1075. nr.

¹⁸ AuR, I, 562. nr.

¹⁹ LUB, IX, 5. nr.

²⁰ LGU, I, 2971. nr.

²¹ VTVA, 338. nr.

²² LGU, I, 213. nr.

nozīmē, ka eksistējis lielceļš. Tas pats sakāms par pārceltuvēm. Par tiešu lielāka satiksmes ceļa tuvumu liecina arī krogu un gadatirgu koncentrācija kādā konkrētā vietā.

c) **Dati par dažādiem ceļojumiem, amatpersonu braucieniem,²³ vēstuļu nosūtīšanu,²⁴ atskaites par ceļā iztērēto naudu (itinerāri)²⁵ u. tml.** Šādos gadījumos bieži vien tiek uzskaitītas vietas, kur nakšņojis ceļotājs, kādām vietām tas braucis garām, bieži vien minot datumus.

d) **Karaspēka pārvietošanās virzieni.** Arī šāda veida ziņas (piemēram, Ivana Bargā karaspēka pārvietošanās Vidzemē u. c.) var sniegt aptuvenu priekšstatu par ceļa eksistenci.

e) **Piļu un muižu izvietojums.** Izsekojot piļu izvietojumam, skaidri redzams, ka tās celtas pie lielākajiem satiksmes ceļiem vai arī tās būvēšanas laikā tikušas pievienotas jau pastāvošajam satiksmes ceļu tīklam. Tas pats sakāms par vācu feodāļu muižām, kuras sakarā ar nepieciešamību saistīties ar tirgu vispirms veidojās tādās vietās, kur bija izdevīgi satiksmes ceļi.

3. Materiālās kultūras atliekas

Līdz šim vēsturnieku darbos maz izmantota avotu grupa, kam nākotnē varētu būt liela nozīme.

Galvenie komponenti:

a) **Senās ceļa zīmes (ceļa stabi), tiltu atliekas.** Latvijā šie komponenti tikpat kā nav saglabājušies.

b) **Seno ceļu dambji un uzbērumi.** Arheoloģiskie izrakumi liecina par to esamību. Tomēr Latvijas arheologi minēto ceļu atlieku pētīšanu vēl nav īsti uzsākuši. Ceļu identifikācijas procesā šiem komponentiem būtu novērtējama nozīme, jo rastos iespēja pārbaudīt seno ceļu karšu precizitāti, noskaidrot ceļu būves paņēmienus u. tml.

4. Seno ceļu atliekas reljefā

Par to, ka Latvijas teritorijā šāda avotu grupa sastopama, liecina senā Bukultu dambja vieta plāvā starp Juglas upi un Baložu krogu, kas līdz pēdējam laikam bija novērojama kā reljefa īpatnība. Nav šaubu, ka Latvijas reljefā vēl daudzās vietās pastāv šādas seno ceļu vietas. Tās būtu iespējams konstatēt, izdarot aerofoto uzņēmumus.

²³ LUB, IX, 846. nr.; VIII, 746. nr.

²⁴ AuR, III, 317., 268., 341. nr.

²⁵ Tipisks piemērs ir Rīgas rātskunga Gotharda Vellinga ceļa rēķini 1612.—1621. g. (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1045. l.).

5. Izogrāfiskais materiāls

Tā ir neliela, bet ļoti nozīmīga avotu grupa, kas satur daudzus komponentus, piemēram, Meijerberga albums XVII gs.,²⁶ J. K. Broces zīmējumi.²⁷ J. K. Broce ir uzzīmējis daudz pārceltuvju, muižu, krogu, ceļu, tiltu u. c. Runājot par šiem abiem izcilajiem Latvijas vēstures avotiem, jāuzsver to lielā nozīme satiksmes ceļu vēstures pētniecībā. Piemēram, no Meijerberga albuma var gūt 1) dažas ziņas ceļu lokalizācijai, 2) ziņas par tiltiem, 3) pilnīgu un vispusīgu ieskatu par pārceltuvju konstrukciju XVII gs. utt. J. K. Broces atstātajā zīmējumu kolekcijā liela uzmanība pievērsta satiksmes līdzekļu (gan sauszemes, gan ūdens) un ar satiksmi ļoti cieši saistītu objektu attēlošanai (krogī, tilti, pārceltnes, bākas u. c.).

Pie izogrāfiskā materiāla pieder arī šajā laikā uzzīmētās kartes. Šajās kartēs doti tiltu²⁸, pārceltuvju²⁹, krogu³⁰, apdzīvotu vietu (pilsetu, piļu, miestu)³¹ zīmējumi.

AVOTI UN TO KOMPONENTI, KAS SAISTĪTI AR ŪDENSCEĻU PĒTNIECĪBU

Ziņas par ūdensceļiem ir daudz skopākas. Vienīgi par Daugavu avotu materiāls ir bagātīgāks. Ziņas par ūdensceļiem sastopamas visdažādāko vēstures avotu grupās.

a) **Speciāla ūdensceļu uzskaitē.** Pirmo reizi Latvijas vēsturē plašāka un tieša ūdensceļu uzskaitē ir veikta poļu revīzijās XVI gs. beigās,³² kuru uzdevums, starp citu, bija noskaidrot arī satiksmes ceļu izmantošanas iespējas. Arī Kurzemes hercogistes landtāgu resces uzskaitēti turienes ūdensceļi.³³ Vēl detalizētāka ūdensceļu uzskaitē vērojama XVII gs. zviedru administrācijas dokumentos u. c.³⁴

b) **Netieša ūdensceļu uzskaitē.** Tā sastopama sūdzībās par navigā-

²⁶ Альбом Мейерберга. So albumu ir zīmējis mākslinieks J. R. Sturns, kas pavadīja Meijerberga sūtniecību (С. Я. Цимерманис, 1970, стр. 75).

²⁷ Glabājas ZA Fundamentālās bibliotēkas Rokrakstu un retumu nodaļā.

²⁸ Kā sevišķi uzskatāms piemērs jāmin Juglas tilta zīmējumi, kā arī zīmējums, kurā attēlots būvēt aizsāktais Gaujas tilts pie Cēsim (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2195., 2202. l.; A-288. f., 1. apr., 101., 102. l.).

²⁹ Sevišķi izceļas tie zīmējumi, kur ir attēlotas pārceltnes pie Salacgrivas, Raiskuma un Ilķenes (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2196., 2202., 2198. l.).

³⁰ Ir lieliski krogu zīmējumi (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2202. l.; A-288. f., 1. apr., 101., 102. l.).

³¹ LCVVA, 7404. f., 1. apr. un A-288. fonda materiāli.

³² Inflanly, s. 159.

³³ F. G. v. Bunge, 1843, S. 178.

³⁴ LO, S. 25; Staats-Recht..., S. 273; ūdensceļu uzskaitējums dažkārt ir dots LCVVA A-2. fondā.

cijas apstākļiem, ūdensceļu uzlabošanas plānos un instrukcijās.³⁵ Šāda tipa avoti parādās, sākot jau ar XIII gs. vidu, piemēram, cīņā par cilvēku mākslīgi radīto šķēršļu likvidēšanu (zivju tači u. tml.).³⁶ Visos šajos avotos ir runa par konkrētiem ūdensceļiem.

c) **Zvejnieku laivu uzskaitē.** Ziņas, no kādām jūrmalas vietām iera-
dušās laivas Rīgā, sniedz ieskatu par jūras izmantošanu vietējai sa-
tiksmēi.

d) **Ūdensceļu fiksējumi kartēs.** Piemēram, XVII gs. ir iezīmēti fār-
vateri no Daugavgrīvas uz Rīgu.³⁷

e) **Ekonomiski politiska rakstura konflikti.** Kurzemes un Rīgas
konflikta laikā «blakus ostu» jautājumā tiek sniegtas ziņas par «bla-
kus ostu» un upju izmantošanu.³⁸ Tāpat sprostā punktu uzskaitē Rīgas
un ordeņa cīņas laikā ļauj konstatēt dažus ūdensceļus, piemēram, Garo
strautu, Lielupi u. c.

AVOTI UN TO KOMPONENTI, KAS RAKSTURO SATIKSMES CEĻU SAIMNIECISKO NOZĪMI

Šajā ziņā komponentu loks ir plašs un daudzveidīgs, jo satiksmes
ceļu nozīmes raksturošanai derīgi jebkuri ekonomiska rakstura dati.

Svarīgākie komponenti iekšējo satiksmes ceļu saimnieciskai rakstu-
rošanai:

a) **Rīgas tirgotāju parādnieku dzīves vietas un parādu lielums.**
Rīgas parādnieku grāmata šajā ziņā dod pirmās vēstis jau no
XIII gs.³⁹ Ļoti nozīmīgi attiecībā uz XVII gs. ir Rīgas tirdzniecības
tiesas materiāli,⁴⁰ kuros fiksēti zemnieku parādi atsevišķos novados.
Līdzīga veida materiāli sastopami bijušajā Vidzemes bruņniecības
arhīvā.⁴¹ Tie ir pirmšķirīgi materiāli, lai pētītu satiksmes ceļu izman-
tošanas intensitāti. Diemžēl šo materiālu ir ļoti maz un tie attiecas
tikai uz Vidzemi. Attiecinot šos datus uz satiksmes ceļiem, kas ved
uz Rīgu, rodas iespēja ar samērā lielu precizitāti konstatēt nozīmī-
gākos ceļus iekšējās tirdzniecības vajadzībām.

b) **Sprostā punktu uzskaitē.** Sprostā punkti tika izveidoti pie gal-
venajiem satiksmes ceļiem, lai bloķētu Rīgas sakarus ar tās tirdzniec-
cisko aizmuguri.

³⁵ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 487., 488., 1096., 1333. l.

³⁶ LO, S. 25; LUB, IX, 993, 907. nr.

³⁷ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 39. l.

³⁸ Turpat, A-2. f., 1. apr., 983. l.; 7349. f., 1. apr., 237. l.

³⁹ Das Rīgische Schuldbuch . . .

⁴⁰ LCVVA, A-9. f.

⁴¹ Izmantoti arhivāra J. Jenša izraksti no Vidzemes bruņniecības arhīva, kas
pazudis Lielā Tēvijas kara laikā.

c) **Speciāla ekonomiski nozīmīgāko ceļu uzskaitē.** Tā dota XVI un XVII gs. Kurzemes landtāgu recesos, Vidzemes zviedru administrācijas likumdošanas aktos u. c.

Nozīmīgākie komponenti tranzītcēļu saimnieciskai raksturošanai:

a) **Preču konfiskācijas vai aplaupīšanas gadījumi.** Šādas ziņas visbiežāk sastopamas tirgotāju sūdzībās, piemēram, 1412. g. Polockā apcietināto tirgotāju un tiem konfiscēto preču uzskaitē,⁴² kā arī sūdzības par tirgotāju aplaupīšanu Pleskavas novadā laikā no 1288. līdz 1311. g.⁴³

b) **Muitas ieņēmumi.** Muitas ieņēmumu lielums ļauj secināt par satiksmes cēļu nozīmīguma palielināšanos vai samazināšanos.⁴⁴

c) **Transporta līdzekļu uzskaitē.** Piemēram, Daugavas strūgu reģistros⁴⁵ (tie saglabājušies ļoti nelielā skaitā) norādīts, no kurienes strūga nākusi un kādas preces tā vedusi. Šie dati ļauj noteikt tā tirdzniecības rajona robežas, ko apkalpo konkrētais (šajā gadījumā Daugava) tirdzniecības cēļš. Nozīmīga ir postu un laivu uzskaitē Lielupē ordeņa un Rīgas konflikta laikā. Arī Rīgas tirdzniecības tiesas protokolos bieži vien uzskaitīti transporta līdzekļi (strūgas un postu).

d) **Vezumnieku kļaušu uzskaitē.** Piemēram, XVII gs. «Lietuvas inventāri»⁴⁶ un citi avoti dod iespēju novērtēt Kurzemes tranzīta cēļu nozīmi, kā arī Rīgas tirdzniecības sfēru Lietuvā.

e) **Preču masas uzskaitē un kuģu skaits, kuri iebrauc Rīgas un citās Latvijas ostās.** Šajā ziņā nozīmīgi ir regulārie Zunda muižu reģistri,⁴⁷ kā arī eksportpreču uzskaitē Rīgas licences, akcīzes un portorija grāmatās.⁴⁸ No šiem materiāliem var spriest par Latvijas satiksmes cēļu saimniecisko lomu tranzītā.

AVOTI UN KOMPONENTI, KAS RAKSTURO SATIKSMES CēLU POLITISKO UN MILITĀRI STRATĒGISKO NOZĪMI

Satiksmes cēļu politisko nozīmi raksturo visi komponenti, kas rāda lielāko Ziemeļeiropas un Austrumeiropas valstu attieksmi pret Latvijas teritoriju kā svarīgu satiksmes cēļu mezglu. Bez tam vēl jāmin daži komponenti:

a) **Karaspēka pārvietošanās,** piemēram, krievu karaspēka pārvietošanās Livonijas kara laikā, pēc Baltazara Rusova hronikas ziņām.

b) **Speciālu militāri stratēģisku cēļu izveidošana.** Kā piemērs te

⁴² LUB, VI, 2995. nr.

⁴³ Turpat, 270. nr.

⁴⁴ Inflanty.

⁴⁵ LCVVĀ, 7349. f., 2. apr., 93. l.

⁴⁶ Lietuvos inventoriai . . .

⁴⁷ Tabeller over Skibsfart . . . , 1906, 1930 (kuģu reģistri).

⁴⁸ Šis grāmatas apstrādājis E. Dunsdorfs.

jāmin zviedru «jaunie ceļi», kas bija izveidoti uz agrākos gadsimtos pastāvošo vietējo ceļu bāzes militāri stratēģisku apsvērumu rezultātā. Ceļi ar šādu nosaukumu rūpīgi iezīmēti speciālās ceļu kartēs⁴⁹ ar visiem tiltiem, ceļu labojumu vietām, pārceltuvēm, krogiem utt.

SATIKSĒS CEĻU KVALITĀTES JAUTĀJUMI VĒSTURES AVOTOS

Šī jautājuma risināšanā derīga liela daļa komponentu, kas jau minēti, identificējot satiksmes ceļus, kā, piemēram, tiltu, ceļu, uzbērumu, pārceltuvju, krogu, bāku uzskaitē u. tml. Minēto jautājumu risināšanā ļoti nozīmīgi ir konkrēti ūdens un sauszemes ceļu labošanas pasākumi. Tie masveidīgi parādās XVII gs. administratīvajos rīkojumos, darbu rēķinos un pārskatos, piemēram, Rīgas ķemerejas atskaitēs u. tml.⁵⁰

Nobeidzot pārskatu, jāpaskaidro, ka avoti, kas attiecas uz laika posmu no XIII līdz XVI gs., lielāko tiesu ir publicēti. Šis fakts ļoti atvieglo darbu. Turpretim kopš XVII gs. tie atrodami visdažādākajos arhīvu fondos ne tikai Latvijas un citās Padomju Savienības pilsētās, bet arī ārzemēs. Tāpēc materiālu ir ļoti grūti pētīt, jo bieži vien objektīvu apstākļu dēļ vielas izklāstā paliek robi, kas vēl nav aizpildīti.

DAŽI METODIKAS JAUTĀJUMI

Ievērojot darba specifiku un to, ka metodikas principi par līdzīga rakstura jautājumiem attiecībā uz Latviju vēl nav izstrādāti, autoram radās lielas grūtības jau materiāla izkārtojuma dēļ. Sevišķi sarežģīti tas bija otrajā nodaļā (iekšējo satiksmes ceļu attīstība). Vienas izklāstam par pamatu autors izvēlējies pārtrauktu teritoriāli hronoloģisko principu (labi apzinoties šī principa neērtību un trūkumus), t. i., apskatot satiksmes ceļu attīstības procesu visās Latvijas daļās pēc kārtas (Kurzemē, Vidzemē, Zemgalē un Latgalē) pa gadsimtiem. Nepārtrauktu teritoriāli hronoloģisko principu (t. i., izsekojot satiksmes ceļu attīstības procesu katrā Latvijas teritorijas daļā pēc kārtas nepārtraukti visu apskatāmo periodu) nevar lietot, jo lielākie ceļi parasti turpinājās cauri vairākiem Latvijas novadiem, un rezultātā šie ceļi būtu jāsadala pa posmiem.

Rakstot pirmo nodaļu (tranzīteļi), darbu sarežģīja nepieciešamība pievērsties dažām blakus problēmām, vispirms tirdznieciska un politiska rakstura jautājumiem, kas vēstures literatūrā par minēto laika posmu izstrādāti ļoti fragmentāri, bet kas nepieciešami šo ceļu saimnieciskās un politiskās nozīmes raksturošanai.

⁴⁹ LCVVA, 7404. f.

⁵⁰ KR; LCVVA, A-2., A-18., A-19. f.

Latvijas satiksmes ceļu iedalījums iekšējos un tranzīta ceļos ir formāls, jo tranzītceļi vienlaikus kalpoja arī iekšējiem sakariem, un otrādi. Taču šāds iedalījums ļauj labāk vērtēt Latvijas satiksmes ceļu divējādo nozīmi.

Visgrūtākais darba posms ir satiksmes ceļu lokalizācija, tāpēc nepieciešams pakavēties pie šī darba metodikas. Satiksmes ceļu lokalizēšanai autors izvēlējies retrospektīvo metodi, proti, par pamatu ņemti XVII gs. kartogrāfiskie un rakstīto avotu dati, kombinējot tos ar agrāko gadsimtu avotu ziņām, lai noskaidrotu un iezīmētu ceļu virzienus maksimāli tuvu īstenībai. Tomēr retrospektīvajai metodei ir arī savi trūkumi. Pilnīgi skaidrs, ka ceļu trases gadsimtu gaitā ne vienreiz vien vairāk vai mazāk mainījušās. Tāpēc retrospektīvi, sākot ar XVII gs. materiāliem, XIII—XVI gs. ceļu trases var noteikt tikai shematiski, bet tās nevar precīzi ievilkt. Kā piemēri minami Rīgas—Karksi, Rīgas—Pērnavas u. c. ceļu trases. Visdrošāk ar retrospektīvo metodi var strādāt tad, ja no iepriekšējiem gadsimtiem par doto satiksmes ceļu ir zināmi vismaz daži pieturas punkti, kas apstiprina šāda ceļa eksistenci. Ja par ceļu no iepriekšējiem gadsimtiem nav nekādu ziņu, tad iezīmēt to tikai pēc retrospektīvā materiāla ir gan ļoti vilinoši, tomēr riskanti, bet atsevišķos gadījumos nepieciešami. Sevišķi tas attiecas uz Latgali, par kuru kartogrāfiskais materiāls sākas tikai ar XVIII gs. un arī rakstīto ziņu ir ļoti maz. Tāpēc Latgales satiksmes ceļu shēmā ir visvairāk «baltu plankumu».

Otrs lokalizēšanas paņēmieni ir t. s. uztautišanas metode. Ja avotu materiāls to ļauj lietot, tad ceļu iezīmēšanai ir daudz lielāka ticamības pakāpe. Šī metode ir sevišķi svarīga attiecībā uz XIII—XVI gs. To izmantojot, rakstītajos avotos jāsameklē iespējami vairāk atsevišķa lielceļa posmu. Pēc tam šie posmi jāsalīdzina ar jaunāko gadsimtu kartogrāfisko materiālu, un tad jau droši var ceļa trasi iezīmēt kartē visā tās garumā.

Tomēr attiecībā uz XIII—XVI gs. neatkarīgi no lokalizēšanas metodes nevar runāt par ceļu pilnīgu autentismu. Vislielākā ticamības pakāpe, izmantojot XVII gs. kartes retrospektīvi, ir XVI gs. ceļu iezīmēšanai, bet par iepriekšējiem gadsimtiem ticamības pakāpe arvien samazinās. Līdz ar to rodas jautājums par ceļu iezīmēšanas veidu un principiem kartēs. Autors uzskata, ka līdz XVI gs. (ieskaitot) vispiemērotākais ceļu iezīmēšanas veids ir laužas taisnes. Protams, satiksme nenotika pa kaut kādām abstraktām līnijām, bet nevar arī apgalvot, ka ceļa trase vairākus gadsimtus pēc kārtas nebūtu mainījusies. Tādējādi, savienojot ar laužām taisnēm mums zināmos punktus, šī trase vairāk atbildīs īstenībai.⁵¹ Attiecībā uz XVII gs. Vidzemes

⁵¹ So principu ir ievērojis arī E. Mugurevičs. Šis monogrāfijas autoram nav pieņemams (attiecībā uz Latvijas un vispār Austrumeiropas ceļiem) H. Večerka paņēmieni iezīmēt ceļus ar likloču līnijām jau kopš Hanzas pastāvēšanas sākuma posma.

daļā sakarā ar bagātīgo kartogrāfisko materiālu ceļu trases var droši iezīmēt ar likloču līnijām. XVII gs. beidza veidoties Latvijas satiksmes ceļu tīkls, kas palika nemainīgs līdz pat XIX gs., arī pārējās Latvijas daļās ceļu trases, pamatojoties uz XVIII gs. kartēm, var iezīmēt ar likloču līnijām.

Jāpakavējas arī pie ceļu iezīmēšanas tehniskajiem paņēmieniem. Būtu ļoti vēlams kartes veidot krāsās. Tādējādi varētu uzskatāmi izcelt ceļus ar krāsainām signatūrām gan pēc to nozīmīguma, gan hronoloģijas. Ar krāsainu signatūru varētu iezīmēt arī kuģojamās upes. Tehniska rakstura grūtību dēļ autors ir izvēlējis vienkrāsainas kartes. Nozīmīgākie ceļi kartēs iezīmēti ar resnākām, bet maznozīmīgākie — ar tievākām līnijām. Lielajā XVII gs. kartoshēmā (skat. VI kartoshēmu), lai to nesaraibinātu, iezīmētas tikai kuģojamās upes un tās, pār kurām bija uzcelti lielākie tilti. Iespēju robežās autors centies sniegt arī pārējos rādītājus — tiltus, pārceltuves, ostas un bākas.

IZMANTOTĀS LITERATŪRAS APSKATS

Satiksmes ceļu vēsture izvirza vairākas svarīgas problēmas, proti: 1) satiksmes ceļu lokalizācija, 2) satiksmes ceļu hierarhijas noteikšana (cik vien iespējams, konkrētos skaitļos), 3) satiksmes ceļu politiskās nozīmes noteikšana, 4) satiksmes ceļu nozīme zemes iekšējā kolonizācijā un saimnieciskajā attīstībā, 5) satiksmes ceļu nozīme pilsētu un lauku saimniecisko kontaktu attīstībā, 6) iekšējo un tranzīta ceļu savstarpējā saskaņotība, 7) satiksmes ceļu kvalitāte, kas cieši saistās ar pārvietošanās ātrumu un satiksmes iespējām, 8) transporta līdzekļi, 9) satiksmes drošība, 10) cīņa par kundzību satiksmes ceļos, 11) seno satiksmes ceļu kartogrāfēšanas jautājumi un 12) ceļu pētniecības metodika. Šeit uzskaitītās problēmas vēl neaptver visus jautājumus, kas saistīti ar satiksmes vēstures pētniecību.

Kaut gan satiksmes vēstures problēmas ir nozīmīgas kā politikā, tā saimnieciskajai vēsturei, tomēr līdz pat mūsdienām daudzas no tām vēl gaida atrisinājumu, kurā ieinteresēti ne tikai vēsturnieki, bet arī ģeogrāfi (vēsturiskā ģeogrāfija), kultūrvēsturnieki, etnogrāfi u. c. Nopietnu pētījumu par satiksmes problēmām ir vēl ļoti maz. Tās sāktas pētīt jau pagājušā gadsimta beigās,¹ bet jūtāmākas izmaiņas šajā ziņā vērojamas XX gs., sevišķi pēc Lielā Tēvijas kara. Nepieciešams dot nelielu pārskatu par to, kas ir paveikts Eiropas ceļu pētniecības vēsturē un kam vēl būtu jāpievērš lielāka uzmanība nākotnē. Tas nepieciešams tāpēc, ka visā Eiropā jau kopš agrajiem viduslaikiem vērojama tendence nodibināt savstarpējos saimnieciskos sakarus.

Jāatzīmē J. Kuļišera pētījums par Eiropas saimniecības vēsturi,²

¹ F. H. Heller, 1884; Fr. Bruns, 1897; B. E. Данилевич, 1898; А. П. Сапунов, 1893.

² И. М. Кулишер, 1931.

kurā liela uzmanība pievērsta šādiem satiksmes ceļu jautājumiem: satiksmes ceļu (upju, sauszemes un jūras) tīklam un virzieniem, to nozīmes pārmaiņām, skaitliskajiem datiem par preču masas pārvadājumiem pa šiem ceļiem, saimnieciskās dzīves intensifikācijas ietekmei uz satiksmes ceļu attīstību, pasākumiem satiksmes apstākļu uzlabošanai (piemēram, tiltu celtniecība). Kuļišers sniedzis veiksmīgu Eiropas sakaru shēmu viduslaikos, neiedziļinoties detaļās. Vislielākie sasniegumi atzīmējami satiksmes ceļu lokalizācijas laukā. Pagaidām nozīmīgākais šajā ziņā ir vācu vēsturnieku Fr. Bruns un H. Večerka pētījumu komplekss,³ kur lokalizēti Hanzas satiksmes ceļi visas Ziemeļeiropas un Centrālās Eiropas mērogā. Šo pētījumu kompleksu ļoti pārskatāmu padara atlants, kurā veiksmīgi rekonstruēti visi svarīgākie Rietum- un Austrumeiropas satiksmes ceļi. Galvenais darba trūkums ir tas, ka autori risina tikai vēsturiskās ģeogrāfijas jautājumus, bet nedod satiksmes ceļu saimniecisko raksturojumu. Turklāt viņi pievērsušies vienīgi sauszemes ceļiem, atstājot novārtā ūdensceļus. Ievēribu pelna H. Večerka izstrādātā metodika un avotu apskats ceļu pētniecības jautājumos,⁴ no šās metodikas un avotu apskata var mācīties katrs vēsturnieks. Satiksmes ceļu lokalizācijas problēmas veiksmīgi risina arī Polijas Tautas Republikas pētnieki.⁵ Jāatzīmē, ka Polijas vēstures atlantā, kuru paredzēts sagatavot katrai vojevodistei atsevišķi, liela vieta ir ierādīta satiksmes ceļu lokalizācijai.⁶ Zināmus ieguldījumus šajā ziņā devuši arī Čehoslovākijas zinātnieki.⁷

Turpretim daudz sliktāks stāvoklis ir pārējo ar satiksmes ceļu vēsturi saistīto jautājumu risināšanā. Lai gan šie jautājumi tiek skarti visai bieži, tiem parasti ir pakārtota vieta pētījumos par tirdzniecību, saimniecības vēsturi kopumā. Tiem tiek pievērsta uzmanība tikai kā ilustratīva rakstura detaļām, ignorējot faktu, ka satiksmes ceļi bieži vien nosaka tirdzniecības, lauksaimniecības, pilsētu attīstības tendences un raksturu. Kā reti izņēmumi minami pētījumi par transporta līdzekļu attīstības vēsturi⁸ u. c. Tomēr jāatzīmē, ka pēdējos gados vēsturnieku interese par minēto problēmu loku arvien vairāk pieaug —

³ Šajā kompleksā ietilpst atlants (*Fr. Bruns, H. Weczerka, 1962*), teksta sējums (*Fr. Bruns, H. Weczerka, 1967*) un reģistra sējums (*Fr. Bruns, H. Weczerka, 1968*). Tas ir pirmais šāda veida pētījumu komplekss Eiropas saimniecības vēsturē (skat. autora recenziju *Latv. PSR ZA Vestu 1968. g. 6. numurā*).

⁴ *Fr. Bruns, H. Weczerka, 1967, S. 77—122*. Pareizāk būtu teikti, ka viss šis milzīgais komplekss ir H. Večerka darbs, jo Fr. Bruns, kas nomira 1945. g., atstāja tikai daļēji sagatavotu avotu materiālu.

⁵ *St. Liszewski, 1965; Z. Góralski, 1965*.

⁶ Par poļu zinātnieku darbu pie vēsturiskās ģeogrāfijas atlanta skat. *St. Herbsta rakstu* (krāj. «*Вопросы географии*», 1960, 50), kā arī jau izdoto Prūsijas karalistes vēsturiskās ģeogrāfijas atlantu (*Prusy Królewskie, 1961*).

⁷ *Вопросы географии, 50, 1960*.

⁸ *H. Obuhowska-Pysiowa, 1965*.

tiek rīkotas konferences un kolokviji,⁹ satiksmes ceļu vēsturei ir veltīti speciāli krājumi.¹⁰

Par minētajām problēmām arvien vairāk interesējas arī padomju vēsturnieki. Tomēr diemžēl pagaidām vēl attiecībā uz satiksmes ceļiem nav neviena nopietnāka pētījuma, izņemot vispārīgas shēmas¹¹ un dažus nelielus rakstus par atsevišķu novadu satiksmes ceļiem.¹² Kā izņēmums jāmin pētījums par senajiem satiksmes ceļiem Latvijas PSR teritorijā, kur satiksmes ceļu problēmas sīki un detalizēti risinātas par laiku līdz XIII gs.¹³ Šie darbi ir izejas punkts pētījumu turpināšanai nākamajos gadsimtos.

Pievēršoties sīkāk literatūras pārskatam par Latvijas satiksmes ceļu pētniecības vēsturi, jāatzīmē, ka daudzi pētījumi par saimnieciska un politiska rakstura problēmām vairāk vai mazāk skar satiksmes ceļu jautājumus.

Attiecībā uz satiksmes ceļu lokalizāciju literatūrā ir pietiekami plaši aplūkots laiks līdz XIII gs. (ieskaitot). Pirmie nelielie pētījumi rakstu veidā parādījās jau XX gs. sākumā,¹⁴ bet nopietnākie — 30. gadu beigās.¹⁵ Līdz padomju laikam par veiksmīgāku jāuzskata H. Lākmaņa shēma. Pirmo plaši izvērsto satiksmes ceļu lokalizācijas darbu, sevišķi Latvijas austrumdaļā, veicis E. Mugurevičs, atzīmējot šos ceļus kartoshēmās,¹⁶ kā arī H. Večerka.¹⁷ E. Mugurevičs satiksmes ceļu lokalizācijai izmantojis retrospektīvi arī avotu materiālus par laika posmu no XIII līdz XVII gs. (ieskaitot). H. Večerka dotā satiksmes ceļu shēma attiecībā uz Latvijas teritoriju laikā no XIII līdz XVII gs. visumā rāda patieso stāvokli.¹⁸ Tomēr jāmin arī dažas kļūdas: trūkst daudz svarīgu satiksmes ceļu, dažkārt viņš nepamatoti pretendē uz precizitāti ceļu lokalizācijā, pārāk uzticoties retrospektīvajai metodei un aizmirstot laika distanci.

Vērtīgs palīgmateriāls satiksmes ceļu lokalizācijai XIII un XIV gs. ir A. Tūlsea un K. Lēvisa of Menāra pētījumi par Latvijas un Igaunijas bruņinieku pilīm.¹⁹ T. Zeida pedagoģiskiem nolūkiem sastādītajās

⁹ Sāds kolokvijs notika 1958. g. Sārbrikenā (Vācijas Federatīvā Republika).

¹⁰ Piemēram, satiksmes līdzekļu pētniecībai veltīts poļu zinātniskā žurnāla «Kwartalnik Historii Kultury Materialnej», viss 1965. g. 2. numurs.

¹¹ B. A. Рыбаков, 1948; M. H. Тихомиров, 1956, 1962, 1966.

¹² И. А. Голубцов, 1950; С. В. Бернштейн-Коган, 1950. Vadošu padomju zinātnieku aicinājumi aktīvāk pievērsties šiem jautājumiem (B. K. Яцунский, 1950, 1964) pagaidām nav devuši manāmus rezultātus.

¹³ E. Mugurevičs, 1961, 1961 a; Э. С. Мугуревич, 1965.

¹⁴ K. Löwis of Menar, 1911—1912; L. Arbusow, 1911.

¹⁵ H. Laakmann, 1939; Fr. Balodis, 1939.

¹⁶ E. Mugurevičs, 1961, 1961 a; Э. С. Мугуревич, 1965.

¹⁷ Fr. Bruns, H. Weczerka, 1962, 1967.

¹⁸ Šis monogrāfijas autors turpmāk atsaucas tikai uz Fr. Brunsu un H. Večerka atlantu, bet ne uz monogrāfiju, jo tā iznāca divus gadus pēc tam, kad autors par līdzīgu tēmu jau bija publicējis savus rakstus un kandidāta disertācijas autorreferātu.

¹⁹ A. Tuulse, 1942; K. Löwis of Menar, 1922.

kartoshēmās par Latvijas vēsturi noteikti galvenie satiksmes ceļu virzieni Latvijas teritorijā.²⁰ Dažus satiksmes ceļus vispārīgos vilcienos identificējuši H. Lākmanis, V. Nitemā un L. Arbuzovs.²¹ Daļu svarīgāko Kurzemes ceļu lokalizējuši J. Juškevičs un V. Ekerts.²² Jāatzīmē V. Daniļeviča pētījums par Polockas kņazistes satiksmes ceļiem,²³ kur minēti arī daži Latvijas satiksmes ceļi.

Jautājums par satiksmes ceļu saimniecisko nozīmi, sevišķi ceļu saimnieciskais raksturojums pēc to nozīmes, nav izstrādāts. Vispirms jārunā par tranzīta satiksmes ceļiem caur Latvijas teritoriju. Vienīgais izņēmums te ir pētījumi par Rīgas tirdzniecības vēsturi, kas skar arī Daugavas tirdzniecības ceļu. Skaitļi, kas doti Rīgas tirdzniecības raksturošanai, vienlaikus noder arī Daugavas ūdensceļa raksturošanai. Šajā ziņā ļoti vērtīgi ir J. Jenša, E. Dunsdorfa un V. Dorošenko pētījumi.²⁴ J. Jenšs sniedzis arī pārskatu par Rīgas tirdznieciskās aizmugures ģeogrāfiskajām robežām.²⁵ No šī pārskata var secināt, kāda bijusi satiksmes ceļu saimnieciskā nozīme. Daugavas ūdensceļa saimnieciskās nozīmes raksturošanai var gūt ziņas no L. Geca pētījuma par krievu—vācu tirdzniecības vēsturi Hanzas periodā,²⁶ kā arī no daudziem citiem darbiem.²⁷ Nav noliedzams vēstures literatūrā valdošais uzskats par Daugavas tirdzniecības ceļa lielo nozīmi laikā no XIII līdz XVII gs. Tomēr par šo ceļu ir arī daudz nepieņemamu traktējumu. Jānoraida vācu vēstures literatūrā sastopamā kultūrtrēģeriskā nostāja par to, ka vācu tirgotāji bijuši šī satiksmes ceļa pirmatklājēji, kā arī tirdzniecības principu pamatlicēji.²⁸ Apšaubāms ir arī viedoklis, ka krievu tirgotāji jau XII gs. sākumā ļoti aktīvi izmantojuši Daugavu sakariem ar ārzemēm. Nekādā ziņā nevar runāt par stabiliem tirdzniecības sakariem starp krieviem un vācu tirgotājiem jau XI gs. pirmajā pusē,²⁹ jo šāds apgalvojums nav pierādāms. Liekas, ka pareizāk būtu runāt par abpusēju kontaktu attīstību un nostiprināšanos, sākot ar XIII gs. Nav pareizs arī uzskats, ka Daugavas tirdzniecības ceļš (līdz ar to tirdzniecības virziens uz Rīgu un citām Baltijas ostām) nav bijis svarīgākais Baltkrievijas saimnieciskajā dzīvē XVII gs. pirmajā pusē.³⁰

²⁰ T. Zeids, 1962.

²¹ H. Laakman, 1939; V. Nitemaa, 1952; L. Arbusow, 1911.

²² J. Juškevičs, 1931; W. Eckert, 1927.

²³ В. Е. Данилевич, 1898.

²⁴ G. Jensch, 1930; E. Dunsdorfs, 1938; W. Doroszenko, 1966; V. Dorošenko, 1966.

²⁵ G. Jensch, 1930.

²⁶ L. Goetz, 1922.

²⁷ E. Daenell, 1905—1906; H. Hildebrand, 1873; G. Hollihn, 1936.

²⁸ L. Goetz, 1922; P. Johansen, 1941.

²⁹ Н. Н. Усачев, 1961, стр. 209—210.

³⁰ З. Ю. Копыцкий, 1966, стр. 166. Tieši pretējo apliecina arhīvu materiāli, kā arī uz to bāzes sagatavotās publikācijas (G. Jensch, 1930; В. В. Дорошенко, 1968; В. В. Павулан, 1968).

Nozīmīgi ir pētījumi par to zemju saimniecisko potenciālu, kuras ietilpa t. s. Rīgas saimnieciskajā aizmugurē.³¹ No šiem pētījumiem ir iespējams gūt priekšstatu par to preču masas lielumu, kas varēja plūst pa šiem satiksmes ceļiem uz Rīgu. Tranzīta ceļu saimnieciskās nozīmes noskaidrošanā ļoti svarīgi ir tie pētījumi, kas raksturo Rīgas galveno tirdzniecības konkurentu — Klaipēdas, Karalauču, Tallinas, Tartu, Narvas, Ivangorodas un Arhangeļskas — tirdzniecību.³² Šie pētījumi dod priekšstatu par šo pilsētu saimnieciskās ietekmes sfērām, eksporta apmēriem utt., kā arī palīdz precizēt pieveduma iespējas Rīgai. Šajā sakarībā jāpiemin J. Jenša pētījums par nozīmīgo Vidzemes tranzīteļu Rīga—Pleskava—Novgoroda.³³ Par Rīgas—Lietuvas tirdzniecības virzienu (caur Kurzemi un Zemgali) šāda rakstura pētījumu, izņemot dažus rakstus,³⁴ pagaidām vēl nav. Runājot par tranzīta apmēriem no Lietuvas caur Kurzemes hercogisti, ļoti būtisks ir jautājums par to, kad Rīgas tirgū masveidā iesaistījās lietuviešu zemnieki, kā arī muižu saimniecības. Šī jautājuma noskaidrošanā liela nozīme ir V. Dorošenko publikācijai.³⁵

Attiecībā uz iekšējo satiksmes ceļu saimnieciskās nozīmes izvērtēšanu stāvoklis ir labāks. Par saimniecības vēsturi ir daudz pētījumu. No jebkura pētījuma par kāda rajona saimniecisko dzīvi var gūt datus par satiksmes ceļiem. Šajā ziņā ļoti vērtīga ir V. Dorošenko monogrāfija par Latvijas agrāro vēsturi XVI gs.,³⁶ īpaši daļa, kas sniedz ziņas par muižu saimniecību hronoloģisko un ģeogrāfisko ģenēzi Latvijā un kas ļauj secināt par atsevišķu novadu saimniecisko attīstību un līdz ar to par ceļu nozīmi, kuri šķērso šo novadu. Šajā sakarībā jāmin arī T. Zeida un V. Nitemā pētījumi.³⁷ Ļoti noderīgi ir V. Nitemā dati no Rīgas parādnieku grāmatas (pa atsevišķiem novadiem), kā arī sprostā punktu uzskaitē ordeņa un Rīgas konflikta laikā. Tie norāda uz svarīgākajiem satiksmes ceļiem. Tāpat vērtējami J. Jenša dati par atsevišķu novadu zemnieku parādiem Rīgas tirgotājiem,³⁸ krogu un gadatirgu uzskaitē.³⁹ Krogi tika izvietoti gar galvenajiem satiksmes ceļiem. Šāds izvietojums princips atbilda divām krogu funkcijām: realizēt alkoholiskos dzērienus un dot naktsmitnes.

³¹ Н. А. Казакова, 1947; П. И. Ляценок, 1956; Е. И. Муравская, 1961, 1961 а; М. Н. Покровский, 1924; А. П. Пронштейн, 1957; Э. Д. Рухманова, 1954, 1957; Б. А. Рыбаков, 1948; М. Н. Тихомиров, 1956; П. Я. Хромов, 1957; Л. В. Данилова, 1955.

³² К. Forstreuter, 1931; G. Mickwitz, 1938; M. Malowist, 1938; L. Koczy, 1938; H. Samsonowicz, 1956; X. A. Пуйримяз, 1962; Е. В. Чистякова, 1950; А. Л. Хорошкевич, 1963; Н. Н. Усачев, 1961; З. Ю. Копыцкий, 1966.

³³ J. Jenšs, 1937.

³⁴ J. Dąbrowski, 1938; Z. Ivinskis, 1938.

³⁵ В. В. Дорошенко, 1966.

³⁶ В. В. Дорошенко, 1960.

³⁷ Т. Zeids, 1951; V. Nitemaa, 1952.

³⁸ J. Jenšs, 1931.

³⁹ J. Jenšs, 1931, 1932, 1935; В. В. Дорошенко, 1960.

Vietējas nozīmes ūdensceļu izmantošanas intensitātes noteikšanai īpaša uzmanība nav pievērsta. Dažas ziņas atrodamas J. Juškeviča,⁴⁰ V. Dorošenko,⁴¹ V. Niitemā,⁴² R. Malvesa⁴³ u. c. darbos.

Satiksmes ceļu nozīmes noteikšanai noder arī zemnieku prāvu skaita konstatējums Rīgas tirdzniecības tiesā (pa atsevišķiem apgabaliem).⁴⁴

Svarīgi konstatēt, kāda nozīme ir satiksmes ceļiem valstu politiskajās attiecībās. Tā kā Latvijas teritorijas satiksmes ceļiem bija pirmšķirīga nozīme t. s. Baltijas jautājuma kompleksā, tad gandrīz visi autori, kas nodarbojušies ar šīs problēmas pētīšanu, tieši vai netieši skar arī ar satiksmes ceļiem saistītos jautājumus. Šajā ziņā ļoti svarīgas ir problēmas, kas radās sakarā ar cīņu par t. s. Livonijas mantojuma jautājuma risināšanu. Tā kā šeit sadūrās daudzu Eiropas valstu intereses, tad vēstures literatūra ir ļoti plaša.⁴⁵ Svarīgs jautājums Baltijas vēsturē ir krievu un poļu—lietuviešu valsts centieni likvidēt t. s. Livonijas barjeru, ar ko parasti saprot cīņu par tiešu pieeju Baltijas jūrai. Taču ir vēl šīs barjeras otra puse — ar to jāsaprot tās viduslaiku iesīkstējušās privilēģijas, kuras savā labā izmantoja Rīgas tirgotāji. Diemžēl šim jautājumam pagaidām nav pievērsta vajadzīgā uzmanība. Ievērojot daudzu valstu savtīgās intereses Baltijā, šajā ziņā ir visvairāk vēstures viltojumu un falsifikāciju, ar ko sevišķi izceļas t. s. vācu «ostforsunga» pārstāvji.

Cīņa par kundzību Latvijas satiksmes ceļos notika ne tikai plašākā, bet arī šaurākā nozīmē, sākot jau ar XIII gs., starp bīskapiem un Livonijas ordeni, bet vēlāk pat starp atsevišķām pilsētām, lai izmantotu satiksmes ceļus savās interesēs. Šie jautājumi ir diezgan plaši iztirzāti vēstures literatūrā.⁴⁶

Ar nedaudz izņēmumiem (*V. Niitemaa*, 1952; *B. B. Дорошенко*, 1960) jautājumi, kas veicinātu tādu problēmu risināšanu kā satiksmes ceļu nozīme zemes iekšējā konsolidācijā un saimnieciskajā attīstībā, kā arī pilsētu un lauku saimniecisko kontaktu attīstībā, vēstures literatūrā atspoguļoti ļoti maz. Tikpat kā nav pētīts jautājums par tranzīta un iekšējo satiksmes ceļu savstarpējo saskaņotību.

Attiecībā uz satiksmes ceļu kvalitāti, kas ir viens no normālas satiksmes nosacījumiem, jāatzīmē A. Buhholca un A. Sapunova nozīmīgie pētījumi par Daugavas ūdensceļu.⁴⁷ Turpretim par pārējiem

⁴⁰ J. Juškevičs, 1931.

⁴¹ B. B. Дорошенко, 1960.

⁴² V. Niitemaa, 1952.

⁴³ R. Malvess, 1937.

⁴⁴ B. B. Дорошенко, 1966.

⁴⁵ J. Zutis, 1949 a, 1949; St. Herbst, 1938; R. Liljedahl, 1933; J. Kurskova, 1958; K. Zernack, 1958; G. v. Rauch, 1954; Г. В. Форстен, 1893; Я. Я. Зутис, 1940, 1952; В. Д. Королук, 1954; Э. Д. Рухманова, 1954.

⁴⁶ L. Arbusow, 1911; A. Soom, 1940; J. Juškevičs, 1931; J. Jenšs, 1937.

⁴⁷ A. Buchholtz, 1896; А. П. Сапунов, 1893.

satiksmes ceļiem (izņemot fragmentāras ziņas atsevišķu vēsturnieku darbos)⁴⁸ šādu pētījumu nav. Šajā ziņā ir daudz kļūdainu uzskatu un patvaļīgu interpretāciju, piemēram, A. Sapunova apgalvojums, ka līdz XVIII gs. Daugavas ūdensceļš neesot labots,⁴⁹ Fr. Klopmanis pārāk agri «konstatē» Latvijā bākas⁵⁰ u. tml.

Trūkst nopietnu pētījumu par satiksmes līdzekļiem, sevišķi par sauszemes, kā arī par ūdenstransporta līdzekļiem Daugavā laikā pirms XIII gs. Šādu pētījumu trūkums bieži vien rada nepareizus un pārsteidzīgus secinājumus.⁵¹ Diemžēl jākonstatē, ka pagaidām nav pat datēta ratu parādīšanās Latvijā, kaut gan šim transporta līdzeklim veltīti pat apjomīgi pētījumi.⁵² Mazliet bagātīgāka ir literatūra par ūdenstransporta līdzekļiem.⁵³

Nobeidzot pārskatu par izmantoto literatūru, jāatzīmē, ka satiksmes ceļu pētniecība ir ļoti komplicēta un grūta vēstures zinātnes nozare, kuras pētišanas paņēmieni un metodika nav izstrādāti. Tāpēc vēlreiz ar gandarījumu jāatzīmē Fr. Brunsa un H. Večerka, kā arī E. Mugureviča ieguldījums satiksmes ceļu pētišanas metodikas jaugtājumu risināšanā.

⁴⁸ J. Juškevičs, 1931; W. Eckert, 1927; Fr. Klopmann, 1894.

⁴⁹ A. П. Сапунов, 1893.

⁵⁰ Fr. Klopmann, 1894.

⁵¹ H. H. Усачев, 1961.

⁵² J. Āboltiņš, 1935; K. Zalts, 1932.

⁵³ M. Wykowski, 1938; E. Blese, 1929; Löffler, 1791; J. Petri, 1809; A. П. Санынов, 1893.

I. LATVIJAS TRANZĪTCEĻI XIII—XVII GS.

1. DAUGAVAS TIRDZNICĪBAS CEĻŠ, TĀ SAIMNIECISKĀ UN POLITISKĀ NOZĪME XIII—XVII GS.

Svarīgākais Latvijas tranzītcēļš bija Daugava. Daugavas ūdensceļa nozīmi palielināja samērā vieglā iespēja saistīties ar citiem ūdensceļiem — Dņepru, Lovati, Volgu —, kuri paplašināja Daugavas tirdzniecības rajonu. Sevišķi liela nozīme bija iespējai saistīties ar Dņepras ūdensceļu, jo ūdensšķirtne starp Daugavu un Dņepru nebija liela, sakarus uzturēja pa četriem valkiem: pirmais — caur Lukomļu, kur tuvu kopā atrodas Usica (pieteka Daugavas pietekai Ullai), Druta (Dņepras pieteka) un Bobra (Berezinas pieteka);¹ otrais — no Lučas augšteces uz Oršu;² trešais — no Udras, kas ietek Kaspijas ezerā, uz Smoļensku;³ ceturtais — no Gņezdovas pie Smoļenskas uz Daugavu.⁴ Valki uz Lovati un tās pietekām Rīgai bija mazāk nozīmīgi. Nedaudz tos izmantoja sakariem ar Novgorodu.

Daugava ir viena no viskrācainākajām kuģojamām Austrumeiropas upēm. To varēja izmantot transportam, sākot no Dubnas sādžas⁵, kas atrodas apmēram 40 km no tās iztekas. Daugava šeit ir sekla. Rēķinot no iztekas, 150 km garā posmā tās dziļums vidēji ir 0,6 m⁶ un turklāt ļoti mainīgs.⁷ Arī Daugavas pietekas bija seklas.

Daugavas ūdensceļa izmantošanu ļoti traucēja krāces. Visā upes tecējumā to bija pāri simtam. Sevišķi bīstamas bija Daugavas lejteces krāces, kas veidojās no dolomīta sliekšņiem un šķērsoja upi visā platumā, bet augšteces krāces sastāvēja no atsevišķiem akmens blūķiem. Bīstamākās krāces bija augšpus Veļižas, pie Vitebskas,

¹ С. В. Бернштейн-Коган, 1950, стр. 255.

² G. Jensch, 1930, karte pielikumā.

³ L. Goetz, 1916, S. 263.

⁴ С. В. Бернштейн-Коган, 1950, стр. 255.

⁵ А. П. Сапунов, 1893, стр. 150.

⁶ Turpat.

⁷ Daugavas dziļums pirms elektrostaciju būves (Pļaviņu, Ķeguma, Doles HES) bija no 0,8 līdz 6 m (dati no A. Sapunova un M. Vikovska).

t. s. Disnas krāces un Krāslavas krāces. Transportu sevišķi apgrūtināja krāču grupa no Jēkabpils līdz Rīgai. XVI gs. sākās sūdzības par to, ka krāces ļoti traucējot transportu; XVII gs. tika veikta visbistamāko krāču uzskaitē.⁸

Navigācijas apstākļi Daugavā no Rīgas līdz ietekai jūrā arī bija slikti. Jau XIII gs. Daugavas grīvas rajons nebija sevišķi dziļš. To apliecina fakts, ka sāmsalieši 1215. g. nosprostoja Daugavu ar akmeņiem pildītām koka konstrukcijām un laivām.⁹ Daugavas grīvas rajonā krājās smiltis, ko upe sanesa jūrā, sevišķi plūdu laikā. Šo sēkļu veidošanos Daugavas ietekas rajonā veicināja straumes palēnināšanās, upei metot likumu ap vēlāko Mangaļsalu (*Magnus Holm*), jo pašreizējā Daugavas ieteka jūrā nepastāvēja. To apstiprina cisterciešu klostera atrašanās vieta, kā arī tas, ka līdz pat XVII gs. sākumam tur atradās Daugavgrīvas cietoksnis, kas pēc vecās Daugavgrīvas aizsērēšanas XVII gs. zviedru kartēs apzīmēts ar nosaukumu «*Alte Düna-Münde Schantz*» (skat. 1. att.).¹⁰ Daugavas straumes spēku mazināja arī Lielupes daļēja notece jūrā pa atsevišķu grīvu.¹¹ Navigācijas apstākļi vecajā Daugavā stipri pasliktinājās XVI gs. sākumā. Par to liecina bordingu izmantošana (bordingi — nelieli kuģi, ko lietoja lielo jūras kuģu izlādēšanai).¹² Kad īsti Daugava izveidojusi jauno grīvu, nav iespējams noteikt. Pareizs būs pieņēmums, ka kādu laiku abas grīvas ir pastāvējušas reizē. Jaunajai grīvai arvien padziļinoties, XVI gs. otrajā pusē tā kļuva kuģojama.

⁸ Par ļoti bistamiem tika atzīti divi akmeņi pie Kruspils, krāce augšpus tagadējā Zeļķu tilta, Priedulāju un Pļaviņu rumba (augšpus un leļpus Aiviekstes ietēkas), krāces pie Sēlpils un Oliņkalna, leļpus Piksteres ietēkas, pie Kokneses, augšpus un leļpus Pērses, leļpus Jaunjelgavas, krāce pie Ziediņu mājām, starp Lindi un Lieljūpravu, divas krāces pie Ķeguma, divas krāces starp Ķegumu un Ikšķili, krāces pie Ikšķiles, Doles un Rumbulas (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 487. l., 7., 36. lp.). Sevišķi bistamas bija Ķeguma krāces.

⁹ «Un viņi (t. i., sāmsalieši) ... savāca lielu jūras karaspēku. Un citi, kas nāca ar zirgiem, taisīja koka ierīces (struktūras) jūras krastā, piepildīja tās ar akmeņiem un centās aizsprostot ostu, kuras ieeja bija šaura ... Un daži no viņiem (sāmsaliešiem) atveda koka ierīces (struktūras) un vecas laivas un nogremdēja viņas dziļumā, un piepildīja ar akmeņiem, un aizsprostoja mums ostas ieeju» (LI, XIX, 4).

¹⁰ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 57. l.

¹¹ Pastāv visai pamatots uzskats, ka XIII gs. Lielupei ir bijusi atsevišķa ieteka jūrā (*K. Stern*, 1937, S. 49; LI, 24. lpp.; *R. Erglis*, 1938, 29. lpp.). Tomēr nevar apgalvot, ka Lielupei bijusi tikai viena ieteka. Jau XIII gs. noteikti ir pastāvējusi Bullupe, jo dokumentos par Rīgas lauku novada robežām ir minēta Garā sala (*Insula longa*), kas meklējama Rīgas tuvumā (LUB, 1, 336. nr.). *K. Sterns* uzskata, ka šī sala atrodas starp abām Lielupes ietekām (*K. Stern*, 1937, S. 45).

¹² No XVI gs. beigām saglabājusies speciāla instrukcija bordingu (*lösche Schiffe*) turētājiem. 1590. g. bordingi piederēja 15 Rīgas namniekiem, turklāt diviem no tiem — katram pa četriem bordingiem. Bordingu tilpums nepārsniedza dažus lastus — lasts — apmēram 2 tonnas) (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 80 l., 1.—30. lp.), un tāpēc tos varēja izmantot lielo jūras kuģu izkraušanai, kuri nevarēja iebraukt Daugavas grīvā.

Pēc Livonijas padošanās 1562. g., lai traucētu Rīgas tirdznieciskos sakarus (Rīga padevās Polijai tikai 1581. g.), poļi uzcēla nocietinājumu pie Daugavas jaunās ietekas¹³ (nebūtu vajadzīgs celt otru nocietinājumu, ja Daugavai būtu tikai viena izeja uz jūru). Kuģniecība noris arī pa Daugavas otru atzarojumu, jo 1565. g. poļu garnizons Daugavgrīvā traucēja kuģu braucienus. Šie traucējumi turpinājās ilgāku laiku,¹⁴ tomēr nedeva cerētos rezultātus; tāpēc Polijas karalis Zigismunds II Augusts pavēlēja Daugavgrīvas cietokšņa komandantam netraucēt Rīgas tirdzniecību.¹⁵ XVII gs. sākumā vecā Daugavas grīva kļuva aizvien mazāk piemērota kuģniecībai. 1608. g. zviedri ieņēma Daugavgrīvas cietoksni un uzcēla jaunu nocietinājumu Daugavas (jaunās) otrā pusē (domājams, poļu nocietinājuma vietā).¹⁶ Blakus Daugavgrīvas cietoksniem šis nocietinājums pastāvēja arī 1624. g., kad to personiski inspicēja zviedru karalis Gustavs II Ādolfs.¹⁷ Šajā revīzijā jauno nocietinājumu nosauca par «Neue Schanze». Apmēram 20 gadu laikā vecā Daugavas ieteka galīgi aizsērēja. 1644. g. zīmētajā Daugavgrīvas kartē tā kā šaura urdziņa aizvijas pa smilšu kalniem uz jūru. Toties jaunajā grīvā ar diviem pāriem peldošu boju iezīmēts kuģu ceļš, kā arī ierīkotas divas bākas (skat. 2. att.). Nocietinājums «Neue Schanze» pārdēvēts par «Schanzmünde».¹⁸ Līdz ar vecās Daugavas aizsērēšanu XVII gs. beigās vecais Daugavgrīvas cietoksnis zaudēja savu nozīmi, bet jaunais cietoksnis saucās par «Der Düna Neu Münde Schanz».¹⁹ 1690.—1691. g. zīmētajā kartē šo nocietinājumu sauca jau par «Düna Münde Schanz»,²⁰ bet pašās gadsimta beigās — par «Düna Münde Festung»²¹ (skat. 3. att.).

XVII gs. navigācijas apstākļi manāmi pasliktinājās arī jaunajā Daugavas grīvā. Tas sevišķi labi redzams XVII gs. beigu kartēs un plānos — ap daudzajām Daugavas salām arvien vairāk izpletās sēkļi. Arī izteka jūrā aizsērēja. Atkarībā no aizsērējumiem kuģu ceļā kuģi ostā ienāca pa diviem ceļiem vai arī pa vienu ceļu, piemēram, 1680. g. kuģiem bija tikai viena ieeja ostā, 1686. g. — divas. Pašās gadsimta beigās zīmētajā kartē kuģu ceļš no jūras uz pilsētu iezī-

¹³ C. Mettig, 1897, S. 254; R. Hausmann, 1875, S. 388.

¹⁴ Par šiem traucējumiem stāsta tirgotāji, kas brauca uz Rīgu, piemēram, Frīze no Lībekas, Petersens no Olborgas: 1572. g. 2. maijā viņi gribējuši iebraukt Rīgas ostā (Daugavgrīvā). Uz viņiem trīs reizes šauts ar lielgabalu pāri kuģim. Viņi neesot sapratuši, ko tas nozīmē. Paldies dievam, zaudējumus neesot cietuši, bet turpmāk uz Rīgu nebraukšot (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 102. l., 174.—175. lp.).

¹⁵ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 102. l., 152. lp.

¹⁶ C. Mettig, 1897, S. 313.

¹⁷ LKV, III, 4778—4787.

¹⁸ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 49. l.

¹⁹ 1680. g. zīmētajā Daugavgrīvas kartē (LCVVA, A-288. l., 1. apr., 53. l.).

²⁰ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 57. l.

²¹ Turpat, 51. l.

mēts ar divām paralēlām svitrām, kas virzās starp salām un sēkļiem, jo jūra pie Daugavas iztekas bija pieblīvēta ar milzīgiem smilšu sēkļiem (skat. 4. att.).²² Šādi navigācijas apstākļi Daugavas ūdensceļā apgrūtināja šī nozīmīgā tirdzniecības ceļa izmantošanu.

Daugavas ūdensceļa izmantošana regulāriem tirdznieciskiem sakariem sākās ap m. ē. X gs.²³ So svarīgo satiksmes ceļu izmantoja gan balti, gan austrumslāvi, gan ģermāņi, sevišķi Skandināvijas iedzīvotāji, kurus Austrumeiropā sauca par varjagiem, bet Rietumeiropā par vikingiem. Vēstures avoti jau VI gs. fiksē kādu skandināvu braucienu uz Konstantinopoli pa Daugavu un tālāk pa ceļu, ko vēlākajos gadsimtos sauca par «ceļu no varjagiem uz grieķiem».²⁴ Šajā ceļā ietilpa arī Daugava. Kijevas Krievzemes ziedu laikos krievu tirgotāji veltīja Daugavas tirdzniecības ceļam samērā maz uzmanības, pievēršdamies galvenokārt Melnajai jūrai un zemes ceļiem caur Viduseiropu. Tādējādi starpnieka funkcijas starp Krievzemi un Ziemeļeiropu bija varjagiem. Taču varjagu tirdzniecība, kas turklāt lielāko tiesu saistījās ar laupīšanu, nebija regulāra un nevarēja apmierināt arvien pieaugošo pieprasījumu pēc Baltijas un Krievzemes precēm Rietumeiropā. Līdz ar varjagu nozīmes mazināšanos tirdzniecībā palielinājās vietējo tirgotāju nozīme. Jau ap XII gs. tiek nodibināti pirmie kontakti ar Rietumeiropas tirgotājiem. Jautājums par to, kā notika Rietumeiropas un Austrumeiropas tirgotāju satikšanās un kontaktu nostabilizēšanās Baltijā, pēc būtības nav vēl atrisināts. Vai šī tikšanās bija Gotlandē? Vai starpnieki starp vācu un vietējiem tirgotājiem bija vikingi²⁵ vai kurši, kuri, kā zināms, braucienos pa Baltijas jūru neatpalika no vikingiem? Ir jautājums, vai vispār libieši un krievi no Daugavas baseina brauca uz Ziemeļvācijas piekrasti, Gotlandi un Lībeku. Pēc Latviešu Indriķa hronikas datiem, libieši izmantoja Rīgas jūras līci kā ūdensceļu,²⁶ bet krievu tirgotāji jau XIII gs. braukuši pa Daugavu ar učaniem.²⁷ Taču šie fakti vēl nepierāda, ka libieši, vitebskieši un citi būtu devušies ceļojumos pa jūrām. Var būt, ka taisnība ir Fr. Benninghofenam, kas uzskata, ka minēto tautību pārstāvji nav braukuši uz Gotlandi un tālāk.²⁸ Lai šīs problēmas varētu galīgi atrisināt, nepieciešams sīki

²² LCVVA, A-288 f., 1. apr., 39. l.

²³ Э. С. Мугуревич, 1965, стр. 98.

²⁴ LVA, II, 1. burtn., 2. nr.

²⁵ T. Zeids, 1951, 58. lpp.

²⁶ LI, XIV, 5.

²⁷ Смоленские грамоты..., стр. 24. Spriežot pēc XVI gs. datiem, par učaniem sauca transporta līdzekļus, kas bija lielāki par strūgām, ar plakanu dibenu un mazu iegrimi (Inflanty, s. 89—90).

²⁸ Fr. Benninghoven, 1961, S. 21—22. Šajā sakarībā būtu jāpiemin pavisam nepamatotais N. Usačova apgalvojums, ka krievi no Daugavas baseina ar učaniem masveidīgi braukuši pa Baltijas jūru (H. H. Усачев, 1961, стр. 209—210) un jau XII un XIII gs. mijā sasnieguši vācu zemes. Jāatzīmē sprieduma oriģinalitāte, ko autors nav pacenties pat pietiekami pamatot. Ir vispārzināms fakts, ka novgoro-

izstrādāt Daugavas kuģniecības vēsturi. Vēsturnieki nedod galīgu atbildi arī uz jautājumu, kad īstenībā vācu tirgotāji parādījās Daugavas grīvā. Pieņemts, ka kopš XII gs. otrās puses jūras tirdzniecībā aktīvi iesaistījās Lībekas tirgotāji. Nodibinātie tirdznieciskie kontakti arvien vairāk paplašinājās. Tos veicināja lielās tirdznieciskās iespējas Baltijā un Krievzemē, kā arī Vācijā. Vācu tirgotāji tieksmē pēc lielākas peļņas centās sagrābt Daugavas tirdzniecības ceļu, kā arī citus ceļus Baltijā, lai atbrīvotos no vietējo tirgotāju starpniecības. Tirgotājiem bija liela nozīme vācu agresijas organizēšanā un realizēšanā, un viens no galvenajiem agresijas mērķiem bija sagrābt satiksmes ceļus (uz Pleskavu, Novgorodu, Polocku, Smoļensku un Lietuvu), kas veda caur Latviju un Igauniju.

Tranzīttirdzniecības iespējas vācu agresijas sākumā visos virzienos nebija vienādas. Sevišķi nelabvēlīgi apstākļi tām izveidojās Novgorodas—Pleskavas virzienā sakarā ar ilgajām cīņām Igaunijā un vēlāk ar igauņu un novgorodiešu centieniem atbrīvoties no iekarotājiem (Novgorodas kņaza Jaroslava karagājiens uz Tartu 1234. g.),²⁹ kā arī ar Livonijas ordeņa agresiju pret Pleskavu un Novgorodu. Līdzīgs stāvoklis izveidojās arī attiecībā uz Lietuvu, jo ilgās cīņas Zemgalē un Kursā, kā arī naidīgās attiecības ar Lietuvu, protams, nevarēja veicināt tirdzniecību.³⁰

Daugavas tirdzniecības ceļš tika sagrābts visātrāk — līdz 1209. g. Daugavas ūdensceļa posms līdz Jersikai jau bija iebrucēju rokās. Vācu agresijas sākuma posmā, kad no Kokneses nebija aizgājis Vetseke un Jersikas Visvaldis vēl atradās Polockas kņaza atkarībā, izveidojās abpusēji tirdznieciskie kontakti. Tas ir pilnīgi saprotams, jo gan Koknesē, gan Jersikā uzturējās krievu tirgotāji. Turklāt šie abi nocietinājumi bija uzcelti, lai nodrošinātu Daugavas tirdzniecības ceļu.³¹

1210. g. pie Polockas kņaza ieradās Rīgas pārstāvji, lai vienotos par mieru un nodrošinātu normālu tirdzniecisko darbību, piesolot pat maksāt latgaļu meslus.³² Fakts, ka Polockas kņazs pilnvarbja Ludolfu no Smoļenskas³³ šo jautājumu nokārtot, rāda, ka tirdznieciskie sakari jau bija sasnieguši Smoļensku. 1211. g. bīskaps Alberts atbrīvoja tirgotājus no krasta tiesībām un muitas.³⁴

dieši jau XI—XII gs. brauca uz Gotlandi, bet apgalvot to arī par Daugavas baseina iedzīvotājiem nav nekāda pamata. Ļoti īpatnējo Daugavas navigācijas apstākļu dēļ vajadzēja gatavot specifiskus transporta līdzekļus, kas jūras braucieniem bija absolūti nederīgi. Ne ar strūgām, ne učaniem jūrā braukt nevarēja. To apliecina arī masveidīgās vitinu avārijas samērā rāmajā Kuršu jomā (*K. Forstreuter*, 1931, S. 71). Vitinas bija plakandibenu liellaivas, ar kurām transportēja preces pa Nemunu.

²⁹ История Эстонской ССР, I, стр. 176.

³⁰ В. Т. Пауто, 1959; В. Биљкин, 1936, 1936 а.

³¹ И. А. Тихомиров, 1876, стр. 162.

³² LI, XIV, 9; G. Gnegel-Waitschies, 1958, S. 100.

³³ L. Goetz, 1916, S. 230.

³⁴ LUB, I, 20. nr.

Politiskie notikumi XIII gs. divos pirmajos gadu desmitos liecina par šo tirdzniecisko sakaru nestabilitāti, jo šajā laikā vairākkārt notika vienošanās un slēgti līgumi, kas ietvēra arī jautājumus par Daugavas tirdzniecības ceļa izmantošanu (piemēram, 1212., 1223. g.; to teksti nav saglabājušies). 20. gados tirdzniecība pa Daugavu sāka nostabilizēties un paplašināties. Tā kā bija radusies nepieciešamība tirdzniecības principus noformēt juridiski, 1229. g. tika noslēgts līgums starp vācu tirgotājiem un Smoļenskas kņazu Mstislavu Davidoviču.³⁵ Šis līgums rāda Rīgas pieaugošo nozīmi tirdzniecībā pa Daugavu. Lai gan Rīgas pārstāvji minēti pēdējā vietā starp līgumslēdzējām pilsētām, tomēr to skaits bija lielāks par citu pilsētu pārstāvju skaitu.³⁶ No līguma redzams, ka noteicošie Daugavas tirdzniecības ceļā bija libekieši un Vestfāles pilsētu tirgotāji. Turklāt lielākā daļa nākamo Rīgas namnieku komplektējas no šīm pilsētām.

Līgums paredzēja, ka Daugavas tirdzniecības ceļu var izmantot abu pušu tirgotāji; to garantēja Rīgas bīskaps, ordeņa mestrs un visi «zemes kungji».³⁷ Krieviem atļāva brīvu ceļu uz Gotlandi un Lībeku, bet vāciešiem savukārt doties pa valku uz Smoļensku un tālāk bez traucējumiem.³⁸ Lai preču nogāde netiktu kavēta, Smoļenskas kņazs uzdeva speciālam ierēdnim tiunam (тиоунъ, тивоун) gādāt, lai tad, kad pie valka ierodas vācu tirgotāji ar precēm, t. s. valcinieki (cilvēki, kas tika nodarbināti transporta darbos) dodas pie tirgotājiem ar transporta līdzekļiem un nogādā preces uz Smoļensku.³⁹ Kad preces bija nogādātas pilsētā, tiuns saņēma pāri cimdu, bet kņaziene — gabalu vadmalas.⁴⁰ Valka lietošanā priekšrocības bija smoļenskiešiem un vāciešiem. Ja tie ieradās reizē, tad vajadzēja lozēt, kurš pirmais drikstēs izmantot transporta pakalpojumus, bet pārējiem bija jāgaida.⁴¹ Kā vācieši, tā krievi bija atbrīvoti no muitas visā ceļā.⁴²

Zināma neskaidrība ir jautājumā par transporta apmaksu pāri valkam. Līgumā par to nekas tieši nav sacīts. Turpretim Novgorodas un vācu tirgotāju līgumos ir runa par transporta maksām.⁴³ Grūti

³⁵ Vitebska jau kopš XII gs. otrās puses, bet Polocka kopš XIII gs. 20. gadiem bija pakļauta Smoļenskai.

³⁶ No Gotlandes bija trīs, no Lībekas, Zostas, Minsteres, Groningenas un Dortmundas divi, no Brēmenes viens, bet no Rīgas četri pārstāvji (*H. Schröder*, 1917, S. 44).

³⁷ *L. Goetz*, 1916, S. 287.

³⁸ Turpat, 266. lpp.; LUB, I, 101. nr.

³⁹ LUB, I, 101. nr., 15. §; *L. Goetz*, 1916, S. 262.

⁴⁰ *L. Goetz*, 1916, S. 281.

⁴¹ Turpat, 286.—287. lpp.

⁴² Tas nav visai pareizi, jo, kā norāda J. Kuļišers, par zināmu muitu var uzskatīt cimdu pāri tiunam un vadmalas gabalu kņazienei (*H. M. Кулишер*, 1923, стр. 104).

⁴³ *L. Goetz*, 1916, S. 264.

spriest, kāpēc šis jautājums visai detalizētajos Daugavas tirdzniecības noteikumos nav pieminēts. Turklāt transporta izmaksām vajadzēja būt diezgan lielām, un tās noteikti bija jāsedz tam, kas izmantoja transporta pakalpojumus. Var vienīgi pieņemt, ka likme bija noteikta jau iepriekšējos līgumos, tāpēc par to nekādas domstarpības un strīdi neradās.

Līgumā sīki detalizētie noteikumi rāda, ka abas puses ir ieinteresētas tirdzniecisko sakaru normālā norisē. Par līdztiesības principiem gan Daugavas ūdensceļa izmantošanā, gan citos jautājumos nav jāšaubās. Piemēram, valka lietošanā kā krieviem, tā vāciešiem bija vienādas tiesības; arī parādus vispirms kārtoja smolenskieši vācietim, un otrādi,⁴⁴ bet pārējie tirgotāji bija atbīdīti otrajā plāksnē (proti, lībiešu, latgaļu, lietuviešu un zemgaļu tirgotāji, kuri aktīvi darbojās vēl XIII gs. beigās).⁴⁵ Var rasties jautājums par zināmu priekšrocību piešķiršanu vāciešiem no krievu puses. Piemēram, puda standarta etalons glabājās vācu baznīcā, tomēr citi mēra etaloni (piemēram, kapa) bija atjaunojami gan pēc krievu, gan vācu standarta.⁴⁶ Zināma pretimnākšana vāciešiem bija arī noteikums, ka krievs nedrīkst dot vācietim atpakaļ paņemto preci un vācietim tā nav jāņem atpakaļ.⁴⁷ Šāda pretimnākšana ir pilnīgi saprotama, jo Smolenskas, Polockas un Vitebskas tirgotāji bija ieinteresēti tirgoties ar vāciešiem. Lai piesaistītu tos, sevišķi Rīgas tirgotājus, un lai tie nebrauktu uz citiem tirdzniecības apgabaliem, piemēram, Novgorodu, tiem tika dotas dažas priekšrocības.

Krievu braucieni jau šajā periodā (XIII gs. pirmie trīs gadu desmiti) pa Daugavu bija traucēti gan sakarā ar vācu agresijas izraisītajām cīņām un lietuviešu uzbrukumiem,⁴⁸ gan krievu kņazistu savstarpējo cīņu dēļ. Sekas bija Vitebskas un Polockas pakļaušana Smolenskai. Kad sakarā ar labvēlīgākiem apstākļiem⁴⁹ sākās tirdzniecības aktivizācija, parādījās tendence kā no vāciešu, tā krievu puses ierobežot tirdzniecības brīvību, kā arī netraucētu Daugavas ūdensceļa izmantošanu. Jau ap 1212. g. Rīga bija mēģinājusi ierobežot pārējo pilsētu tirgotājus Daugavas ūdensceļa izmantošanā,⁵⁰ bet tas neizdevās, jo šie mēģinājumi bija saimnieciski un politiski priekšlaicīgi. Lai gan 1229. g. līgumā Rīga bija jau svarīgs ekonomisks

⁴⁴ L. Goetz, 1916, S. 246.

⁴⁵ Fr. Benninghoven, 1961, S. 156—161.

⁴⁶ LUB, I, 101. nr., 29. §; L. Goetz, 1916, S. 279, 284—295.

⁴⁷ L. Goetz, 1916, S. 279.

⁴⁸ B. T. Пауыро, 1959, стр. 375—377.

⁴⁹ 30. gadu sākumā politiskais stāvoklis šajā rajonā izmainījās — lietuvieši vairs nesiroja, bet lietuviešu feodāļi mēģināja ieņemt daļu krievu kņazistu un nostiprināties tajās par valdniekiem. Tas bieži vien notika ar vietējo bajāru piekrišanu. Pārōijusies no tatāru—mongoļu iebrukuma Krievzemes rietumu kņazistēs, vietējie kņazi un bajāri pievienojās Lietuvas valstij (B. T. Пауыро, 1959, стр. 389). Šis pievienošanās dēļ izbeidzās lietuviešu iebrukumi krievu kņazistēs.

⁵⁰ H. Schröder, 1917, S. 34.

faktors Daugavas tirdzniecības ceļā, tomēr tā vēl nespēja cīnīties par hegemoniju šajā ceļā.

Vērtējot 1229. g. līgumu, jāuzsver, ka tas atspoguļoja pastāvošo tirdzniecības praksi ar visām grūtībām, ar kurām tai vajadzēja saskarties, gan izmantojot Daugavas tirdzniecības ceļu, gan veicot tirdzniecības operācijas Krievzemē. Šis līgums lika pamatus krievu un vācu tirdzniecības norisei un kārtībai. Vēlākie līgumi vairs nebija tik plaši izvērsti un detalizēti, un tāpēc parasti notika atsaukšanās uz 1229. g. līgumu kā pamata līgumu.

1250. gada līgums⁵¹ pamatos atkārtō 1229. g. līguma principus. Uzskata, ka tas noslēgts tikai starp Rīgu un Smoļensku.⁵² No šī līguma var spriest par krievu tirgotāju pieaugošo nozīmi Daugavas tirdzniecībā,⁵³ kā arī par Smoļenskas tirgotāju nevēlēšanos dot vāciešiem kaut kādas priekšrocības, tieši otrādi — tie centās vācu tirgotājus pat ierobežot, proti, neļaut viņiem brīvi braukt ārpus Smoļenskas robežām; to varēja darīt tikai ar kņaza atļauju.⁵⁴ Smoļenskieši gribēja kļūt par starpniekiem, tādējādi ierobežojot tirdzniecības brīvību. Tas bija zināmā pretrunā ar līguma pirmo paragrāfu, kas garantēja kā Smoļenskā, tā Rīgā un Gotlandē brīvu tirdzniecību.⁵⁵ Tomēr attiecībā uz Daugavas ūdensceļa izmantošanu šajā līgumā nebija nekā jauna.

Grūti spriest, kā izveidojās tirdznieciskās attiecības ar Vitebsku un Polocku. Jādomā, ka tur nekādi sarežģījumi nebija, jo kā Tovtivils, tā Vikints kādu laiku bija Rīgas sabiedrotie. Abas pilsētas bija ieinteresētas koncentrēt tirdzniecību pie sevis, bet to nebija spējīgas veikt. Teikto apliecina tirgotāju braucieni uz Smoļensku. Kad pēc Tovtivila noslepkavošanas varu Polockā pārņēma Lietuvas dižkunigaiša

⁵¹ Šis līgums ir datēts dažādi, arī ar 1253. g. (*H. Schröder*, 1917, S. 45) vai tikai ar XIII gs. vidu (*M. H. Березков*, 1877, стр. 340). Ar XIII gs. vidu to datē arī *L. Gees*, *A. Kuņiks*, *P. Golubovskis*, *N. Lihačovs* un *A. Zimins* (*Смоленские грамоты...*, стр. 15). Vēl ir arī cits viedoklis, pēc kura šis līgums tiek uzskatīts par 1229. g. līguma projektu un datēts ar 1223.—1225. g. So viedokli aizstāv *A. Botjakovs*, *N. Usačovs* un Smoļenskas līguma jaunākā izdevuma sagatavotāji *T. Sumņikova* un *V. Lopatins* (*Смоленские грамоты...*, стр. 15). Šis monogrāfijas izdevums nav izšķīrt minēto jautājumu, tomēr tās autors piekrīt pirmajam viedoklim, jo strīdīgajā dokumentā minēti vairāki fakti, kas ir pretrunā ar 1229. g. līguma principiem.

⁵² *M. H. Березков*, 1877, стр. 340. Tomēr liekas, ka līgums attiecās uz visiem vācu tirgotājiem, jo tajā ir paragrāfs, kur runāts par Gotlandi (*L. Goetz*, 1916, S. 310—311, 313).

⁵³ Lai gan lietuvieši mēģināja pakļaut Smoļensku, tomēr tās saimnieciskos sakarus ar Daugavu sevišķi netraucēja ne Polockā valdošais Tovtivils, ne Vitebskas kņazs Vikints (abas pilsētas uz laiku bija nokļuvušas Lietuvas pakļautībā), jo tie abi 50. gadu sākumā bija naidīgi noskaņoti pret Mindaugu sakarā ar viņa mēģinājumiem pakļaut Augštaitiju un biedrojās ar Rīgu. Turklāt tatāru—mongoļu iebrukums Smoļensku skāra mazāk.

⁵⁴ *L. Goetz*, 1922, S. 453.

⁵⁵ Turpat, 316.—317. lpp.

Troinata ieliktenis Gerdens,⁵⁶ tas centās iegūt polockiešu un vitebskiešu simpātijas un atbalstu. 1264. g. miera līgumā ar Livonijas ordeni un Rīgu tika ietilpināti daži punkti, no kuriem par svarīgāko var uzskatīt vienošanos par abpusēju tirdzniecības brīvību.⁵⁷ Katrs jauns kņazs, kas sāka valdīt Polockā un Vitebskā, centās nokārtot vai arī panākt veco principu apstiprinājumu par tirdzniecību pa Daugavas tirdzniecības ceļu. Turklāt nepārtraukti radās jaunas domstarpības un atkārtojās vecās. Tā kā Lietuvas dižkunigaiša Voišelga laikā ar Livonijas ordeni tika uzturētas mierīgas attiecības, tirdzniecība pa Daugavu joprojām uzplauka.

Kopš 1266. g. apstākļi Daugavas tirdzniecībai nebija izdevīgi. Livonijas ordeņa kara dēļ ar Novgorodu tika slēgti ne vien ceļi uz Novgorodu, bet arī Daugavas tirdzniecības ceļš (1270. g.).⁵⁸ Preču kustību pa Daugavu traucēja arī Livonijas ordeņa centieni nostiprināties pie Daugavas ūdensceļa. Sākās smagas cīņas ar lietuviešu dižkunigaiti Troidenu. 1276. g. gan tika noslēgts miers, kas garantēja arī drošību tirgotājiem,⁵⁹ taču traucējumi Daugavas tirdzniecības ceļā nerimās. Radās pat projekts par tirgus vietas (*forum mercandi*) pārceļšanu no Krievijas uz Livoniju.⁶⁰ Arī notikumi Polockā un Vitebskā bija nelabvēlīgi normālai tirdzniecībai — kādu laiku Polockā pat saimniekoja vācieši,⁶¹ kurus kņaza Vitena karaspēks drīz vien padzina. Vitebska uz laiku atbrīvojās no Lietuvas un tika pievienota Smoļenskai.⁶² Šādos apstākļos par normāliem tirdznieciskiem sakariem nebija ko domāt un tirgotāju braucieni bieži vien beidzās ar abpusēju preču konfiskāciju.⁶³ Tomēr Daugavas ūdensceļš bija ļoti nozīmīgs, tāpēc nekārtības nedrīkstēja ietilgt. 1284. g. sākās tendence tirdzniecību pa Daugavu nostabilizēt. Speciālā līgumā tika noregulētas strīdīgās lietas starp Rīgas arhibīskapu un ordeņa mestru, Rīgas pilsētu un Smoļensku. Vienojās, ka tirdzniecība netiks traucēta un abu pušu tirgotājiem tiks dots brīvs ceļš.⁶⁴ Arī šajā līgumā galvenā vieta ir ierādīta Rīgai. Liekas, ka citi vācu tirgotāji savas agrākās pozīcijas pamazām zaudēja.⁶⁵ Šis ir arī pirmais līgums, kur runāts tikai par Rīgas un Smoļenskas tirgotāju nodrošināšanu.⁶⁶

⁵⁶ B. T. Пауыто, 1959, стр. 383.

⁵⁷ ПЛД, 25 а.

⁵⁸ L. Goetz, 1922, S. 456.

⁵⁹ H. Schröder, 1917, S. 51.

⁶⁰ Turpat, 52. lpp.

⁶¹ 70. un 80. gados Polockā valdīja kņazs Konstantīns, kas it kā bija pārgājis katoļticībā un nodevis Polocku vāciešiem (B. T. Пауыто, 1959, стр. 392).

⁶² L. Goetz, 1916, S. 323.

⁶³ L. Goetz, 1922, S. 457.

⁶⁴ L. Goetz, 1916, S. 329.

⁶⁵ H. Schröder, 1917, S. 56; L. Goetz, 1922, S. 456; M. H. Березжков, 1877, стр. 340.

⁶⁶ L. Goetz, 1916, S. 329.

90. gados (uzskata, ka 1293. g.) arī Polocka, kur valdīja lietu-
viešu kņazs Vitens, slēdza līgumu ar Rīgu. To apliecina Polockas
bīskapa Jakova vēstule Rīgai 1298. g., kurā šis līgums pieminēts.⁶⁷

Daudzie līgumi, ko XIII gs. gaitā noslēdza Rīga, Vācijas pilsē-
tas un Gotlande, no vienas puses, un Vitebska, Polocka un Smo-
ļenska, no otras, izskaidrojami ar sarežģītajām politiskajām attiecī-
bām Daugavas tirdzniecības apgabalā. Biežā politisko varu maiņa
minētajās krievu pilsētās radīja nepieciešamību pēc katrām pārmai-
ņām slēgt jaunus tirdzniecības līgumus un apstiprināt vecos tirdz-
niecības principus. Ar Novgorodu visā XIII gs. gaitā tika slēgti tikai
trīs līgumi. Tirdzniecību Daugavas ūdensceļa rajonā aktivizēja, se-
višķi XIII gs. pirmajā pusē, vācu iebrucēju straujā nostiprināšanās
Daugavas tirdzniecības ceļa lejasdaļā, ciņas Ņevas grīvā ar zvied-
riem, ordeņa agresīvā rīcība attiecībā pret Pleskavu un Novgorodu.
Tas viss kavēja tirdzniecisko sakaru aktivizēšanos Pleskavas—Nov-
gorodas tirdzniecības rajonā, mazināja šī rajona nozīmi tirdzniecībā
ar Gotlandi, Ziemeļvācijas pilsētām, bet sevišķi ar Rīgu.

XIII gs. gaitā Daugavas tirdzniecības ceļā notika lielas pārmai-
ņas gan politiskā, gan saimnieciskā ziņā. Vissvarīgāk bija tas, ka
arvien pieauga cīņa par šī ūdensceļa izmantošanu. No vienas puses,
par to cīnījās Rīga ar Vācijas pilsētām, sevišķi Lībeku (Daugavas
ūdensceļu izmantoja galvenokārt Libeka, Zosta, Minstere, Dort-
munde, Brēmene, Braunsveiga, kā arī Gotlandes un austrumfrīzu
tirgotāji). Ar Rīgas tirdzniecisko uzplaukumu un tirgotāju skaita
palielināšanos Rīgas tirgotājiem radās tieksme atstumt no Dauga-
vas tirdzniecības apgabala citus tirgotājus. Rīgas pievienošanās Zie-
meļvācijas pilsētu līgumiem, kas paredzēja nodrošināt tirdzniecības
ceļus, uz laiku šo tieksmi notušēja. Neapšaubāmi, ka Rīgas saimnie-
ciskais stāvoklis Daugavas tirdzniecības apgabalā bija visstabilā-
kais. Sacīto apliecina fakts, ka tirdzniecības līgumos ar krievu pilsē-
tām pie Daugavas jau XIII gs. ir pieminēta tikai Rīga, nevis citas
pilsētas. Jau šajā laikā daļa Rīgas tirgotāju specializējās tirdznie-
cībā ar krieviem. Piemēram, Rīgas parādnieku grāmatā minēts kāds
Vescelus de Lingen, kas gandrīz visus tirdznieciskos darījumus veica
tikai ar krieviem.⁶⁸

No otras puses, par Daugavas tirdzniecības ceļu cīnījās krievu
pilsētas — Polocka, Vitebska un Smoļenska. Kamēr tās vēl atradās
Smoļenskas kņaza pakļautībā, šī tieksme nebija tik stipra, bet, tik-
līdz Smoļenskas kņaziste sadalījās, katra no šīm tirdzniecības pilsē-
tām centās piesaistīt tirgotājus sev. Tas izpaužas visos līgumos, sā-
kot ar XIII gs. otro pusi. Slēdzot līgumu, katra pilsēta garantēja
vāciešiem brīvu tirdzniecību tikai savā novadā, bet nekur nebija

⁶⁷ L. Goetz, 1916, S. 330.

⁶⁸ Das Rigische Schuldbuch . . . , S. 83.

teikts, ka vācu tirgotāji drikstētu braukt tālāk uz citām pilsētām. Protams, braucieni netika aizliegti. Tas bija tikai zināms mēģinājums koncentrēt vācu tirgotājus savā interešu zonā. Tādi bija, piemēram, jau minētais 1250. g. līgums, 1265. g. līgums starp Polockas kņazu Izjaslavu un Rīgu.⁶⁹ Arī Rīgas protesta vēstule Vitebskas kņazam Mihailam Konstantinovičam 1298. g. tieši apliecina Vitebskas mēģinājumus koncentrēt tirdzniecību un ierobežot vācu tirgotāju tiesības netraucēti tirgoties ar citu krievu pilsētu tirgotājiem.⁷⁰ Lai traucētu rīdzinieku braucienus uz Smoļensku, Vitebskas kņazs nedeva vācu tirgotājiem pavadoņus braucienam pa valku uz Smoļensku. Tāpēc tie cieta zaudējumus — tos aplaupīja lietuvieši.⁷¹

Jāuzsver Daugavas tirdzniecības ceļa lielā saimnieciskā nozīme XIII gs. Rīgas tirdzniecībā; pa to piegādāja Rietumeiropā visvairāk pieprasītās preces. Spriežot pēc Rīgas parādnieku grāmatas ierakstiem, galvenā eksportprece bija vasks.⁷² Aprēķinot krievu tirgotāju parādus Rīgas tirgotājiem, 23 gados krievi palikuši parādā 22 953 kg vaska, t. i., gandrīz tonnu gadā. Pieprasījums pēc vaska arvien palielinājās sakarā ar katoļticības izplatīšanos (kulta vajadzībām). Katoļu baznīca bija vaska galvenā noņēmēja. Kažokādu eksportēšanā Daugavas tirdzniecības apgabals manāmi atpalika no Novgorodas—Pleskavas tirdzniecības apgabala.⁷³ To izskaidro Novgorodas lielās iespējas iegūt kažokādas kā no saviem novadiem, tā no faktoriņām ziemeļos, turpretim Vitebskai, Polockai, Smoļenskai šajā ziņā bija jāsamierinās ar vietējo avotu izmantošanu.

Bez šīm divām galvenajām precēm vairāk vai mazāk tirgojās arī ar liniem, kviešiem, taukiem, pelniem un kaņepājiem. Rīgas parādnieku grāmatā ir arī ieraksti par miežiem, auzām, kāpostiem, zirgiem, kokmateriāliem, medu utt. Protams, attiecībā uz šīm precēm ierakstu skaits nav liels. Diemžēl parādnieku grāmata neatspoguļo rīdzinieku parādus krieviem, lai gan šie parādi neapšaubāmi bija.

⁶⁹ Tajā bija prasība, lai Polockas tirgotājiem būtu brīvs ceļš uz Gotlandi un Lībeku, bet nekas nebija minēts par brīvu ceļu vāciešiem uz Vitebsku un Smoļensku (L. Goetz, 1916, S. 327).

⁷⁰ LUB, VI, 3059. nr.

⁷¹ H. Schröder, 1917, S. 64.

⁷² Rīgas parādnieku grāmatā laika posmā no 1286. līdz 1352. g. ir ieraksti tikai par 30 gadiem. No 549 preču ierakstiem 439 (apmēram 80%) ieraksti attiecas uz vasku (E. И. Муравская, 1962, стр. 203). Protams, lielais ierakstu skaits par vasku daļēji izskaidrojams arī ar to, ka vasks kalpoja kā maksāšanas līdzeklis, bet tas tikai vēlreiz apliecina lielo vaska nozīmi. Vairums minēto ierakstu attiecas uz Daugavas tirdzniecības apgabalu Tiklīdz sakās karš starp Rīgu un ordeni un dažādi traucējumi Daugavas tirdzniecības ceļā, ierakstu skaits strauji samazinās. Nav šaubu, ka zināmu daudzumu vaska deva arī Novgorodas un Pleskavas tirdzniecības apgabals.

⁷³ L. Goetz, 1922, S. 256. Parādnieku grāmatā ierakstu par kažokādām ir maz. Taču dažkārt ierakstos minēti visai lieli kvantumi. Piemēram, 1309. g. kāds krievu tirgotājs bija palicis parādā 10 000 kažokādu (Das Rigische Schuldbuch ..., S. 103).

Par to liecina 1229. g. līgums un arī citi līgumi.⁷⁴ Jāatzīmē, ka daļa preču tika vestas pa sauszemes ceļu gar Daugavas labo krastu. To izmantoja galvenokārt ziemā (ir minētas ragavu karavānas, piemēram, kādā karavānā bija 40 ragavas).⁷⁵

Analizējot Rīgas parādnieku grāmatu, rodas jautājums, kāda daļa ierakstu attiecas uz Novgorodu un Pleskavu. Iespējams, ka jau šajā laikā Daugavas baseinā un Baltkrievijā dzīvojošos krievu tirgotājus sauca par *Ruthenus*. Spriežot pēc parādu summas naudā un precēs, visintensīvākā tirdznieciskā darbība pa Daugavu notikusi laikā no 1286. līdz 1303. g. un no 1307. līdz 1309. g. Uz šiem laika posmiem attiecas visvairāk ierakstu, gan kopīgo, gan attiecībā uz krieviem (skat. 1. tab.).⁷⁶

Minētie laika posmi bija samērā mierīgs periods Daugavas tirdzniecības apgabalā. 1298. g. jau risinājās Livonijas ordeņa un Rīgas cīņas, kurās iejaucās arī lietuvieši (Rīgas pusē), bet ziemā sākās karš ar Pleskavu.⁷⁷ Tomēr Rīgas un ordeņa domstarpības sākuma posmā vēl nevarēja manāmi ietekmēt tirdzniecību pa Daugavu, jo ar lietuviešu palīdzību ridzinieki vairākas reizes smagi sakāva ordeņa spēkus. Tikko ridzinieki no ordeņa saņēma pirmo nopietno triecienu pie Bukultiem 1299. g., ievērojami samazinājās ierakstu skaits Rīgas parādnieku grāmatā (skat. 1. tab.). Laika posmā no 1300. līdz 1303. g. ierakstu skaits pieauga (1299. g. tika noslēgts pamiers), tad pakāpeniski samazinājās un 1307.—1309. g. atkal palielinājās (ar lietuviešu palīdzību Rīga bija nostiprinājusi savas pozīcijas).

Tirdznieciskie apstākļi Daugavas tirdzniecības ceļa rajonā XIV gs. sākumā nebija labvēlīgi, jo vēl turpinājās Livonijas ordeņa un Rīgas cīņas. Vitena uzsākto Rīgas atbalstīšanas politiku turpināja arī Ģedimins, jo Rīga ilgu laiku izpildīja Ģedimina banķiera funkcijas.⁷⁸

⁷⁴ L. Goetz, 1916; 1229. g. līguma 14. nr., 5.—7. §; 1250. g. līguma 7., 9. nr., 15. §.

⁷⁵ L. Goetz, 1922, S. 506.

⁷⁶ Ierakstu skaits Rīgas parādnieku grāmatā:

Gads	Kopskaits*	No tiem krievu
1289.	126	25
1290.	113	26
1291.	128	38
1292.	99	42
1293.	109	23
1296.	151	16

* So arī izskaitļojusi J. Muravska (E. И. Муравская 1962, стр. 101).

⁷⁷ Л. А. Арбузов, 1911, стр. 51.

⁷⁸ C. Mettig, 1900, S. 13.

Krievu parādi vācu tirgotājiem pēc Rīgas parādnieku grāmatas

Gads	Nauda sudr. markās	Vasks				Kažok- ādas gab.	Sāls		Ierak- stu skaits
		birkavs	podī	mār- ciņas	apreķ. kg		podī	apreķ. kg	
1286.	28	1/2	—	—	80	—	—	—	8
1287.	164	8	4 1/2	—	1316	120	—	—	13
1288.	87	4 1/2	3	—	744	—	—	—	11
1289.	100	13	18	—	2224	—	—	—	25
1290.	243	4	6	4	690	80	—	—	26
1291.	97	19 1/2	15	—	3240	370	—	—	38
1292.	146	15 1/2	8 1/2	—	2548	—	7 1/2	60	42
1293.	97	7	—	—	1120	50	—	—	23
1294.	65	2 1/2	4 1/2	—	436	160	—	—	12
1295.	119	—	—	—	—	—	—	—	10
1296.	128	3 1/2	—	—	560	—	—	—	16
1297.	37	4 1/2	—	—	720	—	—	—	10
1298.	5	2 1/2	5	10	445	—	—	—	4
1299.	4	—	—	—	—	—	—	—	1
1300.	23	—	10 1/2	—	84	—	5	40	4
1301.	97	8 1/2	15	4	1482	—	—	—	15
1302.	69	4 1/2	2 1/2	—	740	—	—	—	8
1303.	36	5	12	—	896	—	—	—	8
1304.	2	—	—	—	—	—	—	—	1
1305.	—	—	—	—	—	—	—	—	1
1307.	—	11 1/2	—	—	1840	—	—	—	6
1309.	40	13	—	—	2080	10 000	—	—	5
1314.	—	4	—	—	640	—	—	—	2
1315.	12	3	3 1/2	—	508	—	—	—	3
1316.	8	—	—	—	—	—	—	—	1
1317.	—	2	—	—	320	—	—	—	1
1319.	—	1 1/2	—	—	80	—	—	—	1
1327.	—	1	—	—	160	—	—	—	1
1329.	5	—	—	—	—	—	—	—	1
1352.	10	—	—	—	—	—	—	—	1

Ģedimina pakļautībā atradās Vitebska un Polocka. Livonijas orde-
nis, kas bija nostiprinājies Daugavpilī un citās vietās pie Daugavas,
traucēja tirdznieciskos sakarus. Karadarbība vairāk vai mazāk turpi-
nājās līdz 1323. g., kad sakarā ar Lietuvas lielkņaza Ģedimina dip-
lomātisko manevru (gatavošanos pieņemt kristietību) tika noslēgts
miers,⁷⁹ kas kādu laiku saglabājās, jo kā ordenis,⁸⁰ tā Rīga un lietu-
vieši bija ieinteresēti tirdznieciskajos sakaros.

Šis miera līgums Daugavas ūdensceļa izmantošanā nedeva nekā
jauna. Jautājums par braucieniem uz Smoļensku netika izšķirts; lie-

⁷⁹ В. Т. Паууго, 1959, стр. 421—422.

⁸⁰ Par ordeņa ieinteresētību Daugavas tirdzniecībā nav šaubu, jo ir ziņas, ka
1324. g. ordeņa tirgotāji no Daugavpils un Rēzeknes aktīvi tirgojās ar krieviem
(ПЖА, 62).

kas, pastāvēja iespēja turp braukt.⁸¹ Miera līgums domstarpības starp abām pusēm nelikvidēja. Ordenis joprojām aplaupīja tirgotājus uz Daugavas.⁸² Rīdzinieki jau 1324. g. sūdzējās, ka tas neievērojot miera noteikumus.⁸³ 1329. g. lietuvieši iebruka Livonijā. Taču Rīgai tie vairs nespēja līdzēt, un 1330. g. tā padevās ordenim. Karš ar Lietuvu turpinājās līdz 1338. g., kad slēdza miera līgumu.⁸⁴ Šis līgums attiecībā uz tirdznieciska rakstura jautājumiem bija plašāks.⁸⁵ Tas noteica brīvu tirdzniecību pa Daugavu visiem tirgotājiem — pagāniem vai kristīgajiem. Līgumam bija liela nozīme arī citā aspektā — kā brīvas tirdzniecības garantijai arī turpmāko militāro sadursmju laikā, jo tirdzniecība tika atzīta par neitrālu,⁸⁶ bet praksē šo vienošanos nekad neievēroja. Līgumā tika nodrošināta Daugavas ūdensceļa un sauszemes ceļu izmantošana.⁸⁷ Par noteikumu ievērošanu bija jārūpējas Livonijas ordeņa mestram un Lietuvas dižkunigaitim.⁸⁸

Dažus gadus vēlāk miera līgumu ar Livoniju slēdza Smoļenskas kņazs Ivans Aleksandrovičs. Līguma galvenā doma bija šāda: lai rīdzinieki varētu brīvi braukt uz Smoļensku, bet smoļenskieši — uz Rīgu.⁸⁹

Tādējādi XIV gs. vidū tika noregulēti normāli tirdzniecības apstākļi visā Daugavas tirdzniecības apgabalā. Daugavas ūdensceļa nozīmi šajā laikā palielināja sadursmes starp Novgorodu, Pleskavu un ordeni XIV gs. 60. gados. Taču tad pat atkal atjaunojās cīņas ar lietuviešiem (mestra Vilhelma fon Frimersheima laikā 1365.—1368. g.). Liekas, ka sakarā ar šīm cīņām ordenis bija aizliedzis pārējām Hanzas pilsētām izmantot Daugavu, toties Livonijas tirgotāji varēja pa to braukt.⁹⁰ 1367. g. stāvoklis sāka normalizēties.

Šajā laikā Rīga atkal centās nostiprināties Daugavas tirdzniecības ceļā, izspiežot no tā citas vācu pilsētas. Rīgai par labu nāca Hanzas pilsētu sakāve cīņā ar Dānijas karali Valdemāru IV Aterdagu. 1361. g. dāņi iekaroja Gotlandi un 1362. g. jūlijā sakāva ap-

⁸¹ Par zināmu Smoļenskas atkarību no Lietuvas liecina Smoļenskas kņaza tituls «Gedimina jaunākais brālis» (*B. T. Flawyro*, 1959, *crp.* 398).

⁸² *L. Goetz*, 1922, S. 461.

⁸³ *H. Schröder*, 1917, S. 67.

⁸⁴ *L. Goetz*, 1916, S. 335.

⁸⁵ Liekas, ka šis līgums garantēja vāciešiem braucienus arī uz Smoļensku, jo tajā bija norādīts, ka vācu tirgotāji var doties uz Lietuvu un Krievzemi. Tā kā Vitebska un Polocka jau bija ietilpinātas Lietuvas lielkņazistē, var domāt, ka minētā piebilde attiecas uz Smoļensku.

⁸⁶ LUB, VI, 3081. nr.

⁸⁷ Te ir kāds īpatnējs noteikums — līdz Aiviekstei krievi varēja ceļot brīvi, izmantojot visas Daugavas pietekas, bet leļpus Aiviekstes grīvas viņiem bija iespējams izmantot tikai divus ceļus gar abām Daugavas malām un vienīgi šķēpa metiena attālumā no krastiem (LUB, VI, 3081. nr.).

⁸⁸ LUB, VI, 3081. nr.

⁸⁹ Turpat, II, 796. nr.

⁹⁰ *G. Hollihn*, 1936, S. 35.

vienoto Hanzas pilsētu floti pie Helsingborgas.⁹¹ 1366. g. Libekas pārstāvji sanāsmē Gdanskā, kur klāt bija arī Livonijas ordeņa mestrs un Rīgas arhibīskaps Fromholds, pieprasīja, lai pārējām Hanzas pilsētām garantētu tiesības netraucēti doties pa Daugavas tirdzniecības ceļu, kurp vien vēlas.⁹² Lēmums bija labvēlīgs Libekai, bet jau 1368. g. nesaprašanās sākās no jauna: libekieši sūdzējās, ka atkal tiekot traucēti braucieni pa Daugavu uz augšu.⁹³ 1374. g. sanāsmē Tartu tika nolemts, ka brīvu Daugavas ūdensceļa izmantošanu nevienam tirgotājam nedrīkst liegt, ja tas ietilpst Hanzas tirgotāju apvienībā.⁹⁴ 1383 g. atjaunojās libekiešu sūdzības par traucējumiem Daugavas tirdzniecības ceļā no Rīgas puses.⁹⁵ Vienlaikus Rīga uzsāka cīņu, lai ierobežotu pārējo pilsētu tirdznieciskās iespējas Rīgā, tika aizliegta mazumtirdzniecība. Hanzas tirgotāji ar pūlēm cīnījās par savām tiesībām, jo tiem bija grūti atrast sabiedroto. Vienīgo atbalstu varēja gaidīt no Livonijas ordeņa, kas joprojām baidījās pieaugošā Rīgas spēka. 1388. g. sakarā ar to, ka bija aizliegta tirdzniecība ar Novgorodu, radās jautājums arī par Daugavas tirdzniecības ceļa slēgšanu. Hanzas pilsētas pieprasīja aizlieguma nerealizēšanas gadījumā nodrošināt tām iespēju doties pa Daugavu uz augšu.⁹⁶ Ziemeļvācijas pilsētu pozīcijas Daugavas tirdzniecības ceļā jau XIV gs. otrajā pusē bija zaudētas. Jāatzīmē, ka pārējās Livonijas pilsētas šajā jautājumā nostājās Rīgas pusē, piemēram, 1392. g. Livonijas pilsētu sanāsmē Tartu, kur bija Livonijas pilsētu pārsvars, pret Libekas prasībām izturējās noraidoši.⁹⁷ Lai gan otrais Hanzas—Dānijas karš beidzās Hanzai labvēlīgi, tomēr Hanzai neizdevās nomākt Rīgas centienus.

XIV gs. beigās stāvokli Daugavas tirdzniecības ceļā atkal sarežģīja politiskie notikumi. Pēc Alģirda nāves 1377. g. atjaunojās Livonijas ordeņa sadursmes ar Lietuvu. Lietuvā sākās asiņainas cīņas starp Alģirda dēlu Jagaili un tēvabrāli Ņeistutu. Ordeņa karaspēks, kas atbalstīja Jagaili, kopā ar Skirgaili (Jagaiļa brālis) aplenca Polocku, kur par kņazu bija abu brālis Andrejs, kurš atbalstīja Ņeistutu. 1381. g. Ņeistutam izdevās atņemt Jagailim lielkņaza titulu, bet Polockā atkal valdīja kņazs Andrejs. Šajā laikā sākās tuvināšanās Maskavas lielkņazam, kā arī stāvokļa normalizēšanās Daugavas tirdzniecības ceļā. Tomēr Jagailim beidzot izdevās atgūt varu, un Skirgailis ieguva Polocku. Cīņas par Polocku turpinājās, un kņazs pakļāvās ordeņa aizsardzībai.⁹⁸ 1387. g. Skirgailis noslēdza

⁹¹ E. Daenell, 1905, S. 34.

⁹² H. Schröder, 1917, S. 75.

⁹³ LUB, VI, 2894. nr.

⁹⁴ AuR, I, 100. nr.

⁹⁵ G. Hollhn, 1936, S. 37; LUB, III, 1195. nr.

⁹⁶ L. Goetz, 1922, S. 465.

⁹⁷ H. Schröder, 1917, S. 79.

⁹⁸ LUB, III, 1226. nr.

pamieru ar Livonijas ordeni un vienojās, ka polockieši un Viļņas iedzīvotāji varēs netraucēti tirgoties Rīgā; tiem tika nodrošināts arī brīvs atpakaļceļš.⁹⁹ Uz kādu laiku tirdznieciskās attiecības tika normalizētas. Taču drīz Lietuvas lielkņazistē atkal sākās cīņas starp Ķeistuta dēlu Vitautu, kas vēlāk pēc kristīšanas pieņēma Aleksandra vārdu, un Jagaili (tas pēc 1385. g. bija kļuvis par Polijas karali), kurš negribēja atzīt Vitauta pretenzijas uz Lietuvas lielkņaza titulu. Cīņa beidzās ar izlīgumu, un Jagailis iecēla Vitautu par Lietuvas valdnieku.

Vitauts sāka cīņu ar Livonijas ordeni un reizē arī par Smoļenskas sagrābšanu. Uz laiku Vitautam izdevās iegūt Daugavpili un Smoļensku. 1396. g. tika noslēgts pamiers starp Vitautu un Livonijas ordeni, kurā abu pušu tirgotājiem bija garantēta brīva tirdzniecība.¹⁰⁰ Tai pašā gadā Polockas kņazs Lengvins slēdza tirdzniecības mieru ar Rīgu uz pieciem gadiem.¹⁰¹ Taču Vitauta noskaņojums attiecībā uz mieru un tirdznieciskajiem sakariem ātri mainījās. 1397. g. pēc Vitauta pavēles tirdzniecības miers tika uzteikts un četrus nedēļu laikā vācu tirgotājiem bija jāatstāj Polocka.¹⁰² Acīmredzot miers bijis noslēgts bez Vitauta piekrišanas, jo 1397. g. 23. janvārī Vitauts rakstīja Rīgas rātei, ka ne Lengvins, ne Polockas vietvaldis Montegirds neesot bijuši pilnvaroti to darīt.¹⁰³ Uz rīdzinieku vēstuli Vitauts atbildēja, ka ar 1396. g. līgumu neesot domāts tirdzniecības miers.¹⁰⁴ 1397. g. pēc Vitauta pavēles apcietināja lielāku skaitu vācu tirgotāju, kurus Vitauts apsoliya atlaist tikai tad, ja Livonijas ordeņa mestrs personiski kompensēs zaudējumus, kas nodarīti Polockas tirgotājiem.¹⁰⁵ Liekas, ka viens no iemesliem, kāpēc sākās vācu tirgotāju vajāšana Polockā, bija ordeņa, sevišķi Daugavpils komtura, traucējumi tirdzniecībā. Piemēram, Montegirds sūdzējās, ka Daugavpils komturs esot konfiscējis polockiešiem Livonijā nopirkto zirgus.¹⁰⁶ Tiesa, krievi kompensējās, konfiscējot 1,5 lastus sāls, kas Polockā piederēja Daugavpils komturam.¹⁰⁷ 1397. g. Daugavpilī konfiscēja kādu krievu strūgu ar septiņiem maisiem sāls.¹⁰⁸ Tomēr vācu tirgotāji palika Polockā arī vēl 1397. un 1398. g.¹⁰⁹ 1399. g. sākās sarunas ar Vitautu un Rīgas pārstāvjiem.

⁹⁹ LUB, III, 1245. nr.

¹⁰⁰ L. Goetz, 1916, S. 341.

¹⁰¹ H. Schröder, 1917, S. 100.

¹⁰² L. Goetz, 1922, S. 468.

¹⁰³ L. Goetz, 1916, S. 342.

¹⁰⁴ LUB, VI, 2933. nr. Ar tirdzniecības mieru Vitauts šeit domā miera līgumu, kurā ietverti noteikumi par tirdzniecības nodrošināšanu.

¹⁰⁵ LUB, VI, 2939. nr.

¹⁰⁶ Turpat, 2935. nr.

¹⁰⁷ Turpat.

¹⁰⁸ Turpat.

¹⁰⁹ L. Goetz, 1922, S. 468.

Uz Polocku no Rīgas devās divi rātskungi — Tīdemanis Nienbruge un Loberts Vitenborgs.¹¹⁰ Bija jāatrisina vairāki svarīgi jautājumi: jānodibina stabils miers Daugavas tirdzniecības apgabalā, jānokārto jautājums par rīdzinieku braucieniem caur Polocku uz Smoļensku, kā arī krievu sūdzības par traucējumiem braukt garām Rīgai. Tā kā jautājumi bija dažādi un pastāvēja diametrāli pretēji uzskati, bija skaidrs, ka tos nevar tik viegli nokārtot. Neviena no abām pusēm negribēja piekāpties, un abām bija spēcīgi argumenti — 1229. g. līguma principi. Vitauta nostāja bija skaidra — ko rīdzinieki atļaus krieviem, to viņš — rīdziniekiem.¹¹¹ Attiecībā uz iepriekšējos gados nolaupītajām precēm Vitauts izturējās noraidoši un atkārtoja, ka tajā laikā nav bijis tirdzniecības miers.¹¹² 1399. g. noslēgtais līgums bija ierobežots — vienojās par pareiza svara ieviešanu, par to, lai rīdziniekiem un polockiešiem netiktu traucēta tirdzniecība.¹¹³ Tāpēc XV gs. kā mantojumu saņēma potenciālu nesaprašanos daudzos svarīgos Daugavas tirdzniecības jautājumos.

Vērtējot tirdzniecības norisi XIV gs. Daugavas tirdzniecības apgabalā, vispirms jāuzsver šī ceļa lielā saimnieciskā nozīme. Kaut gan bija riskanti, tomēr tirdzniecība pa Daugavu turpinājās arī politisko sarežģījumu laikā. Tirdzniecības norisi atviegloja tas, ka jau XIV gs. sākumā bija skaidrs, kam piederēs zemes gar Daugavas augšteci. Tās tika ietilpinātas Lietuvas lielkņazistē, līdz ar to pagaidām (līdz tam laikam, kamēr izveidojās Maskavas kņaziste) izbeidzās cīņas par šo teritoriju. Livonijas ordenis XIV gs. darīja visu, lai traucētu krievu, lietuviešu un Rīgas tirdzniecību pa Daugavu. Kad lietuvieši bija galīgi nostiprinājušies Polockā un Vitebskā, palielinājās šo pilsētu un reizē ar to Daugavas ūdensceļa nozīme Lietuvas saimnieciskajā dzīvē. Polocka kļuva par svarīgu centru Lietuvas valsts tirdzniecībā pa Baltijas jūru.¹¹⁴ Daugavas nozīmi palielināja apstākļi, ka Nemunas izmantošanu ļoti stipri traucēja lietuviešu cīņas ar Vācu ordeni. Ar Polockas nozīmes pieaugumu pasliktinājās Smoļenskas un Vitebskas stāvoklis — palielinājās polockiešu tieksme atturēt Rīgas un citus vācu tirgotājus no braucieniem uz citām Daugavas tirdzniecības pilsētām, sevišķi Vitebsku un Smoļensku. Lai gan Lietuvas valsts atbalstīja Polockas tirgotāju centienus, tomēr tai nebija pamata aizliegt Rīgas tirgotājiem apmeklēt pārējās Daugavas tirdzniecības pilsētas. Praksē Lietuvas valsts atbalsts Polockai izpaudās tādējādi, ka jaunajos tirdzniecības līgumos tā centās neietvert paragrāfus, kas paredzētu braucienus garām Polockai. Pēdējais līgums, kurā minēta Smoļenska, tika noslēgts 1340. g.

¹¹⁰ LUB, VI, 2945. nr.

¹¹¹ L. Goetz, 1922, S. 470.

¹¹² Turpat.

¹¹³ L. Goetz, 1916, S. 343.

¹¹⁴ J. Dąbrowski, 1938, s. 288.

Liela bija arī Daugavas ūdensceļa politiskā nozīme. Polockas un Vitebskas pilsētu nostāja ietekmēja Lietuvas lielkņazistes politiku. Tāpēc, tiklīdz sākās feodālās jukas Lietuvā, radās vairāki troņa tiktāji, tālredzīgākie no tiem centās iegūt minēto pilsētu atbalstu. Polockas—Vitebskas novads kļuva par feodālo cīņu arēnu, tādējādi negatīvi ietekmējot tirdznieciskos sakarus un likvidējot tos pozitīvos apstākļus, kas bija radušies sakarā ar šo zemju iekļaušanu Lietuvas lielkņazistē.

Rīgas pilsēta, tirgojoties Daugavas tirdzniecības apgabalā, iedziņojās lielās bagātībās. Lai gan bija dažas politiska rakstura neveiksmes, tomēr tā arvien vairāk nostiprinājās Daugavas tirdzniecības ceļā, izmantojot Hanzas cīņu ar Dāniju, kā arī pārējo Livonijas pilsētu atbalstu. XIV gs. Rīgas tirgotāju darbības rezultātā Rīgā koncentrējās krievu tirdzniecība, bet vienlaikus tai sakarā ar krievu un lietuviešu tirgotāju aktivitāti bija jāzaudē savas pozīcijas Smoļenskā. Krievu, baltkrievu un lietuviešu tirgotāji pamatojās uz pirmo tirdzniecības līgumu noteikumiem un pieprasīja atzīt tiesības doties no Rīgas uz Gotlandi un Ziemeļvācijas pilsētām.¹¹⁵ Konkrētāku jēgu šī cīņa ieguva XIV gs. pašās beigās. 1398. g. Rīga rakstīja Gdanskaī, ka krievi sākot ar savām precēm izbraukt jūrā un tas sagādājot vācu Baltijas pilsētām zaudējumus; tāpēc tā pieprasīja, lai krieviem aizliegtu izbraukt un iebrukt Prūsijas ostās.¹¹⁶ Acīmredzot daļa šo braucēju bija arī no Daugavas tirdzniecības baseina. Prūsijas pilsētas nebija sevišķi ieinteresētas izskaust šo parādību, kas tām deva papildu preču pieplūdumu.

Raksturot Daugavas tirdzniecības ceļa saimniecisko nozīmi konkrētos skaitļos XIV gs. nav iespējams avotu trūkuma dēļ. XIV gs. pirmajai pusei var izmantot Rīgas parādnieku grāmatu, bet gadsimta otrajai pusei šādu materiālu nav. Spriežot pēc politiskajiem notikumiem Daugavas tirdzniecības apgabalā, tirdzniecības iespējas bija stipri traucētas. Daudzkārtējie mēģinājumi šos traucējumus novērst liecina par šīs tirdzniecības nozīmīgumu abām pusēm. Acīmredzot tirdzniecības apjomi bija visai ievērojami. To apliecina arī lielais skaits sūdzību un domstarpību, kuras šajā gadsimtā fiksētas vēstures avotos. Turklāt XIV gs. bija grūtākais posms Daugavas tirdzniecības vēsturē. Visā gadsimtā nav iespējams konstatēt nevienu ilgāku tirdzniecības uzplaukuma periodu. Šajā laikā nenotika arī kaut cik manāmas pārmaiņas eksporta un importa nomenklatūrā — dominējošās preces Daugavas tirdzniecības ceļā joprojām bija vasks, kažokādas, sāls un vadmala.

XV gs. saņēma mantojumā no XIV gs. daudz domstarpību. Pašā XV gs. sākumā, kad Rīgas tirgotāji Polockā atteicās veikt ar Vitautu

¹¹⁵ LUB, VI, 2946. nr.

¹¹⁶ HR, I, IV, 508. nr.

tirdznieciskās operācijas uz kredīta,¹¹⁷ tas sāka represijas pret rīdziniekiem Polockā, gribēdams padarīt Polocku par izkrautņu vietu (*Stapelplatz*) Daugavas tirdzniecības ceļā. Rīdziniekiem tika aizliegts doties pa upi uz augšu no Polockas.¹¹⁸ Aizliedza arī siktirdzniecību un pārtikas preču un lopu iepirkšanu. Vitauts bija noskaņots vispār likvidēt vācu tirdzniecību. Rīdzinieki saprata, ka atļāvušies par daudz, un steidzīgi rakstīja Vitautam vēstuli, ka tie nosodot savu tirgotāju nostāju attiecībā uz lielkņaza kreditēšanu. Vitauts kļuva piekāpīgāks, bet sakarā ar ordeņa iebrukumu Lietuvā 1403. g. cieta daži Polockas tirgotāji un konflikts uzliesmoja no jauna. Ordenis sāka atbalstīt Vitauta pretinieku Svidrigaili. Tad Vitauts pavēlēja Rīgas tirgotājiem četru nedēļu laikā atstāt Polocku, pretējā gadījumā piedraudēja tos «izdzīt ar koku».¹¹⁹ Turklāt Vitauts lika apcietināt daļu tirgotāju, kurus apsoliņa atbrīvot tikai tādā gadījumā, ja ordenis kompensēs zaudējumus, ko tas sagādājis Polockas tirgotājiem.¹²⁰ Rīgai neatlika nekas cits, kā dot saviem tirgotājiem rikojumu līdz vasaras svētkiem atstāt Polocku, bet to nevarēja izdarīt, jo tādā gadījumā būtu jāzaudē peļņa. Tik īsā laikā nebija iespējams preces pārdot ar peļņu. Saspīlēto stāvokli izdevās novērst laikam gan tikai tāpēc, ka abas puses bija vitāli ieinteresētas normāli tirgoties. Vitauts pieprasīja, lai Rīga sūta pārstāvjus uz Viļņu.¹²¹ Miers, kas iestājās 1404. g., padarīja sarunas apstākļus labvēlīgākus. Vitauts paziņoja, ka rīdzinieki varot brīvi braukt uz Polocku, un pieprasīja polockiešiem līdzīgas tiesības ordeņa zemēs.¹²²

XV gs. sākumā izveidojusies situācija neatbilda ne Rīgas tirgotāju, ne lietuviešu, ne krievu interesēm. Bija jārada jauni tirdzniecības principi, jo vecie 1229. g. principi kavēja normālu tirdzniecības norisi pa Daugavu. 1405. g. Rīga ar Polocku steidza izstrādāt projektu tirdzniecības līgumam. Projektu saturs spilgti apliecina galvenās pastāvošās pretrunas. Abas puses necerēja netraucēti realizēt savas tieksmes attiecībā uz braucieniem garām Rīgai un Polockai.¹²³ Šajā laikā polockieši centās panākt viesu tirdzniecības aizliegumu un līdz ar to mazumtirdzniecības (*kleine kopenshof, pluckinghe*)¹²⁴ aizliegumu, tādējādi ierobežojot tirdzniecību ar apkārtējiem iedzīvotājiem, kas varēja uzpirkt preces tikai mazumā. Tomēr abos projektos bija teikts, ka jātirgojas pēc vecajiem principiem. Tirdzniecības līgumu Vitauts ratificēja 1406. g. 2. jūlijā Kopusā.¹²⁵ Līgums pare-

¹¹⁷ L. Goetz, 1922, S. 471.

¹¹⁸ PJA, 135.

¹¹⁹ Turpat, 193.

¹²⁰ L. Goetz, 1922, S. 475.

¹²¹ LUB, VI, 2959. nr.

¹²² PJA, 143.

¹²³ LUB, VI, 2962., 2963. nr.

¹²⁴ Turpat, 2963. nr.

¹²⁵ Turpat, 2967. nr.

dzēja abām pusēm brīvu ceļu pa Daugavu, kā arī brīvu tirdzniecību gan līdz Rīgai, gan Polockai. Līgumā nebija ievietota krievu prasība pēc viesu tirdzniecības aizlieguma Polockā. Tika aizliegta mazumtirdzniecība, kas bija visai nepatīkams ierobežojums Rīgas tirgotājiem.¹²⁶ Kā viens no būtiski svarīgākajiem noteikumiem jāuzskata vienošanās par to, ka karš nedrīkst traucēt tirdzniecību¹²⁷ (līdzīgi noteikumi no agrākiem laikiem nekad netika ievēroti). Pārējie līguma punkti bija dažādi: vieni labvēlīgāki krieviem, citi — vāciešiem.¹²⁸ Šī līguma galvenā īpatnība bija nenoteiktība. Tas neizšķīra jautājumu par braucieniem garām abām minētajām pilsētām. Šis jautājums vāciešiem bija ļoti svarīgs, jo līdz ar Smoļenskas iekļaušanu Lietuvas lielkņazistē (XIV gs. beigās) interese par tirdznieciskiem sakariem ar šo pilsētu auga. Līgums neieviesa nekā jauna Daugavas tirdzniecības principos.¹²⁹ Tas ietvēra visus pretrunīgos elementus, kas radās jau kopš XIII gs. Līgums uz laiku novērsa sīkās domstarpības, bet lielās palika. Turpmākā Daugavas tirdzniecības ceļa vēsture to apstiprina. Jau nākamajos gados sākās sūdzības, ka rīdlinieki traucējot polockiešiem tirgoties ārpus pilsētas.¹³⁰ 1409. g. notika abpusēja tirgotāju apcietināšana. Konflikta kulminācija izraisījās sakarā ar vācu tirgotāju apcietināšanu un preču konfiskāciju Polockā 1412. g.¹³¹ Tas nozīmēja vācu tirdzniecības likvidēšanu Polockā, jo apcietināts bija vairāk nekā 15 tirgotāju. No 2. tabulas var spriest par vācu tirgotāju tirdzniecības apjomu Polockā.

Atkal sākās ilgas sarunas. Vitauts principā neiebilda pret mantu izdošanu, bet savukārt pieprasīja no rīdliniekiem atlīdzību par zaudējumiem, kas bija nodarīti Lietuvas tirgotājiem pie Ragnitas.¹³²

Beidzot 1422. g. tika noslēgts miers starp Poliju, Lietuvu un Vācu ordeni.¹³³ Šis fakts pozitīvi ietekmēja arī apstākļus Daugavas tirdzniecības ceļā, jo 1423. g. Vitauts šo līgumu apstiprināja attiecībā uz Polocku.¹³⁴ Pēc Vitauta nāves Livonijas ordenis cīņā par dižkunigaiša varu sāka atbalstīt Svidrigaili. To atbalstīja arī Lietuvas lielkņazistes krievu daļas iedzīvotāji. Sākās savstarpēji sirojumī, niknas sadursmes un piļu aplenkšana. Šos notikumus ļoti izteik-

¹²⁶ LUB, VI, 2967. nr. Rīdlinieki to jau bija aizlieguši 1365. g. (*J. Jenšs*, 1932, 303. lpp.).

¹²⁷ LUB, VI, 2967. nr.

¹²⁸ Līguma punktus ir salīdzinājis L. Geecs. Tikai jāapšaubā viņa traktējums, proti, rīdlinieku priekšrocību saskatīšana.

¹²⁹ Vēstures literatūrā nereti tiek pārspīlēta šī līguma nozīme (*L. Goetz*, 1922, S. 478; *A. Л. Хоронкевич*, 1963a, стр. 86).

¹³⁰ LUB, VII, 398. nr.

¹³¹ Turpat, VI, 2992., 2995. nr.

¹³² Turpat, 2994. nr.

¹³³ Turpat, V, 2637. nr.

¹³⁴ *H. Schröder*, 1917, S. 129.

1412. g. Polockā apcietināto vācu tirgotāju
un to preču saraksts

Tirgotāji	Sudrabs gab.	Sāls kg	Vasks kg	Vadmala gab.	Kažokādas gab.
Kurts Fiše	—	8 000	672	—	—
Hermanis Bubens	—	18 000	—	—	—
Johans Rostoks	—	12 800	112	2	—
Godekens Odesloe	—	18 000	1 576	—	48
Hartvigs Stenhūzens	—	8 720	200	—	—
Hartvigs Zēgefrīde	—	5 120	—	—	—
Johans Zurens	—	—	800	—	—
Henings Deterde	—	—	320	—	—
Hanss Grave	—	10 000	—	—	—
Hanss Foismanis	—	—	—	16	—
Hanss Dalhūzens	—	14 000	—	—	—
Hermanis Dakholcs	1/2	—	2 160	—	—
Hermanis Badings	—	—	345	—	—
Hanss Molenkotens	4	—	—	—	—
Hermanis Distelhofe	26	—	—	—	—
Pārējie	—	21 680	—	—	—
Kopā	30 1/2	116 320	6 185	18	48

smīgi tēlo Bihoveca hronika.¹³⁵ Visas nīknākās sadursmes norisinājās Daugavas tirdzniecības rajonā vai tā tuvumā. 1435. g. lietuviešu (Svidrigaiļa piekritēju) un ordeņa spēki tika sakauti kaujā pie Šventojas upes (netālu no Ukmerģes). Zīgismunds, poļu kandidāts Lietuvas dižkunigaiša tronim, sāka apspiest krievu zemes, kas bija atbalstījušas Svidrigaili.¹³⁶ 1445. g. miera sarunās Kurcumā (dienvidrietumos no Daugavpils) atklājās daudzās domstarpības starp Livonijas ordeni un Lietuvu. Pie Daugavpils no katra, kas brauca uz Rīgu, nelikumīgi tika ņemta muita — viena caunāda;¹³⁷ Sēlpils fogts traucēja satiksmi pa Daugavu.¹³⁸ Strīdi izvērsās plašumā, jo polockieši centās atriebties par saviem zaudējumiem. Lietu nokārtošanai Viļņā sanāca speciāla apspriede, kurā vācieši solīja kompensāciju par nelikumīgi ņemto muitu. Taču apspriede nedeva nekādus rezultātus.¹³⁹ 1446. g. Daugavpilī atkal konfiscēja preces un polockieši par tām

¹³⁵ Хроника Быховца ..., стр. 85—88.

¹³⁶ Par to, ka Polockā un Vitebskā bija spēcīga opozīcija, liecina abu pilsētu sadarbība ar Svidrigaili jau tajā laikā, kas viņš bija padzīts uz Kijevu. Minēto pilsētu sūtņi ieradās Rīgā, lai mēģinātu panākt jaunu vienošanos pret Zīgismundu (H. Schröder, 1917, S. 132).

¹³⁷ LUB, X, 193. nr.

¹³⁸ H. Schröder, 1917, S. 139.

¹³⁹ L. Goetz, 1922, S. 488.

pieprasīja kompensāciju.¹⁴⁰ Acīmredzot tika traucēta arī satiksme ar Smoļensku pa valku, jo sāka izpausties tendence izmantot zemes ceļu.¹⁴¹ Polockieši traucēja arī to. 1448. g. tika konfiscētas 40 ragavas ar precēm un novietotas Polockas vietvalža pagalmā.¹⁴² Tām tur vajadzēja palikt tik ilgi, kamēr Daugavpili atļaus izvest aizturētās krievu preces.¹⁴³ Polockā izsludināja aizliegumu turienes ormaņiem vest preces uz Smoļensku.¹⁴⁴ XV gs. otrajā pusē tika aizliegti abpusēji braucieni garām Polockai un Rīgai.¹⁴⁵

Jaunus noteikumus Daugavas tirdzniecības ceļa izmantošanā izdeva Lietuvas dižkunigaitis Aleksandrs. 1498. g. viņš piešķīra Polockai Magdeburgas pilsētas tiesības. Polocka kļuva par izkrautņu vietu,¹⁴⁶ t. i., par Rīgas tirdzniecības galapunktu Daugavas augštecē. Par minēto noteikumu pārkāpšanu rīdziniekiem draudēja sods preču konfiskācijas veidā.¹⁴⁷ Vācieši drikstēja iepirkties tikai Polockā, nevis laukos. Vāciešiem tika aizliegta sīktirdzniecība un viesu tirdzniecība. Viesu tirdzniecības aizliegums parasti ietilpa tirdzniecības pilsētu tiesību kompleksā un aizliedza no citurienes iebraukušajiem tirgotājiem, t. s. viesiem, tirgoties savā starpā bez vietējo tirgotāju starpniecības. Tas bija smags trieciens rīdziniekiem un mazināja viņu interesi braukt uz Polocku; toties aktivizējās krievu tirgotāji. Vitebskiešiem un smoļenskiešiem kā Lietuvas lielkņazistes pavalstniekiem bija tiesības doties garām Polockai uz Rīgu.¹⁴⁸ Tādējādi Polocka bija sasniegusi daļu no sava sen ilgotā mērķa. XVI gs. sākumā ar Zigmunda I Vecā dekrētu tika likvidētas pēdējās vāciešu tiesības un privilēģijas.¹⁴⁹ Abi minētie akti faktiski bija pielīdzināmi Novgorodas vācu kantora slēgšanas aktam.

¹⁴⁰ LUB, X, 272. nr.

¹⁴¹ Turpat, 416, nr.

¹⁴² Turpat.

¹⁴³ H. Schröder, 1917, S. 142.

¹⁴⁴ LUB, X, 416. nr.

¹⁴⁵ 1470. g. polockieši sūdzējās, ka vēl Vitauta laikā tie varējuši braukt garām Rīgai pāri jūrai (PJA, 258; LUB, XII, 716. nr.). 1466. g. Vitebska rakstīja Rīgai, lai tā ievērotot vecos tirdzniecības noteikumus (LUB, XII, 440. nr.). Tas liecina, ka rīdzinieki vēl varejuši doties uz Vitebsku. Taču domājams, ka tur jau bija ierobežota tirdzniecība ar ārzemniekiem. Kazimirs liedza arī Prūsijas pilsētu tirgotājiem doties uz Vitebsku un Smoļensku kā no Polockas, tā arī no Viļņas (L. Goetz, 1922, S. 356).

¹⁴⁶ L. Goetz, 1916, S. 359.

¹⁴⁷ Turpat, 360. lpp.

¹⁴⁸ Rīdzinieku tirdzniecība ar Vitebsku un Smoļensku bija turpinājusies diezgan intensīvi līdz pat XV gs. beigām, jo 1498. g. Aleksandrs vēl atļāva vācu tirgotājiem braukt uz minētajām pilsētām piedzīt parādus, taču aizliedza turp braukt tirdznieciskos nolūkos (L. Goetz, 1922, S. 501). Vitebskiešu iespēju braukt uz Rīgu apliecina lielkņaza Aleksandra izdotie dokumenti 1495. g. (L. Goetz, 1922, S. 501). Tādas tiesības tiem bija arī pēc Polockas privilēģijas izdošanas. 1503. g. dokumentā minēts, ka tie var nogādāt uz Rīgu vasku (LUB, 2, II, 515. nr.).

¹⁴⁹ C. Mettig, 1900, S. 17.

Par to, ka tirdzniecības apjomi pa Daugavu XV gs. nevarēja samazināties, liecina Daugavas tirdzniecības apgabala saimnieciskā potenciāla palielināšanās un arvien pieaugošais pieprasījums pēc Austrumeiropas precēm. Ar Hanzas pilsētām šajā laikā jau konkurēja nīderlandieši,¹⁵⁰ kurus interesēja ne tik daudz vasks un zvērādas kā izejvielas topošajām manufaktūrām. Pārmainījās pa Daugavu plūstošo preču nomenklatūra. Pirmajā vietā izvirzījās pelnu, darvas, kaņepāju un linu pārvadājumi. Par to liecina epizodiskās ziņas par Rīgas eksportu XV gs. otrajā pusē (skat. 3. un 4. tab.).

Rīgas eksports uz Gdansku XV gs. 70. gados¹⁵¹

3. tabula

Gadi	Pelni	Darva	Kaņepāji, lini	Diegi, virves		Vasks		Medus	Labība, milti
				tonnas	gab.	stro ¹⁵²	kg		
tonnas									
1468.	—	—	31,6	7	—	—	—	4,3	50
1470.	112	—	114,6	26	—	2	—	5,0	—
1471.	83	12	1,0	3	—	—	—	5,0	—
1472.	712	14	0,1	21	—	—	—	6,3	2
1474.	24	—	1,2	16	40	1	160	28,0	—
1475.	18	6	0,8	6,2	30	—	—	2,0	—
1476.	60	2	1,3	3,7	14	—	—	40,0	3

Rīgas eksports uz Lībeku XV gs. 90. gados¹⁵³

4. tabula

Gadi	Pelni	Darva	Koki simtos	Kaņepāji, lini		Diegi tonnās	Vasks			Labība, milti tonnās
				tonnas	ķīpas		tonnas	stro	gab.	
tonnas										
1492.	544	646,0	5	34,8	4	77,5	0,2	38	64	88,8
1493.	500	770,3	55	30,2	3	48,7	1,0	—	168	2,0
1494.	107	208,8	82,5	50,5	—	97,7	0,8	—	152	—
1495.	74	105,0	1	40,0	—	101,7	3,4	3	161	—
1496.	34	163,5	2	8,4	—	81,8	5,2	120	15	—

¹⁵⁰ 1423. g. Hanzas lēmums aizliedza nīderlandiešiem tirgoties Livonijā (LUB, VII, 14. nr., 23. §). 1497. g. caur Zundu izgājušo kuģu kopskaitā nīderlandiešu kuģi bija 59,5 % (D. Schäfer, 1908, S. 7), kas liecina, ka jau XV gs. beigās holandieši izveda no Livonijas preces masveidā.

¹⁵¹ H. Samsonowicz, 1956, s. 319—320.

¹⁵² Nav iespējams noteikt vaska daudzumu mēra vienībā «stro» — tas varēja sastāvēt no viena gabala līdz septiņiem gabaliem, bet arī gabali bija dažāda lieluma.

¹⁵³ Fr. Bruns, 1908, S. 366—371.

Par pelnu un darvas eksporta pieaugumu no Rīgas liecina ziņas arī citos avotos.¹⁵⁴ Gadsimta beigās palielinājās kokmateriālu eksports no Rīgas; sevišķi bieži avotos tiek minēti Lietuvas vančosi (*litauische wagenschoss*)¹⁵⁵. Diezgan daudz eksportēja taukus — laikā no 1492. līdz 1496. g. no Rīgas uz Lībeku izveda ap 110 tonnu tauku.¹⁵⁶ Kažokādas un vasks savu nozīmi bija zaudējuši, kaut gan pēdējo vēl izveda diezgan lielos daudzumos. Lietuvas lielkņazistē ietilpa plašas krievu, baltkrievu, ukraiņu zemes, tāpēc tās saimnieciskais potenciāls bija ļoti liels. Kombinējot Dņepras un Daugavas ūdensceļus, uz Rīgu masveidīgi plūda daudz preču. Polocka bija kļuvusi par Lietuvas lielkņazistes ziemeļrietumu galveno tirdzniecības centru un līdz ar to Daugava — par tās galveno tirdzniecības ceļu. Daugavas ūdensceļa nozīme Rīgas tirdzniecībā vēl vairāk pieauga sakarā ar vācu tirdzniecības kantora slēgšanu Novgorodā 1494. g. Šis fakts samazināja vācu tirgotāju peļņas iespējas Novgorodas un Pleskavas tirdzniecības apgabalā.

XV gs. parādījās sūdzības, ka preces no Daugavas tirdzniecības apgabala plūstot pa citu ceļu — uz Kauņū un no tās pa Nemunu uz Gdansku. Šī preču noplūde zināmā mērā izskaidrojama ar politiska rakstura traucējumiem Daugavas tirdzniecības ceļā, kā arī ar Gdanskas tirgotāju aktivizēšanos Lietuvā, jo XV gs. vidū Gdanskai Kauņū bija savs tirdzniecības kantoris.¹⁵⁷ Tomēr ar krievu zemēm šie sakari bija diezgan sporādiski.¹⁵⁸ Tirdznieciskos kontaktus ar Krievijas zemēm traucēja vispirms tiešā ūdensceļa trūkums, kā arī Lietuvas lielkņazu politika, kuri 1493. g. aizliedza vāciešiem tirgoties ar krievu tirgotājiem un zemniekiem.¹⁵⁹ Tādējādi Gdanska nespēja nodarīt Rīgai daudz saimniecisku zaudējumu.

Lielie ģeogrāfiskie atklājumi XV gs. beigās, kuru rezultātā radās jauni satiksmes ceļu rajoni un centri, bet zaudēja savu nozīmi vecie, uz Daugavas tirdzniecības ceļu atstāja pozitīvu ietekmi. Sakarā ar manufaktūru un kuģu būves pieaugumu palielinājās pieprasījums pēc kokmateriāliem, pelniem, darvas, liniem, kaņepājiem un citām izejvielām, tāpēc attīstītākās zemes arvien vairāk atteicās no graudkopības, orientējoties uz izejvielu piegādi rūpniecībai (piemēram, Anglija), dodot priekšroku labības iepirkšanai ārzemēs. Tas Austrumeiropā stimulēja minēto preču ražošanu, ko veicināja t. s. cenu

¹⁵⁴ HR, 2, IV, 366. nr. Aleksandra 1498. g. privilēģijā tie minēti kā vieni no galvenajām precēm, un tos varēja iepirkt tikai lastiem (*L. Goetz*, 1916, S. 360). Laikā no 1492. līdz 1496. g. no Rīgas uz Lībeku izveda 629,5 lastus pelnu, bet no Tallinas tikai 58 un Pērnavas — 3 lastus (*Fr. Bruns*, 1908, S. 366, 371—372).

¹⁵⁵ HR, 2, VI, 316. nr., 51. §. Vančosi jeb vaņķi bija liela izmēra aptēsti ozola bluķi, ko izlietoja kuģu būvei un dažkārt mucu izgatavošanai (*V. Pāvulāne*, 1968, 19. lpp.).

¹⁵⁶ *Fr. Bruns*, 1908, S. 369.

¹⁵⁷ *W. Stein*, 1916, S. 231.

¹⁵⁸ Turpat, 249. lpp.

¹⁵⁹ *H. M. Кулишер*, 1923, стр. 111.

revolūcija, kuras rezultātā XVI gs. cenas stipri pieauga. Rietumeiropā gadsimta beigās reālās cenas uz lauksaimniecības produktiem cēlās divas trīs reizes, uz lopkopības produktiem — trīs reizes un uz mežsaimniecības produktiem — trīs reizes.¹⁶⁰ Daugavas tirdzniecības apgabals varēja piegādāt gandrīz visas pieprasītās preces, jo Daugava bija saistīta ar ļoti plašiem Lietuvas, Baltkrievijas un Livonijas apgabaliem, kuros ietilpa lieli mežu masīvi, graudkopības rajoni un apgabali, kuros labi padevās lini un kaņepāji. Tirdzniecības intensitāti pastiprināja muižniecības iesaistīšanās preču ražošanā. Šī iesaistīšanās vērojama visās Austrumeiropas zemēs.¹⁶¹ Daugavas ūdensceļa nozīmi palielināja arī tas, ka centralizētas Krievu valsts izveidošanās pastiprināja tās tirdznieciskos sakarus ar Baltiju — daļa Krievzemes preču virzījās pa Daugavas ūdensceļu. XVI gs. vēl skaidrāk iezīmējās preču nomenklatūras pārmaiņas Daugavas tirdzniecības ceļā, kuras bija sākušās jau XV gs. otrajā pusē. Pa Daugavu Rīgai piegādāja visāda veida kokmateriālus, sākot ar malku un beidzot ar mastu kokiem, tāpat pelnus, darvu, linus, kaņepājus, ādas, vasku un labību. Tāpēc Daugavas ūdensceļa un Rīgas nozīme visas Eiropas saimniecībā stipri pieauga. Pa Daugavu uz Rīgas saimniecisko aizmuguri plūda lielas importa preču masas — sāls, siļķes un audumi.

Līdz ar tranzītcēļu saimnieciskās nozīmes pieaugumu palielinājās arī teritorijas politiskā nozīme, un pēc Livonijas kā pēc izdevīga tranzītcēļu apgabala, no kura var ērti realizēt savus saimnieciskos un politiskos centienus, sāka tīkties spēcīgākās centralizētās Eiropas valstis — Polijas—Lietuvas valsts, Krievija un Zviedrija.

XV gs. beigās un XVI gs. sākumā Daugavas tirdzniecības ceļa izmantošanas apstākļi bija samērā normāli.¹⁶² Kopš XV gs. beigām bija vērojama zināma tuvināšanās tieksme starp Livoniju un Lietuvu, jo spēcīgā Maskavas valsts sāka pretendēt uz Lietuvas lielkņazistē iekļautajām krievu zemēm. Kopš 1487. g. notika karadarbība Lietuvas pierobežas apgabalos,¹⁶³ tomēr Daugavas ūdensceļa izmantošana turpinājās. 1510. g. Zigismunds I atjaunoja Aleksandra privilēģiju Polockai, aizliedzot vācu tirgotājiem doties uz Vitebsku un Smoļensku. Izņēmums bija tad, kad bija jāpiedzen parādi.¹⁶⁴ Smoļenska joprojām bija pārkraušanas punkts krievu precēm, kuras tika pārvestas uz Daugavu.¹⁶⁵ XVI gs. pirmajā pusē Daugavas

¹⁶⁰ В. В. Дорошенко, 1963, стр. 118.

¹⁶¹ В. В. Дорошенко, 1960, стр. 3.

¹⁶² Nevar pievienoties A. Sapunova domām, ka sakarā ar krievu—lietuviešu karu jau XVI gs. sākumā tirdzniecība pa Daugavu bija kļuvusi vājāka (А. П. Саныков, 1893, стр. 293).

¹⁶³ Всемирная история, IV, стр. 474.

¹⁶⁴ LUB, 2, III, 867. nr.

¹⁶⁵ П. И. Лященко, 1956, стр. 270.

tirdzniecību pozitīvi ietekmēja arī Livonijas un Maskavas cīņu izbeigšanās un jauna pamiera noslēgšana.

Arī Livonijas ordenis nodarbojās ar tirdzniecību un konkurēja pat ar Rīgu. Kā apliecinājums teiktajam ir fakts, ka Daugavpils komturs kādam gdanskietim pārdeva 1000 lastu darvas.¹⁶⁶ Skaidrs, ka daļa darvas bija pirktā no krieviem. Minētais dokuments satur norādījumu, ka Zigismunds Augusts (Polijas karalis pēc Zigismunda I Vecā) atkal bija apstiprinājis aizliegumu vācu tirgotājiem doties uz Smoļensku. Par Daugavas ūdensceļa intensīvu izmantošanu liecina 1599. g. revīzijas aktis — Rīgas arhibīskapam no Kokneses muitnīcas ienākums gadā bija 4000 dālderu (XVI gs. otrajā pusē).¹⁶⁷

Ļoti saspīlēts stāvoklis izveidojās XVI gs. vidū. Apvienotā Maskavas valsts gribēja iegūt Livonijas satiksmes ceļus un izeju uz Baltijas jūru. Krievu valsts stratēģiskajos plānos Daugavas tirdzniecības ceļam bija ierādīta svarīga vieta. Turpmākos notikumus Daugavas tirdzniecības ceļā lielā mērā noteica abu galveno pretendentu — Maskavas un Polijas—Lietuvas valsts — merkantilās un politiskās intereses šajā rajonā, kuras bija noteicošais Livonijas kara cēlonis. Cīņa par kundzību Baltijā XVI gs. vidū bija reizē arī cīņa par Daugavas tirdzniecības ceļu.

Karadarbība tieši skāra Daugavas ūdensceļa rajonu jau 1562. g., kad Ivana Bargā karavadonis kņazs Kurbskis izpostīja Vitebskas novadu.¹⁶⁸ 1563. g. lieli krievu spēki cara vadībā ieņēma Polocku.¹⁶⁹ 1564. g. to mēģināja atņemt Radzivils un Kurbskis (viņš 1564. g. bija pārbēdzis pie lietuviešiem), bet nesekmīgi. Krievu panākumus Daugavas tirdzniecības ceļa iegūšanā traucēja tas, ka pilsētas pie Daugavas, sevišķi Vitebska un Polocka, vēl nebija izšķīrušās, vai pakļauties Krievijai. Tās nebija pārliecinātas, vai Ivans Bargais iegūs visu Daugavas ūdensceļu. Daļa polockiešu aizstāvēja pilsētu pret krieviem.¹⁷⁰ Visspilgtāk tas izpaudās Vitebskā, kur iedzīvotāji tieši piedalījās cīņā pret cara karaspēku.¹⁷¹ Karadarbība turpinājās, vairākkārt notika miera sarunas. Kad 1576. g. Polijas—Lietuvas tronī nāca Stefans Batorijs, Krievijas cars, izmantojot Polijas valdnieka grūtības (cīņas ar tatāriem), atkal mēģināja realizēt savas ieceres. 1577. g. krievi sāka grandiozu mēģinājumu nostiprināties

¹⁶⁶ Rigaische Stadtblätter, 1818, Nr. 36, S. 21.

¹⁶⁷ Inflanly, s. 90.

¹⁶⁸ А. П. Сапунов, 1893, стр. 378.

¹⁶⁹ Г. В. Форстен, 1893, стр. 327.

¹⁷⁰ Liekas, ka tāpēc sākās represijas, ar kurām Ivans Bargais vērsās pret polockiešiem, — pilsētu pēc ieņemšanas atdeva aplaupīšanai (Г. В. Форстен, 1893, стр. 328).

¹⁷¹ Par to, ka vitebskieši, tajā skaitā krievu tirgotāji, bija palīdzējuši vaivadam Pacam 1568. g. atsist krievu uzbrukumam, Zigismunds III 1597. g. Vitebskai piešķīra Magdeburgas pilsētas tiesības (А. П. Сапунов, 1893, стр. 378).

Daugavas lejtecē.¹⁷² Krievu valsts atradās diplomātiskā izolācijā, bet Polijas—Lietuvas spēki aizvien pieauga.¹⁷³ 1579. g. poļu armija karaļa vadībā aplenca Polocku un pēc ilgās un neatlaidīgas cīņas to ieņēma. 1582. g. pamiera līguma rezultātā krievi atteicās no Veļižas un Polockas.¹⁷⁴ Daugavas ūdensceļš līdz ar to gandrīz visā izmantojamā daļā nokļuva Polijas—Lietuvas valsts rokās.

Gandrīz 20 gadu ilgās cīņas, protams, negatīvi ietekmēja Daugavas tirdzniecības ceļa izmantošanu. Sevišķi mazinājās Polockas nozīme. G. Forstens raksta, ka, pēc laikabiedru ziņām, Polocka kādreiz bijusi varena un bagāta pilsēta, kur ieradušies visu kaimiņu zemju, pat Āzijas tirgotāji, bet pēc Livonijas kara tā kļuvis tukša, izpostīta pilsēta, kuras apkārtnē pārvērsta postaža.¹⁷⁵ Sakarā ar to, ka plaši apgabali Daugavas tirdzniecības ceļa tuvumā bija stipri izpostīti, mazinājās arī citu pilsētu nozīme, kuras piegādāja Polockai preces. Ar Polockas nozīmes mazināšanos uz laiku palielinājās Vitebskas, kā arī Disnas tirdznieciskā aktivitāte. Traucējumu dēļ Daugavas ūdensceļā abas minētās pilsētas sāka izmantot tālus apkārtceļus — caur Lietuvu un Kurzemi uz Rīgu nogādāja dažādas meža preces, kaņepājus, taukus un vasku.¹⁷⁶ Protams, nedrīkst pārspīlēt šīs tirdzniecības apjomus, jo tie nebija lieli. Tomēr Daugavas tirdzniecības apjomi Livonijas karš sevišķi neietekmēja, izņemot tos gadus, kad karadarbība risinājās tiešā Daugavas tuvumā.¹⁷⁷

Par to, ko nozīmēja Daugavas tirdzniecības ceļš tieši Rīgai, liecina notikumi, kuri sākās jau Livonijas sabrukuma pirmajās dienās un turpinājās līdz pat 1581. g. Lai gan visas Livonijas kārtas un pilsētas padevās Polijas—Lietuvas valstij, Rīga atteicās pievienoties 1562. g. padošanās līgumam. Nelīdzēja pat Radzivila arguments, ka galvenās pilsētas gar Daugavu, piemēram, Vitebska un Polocka, no kurām pārtiekot Rīgas tirdzniecība, piederot Polijas—Lietuvas valstij un ka visi Livonijas cietokšņi esot pilni ar poļu un lietuviešu garnizoniem, arī pašā Rīgas pili esot poļu un lietuviešu garnizons.¹⁷⁸ Rīga šaubījās, vai lietuvieši un poļi spēs noturēt savās rokās

¹⁷² Г. В. Форстен, 1893, стр. 669—672.

¹⁷³ В. Д. Королюк, 1954, стр. 98—99.

¹⁷⁴ А. П. Сапунов, 1893, стр. 361, 414.

¹⁷⁵ Г. В. Форстен, 1893, стр. 678.

¹⁷⁶ 1578. g. Rīga saņēma vēstuli no Disnas, kur bija uzsvērtas arī vitebskiešu sūdzības par Kurzemes hercoga Gotharda Ketlera uzliktajām muitām pie Zaļās muižas (LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 357. (162.) l., 3. lp.).

¹⁷⁷ Pirms kara no Rīgas caur Zundu vidēji gadā izgāja 125 kuģi, bet no 1560. līdz 1569. g. — 136 kuģi gadā, laikā no 1570. līdz 1579. g. — 146 kuģi gadā (Tabeller over Skibsfart..., 1906, s. 26—86). No Rīgas caur Zundu izveda daudz preču, piemēram, laikā no 1562. līdz 1565. g. — 2173 lastus labības, 1490 birkavu līnu un kaņepāju, 11 506 lastus pelnu un darvas; laikā no 1566. līdz 1569. g. — 3652 lastus labības, 2500 birkavu līnu un kaņepāju, 8866 lastus pelnu un darvas (V. Dorosenko, 1966, 17. lpp.).

¹⁷⁸ А. Свāбе, 1937, 515. lpp.

šo svarīgo sakaru maģistrāli. Zigismunds II Augusts pagaidām neuzdrošinājās lietot varu pret Rīgu, jo baidījās, ka tā nepāriet zviedru vai krievu pusē, kaut gan Rīgas rātē bija daudz poļu piekritēju (kopš XVI gs. pirmās puses Rīgā bija arī neliela krievu piekritēju grupa).¹⁷⁹ Tikai tad, kad jaunais Polijas karalis Stefans Batorijs 1579. g. ieņēma Polocku un 1580. g. Veļižu un kad bija pilnīgi skaidrs, kas būs noteicējs visā Daugavas tirdzniecības ceļā, 1581. g. Rīga padevās Polijas karalim. Viņš pret Rīgu izturējās ar cieņu, par ko liecina 1581. g. privilēģija, kura Rīgai garantēja brīvus visus ceļus no Lietuvas un Kurzemes, tajā skaitā arī Daugavu.¹⁸⁰

Nedalītā Polijas—Lietuvas kundzība Daugavas tirdzniecības ceļā attiecībā uz Rīgu bija pozitīvs faktors. Pirmo reizi vēsturē viss izlie-tojamais Daugavas tirdzniecības ceļš ietilpa vienas valsts teritorijā. Tika novērsti strīdi un ķildas, kā arī militāri konflikti šī ceļa tuvumā nākotnē. Nebija vairs ordeņa komturur, kas pie Daugavpils kavēja tirgotāju braucienus. Nekas netraucēja normālus Rīgas saimnieciskās aizmugures sakarus ar Rīgu. Tas, protams, pozitīvi ietekmēja turpmāko tirdzniecības norisi. Laikā no 1557. līdz 1583. g. no Rīgas caur Zundu vidēji izgāja gadā 138 kuģi, no 1584. līdz 1593. g. — 166 kuģi, bet no 1594. līdz 1600. g. — 230 kuģu.¹⁸¹ Palielinājās preču masas, ko piegādāja pa Daugavu, un līdz ar to arī Rīgas eksporta masa.¹⁸² Sakarā ar strūgu un plostu kustības pieaugumu pa Daugavu XVI gs. pie Daugavas radās vairākas jaunas apmetnes, piemēram, Jēkabpils¹⁸³, Jaunjelgava¹⁸⁴. Abi miestīņi, vēlāk pilsētiņas, izveidojās sakarā ar navigācijas grūtībām Daugavas tirdzniecības ceļā (starp abām bija stipri krāčains posms). Te strūgas daļēji tika izkrautas un preces pa zemes ceļu vestas tālāk, bet daļa strūgu loču (kas uzturējās Jēkabpilī) pavadībā devās lejup. Uzplauka arī Koknese.

¹⁷⁹ Latvijas PSR vēsture, I, 113. lpp. Liekas, ka zināmas aprindas bija noskaņotas labvēlīgi Ivanam Bargajam arī 1559. g. Par to liecina fakts, ka kādam vācu (Maskavas) tirgotājam tika iedota vēstule, lai to aizved uz Rīgu; vēstulē bija piedāvājums padoties Maskavas valstij (ЦГАДА, ф. 64, оп. 1, д. 12).

¹⁸⁰ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 283. l., 22. lp.

¹⁸¹ Tabeller over Skibsfart . . . , 1906, s. 18—169.

¹⁸² Sevišķi manāmi tas izpaudās pēc 1585. g., kad Daugavas tirdzniecības apgabals sāka atkopties pēc Livonijas kara. Laikā no 1586. līdz 1590. g. Rīga caur Zundu eksportēja 2184 lastus labības, 6124 birkavus kaņepāju, 101 lastu kaņepju un linsēklu, 3978 lastus darvas un pelnu; 1591.—1595. g. — 4583 lastus labības, 10 782 birkavus linu un kaņepāju, 4832 lastus pelnu un darvas (V. Dorošenko, 1966, 17. lpp.).

¹⁸³ Apmetne pie Jēkabpils sāka veidoties jau Livonijas kara laikā. Tur apmetās krievi no Vitebskas un Smoļenskas, kuri vēlāk sāka nodarboties ar loču amatu (Б. Брежго, 1926).

¹⁸⁴ Vietu, kur izveidojās Jaunjelgavas pilsētiņa, Kurzemes hercogs Frīdrihs XVI gs. beigās bija nopircis no muižniekiem Viģanta un Olšvika. Izdevīgo ģeogrāfisko apstākļu dēļ (seklā Daugavas posma galapunkts) tā konkurēja ar Koknesi (Inflanty, s. 147).

Par preču masas palielināšanos Daugavas tirdzniecības ceļā liecina sūdzības, ka Rīgā trūkstot noliktavu, kur ievietot pievestās preces.¹⁸⁵ Nebija vietas, kur kārtīgi pietautot strūgas. Agrāk šim nolūkam Daugavā bija sadzīti pāļi, bet sakarā ar lielo strūgu skaitu trūka vietu. Rīdzinieki bija iecēluši speciālu amatpersonu — strūgu rakstvedi jeb vitinu rakstvedi, kas reģistrēja katru strūgu un precī, ievācot no katras strūgas divus poļu grašus kā nodevu.¹⁸⁶ Šīs sūdzības iesniedza Rīgas rātei XVI gs. 90. gados, un rīdzinieki centās traucējumus novērst.¹⁸⁷

XVI gs. otrajā pusē pa Daugavu lielos apjomos savas preces sāka transportēt Lietuvas un Baltkrievijas muižnieki. Par muižniecības lielo īpatsvaru Rīgas tirdzniecībā liecina muižnieku protesta vēstule 1592. g. rīdziniekiem sakarā ar to patvarībām tirdzniecības organizācijā.¹⁸⁸ Sevišķi aktīvi Daugavas tirdzniecības ceļu izmantoja lietuviešu magnāti Sapiehas. Polijas un Lietuvas dižciltīgie pieprasīja, lai, strūgas izkraujot, tiem tiktu dotas priekšrocības, bet pārējiem bija paredzēts izkraut rindas kārtībā.¹⁸⁹ Polockai un Vitebskai, kuras politiskā ziņā bija atkarīgas no ietekmīgajiem Lietuvas augstmaņiem, vajadzēja atbalstīt šo prasību.

90. gadu beigās Vitebskas un Polockas tirgotāju sūdzības par grūtībām Daugavas tirdzniecības ceļa ekspluatācijā pieauga. Lielākā daļa no šīm sūdzībām attiecās uz tirdzniecības organizāciju, bet bija arī jautājumi, kas tieši skāra Daugavu. Viens no tiem bija jautājums par Daugavas tīrīšanu, kurš kļuva aktuāls un neatliekams sakarā ar strūgu un citu transporta līdzekļu pieaugošo kustību pa Daugavu. Tāpēc bieži notika avārijas, radot tirgotājiem lielus zaudējumus. Pēc 1562. g. padošanās līguma, saskaņā ar kuru lielākā daļa Livonijas nokļuva Polijas—Lietuvas valsts pakļautībā, puse Daugavas piederēja Kurzemes hercogistei. Avārijas gadījumos bija domstarpības jautājumā par to, kam ir tiesības glābt avarējušo mantas. Pie Daugavas ūdensceļa tika ierīkotas vairākas muitnīcas. Muitu uzlika vaivadi vai citi augstāki ierēdņi.¹⁹⁰ Sajā jautājumā polockieši un vitebskieši 1599. g. griezās Cēsu landtāgā pie karaļa ģenerālkomisāriem.¹⁹¹ Sevišķi neapmierināti bija polockieši, jo visa Polockas vaivadija bija saņēmusi no Polijas karaļa privilēģiju brīvi un netraucēti izmantot satiksmes ceļus. Taču šai privilēģijai nebija nekādas nozīmes, jo paši pirmie to sāka pārkāpt Polijas provinču

¹⁸⁵ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 379. (206.) l., 1. lpp.

¹⁸⁶ Turpat, 383. (212.) l., 3. lp.

¹⁸⁷ To apliecina kāds 1599. g. dokuments, kurā polockieši un vitebskieši uzsvēra, ka noliktavu pietiekot (LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 406. (249.) l., 1. lp.).

¹⁸⁸ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 380. (207.) l., 1.—2. lp.

¹⁸⁹ Turpat, 406. (249.) l., 1. lp.

¹⁹⁰ Trīs tirgotāji no Vitebskas par muitu pie Daugavpils sūdzējās jau 1596. g. (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 966. l., 7. lp.). 1599. g. sūdzībā bija uzsvērts, ka muita ņemot dižciltīgie (LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 403. (246.) l., 4. lp.).

¹⁹¹ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 403. (246.) l., 4. lp.

administratori. Pie Daugavas poļu valdīšanas laikā Latvijas teritorijā atradās divas galvenās muižniecības — pie Kokneses un Daugavpils. Muitas bija samērā augstas: par strūgu, kas devās uz Rīgu vai atpakaļ, pie Kokneses ņēma pa dālderim,¹⁹² bet pie Daugavpils par strūgu ar labību — vienu florīnu, ar citām precēm — pusi graša un par plostiem — 10 florīnu.¹⁹³ Par vietējo malkas plostu pie Kokneses ņēma vienu florīnu, bet par plostu no Krievijas — 12 grašu.¹⁹⁴ 1599. g. Kokneses pilsētiņa lūdza poļu ģenerālkomisāriem atļaut ievākt muižu Kokneses pilsētiņas labā — no katras strūgas 6, bet no katra plostā 12 grašus.¹⁹⁵ Kokneses pretenzijas netika ievērotas. 1599. g. Kokneses muižniecība bija ieņēmusi 1720 florīnu 28 grašus. Muitas ienākumi neļauj kaut cik precīzi spriest par Daugavas tirdzniecības apjomu, jo nav iespējams konstatēt, kā tie sadalās pa dažādiem transporta līdzekļiem. Turklāt šos skaitļus nevar uzskatīt par absolūti precīziem; iespējams, ka daļa ienākumu netika uzrādīti.¹⁹⁶ Daugavpils muižniecībā bija ieņēmusi divreiz mazāk.¹⁹⁷ Ja salīdzina šos ienākumus ar bīskapa ienākumiem pirms kara (4000 dālderu labā gadā), tad starpība ir ievērojama. Tomēr tas nenozīmē, ka preču transports pa Daugavu būtu mazinājies. XVI gs. otrajā pusē Rīgas eksporta potenciāls stipri pieauga un dažu produktu eksportā tā izvirzījās pirmajā vietā Baltijā.¹⁹⁸ Pilsēta strauji uzplauka. Lielās iespējas realizēt preces savukārt stimulēja Livonijas karā izpostīto apgabalu uzplaukumu.

Jau XVI gs. pašā sākumā Rīgas tirgotāji kļuva pasīvi attiecībā uz Daugavas tirdzniecības ceļa izmantošanu, turpretim pieauga baltkrievu un lietuviešu tirgotāju un muižnieku aktivitāte. Šādu stāvokli zināmā mērā izraisīja Polockas privilēģija kopš XV gs. beigām. Rīgas tirgotāji bija pasīvi starpnieki Rietumeiropas un Austrumeiropas preču apmaiņā.

Livonijas kara rezultātā izveidojies politiskais stāvoklis neapmierināja nevienu no ieinteresētajām valstīm. Tas radīja potenciālus cīņas atjaunošanās draudus tuvākajā laikā. Būdam uzvarētāja Livonijas karā, Polija tomēr nebija apmierināta, ka tai nepiederēja visa Baltija. Šos poļu centienus formulēja Stefans Batorijs: Polija — līdz Narvai, bet tālāk uz austrumiem — Zviedrija.¹⁹⁹ Tātad Polija nebija apmierināta ar zviedru nostiprināšanos Ziemeļigaunijā un pirmajā izdevīgajā gadījumā mēģinās stāvokli revidēt. Stefana Batorija

¹⁹² Inflanty, s. 89.

¹⁹³ Turpat, 236. lpp.

¹⁹⁴ Turpat, 89.—90. lpp.

¹⁹⁵ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1220. l., 390. lp.

¹⁹⁶ Muižas ierēdnis aizbildinājās, ka visas muižas grāmatas kopā ar naudu aizsūtītas vaivadam uz Viļņu (Inflanty, s. 90).

¹⁹⁷ Inflanty, s. 236.

¹⁹⁸ Piemēram, XVI gs. beigās pelnu eksportā: 1595. g. no Rīgas izveda 4529 lastus pelnu, bet no Gdanskas — tikai 2571 lastu (LKV, XI, 21 931).

¹⁹⁹ *St. Herbst*, 1938, s. 1.

izteiciens nenozīmēja, ka poļi ļautu Zviedrijai brīvi rīkoties Krievijā. Par to liecina Livonijas kara beigu notikumi, kad Polija centās sagrābt Pleskavas un Veļikije Luku novadus.²⁰⁰ Poļi pretendēja uz tiem Baltkrievijas un Ukrainas novadiem, kuri savā laikā bija ietilpuši Lietuvas lielkņazistē.²⁰¹ Attiecības starp Poliju un Zviedriju Livonijas jautājumā pasliktinājās jau kopš 1582. g. Baidīdamies no Polijas nostiprināšanās, Zviedrijas karalis Juhans III nosauca Stefana Batorija pretenzijas par absurdām un izteica neapmierinātību ar to, ka Polija izvirza savas pretenzijas uz zviedru iekarotajiem apgabaliem.²⁰² Stefans Batorijs tomēr prata laikā atteikties no saviem nodomiem, bet tas nozīmēja, ka jautājums bija atlikts tikai uz laiku.

Konflikts starp Zviedriju un Poliju izcēlās 1600. g., un tūlīt sākas militāras operācijas tiešā Daugavas un Rīgas tuvumā. 1600. g. pirmajā pusē jau visa Vidzeme, izņemot Rīgu un Koknesi, atradās zviedru rokās.²⁰³ 1601. g. zviedru flote uzsāka Rīgas blokādi, kas beidzās neveiksmīgi. Zviedri nespēja ieņemt arī Kokneses pili. 1601. g. vasarā Jans Zamoiskis sakāva zviedrus pie Kokneses.²⁰⁴ 1602. g. Rīgai tiešas briesmas vairs nedraudēja. Rīga baidījās, ka tādā gadījumā, ja tā nokļūs zviedru varā, bet viss Daugavas ūdensceļš paliks poļiem, radīsies nepatīkamas saimnieciskas sekas un politiski sarežģījumi. Rīgai nebija skaidras arī perspektīvas zviedru pakļautībā. Lai gan rīdzinieki nebija apmierināti ar poļu katolisko kontreformāciju, tomēr pret Polijas saimniecisko politiku tiem pretenziju nebija. Šajā laikā pat kāda rīdzinieku grupa orientējās uz Maskavu (gadījumā, ja poļi nespētu noturēt Rīgu un tās saimniecisko aizmuguri).²⁰⁵ Turpmākajos gados zviedri vairākkārt mēģināja pakļaut Rīgu, bet nesekmīgi. 1608. g. zviedru karavadonis Mansfelds ieņēma Daugavgrīvas cietoksni.²⁰⁶ Tā kā vecā Daugavas ieteka jau bija samērā aizsērējusi, tad zviedri uzcēla jaunu skansti tagadējās Daugavgrīvas vietā. Arī šis pasākums nedeva vajadzīgo efektu, tieši otrādi, rīdzinieki palīdzēja poļiem, cik spēja.²⁰⁷ 1609. g.

²⁰⁰ То apliecina arī miera sarunas, kurās Stefans Batorijs prasīja Pleskavu (*Г. В. Форстен*, 1893, стр. 690).

²⁰¹ Tajās pašās sarunās Stefans Batorijs prasīja arī Smoļensku (*Г. В. Форстен*, 1893, стр. 690).

²⁰² *Г. В. Форстен*, 1893, стр. 711—712.

²⁰³ Turpat, 1894, 45. lpp.

²⁰⁴ *St. Herbst*, 1938, s. 81.

²⁰⁵ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 416. (260.) l., 1.—6. lp.

²⁰⁶ *C. Mettig*, 1897, S. 311.

²⁰⁷ 1608. g. rīdzinieki paši ar savu nelielo kara floti, kas sastāvēja no dažām strūgām, ar lielgabaliem apbruņotām galerām un sešām laivām, kuras bija pildītas ar degošām vielām, uzbruka zviedru kara flotei Daugavgrīvā. Trīs zviedru kuģi sadega, bet divi dabūja sīci (*A. Richter*, 1858, S. 189). Gustavs II Adolfs vēlāk pārmeta Rīgai, ka tā esot ļoti palīdzējusi poļu karaspēkam (*R. Liljedahl*, 1933, s. 98).

zviedri no Daugavgrīvas tika padzīti. Zviedru padzišanā savi nopelni bija arī rīdziniekiem. Ilgāku laiku zviedri vairs neapdraudēja Rīgu, bet 1617. g. Gustavs II Ādolfs atkal koncentrēja spēkus pie Rīgas — ieņēma Daugavgrīvu, kā arī rīdzinieku ierītos nocietinājumus pie Daugavas jaunās ietekas un uzaicināja rīdziniekus padoties. Taču poļi Daugavgrīvas cietoksni atguva. Pēc tam uz diviem gadiem tika noslēgts pamiers.²⁰⁸ 1621. g. zviedri aplenca Rīgu. Poļi nevarēja sniegt vajadzīgo palīdzību,²⁰⁹ jo notika cīņas ar turkiem, un Rīga padevās. Tad padevās Daugavgrīva, 1625. g. bez pretošanās Koknese²¹⁰ un 1627. g. Daugavpils.²¹¹ 1629. g. Zigismunds III redzēja, ka turpmākā cīņa ar Zviedriju ir zaudēta, jo zviedri jau sāka aktīvu karadarbību Polijā. Altmarkā uz 10 gadiem tika noslēgts pamiers. Bija beigusies vienas valsts kundzība Daugavas ūdensceļā. Tas tika sadalīts starp Zviedriju un Polijas—Lietuvas valsti. Sakarā ar šo sadalīšanu radās jauni sarežģījumi.

Jāuzsver Daugavas ūdensceļa militāri stratēģiskā nozīme poļu — zviedru kara laikā. Sakarā ar transporta līdzekļu trūkumu poļu un lietuviešu armija izmantoja šo ērto ūdensceļu artilērijas un citu smago kara materiālu transportam. Jau 1601. g. kampaņā poļu armijas virspavēlnieks Jans Zamoiskis nolēma izmantot šo ūdensceļu, kombinējot Nemunas pieteku Viliju ar Daugavas pieteku Disnu. Pie Mihaļišķiem (tagad Baltkrievijas PSR) bija nolemts lielgabalus no Vilijas pa sauszemes ceļu pārvest uz Disnu. Šim nolūkam Zamoiskis lika uzskaitīt visus transporta līdzekļus minētajā rajonā.²¹²

5. tabula

Muitas ieņēmumi par strūgām un plosīem
Daugavas firdzniecības ceļā 1600.—1607. g.²¹³

Gadi	Navigācijas periods	Muitas ieņēmumi	
		dālderī	graši
1600.	1. jūnijs — 12. decembris	850	4
1601.	9. jūnijs — 14. oktobris	345	18,5
1602.	15. aprīlis — 7. oktobris	361	—
1603.	12. aprīlis — 13. oktobris	262	4
1604.	25. aprīlis — 12. novembris	382	18
1605.	29. aprīlis — 11. oktobris	169	—
1606.	1. maijs — 9. oktobris	152	—
1607.	9. maijs — 12. jūlijs	88	—
Kopā		2609	44,5

²⁰⁸ A. Richter, 1858, S. 211—212.

²⁰⁹ Lai gan Rīga atkārtoti lūdza gādāt vairāk karaspēka, tomēr poļi lūgumus neizpildīja (A. Richter, 1858, S. 213).

²¹⁰ B. Brežgo, 1936, 654. lpp.

²¹¹ Turpat, 652., 654. lpp.

²¹² St. Herbst, 1938, s. 113.

²¹³ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 487. l., 121. lp.

Daugavai bija zināma nozīme arī kā dabiskam šķērslim, sevišķi artīlērijas pārceļšanā.

Poļu—zviedru karš Daugavas ūdensceļa izmantošanu tirdznieciskiem mērķiem ietekmēja negatīvāk nekā Livonijas karš. Lai gan Rīgas saimnieciskajā aizmugurē valdīja miers, ciņas Daugavas lejtecē stipri ietekmēja arī pievedumu pa Daugavas ūdensceļu. Par to liecina muitas reģistrs (muita uzlikta 1600. g. Daugavas tirīšanas izdevumu segšanai), kas rāda preču pievedumu pa Daugavu XVII gs. pašā sākumā (skat. 5. tab.).

1600. g. vēl turpinājās rosīga strūgu un plostu satiksme pa Daugavu. Turpmākajos gados ienākumi pakāpeniski samazinājās. Te kara radītām sekām pievienojās vēl kāds ļoti svarīgs faktors — liela daļa preču īpašnieku, sevišķi lietuviešu un poļu dižciltīgie, centās izvairīties no muitas, atteicās to maksāt.²¹⁴ No 5. tabulas var secināt, ka XVII gs. sākumā ik gadus Rīgā pienāca vairāk nekā simt strūgu un plostu (par katru plostu bija jāmaksā viens dālderis; visaugstākā likme bija par vančosu plostu — četri dālderī, bet tie Rīgā pienāca maz).²¹⁵ Par Daugavas tirdzniecības ceļa izmantošanu var spriest arī pēc kuģu skaita, kas izgāja no Rīgas ostas XVII gs. sākumā, jo aktīvas karadarbības rezultātā pievedums no Vidzemes stipri samazinājās un gandrīz visas eksportpreces tika transportētas pa Daugavu (daļēji, protams, arī no Lietuvas caur Zemgali). XVII gs. sākumā no Rīgas caur Zundu vidēji izgāja 79 kuģi gadā,²¹⁶ t. i., gandrīz trīs reizes mazāk nekā XVI gs. beigās (230 kuģu). 1601. g. gan izgāja tikai 16 kuģu, jo Rīgā bija blokāde. Vēlāk kuģu skaits mazliet palielinājās. Lai gan 1608. g. zviedru karaspēka virspavēlnieks Mansfelds uz laiku nostiprinājās Daugavgrīvā, tomēr no Rīgas caur Zundu izgāja 90 kuģu.²¹⁷

XVII gs. otrajā gadu desmitā Rīgas tirdznieciskās iespējas mazliet uzlabojās — caur Zundu no Rīgas gadā vidēji izgāja 117 kuģi, lielākais skaits bija 1620. g. — 145 kuģi.²¹⁸ Šajā laikā karadarbība mazāk skāra Rīgu un Daugavas tirdzniecības ceļu. Ziņas par Daugavas izmantošanu krievu preču transportam sniedz Rīgas tirdzniecības tiesas protokoli. Ierakstu gan laikā no 1613. līdz 1618. g. nav daudz. 1618. g. minēti krievi no Oršas un Polockas.²¹⁹ Nereti preces tika piegādātas visai lielos daudzumos, piemēram, 1618. g. kāds tirgotājs devās uz Rīgu ar deviņām strūgām.²²⁰

²¹⁴ Par to, ka zināmus zaudējumus muitas ienākumos radīja dižciltīgo izvairīšanās no maksas, liecina kāds saraksts, kurā uzskaitīti muitas nemaksātāji. 1605. g. tādā veidā zaudēti 68 dālderī (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 487. l., 103. lp.).

²¹⁵ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 487. l., 11. lp.

²¹⁶ Tabeller over Skibsfort ..., 1906, s. 170—206.

²¹⁷ Turpat, 162.—209. lpp.

²¹⁸ Turpat, 206.—249. lpp.

²¹⁹ LCVVA, A-9. f., 1. apr., 1. l., 151., 155. lpp.

²²⁰ Turpat, 112. lpp.

Kad Gustavs II Ādolfs 1621. g. pieprasīja kapitulāciju, Rīga centās no tās izvairīties, norādot uz savu atkarību no saimnieciskās aizmugures.²²¹ Lai gan Gustavs II Ādolfs apsoliya Rīgai vēl lielākas privilēģijas, rīdzinieki uzsvēra, ka pilsēta jau 400 gadus esot tradicionāli saistīta ar lietuviešu zemēm.²²² Poļu karaspēka virspavēlnieks Kristofers Radzivils apgalvoja, ka kapitulācijai būšot katastrofālas sekas Rīgas tirdzniecībā, un pārmeta pilsētai neuzticību un viltību,²²³ lai gan tas neatbilda īstenībai. Gustavs II Ādolfs turēja savu solījumu — 1621. g. 25. septembrī tika apstiprinātas Rīgas pilsētas privilēģijas.²²⁴ Pilsētas jurisdikcijai nodeva Daugavas ūdensceļu no Rumbulas līdz jūrai, garantēja, ka netiks uzliktas nekādas jaunas muitas pie jaunizveidotā Daugavgrīvas cietokšņa un ka cietokšņa komandants nekādā veidā neaizturēs kuģus. Aizliedza visus monopolus, kas varētu kaitēt Rīgas tirdzniecībai. Daugavu atzina par vienīgo ūdensceļu, pa kuru var izvest preces uz ārzemēm, bet Gauju un Lielupi aizliedza izmantot šim nolūkam. Visi ceļi no Rīgas uz Lietuvu, Krieviju, Poliju, Žemaitiju, Zemgali — gan ūdens, gan sauszemes ceļi — tika atzīti par brīviem, kurus nedrīkst traucēt ne kara, ne miera laikā. Taču jau tūlīt pēc privilēģiju izdošanas zviedri sāka tās pārkāpt un centās nepieļaut sava ienaidnieka apgādi — aizliedza Polijā ievest sāli. Savukārt poļi novirzīja savu tirdzniecību uz Liepāju un Ventspili.²²⁵ Poļi ierobežoja pārtikas produktu pievedumu Rīgai pa Daugavu, tāpēc tai sāka aprūkt labības. 1625. g. Rīgas gubernators Delagardi aizliedza no Rīgas izvest labību.²²⁶

Kara beigās stipri palielinājās Rīgas pilsētas ienākumu izmantošana karaspēka uzturēšanai. Līdz ar to samazinājās pilsētas naudas līdzekļi un arī tirdzniecības kapitāli. Zviedru valdības nostāju pret pilsētas labklājību parāda Gustava II Ādolda izteiciens: «Ja kādam vajadzētu iet bojā, tad labāk lai tie ir Rīgas namnieki nekā Zviedrijas valsts.»²²⁷ Rīdzinieki, raksturojot pilsētas saimniecisko stāvokli šajā laikā, uzsvēra, ka 1627. g. neesot pievests pat tik daudz preču, lai varētu piekraut divus vai trīs kuģus.²²⁸ Tiesa, 1628. g. stāvoklis nedaudz uzlabojās, taču arī tagad kuģi bieži vien aizbrauca no Rīgas tukšām tilpnēm. Protams, jāievēro arī traucējošās Zunda muitas un cīņas Baltijas jūrā. Zināmu priekšstatu par slikto pievedumu pa Daugavu XVII gs. 20. gados sniedz

²²¹ R. Liljedahl, 1933, s. 72.

²²² Turpat, 102. lpp.

²²³ Turpat, 73. lpp.

²²⁴ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1014. l., 12., 13., 26. lp.

²²⁵ R. Liljedahl, 1933, s. 102.

²²⁶ Turpat, 108. lpp.

²²⁷ Turpat, 134. lpp.

²²⁸ Turpat, 137. lpp.

dati par kuģu skaitu, kuri šajā laikā no Rīgas izgāja caur Zundu: no 1621. g. līdz 1629. g. izgāja gadā vidēji tikai 44 kuģi.²²⁹ Šis skaits bija ļoti sarucis salīdzinājumā ar kuģu skaitu gadsimta pirmajos divos gadu desmitos. Vislielākais skaits (98 kuģi) tika atzīmēts 1624. g. — laikā, kad bija uz diviem gadiem noslēgts pamiērs. Stipri samazinājās arī preču masa, kuru no Rīgas izveda caur Zundu.

Sakarā ar grūtībām, kas bija saistītas ar Daugavas ūdensceļa un Rīgas ostas izmantošanu, rodas jautājums, kur šajā laikā tika realizētas preces no Rīgas saimnieciskās aizmugures. Acīmredzot liela daļa šo preču virzījās uz Austrumprūsijas un Rietumprūsijas, kā arī Kurzemes ostām. Kā viena no galvenajām ostām šajā sakarībā jāmin Karalauči. To apstiprina Rīgas rātes liecības, kā arī lielais kuģu skaits, kas šajā laikā no Karalaučiem izgāja caur Zundu: no 1621. līdz 1629. g. vidēji gadā izgāja 418 kuģu (no Rīgas 44).²³⁰ Rīgas rāte konstatēja, ka sakarā ar karadarbību jau no 1621. g. daži Rīgas tirgotāji pārcēlušies uz Karalaučiem un daļa baltkrievu tirgotāju no Daugavas tirdzniecības apgabala arī sākuši vest preces uz turieni.²³¹ Karalaučos ieklūstošās preču masas piesaistīja Rietumeiropas tirgotājus, kas ne vienu reizi vien bija spiesti atgriezties no Rīgas bez kravas. Lielās preču realizācijas iespējas Karalaučos savukārt pavairoja preču piegādātāju skaitu, kaut gan bija piegādes grūtības. Zviedru karaspēks traucēja arī tos baltkrievu tirgotājus, kas vēl veda preces pa Daugavu. Šajā sakarībā zviedru armijas virspavēlnieks Gustavs Hurns rakstīja no Tartu, lai kareivji un virsnieki, sevišķi no Aiviekstes skanstes, netraucētu strūgas un laivas, kas no Polijas apgabaliem dodas uz Rīgu.²³²

No visa teiktā var secināt, ka Rīgas tirdzniecība bija nokļuvusi ļoti smagā stāvoklī un Daugavas tirdzniecība bija daudz vairāk pagrīmusi nekā poļu valdīšanas laikā.²³³

1629. g. Altmarkas pamiera līgums radīja labvēlīgākus apstākļus. Daugavas tirdzniecības ceļš atdzīvojās. Rīgas tirdzniecības tiesas protokolos arvien biežāk parādījās ieraksti, kas apliecina, ka sākoties plostu un strūgu pludināšanas sezonai maijā un jūnijā, Rīgā ieradies liels skaits krievu. Daudz ierakstu sākās no 1630. g.²³⁴ Palielinājās kuģu skaits, kuri apmeklēja Rīgu: 1630. g. Rīgā ienāca

²²⁹ Tabeller over Skibsfart . . . , 1906, s. 246—285.

²³⁰ Turpat, 246.—289. lpp.

²³¹ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 572. l., 1. lp.

²³² Turpat, 1306. l., 60. lp.

²³³ R. Liljedāla viedoklis, ka Rīgas stāvoklis tūlīt pēc padošanās Zviedrijai neesot bijis daudz sliktāks kā «poļu laikos», neatbilst patiesībai. R. Liljedāls pamatojas uz to, ka ridzinieki neesot sūdzējušies par Daugavas tirdzniecībā ieguldīto kapitālu zaudējumu (R. Liljedahl, 1933, s. 169), bet faktiski līdzīgu sūdzību ir ļoti daudz.

²³⁴ LCVVA, A-9. f., 1. apr., 1. l.

pavisam 189 kuģi²³⁵ (no tiem caur Zundu izgāja 122)²³⁶. Turpmāk kuģu skaitam ir tendence pieaugt.²³⁷

Zviedru uzliktās muitas XVII gs. pirmajā pusē Daugavas tirdzniecības ceļu ietekmēja maz — licence bija jāmaksā, tikai preces ievedot un izvedot pa jūru.²³⁸ Daugavas tirdzniecību tā ietekmēja netieši — rīdzinieki centās maksāt par pievestajām precēm zemākas cenas, lai kompensētu izdevumus par licenci. Preču piegādātāji tiecās vest preces uz turieni, kur muitas nebija tik augstas un kur cenas bija lielākas. Taču, tiklīdz iestājās miers, sevišķi pēc Štumsdorfas miera līguma (1635. g.), Rīgā ieradās par kara laiku uz Karalaučiem aizbraukušie Rīgas tirgotāji un Daugavas tirdzniecība uzplauka.²³⁹ Rīga saistījās ar tāliem Baltkrievijas un Ukrainas apgabaliem. Svarīgākie centri, kas piegādāja preces pa Daugavu, Dņepru un to pieteku tīklu, bija Roslavļa, Mstislavļa, Staroduba, Smoļenska, Mogļeva, Šklova, Kopusa, Orša, Hoļavina, Toločina, Bobra, Krugloje, Bihova, Vitebska, Lepeļa, Čašņiki, Polocka, Borisova, Minska, pat Kijeva²⁴⁰ un vēl daudzas citas vietas (minēti Vjazmas tirgotāji, Belija) (skat. I att.). Galvenās strūgu pieturas, kur iekrāva ziemā pievestās preces, bija Porečje, Vitebska, Veļiža, Bešenkoviči, Čašņiki un Polocka.²⁴¹ Katru gadu Rīgā pienākušo strūgu vidējais skaits tiek vērtēts uz 500 un vairāk.²⁴² Tirdzniecības traucējumi nevarēja tik viegli lauzt veco ieradumu spēku un senenās tradīcijas. Taču galvenais bija šo minēto centru ērtā saistība ar Daugavu. Atjaunojās arī Rīgas tirgotāju braucieni uz Daugavas augšteces rajonu. Polockas vaivads Kiška atjaunoja aizliegumu braukt garām Polockai.²⁴³ Rīdzinieki joprojām žēlojās, ka licence traucējot Daugavas tirdzniecību,²⁴⁴ bet šī žēlošanās tika pārspīlēta,

²³⁵ Rigaische Stadtblätter, 1825, Nr. 20, S. 154.

²³⁶ Tabeller over Skibsfart..., 1906, s. 286—287.

²³⁷ No 1630. līdz 1639. g. Rīgas ostu izmantoja 288 kuģi gadā (Rigaische Stadtblätter, 1825, Nr. 20, S. 154. LCVVA, A-2. f., 1. apr., 53. l., 24. lp.), no tiem caur Zundu izgāja 220 kuģu (Tabeller over Skibsfart..., 1906, s. 286—317).

²³⁸ Licenci ieveda 1629. g., un pamazām tā sasniedza lielus apmērus (G. Jensch, 1930, S. 120), kuru dēļ Rīgai bija grūti konkurēt ar pārējām Baltijas ostām. Tur licence bija zemāka vai tās vispār nebija. Sakarā ar Rīgas tirgotāju tendenci pazemināt cenas uz precēm, ko ieveda Rīgā, joprojām pastāvēja tieksme virzīt preces no Daugavas tirdzniecības apgabala uz citām ostām. Tāpēc 1636. g. radās doma izrakt kanālu, kas savienotu Ūllu (Daugavas pieteka) ar Berezīnu, bet to — ar Viliju. Šajā pasākumā aktīvi piedalījās Vitebskas vaivads Kristofers Kiška. Kanālu neizraka, kaut gan Polijas seims kanāla rakšanas projektu bija 1631. g. apstiprinājis (Я. Рутковский, 1953, ср. 166). Rīdzinieki uzskatīja, ka kanāla būves projekta iemesls ir licence (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 225. l., 97. lp.). Protams, zināma nozīme šim faktoram bija.

²³⁹ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 572. l., 1. lp.

²⁴⁰ Turpat, 1.—2. lp.; G. Jensch, 1930, S. 68.

²⁴¹ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 572. l., 2. lp.

²⁴² Turpat, 1. lp.

²⁴³ Turpat, 4. apr., 19. k., 498. (172.) l., 1. lp.

²⁴⁴ Turpat, 1. apr., 1066. l., 67. lp.

jo kuģu skaitam, kuri apgrozījās Rīgā, bija tendence joprojām palielināties.²⁴⁵ Bija gadi, kad Rīgā pienākušo strūgu un plostu skaits stipri pārsniedza vidējo skaitu. Ir zināms, ka 1640. g. Rīgā ieradās ap 1500 strūgu un 800 plostu.²⁴⁶ 1653. g. strūgu skaits, pēc Kokneses muitnīcas datiem, bija 1444.²⁴⁷ Vislielāko eksporta apjomu Rīga sasniedza laikā no 40. gadu vidus līdz 50. gadu vidum. Tas liecina, ka tad visvairāk preču pieveda Rīgai pa Daugavu, jo no visas Rīgas eksporta masas Daugavas augšteces un Dņepras augšteces rajoni deva 54%.²⁴⁸

Turpmākajos gados vērojama tirdzniecības samazināšanās Daugavas rajonā. Šī samazināšanās stipri ietekmēja Rīgas eksportu. Šādu parādību izraisīja ilgstošas neražas un karš starp Krieviju un Zviedriju (1656.—1658. g.), Krieviju un Poliju (1654.—1667. g.) un Poliju un Zviedriju (1655.—1660. g.). Daugavas tirdzniecību sevišķi smagi skāra abi pirmie kari, kuru laikā militārās operācijas risinājās tieši tās tuvumā. Kara sākumā krievi ieņēma daudz pilsetu gar Daugavas un Dņepras augštecēm, taču poļi drīz vien tās atkal atkaroja.

Sakarā ar Polijas—Zviedrijas karu Krievijas cars Aleksejs Mihailovičs cerēja izmantot radušos situāciju, lai sev labvēlīgi atrisinātu Baltkrievijas jautājumu un iegūtu izeju uz Baltijas jūru. Svarīgākais ciņas objekts bija Daugava. 1656. g. Aleksejs Mihailovičs ar lielu karaspēku devās no Smoļenskas gar Daugavu uz leju. To pavadīja 1400 strūgu, kas veda kara materiālus.²⁴⁹ Krievi ātri ieņēma Daugavpili, Koknesi, un 1656. g. 9. septembrī sākās Rīgas aplenkšana. Lai gan Rīga nebija apmierināta ar zviedru muitas politiku, tā tomēr nepadevās krieviem, lai gan tie cerēja, ka Rīga padosies. Nelīdzēja arī Kurzemes hercoga Jēkaba atbalsts krievu caram šajā jautājumā.²⁵⁰ Rīdzinieki nebija pārliecināti, vai Alekseja Mihailoviča sekmes Daugavas tirdzniecības ceļā būs ilgstošas, turklāt, kā rāda iepriekšējie 20 gadi, zviedru muitas poli-

²⁴⁵ No 1630. līdz 1639. g. Rīgas ostu vidēji gadā izmantoja 288 kuģi (no tiem caur Zundu izgāja 220 kuģu), no 1640. līdz 1649. g. — 422 kuģi (caur Zundu — 279), no 1650. līdz 1654. g. — 518 kuģu (caur Zundu — 352) (Rigaische Stadtblätter, 1825, Nr. 20, S. 155; LCVVA, Ā-2. f., 1. apr., 53. l., 24. lp.; Tabeller over Skibsfart..., 1906, s. 286—377).

²⁴⁶ Rigaische Stadtblätter, 1810, Nr. 46, S. 418.

²⁴⁷ Turpat, 1812, Nr. 1, S. 9.

²⁴⁸ E. Dunsdorfs, 1938, S. 465.

²⁴⁹ Э. Д. Рухманова, 1954, стр. 150. Šajā karā, tāpat kā poļu—zviedru karā, gadsimta sākumā militāriem mērķiem sevišķi plaši izmantoja ūdensceļus, galvenokārt Daugavu. Pēc Rīgas neveiksmīgās aplenkšanas Aleksejs Mihailovičs nosūtīja lielgabalus pa Daugavu uz Koknesi (Э. Д. Рухманова, 1954, стр. 166), bet 1658. g. martā Rīga ziņoja zviedriem, ka krievu karaspēkam Polockā no Belijas nosūtītas 100 strūgas ar kara materiāliem un pa zemes ceļu 1000 vezumu ar pārtiku (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1073. l., 1. lp.).

²⁵⁰ ЦГАДА, ф. 63, оп. 1, д. 3—5, 12—13 (1656 г.).

tika uz Rīgas tirdzniecību neatstāja negatīvas sekas.²⁵¹ Rīga baidījās padoties krieviem, jo nebija zināms, kāds būs tās privilēģiju liktenis. Liekas, ka viens no krievu neveiksmes cēloņiem bija arī Vidzemes un Kurzemes iedzīvotāju noraidošā nostāja pret krieviem, jo kazaki laupīja pilsētas apkārtnē.²⁵² Krieviem trūka arī flotes, ar ko bloķēt Daugavgrīvu. Nodoms izmantot šim nolūkam Dānijas karaļa palīdzību neizdevās.²⁵³ Turklāt krievu karaspēkā izcēlās mēris. 1656. g. beigās krievi pārtrauca Rīgas aplenkšanu un aizgāja uz Koknesi. Par šo karu postošo ietekmi uz transportu pa Daugavu un uz Rīgas tirdzniecību liecina Rīgas eksporta samazināšanās.²⁵⁴ Šāda tendence pastāvēja līdz 1660. g.

Kara rezultātā Daugavas tirdzniecības ceļš bija uz laiku sadalīts trīs daļās: zviedru, krievu un poļu daļā. Kara apstākļos šāds sadalījums ļoti traucēja. Lai gan tūlīt pēc Polockas ieņemšanas Aleksejs Mihailovičs apstiprināja tās privilēģijas, neveiksme pie Rīgas atstāja negatīvas sekas uz Daugavas tirdzniecību. Iekaroto apgabalu vaivads A. Ordins-Naščokins cerēja pārvērst par tirdzniecības centru Koknesi, tāpēc virzīja visu Krievijas rietumu novadu tirdzniecību uz turieni. Lai krievi nebrauktu Koknesei garām uz Rīgu, tika uzliktas augstas muitas tām precēm, ko veda Koknesei garām uz Rīgu, tādējādi piespiežot rīdziniekus doties pēc krievu precēm uz Koknesi.²⁵⁵ Novirzīdams krievu tirdzniecību no Rīgas, A. Ordins-Naščokins cerēja, ka rezultātā Rīgas tirdzniecība pagrims un pilsēta būs spiesta padoties krieviem, lai atgūtu sakarus ar savu tirdzniecisko aizmuguri. Par Rīgas iegūšanu viņš sapņoja līdz pat savai politiskajai krišanai 1671. g.²⁵⁶ A. Ordins-Naščokins aizliedza vest labību uz Rīgu, novirzot pievedumus uz Pleskavu un Novgorodu,²⁵⁷ kur trūka maizes, tirdzniecību ar vairāk pieprasītām precēm (liniem, kaņepājiem, ādām, potašu, darvu un taukiem) pārvērta par valsts monopolu.²⁵⁸ Rīdziniekiem vairs nebija iespējams tirgoties ar savu saimniecisko aizmuguri uz kredīta. Tāpēc saruka preču pievedumi Rīgai un holandiešu tirgotāji mazāk kreditēja Rīgas tirgotājus.²⁵⁹ Tā kā šajā laikā Kurzemes hercogistei bija labas attiecības

²⁵¹ Jāatzīst par nepareizu J. Kurskova apgalvojums, ka zviedru kundzība novedusi Rīgas tirdzniecību līdz pagrimumam (*J. Kurskova*, 1958, 241. lpp.). To var attiecināt uz XVII gs. 20. gadiem, bet ne uz gadsimta vidu.

²⁵² *J. Kurskova*, 1958, 242. lpp.;

²⁵³ Э. Д. Рухманова, 1954, стр. 160.

²⁵⁴ E. Dunsdorfs, 1938, S. 462. To apliecina arī Rīgas memorands 1660. g. (LCVVA, A-3. f., 6. apr., 458. l., 348. lpp.).

²⁵⁵ G. Jensch, 1930, S. 121. Rīdzinieki sūdzējās, ka preces, ko vedot pa Daugavu uz leju un augšu, esot apliktas ar ļoti lielām muitām (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 573. l., 1. lpp.).

²⁵⁶ K. Žernack, 1958, S. 49.

²⁵⁷ J. Kurskova, 1958, 254. lpp.; LCVVA, A-3. f., 6. apr., 458. l., 348. lpp.

²⁵⁸ G. Jensch, 1930, S. 120.

²⁵⁹ LCVVA, A-3. f., 6. apr., 458. l., 345. lp.

ar Krieviju, tad daļa preču, kas tika vestas pa Daugavu, novirzījās caur Jaunjelgavu uz Kurzemes ostām. Jau 1657. g. rīdzinieki sūdzējās, ka tāda rīcība ļoti kaitējot Rīgas tirdzniecībai, esot nelikumīga un pretrunā ar noslēgto līgumu starp Rīgu un Kurzemes hercogisti.²⁶⁰ Nav noliedzams, ka A. Ordina-Naščokina pasākumi ļoti kaitēja Rīgas tirdzniecībai. Tieši tajā laikā, kad viņš bija Kokneses vaivads, preču eksports no Rīgas viskrasāk samazinājās (6. tab.).

6. tabula

**Labības eksports no Rīgas XVII g.
[vidēji gadā] lastos²⁶¹**

Labība	Gadi		
	1636.—1653.	1654.—1667.	1668.—1699.
Kvieši	547	45	41
Rudzi	4107	1116	108
Mieži	1129	143	11
Auzas	676	107	8

A. Ordina-Naščokina aizgādībā Koknesei bija uzplaukuma periods. Daugavā parādījās liela Kokneses laivu flotile.²⁶² Taču šāds stāvoklis nevarēja būt ilgstošs — krievi sakarā ar Kardisas miera līgumu 1661. g. atstāja Koknesi.²⁶³ Tad A. Ordins-Naščokins centās nostiprināties Daugavpilī.²⁶⁴ Viņš pat mazliet atkāpās no saviem principiem — likvidēja valsts monopoli uz visām precēm, izņemot linus un kaņepājus.²⁶⁵ Andrusovas miera rezultātā krievi zaudēja Vitebsku, Polocku, Infantiju (t. i., Latgali).²⁶⁶ Cīņa par Daugavas ūdensceļu bija beigusies bez lielām izmaiņām.

Jau tūlīt pēc Valiesāres pamiera starp krieviem un zviedriem 1658. g. vērojama zināma tendence tirdzniecības aktivizēšanā. Sevišķi aktivizējās baltkrievi.²⁶⁷ Rīgas sūtņiem uz Zviedriju tika dota īpaša instrukcija, lai viņi gādātu, ka pamiera līgumā būtu punkts, kas dotu iespēju Rīgas tirgotājiem brīvi un netraucēti doties

²⁶⁰ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 421. l., 477. lp.

²⁶¹ E. Dunsdorfs, 1938, S. 480—481.

²⁶² G. Jensch, 1930, S. 121.

²⁶³ Turpat.

²⁶⁴ K. Zernack, 1958, S. 45.

²⁶⁵ J. Kurskova, 1958, 258. lpp.

²⁶⁶ А. П. Саныков, 1893, стр. 299.

²⁶⁷ Kāds tirgotājs Naserokins jau pamiera sarunu laikā bija sagatavojis 24 strūgas pludināšanai uz Rīgu (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1073. l., 104. lp.). 1660. g. pa Daugavu brauca diezgan daudz krievu un poļu (LCVVA, A-9. f., 1. apr., 3. l.).

uz Polocku, Vitebsku, Oršu un Mogiļevu tirdznieciskos darījumos un parādu piedzišanas nolūkā.²⁶⁸

Salīdzinot ar poļu—zviedru karu gadsimta sākumā, krievu—zviedru un krievu—poļu kari uz Daugavas tirdzniecības rajonu neatstāja tik smagas sekas, jo tie nebija ilgi (sevišķi tas attiecas uz krievu—zviedru karu). Pat vissliktākajos gados Rīgu apmeklēja samērā daudz kuģu.²⁶⁹

Nopietns pārbaudījums Daugavas tirdzniecības ceļam bija arī muitas politika. Kopš 1655. g., kad zviedru valdība sakarā, ar karu bija nonākusi naudas grūtībās, Rīgā ievāca jaunu muitu, t. s. vārtu muitu (*Pfortenzoll*) jeb zemes muitu (*Landzoll*).²⁷⁰ Šī muita attiecās uz visām precēm, ko ievada Rīgā no tās saimnieciskās aizmugures, un tādējādi tieši skāra Daugavas tirdzniecības ceļu. Muita pastāvēja līdz 1668. g. Tā bija ļoti nepatīkams apgrūtinājums krievu, baltkrievu, lietuviešu un poļu tirgotājiem, kā arī rīdziniekiem, jo ietekmēja pievosto preču cenas un beidzot varēja radīt preču noplūšanu uz citām ostām.

Rīgas tirdzniecību ietekmēja divas bīstamas tendences: no vienas puses, sakarā ar Rīgas ievēd- un izvedmuitām²⁷¹ holandieši tiecās pazemināt iepirkšanas cenas, bet, no otras puses, Daugavas augšteces novadu tirgotāji centās palielināt cenas savām precēm. Rīdzinieki tomēr vairāk uztraucās par zemes muitu. No 1660. g. sākās Rīgas rātes sūdzības par zemes muitu un ilgstoši strīdi par šo jautājumu ar zviedru valdību. Rīdzinieki apgalvoja, ka tiem muitas dēļ rodoties milzīgi zaudējumi, jo Daugavas tirdzniecības apgabala tirgotāji esot sākuši savas preces vest uz Karalaučiem: ziemā tās piegādājot uz Karalauču ūdensceļa pieturām, bet no turienes ar vitinām garām Kauņai uz Karalaučiem.²⁷² Vairākus tūkstošus vezumu ar kaņepājiem, liniem, taukiem, vasku vedot uz Viļņu. Tirgotāji pārceļoties no Rīgas uz Karalaučiem, un neesot cerību tos dabūt atpakaļ.

Pret Rīgas argumentiem iebilda muitas pārvaldnieks Palmstruhs, uzsverot, ka karalim esot tiesības ņemt muitu Daugavas tirdzniecības ceļā. Turklāt šī muita esot maza: 10—12 valsts dālderu par

²⁶⁸ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1073. l., 4. lp.

²⁶⁹ Rīgas ostu katru gadu izmantoja vairāk nekā 100 kuģu; no 1654. līdz 1667. g. vidēji gadā — 211 kuģu, no tiem caur Zundu izgāja 166 kuģi (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 53. l., 24. lp.; *Tabeller over Skibsfart...*, 1906, s. 374—389; *Tabeller over Skibsfart...*, 1930, s. 2—7).

²⁷⁰ *G. Jensch*, 1930, S. 125.

²⁷¹ Vissmagākā nasta Rīgas tirdzniecībai bija licence, kas dažkārt sasniedza milzīgus apmērus — dažām precēm pat līdz 50% preču vērtības, sālij — no 18 līdz 20%, labībai — 12—18%. Rīgai bija ļoti neizdevīgi, ka pēc Stumsdorfas miera visām pārējām Baltijas ostām licenci atcēla. Zviedri centās šos zaudējumus kompensēt uz Rīgas rēķina (*G. Jensch*, 1930, S. 120—121).

²⁷² LCVVA, A-2. f., 1. apr., 572. l., 3. lp.

plotu, 9 florīni par 100 mucu kokiem (tos rīdzinieki pārdodot par 1000 florīniem), 7,5 florīni par lielo simtu (48 šoki, šokā ir 60 gab.) dažādu mucu dēļu. Meža materiālu nogādāšana pie ūdensceļiem Krievijā esot ļoti lēta, arī strūgu transports izmaksājot lēti. Turklāt uz Karalaučiem transporta iespējas esot sliktākas, un no Daugavas tirdzniecības apgabala uz turieni novirzoties ļoti maz koku.²⁷³ Palmstruhs uzsvēra, ka nezinot tādu gadījumu, kad kāds tirgotājs šajos gados būtu izputējis, jo no tirdzniecības esot liela peļņa. Par vienu lielo simtu (2880 gab.) mucu koku rīdzinieki maksājot 1000 florīnu, bet pārdodot par 3600 florīniem.²⁷⁴ Rīgas ostā uzturoties daudz ārzemju kuģu, vēl vairāk, to apmeklējumus var uzskatīt par intensīviem.²⁷⁵ Rīdzinieki iebilda, ka novirzīšanās uz Karalaučiem esot notikusi jau iepriekšējā krievu—zviedru kara laikā, jo transporta iespējas uz turieni esot piemērotas: varot izmantot Daugavas pieteku Disnu, kur rudenī un pavasarī ir augsts ūdens līmenis, tad — Viliju, kas no Berezinas ir tikai 15 jūdžu tālu.²⁷⁶ Esot arī vēl citas priekšrocības — lielie transporta līdzekļi vitinas, kas samazinot transporta izdevumus.²⁷⁷ Krievu tirgotājus saistot arī liberālākie šķirošanas principi. Liels trūkums Rīgas tirdzniecībā esot sarežģītais preču svēršanas, šķirošanas, uzglabāšanas un iekraušanas princips, kas sadārdzinot transporta un citas izmaksas apmēram četras reizes. Daugavas transportu traucējot muitas pie Disnas, Drisas un Daugavpils. Kuršu joma vitinām nemaz neesot tik bīstama.²⁷⁸

Domstarpības šajā jautājumā nemitējās, un 1661. g. rīdzinieki Zviedrijas karalim iesniedza speciālu memorandu, kurā rakstīts, ka minētā muiža esot par augstu: kaņepājiem tā sasniedzot 1½ dālderu par birkavu, bet birkavs kaņepāju Rīgā tagad maksājot tikai 8—10 valsts dālderus. Tas pats attiecoties arī uz citām vērtīgām precēm — potašu, vasku un taukiem.²⁷⁹ Uz to Palmstruhs atbildēja, ka rīdzinieki pārspīlējot. Disna vispār tikpat kā neesot kuģojama. Uz Karalaučiem lielā attāluma dēļ vasarā varot aizbraukt tikai vienu reizi, bet uz Rīgu — trīs reizes. Daugavas tirdzniecības apgabalā dzīvojot daudz bagātu ebreju, kam Karalaučos ir tiesības tirgoties tikai trīs reizes gadā gadatirgos. Muiža nevienam zaudējumus nesagādājot.²⁸⁰

Vienošanās netika panākta. Rodas jautājums, cik pamatotas bija

²⁷³ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 854. l., 13.—14., 18., 23. lp.

²⁷⁴ Turpat, 14. lp.

²⁷⁵ Turpat, 17. lp.

²⁷⁶ Turpat, 29. lp.

²⁷⁷ Vitinas vadišanai vajadzēja astoņus, strūgas — sešus vīrus. Tā kā vitina bija četras reizes lielāka par strūgu, tad vienāda daudzuma preču pārvadāšanai ar vitinām transports izmaksāja ievērojami mazāk.

²⁷⁸ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 854. l., 29., 31. lp.

²⁷⁹ Turpat, 43., 46. lp.

²⁸⁰ Turpat, 55. lp.

rīdzinieku sūdzības par baltkrievu tirdzniecības novirzīšanos uz Karalaučiem. Labi saprotamu iemeslu dēļ rīdzinieku sūdzības jāuzņem kritiski. Preču novirzei uz Karalaučiem XVII gs. otrajā pusē bija mazāka nozīme nekā gadsimta sākumā.²⁸¹

1668. g. zemes muiža tika atcelta un tās vietā ieviests t. s. karaliskais pielikums (uz precēm, kuras pa jūru veda uz Rietumiem). Rīdzinieku sūdzības nemitējās. 1670. g. rīdzinieki raksta, ka no Baltkrievijas minētajā gadā uz Rīgu atvests 10 000 birkavu kaņepāju, bet uz Karalaučiem — 30 000 birkavu.²⁸² Rīgas tirgotāju minētais skaitlis neatbilst patiesībai. To pierāda Rīgas eksports šajā laikā.²⁸³ Bija gadījumi, kad rīdzinieki sūdzējās, ka to parādnieki braucot uz Prūsiju.²⁸⁴ 1671. g. tie žēlojās, ka augstās muiņas atturot ārzemju tirgotājus, tāpēc tirdzniecība iesakņojoties Prūsijā.²⁸⁵ Līdzīgas sūdzības turpinājās vēl 90. gados.²⁸⁶ Salīdzinot kuģu skaitu, kuri šajā laikā izgāja caur Zundu no Rīgas un Karalaučiem, ir skaidrs, ka Rīgas sūdzības bija vēl mazāk pamatotas nekā gadsimta vidū.²⁸⁷ Tomēr nav noliedzams, ka pievedums pa Daugavu šajā laikā nesaņiedza XVII gs. 30.—50. gadu vidus līmeni, jo vēl bija kara sekas. Arī zināma daļa (kaut arī neliela) preču noplūda uz citām ostām. Ir iespējams, ka Rīgas eksportu un līdz ar to pievedumu pa Daugavu ietekmēja saimnieciskā krīze Rietumeiropā XVII gs.²⁸⁸ Pirmskara līmeni Rīgas eksports sasņiedza tikai 90. gados (7. tab.).²⁸⁹

Arī kuģu apgrozības ziņā Rīgas ostā vērojama līdzīga tendence (skat. 8. tab.).

Rīgas tirdzniecības apgabalam bija senas tradīcijas, piemēram, kredīta attīcības, kas bija izveidojušās un iesakņojušās jau ļoti sen un ar ko rīdzinieki saistīja pie sevis Baltkrievijas un Lietuvas tirgotājus. 1710. g. baltkrievu un lietuviešu tirgotāju parādi Rīgas tirgotājiem sasņiedza ļoti lielus apmērus — 51 Rīgas tirgotājam tie bija

²⁸¹ No 1620. līdz 1630. g. no Karalaučiem caur Zundu vidēji gadā izgāja 418 kuģu, no 1655. līdz 1668. g. — 163 (no Rīgas — 94) kuģi (Tabeller over Skibsfart . . ., 1906, s. 246—289; Tabeller over Skibsfart . . ., 1930, s. 2—9).

²⁸² LCVVA, A-3. f., 6. apr., 462. l., 109., 113. lpp.

²⁸³ Šajos gados no Rīgas eksportēja ik gadus pāri par 20 000 birkavu kaņepāju: 1668. g. — 21 147 birkavus, 1669. g. — 24 001 birkavu, 1670. g. — 23 509 birkavus (E. Dunsdorfs, 1938, S. 477).

²⁸⁴ Rīgas tirgotājs Joahims Viks apsūdzēja Vitebskas birģermeistaru Parfeniju Jureviču, ka tas apsoliģies piegādāt viņam preces, bet tagad esot tās aizvedis uz Prūsiju (LCVVA, A-3. f., 6. apr., 462. l., 146. lp.).

²⁸⁵ LCVVA, A-3. f., 6. apr., 462. l., 263., 267. lp.

²⁸⁶ G. Jensch, 1930, S. 166.

²⁸⁷ Šajā laikā no Karalaučiem caur Zundu izgājušo kuģu skaits nesasņiedza Rīgas kuģu skaitu: 1680.—1689. g. no Rīgas caur Zundu vidēji gadā izgāja 302 kuģi, no Karalaučiem — 212, 1690.—1699. g. no Rīgas — 276, no Karalaučiem — 193 (Tabeller over Skibsfart . . ., 1930, s. 20—40).

²⁸⁸ A. Mączak, H. Samsonowicz, 1964, s. 206.

²⁸⁹ E. Dunsdorfs, 1938, S. 462—463.

Preču eksports no Rīgas XVII gs. [vidēji gadā]²⁹⁰

Preces	Gadi		
	1636.—1653.	1654.—1667.	1668.—1699.
Linu un kaņepāju sēklas (mucās)	116 586	33 176	106 776
Labība (lastos)	6 500	1 418	7 328
Kaņepāji (birkavos)	56 372	17 799	47 197
Lini (birkavos)	21 550	12 655	12 937
Pelni (lastos)	1 013	408	326

Kuģu apgrozība Rīgā XVII gs. beigās [vidēji gadā]²⁹¹

Gadi	Kuģi	
	kopskaits	caur Zundu izgājušie
1670.—1679.	254	172
1680.—1689.	390	302
1690.—1699.	415	277

parādā 1034 649 dālderus un 30³/₄ graša.²⁹² Rīga no seniem laikiem bija saistīta ar holandiešu tirdzniecību. Šo faktu var izskaidrot ne tikai ar senām tradīcijām, ieradumu, bet arī ar zināmu drošību par preču kvalitāti, jo Rīgā tika ievēroti stingri preču šķirošanas un svēršanas principi. Tomēr galvenais, kas saistīja holandiešu tirgotājus, bija preces, bez kurām Rietumeiropā nevarēja iztikt un kuras lielos daudzumos Rīgā piegādāja pa Daugavu. Tāpēc piedējumam pa Daugavu bija stabili noņēmēji. Vēl vairāk holandiešus Rīgā saistīja cara Alekseja Mihailoviča pasākumi Arhangeļskā. Lai uzlabotu krievu tirgotāju stāvokli, viņš tur ierobežoja ārzemju tirgotājus,²⁹³ kuriem Ivans Bargais bija piešķīris lielas privilēģijas.

Satiksmē no Daugavas tirdzniecības apgabala uz Prūsiju bija grūta un bistama. Daugavas tirdzniecības ceļš un Rīga saglabāja savu ideālo stāvokli tranzītirdzniecībā starp Rietumeiropu un

²⁹⁰ E. Dunsdorfs, 1938, S. 477—485.

²⁹¹ Tabeller over Skibsart..., 1930, s. 10—40; Rigaische Stadtblätter, 1810, Nr. 7, S. 62—63.

²⁹² G. Jensch, 1930, S. 136—137.

²⁹³ A. Soom, 1940, S. 248.

Austrumeiropu. XVII gs. beigās pieveduma procents pa Daugavu bija augsts: 1699. g. no visiem Rīgas eksporta kaņepājiem Daugavas tirdzniecības apgabals deva 75%, no kaņepāju sēklām — 74% un no linsēklām — 36%.²⁹⁴

Protams, Daugavas tirdzniecības ceļā joprojām bija daudz muitnīcu²⁹⁵ un citāda rakstura šķēršļu.²⁹⁶ Zviedru valdība gribēja, lai notiktu tirdzniecība ar Daugavas tirdzniecības apgabalu, jo Rīgas muitas ienākumi bija atkarīgi no šīs tirdzniecības. Ievērojot valsts ienākumu intereses, Zviedrijas valdība dažreiz pat atkāpās no saviem principiem Daugavas tirdzniecībā.

Attiecībā uz Daugavas tirdzniecības ceļa tuvāko nākotni skaidrs bija viens, ka cīņai par to starp ieinteresētajām valstīm, tāpat kā cīņai par Baltijas jūru, vajadzēs atsāties visdrīzākajā laikā. Zviedrijai kā valstij ar vāji attīstītu tirdzniecību un mazu iedzīvotāju skaitu Baltijas jūra bija vajadzīga ienākumu palielināšanai un aktīvas ārpolitikas vešanai. Tā bija arī placdarms lielvalsts lomas realizēšanai Eiropas ziemeļos. Krievija un Rečpospolita ar tādu stāvokli, protams, negribēja samierināties un gaidīja iespēju atņemt Zviedrijai Baltijas provinces, ieskaitot Rīgu un Daugavas tirdzniecības ceļu.

²⁹⁴ E. Dunsdorfs, 1938, S. 464.

²⁹⁵ XVII gs. beigās bija muitnīcas Suražā, Vitebskā, Polockā, Disnā, Daugavpilī, Krustpilī (Rigaische Stadtblätter, 1811, Nr. 7, S. 51).

²⁹⁶ Apstākļus Daugavas tirdzniecības ceļā labi raksturo kāda Lietuvas muižnieku un tirgotāju sūdzība Rīgas rātei 1683. g. «Par netaisnībām, ko ne tikai šajā pavasarī, bet visus gadus mums vajadzējis ciest» (LCVVA, A-2. f., 4. apr., 20. k., 505. (225.) l., 1.—11. lpp.), kur, starp citu, teikts: «Ir taču vecs paradums, ka pa Daugavu var braukt strūgas, kas pieder jebkurai tautai, netraucēti, un tas atbilst arī mūsu un zviedru karaļa paktam, taču notiek otrādi: ja strūga uzskrien akmeņim, tad krastā dzīvojošie ar varu atņem preces, piekauj mūsu ļaudis.» Par kokiem minētajā sūdzībā sacīts: «1) Ar tik lielām grūtībām un izmaksām līdz Daugavai aizpludinātos kokus pie Kokneses, ja plosts uzskrien uz akmeņa, zemnieki sagrābj un pārdod Krūnšernam (*Cronstern*), kas pludina tos uz Rīgu kuģu būvei. Un, ja mēs tos mēģinām dabūt atpakaļ, zaldāti un dragūni mūs padzen. 2) Koknesē zaldāti no pils sagrābj plošus un pārdod vai nu Krūnšernam, vai uz Kurzemi pāri Daugavai: Cartorijska pludinātos mucu koku plošus sacirtuši, piekājuši ļaudis (plostiniekus), paņēmuši ozolkokus no posta, izcirtuši iecirstās zīmes, un komandants līcis iecirst savu zīmi... 5) Zemnieki ar garām stangām un āķiem uzbrūk un atrauj vienas plosta daļas no otras, apmētā ļaudis ar akmeņiem... 7) Zemnieki, kam vajadzēja pārvadīt plostu bistamajām vietām, citu zemnieku sakūdīti, uzsēdināja plostu uz akmeņiem un sāka atdalīt vienu daļu no otras.» Par strūgu precēm sūdzībā teikts: «11) Kad strūga piemeklē nelaime, zemnieki tūlī piebrauc laivās, it kā gribētu palīdzēt, bet tad uzbrūk un atņem preces, padzen ļaudis. Kad Vectavska (šīs uzvārds, liekas, nav pareizs) strūga mazliet tika bojāta, Kokneses komandants lika to «uzķert», padzīt Vectavska ļaudis ar zaldātiem, paņēma strūgu un negribēja izdot... 13) Zāmuēla Loiko faktors 12. maijā uzskrēja uz akmeņa. Cartorijska faktors gājis palīgā. Tad ieradies Kokneses komandants ar saviem ļaudīm, atņēmuši ar varu jājamzirgu, ko neizdošot, kamēr netikšot samaksāti 5 valsts dālderī.»



I att. Daugavas tirdzniecības apgabals krievu un baltkrievu zemēs XVII gs.

2. TRANZĪTCEĻI CAUR VIDZEMI, TO SAIMNIECISKĀ UN POLITISKĀ NOZĪME XIII—XVII GS.

Tranzīteļi cauri Vidzemes teritorijai izveidojās, lai kalpotu vietējo tautību tirdznieciskajiem sakariem ar Igauniju, Pleskavas un Novgorodas, kā arī Vitebskas un Polockas zemēm.¹ Šie ceļi jau bija izveidojušies pirms vācu agresijas Baltijā.

Galvenie tranzīteļi caur Vidzemi bija Pleskavas ceļa Turaidas variants (no Rīgas uz Ilķenes pārceltuvi pāri Gaujai, tad uz Straupi, Rubeni, Valmieru, Valku, Tartu, Pleskavu)² un Trikātas variants (no Rīgas gar Gaujas kreiso krastu uz Cēsīm, Trikātu, pāri Gaujai, kur savienojās ar Turaidas ceļu)³. Pastāvēja arī trešais ceļš — no Cēsīm cauri Raunai, Gaujienai, Alūksnei uz Pleskavu.⁴ Šos ceļus svešzemju tirgotāji pazina jau pirms vācu iebrukuma. To apliecina vācu iekarotāju tieksme blakus Daugavas tirdzniecības ceļam iespējami ātrāk sagrābt ceļus uz Novgorodu un Pleskavu. Šīs pilsētas deva lielo vairumu labāko kažokādu. Turklāt šīs pilsētas bija lieli krievu tirdzniecības centri. Lai gan Ziemeļvācijas pilsētas tirgojās ar Novgorodu pa Somu jūras līci, Ņevu un Volhovu,⁵ tomēr jau XII un XIII gs. mijā sākās vāciešu mēģinājumi sasniegt Pleskavu un Novgorodu caur lībiešu un igauņu zemēm. Šie pasākumi bieži vien beidzās neveiksmīgi. Piemēram, vācu tirgotāji kādreiz Igaunijā zaudēja preces par 900 markām.⁶ Šo faktu vācieši izmantoja par zināmu ieganstu agresijai Dienvidigaunijā. Pa šiem pašiem ceļiem vācu tirgotāji šajā laikā ieradās arī Novgorodā, par ko liecina krievu hronikas.⁷ Šie ceļi vēl bija ļoti nedroši, tāpēc sakariem starp Rīgu, Pleskavu un Novgorodu nodereja arī ūdensceļš līdz Polockai un no turienes pa valku uz Lovati, Veļikije Lukiem un Novgorodu.⁸ Nevar noteikt, cik intensīvi pa šo ceļu notika Rīgas tirdzniecība. Te tirgotāji nebrauca pārāk bieži, jo ceļš bija tāls un bīstams.

Ceļu sagrābšana caur Vidzemi un Dienvidigauniju faktiski tika pabeigta 1224. g., kad krita Tartu. Taču tirdznieciskiem sakariem tos arī tad vēl izmantoja maz, jo ciņas joprojām turpinājās. Novgorodas kņazi negribēja pielaist vācu nostiprināšanos savos meslu novados un 1234. g. sakāva iebrucēju karaspēku no Tartu un Otepē pilīm.⁹ Vācu tirgotāju braucienus caur Latvijas un Igaunijas teritoriju trau-

¹ Tā kā sakaru ar Polockas un Vitebskas zemēm nodrošināja Daugavas ūdensceļš, tie apskatīti apakšnodalā par Daugavas ūdensceļu (skat. 25. lpp.).

² E. Mugurevičs, 1961, 74. lpp.

³ Turpat, 75. lpp.

⁴ Turpat, 62. lpp.

⁵ L. Goetz, 1922, S. 196.

⁶ LI, XI, 7.

⁷ L. Goetz, 1922, S. 198.

⁸ Turpat, 200. lpp.

⁹ История Эстонской ССР, I, стр. 176.

cēja arī Zobenbrāļu ordeņa vietā nākušais Livonijas ordenis, kas uzbruka Novgorodai un Pleskavai. XIII gs. otrajā pusē vācu iebrucējus smagi sakāva pie Tartu (1262. g.) un Rakveres (1268. g.).¹⁰ Tāpēc vācu tirgotāji bija spiesti atturēties no minēto ceļu lietošanas. Šis fakts atspoguļojas tālaika līgumos starp Novgorodu un vācu tirgotājiem.¹¹ 1262. g. līgumā nav minētas ne Rīga, ne Igaunijas pilsētas, lai gan tās noteikti tirgojās ar Novgorodu, kaut arī maz.¹² Ordeņa mestrs Oto Luterbergs vispār centās panākt tirdzniecības izbeigšanu ar Novgorodu un Pleskavu.¹³ Tomēr jau tajā pašā 1268. g. tika noslēgts pamiers¹⁴ un 1269. g. — tirdzniecības līgums ar Novgorodu, kurā piedalījās arī Rīga. Vācu tirgotājiem atļāva lietot divus sauszemes ceļus, kā arī Ņevas ūdensceļu.¹⁵ Liekas, ka minētie sauszemes ceļi bija ceļš no Tallinas uz Novgorodu¹⁶ un ceļš no Rīgas caur Pleskavu uz Novgorodu.¹⁷ Regulāri sakari pa minēto zemes ceļu caur Vidzemi un Igauniju faktiski sākās no 70. gadiem, kad krievu—zviedru cīņu dēļ satiksmes ceļš pa Ņevu vairs nebija drošs.¹⁸ Ceļš caur vācu iekarotajiem apgabaliem bija drošāks, jo tur Rietumeiropas tirgotājiem tika garantēta neaizskaramība. 1274. g. Tartu bīskaps atbrīvoja tirgotājus no krasta tiesībām.¹⁹

1301. g. līgums starp Novgorodu un Ziemeļvācijas, kā arī Visbijas un Rīgas pilsētām rāda sauszemes tranzitceļu aizvien pieaugošo nozīmi, jo vācu tirgotājiem bija atļauts braukt pa trim ceļiem. Tirgotājiem tika garantēta ceļa drošība.²⁰ Ir grūti spriest, kurš bija trešais ceļš. Liekas, ka tas gāja no Krievzemes pa Igaunijas teritoriju.²¹

Līdz ar iebrucēju nostiprināšanos Latvijā un Igaunijā tirdzniecības un satiksmes ceļu izmantošanas jautājumos radās vairākas problēmas: 1) kāda būs Livonijas pilsētu vieta Novgorodas tirdzniecības un satiksmes ceļu izmantošanas jautājumos radās vairākas problēmas:

¹⁰ История Эстонской ССР, I, стр. 220—221.

¹¹ L. Gecs gan izsaka pretēju domu, ka šajā laikā ordenis jau esot bijis tik stiprs, ka nodrošinājis visus ceļus (L. Goetz, 1922, S. 42), tomēr krievu karagājieni un vācu sakāves līdz 1268. g. liecina pretējo.

¹² L. Goetz, 1922, S. 75.

¹³ Turpat, 161. lpp.

¹⁴ История Эстонской ССР, I, стр. 223.

¹⁵ Грамоты Великого Новгорода ..., 32.

¹⁶ L. Goetz, 1922, S. 198.

¹⁷ Vācu tirgotāji izmantoja Pleskavas ceļa Turaidas variantu, jo otro — Trikātas variantu bieži lietoja karaspēks (L. Goetz, 1922, S. 202; E. Mugurevičs, 1961, 74. lpp.).

¹⁸ L. Goetz, 1922, S. 198.

¹⁹ История Эстонской ССР, I, стр. 224. Krasta tiesības ir specifiskas tiesības viduslaikos — zemes kunga tiesības uz avarējušo ūdens transporta līdzekļu krastā izskalotajām precēm.

²⁰ Грамоты Великого Новгорода ..., 34.

²¹ L. Gecs uzskata, ka šie ceļi bijuši šādi: 1) Rīga—Tartu—Pleskava—Novgoroda, 2) Tallina—Narva—votu zeme—Somu jūras līča piekraste—Ņeva—Novgoroda un 3) Tallina—Narva—Luga—Novgoroda (L. Goetz, 1922, S. 63).

cībā, 2) kura no Livonijas pilsētām būs noteicēja šajā tirdzniecībā un 3) cik nozīmīgi Rīgas tirdzniecībā būs tranzitceļi caur Vidzemi. Visi šie jautājumi vairāk vai mazāk izkristalizējās turpmāko gadsimtu gaitā. Ir pilnīgi skaidrs, ka jau gadsimta sākumā Rīgas pozīcijas bija daudz stabilākas Daugavas tirdzniecības rajonā nekā Novgorodas un Pleskavas apgabalā. Pirmajos līgumos ar Novgorodu Rīga nav pat pieminēta. Tomēr Rīgas tirdzniecības apjoms Novgorodas un Pleskavas rajonos XIII gs. savukārt bija lielāks nekā Lietuvā, jo Lietuvas tirdzniecības apgabalam Rīgas tirdzniecībā toreiz bija maza nozīme. Šajā laikā Lietuvas teritoriju klāja meži, tā bija samērā reti apdzīvota, sevišķi Ziemeļlietuva. Turpretim Novgoroda un Pleskava bija tirdzniecības pilsētas ar plašiem sakariem un lielu tirdzniecības novadu, pazīstamas Rietumeiropā. Tāpēc Rīga centās saistīties tirdzniecībā ar tām. Turklāt Tallina un Tartu XIII gs. beigās attīstījās lēnāk nekā Rīga un, kaut gan atradās tuvāk Novgorodai un Pleskavai, tomēr nespēja pārņemt visu tirdzniecību ar šīm pilsētām savās rokās. Jau XIII gs. Rīga tirgojās vairāk ar Pleskavu nekā ar Novgorodu. To apliecina arī ieraksti Rīgas parādnieku grāmatā, kurā minēti krievi no Pleskavas, kas ir parādā Rīgas tirgotājiem.²²

Par saimniecisko nozīmi, kāda bija tranzitceļiem no Rīgas caur Vidzemi XIII gs. beigās un XIV gs. sākumā, var spriest pēc ziņām par vācu tirgotāju aplaupīšanu no 1288. līdz 1311. g.²³ Aplaupītie vācu tirgotāji varēja būt arī no citām Livonijas (Igaunijas) pilsētām, taču liela daļa bija Rīgas tirgotāju, piemēram, Valters Vinmanis,²⁴ Hermanis de Molendīno, Henriks Hince²⁵ un vēl citi tirgotāji.²⁶ Daļa aplaupīto tirgotāju ir minēta arī Rīgas parādnieku grāmatā. 1288. g. aplaupīšana notikusi arī Gaujienas novadā (*in terra Adzelle*),²⁷ aplaupītie bijuši Rīgas tirgotāji. Preces no Pleskavas un Novgorodas tirdzniecības apgabala pieveda galvenokārt pa ceļu caur Tartu. Grūti noteikt, cik intensīvi tirdznieciskos sakaros ar krievu pilsētām lietoja Alūksnes ceļu, jo avotos par to ir ļoti maz ziņu. Šī ceļa izmantošanu jau XIII gs. apliecina minētā tirgotāju aplaupīšana pie Gaujienas.

Caur Vidzemi ejošo tranzitceļu nozīme XIV gs. sākumā palielinājās tāpēc, ka 1301. g. zviedri kļuva par Ņevas ūdensceļa noteicējiem.²⁸ Novgoroda lūdza Lībekai atsūtīt sūtņus, lai apspriestu šo

²² Das Rigische Schuldbuch ..., Nr. 307, 1326, 1767.

²³ LUB, VI, 2770. nr.

²⁴ Das Rigische Schuldbuch ..., Nr. 1202.

²⁵ Turpat, 1388. nr.

²⁶ Turpat, 258. nr.

²⁷ LUB, VI, 2770. nr.

²⁸ Грамоты Великого Новгорода..., 33. Tiesa, zviedri palaikam atļāva tirdznieciskos sakarus ar zināmiem ierobežojumiem (piemēram, 1303. un 1313. g.), bet normāla tirdzniecības norise tomēr tika traucēta (LUB, III, 607. a, 645. c nr.).

jautājumu.²⁹ Cīņas starp zviedriem un krieviem ieilga, satiksme pa Ņevu bija traucēta, tāpēc attīstījās tirdzniecība caur Vidzemi. Tikai 1323. g. karojošās puses noslēdza mieru, kas nodrošināja ceļu tirgotājiem.³⁰

Arī ceļi caur Vidzemi joprojām nebija visai droši. XIV gs. pašā sākumā novgorodieši sūdzējās, ka to tirgotāji ceļā uz Rīgu esot aplaupīti.³¹ Novgorodas un Pleskavas savstarpējās nesaskaņas traucēja tirdzniecības attīstību.

Jāpiemin arī Livonijas ordeņa rīcība. 1299. g. tā karaspēks mēģināja uzbrukt Pleskavai, bet cieta sakāvi. 1307. g. ordeņa mestra Gerda Jorka vadībā notika ļoti postošs karagājiens. Sadursmes ar Pleskavu ieilga. 1323. g. ordenis noslēdza līgumu ar Novgorodu pret Pleskavu,³² tomēr Livonijas pilsētu nozīme Novgorodas un Pleskavas tirdzniecībā kļuva lielāka. To veicināja lielās peļņas iespējas un apstiprina jau fakts, ka 1338. g. strīdīgus jautājumus par tirgotāju aplaupīšanu un slepkavībām no abām pusēm apsprieda Tartu.³³ 1346. g. Ziemeļvācijas pilsētas atzina, ka, braucot uz Krieviju, ir tiesības izmantot kā ostas tikai Rīgu, Pērnavu un Tallinu; citās ostās bija aizliegts iebraukt, piedraudot ar nāves sodu.³⁴ 1361. g. Visbiju iekaroja Dānijas karalis Valdemārs Aterdags. Tāpēc maziņājās pārējo Hanzas pilsētu pretestība Livonijas pilsētu centieniem nostiprināties Novgorodas un Pleskavas tirdzniecībā.

No jauna atsācies zviedru—krievu karš atkal apgrūtināja satiksmi pa Ņevu. Toties palielinājās Livonijas pilsētu nozīme krievu tirdzniecībā. Kad Hanza XIV gs. ierobežoja tirdzniecību ar Novgorodu (bija gatava pat pārtraukt tirdzniecību), Livonijas pilsētas tam nepiekrita un turpināja tirgoties.

XIV gs. otrajā pusē tirdzniecībā ar Novgorodu arvien vairāk sāka izvirzīties Tallina un Tartu. Pirmkārt, palielinājās šo pilsētu tirdznieciskais potenciāls. Otrkārt, tās atradās tuvāk Novgorodai nekā Rīga. 1363. g. Novgoroda un Tartu vienojās par pastāvošo tirdzniecības traucējumu likvidēšanu un brīva ceļa nodrošināšanu tirgotājiem.³⁵ Lai gan vēl XV gs. vidū Rīga formāli bija noteicēja kā visu Livonijas pilsētu galvenā pārstāve, tai piederēja viena no Novgorodas kases atslēgām.³⁶ 1350. g. tā pieprasīja pat savu kantora vecāko,³⁷ tomēr visam tam bija vairāk simbolisks raksturs nekā praktiska nozīme. Rīga arvien vairāk saistījās ar Daugavas tirdzniecības

²⁹ Грамоты Великого Новгорода . . . , 33.

³⁰ L. Goetz, 1916, S. 172.

³¹ Грамоты Великого Новгорода . . . , 37.

³² Turpat, 37. nr.

³³ Turpat, 68. nr.

³⁴ P. Osten-Sacken, 1912, S. 22; История Эстонской ССР, I, стр. 210.

³⁵ L. Goetz, 1922, S. 71.

³⁶ LUB, II, 906. nr.

³⁷ Turpat, 907. nr.

apgabalu, turpretim Novgorodas un Pleskavas tirdzniecības apgabala nozīme Rīgas tirdzniecībā samazinājās.

Jau 1361. g. bija noteikts, ka visi lēmumi attiecībā uz Novgorodas kantori bez Livonijas pilsētu piekrišanas nav derīgi.³⁸ Seit pirmo reizi tiek runāts par Tartu un Tallinas tiesībām, kas faktiski jau nozīmēja līdztiesības ar Rīgu. Lielas iespējas Livonijas pilsētām nostiprināties Novgorodas kantorī pavēra vendu pilsētu (vācu pilsētas bijušajā rietumslāvu teritorijā) sakāve cīņā ar Dānijas karali. Livonijas pilsētas apsolīja vendu pilsētām palīdzību tikai tādā gadījumā, ja tiks mainīta vācu Sv. Pētera sētas vecākā ievēlēšanas kārtība Novgorodā.³⁹

Taču radās nopietni šķēršļi, kas traucēja sakaru nostiprināšanos starp Livoniju, Novgorodu un Pleskavu. 1367. g. ordenis sāka karu pret Pleskavu. Tika izpostīta visa Pleskavas apkārtnē un līdz ar to skarts svarīgs sakaru posms starp Rīgu un Novgorodu, turklāt ordenis bija konfiscējis krievu tirgotājiem preces par 30 000 markām.⁴⁰ Lai gan 1371. g. noslēdza mieru,⁴¹ tomēr novgorodieši negribēja atjaunot tirdznieciskos sakarus. Tas radīja nesaprašanos un domstarpības tirdzniecībā ar Novgorodu. 1375.—1376. g. bija daudz strīdu un preču savstarpēju konfiskāciju.⁴² Ordeņa nostāja neveicināja tirdznieciskos sakarus. Tas bija ar mieru slēgt ceļu uz Novgorodu. 1378. g. Hanzas sanāksmē tika panākta šī nodoma atcelšana.⁴³ Liekas, ka šajos nedrošajos laikos Vidzemes tranzitceļu izmantošana uz Pleskavu un Novgorodu pārtrūka, jo ridzniekiem nebija nepieciešamības riskēt, bet novgorodieši un pleskavieši šādos apstākļos centās rast jaunus ceļus tirdzniecībai ar Rīgu. Šim nolūkam tie izmantoja ceļu no Novgorodas uz Polocku un tad pa Daugavu uz Rīgu.⁴⁴

Skaidrs, ka šāds stāvoklis nevarēja ilgi turpināties, jo abas pušes bija ieinteresētas stāvokļa uzlabošanā. 1392. g. tika slēgts t. s. Nibura miera līgums. Tas bija pirmais līgums, kurā piedalījās arī Tallina un Tartu.⁴⁵ Līgums nokārtoja domstarpības. Vienojās, ka jāatdod salaupītās mantas, ka turpmāk nevar notikt laupīšanas atriešanās nolūkos un ka karš nedrīkst traucēt tirdzniecību. Vienojās par

³⁸ P. Osten-Sacken, 1912, S. 24.

³⁹ L. Goetz, 1922, S. 79.

⁴⁰ Turpat, S. 81.

⁴¹ A. Richter, 1858, S. 3.

⁴² L. Goetz, 1922, S. 83.

⁴³ Turpat, 84. lpp.

⁴⁴ HR, I, IV, 47. nr. Novgorodiešiem atšķirībā no Daugavas tirdzniecības apgabala tirgotājiem par precēm, kuras tie transportēja pa Daugavu, bija jāmaksā muita, kas tika iekasēta, lai segtu izdevumus vācu baznīcas labošanai. Šī baznīca atradās Novgorodā.

⁴⁵ Грамоты Великого Новгорода ..., 46.

abpusēji brīvu ceļu.⁴⁶ Nibura miera līgums tikai deva iespēju turpināt normālākus tirdzniecības sakarus. Līgums bija it kā pagrieziena punkts Tallinas un Tartu nozīmes palielināšanā tirdzniecībā ar Novgorodu.

XIV gs. beigās un XV gs. Novgorodas zemes saimnieciskais potenciāls strauji pieauga. Šajā laikā bajāru saimniecībās liela uzmanība tika pievērsta kažokādu ieguvei.⁴⁷ Ievērojamu vietu feodālās rentes struktūrā XIV un XV gs. ieņēma zvērādas.⁴⁸ Tirgū ādas piegādāja arī zemnieki. Bija attīstīta dravniecība — lielajās feodāļu saimniecībās bija speciāli dravnieki.⁴⁹ Lielu daļu vaska tirgum piegādāja zemnieki.⁵⁰ Novgorodā palielinājās ārējo sakaru apjoms. Vēstures avotos par tirdznieciskajiem sakariem starp Rīgu, Novgorodu un Pleskavu ir maz ziņu, sevišķi XIV gs. otrajā pusē un XV gs. sākumā, jo lielākais vairums preču plūda uz Igaunijas pilsētām.⁵¹ Lai gan jau 1368. g. martā bija stājies spēkā tirdzniecības aizliegums ar Novgorodu, tomēr Tallina šajā pašā gadā izveda 75—100 tūkstošus vāveru ādiņu, 1369. g. — 20 000 ādiņu. Nibura līguma priekšvakarā no Tallinas izveda 66 248 ādiņas, 1393. g. no Tallinas izbrauca kuģis ar 226 780 ādiņām.⁵² Rīgas eksportētās kažokādas iveda galvenokārt no Smoļenskas apgabala, tāpat pa Daugavas tirdzniecības ceļu. Piemēram, 1403. g. no Rīgas uz Flandriju kāds kuģis izveda 208 002 ādiņas, no tām 52 689 (ap 25%) piederēja Tartu tirgotājiem;⁵³ tādējādi tikai 1/4 daļa bija ievesta no Novgorodas un Pleskavas tirdzniecības rajona. XV gs. 30. gados Rīga vairs nemaz netika uzskatīta par Novgorodas zvērādu eksportētāju.⁵⁴

Vaska eksporta ziņā Rīga XIV gs. bija pirmajā vietā Livonijā. Tā, 1393. g. Tallina izveda apmēram sešas tonnas vaska, bet Rīga — apmēram 25 tonnas.⁵⁵ Daugavas tirdzniecības rajonā bija liela vaska bagātība, jo Latvijas teritorijā bija izvērsta dravniecība. Arī Lietuva jau XIII gs. deva zināmu daudzumu vaska.

XV gs. Rīgas attiecības ar Novgorodas un Pleskavas tirdzniecības apgabalu nemainījās. Jau kopš XIV gs. beigām tirdzniecībā ar Novgorodu noteicošā vieta bija Tallinai.⁵⁶ Rīdinieki bieži atteicās piedalīties apspriedēs, kur tika risināti pat svarīgi tirdznieciska rak-

⁴⁶ Грамоты Великого Новгорода . . . , 46.

⁴⁷ В. Н. Бернадский, 1961, стр. 29.

⁴⁸ А. Л. Хорошкевич, 1963, стр. 53.

⁴⁹ Turpat, 130. lpp.

⁵⁰ Turpat, 134. lpp.

⁵¹ В. Н. Бернадский, 1961, стр. 161—162.

⁵² А. Л. Хорошкевич, 1963, стр. 109—111. Šie dati neparāda kopīgo izvedumu.

⁵³ Turpat, 112. lpp.

⁵⁴ Turpat.

⁵⁵ Turpat, 147. lpp. Minētie skaitļi ir ļoti aptuveni.

⁵⁶ История Эстонской ССР, I, стр. 210.

stura jautājumi attiecībā uz Novgorodu un Pleskavu.⁵⁷ Rīga vairs neatsūtīja pārstāvjus 1468. g., kad tika slēgts miera līgums ar Novgorodu.⁵⁸ Šāda nostāja turpinājās līdz pat Hanzas kantora slēgšanai Novgorodā 1494. g.

Rīgas nostāja aplūkojama no diviem aspektiem. No vienas puses, Rīga, ievērojot satiksmes priekšrocības, arvien vairāk orientējās uz Daugavas un Lietuvas tirdzniecību. No otras puses, Tallina un Tartu, bet vēlāk arī Narva un Ivangoroda attiecībā pret Novgorodu un Pleskavu atradās izdevīgākā ģeogrāfiskā stāvoklī nekā Rīga, un Novgoroda ar Pleskavu bija dabisks šo pilsētu tirdzniecības rajons. Šādos apstākļos Igaunijas pilsētas centās izstumt citas pilsētas, tajā skaitā arī Rīgu, no savu interešu sfēras. Tas gan nenozīmē, ka Rīgas sakari pa Vidzemes tranzīceļiem ar Pleskavu un Novgorodu būtu pilnīgi pārtraukti. Šim nolūkam XV gs., tāpat kā iepriekš, kalpoja trīs ceļi caur Vidzemi. Biežāk lietoja veco Turaidas ceļu, mazāk — Trikātas ceļu. Alūksnes jeb «krievu ceļš» (tas neskāra Tartu, bet gāja caur Gaujienu, Alūksni, Vastselīnu un Pleskavu),⁵⁹ par kura intensīvu izmantošanu XIII gs. vēl varēja šaubīties, XIV gs. vairs šaubas nerada, jo XIII gs. beigās tika uzcelta Gaujienas pils un XIV gs. sākumā — Alūksnes pils,⁶⁰ kuras piederēja ordenim. Tomēr visi Vidzemes tranzīceļi uzskatāmi par Livonijas ordeņa kara ceļiem, nevis par tirdzniecības ceļiem. Ceļš no Novgorodas pa Daugavu tika izmantots reti.

Hanzas kantora slēgšana Novgorodā XV gs. beigās nozīmēja to, ka krievi uzsāk aktīvu tirdzniecības politiku. Daļa krievu tirgotāju no Novgorodas un Pleskavas dažādu iemeslu dēļ centās braukt uz Rīgu kā uz lielāko Livonijas tirdzniecības centru. 1496. g. Tallina sūdzējās, ka samazinoties ienākumi no muitas.⁶¹ 1497. g. Tallina sūdzību atkārtoja un lūdza Lībekai palīdzību šī jautājuma nokārtošanai.⁶² Tartu šis jautājums neskāra, jo tā atradās ceļu mezglā no Pleskavas uz Rīgu un Tallīnu. Atšķirībā no Tallinas, kuras eksportā XV gs. beigās ievērojama vieta vēl bija vaskam,⁶³ Rīga vairāk reaģēja uz pieprasījuma izmaiņām Rietumeiropā un sāka pievērsties šķiedraugu un meža materiālu eksportam. Rīga interesējās par augst-

⁵⁷ Piemēram, 1428. g. Rīga neatsūtīja savus pārstāvjus uz Livonijas pilsētu sanāksmi Valkā, kur apsprieda vairākus jautājumus par attiecībām ar Novgorodu. 1429. g., kad Hanzas sanāksmē tika nolemts sūtīt uz Novgorodu pārstāvjus radušos domstarpību apspriešanai, Rīga atteicās piedalīties sūtniecībā (*L. Goetz*, 1922, S. 120—121).

⁵⁸ *L. Goetz*, 1916, S. 214.

⁵⁹ *C. Stern*, 1926, S. 222.

⁶⁰ *A. Tuulse*, 1942, S. 131, 147.

⁶¹ LUB, 2, I, 376. nr.

⁶² Turpat, 541. nr.

⁶³ *A. Л. Хоронкевич*, 1963, стр. 158. Tallinas eksportā vaska īpatsvars XV gs. beigās bija apmēram 73 %.

vērtīgajiem Pleskavas liniem, pēc kuriem bija liels pieprasījums tirgū. Tomēr Tallinas sūdzības par preču noplūdi no Novgorodas un Pleskavas uz Rīgu jāuzskata par pārspīlētām, jo lielu daļu šo preču veda uz Rietumeiropu caur Narvu⁶⁴ un Viborgu⁶⁵. Šāda tendence pastiprinājās, kad tika slēgts Hanzas kantoris Novgorodā un krievi iepretim Narvai uzbūvēja Ivangorodas cietoksni.⁶⁶ To pirmā izjuta Tallina. Jau XV gs. sākās Tallinas sūdzības, kas turpinājās arī XVI gs. sākumā.⁶⁷

XVI gs. sākumā, beidzoties karam starp Livonijas ordeni un Krievu valsti, nostabilizējās politiskās attiecības un uzlabojās tirdzniecības apstākļi Livonijai ar Pleskavu un Novgorodu. 1514. g. tika slēgts miera un tirdzniecības līgums starp Krievu valsti un Hanzu, kurā liela uzmanība pievērsta abpusējiem brīvas tirdzniecības nodrošinājumiem.⁶⁸ Minētie faktori veicināja to, ka uzplauka tirdzniecība caur Livoniju un attīstījās arī Vidzemes tranzitceļi, jo ceļu īpatsvars pieauga. Tartu pilsētai draudēja saimniecisks pagrimums, jo kā krievu, tā vācu tirgotāji, kas brauca uz Rīgu, centās izvēlēties taisnāku ceļu un izvairīties no Tartu izkrautņu spaidiem.

Šāda rīcība novērojama XVI gs. 20. gados.⁶⁹ Tirgotāji sāka aktīvāk izmantot ceļu caur Vastselīnu un Alūksni. Pretēji igauņu pilsētu nostājai Tartu bīskaps un Livonijas ordeņa mestrs nepretojās minētā ceļa izmantošanai, jo Vastselīna bija biskapa pils.⁷⁰ Šī apdzīvotā vieta drīz vien kļuva par uzplaukstošu tirdzniecības centru. Ordenis savukārt iekasēja Alūksnē muitu.⁷¹ Kopš 1522. g. Tartu pieprasīja Alūksnes ceļa slēgšanu, kurai piekrita arī Tallina,⁷² bet rīdzinieki un pleskavieši pret šādu rīcību kategoriski protestēja. Sarunas par šo jautājumu turpinājās vairāk nekā 10 gadu,⁷³ un tikai 1532. g. Livonijas landtāgs šo ceļu aizliedza lietot; aizliegums gan bija spēkā vienīgi dažus mēnešus — no februāra līdz Jāņiem⁷⁴ —, tomēr tas nepatīkami aizskāra pleskaviešu intereses. Tajā pašā gadā Pleskavas vaivads Daņilovskis protestēja pret Alūksnes ceļa slēgšanu. Krievu pretenzijas atbalstīja ordeņa mestrs Pletenbergs.⁷⁵ Igaunijas pilsētas

⁶⁴ Par to, ka krievi savas preces pārdod Narvā, Tallina sūdzējās jau labu laiku pirms Hanzas kantora slēgšanas Novgorodā (HR, 2, VI, 494. nr.).

⁶⁵ Caur Viborgu krievi tirgojās jau XIV gs. (История Эстонской ССР, I, стр. 210).

⁶⁶ История Эстонской ССР, I, стр. 302.

⁶⁷ LUB, 2, II, 531. nr.

⁶⁸ РЛН, 331.

⁶⁹ AuR, II, 121, 136. nr.

⁷⁰ J. Jenšs, 1937, 51. lpp.

⁷¹ Turpat.

⁷² AuR, III, 134. nr., 4. §.

⁷³ Kā apliecinājums teiktajam ir daudzie akti laikā no 1522. līdz 1532. g.

⁷⁴ J. Jenšs, 1937, 50. lpp.

⁷⁵ Turpat, 52. lpp.

bija spiestas ievērot Rīgas un Pleskavas prasības, ko atbalstīja arī ordenis, tāpēc jau tajā pašā gadā ceļš uz Alūksni tika atvērts.⁷⁶

So ceļu acimredzot sāka izmantot arvien intensīvāk. Par to ir liecības no XVI gs. beigām, kad sakarā ar jaunu strīdu par šī ceļa izmantošanu tika nopratināti vairāki Cēsu namnieki. Visi pieci liecinieki apgalvoja, ka jau mestru Hermana Brigeneja un Heinriha Galena valdīšanas laikā XVI gs. vidū krievi no Pleskavas braukuši tikai pa Alūksnes ceļu. Viens no lieciniekiem ar zvērestu apgalvoja, ka viņš neesot dzirdējis par krievu braucieniem no Pleskavas uz Tartu.⁷⁷ Cēsnieku liecības varēja būt neobjektīvas, jo, braucot caur Tartu, ceļš veda caur Valmieru, tāpēc Cēsu namnieki bija ieinteresēti, lai ceļš ietu caur Vastselīnu, Alūksni un Cēsīm. XVI gs. pirmajā pusē Cēsu pilsētai bija izkrautņu spaida tiesības. Liecinieks Rūdolfs Smits atzīmēja, ka mestra Brigeneja laikā maskavieši bieži palikuši Cēsīs, kur ridzinieki ieradušies pēc precēm.⁷⁸ Alūksnes ceļu izmantoja līdz pat Livonijas karam. Tomēr satiksme pa to tika traucēta, jo Livonijas ordenis neļāva caur Vidzemi doties speciālistiem uz Krieviju. Piedraudot ar karu, Ivans Bargais centās novērst šos traucējumus. Krievi prasīja, lai uz Maskavu tiktu laisti arī svešzemju tirgotāji, pretējā gadījumā pavēlēsot Pleskavas un Novgorodas vietvalžiem, lai tie neļauj krievu tirgotājiem braukt uz Livoniju.⁷⁹ 1554. g. tika slēgts jauns pamiers ar krieviem, kurā ietilpa noteikumi, kas paredzēja laist cauri Livonijai ārzemju speciālistus, vienīgi ieroču ievēšana Krievijā bija aizliegta.⁸⁰ Tomēr Livonijas valditāji sabotēja šo līgumu, kura ievērošana stiprinātu Krievu valsti.

Sākot ar XVI gs. 40. gadiem, krievi centās piesaistīt tirgotājus Ivangorodai. Tiem tirgotājiem, kas brauca caur Narvu, uzlika augstas muitas, bet 1540. g. cars vispār aizliedza krievu tirgotājiem braukt uz Tartu; tiem bija atļauts doties caur Alūksni uz Rīgu.⁸¹ Tomēr nedrīkst šajā sakarībā pārvērtēt Rīgas nozīmi. Preces pa zemes ceļu nogādāt uz Rīgu bija daudz grūtāk nekā uz Ivangorodu. Kopš XVI gs. vidus daļa krievu preču sāka virzīties uz Arhangeļsku, no kuras gan šajā laikā vidēji gadā izgāja tikai 10 kuģu. Tāpēc Arhangeļska vēl nevarēja ietekmēt izvedumu caur Baltiju.

Livonijas karš negatīvi ietekmēja tranzītu caur Vidzemi uz Rīgu, jo šajā rajonā vairākkārt notika intensīva karadarbība. Jāievēro, ka pēc Narvas ieņemšanas krievu tirgotājiem radās iespēja uzturēt tiešus kontaktus ar ārzemniekiem caur Narvu.

Arī Livonijas kara rezultāts kaitēja Vidzemes tranzītam. Tūlīt pēc miera noslēgšanas starp Lietuvas—Polijas valsti un Krieviju

⁷⁶ J. Jenšs, 1937, 52. lpp.

⁷⁷ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 377. (202.) 1., 1.—2. lp.

⁷⁸ Turpat.

⁷⁹ Р.Л.А., 382.

⁸⁰ И. П. Шаскольский, 1961, стр. 396.

⁸¹ J. Jenšs, 1937, 53. lpp.

abu šo valstu naidīgās attiecības turpinājās un traucēja tranzītu. Tomēr Krievija, kas atkal zaudēja izeju uz Baltijas jūru, bija ieinteresēta turpināt tirdzniecību caur Baltiju. Atsākās intensīvāka Pleskavas — Rīgas ceļa izmantošana caur Vastselīnu. To sekmēja Tartu nelabvēlīgais stāvoklis. Krievu tirgotāji atšķirībā no tā laika, kad Tartu atradās Krievijas pakļautībā, tagad izvairījās to apmeklēt.

Polijas karalis Stefans Batorijs atbalstīja Tartu intereses. 1584. g. viņš pavēlēja pārtraukt satiksmi pa visiem jaunizveidotajiem tirdzniecības ceļiem un likvidēt muitas, kuras bija nelikumīgi un patvaļīgi uzlikušī apgabalu pavēlnieki. Visai satiksmei starp Krieviju un Livoniju turpmāk bija jānotiek tikai caur Tartu.⁸² Taču šis lēmums Rīgas tirdzniecības apjomu nesamazināja.⁸³ 1588. g. Zigismunds III apstiprināja aizliegumu izmantot Vastselīnas ceļu.⁸⁴ Šī lēmuma pieņemšanu un īstenošanu, liekas, panāca Polijas kanclers Zamoiskis, kam 1588. g. tika iznomāts Tartu apgabals. Viņš uzlika jaunu muitu — 40 grašu no 100 dālderiem. Lai nezaudētu muitas ienākumus, visi blakus ceļi tika nosprostoti.⁸⁵ Zigismunds III atkārtoti apstiprināja šo lēmumu 1590. g. aprīlī un deva pavēli Cēsu bīskapam un Tartu ekonomam izlikt sardzes posteņus neatļautajos ceļos un konfiscēt preces tiem, kas nebrauc caur Tartu. Ja muitu nomaksāja Tartu, citās vietās tā vairs nebija jāmaksā.⁸⁶ Minētajiem pasākumiem bija zināmas sekas — palielinājās kuģu skaits, kas no Igaunijas pilsētām (tajā skaitā no Pērnavas) izgāja caur Zundu.⁸⁷ Rīga turpināja cīnīties pret šo lēmumu, kā argumentu izlietojot portorija (pirmā valsts muita Rīgā, ko uzlika Stefans Batorijs) ienākumus, kas deva Polijas karalim prāvas naudas summas: tiklīdz rīdziniekiem un krievu tirgotājiem slēdza Vastselīnas ceļu, Rīga brīdināja Polijas karali, ka portorija ienākumi samazināsies. Tāpēc Zigismunds III sāka šaubīties par savas nostājas lietderību no Polijas valsts viedokļa.⁸⁸ 1590. g. 28. septembrī viņš rakstīja poļu revidentam Pārdaugavas hercogistē, ka, pēc viņa domām, ceļš caur Tartu neesot ne parastais, ne arī taisnākais un atņemot portorija ienākumus Rīgai, tāpēc viņš uzdeva revidentam, nopratinot Vastselīnas stārstu, noskaidrot, kurš esot parastais satiksmes ceļš, cik pamatotas

⁸² LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 359. (175.) l., 2. lp.

⁸³ No Rīgas caur Zundu izejošo kuģu skaits turpināja palielināties, bet no Pērnavas caur Zundu laikā no 1582. līdz 1585. g. neizgāja neviens kuģis. 1586. g. no Pērnavas jau izbrauca trīs, 1587. g. — septiņi, 1588. g. — trīs kuģi (Tabeller over Skibsfart..., 1906, s. 98—121).

⁸⁴ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 359. (175.) l., 2. lp.

⁸⁵ J. Jenšs, 1937, 154. lpp.

⁸⁶ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 371. (194.) l., 1. lp.

⁸⁷ 1591. g. no Igaunijas pilsētām caur Zundu izgāja 74 kuģi, tajā skaitā no Pērnavas — 34; turpmākajos gados no Igaunijas pilsētām caur Zundu vidēji gadā izgāja 56 kuģi, tajā skaitā no Pērnavas — 17 (Tabeller over Skibsfart..., 1906, s. 126—165).

⁸⁸ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 375. (200.) l., 2. lp.

esot Tartu pretenzijas un cik šajā sakarībā tiekot skarts Rīgas portorijs.⁸⁹ Nav zināms, kāds bija revidenta atzinums šajā jautājumā. Liekas, tas nebija labvēlīgs Rīgai, jo poļu revidenti negribēja aizskart kanclera Zamoiska intereses, bez tam Rīgas portorija zaudējumi laikam tiešām bija niecīgi, ja vispār par tādiem var runāt.⁹⁰ Revidenti nav rēķinājušies pat ar Cēsu pilsētas liecībām par labu Rīgai.⁹¹ Vēl 1600. g. jautājums nebija izšķirts par labu Rīgai, kaut gan tā sūdzējās, ka tās tirgotājiem jāmaksā divkārtā muiža — portorijs Rīgā un vēl muiža Tartu. Ceļā no Rīgas uz Pleskavu muižas esot 8—9% no preču vērtības. Ceļš uz Vastselīnu esot nosprotsots, un tāpēc jāmērojot gandrīz 20 jūdžu liels likums caur Tartu.⁹² Lai gan Vastselīnas ceļa izmantošana bija aizliegta, tomēr tā turpinājās, sevišķi pēc tam, kad 1603. g. Vidzemes administrators Jans Hodkevičs palielināja Tartu muižu — 1½ dālderu no 100 dālderiem.⁹³ Tā kā pastiprinājās mēģinājumi apiet Tartu, Hodkevičs 1605. g. atjaunoja veco drakonisko principu — par Vastselīnas ceļa izmantošanu ne vien konfiscēja preces, bet arī piesprieda nāves sodu.⁹⁴ Līdz ar to bija sasniegts kulminācijas punkts šajā konfliktā. Pēc tam pamazām tas tika likvidēts. 1607. g. dažiem Rīgas tirgotājiem uz laiku atļāva lietot šo ceļu.⁹⁵ Vastselīnas ceļa aizliegums novērsa no Rīgas ne tikai daļu krievu, bet arī Libekas tirgotāju, kas agrāk nereti izmantoja šo ceļu sakariem ar Pleskavu. 1605. g. tirgotāji šādus braucienus jau uzskatīja par neizdevīgiem, jo tiem bija jāmaksā muiža gan Tartu, gan Cēsīs.⁹⁶ Arī poļu valdošajām personām bija domstarpības ceļa izmantošanas jautājumā. Tieksme iedzīvoties uz tranzīttirdzniecības rēķina vilināja Vastselīnas apakštārastu pārkāpt Hodkeviča rīkojumu un par samaksu laist tirgotājus caur Vastselīnu. Tas sagādāja Hodkevičam zināmus zaudējumus, tāpēc viņš uzdeva ierēdnim Aleksandram Heltermanim pieprasīt no Vastselīnas apakštārasta Nikolaja Kulaša 10 000 ungāru guldeņu kā samaksu par zaudējumiem.⁹⁷

Tranzītceļu izmantošanu caur Vidzemi, sākot no 1600. g., traucēja poļu—zviedru karš un zviedru intervencija Krievijas rietumu rajonos. Stāvokli vēl vairāk sarežģīja karadarbības mainīgie rezultāti — atbilstoši konkrētajai situācijai ceļus gan atvēra, gan slēdza. Domstarpības starp poļu ierēdņiem bija tipiska parādība. Piemēram,

⁸⁹ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 375. (200.) l., 2. lp.

⁹⁰ Zunda muižas reģistri liecina, ka no Rīgas caur Zundu izgājušo kuģu skaits ir pavairojies (Tabeller over Skibsfart . . ., 1906, s. 126—169).

⁹¹ 1590. g. Cēsu namnieku nopratināšanas protokolā uzsvērts, ka Vastselīnas ceļš lietots visbiežāk (LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 377. (202.) l., 1. lp.).

⁹² LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 415. (295.) l., 1. lpp.

⁹³ Turpat, 20. k., 493. (34.) l., 3. lp.

⁹⁴ Turpat, 437. (32.) l., 1. lp.

⁹⁵ J. Jenšs, 1937, 155. lpp.

⁹⁶ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 20. k., 439. (34.) l., 3. lp.

⁹⁷ J. Jenšs, 1937, 155. lpp.

1612. g. Tartu stārasts paziņoja, ka satiksme starp Rīgu un Pleskavu ir atjaunota, bet atkal tikai caur Tartu.⁹⁸ Turpretim Pārdaugavas hercogistes administrators Hodkevičs bija pret tirdzniecisko sakaru nostiprināšanos ar Pleskavu un traucēja to, lai gan Zigismunds III atkārtoti atbalstīja tirdzniecību starp Rīgu un Pleskavu.⁹⁹

Transporta kustības apstākļi pa Pleskavas—Rīgas ceļu gandrīz katru gadu mainījās. Stāvokli sarežģīja Cēsu pilsētas pretenzijas uz izkrautņu tiesībām. Krieviem bija trīs dienas jāpaliek Cēsīs un tur jāpiedāvā savas preces, tikai tad tie varēja doties uz Rīgu.¹⁰⁰ Arī muita Cēsīs bija joprojām jāmaksā. Cēsīs varēja nopirkt ļoti maz krievu preču, bet Rīgai un krieviem bija grūti pretoties Cēsu pretenzijām, jo tās atbalstīja Cēsu bīskaps Oto Šenkings,¹⁰¹ kas bija visai ietekmīga persona poļu Vidzemē. Lai izvairītos no traucējumiem Cēsīs, krievu tirgotāji mēģināja doties uz Rīgu caur Valmieru. Taču pēc Šenkinga pavēles visi, kas to darīja, Valmierā tika apcietināti.¹⁰² 1615. g. uz poļu—krievu miera sarunām tika deleģēts Rīgas rātskungs Benedikts Hince, kura uzdevums bija panākt brīva ceļa nodrošinājumu uz Pleskavu, turklāt caur Vastselīnu, panākt, lai Vidzemē par drošību gādātu poļu administrācija.¹⁰³ Nav zināmi sarunu rezultāti, bet vēl 1616. g. Cēsu apakštārasts Šahovskis apturēja visus tirgotājus Cēsīs. Rīdziniekiem tomēr izdevās panākt ceļa atvēršanu caur Vastselīnu — pie Gaujienas tika uzlikts viens grasis tilta naudas.¹⁰⁴ Drīz pēc tam rīdzinieki vienojās ar Cēsu stārastu Tarnovu par visu tirdzniecības traucējumu likvidēšanu Cēsīs.¹⁰⁵ Tomēr tranzīta iespējas bija mazas, jo karš vēl turpinājās. Rīga 1621. g. nonāca zviedru rokās, bet Tartu līdz pat 1625. g. palika poļiem. Šādos apstākļos tirdzniecība ar Pleskavu pārtrūka pavisam un atjaunojās tikai pēc Tartu ieņemšanas.¹⁰⁶

Spraigo notikumu dēļ, kas saistījās ar Vidzemes tranzītceļu izmantošanu, radās dažas izmaiņas ceļu virzienā. XVII gs. sākumā daudzos dokumentos rakstīts par jauniem jeb blakus ceļiem,¹⁰⁷ kas izveidojās, lai izvairītos no iepriekš aprakstītajiem traucējumiem.

⁹⁸ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 20. k., 457. (80.) l., 3.—4. lp.

⁹⁹ J. Jenšs, 1937, 156. lpp.

¹⁰⁰ Ph. Schwartz, 1897, S. 7.

¹⁰¹ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 20. k., 465. (92.) l., 3. lp.

¹⁰² Turpat.

¹⁰³ Turpat, 482. (124.) l., 3.—4. lpp.

¹⁰⁴ J. Jenšs, 1937, 156. lpp.

¹⁰⁵ Turpat.

¹⁰⁶ Kara dēļ Krievijas ziemeļrietumu rajonos krievu preču eksports caur Igaunijas pilsētām un Narvu laikā no 1610. līdz 1619. g. stipri samazinājās — caur Zundu no Narvas vidēji gadā izgāja 0,7 kuģi, no Igaunijas pilsētām — 10 kuģu. 20. gados pieauga krievu preču eksports no Igaunijas pilsētām — gadā vidēji 39 kuģi (Tabeller over Skibsfart ..., 1906, s. 206—285).

¹⁰⁷ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 359. (175.) l., 1. lp.; 20. k., 457. (80.) l., 3.—4. lp.; 465. (92.) l., 3. lp.

No XVII gs. otrās puses kartogrāfijas materiāliem var secināt, ka lielas pārmaiņas notikušas arī ar ceļu caur Vastselīnu. Lai gan arī vēl šī laika rakstītajos avotos tas nosaukts par ceļu, kas iet gar Gaujienu un Alūksni, šie divi pieturas punkti jau XVI gs. bija lieki — izveidojās taisns ceļš no Vastselīnas uz Mustjegi, kurš pie Parnikas šķērsoja Gauju, tad gar Aumeisteru ezeru grupas dienvidu galu gāja uz Lobergiem, Vecbilsku, Cūkgalvu krogu, Blomi, tālāk gar Lisu uz Startiem un Cēsīm.¹⁰⁸ Laika gaitā Tartu ceļa apiešanai izveidojās arī ceļš, kas aiz Egļu kroga atdalījās no vecā Tartu—Rīgas ceļa un gar Gaujas labo krastu veda uz jauno Vastselīnas ceļu.¹⁰⁹ Protams, lietoja arī veco ceļu, bet tā nozīme, sākot ar XVII gs. pirmo pusi, zuda, un XVII gs. otrās puses kartogrāfijas materiālos tas nav vairs iezīmēts.¹¹⁰

Zviedru valdība jautājumā par tranzīceļu izmantošanu caur Vidzemi nonāca pati ar sevi pretrunā. Gustava II Ādolfā privilēģijā 1621. g. Rīgai bija garantēta pilnīga satiksmes brīvība pa visiem ceļiem. Dabiski, ka ridzinieki to attiecināja arī uz Vastselīnas ceļu. Tomēr jau 1626. g. zviedru valdība bija aizliegusi Rīgas, kā arī Tallinas tirgotājiem izmantot satiksmes ceļus, kas apgāja Tartu, un nozīmēja to par izkrautņu vietu.¹¹¹ Rīga pret to protestēja, pārmetot zviedru valdībai dotā solījuma nepildīšanu. Zviedru valdība un sevišķi Vidzemes ģenerālgubernators Johans Šite bija noskaņoti pret Tartu labvēlīgi, uzskatot, ka provinces administratīvajam centram (kopš 1629. g. Tartu bija ģenerālgubernatora rezidence) jāklūst arī par nozīmīgu tirdzniecības centru.¹¹² Jautājums vēl nebija izšķirts arī 1630. g. Sākumā J. Šite mēģināja to nokārtot, neaizliedzot Vastselīnas ceļu, un panāca muitas atcelšanu uz krievu precēm Tartu. Šiem pasākumiem nebija panākumu. Tad viņš uzlika t. s. diferencēto maitu: Vastselīnā bija jāmaksā divreiz lielāka maita nekā Tartu.¹¹³ Krievu tirgotāji tomēr labāk samaksāja Vastselīnā augsto maitu un brauca pa taisno ceļu uz Rīgu,¹¹⁴ jo ceļš caur Tartu bijis par 30 jūdzēm garāks un četru dienu ilgā piespiedu uzturēšanās Tartu tiem radījusi lielākus zaudējumus. Jāpiebilst, ka Tartu galvenā konkurente nebija vis Rīga, bet gan pilsētas pie Somu jūras līča, sevišķi Tallina, kas izmantoja jaunu ceļu gar Vasknarvu.¹¹⁵

¹⁰⁸ LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2208. l.; A-288. f., 1. apr., 1002. l.; ЦГАДА, ф. 192, Лифл. губ., д. 2.

¹⁰⁹ LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2201. l.

¹¹⁰ Turpat, A-288. f., 1. apr., 1002. l.

¹¹¹ Turpat, A-2. f., 4. apr., 20. k., 493. (148.) l., 1. lpp.

¹¹² R. Liljedahl, 1933, s. 275.

¹¹³ A. Soom, 1940, S. 67.

¹¹⁴ Turpat.

¹¹⁵ Turpat, 12. lpp. Nav pareiza zviedru vēsturnieka R. Liljedāla versija, ka galvenā Tartu konkurente XVII gs. pirmajā pusē, neieskaitot otro gadu desmitu, bija Narva (R. Liljedahl, 1933, s. 468). Spriežot pēc Zunda muitas tabulām, Narvas tirdzniecības apjoms nebija liels.

Pēc Gustava II Ādolfā nāves Tartu privilēģiju apstiprināšanu atlika līdz karalienes Kristīnes pilngadībai.¹¹⁶ Pretenzijas uz izkrautņu vietas tiesībām pieteica arī Tallina, Narva, Ivangoroda, Nienšance un Pērnavā.¹¹⁷ Šīte joprojām centās pamazām piesaistīt krievu tirdzniecību Tartu.¹¹⁸ Tomēr šajā ziņā bija grūtības, jo Tartu un tās tirgotāji iepriekšējā karā bija stipri izpostīti, tāpēc tur nebija iespējams realizēt preces. 1636. g. apstiprināja Tartu izkrautņu tiesības.¹¹⁹ Rīga nevēlējās ar to samierināties un tajā pašā gadā iesniedza protestu zviedru ģenerālgubernatoram,¹²⁰ bet jaunais ģenerālgubernators Bengts Uksēšerna 1638. g. atkal apstiprināja Tartu privilēģijas.¹²¹ Rīga gan pārliecinoši pierādīja, ka ceļš caur Tartu esot daudz garāks: braucot caur Valku (t. i., caur Tartu), — 64 jūdzes, bet pa vasaras ceļu caur Vastselīnu, — tikai 49 jūdzes. Ziemas ceļš caur Tartu esot 60 jūdžu, bet caur Vastselīnu — 45 jūdzes.¹²² Ziemā brauca pa diviem ceļiem — caur Smiltenes un Gaujienas novadiem vai caur Trikātu (pēdējais bija 46 jūdzes).¹²³ Vastselīnas ceļam attālumā ziņā bija priekšrocības. Transporta izmaksas stipri atšķīrās. Par vezumu no Rīgas uz Pleskavu caur Vastselīnu ņēma divus dālderus, bet caur Tartu — četrus piecus dālderus.¹²⁴ 1641. g. uz Zviedriju devās speciāla sūtniecība. Tai viens no galvenajiem uzdevumiem bija panākt «vecā taisnā ceļa» atvēršanu.¹²⁵

1646. g. Zviedrijas karaliene Kristīne pasludināja Tartu ceļu par piespiedu ceļu. Šo lēmumu karaliene pieņēma, paklausot Zviedrijas muiņas ierēdnim Haltšeram.¹²⁶ Taču ne rīdzinieki, ne krievi ar to nesamierinājās. Uz Stokholmu atkal tika sūtīti delegāti ar prasību atcelt lēmumu.¹²⁷ Viņi lūdza, lai ģenerālgubernators labvēlīgi iespaido karalieni.¹²⁸ No Stokholmas apsolīja atsūtīt speciālu komisiju, kas nodarbotos ar šo jautājumu.¹²⁹ Rīdzinieki mēģināja iepriekš minēto pavēli apiet, bet pret tiem, kas izmantoja Vastselīnas ceļu, zviedru administrācija vērsās ar represijām un konfiscēja preces.¹³⁰ 1647. g. ģenerālgubernatora vadībā Limbažos ieradās ieinteresēto pilsētu pārstāvji, nodrošinājušies ar Tallinas atbalstu. Tallinas pār-

¹¹⁶ R. Liljedahl, 1933, s. 469.

¹¹⁷ A. Soom, 1940, S. 111.

¹¹⁸ R. Liljedahl, 1933, s. 469.

¹¹⁹ J. Jenšs, 1937, 158. lpp.

¹²⁰ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1061. l., 6. lp.

¹²¹ Turpat, 4. apr., 20. k., 500. (174.) l., 1.—2. lp.

¹²² Turpat, 501. (180.) l., 1.—2. lp.

¹²³ Turpat, 2. lp.

¹²⁴ J. Jenšs, 1937, 159. lpp.

¹²⁵ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1063. l., 4. lp.

¹²⁶ A. Soom, 1940, S. 63.

¹²⁷ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1066. l., 35., 63. lp.

¹²⁸ Turpat, 4. apr., 20. k., 502. (118.) l., 1. lp.

¹²⁹ A. Soom, 1940, S. 64.

¹³⁰ J. Jenšs, 1937, 159. lpp.

stāvji iesniedza Limbažu sanāksmē liecību, ka likumīgais un vecākais ceļš esot caur Tartu.¹³¹ Tallinas nostāja ir pilnīgi saprotama, jo preces, ko veda caur Tartu, daļēji tālāk transportēja uz Tallinu, bet no Vastselīnas tās nogādāja vienīgi uz Rīgu. Komisijai nebija tiesības pieņemt galīgu spriedumu, tāpēc notika vienošanās par neitrāla statusa saglabāšanu, t. i., oficiāli Vastselīnas ceļu neatvāra, bet braucienus arī netraucēja.¹³² Rīgai izdevās gūt Krievijas cara Alekseja Mihailoviča atbalstu, kurš 1647. g. iesniedza oficiālu protestu pret šī ceļa slēgšanu.¹³³ Zviedru valdībai nebija vēlama preču tranzīta samazināšanās caur Baltiju, un 1648. g. tā atvēra Vastselīnas ceļu.¹³⁴ Tātad Rīga bija uzvarējusi Tartu šajā vairāk nekā gadsimtu ilgajā cīņā.

Rīgas—Pleskavas tranzītcēļa nozīme palielinājās krievu—zviedru kara sākuma posmā, kad notika cīņas Daugavas tirdzniecības ceļa rajonā. Ir zināmi gadījumi par preču virzīšanos no Polockas caur Opocku uz Pleskavu un no turienes uz Rīgu.¹³⁵ Taču, tiklīdz krievi atkāpās no Rīgas un Ordins-Naščokins deva pavēli preces no Pleskavas apgabala vest uz Koknesi, arī Rīga vairs nesaņēma tik daudz preču no Pleskavas.

Rīgas un Tartu strīdu pilnīgi izbeidza Kardisas un Valiesāres miera līgums, kas noteica, ka Krievijas cara pavalstniekiem ir brīvi visi ceļi.¹³⁶ Pēc kara Rīgas uzmanība atkal vairāk koncentrējās uz Daugavas un Lietuvas tirdzniecības apgabaliem, bet par Vidzemes tranzītcēļiem tā vairs tik daudz neinteresējās kā kara laikā, kaut gan sakāri, protams, nepārtrūka.¹³⁷

Rīgas un Tartu cīņa no abu šo pilsētu un no Zviedrijas valsts viedokļa aplūkojama dažādos aspektos. Rīgai tā nozīmēja cīņu par blakus ienākumiem un vācu birģeliskās tirgotāju kliķes nevēlēšanos zaudēt kaut mazliet no savām privilēģijām. Tartu tirgotājiem tā bija cīņa par eksistenci, kas bija lielā mērā atkarīga no krievu tranzīttirdzniecības.

¹³¹ A. Soom, 1940, S. 67. Šajā apspriedē Tartu izcēlās ar visai kuriozu Rīgas privilēģiju interpretāciju: Tartu tirgotāji apgalvoja, ka ar t. s. taisno ceļu (*direkte Weg*), kas minēts Rīgas privilēģijā, neesot domāts Vastselīnas ceļš, bet gan ceļš uz Smolensku (A. Soom, 1940, S. 65).

¹³² A. Soom, 1940, S. 68.

¹³³ Turpat, 69. lpp.

¹³⁴ Turpat, 71. lpp.

¹³⁵ Kādā dokumentā ir runa par 1000 ragavām ar kaņepājiem (LCVVA, A-2. f., l. apr., 1066. l., 180. lp.).

¹³⁶ J. Jenšs, 1937, 159. lpp.

¹³⁷ 1674. g. Rīga atteicās piedalīties tirdzniecības nama celtniecībā Pleskavā, motivējot savu atteikšanos ar šī tirdzniecības rajona mazo nozīmi Rīgas tirdzniecībā (J. Jenšs, 1937, 160. lpp.). Tomēr arī XVII gs. otrajā pusē Rīgā bieži ieradās Pleskavas tirgotāji. Uz Rīgu no Pleskavas apgabala devās pat krievu zemnieki (Э. Д. Рухманова, 1957, стр. 54). Arī 70. gados Rīgai ar Pleskavu bija diezgan plaši tirdznieciskie sakāri (Е. В. Чистякова, 1950, стр. 216—217), XVII gs. beigās no Pleskavas uz Rīgu veda samērā daudz linu, kaņepāju, juhtādu u. c. preču (J. Jenšs, 1937, 163. lpp.).

Tartu nespēja izcīnīt uzvaru ne jau vienīgi Rīgas dēļ; Narva, Nienšance un Tallina bija spēcīgākas konkurentes krievu tirdzniecībā no šiem tirdzniecības rajoniem. Zviedru valdībai bija vairāki argumenti, kas noteica tās svārstīgo nostāju Rīgas un Tartu konfliktā. Zviedrijas valdība 1648. g. šo jautājumu izšķīra par labu Rīgai, taču interesei par Rīgas labklājību šajā gadījumā bija otršķirīga nozīme, jo Zviedrija vēlējās visas Igaunijas un Vidzemes tirdzniecības uzplaukumu, kas dotu papildu ienākumus zviedru valsts kasei. Aizstāvēt Tartu intereses traucēja cits faktors — bailes no krievu tranzīta samazināšanās caur Baltiju. Šī problēma bija aktuāla jau kopš XVI gs. beigām.¹³⁸ Tūlīt pēc poļu—zviedru kara izbeigšanās zviedru ģenerālgubernators Šīte saņēma no Zviedrijas karaļa instrukciju censties pievērst krievu tirdzniecību Baltijai. Ievērojot Zviedrijas muitas politiku un dāņu muitas spaidus, šis uzdevums nebija viegls. Vēl vairāk to sarežģīja Baltijas provinču tirdzniecības pilsētu cīņa par krievu tirdzniecības monopolu. Šīte gan mēģināja pierunāt angļus un holandiešus, lai viņi izmanto Baltijas jūru, taču joprojām braucieni uz Arhangeļsku turpinājās.¹³⁹ Tas bija viens no galvenajiem iemesliem, kāpēc jautājumā par Rīgas un Tartu privilēģijām zviedru valdība beigās faktiski nostājās Rīgas pusē.

Krievu preču tranzīta novirzīšanos uz Baltiju, tajā skaitā uz Vidzemi, traucēja zviedru valdības muitas politika. Paralēli Rīgas un Tartu strīdiem tika risināti arī muitas jautājumi. Lai gan Šīte panāca robežmuitas atcelšanu, jaunais ģenerālgubernators Bengts Uksenšerna to 1636. g. atkal atjaunoja Tartu un Vastselīnā¹⁴⁰ zviedru finansiālo interešu dēļ. Robežmuitas negatīvi iespaidoja krievu preču tranzītu caur Vidzemi vēl jo vairāk tāpēc, ka Narvā un Nienšancē šādu robežmuitu nebija.¹⁴¹

Jautājums par krievu preču novirzi uz Arhangeļsku bija aktuālāks XVII gs. pirmajā pusē, jo, sākot ar XVII gs. otro pusi, atkal palielinājās krievu preču eksports caur Baltiju. Baltijas ostām salīdzinājumā ar Arhangeļsku bija lielas priekšrocības. Narvu, kas tagad bija kļuvusi par krievu preču galveno eksportostu, katru gadu apmeklēja divreiz vairāk kuģu nekā Arhangeļsku.¹⁴² Krievu tirgotāji no Novgorodas, Pleskavas, Tihvinas un Oloņecas XVII gs. otrajā pusē uz Arhangeļsku brauca reti;¹⁴³ kā uzsver igauņu vēstur-

¹³⁸ Jautājumu par to, kā traucēt tirdzniecību pa Ziemeļu ceļu apkārt Kolas pussalai un Skandināvijai, apsprieda jau Stefāns Batorijs, kas aicināja Zviedriju un Dāniju bloķēt šo ceļu. Zviedru flote uz laiku 1590. g. šo ceļu arī bloķēja, taču bez rezultātiem (*A. Soom*, 1940, S. 3).

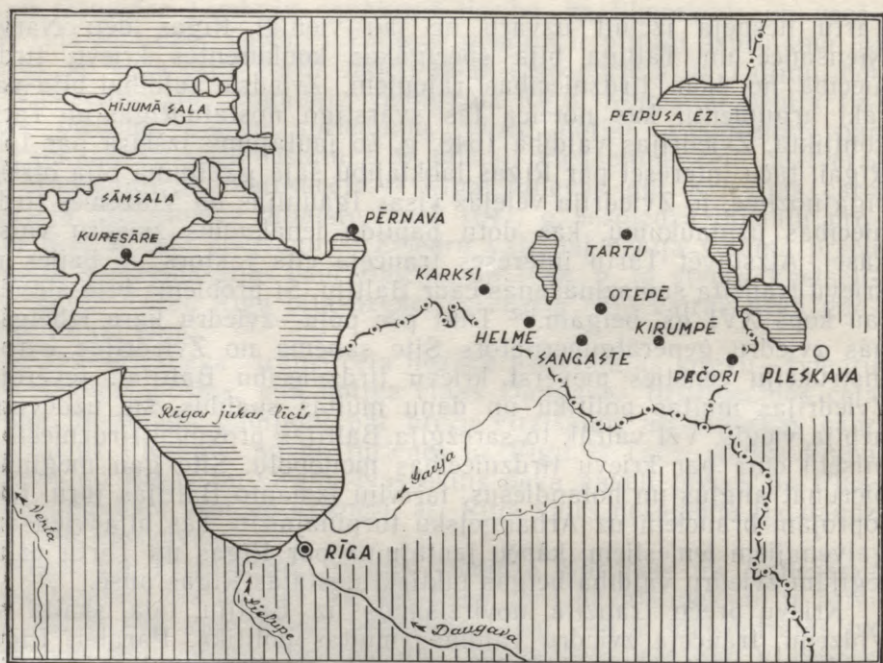
¹³⁹ *R. Liljedahl*, 1933, s. 476. Kāds anglis Vičs (*Vitsh*) nopirka Pleskavā 2000 birkavu līnu un izveda tos caur Arhangeļsku (*A. Soom*, 1940, S. 129).

¹⁴⁰ *A. Soom*, 1940, S. 128.

¹⁴¹ Turpat, 129. lpp.

¹⁴² *X. A. Пийримя*, 1963, стр. 46.

¹⁴³ *E. В. Чистякова*, 1950, стр. 217.



II att. Rīgas tirdzniecības novads Igaunijā un Pleskavas un Novgorodas zemēs XVII gs.

nieks H. Pīrimē, šo apgabalu sakaros ar ārzemēm Arhangeļskai bija «sāndurvju» loma.¹⁴⁴

Vidzemes ceļiem bija liela nozīme arī Dienvidigaunijas sakaros ar Rīgu, jo daļu Dienvidigaunijas var zināmā mērā pieskaitīt Rīgas tirdzniecības apgabalam. Rīgas tirdzniecības tiesas materiālos ir ziņas, ka zemnieki uz Rīgu braukuši no Karksi, Helmes, Sangastes, Kirumpē, Tartu un citiem nōvadiem (skat. II att.).¹⁴⁵ Bijušā Vidzemes bruņniecības arhīva materiālos ir ziņas par Dienvidigaunijas zemnieku parādiem Rīgas zemnieku tirgotājiem uz 1687. gadu: Tīlmanim Hikelhāfenam Karksi un Helmes novada zemnieki bija parādā 15 dālderu 20 grašu, Hansam Kūlmanim Helmes un Vilandes zemnieki — 19 dālderu 27 grašus, Karksi zemnieki — 17 dālderu 6 grašus, Klausam Domesleram Karksi un Helmes zemnieki — 205 dālderus 12 grašu, Sangastes — 167 dālderus 5 grašus, Vastselīnas — 64 dālderus 54 grašus, Olavam Holstensonam Karksi novada zem-

¹⁴⁴ X. A. Пийримяэ, 1962, стр. 93.

¹⁴⁵ LCVA, A-9. f., 1. apr., 1.—3. l.



III att. Rīgas tirdzniecības novads Lietuvā XVII gs.

nieki — 28 dālderus 27 grašus, Helmes — 24 dālderus 36 grašus, Sangastes — 56 dālderus 54 grašus.¹⁴⁶

Interesanta ir O. Līva sastādītā karte, kurā iezīmēts arī Rīgas tirdzniecības apgabals Dienvidigaunijā.¹⁴⁷ Pēc šīs kartes nedalītais Rīgas tirdzniecības rajons Igaunijā norobežojams ar līniju Pērnavā—Vilande—Vircezers (Vertsjervs)—Valka. Teritorija uz ziemeļiem no šīs līnijas līdz līnijai Lihula—Peltsamā—Peipusa ezers—Pečori ir dalītais Rīgas—Tallinas tirdzniecības rajons un no šīs līnijas uz ziemeļiem — Tallinas tirdzniecības rajons.

3. TRANZĪTCEĻI CAUR KURZEMI UN ZEMGALI, TO SAIMNIECISKĀ UN POLITISKĀ NOZĪME XIII—XVII GS.

Kurzemes un Zemgales teritoriju šķērsoja vairāki svarīgi tranzītcēļi, kas kalpoja lietuviešu un senprūšu sakariem ar latviešu un igauņu novadiem. Šiem tranzītcēļiem bija nozīme arī turpmākajos gadsimtos, tikai tie vairāk vai mazāk mainīja savu trasi sakarā ar vācu iebrucēju izveidoto administratīvo centru izvietojumu. Šo ceļu nozīme mainījās atkarībā no politiskās un saimnieciskās situācijas.

¹⁴⁶ Dati par zemnieku parādiem Rīgas tirgotājiem ņemti no Rīgas bruņniecības arhīva, no kura izrakstus izdarījis arhivārs J. Jenšs pirms Lielā Tēvijas kara.

¹⁴⁷ O. Līva, 1935, 3. karte.

Galvenais tranzītelšs caur Rietum- un Dienvidlatviju bija ceļš no Prūsijas gar jūrmalu caur Kurzemi uz Daugavas ietekas rajonu. Šis ceļš izveidojās jau mūsu ēras pirmajos gadsimtos.¹ No Lietuvas gāja vairāki ceļi: viens caur Mežotni uz Salaspili un tālāk caur Ropažiem,² vēl ceļš no Augštaitijas gar Saukas ezera austrumu malu uz Sēlpili³ un ceļš no Augštaitijas uz Jersiku.⁴ Protams, šie ceļi ne pēc tirdznieciskās, ne stratēģiskās nozīmes nevarēja līdzināties Daugavai, tomēr pirms vācu iebrukuma un arī tā sākuma posmā tos izmantoja lietuvieši sirojumos uz Igauniju, kā arī uz lībiešu un latgaļu novadiem.⁵ Lietuvieši turklāt tirgojās šajās zemēs. Vācu iebrucēju nostiprināšanās pie Daugavas tirdzniecības ceļa Rīgā, Koknesē, Lielvārdē un citur ierobežoja iespējas tirgoties un sirot.

Vēršot galveno uzmanību uz lībiešu un latgaļu teritoriju iekarošanu, vācieši apmēram divus gadu desmitus lika mierā Kursas un Zemgales novadus, baidoties, ka vienlaikus nespēs cīnīties ar spēcīgo pretinieku. Tomēr tirdznieciskās un feodālās intereses bija stiprākas par piesardzību, un jau 1219. g. notika pirmais mēģinājums nostiprināties Zemgalē. Vāciešiem uz laiku izdevās iegūt svarīgo centru Mežotni. Vācu tirgotāju interesi par satiksmes ceļiem uz Lietuvu apliecina tas, ka XIII gs. 30. gados viņi par saviem līdzekļiem uzturēja garnizonu Mežotnes pili.

Lai gan vāciešu pozīcijas Zemgalē bija ļoti nedrošas un pēc kāda laika tiem Mežotne bija atkal jāatstāj, taču nav šaubu par tirdznieciskām attiecībām šajā laikā starp lietuviešiem un vācu tirgotājiem. Tirgotājiem bija aizliegts apgādāt lietuviešus ar precēm, kas stiprinātu to cīņas spējas. 1218. g. pāvests Honorijs III aizliedza pārdot lietuviešiem sāli, dzelzi un ieročus.⁶ Līdzīgu aizliegumu atkārtoja pāvests Inocents IV 1254. g.⁷ un pāvests Urbans IV 1262. g.⁸ Lai gan Kursā un Zemgalē bija tirdzniecības ierobežojumi un notika ilgās cīņas, XIII gs. otrajā pusē vērojama pastiprināta vācu un lietuviešu interese par tirdzniecību. Kad 1252. g. Livonijas ordeņa vīcmeistrs Zainas Eberhards vienojās ar Kurzemes bīskapu Indriķi par Klaipēdas būvi, ievērojama vieta tika ierādīta tirgus laukuma izveidošanai,⁹ kas liecina par tirdzniecības nozīmīgumu starp vāciešiem un Zemaitiju. Atskaņu hronikā ir rindas, kurās uzsverts, ka, tiklīdz

¹ H. Moora, 1952, 117. lpp.

² E. Mugurevičs, 1961, 70. lpp.

³ Turpat, 72. lpp.

⁴ Turpat.

⁵ Šie notikumi apskatīti Latviešu Indriķa hronikā. Arī krievu hronikās ir ziņas par biežajiem lietuviešu laupīšanas gājieniem uz minētajiem novadiem. Hronikas atzīmē, ka šie novadi bijuši lietuviešu «barība un pārtika» («корм и пища») (В. Пашуго, 1959, стр. 266).

⁶ История Литовской ССР, I, стр. 73—74.

⁷ Turpat.

⁸ LUB, I, 371. nr.

⁹ LVA, II sēj., 2. burtn., 348. nr.

iestājās miers, starp lietuviešiem un ordeni sākās aktīva tirdzniecība.¹⁰ Vislabāko liecību par šo sakaru nepieciešamību dod Lietuvas dižkunigaiša Mindauga 1253. g. izdotā privilēģija.¹¹ Tajā Lietuvas valdnieks piešķīra visiem Rīgas pilsoņiem un vāciešiem tiesības doties uz viņa valsti pa ūdeni un pa zemi, nemaksājot muitu, un atbrīvoja tos no krasta tiesībām.¹² Vai šāds dokuments īstenībā izdots vai viltots, tas katrā ziņā apliecina apbūšēju ieinteresētību tirdzniecībā. Ļoti iespējams, ka dokuments tiešām pastāvējis, ievērojot Mindauga politiku XIII gs. 50. gados, kad viņš ciņā par kundzību Lietuvā centās uzlabot attiecības ar ordeni un rīdziniekiem.

Vācu iebrucēji gribēja sagrābt Kursas un Zemgales novadus un tiecās paverdzināt arī Lietuvu. Šajos mēģinājumos vēl Zobenbrāļu ordeņa pastāvēšanas laikā zināma nozīme bija tirgotājiem, kuri ietilpa ordenī. Pēc tā apvienošanās ar Vācu ordeni Prūsijā līdzīgi mēģinājumi ne tikai turpinājās, bet pat pastiprinājās. Tomēr iekarotājiem izdevās sagrābt vienīgi jūrmalas ceļu uz Prūsiju, tādējādi izveidojot sakarus starp Livoniju un metropoli Prūsijā. Līdz XIII gs. beigām vācu iekarotāji pakļāva visu Kursu un Zemgali, bet nostiprināties pie visiem galvenajiem ceļiem, kas tos šajā laikā interesēja, vēl nespēja.¹³

Daugavas ūdensceļu lietuvieši XIII gs. izmantoja maz. Bija vēl kāds apstākļis, kas spieda Lietuvu orientēties uz Rīgu, — Vācu ordeņa agresija Prūsijā un intensīvā nocietinājumu būve gar Lietuvas robežām.¹⁴ Tāpēc tranzīttirdzniecība šeit nebija iespējama. Turklāt Rietumeiropas tirgotāji tajā laikā atturējās doties uz Prūsiju, nebūdami pārliecināti par iekarotāju pozīciju stabilitāti.

Par Lietuvas tirdzniecības apjomu ar Rīgu XIII gs. zināmu ieskatu (kaut arī ļoti nepilnīgu) var gūt no Rīgas parādnieku grāmatas ierakstu materiāliem. Aktīvākais Rīgas—Lietuvas tirdzniecības periods konstatējams 1287.—1303. gados. Krievu tirdzniecībai šajā laikā salīdzinājumā ar lietuviešu tirdzniecību bija daudz lielāka nozīme. Tomēr Rīgai bija tirdznieciski sakari ar visai tāliem Lietu-

¹⁰ Atskaņu hronika, 4635—4641:

Bez bēdām šajos gados gāja
Prom žemaišos un droši jāja,
Tāpat ar žemaišus tobrīd
Ne sargāt bij, ne pavadīt:
Brīvs ceļš tiem ordeņ' zemēs dots,
Kā tas nu bija iekārtots:
Bez rūpēm viņi varēja
Gan ritā, gan ar vakarā
Iet droši vien nebistoties
Un divi gadi tirgoties.

¹¹ Šī privilēģija gan tiek uzskatīta par viltojumu (*H. Schröder*, 1917, S. 48).

¹² LUB, I, 243. nr.

¹³ Skat. II nodaļu.

¹⁴ *Z. Ivinskis*, 1938, S. 279; *История Литовской ССР*, стр. 113.

vas novadiem — parādnieku grāmatā ir minēta Ķernave un Kreve.¹⁵ Ar Rīgu konkurēja ordenis, kas diezgan intensīvi tirgojās Lietuvā.¹⁶ Rīgas tirdzniecības aktivitāti Lietuvā raksturo 9. tabula.

9. tabula

Lietuviešu parādu ieraksti Rīgas parādnieku grāmatā¹⁷

Gads	Nauda		Vasks			Ierakstu skaits
	sudr. marka	vērdiņš	birkavs	podš	mār-ciņa	
1287.	1 $\frac{1}{2}$	—	1 $\frac{1}{2}$	—	—	1
1288.	10	1	—	—	—	2
1289.	2	—	—	—	—	2
1290.	1	5	—	6	4	3
1291.	11	—	—	—	—	1
1295.	—	7	—	—	—	1
1296.	9	—	—	4	—	2
1298.	—	—	—	—	10	1
1299.	3	1	—	—	—	1
1302.	7	1 $\frac{1}{2}$	—	—	—	1
1303.	—	—	—	3	—	1
Kopā	44 $\frac{1}{2}$	14 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	13	14	16

Lietuvas ziemeļdaļai Rīga bija vienīgā vieta, caur kuru varēja saistīties ar Rietumeiropu. Tas bija galvenais faktors, kas veicināja šos sakarus. Arī XIV gs. galvenā Viļņas tirdzniecības partnere bija Rīga.¹⁸ To apliecina arī politiskie notikumi. XIII gs. beigās Rīgas un ordeņa cīņu laikā tās sabiedrotie bija Lietuvas valdnieki, vispirms Vitens, tad Ģedimins. Lai gan notika militāras sadursmes starp lietuviešiem un ordeni, tomēr vienlaikus daļa lietuviešu realizēja savas preces ordeņa tirgotājiem. Kad 1312. g. Rīgas un ordeņa strīdu ieradās izšķirt pāvesta legāts Moliānas Francisks, atklājās, ka pat tad, kad notika karadarbība, ordenis bija tirgojies ar Lietuvu. Rīga apsūdzēja ordeni, ka tas tirdznieciskās interesēs esot slēdzis ar pagāniem līgumu (Rīga pati to arī bija darījusi).¹⁹ Nereti ordenis bija pārdevis lietuviešiem pat ieročus, dzelzi un zirgus.²⁰ Skaidrs, ka Rīgai tomēr Lietuvas saimnieciskajā dzīvē bija daudz lielāka no-

¹⁵ Das Rīgische Schuldbuch ..., 1267—1284. Ķernave bija Lietuvas dižkunigaiša Troidena pārvaldīto teritoriju centrs centrālajā Lietuvā, kurā ietilpa arī Viļņas novads. Kreve atrodas dienvidaustrumos no Viļņas. Vēlāk tā bija spēcīgs cietoksnis.

¹⁶ Z. Ivinskis, 1938, S. 279.

¹⁷ Das Rīgische Schuldbuch ..., S. 1.—119.

¹⁸ Z. Ivinskis, 1938, S. 280.

¹⁹ Turpat, 277. lpp.

²⁰ Turpat, 278. lpp.

zīme nekā ordenim. 1323. g. tika noslēgts miera līgums starp Ģediminu, Livonijas ordeni un Rīgu. Šis līgums garantēja karojošo pušu tirgotājiem netraucētu tirdzniecisko darbību.²¹ Ordenis tūlīt paplašināja tirdzniecību caur Jelgavu, Daugavpili un Rēzekni.²² 1338. g. no jauna noslēdza miera līgumu, kurā bija paredzēta brīva lietuviešu tirgotāju ierašanās Rīgā un tirdzniecība Livonijā, arī ordeņa zemēs.²³ Tirdzniecība bija diezgan aktīva. Sacīto apliecina Rīgas tirgotāju apmetnes pastāvēšana Viļņā vai Trakos.²⁴

Rīgas un Lietuvas sakaros XIV gs. svarīgākais bija ceļš no Lietuvas caur Mežotni un Jelgavu uz Rīgu. Ir skaidrs, ka šis ceļš skāra Jelgavu, jo pretējā gadījumā Jelgava nevarētu būt viens no ordeņa tirdzniecības centriem ar Lietuvu, kaut gan uz Jelgavu bija vēl otrs ceļš no Lietuvas caur Tērveti. Tirdzniecība notika galvenokārt ar Austrumlietuvu, jo Zemaitijā gandrīz nepārtraukti norisinājās cīņas.²⁵ Šādos apstākļos, liekas, nozīmīgākais bija pirmais ceļš, kas no Viļņas veda uz Pasvali, tad uz Bausku, kur sadalījās: viens zars gāja taisni uz Rīgu (caur Garozas apkārtni), bet otrs — caur Salgali uz Jelgavu.²⁶ Pārējie zemes ceļi no Lietuvas caur Augšzemi savu nozīmi zaudēja, jo vācu iebrukuma rezultātā tika pārtraukti sakari pa šiem ceļiem. Turklāt sakarus ar galējiem Lietuvas austrumu rajoniem pakāpeniski sāka realizēt pa Daugavas ūdensceļu, jo 1338. g. miera līgumā starp Ģediminu, Rīgu un ordeni bija garantēta Daugavas ūdensceļa lietošana lietuviešiem.

Visi traucējumi, kas pastāvēja Daugavas tirdzniecības ceļā un kas radās sakarā ar Lietuvas un ordeņa sadursmēm, stipri ietekmēja arī pārējos tranzītceļus no Lietuvas. XIV gs. ordenis karoja ar Lietuvu nepārtraukti. Visi tranzītceļi tika izmantoti arī kā kara ceļi.

Rīgas tirdznieciskās intereses Lietuvā izpaudās ļoti spilgti, sevišķi tad, kad Lietuva nostiprinājās baltkrievu zemēs un kad arvien lielāka daļa tirdzniecības (arī lietuviešu) sāka novirzīties pa Daugavu uz Rīgu.²⁷ Tomēr sava nozīme palika arī sauszemes ceļiem caur Zemgali. Zemes ceļu nozīmi ierobežoja tas, ka laikā, kad Lietuvas politiskās attiecības ar Vācu ordeni Prūsijā drusku normalizējās, Lietuvas tirdzniecībai sāka aktīvāk izmantot Nemunas ūdensceļu.²⁸ Šis apstāklis gan neietekmēja Daugavas tirdzniecību, bet atsaucās

²¹ PJA, 58.

²² Turpat, 62. nr.

²³ Turpat, 83. nr.

²⁴ Z. Ivinskis, 1938, S. 283.

²⁵ Turpat, 279. lpp.

²⁶ H. Grüner, 1907, S. 1—2.

²⁷ Par Rīgas tirgotāju ietekmi uz Lietuvu liecina politiskās dzīves fakti — kādu laiku XIV gs. otrajā pusē par ievērojamu politisku darbinieku Lietuvā izvirzījās Rīgas namnieks Hannullo (Z. Ivinskis, 1938, S. 283).

²⁸ Šo tendenci drīz pārtrauca sadursmes XV gs. sākumā līdz Vācu ordeņa sakāvei pie Grīnvaldes.

uz Zemgales tranzīceļiem. Nemunas ūdensceļa nozīme pieauga XV gs. vidū, kad Kauņā tirgotāji izveidoja savu kantori.²⁹ Pēc Vācu ordeņa smagās sakāves XV gs. sākumā Lietuvai pavērās lielākas iespējas tirgoties ar Gdansku un Karalaučiem,³⁰ tomēr sakari ar Rīgu netika pārtraukti.³¹ Sevišķi ieinteresēti izmantot tranzīceļu caur Zemgali bija Ziemeļlietuvai tirgotāji, jo Rīga atradās tai tuvāk nekā Prūsijas ostas. XIV un XV gs. pilnīgi izveidojās galvenie tranzīceļi no Lietuvas uz Rīgu: ceļš no Rīgas uz Bausku un tālāk uz Lietuvu, kā arī ceļš no Rīgas uz Biržiem caur Vecumnieku apvidu.³² Atbilstoši galvenajiem satiksmes ceļu virzieniem šajā laikā tika uzceltas ordeņa pils, piemēram, Bauskā.

XIV gs. Livonijas ordenis varēja nopietni traucēt Rīgas un Lietuvas tirdzniecību, bet pēc Vācu ordeņa sakāves Prūsijā arī Livonijas ordeņa politika kļuva piesardzīgāka. Jau 1414. g. ordeņa mestrs Dītrihs Torks garantēja lietuviešiem netraucētu tirdzniecību Livonijā.³³ Savukārt Vitauts 1415. g. garantēja vāciešiem to pašu Lietuvā.³⁴ Tomēr neuzticība, savstarpējās sadursmes un tirdzniecības ierobežojumi spilgti izpaudās arī visu XV gs. Ordeņa mestra Johana Freitāga fon Loringhofena laikā 1494. g. izdotajos noteikumos Bauskas un Mežotnes novada zemniekiem bija piedraudēts ar nāves sodu, ja tie pārdos lietuviešiem zirgus un ieročus.³⁵

Tirdzniecības apstākļi uzlabojās XVI gs. sākumā, kad vērojama tuvināšanās starp Livonijas ordeni un Lietuvu. Livonijas ordeņa mestrs Pletenbergs un Lietuvas dižkunigaitis Aleksandrs vienojās par kopīgu cīņu pret krieviem, tomēr šī savienība nebija droša, jo radās domstarpības par veicamajiem pasākumiem. 1515. g. Livonijas ordenis jau bija diezgan naidīgās attiecībās ar Poliju un bija gatavs sniegt pat nelielu atbalstu Vācu ordeņa lielmestram karā pret Poliju. Turpmāk gan ordenis centās nesaasināt attiecības ar Poliju un Lietuvu, taču turpinājās dažādas robežu sadursmes un ķildas.³⁶

To tranzīceļu nozīme, kuri nāca no Lietuvas, palielinājās XVI gs. sākumā, jo sakarā ar lauksaimniecības produktu pieaugošo pieprasījumu šos ceļus izmantot arvien intensīvāk. Liela nozīme bija apstāklim, ka Lietuva specializējās linkopībā, sevišķi Latvijas pierobežā. Tieši šajā laikā ordenis slēdza galveno tranzīceļu caur Bausku.³⁷ Rīgas un pārējo pilsētu pārstāvji Valmieras landtāgā lūdza ordeņa mestru šo aizliegumu atcelt, jo tas ļoti kaitējis pilsēt-

²⁹ W. Stein, 1916, S. 231.

³⁰ Turpat, 247. lpp.

³¹ Turpat, 249. lpp.

³² F. G. v. Bunge, 1843, S. 178.

³³ PJA, 189.

³⁴ Turpat, 190. nr.

³⁵ J. Jenšs, 1932, 305. lpp.

³⁶ A. Svābe, 1937, 76. lpp.

³⁷ AuR, III, 302. nr.

nieku un zemnieku, t. i., lietuviešu zemnieku, tirdzniecībai.³⁸ 1533. g. Livonijas pilsētām izdevās panākt šī lēmuma atcelšanu: Cēsu landtāgā ordeņa mestrs paziņoja, ka līdz šim slēgtos ceļus uz Lietuvu atvērs uz trim gadiem. Vienīgi pie Bauskas bija jāmaksā neliela muita un tika aizliegts tirgoties ar ieročiem, piedraudot konfiscēt mantu.³⁹ 1540. g. tranzītceļš caur Bausku atkal bija slēgts.⁴⁰ Rīgas protesti palika bez sekmēm. 1543. g. Livonijas pilsētas vēlreiz lūdza ordeni atvērt Bauskas ceļu, lūgumu motivējot ar to, ka tā slēgšana nodarot ļaunumu tirdzniecībai.⁴¹ Traucējumi uz šiem tranzītceļiem turpinājās līdz pat Livonijas sabrukumam, nelabvēlīgi ietekmējot kā Rīgas, tā Lietuvas saimniecību.

Kopš XV gs. beigām un XVI gs. sākuma tirdzniecība ar Lietuvu caur Zemgali faktiski ieņēma otro vietu Rīgas tirdzniecībā (aiz Daugavas tirdzniecības), atbīdot trešajā vietā tirdzniecību ar Pleskavu. Vēstures avoti liecina, ka Rīga arvien vairāk pievērsās Daugavas tirdzniecības apgabalam un Lietuvai un arvien mazāk interesējās par Novgorodu un Pleskavu. Aktīvā Rīgas cīņa par ceļu atvēršanu uz Lietuvu liecina par pilsētas tirdzniecības vērīenu šajā rajonā.

No Zemgales ūdensceļiem, iespējams, nedaudz izmantoja Lielupi ar tās pietekām, taču vēstures avotos līdz pat XVI gs. par to tikpat kā nav ziņu.⁴²

Kurzemē XIII gs. bija mazāk tranzītceļu nekā Zemgalē. Visu Kurzemes—Zemaitijas pierobežu klāja biezi meži.⁴³ Sakari notika gandrīz vienīgi pa jau minēto ceļu no Prūsijas, kā arī pa jūru. Pēc tam, kad Saules kaujas rezultātā tika iznīcināts Zobenbrāļu ordenis un tā vietu ieņēma Livonijas ordenis kā Vācu ordeņa atzarojums, interese par zemes ceļu uz Prūsiju palielinājās. Lai noturētos ieka-

³⁸ AuR, III, 302. nr. Aizliegums lietot tranzītceļu caur Bausku neattiecās uz latviešu zemniekiem.

³⁹ AuR, III, 326. nr.

⁴⁰ V. Niilemaa, 1952, S. 183.

⁴¹ Turpat.

⁴² Iespējams, ka daļa braucēju (*Musafahrer*) bija lietuvieši, kas jau kopš XIII gs. piegādāja Rīgai malku, citus kokmateriālus un lauksaimniecības produktus. Šis jautājums izšķirtos, ja būtu iespējams noskaidrot, kura upe (Mūsa vai Misa) konkrētā gadījumā domāta. Diemžēl tas nav tik viegli veicams, jo abas upes senajos vēstures avotos tiek sauktas vienādi un jauktas. Liekas loģiski, ka lietuvieši izmantoja sakariem ar Rīgu arī ūdensceļu.

⁴³ Par ceļu trūkumu Lietuvas pierobežā stāsta Atskaņu hronika:

Kad leiši runu dzirdēja,
Tad īsos vārdos nolēma
Un visi kopā vienojās,
Ka atpakaļ nu jādodas.
Tiem steiga ļaunu nodarija
Tai nakti. Grūtību daudz bija,
Kad tie caur brikšņiem ceļu lauza ... (5107—5113)
Caur mežu ņemot ceļu grūtu,
Tie redzēja it skaidri nu,
Ka jāj viss pulks uz Lietuvu. (5140—5142)

rotajā teritorijā un uzturētu ciešākus kontaktus ar ordeņa metropoli Prūsijā, iebrucējiem bija nepieciešams sagrābt ceļu, kas šķērsoja Kurzemi. Atšķirībā no Zobenbrāļu ordeņa, kas bija cieši saistīts ar vācu pilsētu tirgotājiem, Livonijas ordenis tirgotāju intereses pārstāvēja minimāli. Tāpēc tas nevarēja rēķināties ar tirgotāju aktīvu palīdzību transporta ziņā. Turklāt tirgotāju kuģu ceļš pa Baltijas jūru uz Rīgas jūras līci tajā laikā veda no Šlēzvigas uz Gotlandi un no turienes uz Rīgu, bet gar Prūsijas piekrasti kuģi kursēja maz.⁴⁴ Tas izskaidrojams ar nemitīgajām cīņām, kas risinājās Prūsijā visu XIII gs., kad nopietna tirdzniecība nebija iespējama.⁴⁵

Taču Vācu ordenis Prūsijā nostiprinājās arvien vairāk, un tas aktivizēja Livonijas ordeņa tieksmes sagrābt zemes ceļu uz Prūsiju. Tā kā izejas posms no Rīgas jau bija daļēji sagrābts XIII gs. 30. gadu sākumā, ordenim tagad vajadzēja iegūt atlikušo ceļa posmu. Liela nozīme bija Kuldīgas pils uzcelšanai. Pils aizsargāja sagrābtā ceļa daļu pret Rietumkursu un ļāva izvērst tālāku agresiju. Vienlaikus ordenis centās iegūt savā īpašumā visus novadus, caur kuriem veda šis ceļš.⁴⁶ Var uzskatīt, ka XIII gs. vidū ceļš visā Kursas teritorijā jau bija nokļuvis iebrucēju rokās. Tikai pēc Durbes kaujas sakari starp Prūsiju un Livoniju pārtrūka, bet jau 1267. g. ceļš atkal bija pilnīgi vācu rokās. Ordenis to nocietināja ar stiprām pilīm (Tukums, Kandava, Sabile, Kuldīga, Aizpute, Grobiņa un Klaipēda). Šo ceļu ordenis izmantoja galvenokārt militāriem mērķiem,⁴⁷ un tāpēc turpmākajos gadosimtos to sauca par kara ceļu (*Heerstrasse*). Pa to brauca augstākie ordeņa ierēdņi uz Prūsiju⁴⁸ un ceļotāji no Rietumeiropas⁴⁹ u. c. Rīgas un citu pilsētu, kā arī bīskapiju ierēdņiem šo ceļu izmantot bija bīstami, bet laikā, kad attiecības ar ordeni bija naidīgas, šādi ceļojumi apdraudēja pat dzīvību.⁵⁰ Normālus sakarus pa to traucēja arī naidīgās vāciešu attiecības ar žemaišiem. Sakarā

⁴⁴ W. Vogel, 1915, S. 158.

⁴⁵ Vācu ordenis gan jau XIII gs. sākumā mēģināja ieinteresēt Ziemeļvācijas pilsētas, sevišķi Lībeku, aktīvāk piedalīties Prūsijas sagrābšanā. Tika ievadītas sarunas ar lībekiešiem par pilsētas dibināšanu Prūsijā (M. Hoffmann, 1889, S. 46). Tomēr pilsētas dibināšana izjuka.

⁴⁶ Kurzemes sadalīšanas procesā ordenis ieguva divas trešdaļas Kursas teritorijas — Tukuma, Pūres, Kābiles, Sabiles, Kandavas novadus, kā arī Cekli, Megavu un Pilsātu (toreiz par Pilsātu sauca gan Klaipēdas pilsētu, gan tās novadu) un atspieda Kurzemes bīskapu no ceļa uz Prūsiju. Bīskapam pienācās Ārlava, Pope, Dundaga, Ugāle — novadi, kas bija attālu no šī ceļa. Tiešu pieeju ceļam bīskaps ieguva tikai Klaipēdā un Aizputē. No Kuldīgas pils trešdaļas viņš bija spiests atteikties.

⁴⁷ LUB, X, 336. nr.

⁴⁸ Turpat, VIII, 769., 844. nr.; AuR, I, 199. nr.

⁴⁹ Zilbērs de Lanuā XV gs. (M. Stepermanis, 1937, 229. lpp.), Rafaēls Barberīni XVI gs. ceļā uz Krieviju (Sb., Rīga, 1907, S. 48).

⁵⁰ Kad Rīgas arhibīskaps 1428. g. sūtīja pie pāvesta pārstāvjus, lūdzot izšķirt savu ķildu ar ordeni, Grobiņas fogts Gosvins fon Ašenbergs noslepkavoja visus šos pārstāvjus (C. Mettig, 1901, S. 277).

ar vācu agresīvajiem nodomiem un rīcību pret Zemaitiju, kuri sākās jau XIII gs. un turpinājās visu ordeņa pastāvēšanas laiku, nenorīma sadursmes, kas gan nebija tik bīstamas ordeņa karaspēka nodaļām, kuras pārvietojās lielākās grupās, bet kas tirdzniecību traucēja visai stipri. Dažkārt žemaišu uzbrukumi bija ļoti nopietni — 1418. g. Grobiņas fogts ziņoja, ka tie izpostījuši Liepāju.⁵¹ Ar žemaišiem bieži vien sabiedrojās kurši.⁵² Šie traucējumi kļuva sevišķi jūtami XV gs. Kopš 1422. g. sakari pa zemes ceļu uz Prūsiju ar ordeņa metropoli galīgi pārtrūka, jo žemaiši atņēma vāciešiem gabalu no teritorijas gar jūrmalu, sākot no Sventājas.⁵³ Visi mēģinājumi to atgūt beidzās neveiksmīgi. Arī XVI gs., kad Prūsija ieguva Grobiņas novadu, šie mēģinājumi palika bez sekmēm.⁵⁴

Zemes ceļu uz Prūsiju tirdznieciskiem sakariem izmantoja maz, par to liecina arī nosaukums «kara ceļš». Bez minētajiem nelabvēlīgajiem politiskajiem apstākļiem un biežajām cīņām ar žemaišiem šī ceļa tirdzniecisko nozīmi mazināja vēl daži faktori. Pēc vācu agresijas Prūsija bija stipri izpostīta. Vēlāk Ziemeļvācijas pilsētas, sevišķi Libeka, kā starpnieces tirdzniecībā starp Rietumeiropu un Austrumeiropu uzskatīja, ka šis ceļš nav vēlams, un aizliedza to lietot. Ja preces no Rietumeiropas tiktu vestas caur Prūsiju un tālāk pa šo ceļu, un otrādi, tad Ziemeļvācijas pilsētām rastos zaudējumi.⁵⁵ Rīga, kas visiem spēkiem centās ierobežot pārējo Hanzas pilsētu tirdzniecību Livonijā (sevišķi attiecībā uz Daugavas tirdzniecības ceļu), šajā gadījumā atbalstīja Libeku. Turpretim Gdanska bija ļoti ieinteresēta tirdzniecībā pa šo zemes ceļu ar Novgorodu (Gdanska—Klaipēda—Rīga—Tartu—Pleskava—Novgoroda).⁵⁶ Tomēr Rīga šādu tirdzniecību traucēja.⁵⁷ Zināma nozīme šim ceļam bija XIV gs. beigās, kad Baltijas jūrā siroja jūras laupītāji (*Vitalienbrüder*). Taču Livonijas pilsētas aiz bailēm, ka Prūsijas pilsētu tirdzniecība pa zemes ceļu ar Krievzemi tām varētu nodarīt lielus zaudējumus, 1415. g., kad Vācu ordenis nevarēja atbalstīt Prūsijas pilsētas, pilsētu sanāksmē Valmierā pieņēma lēmumu, ar kuru bija aizliegts ievest preces no Prūsijas un vispār aizliegta tirdzniecība pa šo ceļu.⁵⁸ Prūsijas pilsētas, sevišķi Gdanska, pret šo lēmumu protestēja,⁵⁹ bet bez panākumiem. Gdanskas kara laikā ar Vācu ordeni (1454.—1466. g.) Rīga un Karalauči bija spiestas atbalstīt ordeni, un satiksme pa zemes ceļu uz Prūsiju atdzīvojās. Karalauči tirgojās ar ārzemēm caur

⁵¹ LUB, V, 2277. nr.

⁵² Turpat, IV, 1750. nr.

⁵³ K. Forstreuter, 1931, S. 44.

⁵⁴ Turpat.

⁵⁵ E. Daenell, 1905, S. 104; V. Niitemaa, 1952, S. 181.

⁵⁶ G. Hollihn, 1936, S. 39.

⁵⁷ Turpat, 45. lpp.

⁵⁸ AuR, I, 202. nr.

⁵⁹ LUB, V, 1991. nr.

Rīgu (izveda dzintaru), jo ūdensceļus Prūsijas piekrastē apdraudēja Gdanskas kaperi.⁶⁰ Ap 1465. g. Gdanskas un Rīgas strīdu var uzskatīt par izbeigtu.⁶¹ Tā kā stāvoklis normalizējās, tad paplašinājās Rīgas un Gdanskas sakari pa zemes ceļu ar Prūsiju. Sevišķi intensīvi tie izveidojās XV gs. beigās un XVI gs. sākumā, par ko Tallina sūdzējās Lībekai.⁶² Tomēr šos sakarus traucēja Karalauči, kas kopš XV gs. sākuma pretendēja uz izkrautņu (*Stapelplatz*) tiesībām, kurās tai arī tika piešķirtas 1518. g.⁶³

Tādējādi no tirdznieciskā viedokļa zemes ceļam uz Prūsiju nebija sevišķas nozīmes. Tas saistīja savā starpā vairākas eksportostas (Karalaučus, Klaipēdu, Rīgu un arī Liepāju), kas katra atsevišķi eksportēja līdzīga veida preces. Vienīgi tad, ja kādai no šīm ostām bija traucēti tieši sakari ar ārzemēm (jau minētais piemērs ar Karalaučiem Gdanskas un ordeņa kara laikā), šī zemes ceļa nozīme palielinājās. Rīga un citas Livonijas pilsētas traucējumus uz minētā ceļa izjuta maz, jo apgabali, kas saistījās ar Prūsiju, nebija Rīgas tirdzniecībai svarīgi. Ar zemes ceļu uz Prūsiju bija saistītas Kurzemes ostas, bet arī galvenokārt tikai no iekšējās satiksmes viedokļa.

Kurzemes un Zemgales tranzīta ceļu nozīme stipri mainījās XVI gs. otrajā pusē, kad sabruka Livonijas ordenis un šajā teritorijā izveidojās hercogiste, un 1562. g. 5. martā stājās spēkā t. s. padošanās līgums. Tad pēdējais Livonijas ordeņa mestrs Gothards Ketlers kļuva par pirmo Kurzemes un Zemgales hercogu. Hercogiste bija pilnīgā politiskā atkarībā no Polijas—Lietuvas valsts kā tās vasaļvalsts. Šādos apstākļos tranzītcēļu nozīme palielinājās gan tirdznieciskā, gan militārā ziņā. No Polijas un Lietuvas uz t. s. Pārdaugavas hercogisti (Vidzemi) pārvietojās karaspēks. Šim nolūkam tika izmantoti arī maz lietotie tranzītcēļi caur Augšzemi. Turpinājās arī administratīvo ierēdņu un dažādu pārstāvju braucieni pa Kurzemes ceļiem. Lietuvas—Polijas valsts caur Kurzemi faktiski uzturēja sakarus ar visu savu provinci. Arī tirdznieciskā ziņā šo ceļu nozīme palielinājās. Ilgās ciņas Vidzemē un Igaunijā traucēja pievedumu Rīgai no Pleskavas un Novgorodas. Līdzīgs stāvoklis bija radies arī Daugavas tirdzniecības ceļā. Tas viss palielināja Lietuvas preču pieveduma nozīmi Rīgas saimniecībā. Avotu trūkuma dēļ nav iespējams noteikt Kurzemes un Zemgales ceļu īpatsvaru. Lai gan Rīga līdz pat 1581. g. nepadevās Polijai, šāda politiskā situācija neietekmēja tranzīta kustību. Lietuvas tranzītu uz Rīgu apdraudēja iespēja, ka Kurzemes hercogiste pilnīgi pamatoti varētu sākt revidēt Rīgas vecās privilēģijas. Sakarā ar to, ka hercogistē bija vairāki

⁶⁰ G. Hollihn, 1936, S. 46.

⁶¹ LUB, XII, 337. nr.

⁶² Turpat, 2, II, 529. nr.

⁶³ K. Forstreuter, 1931, S. 39, 41.

nelieli tirdzniecības centri (Bauska, Jelgava, Kuldīga), kā arī samērā labas ostas (sevišķi Ventspils, mazāk Liepāja), varēja sagaidīt Lietuvas tirdzniecības novirzīšanu uz Kurzemes tirdzniecības centriem. Kamēr Rīga vēl nebija padevusies Polijai, Polijas—Lietuvas valsts par to interesējās maz, jo tai bija vienalga, vai tās preces tiek realizētas Rīgā vai Kurzemes ostās, bet atsevišķos gadījumos bija pat izdevīgāk, sevišķi no Zemaītijas, nogādāt tās Kurzemes ostās. Piemēram, XVI gs. beigās Kurzemes ostu darvas eksports pārsniedza Rīgas eksportu. Skaidrs, ka liela daļa no Kurzemes eksporta darvas bija Lietuvas darva. Par Kurzemes un Zemaītijas saimnieciskajiem sakariem XVI gs. 80. gados liecina arī aktīva Liepājas—Skodas ceļa izmantošana, kas bija aizliegta.⁶⁴ Liekas, ka šo aizliegumu, baidīdamās no Kurzemes ostu konkurences, panāca Rīga, jo pēc tās padošanās Polijai pēdējā sāka ievērot Rīgas saimnieciskās un politiskās intereses. Par tranzīta uzplaukumu liecina arī Prūsijas hercoga rīkojums uzstādīt Liepājā un Sventājā svarus.⁶⁵

Tranzīta ceļu nozīmi caur Jelgavu, Bausku un Skaistkalni palielināja joprojām pieaugošā Lietuvas ziemeļu rajonu specializācija linkopībā. Liekas, ka jau XVI gs. beigās sava nozīme tirdzniecībā bija ceļam, kas veda no Kurzemes hercogistes austrumu novadiem un pie Subates iegāja Lietuvā. Vecsubates miesta izveidošanās 1550. g.⁶⁶ liecina par zināmu pozitīvu Lietuvas tirdzniecības nozīmi, jo sevišķi tāpēc, ka netālu atradās slavenais Lietuvas Roķišķu linkopības rajons.

Kā jau minēts, Kurzemes tranzītcēlu nozīmi palielināja arī ciņas Daugavas tirdzniecības ceļa rajonā. Tāpēc no Disnas un Vitebskas, kā arī no dažiem citiem Daugavas tirdzniecības rajoniem preces uz Rīgu pieveda pa visai tāliem apkārtceļiem caur Lietuvu un Jelgavu. To apliecina arī Vitebskas un Drisas tirgotāju sūdzības Rīgai. Pie Zaļās muižas (dienvidrietumos no Jelgavas) tīkot ņemta pārāk liela muiža, kas traucējot jau tā ar lielām grūtībām saistīto tirdzniecību.⁶⁷ Braucieni pa tālo apkārtceļu sadārdzināja preces. Tā kā Baltkrievijas preces veda pa tik tālu apkārtceļu, tad neapšaubāmi tika izmantoti arī ceļi caur Bausku un Skaistkalni, kas bija nedaudz īsāki. Tālo ceļu izmantošana liecina, ka Rīgas tirgus konjunktūra bijusi augsta, pretējā gadījumā šis ceļš neatmaksātos. Šiem braucieniem nebija gadījuma raksturs, jo citādi jāšaubās, vai būtu radušās sūdzības. Turklāt Vitebskas un Drisas tirgotāji cerēja arī turpmāk izmantot šo ceļu, jo lūdza Rīgu, lai tā mēģina panākt pozitīvu jautājuma atrisi-

⁶⁴ E. Blese, 1929, 33. lpp.

⁶⁵ Turpat, 34. lpp.

⁶⁶ K. Apinis, 1931, 178. lpp.

⁶⁷ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 357. (162.) l., 3. lpp. Par vezumu kaņepāju bija jāmaksā divi graši, par katru zirga loku (*Krummholz*) — viens grasis, par vērsa ādu — pusotra graša.

nājumu. Muita bija uzlikta Kurzemes hercoga finansiālo vajadzību apmierināšanai, nevis tranzīta novirzīšanai uz Kurzemes tirdzniecības centriem, kā tas notika XVII gs.

Jāievēro notikumi, kas XVI gs. otrajā pusē risinājās Kurzemes hercogistē. Tad par tirgotāju interesēm hercogs nelikās ne zinis un bija aizņēmts galvenokārt ar jautājumu, kā papildināt savus ienākumus un kā tikt galā ar nepaklausīgo muižniecību. Kurzemes tirgotājiem sakarā ar muižniecības neierobežotajām privilēģijām tirdzniecības jomā vispār bija lielas grūtības gan tirdzniecībā, gan kapitāla uzkrāšanā. Kapitāla trūkums un nelielais tirgotāju skaits, protams, traucēja tiem aktīvi iesaistīties tranzittirdzniecībā ar Lietuvu un Rīgu. Tomēr gadsimta beigās Kurzemes tirgotāji sāka tiekties pēc tirdznieciskas patstāvības. Šī mērķa sasniegšanu apgrūtināja Rīgas padošanās Polijai, jo Polijas karaļi atbalstīja Rīgas tirdznieciskās intereses, proti, Kurzemes tirdzniecības ierobežošanu. Stefans Batorijs apstiprināja visas Rīgas privilēģijas, norādot, ka visam tranzītam jāiet caur Rīgu un ka visiem ceļiem, kas caur hercogisti ved no Prūsijas un Lietuvas uz Rīgu, jābūt pilnīgi brīviem.⁶⁸ Turklāt tika ierobežota Kurzemes ostu izmantošana. Stefana Batorija privilēģijas tomēr nepārtraukti tika pārkāptas, sevišķi XVI gs. beigās, kad Kurzemes hercogiste sāka saimnieciski nostiprināties.

Stefana Batorija pēctecis Zigismunds III turpināja Rīgas atbalstīšanas politiku.⁶⁹ Tomēr XVI gs. beigās palielinājās kuģu skaits, kas izgāja no Kurzemes ostām.⁷⁰ Tas izskaidrojams ar Kurzemes saimniecisko uzplaukumu, taču liela nozīme bija arī Lietuvas preču pieplūdumam. Svarīgu vietu Kurzemes tirdzniecībā ieņēma Liepāja, kura no 1560. līdz 1609. g. piederēja Prūsijai. Lai gan Prūsijas hercogs centās gūt iespējami vairāk labuma no viņam iekļātā Grobiņas novada, tomēr Liepājas tirdzniecisko aktivitāti⁷¹ nevar izskaidrot vienīgi ar novada pārmērīgu ekspluatāciju. Pēc Liepājas pievieno-

⁶⁸ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 421. l., 87. lp.; 325. l., 23., 50. lp.; 7363. f., 1. apr., 283. l., 22. lp.

⁶⁹ Turpat, A-2. f., 1. apr., 421. l., 89. lp.

⁷⁰ No Kurzemes ostām vidēji gadā izgāja šāds kuģu skaits:

1560.—1569. g. — 10,

1570.—1579. g. — 11,

1580.—1589. g. — 36,

1590.—1599. g. — 53 (Tabeller over Skibsfart..., 1906, s. 26—162).

⁷¹ Liepājas kā tirdzniecības centra pieaugošo nozīmi apliecina 1579. g. Prūsijas hercoga izdots edikts, kas noteica Liepājas tirdzniecības normas (*J. Hahn*, 1936, S. 80). No Liepājas gadā vidēji caur Zundu izgāja šāds kuģu skaits:

1560.—1569. g. — 10,

1570.—1579. g. — 9,

1580.—1589. g. — 17,

1590.—1599. g. — 17,

1600.—1609. g. — 17 (Tabeller over Skibsfart..., 1906, s. 26—205).

šanas Kurzemes hercogistei ostas izmantošana turpinājās visai intensīvi,⁷² kas radīja domstarpības ar Rīgu.

Lietuvas preču novirzīšanos uz Kurzemes ostām ietekmēja arī hercoga uzliktā muita, ko ņēma pie Buļļu ciema (acīmredzot ar to izskaidrojama rīdzinieku neapmierinātība ar šo muitu). Strīds par to iesākās jau XVI gs. 80. gados.⁷³ Lai gan Polijas seims 1598. g. šo muitu atzina par nelikumīgu,⁷⁴ to turpināja iekasēt. Šīs domstarpības vēl nebija novērstas arī 1602. g.⁷⁵ Tomēr galvenā preču masa no Ziemeļlietuvu un Austrumlietuvu plūda uz Rīgu.

Lietuvas tranzīttirdzniecība norisa pa vairākiem ceļiem. To apliecina arī Kurzemes hercogistes 1615. g. 21. oktobra līgums ar Rīgu: kādā no līguma paragrāfiem bija paredzēts ņemt muitu pie Jelgavas, Bauskas un Vecumniekiem pēc vecajiem principiem un iekasēt prāmja naudu pie Iecavas iepriekšējos apmēros. Tā kā muitu uzlika tikai ārzemniekiem, tad ir skaidrs, ka galvenie ceļi, pa kuriem uz Rīgu transportēja Lietuvas preces, bija trīs minētie ceļi (caur Bausku, Vecumniekiem un Jelgavu).⁷⁶

Runājot par veco tranzītcēļu no Rīgas caur Kurzemi uz Prūsiju, jāuzsver, ka XVI gs. otrajā pusē tam vairs nebija arī svarīga sakaru ceļa nozīmes, jo līdz ar Livonijas ordeņa sabrukumu zuda vajadzība pēc regulāriem kontaktiem ar Prūsiju. Protams, tas nenozīmēja, ka ceļu vairs nemaz neizmantoja sakariem ar Rietumeiropu. XVII gs. vairāk brauca pa taisno ceļu caur Rucavu, neskarot Liepāju, tālāk caur Skrundu, Dobeli un Jelgavu uz Rīgu. Liekas, ka pa šo ceļu nedaudz tika vestas preces arī no Zemaitijas novadiem, jo 1618. g. Kurzemes landtāga recesā ir runa par ārzemniekiem, kuriem, lietojot Durbes dambi, bija jāmaksā dambja nauda.⁷⁷ Protams, te galvenokārt domāti ārzemju ceļotāji, sūtņi u. tml., bet ir iespējams, ka pa šo ceļu tika arī vestas preces no Prūsijas un Lietuvas.

Ieraksti Rīgas tirdzniecības tiesas protokolos liecina, ka Rīgas tirdzniecība ar Lietuvu aktivizējās XVII gs. 20. gados. Kopš 1617. g. ierakstu skaits pieaug un tie aptver lielu Lietuvas teritoriju — Kupišķus, Biržus, Panemuni, Panevėžu, Papili.⁷⁸ No dažiem ierakstiem var uzzināt tirdzniecisko darījumu ilgumu starp Rīgas tirgotājiem un lietuviešiem. Daži darījumi attiecas pat uz 1600. g.⁷⁹ Galvenās

⁷² No Liepājas gadā vidēji caur Zundu izgāja šāds kuģu skaits:

1610.—1619. g. — 11,

1620.—1629. g. — 7,

1630.—1639. g. — 7,

1640.—1649. g. — 88 (Tabeller over Skibsfart..., 1906, s. 206—357).

⁷³ LCVVA, A-2, f., 1. apr., 941. l., 14. lp.

⁷⁴ Turpat, 948. l., 18. lp.

⁷⁵ Turpat, 47. lp.

⁷⁶ Par šo ceļu izveidošanos skat. II nodaļu.

⁷⁷ LCVVA, 7363. f., 1. apr., 613. l., 116. lpp.

⁷⁸ Turpat, A-9, f., 1. apr., 1. un 2. l.

⁷⁹ Turpat, 1. l.

preces, ko no Lietuvas XVII gs. veda uz Rīgu, bija lini, kvieši, rudzi, linsēklas un ādas.⁸⁰

Lietuvas—Rīgas tirdzniecību ļoti apgrūtināja zviedru—poļu karš, sevišķi pēc Rīgas padošanās Zviedrijai, kad karadarbība norisēja Kurzemes hercogistes teritorijā. Nav šaubu, ka arī šajā laikā notika preču pievedums no Lietuvas, tomēr šis pievedums bija strauji sarucis, jo gandrīz nav attiecīgo ierakstu Rīgas tirdzniecības tiesas protokolos.⁸¹ Rīga sūdzējās par mazajiem Lietuvas tirdzniecības apmēriem.⁸² Stāvoklis neuzlabojās arī dažos pamiera gados. Periodu no 1621. g. līdz kara beigām var uzskatīt par krīzes posmu Kurzemes un Zemgales tranzītcēļu izmantošanā Lietuvas sakaros ar Rīgu. Kara laikā turpinājās Lietuvas preču novirzīšanās uz Liepāju, Ventspili, kā arī uz Prūsijas ostām.⁸³ Tāpēc Rīga lūdza zviedru valdību gādāt, lai tirdznieciskās attiecības ar Lietuvu tiktu normalizētas. Daļa Lietuvas preču virzījās pa Daugavu,⁸⁴ par ko savukārt uztraucās kurzemnieki, jo šī preču virzīšanās neatbilda ne hercoga, ne hercogistes pilsētu interesēm.

Pēc Altmarkas pamiera noslēgšanas Kurzemes tranzītcēļu izmantošana atkal aktivizējās. Daudz ierakstu par sakariem ar Lietuvu Rīgas tirdzniecības tiesas protokolos parādās 1630. g., sevišķi jūlija beigās un augusta sākumā.⁸⁵ Lai gan stāvoklis normalizējās, tomēr pastāvēja draudi, ka Lietuvas tirdzniecība ar Rīgu tuvākajā laikā atkal pārdzīvos krīzi, kuras cēlonis bija Rīgas pilsētas nostāja t. s. Jelgavas ūdensmuitas jautājumā. Jau 1603. g. Rīgas pilsēta ierīkoja muitnicu pie Bolderājas⁸⁶ un iekasēja muitu no visām precēm, kas tika transportētas uz Jelgavu. Sākumā šo muitu sauca par Kurzemes muitu.⁸⁷ Jautājums sevišķi saasinājās 20. gadu sākumā, kad hercogs Frīdrihs lūdza atcelt šo muitu. 1630. g. Jelgava sūdzējās zviedru ģenerālgubernatoram par to, ka muita Bolderājā sasniedzot ļoti lielus apmērus.⁸⁸ Šī muita visai nelabvēlīgi ietekmēja Kurzemes tirdzniecību, jo sadārdzināja kurzemnieku preces. Kurzemes pasivitāte muitas jautājumā lielā mērā izskaidrojama ar politisko un saimniecisko haosu hercogistē. Lai gan bija noslēgts Altmarkas pamiers, taču zviedri vēl līdz 1635. g. palika Jelgavā, tādējādi traucējot tran-

⁸⁰ LCVVA, A-2, f., 1. apr., 1053. l., 2. lp.

⁸¹ Turpat, A-9, f., 1. apr., 1. l.

⁸² Turpat, A-2, f., 2. apr., 1053. l., 2. lp.

⁸³ Turpat.

⁸⁴ Turpat, 810. l., 25. lp.

⁸⁵ Turpat, A-9, f., 1. apr., 2. l.

⁸⁶ *G. Jensch*, 1930, S. 117.

⁸⁷ LCVVA, A-9, f., 1. apr., 3. l., 23. lpp.

⁸⁸ 1630. g. Jelgava sūdzējās, ka par lastu sāls esot jāmaksā 12 dālderu agrāko četru dālderu vietā (LCVVA, A-2, f., 1. apr., 421. l., 1029. lp.). Sevišķi kritisks stāvoklis kļuva pēc tam, kad zviedri ievada licenci un karalisko pielikumu, kuri kopā ar portoriju bija 21,4% no dažu preču vērtības (*G. Jensch*, 1930, S. 117).

zītirdzniecību caur to, kā arī Kurzemes, sevišķi Jelgavas, tirdzniecību. Kurzemes hercogistei bija jārēķinās arī ar Zviedrijas politiku. Pēc Stumsdorfas miera Jelgavas tirdzniecība tika vēl vairāk apgrūtināta, jo muita bija divkārt paaugstināta.⁸⁹

Stāvoklis mainījās, kad Kurzeme bija kaut cik atspirgusi no kara postījumiem. No 1641. g. Kurzeme sāka pretdarbību pret šo muitu. Pirmais pasākums bija diezgan pasīvs — Kurzemes hercogs nelikās zinis par Zemgales tranzīteļu katastrofālo stāvokli.⁹⁰ Tas apgrūtināja pievedumu no Lietuvas Rīgai. Turpmākie pasākumi bija tālējaši — no visām precēm, ko veda no Lietuvas, Jelgavā sāka ņemt samērā augstu muitu.⁹¹ Visa tā rezultātā Lietuvas tranzīts caur Zemgali daļēji apstājās Jelgavā un novirzījās uz Kurzemes vai arī Prūsijas ostām.⁹² To veicināja mazās muitas Kurzemes un Prūsijas ostās pēc Stumsdorfas miera, kad tika atcelta licence. Turklāt šajā laikā jau bija izveidojusies tendence no Rīgas tirdzniecības apgabala doties uz šīm ostām. Šo tendenci tomēr nedrīkst pārspilēt, jo visos «Lietuvas inventāros», kur klausās minēti braucieni ar muižas ražojumiem uz pilsētām Latvijas teritorijā, vienmēr pirmajā vietā minēta Rīga.⁹³

Sarunas par domstarpībām muitas jautājumos starp Rīgu un Kurzemes hercogisti nedeļa pozitīvus rezultātus. 1646. g. Rīgas sūtni Stokholmā uzsvēra, ka Kurzemes muita pastāvēs, lai Jelgavas tirdznieciskā darbība nekaitētu Rīgai.⁹⁴ Tad hercogs Jēkabs divkārt šoja muitu Jelgavā,⁹⁵ bet tas tomēr stāvokli nemainīja, jo Jelgava tika apieta pa citiem ceļiem.⁹⁶ Šādos apstākļos hercogs 1646.—1650. g. sāka izveidot muitniņu tiklu Kurzēmē un Zemgalē pie visiem ceļiem, kas veda uz Rīgu.⁹⁷ 1646. g. muitas instrukcijā bija paredzēts, ka visas preces, kas no Lietuvas iet uz Rīgu, Jelgavā vai Bauskā pie akcīzes rakstveža tiek muitotas.⁹⁸ Lai bloķētu tās preces, kas būtu izkļuvušas bez muitas garām Jelgavai un Bauskai, muitas posteņus ierīkoja Iecavā, pie Misas kroga, Baldonē un Skaistkalnē.⁹⁹ Ja muitu samaksāja vienā vietā, citur to vairs nevajadzēja maksāt. Muita bija jāmaksā gan lietuviešu tirgotājiem, gan arī lietuviešu zemniekiem, kuri bija nodomājuši braukt uz Rīgu tirgoties.¹⁰⁰ Kopš

⁸⁹ W. Eckert, 1927, S. 197.

⁹⁰ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 946. l., 69.—70. lp.

⁹¹ Turpat.

⁹² Turpat.

⁹³ Lietuvos inventoriai..., 130—132. l.

⁹⁴ W. Eckert, 1927, S. 200.

⁹⁵ R. Malvess, 1937, 24. lpp.

⁹⁶ Turpat.

⁹⁷ W. Eckert, 1927, S. 202.

⁹⁸ Turpat, 203. lpp.

⁹⁹ Turpat, 202. lpp.

¹⁰⁰ Tas fakts, ka Lietuvas zemnieki tagad savas preces daļēji pārdeva Jelgavā, skāra daudz (apmēram 40) Rīgas namnieku, kas tirgojās ar Lietuvu (E. Dunsdorfs, 1938 a, 249. lpp.).

1646. g. Rīga pastiprināti sūdzējās, ka lietuviešu tirdzniecība no Jelgavas virzoties uz Kurzemes ostām. Šī virzišanās esot sākusies jau kara laikā,¹⁰¹ bet Rīga nemaz negribēja likvidēt Bolderājas muitu. Pamatoti bija Rīgas iebildumi pret licenci, kas tiešām traucēja, taču tas nebija galvenais faktors. 1650. g. rīdzinieki atkal sūdzējās par muitu pie Misas kroga, jo muita lietuviešiem bija jāmaksā, arī atpakaļ braucot.¹⁰² Par 50. gadiem materiālu trūkst, taču ir skaidrs, ka šie strīdi nebeidzās, jo neviena puse nevēlējās piekāpties. Rīga domāja tikai par to, kā piespiest Kurzemes hercogu respektēt tās egoistiskās tirdznieciskās tieksmes, kaut arī Rīgai radās pat zaudējumi. Pretdarbība no Kurzemes puses sasniedza kulmināciju 1650. g., kad atkal tika paaugstināta muita Kurzemes hercogistē.¹⁰³

No 1655. g. Lietuvas tranzīttirdzniecību negatīvi ietekmēja arī zviedru uzlikta Lietuvas muita, kas radīja jaunu stimulu preču noplūdei uz Kurzemes ostām. Šajos gados no Kurzemes izveda ļoti daudz preču.¹⁰⁴ Zināma daļa lietuviešu preču noplūda uz Kurzemes mazajām ostām jeb «blakus ostām». To apliecina Kauguru «blakus ostas» eksporta palielināšanās laikā, kad saasinājās domstarpības jautājumā par muitu starp Kurzemi un Rīgu.¹⁰⁵

Tomēr nedrīkst pārspilēt tos zaudējumus, ko Rīgai radīja Kurzemes muitas politika XVII gs. pirmajā pusē tirdzniecībā ar Lietuvu. Rīgai par labu nāca vairāki faktori. Vispirms jāievēro tas, ka Rīga bija tuvākā un lielākā osta Ziemeļlietuvai un Austrumlietuvai. Tirdzniecība ar Lietuvu deva Rīgai visai ievērojamu peļņu, kaut gan Kurzemē vajadzēja maksāt muitas. Kurzeme nespēja noņemt lielākas lietuviešu preču masas, jo Kurzemes tirgotāju kapitāli joprojām bija mazi. Turklāt hercogs ļoti izvairījās no nopietna konflikta šajā jautājumā ar Zviedriju, kas aizstāvēja Rīgas intereses.

Rīgas nozīmi Lietuvas preču noietā apliecina «Lietuvas inventāri». 1642. g. Gružu muižas (Upītes apgabalā) inventārā ir atzīmētas zemnieku kļaušas, kurās katrai zemnieku saimniecībai bija paredzēti trīs braucieni gadā uz Rīgu vai citur. Tā kā muižai kopskaitā piederēja ap 130 zemnieku saimniecību,¹⁰⁶ tad kopā iznāk apmēram 390 vezumu. No tiem liela daļa tika nogādāti uz Rīgu, jo tā inventārā minēta, bet citas vietas pat nav nosauktas. Gružu muiža gan neatradās pārāk tālu no Rīgas. Citās muižās braucienų kļaušas bija

¹⁰¹ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1066. l., 168.—169. lp.

¹⁰² Turpat, 1069. l., 36. lp.

¹⁰³ W. Eckert, 1927, S. 205.

¹⁰⁴ No Kurzemes caur Zundu vidēji gadā izgāja šāds kuģu skaits:

1640.—1649. g. — 27,

1650.—1657. g. — 46 (Tabeller over Skibsart..., 1906, s. 318—389).

¹⁰⁵ Kauguru un Engures «blakus ostas» piecu gadu laikā (1656.—1660. g.) apmeklēja ap 20 kuģu (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 983. l., 90.—92. lp.). Šādām ostām tas bija liels skaits.

¹⁰⁶ Lietuvos inventoriai..., 130—132. l.

mazākas. Kādā muižā tajā pašā apgabalā zemnieku saimniecībām bija jābrauc tikai vienreiz gadā uz Rīgu vai Viļņu.¹⁰⁷ Dažās muižās braucienu skaits nebija noteikts.¹⁰⁸ Ukmerģes apgabalā kādā muižā arī bija paredzēti trīs braucieni gadā no saimniecības.¹⁰⁹

To pašu apliecina arī Rīgas tirdzniecības tiesas materiāli. Visā XVII gs. pirmajā pusē, sākot ar 1613. g., ieraksti rāda Rīgas saistību ar plašiem Lietuvas apgabaliem: no Kupišķiem ir astoņi ieraksti, no Roķišķiem — trīs, no Šauļiem, Panevėžas, Panemunēs un Biržiem — pa diviem ierakstiem, no Ķēdaiņiem, Anikščiem, Jonišķiem, Papiles u. c. — pa vienam ierakstam.¹¹⁰ Ir ļoti daudz ierakstu bez norādes uz vietu, no kurienes lietuvietis ieradies.

Uz Kurzemes ostām, sevišķi Liepāju, tika vestas preces galvenokārt no Zemaitijas, jo tai Liepājas osta bija tuvāk. Piemēram, 1645. g. no Purvju muižas Mažoju Dirvenu tivuniņā zemnieku saimniecībām bija jābrauc šķūtīs uz Rīgu, Liepāju vai Klaipēdu.¹¹¹

Kopš XVII gs. vidus Kurzēmē lielāku tranzīta nozīmi ieguva Daugavas tirdzniecības ceļš un zemes ceļš gar tās kreiso krastu. Tā kā Daugava posmā no Jēkabpils līdz Jaunjelgavai bija stipri krāčaina, preces no strūgām daļēji pārkrāva ratos un pa zemes ceļu veda līdz Jaunjelgavai. Ap 50. gadiem Jaunjelgava bija stipri uzplaukusi, tāpēc bija iespējams nelielu daļu krievu preču realizēt uz vietas, bet daļa preču pa sauszemes ceļu tika nogādātas uz Jelgavu. Uz Jaunjelgavu devās arī lietuvieši,¹¹² domājams, pa zemes ceļiem caur Augšzemi.¹¹³ Rīga sāka uztraukties par šīm novirzēm.¹¹⁴

Hercoga Jēkaba plānos liela vieta bija paredzēta sakariem ar Krieviju, kurus viņš gribēja nodibināt. Jau ap 1646. g. Jēkabs nosūtīja Sēlpils virspilskungu Reki uz Maskavu (liekas gan, ka kaut kādu iemeslu dēļ cars to nepieņēma).¹¹⁵ Krievijai bija izdevīgas

¹⁰⁷ Lietuvas inventoriāli ..., 183. l. Tā kā atšķirība attāluma ziņā ir visai maza, tad jādomā, ka šādai starpībai transporta klaušu uzlikšanā par pamatu ir Lietuvas muižu saimniecību dažādā intensitāte un līdz ar to muižas produkcijas masas lielums.

¹⁰⁸ Lietuvas inventoriāli ..., 135.—140. l.

¹⁰⁹ Turpat, 182. lpp.

¹¹⁰ LCVVA, A-9. f., 1. apr., 1.—3. l. Minētie ieraksti attiecas uz laika posmu no 1613. līdz 1630. g.

¹¹¹ Lietuvas inventoriāli ..., 135. l.

¹¹² J. Juškevičs, 1931, 379. lpp.

¹¹³ Jaunjelgavu ceļš savienoja ar Neretu. Cits ceļš veda caur Valli uz Jelgavu. Tāpat varēja izmantot Kaunas—Ukmerģes—Vecsaukas—Seces—Sēlpils—Rīgas ceļu (*St. Herbst*, 1938, s. 112).

¹¹⁴ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 421. l., 477. lp. Jaunjelgavu rīdzinieki uzskatīja par nopietnu konkurenti. Tāpēc tautā un vēstures avotos ieviesies ļoti īpatnējs Jaunjelgavas nosaukums — «Jaunā Rīga», kas trāpīgi raksturo šīs pilsētiņas tirdznieciskās iespējas, lai gan tās nekad Kurzemes hercogi pilnā mērā nevarēja izmantot.

¹¹⁵ ЦГАДА, ф, 63, оп. 1, д. 2 (1646 г.).

labas attiecības ar Kurzemi, lai caur to uzturētu sakarus ar Rietumeiropu. 1647. g. no Dānijas caur Kurzemi atgriezās krievu sūtnis Boflins,¹¹⁶ kas veda arī sarunas Jelgavā ar hercogu Jēkabu. Liekas, ka šajās sarunās noskaidrojās, ka abām pusēm ir izdevīgi uzturēt tirdznieciskus un diplomātiskus sakarus. 1654. g. Maskavā ieradās Kurzemes tirgotājs Martens Hass un saņēma atļauju tirgoties Krievijā.¹¹⁷ Tika arī izdots ukazs, kas atļāva visiem Kurzemes tirgotājiem tirgoties Krievijā.¹¹⁸ Kurzemnieki uzpirka no krieviem kaņepes un citas preces un izveda tās caur Kurzemes ostām uz Rietumeiropu.

XVII gs. vidū, sākoties krievu—poļu karam un zviedru—krievu karam, Kurzeme no Krievu valsts viedokļa ieguva sevišķu nozīmi, jo vairāk tāpēc, ka hercoga Jēkaba diplomātisko spēju dēļ tā šajos karos palika neitrāla un Krievijai draudzīga. Jau 1656. g. maijā, kad Kurzemes sūtnis Firkss ieradās Smoļenskā, tam tika izteikts priekšlikums, lai hercogs pāriet Krievijas pakļautībā.¹¹⁹ Hercogs Jēkabs tam nepiekrita: Krievijas cars gan apsolīja Kurzemi sargāt ar savu karaspēku, taču šāda pakļaušanās nozīmētu iesaistīšanos karā ar Poliju un Zviedriju. Krievija tomēr novērtēja Kurzemes neitralitāti un arī Rīgas aplenkšanas laikā to ievēroja iespēju robežās. Kurzemes teritoriju varēja izmantot sakariem ar Rietumeiropu.¹²⁰ Pēc Rīgas neveiksmīgās aplenkšanas, kuras laikā Kurzemes hercogs daudz palīdzēja krievu karaspēkam ap Rīgu, sevišķi ar pārtiku, piegādājot to lielos daudzumos,¹²¹ krievi un Kurzeme centās izmantot tirdznieciskiem sakariem Koknesi.¹²² Rīgas aplenkuma laikā tika izstrādāts speciāls projekts, kas pēc kara garantēja Krievijai brīvu tirdzniecību Kurzemē.¹²³ Ordinam-Naščokinam bija nodoms ierīkot Kurzemē jūras bāzi krievu tirdzniecības kuģiem.¹²⁴ Viņš joprojām veda arī sarunas par Kurzemes hercogistes pāriešanu Krievijas pakļautībā. Vienošanās gan netika panākta, jo Krievijas neveiksmes karā ar Zviedriju padarīja hercogu Jēkabu piesardzīgāku. Tomēr gan tirdznieciskie, gan politiskie kontakti tika uzturēti. Kurzemnieki turpināja uzpirkt Krievijā potašu, konkurējot ar rīdziniekiem.¹²⁵ Hercogam atrodoties

¹¹⁶ ЦГАДА, ф. 63, оп. 1, д. 1 (1647 г.).

¹¹⁷ J. Kurskova, 1958, 253. lpp.

¹¹⁸ Turpat.

¹¹⁹ ЦГАДА, ф. 63, оп. 1, д. 3 (1656 г.).

¹²⁰ W. Eckert, 1927, S. 79.

¹²¹ Piemēram, kāds 1656. g. 16. septembra dokuments liecina, ka krievi saņēmuši no hercoga 90 pūru rudzu, 90 pūru miltu, 180 pūru auzu un 55 vezumus siena — ЦГАДА, ф. 63, оп. 1, д. 7 (1656 г.).

¹²² J. Kurskova, 1958, 253. lpp.

¹²³ Э. Д. Рухманова, 1954, стр. 157.

¹²⁴ K. Zernack, 1958, S. 41. Iespējams, ka tieši šādā sakarībā ir runa 1662. g. par kuģu būvi Kurzemē Krievijas vajadzībām — ЦГАДА, ф. 63, оп. 1, д. 1 (1662 г.). P. Ļaščenko piemin Krievijas plānus būvēt Baltijas jūras floti ar stāvvietām citu valstu ostās (П. И. Лященко, 1956, стр. 296).

¹²⁵ J. Kurskova, 1958, 253. lpp.

zvedru gūstā, krievi centās palīdzēt viņu ātrāk atbrīvot. 1668. g. caur Kurzemi atgriezās krievu sūtnis no Brandenburgas.¹²⁶ Ar Kurzemi 1662. g. Krievijas pārstāvji veda sarunas par speciālistu vervēšanu Rietumeiropā, un par kuģu būves un raktuvju meistarību nosūtīšanu caur Kurzemi uz Krieviju.¹²⁷ 1672. g. uz Kurzemi tika nosūtīts pulkvedis Nikolajs Štadens, lai vervētu kalnraktuvju meistarus.¹²⁸ Tomēr pēc tam, kad Krievija pēc 1667. g. zaudēja Latgali un visu teritoriju gar Daugavas tirdzniecības ceļu, Kurzemei Krievijas saimnieciskajā un politiskajā dzīvē vairs nebija nozīmes.

Lietuvas tirdzniecību ar Rīgu caur Kurzemi ļoti traucēja otrreizējā zviedru okupācija Kurzēmē. Kamēr zviedri atradās Jelgavā, tranzīttirdzniecība nebija iespējama karaspēka patvarīgās rīcības dēļ. Karadarbības rezultātā pasliktinājās satiksmes ceļu stāvoklis. Turpinājās Lietuvas—Zviedrijas karš. Muitas arvien pieauga, lai gan zviedru—poļu miera līgums Olivā 1660. g. paredzēja muitas atstāt pirmskara līmenī.¹²⁹ Rezultātā no Lietuvas apgabaliem, no kuriem agrāk visas preces plūda uz Rīgu, tās sāka vest uz Prūsijas ostām, turklāt palielinājās preču transports uz Liepāju un Ventspili. Sevišķi traucēja t. s. Lietuvas jeb vārtu muita, kuru kopš 1658. g. bija uzlikuši zviedri. Ziņas par preču novirzēm no Rīgas saimnieciskās aizmugures konstatējamas 1660. g. Rīgas tirgotājs Hartmanis sūdzējās, ka viņa tirdzniecības partneris — tirgotājs no Šauļiem Lukaseitis — atteicies braukt uz Rīgu Lietuvas muitas dēļ (*Litauische Zoll*), tāpēc preces tagad virzoties uz Liepāju, Ventspili un Klaipeņu.¹³⁰ Arī 1662. g. rīdzinieki par šo faktu sūdzējās.¹³¹ Uz Kurzemes ostām noplūde tomēr nebija tik liela kā uz Prūsijas ostām. (skat. 10. tab.).

No 10. tabulā minētajiem līnēm 48 vezumi un 170 birkavi aizvesti uz Karalaučiem, 12 birkavi — uz Liepāju, 30 birkavi — uz Kauņu un 79 vezumi uz Kēdaiņiem. Protams, šie skaitļi nav visai lieli, bet bīstama bija tendence preču novirzei no Rīgas pastiprināties, ja traucējumi ieilgtu. Stāvokli pasliktināja tas, ka vairums minēto vietu bija tradicionālas Rīgas eksportpreču savāktuves Lietuvā, kuras atradās tuvu Latvijas pierobežai: līdz Rīgai bija 10 vai 20 jūdzes, bet līdz Liepājai un Ventspilij — 40—45 jūdzes.¹³² Arī līdz Karalaučiem bija daudz tālāk nekā līdz Rīgai.

Runājot par Bolderājas muitu, jāpakavējas pie dažiem Kurzemes hercoga pretpasākumiem. 1669. g. viņš noteica, ka par līnēm un lin-

¹²⁶ ЦГАДА, ф. 63, оп. 1, д. 1 (1668 г.).

¹²⁷ ЦГАДА, ф. 63, оп. 1, д. 1 (1662 г.).

¹²⁸ ЦГАДА, ф. 63, оп. 1, д. 1 (1672 г.).

¹²⁹ W. Eckert, 1927, S. 209.

¹³⁰ LCVVA, A-9. f., 1. apr., 3. l., 514. lpp.

¹³¹ Turpat, A-2. f., 1. apr., 854. l., 71. lp.

¹³² Turpat, 55. lp.

**Lietuvas linu novirzes
no Rīgas saimnieciskās aizmugures
pēc rīdzinieku 1662. g. sūdzības**

No kurienes	Vezumi	Birkavi
Šauļiem	48	132
Pakrojas	—	20
Seduvās	—	60
Kupišķiem	4	—
Raguvas	10	—
Vabalninkas	47	—
Panevēžas	9	—
No citām vietām	9	—
K o p ā	127	212

sēklām, kas tiek vesti uz Rīgu, pie Jelgavas jāmaksā muita — trīs florīni no vezuma.¹³³ 1671. g. rīdzinieki sūdzējās, ka sakarā ar sliktajiem ceļiem un nedrošajām pārceltuvēm lietuvieši ar viņiem netirgojoties;¹³⁴ arī muitas esot ļoti apgrūtinošas, un lietuvieši vedot savas preces uz Prūsijas vai Kurzemes ostām, kā arī pārdodot Jelgavā.¹³⁵ Muitas gadsimta otrajā pusē salīdzinājumā ar muitām gadsimta pirmajā pusē tiešām bija stipri palielinājušās.¹³⁶ Rīdziniekus uztrauca arī tas, ka daļa Krievijas tirgotāju, izmantojot Kurzemes tranzīceļus, pārdeva savas preces Kurzēmē un nebūtu uz Rīgu.¹³⁷ Acīmredzot pasākumi no Kurzemes puses bija diezgan iespaidīgi, jo rīdzinieki sūdzējās par robežvalni (*Grenzwand*), ko Kurzemes hercogs esot izveidojis starp Rīgu un Lietuvu.¹³⁸ 1671. g. rīdzinieki devās pie hercoga Jēkaba ar lūgumu mainīt savu nostāju muitas jautājumā.¹³⁹ Hercogs tomēr lūgumu noraidīja, pat nepieņēma Rīgas sūtņus, jo Rīgas nostāja pret hercogisti nebija mainījusies. Viņš uzsvēra, ka vainīga esot zviedru valdība, kas uzlikusi vārtu muižu (*Pforten-*

¹³³ LCVVA, 7349. f., 1. apr., 154. l., 119. lpp.

¹³⁴ Turpat, A-3. f., 6. apr., 573. l., 13. lp.

¹³⁵ Turpat, 19. lp.

¹³⁶ Piemēram, 1615. g. par pūru rudzu Jelgavā bija jāmaksā četri šiliņi (grasī ir seši šiliņi), bet 1671. g. — trīs graši, par govī vai zirgu 1615. g. — trīs graši, bet 1671. g. 15 grašu, par aunu 1615. g. — divi graši, bet 1671. g. — četri graši (W. Eckert, 1927, Beilage VI).

¹³⁷ LCVVA, A-3. f., 6. apr., 17. l., 253., 366. lpp.

¹³⁸ W. Eckert, 1927, S. 209.

¹³⁹ Turpat.

zoll).¹⁴⁰ Arī Radzivila kanālu rakšana neesot Rīgai vēlama.¹⁴¹ Rīga tomēr par galveno vaininieci atzina Kurzemi, jo pārējie traucējumi esot mazāk svarīgi.¹⁴² Liekas, ka 70. gadu sākumā, pēc Lietuvas muižas atcelšanas (1668. g.), braucieni no Lietuvas uz Rīgu pastiprinājās un preču novirzes uz citām ostām mazinājās, kaut gan uz Kurzemi lietuvieši brauca arī vēl gadsimta beigās, turklāt ne tikai uz Liepāju, bet arī uz Ventspili¹⁴³ un Kuldīgu pa zemes ceļu (domājams, gar Ventas kreiso krastu).¹⁴⁴ Lietuvieši brauca pat līdz mazajām Kurzemes ostām pie Irbes jūras šauruma.¹⁴⁵

Lietuvas tranzīttirdzniecībā ar Rīgu, iespējams, tika izmantots arī ceļš gar Daugavpili caur Aknīsti un Neretu uz Rīgu, jo 1695. g. «Lietuvas inventāros» no kādas muižas Braslavas apgabālā no katra pusvalaka vienreiz gadā bija paredzēts pajūga brauciens uz Rīgu.¹⁴⁶ Skaidrs, ka no šī apgabala uz Rīgu varēja aizbraukt tikai pa šo ceļu (izņemot Daugavas ūdensceļu).

Vērtējot visu iepriekš teikto, būtu nepareizi pieņemt, ka Rīgas sūdzības objektīvi atspoguļoja stāvokli, kaut gan atsevišķos periodos preču novirzes bija diezgan lielas. Būs pareizāk apgalvot, ka Rīga XVII gs. otrajā pusē cīnījās par ideālu stāvokli savā tradicionālajā tirdzniecības apgabālā. Preču novirzes visumā pārāk stipri Rīgas tirdzniecības apjomus neietekmēja. Piemēram, kad 1662. g. rīdzinieki sūdzējās, ka daudz preču tiekot vests uz citām vietām, Rīgas tirdzniecības tiesas protokolos ir minēts sevišķi liels lietuviešu skaits, kuri apmeklēja Rīgu, sākot no janvāra un beidzot ar decembri.¹⁴⁷ 1664. g. «Lietuvas inventāros» teikts, ka Raseiņu apgabala

¹⁴⁰ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 870. l., 149. lp. Tā ir tā pati Lietuvas muiža.

¹⁴¹ Radzivila kanālu būves projekti Augštaitijā lielāko tiesu palika nerealizēti. XVII gs. 60. gados Biržu hercogs gan lika iztirīt upes, arī Sventojas upi Austrumlietuvā. Laivas varēja braukt pa upi jau septiņās jūdzes no Aknīstes. Tas nozīmēja, ka zināma daļa no pierobežas tirdzniecības aizplūda no Rīgas tirdzniecības novada. Sajā Augštaitijas daļā iztirija arī citas upes (*J. Juškevičs*, 1931, 285.—288. lpp.).

¹⁴² Rīga uzsvēra, ka šos navigācijas uzlabojumus varot izmantot tikai maza daļa Lietuvas teritorijas, nogādājot preces uz Klaipēdu (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 870. l., 149. lp.).

¹⁴³ Hercoga Frīdriha Kazimira laikā bija speciāla instrukcija par naktsmāju došanu Kuldīgā tiem braucējiem no Lietuvas, kuri devās uz Ventspili (LCVVA, 7363. f., 1. apr., 618. l., 14. lp.; 4. apr., 265. l., 2. lp.).

¹⁴⁴ LCVVA, 7363. f., 1. apr., 618. l., 14. lp.

¹⁴⁵ Par to liecina latviešu tautas vietu teikas. Lūk, ko stāsta teika par Sīkragu, kas bija viena no aktīvākajām mazajām ostām: «Priekš kādiem 200 gadiem Sīkragu ciems esot bijis vismaz divreiz tik liels kā tagad. Tolaik bijis šai ciemā ap 60 māju (tagad 30) ... Sīkragu ciems bijis arī laba tirgus vieta: tur bijušas vairākas bodes un spīķeris ... Pat leiši braukuši šurp tirgoties» (Latviešu pasakas un teikas, XV, 352. lpp.). Teikas ticamību apstiprina Ruperta Bindenšū inspekcija Kurzemes piekrastē XVII gs. beigās (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 983. l.) un citi avoti.

¹⁴⁶ Lietuvos inventoriai ..., 404. l. (vienā valakā bija apmēram 16 ha).

¹⁴⁷ LCVVA, A-9. f., 1. apr., 4. l.

Zaiģines muižas 17 saimniecībām gadā jābrauc kopskaitā 50 reižu uz Rīgu vai Tilzīti.¹⁴⁸ No katra Kurtuvēnu muižas valaka gadā vajadzēja braukt divas reizes vai nu uz Rīgu, vai Viļņu.¹⁴⁹ No 16 valaku lielā Semetišķu ciema bija jābrauc 32 reizes gadā uz Rīgu vai citur.¹⁵⁰ Ukmerģes apgabālā bija muižas, kur no katra valaka tika pieprasīti trīs braucieni gadā uz Rīgu vai citur.¹⁵¹ 70. gados, kad Rīgas sūdības sasniedza kulmināciju, aina «Lietuvas inventāros» nemainās. 1670. g. no Vidukles apgabala Diktarišķu folvarka (pusmuižas), kurā bija 20 valaku, no katra valaka bija jābrauc vienreiz gadā uz Rīgu vai Karalaučiem (no Rīgas šis apgabals ir visai tālu), bet uz tuvākām vietām — trīsreiz gadā.¹⁵² Tajā pašā gadā no Upītes apgabala Žeimeles miesta 13 saimniecībām katrai vajadzēja trīsreiz gadā braukt uz Rīgu vai par katru braucienu maksāt trīs zlotus.¹⁵³ Arī turpmākajos gados vēl no citām muižām tika pieprasīti braucieni uz Rīgu.¹⁵⁴

No «Lietuvas inventāriem», Rīgas tirdzniecības tiesas dokumentiem un citiem materiāliem var konstatēt, ka Rīga tirgojās ar Lietuvas apgabalu, kas pa Zemgales un Kurzemes tranzīteļiem saistījās ar Rīgu. Šis Rīgas tirdzniecības apgabals aptver lielu tagadējās Lietuvas PSR teritoriju un daļu Baltkrievijas PSR (Braslavas apgabals toreiz ietilpa Lietuvā). To var norobežot ar līniju no Braslavas uz Vilčūniem, Žeimjiem, Ķēdaiņiem, Raseiņiem, Vidukli un Papili (skat. III att. 87. lpp.).

Šis apgabals bija samērā bieži apdzīvots, un tā saimnieciskais potenciāls pārsniedza Vidzemes potenciālu. No 140 Rīgas tirgotājiem XVII gs. 40 (t. i., 35%) nodarbojās ar Lietuvas tirdzniecību.¹⁵⁵

Gan Kurzemes hercogiste, gan Rīga bija sevišķi ieinteresēta tirgoties ar Lietuvu, jo Rietumeiropā tika ļoti pieprasīti Lietuvas līni, tāpat meža materiāli, labība un ādas. Vienlaikus hercogistes tranzīteļu izmantošanas vēsture spilgti atsedz tos traucējumus, ko šai tirdzniecībai radīja Rīgas un hercogistes domstarpības. Polija atbalstīja Rīgu laikā no XVI gs. 80. gadiem līdz XVII gs. 20. gadiem, pēc Rīgas zaudēšanas tā sāka atbalstīt Kurzemes hercogisti, bet

¹⁴⁸ Lietuvas inventāriai . . . , 229. l.

¹⁴⁹ Turpat, 231. lpp.

¹⁵⁰ Turpat, 232. lpp.

¹⁵¹ Turpat, 246. lpp.

¹⁵² Turpat, 280. lpp.

¹⁵³ Turpat, 282. lpp.

¹⁵⁴ Uz Rīgu «Lietuvas inventāros» (1673.—1698. g.) minēti šādi braucieni: Ukmerģes apgabālā — Salamiestes muiža un miests, Kamaju un Ratkūnu muižas, Žudžgaļu folvarks, Fedorišķu muiža, Pamūšas muiža, Kalpoķišķu un Radžūnu folvarks; Upītes apgabālā — Pajostes un Savitišķu muižas, Viļņas vaivadijas Karvju muiža, Kurtuvēnu muiža un miests Beržēnu apgabālā, Likčoņu muiža un Milvidišķu folvarks Josvaiņu apgabālā, Gudišķes muiža Braslavas apgabālā (Lietuvas inventāriai . . . , 294.—366., 378.—431. l.).

¹⁵⁵ E. Dunsdorfs, 1938 a, 249. lpp.

Rīgu pret Kurzemi aizstāvēja Zviedrija. Tas vēlreiz liecina, cik stipri Latvijas tirdzniecību traucēja tās teritorijas sašķeltība.

Vērtējot Latvijas tranzītleļu izmantošanu un to attīstību laikā no XIII līdz XVII gs., jāatzīmē, ka tā notika ģeogrāfiski ļoti izdevīgos, bet politiski visai nelabvēlīgos apstākļos. Militāri konflikti pašā Livonijā starp ordeni un bīskapijām, kā arī starp Rīgu un ordeni, sadursmes ar Krieviju un Lietuvu, protams, kavēja tranzīta attīstību. Pēc Livonijas sairšanas stāvoklis vēl vairāk pasliktinājās, jo sākās regulāras un ilgstošas cīņas starp spēcīgākajām Ziemeļeiropas un Austrumeiropas valstīm par Latvijas un Igaunijas teritorijas piesavināšanos.

Vērtējot notikumu attīstību Baltijā pēc Livonijas kara, var pamatoti secināt, ka Rīgas un visas Austrumeiropas tranzīta interesēm vislabāk atbilda Polijas virskundzības periods. Visa Daugavas tirdzniecības ceļa nonākšanai Lietuvas—Polijas valsts rokās bija liela pozitīva nozīme. Turklāt poļu muitas politika bija ļoti liberāla, sevišķi attiecībā uz Rīgu. To nevar teikt par zviedru muitas sistēmu. Tranzīts caur Latvijū arī zviedru valdīšanas laikā, pastāvot daudziem nelabvēlīgiem faktoriem, turpināja palielināties, jo Latvijas teritorijai bija izcils ģeogrāfiskais stāvoklis. Tāpēc Austrumeiropas preces virzījās caur turieni uz Rietumeiropu, lai gan eksistēja muitas un politiskās barjeras.

II. IEKŠĒJO SATIKSMES CEĻU VEIDOŠANĀS LATVIJAS TERITORIJĀ XIII—XVII GS., TO SAIMNIECISKĀ UN POLITISKĀ NOZĪME

Intensīvs iekšējo sakaru veidošanās process Latvijas teritorijā sākās laikā, kad amatniecība atdalījās no zemkopības (ap IX gs.). Tā rezultātā pie pilskalniem radās amatniecības centri, kuri saistījās ar citām apmetnēm. Līdz ar šķiru sabiedrības veidošanos satiksmes ceļi kļuva nepieciešami nodevu ievākšanai un pārvaldes funkciju veikšanai.¹ Iedzīvotāju skaita strauja pieauguma dēļ, sevišķi kopš XI gs., ceļi sāka savienot jaunus apdzīvotos rajonus.² Tādējādi līdz XIII gs. sākumam Latvijas teritorijā bija izveidojies vesels iekšējo satiksmes ceļu tīkls.

Vislielākā nozīme bija tiem ceļiem, kas caur Latvijas teritoriju veda uz ārzemēm un reizē noderēja arī iekšējiem sakariem. Šie ceļi no dažādām pusēm šķērsoja plašus novadus virzienā uz Daugavas un Lielupes lejteces rajonu, kur bija izveidojušies svarīgi tirdzniecības centri. Šāda veida ceļi bija sauszemes ceļš gar Daugavas labo krastu, Kokneses—Alūksnes—Pleskavas ceļš, Augšzemes ceļš no Lietuvas gar Sēlpili uz Koknesi un tālāk pāri Daugavai uz Cēsīm,³ abi Pleskavas ceļa varianti. Jāmin arī ceļš no Daugavas grīvas gar jūrmaļu uz igauņu novadiem un ceļš no Prūsijas caur Kurzemi uz Daugavas grīvas rajonu,⁴ ceļš no Lietuvas caur Mežotni uz Daugmali un Salaspili,⁵ tāpat Lielupes ūdensceļš un sauszemes ceļš gar tās labo krastu.⁶ Saistoties pa pievadceļiem ar šīm galvenajām satiksmes artērijām, iekšējo sakaru vajadzībām varēja izmantot veselu ceļu sistēmu. Jau XIII gs. pastāvēja daudz vietēja rakstura ceļu. Pie

¹ T. Zeids, 1951, 56. lpp.

² H. Moora, 1952, 118. lpp.

³ Э. С. Мыгровиц, 1965, стр. 104, 105.

⁴ L. Arbusow, 1911, S. 401.

⁵ Э. С. Мыгровиц, 1965, стр. 103.

⁶ Turpat, 102. lpp.

tādiem piederēja t. s. Beverīnas ceļš no Cēsīm pāri Gaujai uz Briežu muižu, tad līdz Jumāras upes grīvai un tālāk pāri Gaujai uz Trikātas novadu,⁷ ceļš, kurš Imēras novada robežās atdalījās uz Burtnieku ezera ziemeļaustrumu piekrasti un tālāk veda uz jūrmalas ceļu,⁸ ceļš no Ikšķiles caur Ropažiem uz Siguldas un Turaidas apkārtni, kur tas pievienojās Pleskavas ceļam, ceļš gar Daugavas kreiso krastu (Daugmale—Sēlpils—Dignāja).⁹ Par iekšējo sakaru ceļu var uzskatīt arī ceļu, kas caur Gaujienas novadu savienoja Kokneses—Alūksnes—Pleskavas un Rīgas—Trikātas—Pleskavas ceļus.¹⁰

Bez Daugavas un Lielupes ūdensceļiem iekšzemes satiksmei noderēja arī Gauja un Aģe,¹¹ tāpat Rīgas jūras līcis,¹² Kurzemē liela nozīme bija Ventai un dažām mazākām upēm.

Vācu tirgotāji izmantoja šos satiksmes ceļus tirdzniecībā ar vietējiem iedzīvotājiem, turpinādami tirgoties arī vācu iebrukuma laikā, kad norisinājās cīņa par satiksmes ceļu sagrābšanu. Vācu tirgotāju aktivitāte nav izskaidrojama vienīgi ar nolūku sagrābt svarīgākos tranzīta ceļus, tā norāda arī uz tieksmi tirgoties ar vietējām tautībām, tāpēc iebrukuma sākumā viņi centās noturēt Mežotni¹³ kā tirdzniecības centru ar zemgaļiem un lietuviešiem.

Vācu iebrukums negatīvi ietekmēja Latvijas iekšējo satiksmes ceļu veidošanās procesu, jo pārtrauca teritorijas saimniecisko konsolidāciju un deformēja sakarus starp atsevišķām tautībām. Iekšējos sakarus traucēja nīknās un asiņainās cīņas, kuru laikā cits pēc cita nodega kuršu, libiešu, latgaļu, zemgaļu un sēļu tirdzniecības un administratīvie centri. Ļoti daudzos novados nereti tika izpostītas vietējo iedzīvotāju saimniecības un samazinājās Latvijas iedzīvotāju skaits. Vācu iebrukums bieži vien mainīja satiksmes ceļu nozīmi un izmantošanas nolūku. Daži ceļi, kas agrāk noderēja par tranzītcēļiem, tagad kļuva par iekšējiem satiksmes ceļiem. Piemēram, ceļu no Daugavas grīvas gar jūrmalu uz Igauniju no jaunās ordeņa valsts viedokļa var uzskatīt par iekšējās satiksmes ceļu. Arī Kokneses—Pleskavas ceļu izmantoja tikai līdz Alūksnei kā iekšējo satiksmes ceļu, jo lietuviešu sakari ar latgaļiem un igauņiem pa šo ceļu vācu iebrukuma dēļ pārtrūka. Tas pats sakāms par ceļu no Lietuvas caur Augšzemi, pie Kokneses pāri Daugavai, uz Cēsīm un Igauniju, no kura izmantoja tikai posmu Koknese—Cēsis iekšējiem sakariem.

⁷ Э. С. Мугуревич, 1965, стр. 112.

⁸ E. Mugurevičs, 1961, 78. lpp., karte 62. lpp XIII gs. par Imēru sauca novadu uz ziemeļiem no Valmieras.

⁹ Turpat, 75.—76. lpp. Tiek uzskatīts, ka gar Daugavas kreiso krastu jau šajā laikā bijis ceļš no Polockas uz Rīgu (B. Данилевич, 1898, стр. 5). Tomēr liekas, ka tas izmantots tikai dažos posmos.

¹⁰ E. Mugurevičs, 1961, karte 62. lpp.

¹¹ Turpat, 73., 79. lpp.

¹² Rīgas jūras līci izmantoja kurši sakariem ar zemgaļiem un libiešiem, kā arī jūras sirojumiem (piemēram, kuršu uzbrukums Rīgai 1210. g.).

¹³ LŪB, I, 125. nr.

Agrāk svarīgo tirdzniecības centru, kā Koknese, Jersika un Sēlpils, nopostīšana mazināja visu to satiksmes ceļu nozīmi, kas caur Augšzemi veda uz Lietuvu. Senie tirdzniecības centri Mežotne, Tērvete, Daugmale un Jersika nekad vairs neatguva savu saimniecisko nozīmi. Bija mazinājusies arī to administratīvā nozīme. Tikai XIV gs. vācieši atjaunoja pils Tērvetē (1339. g.)¹⁴ un Mežotnē (1321. g.)¹⁵ Tomēr galvenie satiksmes ceļu virzieni saglabājās arī pēc vācu iebrukuma. Par savu bāzi tālākai agresijas izvēšanai iebrucēji izvēlējās Daugavas lejteces rajonu, kura centrs bija Rīga.

Jau Latvijas pakļaušanas gaitā vācu iebrucējiem vajadzēja teritoriju saimnieciski un administratīvi pārvaldīt. Līdz ar to vietējo tautību sagrauto saimniecisko un politisko centru vietā tika celtas jaunas nocietinātas pils, ļoti reti izvēloties jaunas vietas. Vāciešu izveidotie administratīvie centri saistīja pie sevis attiecīgajam centram pakļauto novadu, no kura saplūda iedzīvotājiem uzspiestā feodālā rente. Nav šaubu, ka lielākajos centros ieradās arī amatnieki, kuru ražojumiem šeit bija noiets. Jau XIII gs. beigās visā Latvijā tika uzcelti vairāki desmiti piļu.¹⁶ Vidzemes latgaļu un libiešu novados tās bija Krimulda, Valmiera, Trikāta, Gaujiena, Smiltene, Rauna, Cēsis, Straupe, Turaida, Sigulda, Daugavgrīva, Bukulti, Salaspils, Ikšķile, Lielvārde, Aizkraukle, Koknese. Jautājums par Limbažu pili ir strīdīgs; iespējams, ka tā uzcelta jau XIII gs.¹⁷ Kurzemē bija uzceltas Dundagas, Ventspils, Piltenes, Aizputes, Kuldīgas, Sakas, Dzintares, Grobiņas, Vārtājas¹⁸ un Embūtes pils, Zemgalē — Jelgavas, Latgalē — Daugavpils un Rēzeknes pils.¹⁹ Trešo pili Latgalē — Volkenburgu pie Rāznes ezera jau XIII gs. iznīcināja lietuvieši, un tā vairs netika atjaunota.²⁰ Izvietojot šos punktus uz ceļu tīkla, var secināt, ka vairums XIII gs. celto piļu koncentrējās pie lielajiem ceļiem, kurus izmantoja arī sakariem ar ārzemēm. Pie Daugavas atradās Salaspils, Ikšķile, Lielvārde, Aizkraukle, Koknese, Daugavpils. Daudz piļu bija pie abiem Pleskavas ceļiem, sevišķi pie ceļa gar Gaujas kreiso krastu uz Trikātu — Bukulti, Sigulda, Cēsis un Trikāta. Tāpat notika arī Kurzemē. Pie ceļa, kas šķērsoja Kurzemi, jau XIII gs. izvietojās Grobiņa, bīskapa un ordeņa Aizputes pils, Kuldīga. Retāk pils sastopamas pie vietēja rakstura satiksmes ceļiem, lai gan daļa piļu tika uzceltas agrāko ekonomisko un poli-

¹⁴ K. Lōwis of Menar, 1922, S. 83.

¹⁵ A. Tuulse, 1942, S. 168.

¹⁶ A. Tuulse, 1942; K. Lōwis of Menar, 1922; C. Mettig, 1901; T. Zeids, 1961.

¹⁷ K. Lōwis of Menar, 1922, S. 77; C. Mettig, 1901, S. 50. A. Tulse datē pils uzcelšanu ar XIV gs. sākumu (A. Tuulse, 1942, S. 203).

¹⁸ Kādā senā dokumentā ir rakstīts, ka Vārtāja jau XIII gs. 50. gadu beigās bijusi fogtija (ordeņa pārvaldītās teritorijas iecirknis). Iespējams, ka tur bija arī pils (LUB, I, 329. nr.).

¹⁹ B. Brežgo, 1934, 11. lpp.

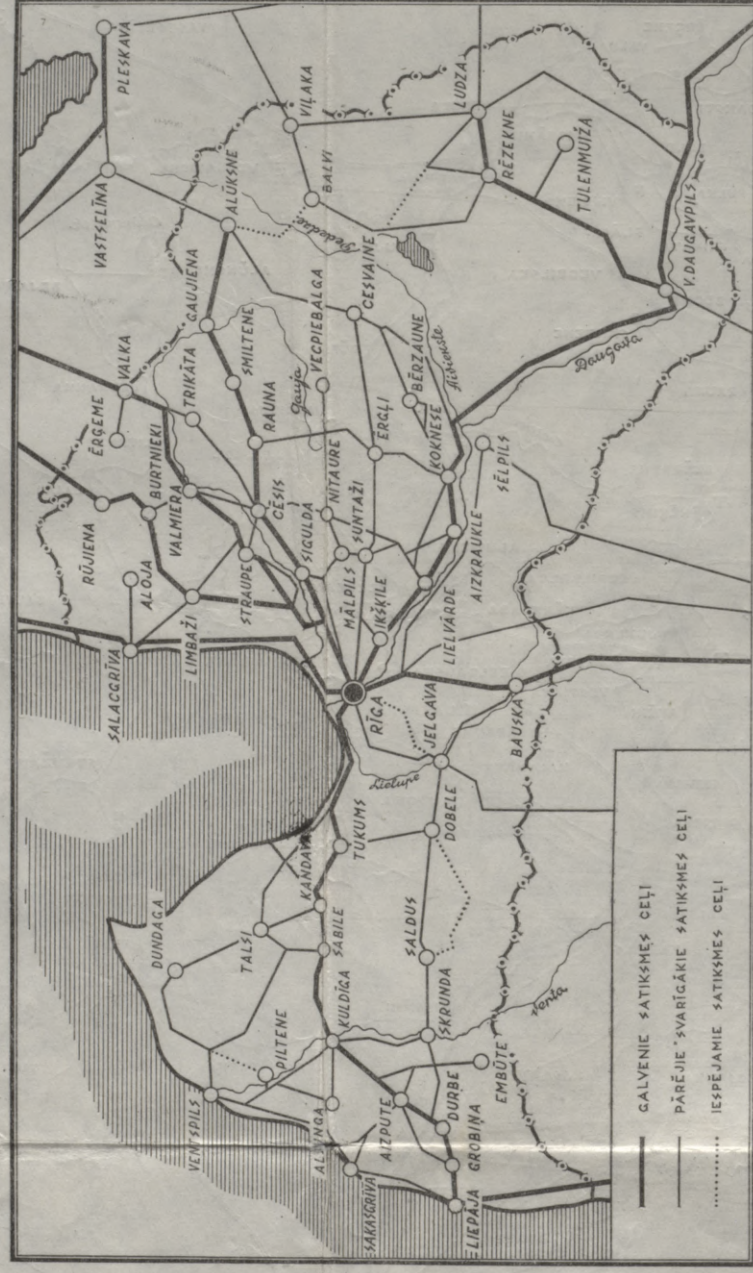
²⁰ Turpat.

APZ.: ——— GALVENIE SATIKSMES CEĻI
 ——— PĀRĒJIE NOZĪMĪGĀKIE SATIKSMES CEĻI
 T TILTI
 P PĀRCELTUVES

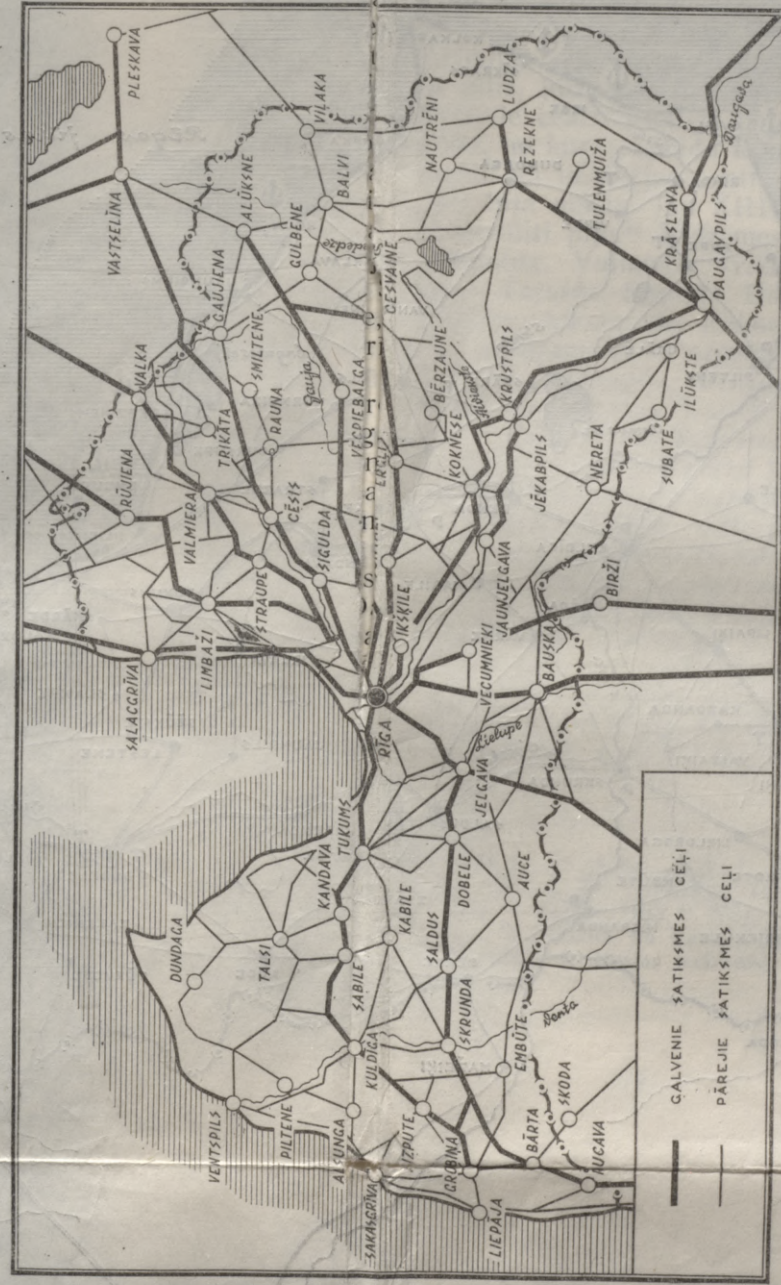
⚓ OSTAS
 ⚓ BĀKAS



VI att. Latvijas satiksmes ceļu kartoshēma XVII gs.



IV att. Latvijas satiksmes ceļu shēma XIV—XV gs.



V att. Latvijas satiksmes ceļu shēma XVI—XVII gs.

tisko centru vietā, piemēram, Rauna, Smiltene un Gaujiena izveidojās pie XIII gs. maznozīmīgā Alūksnes ceļa. Tālu no lielajiem satiksmes ceļiem Kurzemē tika uzcelta Dundaga. Arī Saka un Vārtāja atradās atstatu no lielajiem sauszemes ceļiem, ar kuriem tās saistīja vietējie ceļi. Tādā veidā tika uzturēti sakari starp atsevišķām vācu nocietinātām vietām, kuru uzdevums bija turēt pakļautībā tikko iekaroto zemi un nodrošināt iebrucēju tirdznieciskās intereses.

Nopietnu problēmu radīja pilsētu un miestu attīstība ap vācu izveidotajiem administratīvajiem centriem. 1252. g., kad Kurša tikko kā bija iekarota, tās bīskaps Heinrihs un Livonijas ordeņa vice-mestrs Zainas Ēberhards vienojās par pilsētu un miestu celšanu, kā arī par tirgu ierīkošanu, jo katrs savā daļā varēja dibināt pilsētas, ciemus un tirgus. Viņi vienojās arī par to, ka bīskapa un ordeņa ļaudis varēs netraucēti tirgoties gan bīskapa, gan ordeņa zemēs un ka visā Kurzemes teritorijā jābūt vienvēidīgai naudas sistēmai.²¹ Tomēr naturālā saimniecība neveicināja pilsētu un miestu attīstību. Tūlīt pēc vācu nostiprināšanās iekarotajā teritorijā vietējie iedzīvotāji ne visai bieži apmeklēja šos topošos tirdzniecības centrus. Lielākā daļa bruņinieku no Rietumeiropas bija ieradusies pavisam bez līdzekļiem, un Livonijā tie vēl nebija paspējuši saraust sev bagātības, tāpēc patērēja ļoti maz amatniecības izstrādājumu un preču. Politiskā nedrošība, kas valdīja tikko pakļautajā zemē, traucēja plašas vasaļu kārtas izveidošanos. XIII gs. tiem vēl nebija lieli valdījumi, gandrīz visa zeme piederēja bīskapiem un ordenim. Tomēr jau XIII gs. pastāvēja arī faktori, kas veicināja iekšējo tirgus attīstību. Vasaļi daļu feodālās rentes pieprasīja naudā, ko zemnieki varēja iegūt, saistoties ar tirgu. Gan zemniekiem, gan feodāļiem bija nepieciešamas tādas preces kā sāls un dzelzs. Pilsētu iedzīvotājus vajadzēja apgādāt ar pārtiku un malku. Lielākā daļa mazāko pilsētu un miestu iedzīvotāji maz pirkta produktus, jo daļu no tiem ražoja paši. Galvenais, kas izraisīja saimnieciskos sakarus starp pilsētām un laukiem, bija Livonijā iegūtā vaska, medus, ādu, darvas, koku pieprasījums ārzemēs. Tāpēc XIII gs., tiesa, ne visai plašos apmēros, tie kā feodālās rentes un zemnieku ražojumu pārpalikumi tika nogādāti uz tirdzniecības un administratīvajiem centriem un no tiem uz Rīgu. Rīgas parādnieku grāmatā XIII un XIV gs. mijā ir daudz ierakstu par vietām, ar kurām saistīta Rīga: Koknese minēta 147 reizes, Jelgava — 109, Straupe — 45, Cēsis — 44, Ikšķile — 19 reizes, vēl minēta Valka, Aizkraukle, Lielvārde,²² kā arī Aizpute, Durbe, Ropaži, Baldone, Dzērbene, Kuldīga, Rēzekne.²³ Šie ieraksti liecina, ka XIII gs. galvenokārt tika izmantoti ūdensceļi, jo pa tiem bija

²¹ LVA, II sēj., 2. burtn., 353. nr.

²² V. Niitemaa, 1952, S. 52—53.

²³ Fr. Benninghoven, 1961, S. 159.

vieglāk nogādāt preces uz Rīgu nekā pa sliktajiem zemes ceļiem. XIII gs. Rīga bija gandrīz vienīgā pilsēta, kurā no Latvijas teritorijas saplūda preces nogādāšanai uz ārzemēm. Liepāja un Ventspils 1263. g. zemes dalīšanas līgumā gan nosauktas par ostām,²⁴ taču tās izmantoja visai reti, un tāpēc to saistība ar iekšzemi bija epizodiska.

Vācu iebrucēji Latvijā galīgi nostiprinājās XIV gs. Tika pabeigta administratīvo centru izveidošana un līdz ar to arī piļu celtniecība. Vietējo iedzīvotāju feodālā ekspluatācija turpinājās. Veidojās muižu saimniecības (XIV gs. beigās un XV gs.),²⁵ kas sāka ražot labību tirgum. Jau kopš XIV gs. beigām un XV gs. sākuma bez citiem lauksaimniecības ražojumiem — liniem, kaņepēm, iesala — sāka izvest arī labību.²⁶ Pieauga koku, pelnu, darvas, ādu un sviesta eksports. Rīga pamazām arvien ciešāk saistījās ar visu Latvijas teritoriju. Palielinājās arī citu pilsētu un apdzīvoto vietu nozīme, kuras atradās saimnieciski vairāk attīstītos rajonos un pie satiksmes ceļiem. Turpretim daži tirdzniecības centri savu nozīmi zaudēja, un to vietā radās citi. Visi šie fakti acīmredzot ietekmēja iekšējo sakaru tīkla attīstību Latvijā.

Atšķirībā no iepriekšējā gadsimta, kad administratīvie centri un pils tika būvētas galvenokārt pie satiksmes ceļiem, kas jau pastāvēja, XIV gs. piļu vietas izvēlējās no cita viedokļa. Šajā ziņā tipisks piemērs ir Vidzemes Centrālā augstiene. Tādas pils kā Nītaure, Mālpils, Piebalga, Ērgļi, Jaunpils, bet tuvāk Rīgai — Suntaži, Ropaži²⁷ liecina par šīs teritorijas intensīvu apgūšanu. Satiksmes ceļi saistīja Mālpils, Nītaures un Jaunpils pils ar Siguldu, jo tās bija Siguldas komturijas blakus pils.²⁸ Šim pilim vajadzēja būt saistītām arī ar Rīgu kā svarīgu ordeņa centru (ordeņa mestra sēdeklis līdz 1480. g.).²⁹ Tālāk uz austrumiem atradās Rīgas arhibīskapijas zemes, kur Ērgļu—Bērzaunes—Madlienas novadā agri sāka izveidoties pirmās muižas.³⁰ Vidzemes centrālajā daļā starp Daugavu un Gauju atradās divas no nozīmīgākajām arhibīskapa pilīm — Koknese un Rauna, kuras savā starpā saistīja ceļi.³¹ Cesvaines novadā bija

²⁴ ... *de portibus maris, quae nobis competebant, duae portus, videlicet Seme-galler A et Winda, tertia vero, Lyva dicta* ... (LUB, I, 373. nr.).

²⁵ T. Zeids, 1951, 88. lpp.; V. Dorošenko, 1958, 45. lpp.

²⁶ LUB, X, 797. nr.

²⁷ A. Tuulse, 1942, S. 242, 252, 112, 254.

²⁸ L. Arbusow, 1911, S. 398.

²⁹ Turpat, 397. lpp.

³⁰ Arhibīskapijas latviešu daļā XIV gs. bija izveidojušās Vecogres (Ogres vidustecē), Vējavas, Aderkašu, Madlienas, Startu muižas (V. Dorošenko, 1958, 30. lpp.).

³¹ XIII gs. ceļu no Kokneses uz Trikātu izmantoja lietuvieši sirojumos. Tas tika izmantots arī XIV gs., lai gan šī laika vēstures avoti to nemin, tāpēc tā lokalizēšana ir apgrūtināta.

bagātākās arhibīskapa «galda muižas»,³² tāpēc šim novadam vajadzēja būt saistītam ar Koknesi.

Avotu materiāli ļauj konstatēt, kādi ceļi šajos divos gadsimtos bija izveidojušies novadā starp Gauju, Pededzi, Lubānu, Aivieksti un Daugavu. Intensīvi turpināja izmantot sauszemes ceļus gar Daugavas labo krastu un Gauju. Šie ceļi saistīja ar Rīgu svarīgākos Livonijas latviešu daļas centrus — Koknesi, Aizkraukli gar Daugavu un Cēsis, Siguldu, Valmieru gar Gauju. No Cesvaines veda ceļš uz Bērzauni³³ un, iespējams, tālāk pa veco ceļa vietu uz Koknesi³⁴ (XVII gs. šis ceļš no Kokneses gāja gar Odzes ezera ziemeļu galu, tad gar Vietalvu, pāri Vesetai, gar Jaunzemju mājām uz Bērzauni, tad pa tagadējo Madonas apvidu gar Sarkanmuižu (*Heidentahl*) un Patkuli (*Gilsen*) uz Cesvaini).³⁵ Kādā no XIV gs. pirmās puses dokumentiem ir runa par vairākiem lieliem ceļiem, kas krustojas pie Aiviekstes, un tajā vietā paredzēts celt pili.³⁶ Ar XIV un XV gs. avotu materiāliem šos ceļus identificēt nav iespējams.³⁷ Rīgas patrimoniālajā apgabalā vērojams biezs ceļu tīkls, jo šo novadu šķērsoja visi galvenie ceļi, kas veda uz Rīgu. XIV gs. vēstures avoti min Rīgas lauku novadā kādu vietējas nozīmes ceļu no Blomendāles (Mazjumpravmuižas) uz Bukultiem.³⁸ XIV gs. pastāvēja arī ceļš no Rīgas uz Suntažiem.³⁹

Daudz vairāk ziņu par minētā novada ceļiem ir XV gs. vēstures avotos. Var konstatēt ceļu no Cēsīm uz Valmieru,⁴⁰ no Siguldas uz Allažiem⁴¹ un Mālpili. No Cēsīm veda ceļš uz Raunu, Smilteni un, iespējams, tālāk uz Gaujienu.⁴² XV gs. pastāvēja arī ceļš no Rīgas, domājams, caur Allažiem uz Zaubi un Mālpili.⁴³ No Aizkraukles uz

³² B. B. Дорошенко, 1960, стр. 22. T. s. galda muižas Rīgas arhibīskaps neizlēpoja, bet paturēja sev, lai nodrošinātu ienākumus un savam galmam pārtiku.

³³ LGU, I, 108. nr.

³⁴ E. Mugurevičs, 1961, karte 62. lpp.

³⁵ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.; 7404. f., 1. apr., 2215. l.; L. A. Mellin, Atlas ..., karte «Der Wendensche Kreis».

³⁶ LUB, II, 714. reģ. nr.

³⁷ Gar Aivieksti veda ceļš jau XIII gs. (E. Mugurevičs, 1961 a, 237. lpp.). Pieņemot, ka Lubānas pils (*castrum Egaste*) uzcelta 1213. g. (K. Löwis of Menar, 1922, S. 79), var domāt, ka viens no šiem ceļiem vedis gar Aiviekstes labo krastu un Aiviekstes grīvas rajonā pievienojies lielceļam gar Daugavas labo krastu. Tāds ceļš redzams 1686. g. zviedru kartē (LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.), kā arī Krievijas senāta virssekretāra Ivana Kirilova 1732. g. zīmētajā kartē (ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2) un L. A. Mellina atlantā (L. A. Mellin, Atlas ..., karte «Der Wendensche Kreis»).

³⁸ LUB, II, 894. nr.; LGU, I, 71. nr.

³⁹ LGU, I, 459. nr.

⁴⁰ LUB, IX, 846. nr.

⁴¹ LGU, I, 310., 332. nr.; LUB, IX, 846. nr.; Fr. Bruns, H. Weczerka, 1962, 39. karte.

⁴² LGU, I, S. 459, 196., 496. nr.; AuR, I, 562. nr.

⁴³ LGU, I, 431., 668. nr.

Mālpili⁴⁴ veda nozīmīgs ceļš, kas kopā ar jau minēto ceļa posmu Mālpils—Sigulda savienoja ordeņa pilis. Attīstīts ceļu tīkls XV gs. izveidojās Cesvaines rajonā, no turienes Kokneses lielceļš gāja tālāk uz Tirzu⁴⁵ (XVII gs. šis ceļš veda gar Grašiem, Kraukļiem, Vecun Jaunadulienu uz Tirzu⁴⁶). Iespējams, ka Tirzu tas savienoja ar Alūksni (pils uzcelta XIV gs. pirmajā pusē⁴⁷), jo pretējā gadījumā tas nebūtu nosaukts par lielceļu (*hellewege*). No Cesvaines veda ceļš arī uz Lazdonu un tālāk uz Ļaudonu.⁴⁸ Kokneses apkaimē bija izveidojies vesels vietējas nozīmes satiksmes ceļu tīkls.⁴⁹ Pastāvēja ceļš no Odzianas uz Loksteni⁵⁰ un no Kokneses uz Lēdmani.⁵¹

Otrs nozīmīgs ceļu veidošanās rajons Vidzemē bija t. s. Rīgas arhibīskapijas «libiešu gals» un ordeņa zemes aiz Gaujas un ap Burtnieku ezeru. Šeit svarīgākais bija Pleskavas ceļš caur Turaidu. Šī ceļa pieaugošo nozīmi apliecina Štraupes pilsētiņas izveidošanās par tirdzniecības centru jau XIV gs.⁵² Pleskavas ceļu var identificēt pēc XVII gs. kartogrāfijas materiāliem. Tas veda no Rīgas uz Juglu, pāri tiltam, gar Venču ezeriņu, tad gar Gauju līdz Iļķenes pārceltuvei pie Aņu mājām, pāri Gaujai uz Jauno krogu pie Vecmurjāņiem, kur pagriezās uz ziemeļrietumiem gar tagadējām Plauku, Sucu un Rēdnieku mājām, pāri Lojas upei taisnā līnijā uz Raganu, Jērkuli, Eikažiem, Inciemu, pāri Braslas upei uz Straupi, no tās paralēli Braslai līdz Plācim, tad uz Stalbi, Kūdumu, Vaidavu, Rubeņiem, Valmieru, no turienes gar Gauju uz Egļu krogu, kur pagriezās cauri mežam uz Valku.⁵³ Šajā novadā otrs ļoti nozīmīgs ceļš bija no Limbažiem uz Rīgu. Tas sāka veidoties XIII un XIV gs. mijā. Limbaži bija viena no Rīgas arhibīskapa uzturēšanās vietām. Arī samērā biežā apdzīvotība (Limbaži atrodas augstienē ar retākiem mežu masīviem) veicināja apgabala ekonomisko attīstību un tirdzniecisko rosību. XIV gs. uzcēla Burtnieku un Rūjienas pilis.⁵⁴ Šie apgabali bija pakļauti Valmieras komturam, bet tirdznieciski saistīti arī ar

⁴⁴ LUB, IX, 846. nr.

⁴⁵ LGU, I, 402. nr.

⁴⁶ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.; 7404. f., 1. apr., 2211. l.; L. A. Mellin. Atlas . . . , karte «Der Wendensche Kreis».

⁴⁷ A. Tuulse, 1942, S. 147.

⁴⁸ LGU, I, 249., 529. nr.

⁴⁹ Turpat, 290., 610. nr.

⁵⁰ Turpat, 383. nr.

⁵¹ . . . *bett in eynen wech, also men thudt tor Lymmonen tho . . .* (LGU, I, 266., 315. nr.). Šāds ceļš iezīmēts zviedru 1682. g. kartē: Koknese—Viskāji—Krape—Lobes krogs—Lielvārde (LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.).

⁵² V. Niitemaa, 1952, S. 53.

⁵³ LGU, II, 230. nr.; LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2195. l. (J. Ulriha 1695. g. zīmētā ceļu karte), A-288. f., 1. apr., 1002. l. un salīdzināti ar L. A. Mellina atlantu un Ivana Kirilova zīmēto Vidzemes karti (ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2). H. Večerka ceļu no Valmieras uz Valku XV gs. iezīmē caur Ēveli, Dakstiem un Erģemi (*Fr. Bruns, H. Weczerka*, 1962, 39. karte).

⁵⁴ A. Tuulse, 1942, S. 243; K. Lōwis of Menar, 1922, S. 108.

Limbažiem. XIV un XV gs. vēstures avoti ļauj secināt par Burtnieku—Limbažu lielceļa pastāvēšanu. 1357. g. Rīgas arhibīskaps no teica Johanam Aderkasim izlēnotās Katvaru (*Kayktever*) muižas robežas Umurgas draudzē, kur minēts Burtnieku lielceļš.⁵⁵ So ceļu var identificēt pēc zviedru XVII gs. kartēm: Vecmurjāņu tuvumā tas atdalījās no Rīgas—Tartu ceļa un gāja virzienā uz Sēju, garām «Vēžu ķēniņa strautam» (Loja), Čārpju māju apkārtnē pagriezās uz Bīriņiem, Vidridžiem, Igati (*Idset*) un gar Lielezeru uz Limbažiem; no turienes tas veda gar Katvariem, Pociemu (*Posenhof*) un Ozoliem, tālāk gar tagadējiem Lāčiem (mežsarga mājas) un pagriezās uz Burtnieku ezera dienvidu galu, pāri Briedes upei uz Burtniekiem. Atšķirībā no XVII gs. un vēlāku laiku ceļa tas neskāra Rencēnus, bet virzījās gar Burtnieku ezeru cauri Dūrei (kādā dokumentā šī ceļa posms parādās pie Dūres Burtnieku ezera austrumu krasta)⁵⁶ uz Oleriem, Rūjienu un Karksi.⁵⁷ Kā redzams, vecā Rīgas—Limbažu—Rūjienas ceļa trase atšķirās no jaunākā ceļa trases jau posmā no Vecmurjāņiem uz Čārpām, kur tagad vispār vietām nav ceļa, kā arī posmā no Ozoliem uz Rencēniem.

Šajā novadā vēl jāmin ceļš no Alojās uz Salacgrīvu, kuru grūti identificēt, jo vēstures avotos atzīmēts tikai viens starppunkts «*Wilckorben*»⁵⁸ (Korbas vai Jaunkorbas?). Var konstatēt ceļu no Limbažiem uz Umurgu,⁵⁹ no Turaidas uz Lēdurgu.⁶⁰

XIV gs. sāka intensīvāk izmantot Alūksnes ceļu (*Margenborgische strate, Maryenborgische strasse*),⁶¹ kas veda no Rīgas uz Cēsīm, Raunu, Smiltēni, Grundzāli, Gaujienu, Bormaņiem, Ādammuižu, Rēzaku un Alūksni.⁶² Nākamajos gadsimtos tas manāmi izmainījās. Limbaži bija saistīti ar Salacgrīvu. 1368. g. Salacgrīva minēta kā arhibīskapa osta. Pēc XVII gs. kartēm šis ceļš gāja uz Viļķeni, Svētciemū un Salacgrīvu. Jaunākā kartē otrs šī ceļa variants iezīmēts no Viļķenes uz Lauvas dzirnavām un tad gar Svētupi uz Salacgrīvu.⁶³

⁵⁵ ...van der Purvekaye ewer de Burtnecksche straht to gande in de Osolltetz... (LGU, I, 82. nr.).

⁵⁶ LGU, I, 644. nr.

⁵⁷ LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2197. l.; A-288. f., 1. apr., 1002. l.; ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2.

⁵⁸ LGU, I, 368. nr.

⁵⁹ Turpat, 117. nr.

⁶⁰ Turpat, 243. nr.; E. Mugurevičs, 1961, karte 62. lpp.

⁶¹ *Int erste dath de Margenborgische strate von der handt to slutende ungeraden und en villediecht sehr nadeilich in neddelegin erer kopenschop wol gevalten* (AuR, III, 121., 126., 134. nr.).

⁶² Fr. Bruns, H. Weczerka, 1962, 39. karte; L. A. Mellin. *Atlas...*, kartes «Der Walksche Kreis» un «Der Wendensche Kreis».

⁶³ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 612. l. (1647. g.); 7404. f., 1. apr., 2202. l. (1695. g.). L. A. Mellina atlantā šis ceļš iezīmēts kā 1647. g. kartē (L. A. Mellin. *Atlas...*, karte «Der Wolmarsche Kreis»). Pastāv uzskats, ka Limbaži saistījušies ar Salacgrīvu pa Svētupi (C. Mettig, 1901, S. 50).

Svarīgākie ūdensceļi Vidzemē bija Daugava un Gauja.⁶⁴ Var minēt arī Salacu, pa kuru brauca uz Salacgrīvas ostu. Pārējām upēm XIII un XIV gs. bija samērā maza nozīme.

Latgales satiksmes ceļus ir ļoti grūti konstatēt rakstīto avotu trūkuma dēļ, taču agrie valstiskie veidojumi,⁶⁵ kam raksturīgas daudzās nocietinātas pilis, liecina par izveidotu satiksmes ceļu tīklu. Arī Latgalē vācu iebrucēji cēla pilis pie satiksmes ceļiem, kuri bija izveidojušies iepriekšējos gadsimtos, virzienā no Vecdaugavpils (pie tagadējās Naujenes) apkārtnes uz Ludzas un Rāznes pusi.⁶⁶ Liekas, ka svarīgs ceļu krustojums atradās Rāznes ezera rajonā, jo pretējā gadījumā nav saprotams, kāpēc iebrucēji šeit izveidoja Volkenburgas komturiju un uzcēla faktiski pirmo pili Latgalē. Taču iecere kontrolēt šo svarīgo satiksmes ceļu mezglu beidzās neveiksmīgi.⁶⁷ Tāpēc vācieši vispirms nostiprināja savas pozīcijas pie Daugavas tirdzniecības ceļa un radīja spēcīgu atbalsta bāzi Daugavpilī. 1285. g. ordeņa mestrs Endorpas Vilekins uzcēla Rēzeknes pili.⁶⁸ 1293. g. Rīgas arhibīskaps Johans II uzcēla pili Viļakā, bet Ludzas pils tika uzcelta apmēram pēc gadsimta — 1399. g.⁶⁹ Visi šie centri savā starpā bija saistīti. No Pleskavas gar Veļikajas sistēmas upēm gāja ceļš uz Viļaku un caur Ostrovu uz Ludzu, no tās caur Dagdu un Bukmuižu uz Krāslavu.⁷⁰ No Ludzas veda ceļš uz Rēzekni, Rušonu ezeru, Višķiem un Vecdaugavpili.⁷¹ Liekas, ka pastāvēja ceļš no Krāslavas caur Nirzu un Ludzu uz Rēzekni, jo 1433. g. kāds augstāks ordeņa ierēdnis devās no Nirzas (iespējams, ka iepriekšējais ceļa posms bija Daugavpils—Krāslava) caur Ludzu uz Rēzekni. Tālāk ierēdnis gribēja nokļūt Alūksnē.⁷² Tātad no Rēzeknes pastāvēja ceļš uz Alūksni — vai nu caur Viļaku, vai Balviem, vai arī no Viļakas caur Balviem uz Liteni, Gulbeni un Tirzu.⁷³ No vēstures avotu materiāliem var secināt, ka biezs ceļu tīkls pastāvējis Rēzeknes—Ludzas apkārtnē. Abas šīs vietas bija saistītas arī ar Nautrēniem, bet, tā kā Nautrēnu ceļš nosaukts par lielceļu, tad jādodomā, ka Nautrēni nebija galapunkts.⁷⁴ Jāpiebilst, ka nekur citur Livonijas Latvijas daļā ģeogrāfiskie apstākļi tik negatīvi neietekmēja ceļu veidošanos kā Latgalē. Taisnā ceļā ar pārējo Livonijas daļu bija grūti saistīties

⁶⁴ V. Niitemaa, 1952, S. 65.

⁶⁵ T. Zeids, 1961, 47. lpp.

⁶⁶ J. Juškevičs, 1935, 185. lpp.

⁶⁷ B. Brežgo, 1934, 11. lpp.

⁶⁸ Turpat.

⁶⁹ Turpat.

⁷⁰ Э. С. Мызыревич, 1965, стр. 107.

⁷¹ Turpat, 107. lpp.; Fr. Bruns, H. Weczerka, 1962, 39.; 41. karte.

⁷² LUB, VIII, 746. nr.

⁷³ Fr. Bruns, H. Weczerka, 1962, 39. karte.

⁷⁴ ...an den heiligen Nuntroschen wech, ...an den hellen Nuntroschen wech... (VTVA, 19. nr.; LGU, I, 415. nr.).

Lubānas un citu purvu dēļ, kuri stiepās no Liepnas līdz Kalupei.

Kurzemē svarīgākais satiksmes ceļš bija no Rīgas cauri visai Kurzemei uz Prūsiju. To var lokalizēt jau XIII gs., jo kā ordeņa komunikāciju ceļam tam vajadzēja saistīt visas galvenās ordeņa pils. Pie Bulliem šis ceļš gāja pāri Lielupei, Kaugurciema apkārtnē atvirzījās no jūrmalas un gar Sloceni gāja uz Tukumumu, no turienes — uz Kandavu, Sabili, Rendu, Kuldīgu, caur Lipaiķiem uz Aizputi. Posma no Aizputes līdz Liepājai lokalizēšana sagādā grūtības. L. Mellina atlantā ir iezīmēti divi ceļi: viens no Aizputes veda gar Dunalku, Aisteri uz Grobiņu, otrs no Aizputes arī virzienā uz Dunalku, bet tikai līdz Liepu kroga apkārtnē un tad uz Vecpili, Durbi un Grobiņu. Domājams, ka vispirms izveidojās ceļš gar Vecpili un Durbi. No Grobiņas ceļš gāja tālāk pa parasto maršrutu uz Liepāju, Klaipēdu un pa Kuršu jomu uz Karalaučiem.⁷⁵

Virzienā uz Ventspils ostu veda vairāki ceļi. Pastāv uzskats, ka jau XIII gs. izveidojās ceļš gar jūrmalu no Rīgas (domājams, caur Talsiem) uz Ventspili.⁷⁶ Rakstīto avotu trūkuma dēļ ir grūti šo ceļu identificēt. Milzīgie mežu masīvi Kurzemes pussalas ziemeļu daļā neļauj noteikt kaut cik pamatotu ceļa trasi. Piltenei noteikti bija jābūt saistītai ar Dundagu un Ārlavu kā Kurzemes bīskapa novadiem. Kādā 1422. g. dokumentā minēts tilts pāri Rindai un Ārlavas ceļš (*Erwalschen wege*).⁷⁷ Tātad ceļš no Piltenes gājis pāri Rindai, taču grūti pateikt, vai no Ventspils gar Rindu⁷⁸ (pils gan uzcelta tikai XVI gs.⁷⁹) vai no Piltenes uz Popi, pāri Rindai, caur Virpi uz Dundagu. Tātad ceļš uz Ventspili varēja iet no Talsiem uz Ārlavu un Dundagu un tālāk pa minētajiem ceļiem. XV gs., iespējams, pastāvēja arī otrs šī ceļa variants, jo 1422. g. dokumentā minēts Ilziķa (*Ylseken*) tilts (Usmas ezera apkārtnē), jo acīmredzot bijis ceļš vai nu no Talsiem taisni uz Spāri, vai arī no Sabiles caur Rendu uz Spāri, no turienes pāri Ilziķim gar Usmas ezera ziemeļiem uz Ugāli, Popi un Ventspili.⁸⁰ No Kuldīgas gāja ceļš uz Ventspili gar Ventas kreiso krastu.⁸¹ Piltene pa šo ceļu uzturēja sakarus ar Ventspili un Kuldīgu. No Liepājas gar jūrmalu caur Ulmali un Užavu veda ceļš uz Ventspili.⁸²

⁷⁵ AuR, I, 78., 309.—311. nr.; LUB, 2, II, 40. nr.; T. Zeids, 1962; Fr. Bruns, H. Weczerka, 1962, 38., 41. karte; L. A. Mellin. Atlas..., karte «Liefland oder die beyden Herzogthümer und General Gouvernementer Lief- und Estland nebst der Provinz Oesel»; K. Kupffer, 1911, S. 401.

⁷⁶ K. Kupffer, 1911, S. 401.

⁷⁷ LUB, V, 2575. nr.

⁷⁸ T. Zeids, 1962, kartoshēma «Latvija XVI gs. beigās un XVII gs. sākumā».

⁷⁹ A. Tuulse, 1942, S. 248.

⁸⁰ Par to netiešu liecību dod Oto fon Mirbahs, kas XVII gs. no Vācijas caur Kurzemi devās uz Krieviju (O. v. Mirbach, 1846, S. 211—217).

⁸¹ LUB, II, 957. nr.

⁸² Turpat, IX, 846. nr.

Svarīgi satiksmes ceļu mezgli Kurzemē bija Kuldīga un Aizpute. No Kuldīgas caur Ēdoli veda ceļš uz Alsungu, kura, spriežot pēc ordeņa vizitācijas protokola, jau pašā XIV gs. sākumā bija svarīgs saimniecības centrs.⁸³ Tālāk minētais ceļš gāja uz Labragu.⁸⁴ Rajons starp Kuldīgu un Aizputi bija klāts ar samērā biezu ceļu tīklu, kas galvenokārt savienoja šī apgabala apdzīvotās vietas ar lielo Kurzemes ceļu. Šajā rajonā XV gs. otrajā pusē divi ceļi nosaukti par bīskapa ceļiem.⁸⁵ Ievērojams ceļu tīkls izveidojās rietumos no Aizputes Dunalkas—Sakas rajonā,⁸⁶ kā arī Ulmales—Labraga rajonā.⁸⁷

Satiksmes ceļu netrūka arī Talsu novadā, kas kopš seniem laikiem bija saistīts ar Rīgu pa ceļu caur Odri, Dursupi, gar Engures ezera dienvidu galu no Pliņciema gar jūrmalu.⁸⁸ Talsi bija saistīti ar tuvākās apkārtnes apdzīvotām vietām — Laidzi, Nurmuižu,⁸⁹ Ārlavu. No Sabiles gāja ceļš uz Stendi⁹⁰ un, domājams, tālāk uz Talsiem. No Kandavas veda ceļš uz Engures ezera rajonu.⁹¹

Ir svarīgi noskaidrot, kad izveidojās ceļš no Grobiņas uz Skrundu un ceļš no Skrundas uz Kuldīgu gar Ventu. Skrundā XIV gs. bija pils,⁹² kurai vajadzēja būt saistītai ar apkārtējām ordeņa pilīm Durbi un Kuldīgu. Tā kā XIV gs. 70. gados uzcēla arī Saldus pili,⁹³ tad ir pilnīgi dabiski, ka pastāvēja saistība starp to un Skrundas pili.⁹⁴

⁸³ LUB, II, 972. nr.

⁸⁴ T. Zeids, 1962, kartoshēma «Livonija».

⁸⁵ 1456. g. ordeņa mestra Johana Mengdena (*Osthofa*) lēņu grāmatā kuršu kņiņam Peniķim teikts, ka tam izlēpots zemes gabals, sākot no Lipaiķu tiesas un beidzot ar bīskapa ceļu, kas iet pāri Lapaines strautam (tagad Lapupe) un tad gar upi līdz kādam citam ceļam, kuru arī sauc par bīskapa ceļu, un pa šo ceļu līdz ceļam, kas iet uz Vangām (LUB, XI, 610. nr.). Pirmā bīskapa ceļa identifikācija nerada grūtības — tas bija ceļš, kas pie Lipaiķiem atdalījās no Kuldīgas—Aizputes ceļa un veda caur Valtaiķiem (bīskapa pils) uz bīskapa pili Embūti. No Embūtes ceļš gāja tālāk caur Lielgramzdu, Kalētiem uz Rucavu un Sventāju (*Fr. Bruns, H. Weczerka, 1962, 38., 41. karte*). Ceļš uz Valtaiķiem, ko sauca par Šutes ceļu (Gotšalks Šute bija Kurzemes bīskaps XV gs. pirmajā pusē), minēts 1500. g. (LUB, 2, I, 1075. nr.). Grūtāk identificēt otru bīskapa ceļu. Tas varēja būt otrs ceļš uz Valtaiķiem, kas pie Melķu mājām, skarot, bet nekrustojot Lapupi, atdalījās no Kuldīgas—Aizputes ceļa.

⁸⁶ Šajā laikā vajadzēja pastāvēt arī ceļam no Aizputes uz Saku un Ulmali, bet avotu trūkuma dēļ to vēl nevar identificēt (LUB, II, 783., 896. nr.).

⁸⁷ Šeit konstatējams ceļš no Pievikas uz Salienu (LUB, II, 896. nr.). Var būt, ka tas bija ceļa gabals, kas gar Tebras upi gāja uz Apriķiem un Aizputi.

⁸⁸ LUB, II, 662. nr.; XII, 160. nr.

⁸⁹ Turpat, XII, 160. nr.

⁹⁰ Turpat, XI, 555. nr.

⁹¹ Turpat, XII, 703. nr.

⁹² A. Tuulse, 1942, S. 232.

⁹³ Turpat, 182. lpp.

⁹⁴ A. Tulse apgalvo, ka Saldus pils uzcelta, lai nodrošinātu ceļu uz Dobeli. Taču šo ceļu XIV gs. vēl izmantoja ļoti maz, satiksme ar Rīgu notika galvenokārt pa lielo Kurzemes ceļu caur Kuldīgu (LUB, VIII, 769. nr.; AuR, I, 435., 441. nr.; LUB, XI, 265. nr.).

Kursā liela nozīme bija ūdensceļiem, sevišķi Ventai. Liekas, ka Kursas iedzīvotāju tradicionālie braucieni ar laivām gan pa jūru, gan pa upēm XIV un XV gs. salīdzinājumā ar XIII gs. kļuva retāki. Tomēr vēl XVI un XVII gs. kurzemnieki aktīvi izmantoja ūdensceļus.

Vācu iebrukums vispostošāk ietekmēja satiksmes ceļus Zemgalē, sevišķi Sēlijā. Zemgales iekarošana stipri ieilga, tāpēc kara postījumi bija lielāki. Tūlīt pēc tās iekarošanas sākās cīņas ar lietuviešiem, kas turpinājās visu XIV gs. un traucēja satiksmes ceļu ekspluatāciju. Tāpēc piļu celtniecība aizkavējās — visas pils Zemgalē uzceltas XIV—XV gs., izņemot Jelgavu (XIII gs.).⁹⁵ Zemgales saimniecisko dzīvi negatīvi ietekmēja arī lielā zemgaļu izceļošana uz Lietuvu. Augšzemes pakļaušanas gaitā vācieši aktīvi izmantoja ceļus, kas to šķērsoja no Sēlpils un Jersikas dienvidu virzienā, bet XIV un XV gs. šo ceļu nozīmi mazināja nemitīgās sadursmes ar lietuviešiem un svarīgā tirdzniecības centra Jersikas izpostīšana, turklāt Augšzeme bija reti apdzīvota. Savu nozīmi nekad vairs neatguva arī Mežotnes—Salaspils ceļš. Turpretim Daugavas kreisā krasta ceļš tika izmantots diezgan aktīvi. Tā nozīmi vēl palielināja sagrautās sēļu pils vietā 1373. g. uzceltā Sēlpils.⁹⁶ Pēc piļu uzcelšanas Zemgalē starp tām un Rīgu izveidojās sakari, kurus veicināja arvien pieaugošā tranzīttirdzniecība no Lietuvas. Sakari starp Rīgu un Jelgavu tika uzturēti pa ceļu, kas jau XIII gs. gāja no Jelgavas gar Lielupi uz Klīvi un gar Babītes ezera dienvidaustrumu krastu uz Rīgu. To izmantoja arī vēlākos gadsimtos, jo pa taisno ceļu gar Olaini (par kuru ir dažas netiešas ziņas ap XV gs.) brauca reti un galvenokārt ziemā (lielo purvu dēļ). Tikai XVII gs. zviedru kartes rāda taisno ceļu caur Olaini kā galveno satiksmes ceļu starp Rīgu un Jelgavu. Sakariem starp Rīgu un Bausku izmantoja t. s. Lietuvas ceļu:⁹⁷ no Rīgas ar prāmi pāri Daugavai, gar Katlakalnu, caur Akmeņsalas un Godeļu muižiņu teritorijām uz Ķekavu, pāri Ķekavas upei, garām Pulkārtnei līdz Tilderu krogam, tad atkal pāri Ķekavas upei, tālāk pāri Misai uz Iecavu, no turienes uz Codi un Bausku (skat. 7. att.).⁹⁸ XV gs. izveidojās arī otrs ļoti svarīgs ceļš, kura galapunkts bija Birži Lietuvā.⁹⁹ Otrā ceļa identifikāciju sarežģī avotu materiālu trūkums par posmu no Vecumniekiem līdz Biržiem. Ceļš

⁹⁵ A. Tuulse, 1942, S. 157, 93, 123, 168, 229.

⁹⁶ K. Lōwis of Menar, 1922, S. 113.

⁹⁷ Ar šo nosaukumu ceļš vēstures avotos fiksēts tikai XVI gs. (... *der geschlatenen Lettowisschen straten halven*... — AuR, III, 326. nr.), taču bez šāda nosaukuma tas minēts jau 1435. g.

⁹⁸ LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2193., 2223. l.; A-288. f., 1. apr., 39., 90. l. Ir zināms, ka 1435. g. šis ceļš skar Pulkārtni, bet vēlāk tas drusku novirzījies sāņus (AuR, III, 326. nr.).

⁹⁹ LUB, VIII, 1016. nr.

no Rīgas gāja pa Bauskas ceļa trasi līdz Rīgas patrimonālā apgabala robežām. Aiz Ķekavas Biržu ceļš atdalījās no Bauskas ceļa, pagriežoties vairāk uz Baldones pusi, šķērsoja Suņupi un gar Drukaskrogu¹⁰⁰ veda, neskarot Baldoni, uz Vecumniekiem (*Neue Guth*).¹⁰¹ Tālāko ceļa trasi var noteikt tikai hipotētiski, kā pieturas punktu minot Radvilišķus Lietuvā (netālu no Kurmenes) vai Skaistkalni, vai arī abus divus.¹⁰² Svarīgi ceļa posmi bija Jelgava—Dobeles, domājams, caur Bērmuižu, un Tukums—Praviņi—Džūkste (*Siuxt*)—Dobeles.¹⁰³ Ar pārējo Zemgales daļu ļoti slikti bija saistīta Augšzeme, ar kuru stabili sakari izveidojās tikai XVI gs.

Samērā liela nozīme bija Zemgales ūdensceļiem, sevišķi Rīgas apgādē ar malku un pārtiku. Visvairāk izmantoja Lielupi ar tās pietekām Mūsu¹⁰⁴ un Bērzi, bet apkārtējie zemnieki un zvejnieki — arī Sloceņi un Kaņiera ezeru. Augšzemes upes šajā laikā transportam neizmantoja.

Iekšējo satiksmes ceļu saimnieciskā nozīme Latvijā aplūkojama vairākos aspektos, vispirms jau zemes ekonomiskajā saliedēšanā ap svarīgākajiem centriem. Iekšzemes novadu saistību ar pilsētām noteica iekšējā tirgus pakāpeniska veidošanās. Arvien vairāk palielinājās lauksaimniecības produktu eksports, kas pamudināja feodālus, garīdzniekus un zemniekus saistīties ar tirgu. Rīga un pārējās Livonijas pilsētas centās uzturēt sakarus ar apkārtējiem novadiem, izveidojot veselus tirdzniecības rajonus.¹⁰⁵ Lielākajām pilsētām radās savi apakšcentri, kas uz tām nogādāja no attālākiem rajoniem savāktu produkciju. Pilsētu tirdzniecisko aktivitāti noteica apgabala saimnieciskā attīstība un tā iespējas saistīties ar lielākiem tirdzniecības centriem un ostām ar satiksmes ceļu palīdzību. Ceļu veidošanos ietekmēja pilsētu iedzīvotāju apgāde, feodālās rentes piegāde administratīvajos centros, preču apmaiņa starp pilsētām un laukiem. Tāpat liela nozīme bija zemes saimnieciskajai specializācijai,¹⁰⁶ kas arī ietek-

¹⁰⁰ LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2193., 2222. l.

¹⁰¹ 1568. g. Bauskas landtāgā teikts, ka šis ceļš iet caur Vecumniekiem (*F. G. v. Bunge*, 1843, S. 178). Caur Vecumniekiem uz Lietuvu devās arī Rīgas rātskungs Gothards Vellings XVII gs. sākumā (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1045. l., 17. lp.).

¹⁰² LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1045. l., 22.—27. lp.; *W. Eckert*, 1927, S. 202.

¹⁰³ Caur Bērmuižu uz Jelgavu 1442. g. brauca ordeņa vizitators no Prūsijas (LUB, IX, 846. nr.).

¹⁰⁴ *V. Niitemaa*, 1952, S. 58.

¹⁰⁵ Turpat, 49. lpp.

¹⁰⁶ *V. Niitemaa* norāda, ka Vidzemes lībiešu daļa piegādājusi vasku, Dienvidigaunija — labību un Kurzeme — dzintaru. XIV un XV gs. arī Vidzeme sāka lielākos daudzumos piegādāt labību, sevišķi Burtnieku un Rūjienas apgabali, kā arī Zemgale — Bauskas un Jelgavas apgabali. Vēlākajos gadsimtos specializācija izpaudās vēl krasāk, piemēram, Bauskas, Jelgavas un Dobeles apkārtnē izveidojās labības audzēšanas rajoni. Burtnieku—Rūjienas apgabalu sauca par Livonijas maizes klēti. Kurzemes piekrastes zvejnieki piegādāja Latvijas pilsētām zivis.

mēja satiksmes ceļu attīstību. Tādējādi satiksmes ceļu veidošanās un zemes ekonomiskās attīstības process bija atgriezenisks — satiksmes ceļi veicināja saimniecisko sakaru veidošanos, bet saimnieciskā aktivitāte savukārt arvien vairāk palielināja iekšējo satiksmes ceļu tīkla tālāku attīstību.

Pirmās Livonijas pilsētas izveidojās satiksmes ceļu krustpunktos, piemēram, Rīga, Kuldīga, Koknese un Straupe. Dažu minēto pilsētu attīstību negatīvi ietekmēja ģeogrāfiskais stāvoklis, jo tās nebija tieši saistītas ar ostām, piemēram, Straupe, Koknese, bet patērēt lauksaimniecības ražojumus uz vietas nebija iespējams pilsētu iedzīvotāju necīgā skaita dēļ. Tāpēc šīs pilsētas bija spiestas kļūt par Rīgas tirdzniecības apakšcentriem.¹⁰⁷ Par izņēmumiem var uzskatīt Kurzemes pilsētas — Kuldīgu, Ventspili, arī Liepāju, bet Vidzemē Salacgrīvu, kurām pašām bija savs tirdzniecības apgabals un kuras orientējās uz tiešu tirdzniecību ar ārzemēm. Virzienā uz šīm ostām veda galvenie satiksmes ceļi. Arī kapitāla ziņā Rīgas tirgotāji bija pārāki, tāpēc vietējo pilsētiņu tirgotāji kļuva no tiem atkarīgi. Var teikt, ka jau kopš XIV gs. pirmās puses Rīga veidojās par Latvijas tirdzniecības centru, kas saistīja pie sevis plašus apgabalus.

Protams, Rīgas saimniecisko progresu ietekmēja arī daudzie satiksmes ceļi, kas sanāca Rīgā no visas Latvijas teritorijas. Kad XIII gs. beigās un XIV gs. sākumā notika Rīgas un Livonijas ordeņa cīņas, tad ordenis, lai pārtrauktu Rīgas sakarus ar iekšzemi, izvietoja savus sprosta punktus (*Sperrpunkte*) uz visiem svarīgākajiem ceļiem: Daugavgrīvā (domājams, ka šim nolūkam izmantoja ordeņa pili), pie Garā strauta (Langas — *Langenaa*), Gaujas, Ropažos, Mazjumpravmuižā, Babītē, Jelgavā, Bukultos.¹⁰⁸ Tas bija viens no galvenajiem cēloņiem, kas 1330. g. spieda Rīgu padoties.¹⁰⁹ Minētie sprosta punkti ļauj secināt, ka svarīgākie satiksmes ceļi Rīgas saimnieciskajos sakaros ar laukiem un kaimiņu zemēm bija ceļš gar Daugavas labo krastu un Daugavas ūdensceļš (sprosta vieta Mazjumpravmuižā), ceļš uz Rīgu caur Jaunpili, Mālpili, Ropažiem (sprosta vieta Ropažos), ceļš no Cēsīm un Limbažiem (sprosta vieta Bukultos), ceļš gar Vidzemes jūrmalu uz Pērnavu (sprosta vieta pie Garā strauta, gar kuru, liekas, veda šis ceļš), ceļš no Zemgales gar Lielupi un Babīti (sprosta vieta Babītē), ūdensceļš pa Lielupi (sprosta vieta Jelgavā). Sakaru pārtraukšana pa Lielupi bija diezgan liels trieciens Rīgai. Ordeņa un Rīgas cīņu laikā Lielupē tika iznīcināts 200 plostu un 20 laivu (*lodjen*).¹¹⁰

¹⁰⁷ V. Nitemā min kādu Straupes tirgotāju Johannesu Rotehozi, kas bija starpnieks starp Rīgas un Straupes tirdzniecisko novadu (V. Nitemaa, 1952, S. 55).

¹⁰⁸ V. Nitemaa, 1952, S. 66.

¹⁰⁹ Turpat, 59. lpp.

¹¹⁰ Turpat, 58. lpp.

Starp Rīgu un Kurzemi bijuši mazāk svarīgi sakari, jo nav sprosta vietas pie Bulliem (šeit bija nozīmīgākā pārceltuve pār Lielupi ceļā uz Kurzemi), kaut gan daļēji sakarus ar Kurzemi varēja traucēt ar Babītes sprosta palīdzību, bet braucienus no Kurzemes uz Rīgu ar laivām pa Rīgas jūras līci traucēja no Daugavgrīvas. Ordeņa un Rīgas cīņu laikā tika ļoti ierobežota to ceļu izmantošana uz Rīgu, kuri veda gar ordeņa pilīm.

Jāatzīmē atsevišķu pilsētu un apdzīvotu vietu tendence pašām tirgoties ar ārzemēm bez Rīgas tirgotāju starpniecības. Kopš XIV gs. otrās puses palielinājās arī muižnieku, ordeņa un bīskapu centieni panākt tiešus sakarus ar ārzemju tirgotājiem. Tāpēc Latvijas teritorijā blakus Rīgai sāka izveidoties citas ostas, kuras satiksmes ceļi saistīja ar iekšzemes rajoniem. Visizdevīgākie apstākļi šādu jaunu tirdzniecības ostu radīšanai bija Kurzemē ar tās labo ūdensceļu tīklu un senām kuģniecības tradīcijām. Kurzemei nebija arī tik bīstama Rīgas konkurence. Šādas ostas un reizē arī tirdzniecības centri XV gs. Kurzemē bija Ventspils, Liepāja, Kuldīga, zvejnieku ciems Sakasgrīva (avotos saukts arī par Āķagalū jeb Saku, tagadējā Pāvilosta). 1263. g. Kurzemes dalīšanā Liepāja (Līva) kļuva par bīskapa, bet Ventspils — par ordeņa īpašumu.¹¹¹ Taču ar laiku ordenis atņēma bīskapam Liepāju,¹¹² Kurzemes bīskapijai Liepājas novadā nebija zemes īpašumu. Par vienīgo Kurzemes bīskapijas ostu kļuva jau minētā Sakasgrīva, ko apmeklēja arī ārzemnieku kuģi.¹¹³ Izveidojās ceļu tīkls, pa kuru piegādāja preces uz šo ostu. Liela nozīme Kurzemes saimnieciskajā dzīvē bija arī Kuldīgai, kas atradās svarīgu ceļu krustojumā un ar sauszemes un ūdensceļu palīdzību bija saistīta ar Ventspili.

Vidzemē par svarīgu tirdzniecības centru un ostu (protams, neskaitot Rīgu) kļuva Salacgrīva, kuru izmantoja bīskaps un viņa vasāļi. Uz Salacgrīvu orientējās Rīgas arhibīskapijas «lībiešu gals». Salacgrīvas nozīme palielinājās tāpēc, ka uz turieni bija iespējams nogādāt preces, izmantojot gan ūdens, gan sauszemes ceļus. Tas savukārt veicināja satiksmes ceļu tīkla attīstību Limbažu—Salacgrīvas rajonā. Šis rajons izvirzījās vienā no pirmajām vietām Latvijas teritorijā satiksmes ceļu tīkla biezuma ziņā.

Satiksmes ceļu attīstība veicināja muižu veidošanos, un savukārt muižu veidošanās sekmēja satiksmes ceļu attīstību. Paši pirmie lēņi Latvijā radās galveno satiksmes ceļu tuvumā — Dāniela lēnis Lielvārdē, kā arī Meijendorfas Konrāda lēnis Ikšķilē jau XIII gs. sākumā. 1302. g. Rīgas arhibīskaps Izarns izlēņoja Bertoldam Svarc-

¹¹¹ LUB, I, 373. nr.

¹¹² Kāds 1431. g. dokuments liecina, ka Liepāja jau piederējusi ordenim (LUB, VIII, 440. nr.).

¹¹³ LUB, VIII, 440. nr.

hofam Suntažus un Vangažus,¹¹⁴ kas atradās pie lieliem satiksmes ceļiem. Tas pats attiecas arī uz Tīzenhauzenu valdījumiem Bērzaunes novadā. Vasalim vajadzēja uzturēt ciešus sakarus ar feodālo senjoru un kaut vai minimāli saistīties ar tuvāko tirdzniecības centru, lai tur iegūtu vajadzīgās preces. Apstāklim, ka vasaļu muižas izveidojās pie lielajiem ceļiem, bija liela stratēģiska nozīme, jo nemieru un ienaidnieka uzbrukuma gadījumā senjors varēja ātri mobilizēt vasaļu karaspēku.

No muižu veidošanās vēstures var konstatēt, ka vairums muižu radās apgabalos, kur jau bija samērā biezs satiksmes ceļu tīkls. Rīgas arhibīskapijas «lībiešu galā» XIV gs. ir pieminētas septiņas «kunga sētas»:¹¹⁵ Augstroze, Rozbeķi un Kūdums — Valmieras—Straupes—Rīgas ceļa tiešā tuvumā, Pociems un Ozolu muiža — Rūjienas—Burtnieku—Limbažu ceļa tuvumā, Ungurpils un Ārciems varēja saistīties kā ar Salacgrīvu, tā Limbažiem. Arī arhibīskapijas «latviešu galā» muižu izvietojums bija atkarīgs no satiksmes ceļiem: Vecogre, Madliena, Aderkaši atradās Cesvaines—Ērgļu—Suntažu—Rīgas ceļa tiešā tuvumā, Vējavas muiža — netālu no Bērzaunes, Starti — pie Gaujienas—Cēsu ceļa.¹¹⁶ Šo ainu vēl spilgtāk papildina XV gs. dati. Limbažu novadā izveidojās šādas muižas: Pāle, Šķirstiņi, Katvari, Ķirbiži, Igate, Liepupe, Aijaži, Āstere, Puikule.¹¹⁷ Visām šīm muižām ar vairāku vietējas nozīmes ceļu palīdzību bija iespējams saistīties ar Salacgrīvu vai Limbažiem. Pie Valmieras—Straupes ceļa izveidojās Stalbe, Unguri, Ķieģeļi, Podžēni, Englārte, Vaidava, Mujāni.¹¹⁸ Rīgas arhibīskapijas «latviešu gala» XV gs. izveidojās Ērgļu, Sausnējas, Jumurdas, Odzienas, Bērzaunes, Tīzas, Plāteres muižas,¹¹⁹ kuru izvietojums liecina, ka lielceļš uz Rīgu caur Ērgļiem un Suntažiem jau pastāvējis. Neapšaubāmi, ka muižu izveidošanās veicināja satiksmes intensifikāciju, jaunu ceļu veidošanos un sekmēja iekšējo sakaru attīstību.

Iekšējo sakaru veidošanos un ceļu tīkla paplašināšanos pozitīvi ietekmēja arī tā saucamā zemnieku tirdzniecība, kuras uzplaukumam sevišķi labvēlīgi bija pirmie gadsimti pēc vācu iebrukuma, kad vasaļi vēl diezgan maz bija saistīti ar tirgu un muižu saimniecības tikko sāka veidoties. Par to, ka zemnieku braucieni uz Rīgu bija plaši izplatīti, liecina ordeņa mestra Johana Freitāga fon Loringhofena noteikumi Bauskas un Mežotnes zemniekiem, aizliedzot tiem ar saviem ražojumiem doties uz Rīgu līdz tam laikam, kamēr nebūs nomaksātas pagasta nodevas.¹²⁰ Kā pozitīvs moments sakaru veici-

¹¹⁴ LGU, I, 47. nr.

¹¹⁵ V. Dorošenko, 1958, 13.—15. lpp.

¹¹⁶ Turpat, 30. lpp.

¹¹⁷ Turpat, 16.—27. lpp.

¹¹⁸ Turpat, 16.—26. lpp.

¹¹⁹ Turpat, 31.—37. lpp.

¹²⁰ A. Svābe, 1926, 44. lpp.

nāšanā jāuzskata atsevišķu zemnieku nodarbošanās ar lauksaimniecības preču uzpirkšanu un nogādāšanu uz pilsētām, kā arī importa preču pārdošana uz laukiem. Taču jau kopš XIV gs. «nevāciem» tika aizliegts nodarboties ar tirdzniecību.

Iekšējo satiksmes ceļu politiskā nozīme arī bija liela. Kas pārvaldīja svarīgākos satiksmes ceļus, tas bija faktiski valdošais spēks politiskajā dzīvē. Tāpēc jau kopš XIII gs. iebrucēju dažādo grupējumu starpā sākās cīņa par kundzību satiksmes ceļos. Cīņa beidzās par labu Livonijas ordenim, kas izvietoja savas nocietinātās pils pie visiem svarīgākajiem satiksmes ceļiem. Ordeņa valdījumi sašķēla Rīgas arhibīskapiju divās, bet Kurzemes bīskapiju — trijās daļās. Sevišķi svarīgs bija t. s. Gaujas koridors — šaurs ordeņa ipašumu gabals gar Gauju no Rīgas līdz Valmierai, kur sākās plašāki ordeņa valdījumi. Pa šo koridoru veda vairāki nozīmīgi satiksmes ceļi. Tādā veidā ordenis guva iespēju kontrolēt un pēc vajadzības ietekmēt pilsētu, sevišķi Rīgas, politisko kursu, nepieciešamības gadījumā traucējot tirdzniecību un transportu. Tāpēc pilsētas bija spiestas pakļauties ordeņa saimnieciskajām un politiskajām tiek-smēm.

XVI gs. vairāk nekā visos iepriekšējos gadsimtos notika Latvijas teritorijas saimnieciska konsolidācija, iekšējā un ārējā tirgus stabilizācija, kā arī iekšējo satiksmes ceļu paplašināšanās.

Dažās Rietumeiropas zemēs, kā Nīderlandē, Anglijā, notiekošā kapitālisma attīstība, ko raksturoja plaša manufaktūru ierīkošana, rūpniecības preču ražošana tirgum un kuģu būvniecība, stipri palielināja pieprasījumu pēc rūpniecības izejvielām, kā arī pārtikas produktiem, jo plašas iedzīvotāju masas iesaistījās darbā manufaktūrās. Šādos apstākļos Austrumeiropas zemēs strauji pieauga minēto preču ražošana, jo šeit lauksaimniecībai bija sevišķi labvēlīgi apstākļi lētā dzimtcilvēku darba dēļ kļaušu muižās. Sakarā ar lielo pieprasījumu cēlās lauksaimniecības produktu cenas. Cenu celšanās mudināja gan zemniekus, gan muižniekus saistīties ar tirgu. Latvijas pilsētu, sevišķi Rīgas, tirgotāji gribēja šo tirdzniecību koncentrēt savās rokās. Šādos apstākļos iekšējo satiksmes ceļu izmantošanas intensitāte arvien vairāk pieauga. XVI gs. pirmajā pusē galīgi izveidojās kļaušu muižu saimniecības. Muižas lauku palielināšanās, daļēji arī uz jaunapgūto zemju rēķina, stimulēja iekšējā satiksmes ceļu tikla paplašināšanos. Zemes iekšējā kolonizācija tuvojās nobeigumam.¹²¹ Līdz

¹²¹ B. B. Дорошенко, 1960, стр. 150. Tomēr bija vēl daži reti apdzīvoti un vāji apgūti rajoni, piemēram, Sēlijas novads, kurā ietilpa Taurkalnes lielie mežu masīvi un Dunavas, Dvietes, Saukas mežainie rajoni. Arī Kurzemes ziemeļu daļa — Kolka, Dundaga, Slitere — bija maz apgūta. Samērā reti apdzīvots bija rajons starp Skrundu, Kuldīgu un Saldu, kā arī Lietuvas pierobežas apgabals. Tas pats attiecas uz Lubānas ezera apkārtni, kā arī Gaujas augšteces — Sinoles, Aumeistera, Vijciema un Palsmanes novadiem. Šo Vidzemes novadu zviedru kartes XVII gs. izraibinātas ar uzrakstiem «*sumpfig*», «*morastig*» (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 1000., 1034. l.; A-288. f., 1. apr., 1002., 1004. l.).

ar to visa Latvijas teritorija bija savstarpēji saistīta, jo blakus vecajiem ceļiem tagad radīja jaunus, galvenokārt savienojot tos ar lielceļiem un izveidojot trūkstošos ceļu posmus.

Liela nozīme iekšējo satiksmes ceļu attīstībā bija arī Latvijas pilsētām, miestiem un tirgus vietām. Sakarā ar zemes labklājības pieaugumu un ārējās un iekšējās tirdzniecības uzplaukumu XVI gs. sākumā palielinājās iedzīvotāju skaits, tāpēc tika patērēts vairāk pārtikas un citu lauksaimniecības un meža produktu. Ilgāka miera laikā zemniekiem uzlabojot savus saimnieciskos apstākļus, palielinājās apgrozība starp pilsētām un laukiem. Pieauga muižniecības ienākumi un līdz ar to tās pirktspēja. Tas viss ietekmēja iekšējo sakaru attīstību. To paplašināšanos stimulēja arī Livonijas kārtu — muižniecības, ordeņa amatpersonu, garīdzniecības un zemniecības — centieni pārdot savas preces bez starpniecības tieši ārzemju tirgotājiem.¹²² Šie centieni veicināja jaunu tirdzniecības centru un ostu veidošanos, jaunu ceļu ierīkošanu, lai apietu starpniekus un muitas punktus. Šos ceļus sauca par blakus ceļiem (*Beiwege*),¹²³ jauniem ceļiem (*ungewöhnliche Strasse, neue Wege*).¹²⁴

XVI gs. Vidzemē var pilnīgi droši identificēt divus lielceļus, kuriem bija ārkārtīgi liela nozīme zemes iekšējā tirdzniecībā un kuru atsevišķi posmi jau ir zināmi iepriekšējos gadsimtos. XVI gs. avotu ziņas par šiem ceļiem kļūst arvien biežākas, un tiem pievienojas daudz šķērsceļu. Šie divi lielceļi, kas veda no Vidzemes Centrālās augstienes, bija t. s. Ropažu ceļš caur Cesvaini uz Alūksni¹²⁵ un ceļš uz Piebalgu un tālāk uz Alūksni.¹²⁶ Izmantojot XVII gs. kartogrāfijas materiālu, var pilnīgi noteikt šo ceļu trasi. Pirmais ceļš, izejot no Rīgas, atdalījās no Rīgas—Kokneses lielceļa un gar Ulbrokas ezera ziemeļu galu gāja uz Skraģu krogu, pie Smīziņkroga krustoja Mazo Juglu, gar Silakrogu veda uz Zaķu muižu, Bajāriem, Kangariem, Suntiāžiem (skat. 6. att.), gar Kastrāni, Vatrāni, Ņeipeni, Taurupi uz Ērgļiem, pāri Ogresi, gar Jumurdu, Lubeju uz Līdēra ezeru, tad gar Apeltienes muižu nogriezās¹²⁷ uz Cesvaini, no turienes gar Adulienu, Tirzu, Galgausku, Lejasciemu, garām Sudaļu ezeram virzījās uz Zeltņiem, tad gar Platpirtiem, Jaunlaiviņiem, Krāgas kalnu,

¹²² Ar holandiešiem dažkārt tirgojās arī zemnieki (*B. B. Дорошенко, 1960, стр. 303*). Ciņu starp atsevišķām Livonijas kārtām par tiešiem sakariem ar ārzemniekiem aprakstījis V. Nitemā (*V. Nitemaa, 1952.*)

¹²³ *V. Nitemaa, 1952, S. 184.*

¹²⁴ *F. G. v. Bunge, 1843, S. 195, 201.*

¹²⁵ No XVI gs. ir saglabājušies dokumenti, kas min šo ceļu vairākos posmos — pie Rīgas, Ropažu draudzē (LĢU, II, 350. nr.), Taurupes un Aderkašu rajonā (VTVA, 186. nr.), pie Ērgļiem (LĢU, II, 825. nr.).

¹²⁶ Pēc XVII un XVIII gs. kartogrāfijas materiāliem var secināt, ka abi ceļi ir galvenie Vidzemes lielceļi, jo 1688. g. kartē tie iezīmēti ar divām līnijām un iekrāsoti sarkanā krāsā (LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.).

¹²⁷ Nelielā posmā no Lubejas līdz Cesvainei ceļam bija otrs atzarojums caur Kārdzabu (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2210. l.).

Silakrogu uz Alūksni.¹²⁸ Otrais minētais ceļš, kam bija vairāki nosaukumi (*Weg nach der Rusche Bäche, Nytau und Pebal*,¹²⁹ *Landstrasse nach Allasch durch Neuermühlsche*¹³⁰), gāja no Rīgas pāri Bukultu tiltam un dambim līdz Lielā Baltežera dienvidu galam pa Rīgas—Cēsu ceļu, no kura atdalījās Langstiņu ezera dienvidu galā, tad veda pāri Krievupei uz Plānupi, Allažiem, garām Šķiliņiem uz Mālpili, garām Lāčīšiem, Cimeriem, Salmiņiem un Nītauri un Skujeni, pāri Amatas upes iztekai, garām Mēlēniem, Maisēļiem, Urbiem, Zobola ezera ziemeļu galam, garām Alauksta ezera dienvidu galam uz Vecpiebalgu. No turienes ceļš pagriezās uz ziemeļiem un, šķērsojot Gaujas pieteku Tūliju, gāja gar Laņģiem, Zarņiem, Pentuļiem, Abrupjiem uz Jaunpiebalgu, tad uz Ranku, cauri mežainam apvidum uz Gauju, pāri Uriekstes upei uz Velēnu un joprojām paralēli Gaujai, iepretī Sinolei savienojās ar Ropažu ceļu, kas caur Cesvaini gāja uz Alūksni.¹³¹

Kokneses—Cēsu ceļam, liekas, jau agrākos gadsimtos bijuši vairāki varianti. Tā, viens no tiem XIII gs. gāja pa līniju Koknese—Nītaure—Āraiši—Cēsis.¹³² XIV gs. šī ceļa virziens mainījās politisku un saimniecisku apstākļu dēļ. Zemes dalīšanas rezultātā Rīgas arhibīskapa un tā vasaļu pils izveidojās līnijā Rauna—Ērgļi—Koknese.¹³³ XIV gs. beigās un XV gs. sākumā var konstatēt ceļa posmu Dzērbene—Piebalga caur Nēķinu,¹³⁴ bet XVI gs. minēts Raunas—Piebalgas ceļš.¹³⁵ 1375. g. lietuvieši iebruka Vidzemē un devās uz Cēsīm caur Piebalgu (tātad arī caur Raunu). Iespējams, ka atpakaļ tie atgriezās pa to pašu ceļu, jo minēta Baltava (Altiene) pie Ērgļiem.¹³⁶ XVII gs. zviedru kartēs šis ceļš iezīmēts caur Raunu.¹³⁷ Ceļu no Kokneses uz Cēsīm caur Raunu var identificēt: no Kokneses pie Kļušiem pāri Pērsei uz Vecbebriem, garām Blankai, Plepjiem, Siljāņiem uz Iršiem, no turienes gandrīz taisnā līnijā uz Ērgļiem, garām Ziesta kalnam, tad gar Jumurdu uz Cirstiem, gar Nedža ezeru,

¹²⁸ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 110., 108., 1002. l.; 7404. f., 1. apr., 2205. l.; L. A. Mellin. Atlas..., karte «Der Walksche Kreis»; ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2.

¹²⁹ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1. l.

¹³⁰ Turpat, 7404. f., 1. apr., 2204 l.

¹³¹ Turpat, A-288. f., 1. apr., 1002. l.; A-2 f., 1. apr., 1337. l., 8. lp.; 7404. f., 1. apr., 2209 l.; L. A. Mellin. Atlas..., kartes: «Der Rigische Kreis», «Der Wendensche Kreis», «Der Walksche Kreis»; ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2.

¹³² E. Mugurevičs, 1961, 72. lpp.

¹³³ Sajā līnijā bija izvietotas arhibīskapa pils: Rauna, Piebalga, Ērgļi (vasaļa pils), Altiene, Koknese, kā arī ordeņa pils: Cēsis, Āraiši, Nītaure, Mālpils, bet uz Daugavas pusi līdz pat Ikšķīlei bija arhibīskapijas īpašumi (Latvijas PSR vēsture, I, 88. lpp.).

¹³⁴ LGU, I, 297. nr.

¹³⁵ Turpat, II, 819. nr.

¹³⁶ Сборник материалов и статей..., т. 2, 1879, стр. 127.

¹³⁷ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.; 7404. f., 1. apr., 2217. l.

Bitēniem, Celmiem, Spuldzēniem, gar Alauksta un Ineša ezeru rietumu piekrasti, Zeikariem, Ģibuļiem, Cepļiem, pāri Gaujai pie iztekas, garām Gailišiem, Aprāniem, Kalnstemiķiem uz Nēķinu, no turienes uz Dzērbeni, Auļiem, Vecežiem, Apseskrogu, Vību un Raunu.¹³⁸ Nav avotu materiālu, kas ļautu apgalvot, ka šis ceļš XVI gs. no Raunas gāja uz Trikātu. Iespējams, ka ceļš vēl nepastāvēja, bet, ja arī pastāvēja, tad to izlietoja maz, jo tam nebija ne politiskas, ne arī tik lielas saimnieciskas nozīmes. Rodas jautājums, vai XVI gs. pastāvējis otrs Kokneses—Cēsu ceļš. Nav šaubu, ka ir bijis ceļš no Cēsīm uz Āraišiem un tālāk uz Nītauri. No Nītaures ceļš veda uz Jaunpili.¹³⁹ Līdz Vecbebriem gāja Kokneses—Ērgļu ceļš, trūkst ceļa posma no Jaunpils līdz Ķeipenei un no tās uz Taurupi. Kādā 1543. g. dokumentā, kārtojot robežu strīdu starp Hildebranda Lutkena un Georga Krīdenera zemnieku zemēm, minēts ceļš no Lauberis uz Madlienu (*Sissegal*) un Kokneses lielceļš (*Kokenhussischen hellen Weg*).¹⁴⁰ L. Mellina atlantā iezīmēts ceļš no Cēsīm caur Āraišiem, Spāri, Nītauri, Jaunpili, Bērzmuižu, Ķeipeni, Madlienu, Zādzeni, Lēdmani uz Lielvārdi vai Koknesi.¹⁴¹ Tā kā ceļš no Kokneses uz Lēdmani pastāvēja jau agrākajos gadsimtos, pilnīgi pamatoti var apgalvot, ka šis ceļš uz Cēsīm tiešām gājis pa šādu trasi. Zviedru ceļu kartēs gan nav ceļa gabala no Nītaures uz Lēdmani.¹⁴²

Koknesei bija iespēja saistīties ar apdzīvotām vietām pie Gaujas pa ceļu Sigulda—Koknese. Pašā XV gs. sākumā kāds franču bruņinieks Zilbērs de Lanuā ceļojumā pa Livoniju izmantoja šo ceļu: no Siguldas tas pa 15 jūdžu (apm. 105 km) garu ceļu devās uz Koknesi.¹⁴³ Neviens no iepriekš minētajiem ceļiem neatbilst šādam attālumam, toties tam pilnīgi atbilst ceļš, kas gāja no Siguldas uz Allažiem, tad pa Rīgas ceļu uz Mālpili, no turienes uz Suntažiem, Lauberi, Lēdmani, Krapi un Koknesi. No Mālpils varēja doties arī uz Aizkraukli¹⁴⁴ caur Kastrāni, Lauberi, Lēdmani un Krapi. Kartogrāfiskie materiāli gan šādu ceļu neuzrāda. Ja tas arī pastāvējis, tad tam nav bijusi liela nozīme.

XVI gs. iekšējos sakaros joprojām ļoti svarīgi bija ceļi no Kokneses uz Bērzauni, Cēsu—Raunas—Smiltenes—Gaujienas—Alūksnes ceļš un Daugavas labā krasta ceļš, kuri ļoti bieži pieminēti vēstures

¹³⁸ LCVVA, 7404. f., I. apr., 2217. l.; A-288. f., I. apr., 1002. l.; ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2.

¹³⁹ To apliecina Ivana Bargā karagājiens no Cēsīm uz Āraišiem un Jaunpili (*B. Rusovs*, Livonijas kronika, 166. lpp.). Ceļš no Nītaures uz Āraišiem minēts arī 1546. g. (VTVA, 199. nr.).

¹⁴⁰ LGU, II, 954. nr.

¹⁴¹ L. A. Mellin. Atlas . . . , karte «Liefland . . . ».

¹⁴² LCVVA, A-288. f., I. apr., 1002. l.

¹⁴³ A. Spekke, 1935, 99. lpp.

¹⁴⁴ LGU, I, 683. nr.; LUB, 2, I, 907. nr.

avotos. Nav vērojamas izmaiņas Rīgas—Cēsu ceļā. Var droši konstatēt ceļa posmu no Cēsīm caur Trikātu uz Valku: no Cēsīm tas veda taisni uz Raunas upes ieteku, to šķērsojot, uz Liepu, garām Skangāļiem uz Startiem. Pie Startiem atdalījās ceļš uz Miegakrogu, caur Dambi un Junkuriņu, Dutku uz Trikātu, no turienes uz ziemeļiem un pie Pulkas pāri Gaujai. Pie Egļu kroga ceļš, kas gāja no Cēsīm uz Valku, pievienojās Rīgas—Valmieras—Valkas—Tartu ceļam.¹⁴⁵ Otrs šā ceļa variants veda no Trikātas caur Vadzi, pie Oliņas pāri Gaujai.¹⁴⁶ No Valmieras gāja ceļš uz Cēsīm — pie Valmieras pāri Gaujai un tad gar Gauju uz Cēsīm.¹⁴⁷ Valmieras—Burtņieku ceļu XVI gs. izmantoja ordeņa sakaru vajadzībām.¹⁴⁸ So ceļu identificēt ir samērā grūti. 1686. g. kartē iezīmēti divi tā varianti: pirmais Burtņieku ezera dienvidu galā atdalījās no Rūjienas—Limbažu ceļa un paralēli Eiķenes upei gāja caur Briedi (*Wredenhof*) tieši uz Valmieru; otrais no Vieslavas apkārtnes veda uz Jaunburtņiekiem un Mujāniem un pie Vaidavas pievienojās Straupes — Valmieras ceļam.¹⁴⁹ No Valmieras gāja ceļš uz Valku caur Ēveli, Dakstiem, Ērgemi, tāpat no Valkas bija ceļš caur Ērgemi uz Igauniju.¹⁵⁰

Limbažu rajonā aktīvāk sāka izmantot šādus ceļus: Limbaži—Liepupe,¹⁵¹ Limbaži—Vainiži caur Umurgu,¹⁵² Roperbeķi—Umurga—Vainiži—Rozula—Stalbe, kur šis ceļš pievienojās Rīgas—Straupes—Valmieras ceļam.¹⁵³ Vairākos dokumentos pieminēts Straupes lielceļš un Burtņieku—Rūjienas ceļš.¹⁵⁴

Ceļu tīkls kļuva biežāks Latvijas austrumdaļā. Palielinājās tā ceļa nozīme, kurš Alūksni saistīja ar Ludzas—Rēzeknes apkārtni. Pa šo maršrutu 1577. g. Ivans Bargais devās uz Daugavpili.¹⁵⁵ Materiālu trūkuma dēļ ir grūti šo ceļu lokalizēt. Domājams, ka no Alūksnes tas gar Balviem¹⁵⁶ veda uz Viļaku un tad uz Ludzu un Rē-

¹⁴⁵ LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2208., 2217., 2219. l.; *L. A. Mellin. Atlas...*, kartes «Der Wendensche Kreis», «Der Walksche Kreis». Tas ir t. s. Pleskavas ceļa Trikātas variants, kas pastāvēja jau XIII gs.

¹⁴⁶ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.; *L. A. Mellin. Atlas...*, karte «Der Walksche Kreis».

¹⁴⁷ ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2.

¹⁴⁸ AuR, III, 268., 317. nr.; LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.

¹⁴⁹ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.

¹⁵⁰ Turpat.

¹⁵¹ LGU, II, 217., 1026. nr.

¹⁵² Turpat, 462. nr. Šāda trase ievilkta arī 1647. g. zīmētajā Limbažu novada kartē (LCVVA, A-288. f., 1. apr., 612. l.).

¹⁵³ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 612. l.

¹⁵⁴ LUB, 2, III, 767. nr.; LGU, II, 230., 539. nr.

¹⁵⁵ *B. Rusovs. Livonijas kronika*, 164. lpp.

¹⁵⁶ Fr. Brunss un H. Večerka savā atlantā šo ceļu novelk no Alūksnes uz Jaunannu, Liteni, kur tas šķērso Pededzi, un tālāk uz Balviem (*Fr. Brunss, H. Weczerka*, 1962, 39. karte). Liekas, ka XVI gs. pastāvējis arī kāds cits variants — zviedru kartes rāda ceļu, kas apmēram pie Lejasciema atdalījās no Rīgas—Alūksnes ceļa un veda caur Valmi uz Gulbeni (LCVVA, A-288.f., 1. apr., 1002. l.). Šajā pašā kartē iezīmēts ceļš no Gulbenes uz Cesvaini caur Jaungulbeni.

zekni vai arī no Balviem uz Rēzekni. XVI gs. pastāvēja divi Balvu ceļi — vecais un jaunais. Viens no tiem gāja gar Vārnienes upi, caur Dricēniem uz Rēzekni,¹⁵⁷ otrs ceļš, izliecot loku tuvāk Lubānas ezeram, arī veda uz Rēzekni. Latgalei bija neizdevīgi ģeogrāfiskie apstākļi: tās saimnieciski attīstītākie rajoni, piemēram, Ludzas rajons, atradās tālu no Latvijas galvenajām ostām. Poļu revīzijas materiālos teikts, ka no Rīgas līdz Ludzai esot 60 jūdžu, ceļš līdz Daugavai — 20 jūdžu, taču tas ļoti slikts — vedot pa purvainu apvidu.¹⁵⁸ Iespējams, ka 20 jūdžu garais purvainais ceļš gāja no Ludzas caur Rēzekni, Viļāniem, Varakļāniem, Atašieni uz Krustpili.

Visievērojamākās pārmaiņas XVI gs. notika Augšzemē, kur ceļu tīkls stipri paplašinājās, jo bija pieaudzis šī novada saimnieciskais īpatsvars, kā arī palielinājusies politiskā nozīme. Saimnieciski visai aktīvi bija Sēlpils un Daugavpils apgabali līdz Lietuvas robežai. XVI gs. avoti šeit piemin daudz muižu — Sēlpili, Piksteri, Viesīti, Daudzevu, Vārnavu, Danenfeldi, Neretu, Pilskalni, Asari, Gārseni, Lavidī, Kaldabruņu un Prodi.¹⁵⁹ Satiksme pa vecajiem, XIV un XV gs. maz lietotajiem satiksmes ceļiem kļuva intensīvāka. Aktīvāk sāka izmantot veco ceļu gar Daugavas kreiso krastu.¹⁶⁰ 1568. g. Bauskas landtāgs norāda uz Sēlpils—Saukas ceļa nozīmi.¹⁶¹ Domājams, ka šis ceļš gāja pa XIII gs. ceļa maršrutu: no Sēlpils gar Saukas ezeru, Vecsauku (*Eks*) uz Neretu un tālāk uz Roķišķiem Lietuvā.¹⁶² Šajā laikā izveidojās Daugavpils—Rīgas ceļš caur Aknīsti, Neretu, Valli un Vecumniekiem un arī otrs šī ceļa atzarojums caur Subati, kas Vilkupē pievienojās iepriekšējam. Netiešas ziņas par abiem šī ceļa variantiem jau XVI gs. sākumā var gūt no Rīgas tirgotāja Spenkhūzena tirdzniecības grāmatām. Laikā no 1528. līdz 1543. g. šim tirgotājam bijuši stabili sakari ar daudzām Augškurzemes pilsētām un miestņiem, tajā skaitā arī ar Sēlpili un Neretu (pēdējā atradās tieši pie minētā Daugavpils—Rīgas ceļa).¹⁶³ Pirmās tiešās ziņas par šo ceļu sniedz jezuīts A. Posevins kādā no savām

Netālu no Jaungulbenes nedaudz leļpus tās vietas, kur Krustaliču upe ietek Pededzē, L. A. Mellina atlantā iezīmēts vecs zviedru tilts pāri Pededzei, bet tālāk tilts pāri Balvupei pie ceļa, kas ved virzienā uz Lubānas ezeru (*L. A. Mellin. Atlas...*, karte «Der Walksche Kreis»). Iespējams, ka zviedru kartēs trūkstošais posms (no Jaungulbenes līdz Balvupei) tomēr ir pastāvējis, jo citādi pāri Pededzei nebūtu ierīkots tilts.

¹⁵⁷ VTVA, 338. nr.; LGU, II, 914. nr.

¹⁵⁸ *Infanty*, s. 13.

¹⁵⁹ Sb. Kurland, 1893, Anhang I, S. 53.

¹⁶⁰ 1568. g. landtāgā tas minēts starp pieciem galvenajiem ceļiem. Ceļš gāja gar pašu Daugavu. Apzīmējums «gar Aizkraukles novadu» attiecas uz Aizkrauklei piederošo teritoriju Daugavas kreisajā krastā (*Fr. G. v. Bunge*, 1843, S. 178; ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2).

¹⁶¹ *F. G. v. Bunge*, 1843, S. 178.

¹⁶² *St. Herbst*, 1938, klāt pieliktā karte.

¹⁶³ *V. Niitemaa*, 1952, S. 298.

vēstulēm. 1582. g. pavasarī viņš devies uz Rīgu caur Kurzemes pilsetu (miestu) Ilūksti pa ļoti sliktu pārplūdušu ceļu caur bieziem mežiem, pār upēm tikai ar grūtībām ticis pāri.¹⁶⁴ Kartogrāfijas materiāla trūkuma dēļ jāizmanto galvenokārt rakstīto avotu liecības. Sakarā ar hercoga Jēkaba kanālu būves projektiem 1667. g. Daugavpils—Rīgas ceļu izmantoja Rīgas inženieri Joahims Hārdelofs un Francis Murrers. Viņi devās no Rīgas gar Baldoni uz Vecumniekiem, pāri Iecavas upei, tad gar Mēmeli un Susēju uz Korfa muižu, kur pārcēlās pāri Susējai, brauca uz Aknīsti, kur atkal pārcēlās pāri Susējai, tālāk uz Budberga krogu pie Vilkupes.¹⁶⁵ Lai novērstu aizdomas, abi inženieri uzdevās par tirgotājiem, kas brauc uz Subati (īstenībā viņi brauca izlūkot hercoga kanāla būves iespējas). Šis fakts ļauj domāt, ka ceļš uz Subati varējis izveidoties jau agrāk. Nākamajā gadā uz Augšzemi tādā pašā nolūkā, bet pa citu maršrutu devās no Rīgas inženieris Svenburgs. Viņš brauca no Rīgas uz Lielvārdi, kur cēlās pāri Daugavai, un caur Birzgali un Taurkalni devās gar Susēju uz Neretu, daļēji izmantodams iepriekš minēto Rīgas—Daugavpils ceļu.¹⁶⁶ Pievienojot šim ziņām XVIII gs. pirmās puses kartogrāfijas materiālu,¹⁶⁷ Svenburga izmantoto ceļu var diezgan sīki lokalizēt: to rāda krogu virkne (kartē) no Kurzemes hercogistes dienvidaustrumu stūra gar Daugavu uz Ilūksti (Bebrene, Ancene, Asare, Susēja, Aknīste). Krogi izvietoti arī gar otru ceļa atzarojumu (Subate, Lavide, Ilūkste). No Subates ceļš acīmredzot gāja uz Vilkupi caur Baltmuižu (citas trases izveidošanos traucēja purvs). Pie Vilkupes atzarojums pievienojās ceļam uz Rīgu. Krogi aiz Neretas izvietoti pie Ērberģes, Valles, Vecumniekiem un aiz Baldones. Arī L. Mellina atlantā šis ceļš iezīmēts no Neretas uz Valli, gar Vecumniekiem, Baldoni, aiz kuras tas iziet uz Rīgas—Bauskas ceļa.¹⁶⁸

Interesanti noskaidrot, pa kādu ceļu Bauskas fogts nogādāja uz Daugavu savus mežsaimniecības produktus pludināšanai uz Rīgu.¹⁶⁹ Tā kā fogtijā ietilpa daļa Taurkalnes, Baldones un Birzgales mežu (Bauskas tuvumā mežu bija maz, tāpat apšaubāmi, vai kokus veda uz Daugavu no Iecavas un Mūsas upju rajoniem), tad acīmredzot pastāvēja vietējas nozīmes ceļi, kas minētos apgabalus saistīja ar Daugavas kreisā krasta ceļu.

Svarīgs ir jautājums par turpmākajos gadsimtos ļoti nozīmīgā Jelgavas—Grobiņas ceļa izveidošanos. A. Tulse un L. Arbusovs uz-

¹⁶⁴ A. Spekke, 1935, 122. lpp.

¹⁶⁵ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 979. l., 1.—4. lpp.

¹⁶⁶ J. Juškevičs, 1931, 288.—289. lpp.

¹⁶⁷ Izmantota 1747. g. Nirnbergā izdotā Kurzemes un Zemgales hercogistes karte (LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1004. l.). Šajā kartē gan nav iezīmēti ceļi, bet ir atzīmēti krogi un tilti.

¹⁶⁸ L. A. Mellin. Atlas . . . , karte «Liefland . . . ».

¹⁶⁹ B. B. Дорошенко, 1960, стр. 283.

skata, ka tas pastāvējis jau XIV gs.¹⁷⁰ Var būt, ka šis ceļš ir XVI gs. otrajā pusē minētais lielceļš caur Dobeles apvidu uz Zemaitiju (*durchs Gebiet Doblen nach Samaiten*).¹⁷¹ Ir dažas ziņas par Jelgavas—Grobiņas ceļa izmantošanu XVI gs.¹⁷² Visai interesants ir kāds dokuments par pārtikas produktu sūtīšanu XVI gs. pirmajā pusē no Rēzeknes uz Klaipēdu pa sauszemes ceļu.¹⁷³ Ceļš no Daugavpils cauri Augšzemei uz Bausku un Jelgavu un tālāk uz Grobiņu atbilstu šādām vajadzībām. Bauska ar Jelgavu jau no seniem laikiem bija saistīta caur Mežotni un Sālgali.¹⁷⁴ No Jelgavas ceļš gāja gar Svēti, Dobeli, Annenkiem, Blīdeni, Saldu, Sātiņiem, Skrundu, Durbi, Grobiņu un Liepāju.¹⁷⁵

No pārējiem zemes ceļiem Kurzemē, par kuriem ir materiāli XVI gs. avotos, jāpiemin ceļš no Kandavas caur Stendi uz Talsiem,¹⁷⁶ ceļš no Aizputes uz Rāvu un Dunalku.¹⁷⁷

No iekšējiem ūdensceļiem bez Daugavas, Gaujas un Ventas XVI gs. sāka aktīvāk izmantot arī citus ūdensceļus, piemēram, Saku, Tebru,¹⁷⁸ Aivieksti un Pededzi,¹⁷⁹ Dubnu,¹⁸⁰ Latgalē izmantoja veselu sistēmu, kas sastāvēja no sikām upītēm un ezeriem, — no Ežezera līdz Daugavai.¹⁸¹ Zemgalē galvenais ūdensceļš bija Lielupe ar pietekām.

Sakarā ar feodālās saimniecības tālāku attīstību XVI gs. radās nepieciešamība vairāk saistīties ar tirgu. Šajā ziņā apgabali, kas atradās tālāk no satiksmes ceļiem un tirdzniecības centriem, bija daudz

¹⁷⁰ A. Tuulse, 1942, S. 183, 232; K. Kupffer, 1911, S. 401.

¹⁷¹ F. G. v. Bunge, 1843, S. 178.

¹⁷² AuR, III, 343. nr.; LUB, 2, II, 319. nr.

¹⁷³ B. B. Дорошенко, 1960, стр. 281.

¹⁷⁴ H. Grüner, 1907, S. 1; LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1004. l.

¹⁷⁵ Альбом Мейерберга..., карта пути. XVI gs. no Jelgavas veda arī taisns ceļš uz Lietuvu (Sauliem) caur Tērveti (ceļš pastāvēja jau pirms vācu iebrukuma). Kādā XVI gs. otrās puses dokumentā atzīmēts, ka pie Zaļās muižas tiek iekasēta muiža (LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 357. (162.) l., 3. lpp.). Fr. Brunss un H. Večerka savā atlantā šo ceļu XV gs. ir ievilkusi caur Eleju (*Fr. Brunss, H. Weczerka, 1962, 38., 41. karte*). Arī L. A. Mellins to iezīmējis caur Eleju (*L. A. Mellin. Atlas..., karte «Liefland...»*). Iespējams, ka XVI gs. pastāvējuši arī varianti.

¹⁷⁶ LUB, 2, III, 118. nr.

¹⁷⁷ Turpat, 408. nr.

¹⁷⁸ J. Juškevičs, 1931, 374. lpp.

¹⁷⁹ B. B. Дорошенко, 1960, стр. 285.

¹⁸⁰ Kādā 1548. g. dokumentā teikts, ka grāfa Borha zemnieki sūta darvu ar plostiem uz Rīgu (VTVA, 240. nr.). Tā kā Borham piederēja īpašumi Dubnas upes tuvumā, tad ir iespējams, ka tā tika izmantota pludināšanai.

¹⁸¹ Poļu revīzijas materiāli Rēzeknes distriktā (apriņķis) min kādu muižu «Essen» pie tāda paša nosaukuma ezera. No šīs muižas uz Daugavu pludināja kokus (Inflanty, s. 159). Acīmredzot tā bija tagadējā Esenmuiža Ežezera dienvidaustrumu krastā pie Dagdas—Bukmuižas ceļa. Ežezers ir saistīts ar Dagdas ezeru caur Rabšu ezeru, bet Dagdas ezers savienots ar Asūnes ezeru, no kura iztek Asūnes upīte, kas ietek Sarjankā, bet pēdējā leļpus Drisas ietek Daugavā.

slīktākā situācijā. Visur nebija iespējams izveidot savus tirdzniecības centrus, ko apmeklētu gan vietējie, gan ārzemju tirgotāji. Tādās vietās radās jauni ceļi virzienā uz tuvākajiem lielākajiem tirdzniecības centriem. Teiktais spilgti izpaužas Augšzemē, kur XVI gs. izveidojās biežāks satiksmes ceļu tīkls un savi tirdzniecības centri — Ilūkste, Sēlpils, Subate, Salas apmetne (*Holmhof*, vēlāk Jēkabpils) un Jaunjelgava. Ar šiem jaunajiem tirdzniecības centriem, kas deva lielas preču masas, sāka saistīties Rīgas tirgotāji. Protams, ceļu attīstību Augšzemē ietekmēja ne vien saimnieciskais uzplaukums. Sākoties Livonijas karam, šajā novadā pārvietojās poļu un lietuviešu karaspēks. Kādu laiku Sēlpilī atradās poļu karaspēka galvenā mītne. Pirmais Kurzemes un Zemgales hercogs Gothards Ketlers sākumā Sēlpilī izvēlējās par savu rezidenci. Viņam kā hercogam gan politiskos, gan saimnieciskos nolūkos bija nepieciešams saistīties ar pārējo hercogistes daļu.

Arī XVI gs. satiksmes ceļu attīstībā pozitīvi jāvērtē jau iepriekšējos gadsimtos saktā cīņa par tiešiem kontaktiem ar ārzemju tirgotājiem, izvairoties no Rīgas tirgotāju starpniecības. Šim nolūkam ordenis ierīkoja ostu Daugavgrīvā.¹⁸² Arhibīskaps un tā vasāļi turpināja izmantot Salacgrīvu, kas XVI gs. bija ērti pieejama kuģiem (*portus oportunus*).¹⁸³ Joprojām palielinājās Liepājas un Ventspils nozīme Kurzemes tirdzniecībā. Tām salīdzinājumā ar Rīgu bija ilgāks navigācijas periods.¹⁸⁴ Nozīmīgākā bija Ventspils, jo Līva (Liepāja) pakāpeniski aizsērēja un XVI gs. kļuva kuģiem nepieejama.¹⁸⁵ Caur šīm ostām tika izvests daudz produkcijas, jo citādi nav izskaidrojama Rīgas noraidošā nostāja pret to izmantošanu. Jau 1544. g. Rīga par nevēlamām uzskatīja Salacgrīvas un Ventspils ostas un 1549. g. arī Kolku.¹⁸⁶ Livonijas pilsētas, sevišķi Rīga, 1545. g. uzstājās pret jaunajām ostām Livonijas landtāgā.¹⁸⁷

Liela nozīme iekšējos sakaros bija pilsētām, miestiem un zvejnieku ciemiem (*Fischfangsplätze*), kur notika tirgi. Tie notika arī pie baznīcām.¹⁸⁸ XVI gs. visā Livonijā (ieskaitot Igauniju) bija 20 mazu pilsētiņu un 52 miestīņi (*Flecken*).¹⁸⁹ Vidzemē vien bija 12 miestīņu.¹⁹⁰ Var droši teikt, ka XVI gs. pie katras ordeņa vai bīskapa pils un atsevišķos gadījumos arī pie muižnieku pilīm izveidojās nelielas apmetnes, kur dzīvoja daži amatnieki, kas apgādāja vietējos iedzīvotājus ar amatniecības izstrādājumiem. Šeit dzīvoja

¹⁸² B. V. Дорошенко, 1960, стр. 283.

¹⁸³ F. G. v. Bunge, 1851, S. 139.

¹⁸⁴ Rigaische Stadtblätter, 1845, Nr. 1, S. 4.

¹⁸⁵ Krāj. «Liepāja 1625—1925», 9. lpp.

¹⁸⁶ V. Niitemaa, 1952, S. 173.

¹⁸⁷ Turpat.

¹⁸⁸ B. Rusovs. Livonijas kronika, 60. lpp.

¹⁸⁹ V. Niitemaa, 1952, S. 53.

¹⁹⁰ J. Jenšs, 1935, 2. lpp.

arī tirgotāji. V. Nītemā uzsver, ka šīs mazās pilsētiņas un miesti bijuši izvietoti tā, lai zemnieks vienas dienas laikā varētu nokļūt uz tirgu un atpakaļ.¹⁹¹

Var izmantot vairākus kritērijus Latvijas satiksmes ceļu saimnieciskās nozīmes noteikšanai. Galvenais no tiem ir rajona, ko apkalpoja attiecīgais satiksmes ceļš, saimnieciskais stāvoklis. Jo saimnieciski attīstītāks bija rajons, jo lielāka preču apmaiņa notika starp pilsētām un laukiem. Pilnīgi dibināti var uzskatīt, ka lauksaimniecības produktu piegādē Rīgai nozīmīgākie bija abi ceļi, kas nāca no Vidzemes Centrālās augstienes, Rūjienas—Burtnieku—Limbažu—Rīgas ceļš, ceļš gar Daugavas labo krastu, ceļš no Bērzaunes uz Koknesi un Bauskas ceļš. XVI gs. Livonijas kara rezultātā šo ceļu nozīme mainījās, izņemot Kurzemes un Zemgales ceļus. Jau 1559. g. samazinājās piedevums pa Cēsu—Siguldas—Rīgas ceļu, kā arī pa Daugavu. 60. gados vairāk cieta Burtnieku, Rūjienas un Ērgemes novads.¹⁹² 1577. g. karš smagi skāra Vidzemes centrālo daļu — Tirzu, Gulbeni, Piebalgu, Bērzauni, Kalsnavu, Koknesi, Ērgļus, Cēsis.¹⁹³ Transportu pa šiem ceļiem traucēja ne tikai krievu un poļu karaspēka militārās operācijas, bet vēl vairāk bruņotas laupītāju bandas, kas komplektējās no bijušajiem Livonijas karaspēka algotņiem un klaiņāja pa visu zemi.¹⁹⁴ Liela daļa mazo tirdzniecības centru bija izpostīti. Pēc Livonijas kara vajadzēja zināmu laiku, kamēr saimnieciskā dzīve atjaunojās. Taču gadsimta beigās Latvijas teritorija jau bija atkopusies no kara postījumiem un saimnieciskie sakari normalizējās.

Runājot par upju transporta nozīmi zemes iekšējos sakaros, vispirms jāatzīmē Daugava ar tās pietekām. XVI gs. pa Daugavu uz Rīgu pludināja meža materiālus no Rēzeknes, Daugavpils un Aizkraukles.¹⁹⁵ Ar plošiem pārvadāja arī lauksaimniecības ražojumus, sevišķi linus un kaņepājus. Koku pludināšanā liela nozīme bija Lielupei ar pietekām, sevišķi Mūsu un Mēmeli. XVI gs. pa Gauju un tās pietekām no ordeņa, arhibīskapa un Tartu bīskapijas zemēm mazos kuģos nogādāja lauksaimniecības ražojumus tieši uz Rīgu.¹⁹⁶ Pa Gauju brauca arī liellaivas un plosti. Nereti tiek uzsvērts, ka Gauja esot sekla.¹⁹⁷

Satiksmes ceļu trūkumsvai arī lielāks attālums no tirdzniecības centriem sadārdzināja preces. Jau XVI gs. vērojami dažu apgabalu vēlākās saimnieciskās atpalcības priekšnosacījumi, kas atspoguļojās

¹⁹¹ V. Nītemaa, 1952, S. 49.

¹⁹² V. Dorošenko, 1960, 9. lpp.

¹⁹³ Turpat.

¹⁹⁴ B. B. Дорощенко, 1960, стр. 311—312.

¹⁹⁵ Inflanty, s. 148, 159, 238.

¹⁹⁶ B. B. Дорощенко, 1960, стр. 285.

¹⁹⁷ Iespējams, ka daļu kravas pie Garkalnes (*Langenberg*) pārkrāva sauszemes transporta līdzekļos, jo Gaujas grīva bija aizsērējusi (*A. Hupel*, 1774, S. 131).

arī vēstures avotos. To var attiecināt uz Latgali. Poļu revidenti izteica nopietnas bažas sakarā ar grūtībām vietējo mežsaimniecības un lauksaimniecības produktu realizēšanā, jo trūka sauszemes ceļu un ūdensceļu, turklāt Latgale atradās tālu no Rīgas. Sevišķi sāpīgi to izjuta Latgales saimnieciski attīstītākie novadi — Ludza un Rēzekne, kas tikai ar lielām grūtībām varēja realizēt gan labību, linus un kaņepājus, gan kokmateriālus.¹⁹⁸

Jau XVI gs. skaidri izpaudās daudz saimnieciska un politiska rakstura cēloņu, kas traucēja normālus lauku un pilsētu ekonomiskos sakarus un līdz ar to satiksmes ceļu izmantošanu. Vispirms jāmin muižniecības mēģinājumi ierobežot zemnieku tirdzniecību, zemnieku sakarus ar pilsētām, sevišķi ar Rīgu, tādējādi cenšoties izolēt no šiem ekonomiskajiem sakariem pašu materiālo vērtību ražotāju — zemnieku. Muižniekiem nekad neizdevās zemnieku tirdzniecību likvidēt, jo pret šo likvidēšanu bija Rīgas tirgotāji, t. s. zemnieku tirgotāji, kurus atbalstīja gan ordeņa mestri un bīskapi, gan vēlāk zviedru administrācija. Tas pats sakāms par muižnieku cīņu pret tiem zemniekiem, kas pildīja starpnieku funkcijas. Abos gadījumos domstarpības radās tāpēc, ka muižnieki paši gribēja uzpirkt zemnieku produkcijas pārpalikumu, lai to realizētu pilsētā. Pret zemniekiem starpniekiem cīnijās arī pilsētu tirgotāji, kam bija izdevīgāk saistīties ar katru zemnieku tieši. Satiksmes ceļu attīstību ļoti traucēja aizliegumi radīt jaunus ceļus.¹⁹⁹ Šie aizliegumi izskaidrojami tādējādi, ka jau pastāvošie, pie svarīgiem satiksmes ceļiem izveidojušies tirdzniecības, amatniecības un administratīvie centri nevēlējās zaudēt savas pozīcijas. Arī prāmju un krogu īpašnieki nebija ieinteresēti, ka jauni ceļi atvilktu no vecajiem ceļiem daļu transporta un tādējādi sagādātu viņiem finansiālus zaudējumus. Turklāt vecos ceļus bija iespējams vieglāk kontrolēt, neļaujot zemniekiem izvērst tirdzniecisko darbību. Normālus lauku un pilsētas sakarus traucēja arī poļu ierēdņu politika XVI gs. beigās. Jau tā izpostītajiem zemniekiem, kas brauca uz Rīgu ar saviem ražojumiem, Daugavgrīvas un Bukultu komandants Jans Ostrovskis uzlika muitu pie Bukultiem.²⁰⁰ Ostrovska ierēdnis bija vairākkārt nomuitojis Vidzemes muižnieku preces, kuras kļaušu zemnieki veda uz Rīgu. Ir minēti gadījumi, kad nomuitoti arī Cēsu bīskapa laudis. Vēstulē Cēsu prezidiāta (prezidiāts — administratīva vienība, līdzīga mūsdienu apriņķim) prezidentam Fārensbaham Ostrovskis pat atļāvās apgalvot, ka Bukultu muita esot likumīga. Sadursmes radīja pie Salaspils ierīkotais muitas punkts. Tas bija dubults — uz sauszemes ceļa un uz kādas Daugavas salas. 1592. g. Zigismunds III aizliedza šos

¹⁹⁸ Inflanty, s. 13.

¹⁹⁹ F. G. v. Bunge, 1843, S. 186—200.

²⁰⁰ В. В. Дрошенко, 1960, стр. 309.

nelikumīgos muitas punktus.²⁰¹ Poļu ierēdņu un militāro personu rīcība spīlgti atsedz «muižnieku republikas» iekšējo nedisciplinētību, kas stipri kaitēja Polijas valsts interesēm, traucējot sakarus ar Rīgu un radot pilsētā un jauniegūtājā provincē neapmierinātību.

Atsevišķu Latvijas daļu — Kurzemes, Zemgales un Latgales — savstarpējie sakari nebija visai nozīmīgi, jo tiem trūka ekonomiska pamata. Rīga bija vienīgā Latvijas pilsēta, kur saplūda preces no visām Latvijas malām (Kurzemes ostas apkalpoja galvenokārt Kurzemi un daļēji Zemgali). Tāpēc visi galvenie satiksmes ceļi virzījās uz šo tirdzniecības centru. Turpretim šķērsceļu tīkls bija daudz retāks. Izņēmums bija vienīgi Kurzeme, kur satiksmes ceļi saistīja iekšzemi ar turies lielākajiem tirdzniecības centriem — Ventspili, Kuldīgu un Liepāju.

XVII gs. jauni ceļi gandrīz neveidojās. Šajā laikā satiksmes ceļi attīstījās vairāk kvalitatīvā nekā kvantitatīvā ziņā. Runa var būt tikai par atsevišķu lokāla rakstura ceļu savienošanos ar satiksmes ceļu tīklu, kas bija jau izveidojies. Tā kā no XVII gs. ir bagātāki avotu materiāli, tad var precīzāk identificēt vairākus ceļus, kas pastāvēja jau iepriekšējos gadsimtos. Vairāki vietējas nozīmes ceļi jaunajos politiskajos apstākļos pārvērtās par lielceļiem. Satiksmes ceļus ietekmēja karadarbība un tās sekas, kā arī teritorijas pārdaļīšana Altmarkas pamiera un Štumsdorfas miera rezultātā. Dabiski, ka katras varas politiskie un saimnieciskie centieni radīja izmaiņas arī Latvijas satiksmes ceļu attīstībā.

Sakarā ar militārām operācijām poļu—zviedru kara laikā palielinājās ziemeļu—dienvidu virziena ceļu nozīme. Kā piemēru var minēt ceļu no Rīgas gar jūrmalu uz Pērnavu. Rīgas tuvumā tam bija vairāki atzarojumi. Vecākais ceļš gāja no Rīgas gar jūrmalu uz Vecāķiem, tālāk uz Carnikavu un gar pašu jūrmalu uz Salacgrīvu un Pērnavu.²⁰² Otrs atzarojums veda no Rīgas pāri Juglas tiltam un pie Bukultiem pagriezās gar Baltezera rietumu galu uz Gauju, kur netālu no Ādažiem (*Aahof*) šķērsoja Gauju (*Samuel-Fähr*) un gar Dūņezera un Lilastes ezera rietumu galu gāja apmēram līdz tagadējai Lilastes stacijai,²⁰³ kur pievienojās jūrmalas ceļam. Trešais atzarojums veda no Ilķenes uz rietumiem un Pabažu tuvumā uzgāja uz jūrmalas ceļa.²⁰⁴ Salacgrīvu ar Rīgu savienojis arī otrs ceļš, par ko atrodami norādījumi gan zviedru, gan krievu kartogrāfijas materiālos. Tomēr identificēt to ir grūti, jo šajā Latvijas daļā slikti saglabājušies senie vietvārdi. Liekas, ka ceļš gājis no Salacgrīvas uz Svētcieņu, pāri Svētupei uz Ķirbižiem, Tūju, Liepupes baznīcu,

²⁰¹ LCVVA, A-19. f., 1. apr., 632. l., 20., 23., 24. lp.

²⁰² Turpat, A-288. f., 1. apr., 1002. l.; 7404. f., 1. apr., 2194. l.; VAR, 1638, I, karte pielikumā; ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2.

²⁰³ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.; VAR, 1638, I, karte pielikumā.

²⁰⁴ ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2.

no turienes uz Skulti un Saulkrastu apkārtņē pievienojies jūrmalas ceļam.²⁰⁵ Palielinājās tā ceļa nozīme, kurš savienoja jūrmalas ceļu ar Rīgas—Limbažu—Burtnieku ceļu un veda no Limbažiem caur Stieni uz Skulti.²⁰⁶ Tas izveidojās bijušā ziemas ceļa vietā, kas gāja no Limbažiem uz jūrmalu un atzīmēts Limbažu novada 1647. g. zvedru kartē.²⁰⁷

Limbažu rajons joprojām ieņēma vienu no pirmajām vietām Latvijā satiksmes ceļu tikla biezuma ziņā. Kad Gustavs II Ādolfs šo apgabalu uzdāvināja Rīgas pilsētai, saimnieciskā rosība tajā vēl vairāk palielinājās. 1647. g. Limbažu novada kartē iezīmēts apmēram 15 ceļu, kas pārsniedza vietējās nozīmes ietvarus. Daži no šiem ceļiem XVII gs. beigās pārvērtās par zvedru stratēģiskajiem lielceļiem.²⁰⁸ Ne visi šeit minētie ceļi iepriekšējo gadsimtu rakstītajos avotos fiksēti, piemēram, ceļš no Limbažiem gar Sāruma ezera dienvidu pusi līdz Mazstraupei un tālāk līdz Straupei, kur tas pievienojās Straupes lielceļam, ceļš no Limbažiem caur Āsteri, Urgu, Ungurpili uz Pāli, ceļš no Dikļiem uz Urgu un tālāk uz Pāli.²⁰⁹ XVII gs. kartēs ir atzīmēti arī divi ceļi, kas atdalās no Rūjienas—Burtnieku—Limbažu ceļa virzienā uz Mazsalacu. Viens no tiem pie Ozoliem atzarojas no minētā ceļa un gar Vilzēniem un Braslavu ved uz Mazsalacu, tad pāri Salacai uz Nuķi, kur sazarojas: viens ceļš aiziet uz Pērnavu, bet otrs — taisni uz ziemeļiem gar Ramatas upi, liekas, uz Sārdi Igaunijā.²¹⁰ Otrs ceļš no minētā lielceļa atdalījās netālu no Burtniekiem un gar Matišiem, Vecati (*Ottenhof*) un Jaunati (*Neu Ottenhof*) gāja uz Mazsalacu.²¹¹ Nozīmīgs bija arī ceļš, kas atdalījās no Rūjienas—Limbažu—Rīgas ceļa netālu no Briežu muižas un gar Garklāviem, Pelēdām, Seķiem, Jaunburtniekiem gāja uz Mujāniem un Kocēniem, tālāk gar Gauju un pretī Cēsīm pāri Gaujai uz Cēsīm.²¹² XVII gs. bija izveidojies vēl viens Trikātas ceļš — caur Plāņiem uz Vijciemu, no turienes līdz Gaujai, pie Spicrāmja tai pāri un tālāk gar Gauju līdz Koikilas muižai Igaunijā.²¹³

²⁰⁵ ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», л. 2; LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002 l.; 7404. f., 1. apr., 2196. l.

²⁰⁶ LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2197. l.

²⁰⁷ Turpat, A-288. f., 1. apr., 612. l.

²⁰⁸ Tas attiecināms uz diviem jau agrākos gadsimtos pastāvošajiem ceļiem, proti, Limbaži—Viļķene—Salacgrīva un Limbaži—Vainiži—Stalbe, ko papildināja posms no Cēsīm pāri Gaujai pie Raiskuma kroga uz Auciemu, Unguri un Stalbi. Šis ceļš saucās par jauno šķērsceļu caur Raiskumu un Limbažiem (LCVVA, A-288. f., 1. apr., 610., 1002. l.; 7404. f., 1. apr., 2202. l.; *L. A. Mellin. Atlas...*, karte «Der Wolmarsche Kreis»).

²⁰⁹ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 612. l.

²¹⁰ Turpat, 1002. l.; 7404. f., 1. apr., 2198. l. (šajā kartē tas nosaukts par jauno ceļu caur Košķeli); ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2.

²¹¹ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.; ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2.

²¹² LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.; 7404. f., 1. apr., 2198. l.

²¹³ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.; 1704. f., 1. apr., 1548. l.

Samērā biezs kļuva ceļu tīkls Alūksnes—Gulbenes rajonā. No Gulbenes gāja ceļš uz Lejasciemu, no turienes gar Dūri uz Gaujieni un tālāk gar Gauju uz Jauno muižu un tad uz Pleskavas ceļu.²¹⁴ Vēl otrs ceļš no Gulbenes veda gar Dzelzavu, Ušura ezera ziemeļu galu uz Cesvaini.²¹⁵ No Dzelzavas atdalījās ceļš uz Lubānu²¹⁶ un turpinājās poļu teritorijā (Latgalē). Grūti pateikt, uz kuriem tas gāja, jo tālāk vairs karšu materiāla nav. Iespējams, ka tas virzījās uz Barkavu un tālāk uz Viļāniem un Varakļāniem. No Alūksnes veda ceļš gar Veclaiceni, kurš Igaunijas robežās izgāja uz Pleskavas ceļa.²¹⁷ Ceļš savienoja arī Lubānu ar Ļaudonu, no kurienes gar Aivieksti gāja ceļš uz Pļaviņu apkārtni,²¹⁸ kā arī uz Krustpili.²¹⁹

Par satiksmes ceļiem Latgalē arī pēc Altmarkas pamiera trūkst jebkāda kartogrāfiskā materiāla. Skaidrs, ka Latgales saistība ar pārējām Latvijas daļām, sevišķi Rīgu, joprojām nebija apmierinoša. Ņemot par pamatu L. Mellina atlantu, ir iespējams retrospektīvi (protams, ar zināmu neprecizitāti) konstatēt svarīgākos satiksmes ceļus. Precīzāk var lokalizēt ceļu, kas no Alūksnes—Gulbenes ceļa pāri Pededzei gāja uz Balviem, no turienes uz Viļaku, Baltinavu, Malnavu, Kārsavu, līdz Ludzai. Otrs ceļš no Balviem veda gar Vārnienes upi uz Domopoli, Rikavu, Rēzekni un tālāk uz Ludzu.²²⁰ No šī ceļa iepretim Lubānas ezeram atdalījās ceļš uz Stružāniem, Nautrēniem, Bērzgali, Pušmucovu un Ludzu.²²¹ No Rēzeknes čaur Viļāniem un Varakļāniem gāja ceļš uz Daugavu.²²² Ļoti nozīmīgs bija vecais ceļš no Rēzeknes uz Daugavpili. No Viļakas veda ceļš uz Ostrovu, bet no Ludzas — uz Opočku.²²³ Šis ceļu tīkls principā sakrīt ar jau iepriekšējos gadsimtos izveidojušos ceļu tīklu. Arvien biežāk sāka izmantot XVI gs. beigās poļu revīzijā pieminēto slikto un purvaino ceļu no Ludzas uz Daugavu. Rīgas tirdzniecības tiesas protokolos ir ziņas, ka zemnieki no Rēzeknes braukuši uz Rīgu.²²⁴ Arī XVII gs. Latgales satiksmes apstākļus labi raksturo XVI gs. populārais, kaut gan pārspilētais izteiciens, ka uz Maskavu no Ludzas esot vieglāk nokļūt nekā uz Rīgu.²²⁵

²¹⁴ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.; ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2.

²¹⁵ Turpat.

²¹⁶ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.; L. A. Mellin. Atlas ..., karte «Der Wendische Kreis».

²¹⁷ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l.; L. A. Mellin. Atlas ..., karte «Der Walksche Kreis»; ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 2.

²¹⁸ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1002. l. L. A. Mellin, Atlas ..., karte «Der Wendische Kreis».

²¹⁹ Turpat.

²²⁰ L. A. Mellin. Atlas ..., karte «Liefland ...».

²²¹ Turpat.

²²² Turpat.

²²³ Turpat.

²²⁴ LCVVA, A-9. f., 1. apr., 9930. l., 114. lpp.

²²⁵ J. Juškevičs, 1935, 185. lpp.

Rodas jautājums, kad izveidojies Jelgavas—Rīgas ceļš caur Olaini. Iepriekšējos gadsimtos par to ir ļoti netiešas ziņas, turpretim XVII gs. šo ceļu uzrāda daudzas zviedru kartes, kurās tas iezīmēts kā galvenais satiksmes ceļš starp Rīgu un Jelgavu. Domājams, ka sākumā šo ceļu izmantoja tikai ziemā, kad aizsala purvi. V. Ekerts to savā kartē iezīmējis XVII gs. vidū.²²⁶ XVII gs. beigu kartogrāfiskais materiāls ļauj šo ceļu precīzi identificēt: apmēram preti Lucavsalai tas atdalījās no Bauskas ceļa un gandrīz paralēli tam gāja līdz Katlakalna baznīcai, bet tad pagriezās caur Baložiem uz Rolbuškrogu, garām Skrundu un Lubaušu mājām virzījās uz Olaini (skat. 5. un 7. att.).²²⁷ Tālāk kartogrāfisko datu vairs nav. Liekas, ka no Olaines ceļš gāja gar Misu un Iecavu līdz Ozolmuižai,²²⁸ kur savienojās ar otru ceļu, kas nāca no Klīves.

Svarīgi noskaidrot Rīgas—Jelgavas—Grobiņas—Liepājas ceļa posmu aiz Saldus, jo iepriekšējos gadsimtos par šo ceļu ir ļoti maz ziņu, XVII gs. beigās šim ceļa posmam bija vismaz trīs atzarojumi. Vispirms tas sadalījās divos zaros pie Lieldrogām: viens atzarojums gar Dižlāņiem gāja uz Durbi, no turienes uz Grobiņu un Liepāju, tad gar jūrmalu uz Sventāju un Palangu; otrs — no Lieldrogām uz Kroti, Paplaku, Bārtu, Rucavu, Laukžemi Lietuvā un tālāk uz Palangu.²²⁹ No Liepājas bija arī atzarojums caur Nicu, Rucavu uz Sventāju.²³⁰ No Rucavas veda ceļš caur Bārtu uz Grobiņu.²³¹

XVII gs. ir dažas netiešas ziņas par vairākiem ceļiem mežainajā Kurzemes centrālajā daļā starp Abavu un Ventu. 1647. g. hercogs Jēkabs uzskatīja, ka ir nepieciešams ierīkot pārceltuvi pie Sabiles pāri Abavai.²³² Tā varēja apkalpot ceļu no Sabiles uz Kabili un tālāk uz Kuldīgu.²³³ Otrs ceļš šajā rajonā gāja no Kuldīgas caur Ēdu, Vārmi uz Saldu.²³⁴ Kāds ceļš no Kabiles veda uz Vārmi, kur krus-tojās ar ceļu no Kuldīgas, un pie Skrundas uzgāja uz Jelgavas—Grobiņas ceļa.²³⁵

XVII gs. no Grobiņas gāja ceļš caur Gaviezi, Virgu, Embūti, Nigrandu, Ezeri (?) uz Jaunauci, Vecauci, Bēni, Zaļeniekiem un Jelgavu.²³⁶ Var precizēt divus ceļus uz Ventspili: viens ceļš pie Rendas atdalījās no lielā Kurzemes ceļa, gar Usmas ezeru caur Spāri un

²²⁶ W. Eckert, 1927, S. 202.

²²⁷ LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2191. l.; A-288. f., 1. apr., 1., 2., 227. l.

²²⁸ L. A. Mellin. Atlas..., karte «Liefland...»; ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 5.

²²⁹ ЦГАДА, ф. 192, разд. «Лифл. губ.», д. 5.

²³⁰ T. Zeids. Kartoshēma «Latvija pēc Altmarkas pamiera».

²³¹ Альбом Мейерберга, карта пути.

²³² LCVVA, 7363. f., 1. apr., 573. l., 19. lpp.

²³³ L. A. Mellin. Atlas..., karte «Liefland...».

²³⁴ Turpat.

²³⁵ Turpat.

²³⁶ Turpat.

Popi gāja uz Ventspili,²³⁷ bet otrs caur Talsiem — uz Valdgali, Valpeni, Poļiem, Pobužiem, Dundagu, Rindu, Popi un Ventspili.²³⁸

XVII gs. no Rīgas—Jelgavas ceļa pie Kalnciema atdalījās ceļš caur Slampi un Smārdi uz Tukumu.²³⁹ Šī ceļa izmantošanu apgrūtināja tas, ka vairākkārt tika aizliegtas pārceltuves pie Kalnciema un Pavasara muižas.²⁴⁰

XVII gs. palielinājās ūdensceļu izmantošanas intensitāte. Latgalē tos izmantoja galvenokārt koku pludināšanai uz Rīgu. Kādā 1699. g. dokumentā pieminēti plosti ar meža materiāliem no Viļakas.²⁴¹ Vistuvākā pludināmā upe Viļakai bija Pededze, uz kuriem kokus nogādāja pa zemes ceļu. Daugavai piegulošie apgabali, protams, plaši izmantoja Daugavas ūdensceļu. Poļu revīzijas materiālos atzīmēts, ka ūdensceļš no Esenmuižas esot piesārņots ar kritušiem kokiem.²⁴² Tomēr šo ceļu izmantoja arī XVII gs. Piemēram, 1652. g. Rīgā bija ieradusies septiņas laivas no Dagdas.²⁴³ Vienīgā iespēja bija izlietot šo ūdensceļu.

Ūdensceļus ļoti plaši izmantoja Kurzemes hercogistē. Sakarā ar poļu—zviedru un zviedru—krievu karu hercogistē bija smagi postījumi, trūka sauszemes transporta līdzekļu un bija slikta ceļu kvalitāte. Tas palielināja ūdensceļu, sevišķi Daugavas, nozīmi (hercogistei piederēja Daugavas kreisā puse). Kurzemē pie Daugavas bija vairākas laivu pieturas — Dignāja, Tome, Jēkabpils, Sēlpils,²⁴⁴ kā arī Jaunjelgava. Pa Daugavu pludināja kokmateriālus no Augšzemes.²⁴⁵ Saglabājies saraksts, kas liecina, ka kokmateriāli un cita meža produkcija piegādāti no Seces, Sērenes un Dignājas.²⁴⁶ Pa Daugavu veda arī lauksaimniecības ražojumus.

Ļoti nozīmīga bija arī Lielupe, pa kuru tika nogādātas preces uz dažām Kurzemes «blakus ostām», sevišķi uz Kauguriem, bet no turienes savukārt importa preces veda uz Jelgavu, kur tās sadalīja tālāk. Lielupi izmantoja arī paši Jelgavas iedzīvotāji. 1688. g. tiem piederēja 20 laivu.²⁴⁷

Jau no seniem laikiem hercoga zvejnieki un zemnieki, kas dzīvoja jūrmalā, brauca pa Slocenes upi līdz Kaņiera ezeram, tālāk pa

²³⁷ L. A. Mellin. Atlas ..., karte «Liefland...»; T. Zeids. Kartoshēma «Latvija pēc Altmarkas pamiera».

²³⁸ L. A. Mellin. Atlas ..., karte «Liefland...».

²³⁹ Turpat.

²⁴⁰ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 970. l., 114. lp.; 982. l. 8. lp.

²⁴¹ Turpat, A-3. f., 6. apr., 936. l., 294. lp.

²⁴² Inflanty, s. 159.

²⁴³ E. Dunsdorfs, 1935, 207. lpp.

²⁴⁴ R. Malvess, 1937, 27. lpp.

²⁴⁵ Kokus pa Daugavu pludināja līdz Bolderājai un tālāk pa Lielupi līdz Slokai. XVII gs. beigās minēti lieli ozolkoku krājumi, kas piegādāti pa Daugavu (LCVVA, 7349. f., 1. apr., 237. l., 80. lpp.).

²⁴⁶ LCVVA, 7349. f., 1. apr., 236. l., 70. lpp.

²⁴⁷ R. Malvess, 1937, 28. lpp.

Sloceni un Slokas ezeru līdz Slokas dzirnavām, kur tirgus dienās pārdeva zivis. Dažreiz viņi pārvilkā savas laivas pāri dambim, nokļuva Lielupē un devās gan uz Rīgu, gan Jelgavu. XVII gs. pa šo ceļu brauca arī tāpēc, lai izvairītos no lielās ūdenssmuitas Bolderājā. Hercogs izmantoja šo ceļu, jo gribēja novirzīt daļu no sava eksporta uz Kurzemes «blakus ostām».²⁴⁸ No mazākajām Kurzemes upēm transportam izmantoja Abavu,²⁴⁹ Bārtu,²⁵⁰ Roju,²⁵¹ Irbi,²⁵² kā arī Augšzemes upes — Viesīti, Susēju un Mēmeli, Mūsu,²⁵³ Mazo (Ziemeļu) Susēju,²⁵⁴ Eglaini.²⁵⁵ Acīmredzot Kurzemē gadsimta beigās izmantoja arī Užavu, Rīvu, Tebru, Saku.²⁵⁶ Rosīgi norisinājās arī transports pa Lielupes pieteku Bērzi, ko sevišķi bija iecienījuši jūrmalas zvejnieki un zemnieki.²⁵⁷

Ļoti liela nozīme bija Ventas ūdensceļam, jo pie tās atradās divas nozīmīgas Kurzemes pilsētas — Kuldīga un Ventspils. Kuldīgā bija tirgotāji, kam piederēja pat savi kuģi. Te jau XVI gs. beigās pastāvēja kuģu būvētava,²⁵⁸ kur, protams, būvēja tikai mazos upju kuģus un laivas. Kad kuģu būvētavu ierīkoja Ventspilī, Ventas nozīme vēl vairāk palielinājās, jo pa to transportēja kuģu būves mate-

²⁴⁸ Minētajam ūdensceļa posmam tomēr bija maza nozīme, jo projekts savienot Kaņiera ezeru ar jūru (skat. 200. lpp.) netika realizēts. Tāpēc lielāko daļu preču no Slokas veda pa zemes ceļu uz Kauguriem.

²⁴⁹ 1648. g. landtāgs minēja Abavu kā kuģojamu upi tūlīt pēc Ventas (Staats-Recht..., S. 273).

²⁵⁰ Iespēju izmantot Bārtas upi ūdenstransportam, vismaz lejtecē, apliecina 1625. g. Liepājai piešķirtās pilsētas tiesības, kurās teikts, ka pēc Bārtas upes tīrīšanas liepājnieki to drīkst bez kavējumiem izmantot transportam (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 983. l., 89. lpp.). Arī XIX gs. Bārta izmantoja koku pludināšanai (A. Орановский, 1862, стр. 96).

²⁵¹ Ruperta Bindenšu inspekcijas brauciena atskaitē sacīts, ka Roja leļastecē pieejama laivām (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 948. l., 100. lp.). To izmantoja pat vēl XX gs. sākumā.

²⁵² A. Орановский, 1862, стр. 96.

²⁵³ Susēju, Mūsu, Mēmeli jau ordeņa laikos izmantoja, lai piegādātu malku Rīgai, nav šaubu, ka to intensīvi darīja arī XVII gs. Pa Viesīti, Susēju un Mēmeli XVI gs. tika pludināti koki. Rīgas inženieri Fr. Murrers un J. Hārelofs savā atskaitē atzīmē, ka pie Viesītes atrodas hercoga kokzāģētava un ka pa to ir pludināti plōsti ar dēļiem uz Jelgavu (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 979. l., 4. lp.). Šīs upes izmantotas pludināšanai uz Jelgavu, gan ar lielām grūtībām, vēl XIX gs. pirmajā pusē (H. Strods, 1960, 83. lpp.). Arī tagad minētās upes izmanto malkas pludināšanai, lai gan samērā maz.

²⁵⁴ Pie Mazās Susējas dienvidrietumos no Jēkabpils atrodas Birži, kur bija laivu piestātne (J. Juškevičs, 1931, 388. lpp.).

²⁵⁵ Eglaines upe ir izmantota transportam, sevišķi pēc hercoga Jēkaba pasākumiem tās tīrīšanā. Vismaz no Izabelinas (ap 12 km no Dunavas) pludināšana bija iespējama. Netieši to var apliecināt arī laivu piestātne Dignājā, lai gan Eglaine ietek Daugavā pie Dunavas (apmēram 10 km no Dignājas). Tā kā šajā rajonā bija lieli meži, liekas, ka to izmantoja vienīgi koku pludināšanai. Agrā pavasari pa Eglaini varēja pludināt kokus arī vēl XX gs.

²⁵⁶ Pie Užavas un Sakas atradās Kurzemes «blakus ostas».

²⁵⁷ LCVVA, 7363. f., 1. apr., 642. l., 41. lpp.; W. Eckert, 1927, S. 201; R. Matvess, 1937, 29. lpp.

²⁵⁸ J. Juškevičs, 1931, 162. lpp.

riālus. Ventas ūdensceļu plaši izmantoja arī vietējie zemnieki.²⁵⁹ Pa šo ceļu tika transportēti arī hercoga manufaktūru ražojumi. Piemēram, pie Ventas un Abavas XVII gs. atradās hercoga ķieģelnīcas.²⁶⁰ Ķieģeļi bija grūti pārvadājami, tāpēc liela nozīme bija ūdensceļiem.

Ūdens satiksmes ceļu nozīmi Kurzēmē XVII gs. noteica vairāki apstākļi — vispirms jau hercoga un muižnieku centieni saistīties ar ārējo tirgu, kas veicināja daudzu nelielu ostu — «blakus ostu» izveidošanos, kura savukārt stimulēja Kurzemes mazo upīšu izmantošanu transportam, jo lielākā daļa minēto ostu atradās šo upju grīvās, piemēram, Roja, Irbe, Užava, Saka, Sventāja u. c. Sauszemes satiksmes ceļus bija grūti izmantot to sliktās kvalitātes dēļ. Ūdensceļiem bija liela nozīme sakaru uzturēšanā ar Augšzemi, kas atradās tālu no visiem lielākajiem Kurzemes tirdzniecības centriem. Hercoga manufaktūras vajadzēja apgādāt ar izejvielām, malku, kā arī transportēt no tām gatavo produkciju. Šajā ziņā ļoti noderēja lētais upju transports. Iekšējo ūdensceļu attīstību sevišķi stimulēja Rīgas un Kurzemes sliktās attiecības. Turklāt Kurzēmē jau gadsimtiem ilgi pastāvēja kuģniecības tradīcijas.

Kurzemes ūdensceļu saimniecisko nozīmi tomēr nedrīkst pārvērtēt, jo to izmantošana aprobežojās galvenokārt ar kokmateriālu pludināšanu. Tikai dažas lielākās upes izmantoja laivu satiksmei. Ūdensceļu intensīvāku izmantošanu nereti traucēja dažādi ierobežojumi. XVII gs. sākumā jebkurš brīvi, bez kavējumiem drīkstēja izmantot Kurzemes upes transportam.²⁶¹ 1648. g. hercogs Jēkabs, cenšamies gūt atbalstu pilsētnieku aprindās, ierobežoja muižniecības tirdznieciskās iespējas, aizliedzot muižniekiem tirgoties pie Bērzes.²⁶² Taču hercoga nostāja bija pretrunīga — jau 1662. g. šis aizliegums tika atcelts un muižniekiem atļauts brīvi tirgoties un transportēt preces pa Bērzi.²⁶³ Turpretim pārējiem šīs tiesības tika liegtas.²⁶⁴

Salīdzinājumā ar Kurzemi Vidzemei arī bija tādas pašas iespējas izmantot ūdenstransportu. Šīs iespējas nodrošināja divas lielās upes — Daugava un Gauja. Arī pa Vidzemes upēm no Latvijas teritorijas pludināja galvenokārt kokmateriālu plostus, uz kuriem nereti novietoja lielas kravas linu, kaņepāju un labības. Daugava ar tās pietekām apkalpoja plašu rajonu. Kādā 1691. g. dokumentā ir uzskaitītas muižas, no kurām pienāca koki Rīgā: Lielvārde, Lieljūmprava, Aizkraukle, Koknese, Bilstiņi, Bebri un Stukmaņi.²⁶⁵ Kokmateriālus pludināja arī no tālākiem rajoniem — no Bērzaunes un Vietalvas (pa Bērzauni, Vesetu un Aivieksti), no Lazdonas un Prau-

²⁵⁹ LCVVA, 7363. f., 1. apr., 618. l., 12. lpp.

²⁶⁰ Ā. Zeida, 1962, 121. lpp.

²⁶¹ LCVVA, 7363. f., 1. apr., 642. l., 106. lpp.

²⁶² Turpat, 145. l., 1. lpp.

²⁶³ Turpat, 642. l., 41. lpp.

²⁶⁴ Turpat, 42. lpp.

²⁶⁵ Turpat, A-3. f., 6. apr., 930. l., 83. lpp.

lienas (pa Kūju), no Alūksnes un Gulbenes (pa Pededzi).²⁶⁶ Plaši izmantoja Ogres upi (t. s. Ogres plosti no Suntažiem, Lauberes, Zādzenes).²⁶⁷ Daugavas pietekas nodērēja arī laivu satiksmei. Piemēram, 1652. g. Rīgā pienāca divas laivas no Aderkašiem.²⁶⁸ Tas liek domāt, ka arī no citām muižām un apdzīvotām vietām notika šādi braucieni. XVII gs. vidū Rīgas komercdirektoram Veidenheimam tika uzdots veicināt arī abu Juglu izmantošanu.²⁶⁹ Nav drošu ziņu, vai tās tika izmantotas transportam. Salacas nozīmi mazināja Salacgrīvas ostas aizsērēšana, turklāt Rīga pret šīs ostas izmantošanu izturējās noraidoši. Mazajām Vidzemes upēm bija liela nozīme kokmateriālu piegādē Rīgai, jo, pēc poļu revīzijas datiem, tiešā Daugavas tuvumā jau XVI gs. beigās trūka kokmateriālu (tas attiecas tikai uz Latvijas teritoriju).

Sava nozīme transportā bija Gaujai. To izmantoja diezgan plaši, lai gan tās grīva bija sekla. Teikto apliecina Uksenšernas muižu saimniecības materiāli.²⁷⁰ Pa Gauju nāca lejup laivas no Cēsīm, Bīriņiem.²⁷¹

Iekšējos sakaros visai nozīmīga bija kabotāžas kuģniecība, sevišķi Kurzemes piekrastē. Šeit tai bija gadsimtiem vecas tradīcijas, kas atjaunojās XVI gs. otrajā pusē un XVII gs.²⁷² No visattālākiem Kurzemes rajoniem piekrastes zvejnieki devās uz Rīgu un pat Tallīnu. 1639. g. no Kurzemes piekrastes Rīgā vien ieradās 59 laivas.²⁷³ Dažreiz laivas nāca arī no iekšzemes rajoniem, kombinējot upju un jūras ceļu.²⁷⁴ Šādi braucieni vēl biežāk notika XVII gs. vidū, piemēram, 1652. g.²⁷⁵ Kurzemes piekrastē izveidojās zvejnieku ostas, kas visas saistījās ar Rīgu, visbiežāk no Mērsraga, Engures, Ģipkas, Mazirbes un Rojas.²⁷⁶ Kurzemes zvejnieku braucieniem bija liela nozīme, jo tie veicināja Kurzemes piekrastes sakarus ar tirdzniecības

²⁶⁶ LCVVA, A-3. f., 6. apr., 932. l., 336. lpp.

²⁶⁷ Turpat, 930. l., 83. lp.

²⁶⁸ E. Dunsdorfs, 1935, 207. lpp.

²⁶⁹ Turpat, 361. lpp.

²⁷⁰ Muižu saimniecības grāmatās minēti šādi skaitļi: 1654. g., vedot pa ūdeni (liekas, pa Gauju) uz Rīgu, pazuduši 68 pūri miežu un 152 pūri auzu. Nav zināms, cik liela bija visa preču masa, taču, spriežot pēc zudumiem, tai vajadzēja būt krietni lielai (Uksenšernas Vidzemes muižu saimniecības grāmatas..., 231., 243., 247. lpp.).

²⁷¹ E. Dunsdorfs, 1935, 207. lpp.

²⁷² Kādā 1660. g. dokumentā ir teikts, ka zvejnieki no Dundagas piekrastes jau 40 gadus braucot uz Rīgu (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 970. l., 116. lpp.).

²⁷³ E. Dunsdorfs, 1935, 207. lpp. Laivas atbrauca no Liepājas, Ventspils, Ovišiem, Kolkas raga, Ģipkas, Sikraga, Engures, Sakas utt.

²⁷⁴ 1639. g. minēta kāda laiva, kas ieradusies no Kandavas. Arī 1652. g. no Kandavas pienāca viena laiva (E. Dunsdorfs, 1935, 207. lpp.).

²⁷⁵ Pavisam kopā Rīgā šajā gadā ieradās 339 laivas, lielākoties no Kurzemes (E. Dunsdorfs, 1935, 207. lpp.).

²⁷⁶ Zvejnieku braucienu skaits uz Rīgu bija palielinājies. No Kolkas 1639. g. brauca 6, 1652. g. — 24 laivas, no Engures 1639. g. — 1, 1652. g. — 32 laivas, no Mazirbes 1639. g. — 21, 1652. g. — 24 laivas, no Ģipkas 1639. g. — 5, 1652. g. —

centriem. Parasti zvejnieki Rīgā iepirka preces, ko vēlāk pārdeva vietējiem iedzīvotājiem.

Uz Rīgu brauca laivas arī no Vidzemes piekrastes — Salacgrīvas,²⁷⁷ kā arī no Pērnavas un Sāmsalas.²⁷⁸ Taču braucieni no Kurzemes bija daudz biežāki.

Kabotāžas kuģniecībā, it īpaši Kurzemē, liela nozīme bija «blakus ostām» jeb mazajām ostām, ko sauca arī par aizliegtajām ostām (*Nebenhafen, Klipphafen, Beihafen*). Nosaukums «blakus ostas» minēts XVI un XVII gs. Par «blakus ostām» atzīst Kaugurus (pie-derēja hercogam), Ragaciemu (domājams, hercogam), Pliņciemu (hercogam), Enguri (hercogam), Bērziemu (muižniekam Butlam), Roju (muižniekam Brinkenam), Dundagas jūrmalu un Kolku (muižniekam Maidelam), Sīkragu (muižniekam Fīrksam fon Šotēnam), Irbi (muižniekam Maidelam), Ovišus (muižniecei fon Bērai), Užavu, Labragu, Alsungas jūrmalu, Sakasgrīvu, Papi un Sventāju. Kurzemes iekšējos sakaros «blakus ostām» bija vēl lielāka nozīme tāpēc, ka tās izveidojās atstatu no lielākajiem tirdzniecības centriem un sāņus no galvenajiem satiksmes ceļiem. Šīs ostas savāca lauksaimniecības produktus un meža materiālus, kā arī manufaktūru ražojumus no diezgan plašas apkārtnes. To apliecina lielie preču krājumi, kā arī noliktavu skaits dažās «blakus ostās». Piemēram, Sīkragā, pēc Rīgas sūtītā izlūka Ruperta Bindenšū ziņojuma, 1689. g. bija trīs lielas noliktavas, kurās atradās ap 12 000 pūru rudzu, un vēl četras ar labību pilnas zemnieku rījas, te bija apmetušies arī vairāki amatnieki; Bērziemā bija lieli auzu krājumi, Kauguros — kokmateriāli, Engurē — četras noliktavas, Rojā — divas vecas un viena jauna ļoti liela noliktava, kas bija pilna ar labību, un Irbē — četras noliktavas.²⁷⁹ Daļu šo preču eksportēja no šīm ostām tieši uz ārzemēm, bet daļu nogādāja uz lielākajām ostas pilsētām. Daļa «blakus ostu» piegādāja kuģu būves materiālus Ventspils kuģu būvētavai, piemēram, no Kauguriem un Engures veda kokmateriālus, no Engures — dzelzs cepļa ražojumus.²⁸⁰

Kabotāžas kuģniecību traucēja zviedru valdības un Rīgas noraidošā nostāja pret «blakus ostu» izmantošanu. Kādu laiku zviedri gan neiebilda pret šo ostu izmantošanu kabotāžai,²⁸¹ taču kabotāžas kuģniecības aizsegā no šīm ostām izveda preces arī uz ārzemēm.

8 laivas, no Lielirbes 1639. g. — 5, 1652. g. — 11 laivas un no Sīkraga 1639. g. — 3, 1652. g. — 6 laivas. Šeit nav nosauktas visas Kurzemes ostas, no kurām minētajos gados Rīgā ieradās laivas, bet tikai sniegti dažī piemēri (*E. Dunsdorfs, 1935, 207. lpp.*).

²⁷⁷ 1639. g. no Salacgrīvas Rīgā ieradās piecas, bet 1652. g. — 27 laivas (*E. Dunsdorfs, 1935, 207. lpp.*).

²⁷⁸ 1639. g. no Pērnavas uz Rīgu atbrauca divas, bet 1652. g. — 42 laivas; 1639. g. no Sāmsalas — 17, bet 1652. g. — 25 laivas (*E. Dunsdorfs, 1935, 207. lpp.*).

²⁷⁹ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 983., 846., 573., 948. l.

²⁸⁰ Turpat, 7349. f., 1. apr., 236. l., 70. lp.

²⁸¹ Turpat, 237. l., 141. lp.

Tāpēc zviedri norikoja karakuģus, kas traucēja «blakus ostu» izmantošanu sakariem ar ārzemēm. Taču tas traucēja arī kabotāžas kuģniecību, jo reizēm tika aizturēti kuģi, kas veica reisu starp Kurzemes ostām, un nogādāti uz Rīgu.²⁸² Tādējādi kuģniecībai gan radās lieli zaudējumi, bet tā Kurzemes piekrastē joprojām turpinājās.

Iekšējo satiksmes ceļu attīstību un nozīmi XVII gs. pirmajā pusē, sevišķi Vidzemē, visai ietekmēja poļu—zviedru karš. Zeme vēl nebija īsti atkopusies no Livonijas kara sekām, kad nāca klāt jauni postījumi. Iekšējos sakarus ļoti traucēja tas, ka kara laikā bija stipri cietušas Vidzemes mazās pilsētiņas un miestīņi, kuri gāja no rokas rokā. Kara rezultātā zemes aktīvā saimnieciskā dzīve bija paralizēta, sevišķi stipri tika izpostīta Siguldas, Cēsu, Burtņieku, Dzērbenes, Raunas un Kokneses apkārtnē.²⁸³ Lieli postījumi bija arī Rīgas apkārtnē sakarā ar aktīvo karadarbību ap 1605. g. Pa galvenajiem satiksmes ceļiem virzījās gan poļu, gan zviedru karaspēks, bet tas, protams, apturēja kā muižnieku, tā zemnieku braucienus pa šiem ceļiem. Sakarā ar poļu un zviedru intervenciju Krievijā karadarbība Vidzemē uz laiku pierima, bet tā atjaunojās, tikko interventī no Krievijas tika padzīti, un turpinājās līdz pat 1628. g.

Karš stipri samazināja Rīgas sakarus ar laukiem. Teikto pierāda Rīgas tirdzniecības tiesas materiāli, piemēram, 1619. g. no Vidzemes ir seši ieraksti (Gaujiena, Rūjiena, Sigulda, Piebalga, Limbaži, Valmiera),²⁸⁴ 1622. g. — četri ieraksti (Cesvaine, Smiltene, Ropaži, Mālpils),²⁸⁵ 1627. g. — astoņi ieraksti (Rūjiena, Sigulda, Trikāta, Lode, Rozbeķi, Koknese),²⁸⁶ 1629. g. līdz pamiera noslēgšanai septembrī — septiņi ieraksti (Burtņieki, Cēsis, Valka, Mujāni).²⁸⁷ Tajā pašā gadā pēc pamiera noslēgšanas ir jau 17 ierakstu (Suntaži, Bērzaune, Cēsis, Allaži, Sigulda, Rīmaņi, Ļaudona, Smiltene, Turaida un viens ieraksts arī no Kurzemes).²⁸⁸

No 11. tabulas²⁸⁹ redzams, ka 16 kara gados Rīgas tirdzniecības tiesas protokolos fiksētais zemnieku prāvu, tātad arī braucienu skaits no Vidzemes uz Rīgu bija divas reizes mazāks nekā trijos miera gados, lai gan tie bija pēckara gadi, kad vēl varēja manīt kara sekas. 1630. g. jau bija 55 ieraksti.²⁹⁰ Kara laikā arī muižas bija maz saistītas ar Rīgu — ir tikai daži ieraksti, piemēram, 1618. g. no

²⁸² LCVVA, 7349. f., 1. apr., 237. l., 141. lp.

²⁸³ V. Dorošenko, 1960, 29. lpp.

²⁸⁴ LCVVA, A-9. f., 1. apr., 1. l., 207.—276. lp.

²⁸⁵ Turpat, 318. lp.

²⁸⁶ Turpat, 435.—477. lp. Uz dažām no minētajām vietām attiecas vairāki ieraksti.

²⁸⁷ LCVVA, A-9. f., 1. apr., 1. l., 503.—567. lp.

²⁸⁸ Turpat, 566.—617. lp.

²⁸⁹ Tabulas dati neatbilst faktiskajam stāvoklim, jo protokolos ir arī ieraksti, kur nav minēts, no kurienes zemnieks ieradies. Tabulā uzskaitītas vietas, no kurienes ir visvairāk ierakstu (skat. VII att.).

²⁹⁰ LCVVA, A-9. f., 1. apr., 2. l., 65.—233. lp.

**Zemnieku prāvas Rīgas tirdzniecības tiesā
XVII gs. pirmajā trešdaļā²⁹¹**

Prāvu ieraksti no	1613.—1629. g. 25. IX	1629. g. 26. IX— 1633. g.
Burtniekiem	5	13
Piebalgas	4	13
Cēsīm	4	8
Bērzaunes	2	9
Alūksnes	1	9
Valmieras	3	6
Rūjienas	4	4
Suntažiem	2	6
Cesvaines	3	3
Smiltenes	4	2
Siguldas	3	2
K o p ā	35	75

Bērzaunes pienāca 14 vezumu²⁹² un no Mūrmuižas — 20 vezumu ar linsēklām.²⁹³ Zemnieku prāvu materiāli rāda, kādi novadi Vidzemē visvairāk saistījušies ar Rīgu.²⁹⁴ No šiem materiāliem var secināt, kuri ceļi zemnieku saistībā ar Rīgu bija visnozīmīgākie. Ierakstu skaitu no 1613. līdz 1633. g. var sadalīt pa galvenajiem Vidzemes ceļiem šādi:²⁹⁵

Rīga—Nitaure—Piebalga—Alūksne	— 42
Rīga—Cēsis—Gaujiena (ieskaitot atzarojumu caur Raunu)	— 38
Rīga—Limbaži—Rūjiena	— 31
Rīga—Suntaži—Ērgļi—Cesvaine—Gulbene	— 26
Rīga—Koknese—Bērzaune—Laudona	— 19
Rīga—Bauska	— 4
Rīga—Jelgava	— 4
Rīga—Vecumnieki—Skaistkalne	— 2
Rīga—Salacgrīva	— 1

²⁹¹ LCVVA, A-9. f., 1. apr., 1., 2. l.

²⁹² Turpat, 1. l., 155. lp.

²⁹³ Turpat.

²⁹⁴ Pavisam no Latvijas teritorijas ir ap 200 ierakstu ar norādītām vietām, no kurienes zemnieks ieradies. Tie sadalās šādi: Rauna — 6, Ērgļi — 3, Trikāta — 4, Limbaži — 4, Mālpils — 4, Bauska — 4, Koknese — 4, Mujāni — 4, Laudona — 4, Jaunpils — 4, Gaujiena — 3, Jelgava — 3, Aderkaši — 2, Valka — 2, Gulbene — 2, Skujene — 2, Ķeipene — 2, Vecumnieki — 2, Rīmaņi — 2, pa vienam ierakstam ir no Rēzeknes, Mūrmuižas, Nitaures, Dzērbenes, Ropažiem, Lodes, Rozbeķiem, Allažiem, Turaidas, Salacgrīvas, Tirzas, Vainižiem, Nurmuižas, Startiem, Auces, Dignājas, Patkules u. c.

²⁹⁵ LCVVA, A-9. f., 1. apr., 1., 2. l. Sadalījums ir ļoti aptuvens — pēc minēto vietu attāluma no satiksmes ceļiem.

Vidzemes novadu saistību ar Rīgu raksturo arī zemnieku parādī Rīgas tirgotājiem XVII gs. otrajā pusē. 1687. gadā Cēsu un tās apkārtnes zemnieki bija parādā Rīgas tirgotājiem apmēram 2991 dālderu, Raunas un Smiltenes apkārtnes zemnieki — 2099 dālderus, Burtņieku apkārtnes zemnieki — 1813 dālderu, Nītaures un tās apkārtnes zemnieki — 1441 dālderu, Alūksnes apkārtnes zemnieki — 1286 dālderus, Piebalgas zemnieki — 1284 dālderus, Rūjienas apkārtnes zemnieki — 1258 dālderus un Trikātas — 1142 dālderus. Lielī parādī bija Dzērbenes, Valmiermuižas, Mujānu un Dikļu zemniekiem.²⁹⁶ Zemnieku parādus (dālderus) var aptuveni sagrupēt pa attiecīgo novadu apkalpojošiem ceļiem šādi:

Rīga—Cēsis—Gaujiena (ieskaitot atzarojumu caur Raunu)	— 6827
Rīga—Nītaure—Piebalga—Alūksne	— 5368
Rīga—Limbaži—Rūjiena	— 4476
Rīga—Straupe—Valmiera—Valka	— 2161
Rīga—Suntaži—Ērgļi—Cesvaine—Gulbene	— 1188

Dati liecina, ka ceļi, kas bija nozīmīgākie Vidzemes saistībā ar Rīgu XVII gs. pirmajā pusē, tādi palika arī gadsimta otrajā pusē.

Satiksmes ceļu nozīmīgumu palīdz noskaidrot arī gadatirgu izvietojums. Tie bija izvietoti vai nu pie galvenajiem satiksmes ceļiem, vai to tiešā tuvumā. XVII gs. gadatirgi notika Koknesē, Madlienā, Smiltēnē, Lizumā, Piebalgā, Skujēnē, Alojā, Dikļos, Ērgēmē, Bērzaunē, Rūjienā, Aizkrauklē.²⁹⁷ Biezā piedvedceļu tikla dēļ šajos tirgos saplūda daudz preču un lielas ļaužu masas.

Iekšējo satiksmes ceļu nozīmi Latvijas ekonomikā raksturo fakts, ka Vidzemes, Kurzemes un Latgales preces sastādīja 40% no Rīgas eksporta (vislielāko procentu deva Vidzeme).²⁹⁸ Tiklīdz piedevums no Latvijas teritorijas tika pārtraukts neražas vai citu iemeslu dēļ, Rīgas eksports kritās. Tas vērojams krievu—zviedru kara laikā (1656.—1658. g.).²⁹⁹ Protams, ir jāievēro arī tranzīttirdzniecības apgrūtinājumi. Brīvi izmantot Vidzemes satiksmes ceļus zemniekiem traucēja arī zviedru valdības politika, sevišķi t. s. vārta muita (*Pfortenzoll*), ko 1660. g. attiecināja uz vietējām precēm.³⁰⁰ Šīs muitas

²⁹⁶ Dati ņemti no Vidzemes bruņniecības arhīva pēc arhivāra J. Jenša pirms Lielā Tēvijas kara izdarītajiem izrakstiem.

²⁹⁷ J. Jenšs, 1932, 325. lpp.; G. Jensch, 1932, S. 27.

²⁹⁸ Piemēram, 1699. g. Rīgā no Latvijas teritorijas tika piegādāti 1774 lasti miežu, tajā skaitā 1452 lasti no Vidzemes, 311 lastu no Kurzemes, 11 lastu no Latgales; 916 lastu auzas, tajā skaitā 562 lasti no Vidzemes, 354 lasti no Kurzemes (E. Dunsdorfs, 1938, S. 464—465).

²⁹⁹ 1655. g. no Rīgas izveda 106 lastus kviešu, 1656. g. — 16 lastus

„ „ „ „ 4178 „ rudzu, „ — 210 „

„ „ „ „ 480 „ miežu, „ — 65 „

„ „ „ „ 257 „ auzu, „ — 36 „

(E. Dunsdorfs, 1938, S. 480).

³⁰⁰ G. Jensch, 1930, S. 125.

dēļ daļa Vidzemes zemnieku brauca uz Kurzemi, kur šādas muitas nebija. Visbiežāk Vidzemes zemnieki apmeklēja Jaunjelgavu.³⁰¹ Zviedrijas valdība vairākkārt aizliedza zemniekiem braukt garām Rīgai,³⁰² bet tie acīmredzot neklausīja, jo aizliegumu vajadzēja atkārtot. Lai kavētu zemnieku braucienus no Vidzemes uz Kurzemi, tika ierobežots pārceltuvju skaits pāri Daugavai. Apejot Kurzemi, Zviedrija vienojās ar Polijas valdību, ka pie Daugavas drikst būt tikai viena pārceltuve — pie Jaunjelgavas.³⁰³ Gustava II Ādolda privilēģija Rīgai atzina to kā vienīgo pilsētu, kur vajag saplūst visām Vidzemes precēm. Vidzemē izdevīgu ostu trūkuma dēļ arī nebija citas pilsētas, uz kurieni varētu preces nogādāt, tā ka Vidzemes tirdzniecībā Rīgai nebija konkurentu. Uz Rīgas pamudinājumu zviedru valdība veica pasākumus aizliegtu tirgus vietu un blakus ceļu likvidēšanā.³⁰⁴ Zemnieki pretojās valdības politikai un mēģināja rast citas noieta vietas, taču pārejo pilsētu mazā pirktspēja un valdības pretsoļi ierobežoja šīs iespējas, tāpēc galvenā preču masa plūda uz Rīgu.

Vidzemē zviedru valdīšanas laikā palielinājās dažu iekšēja rakstura ceļu militārā nozīme. XVII gs. beigu kartēs parādās t. s. jaunie ceļi. Faktiski tie nebija jauni ceļi, bet tikai uzlaboti, dažreiz pat vietēja rakstura ceļi, kas tika pārveidoti par lielceļiem sakarā ar zviedru stratēģiskiem apsvērumiem. Pie šādiem ceļiem pieder «jaunais ceļš caur Ķieģeļiem», kas pie Vaidavas atdalījās no Rīgas—Valmieras ceļa un caur Mujāniem, Jaunburtņiekiem (*Sternhof*) gāja līdz Rīgas—Limbažu—Rūjienas ceļam.³⁰⁵ Jaunie ceļi deva iespēju vajadzības gadījumā ātri mainīt karaspēka maršrutu. Saimnieciskā ziņā šiem ceļiem nebija pārāk lielas nozīmes, vienīgi apkārtņē dzīvojošie zemnieki varēja pa jaunajiem ceļiem ērtāk nokļūt uz to vai citu lielceļu. Līdzīga nozīme bija arī jaunajam šķērsceļam no Cēsīm caur Raiskumu, Vainižiem, Limbažiem, Viļķeni uz Salacgrīvu.³⁰⁶ Šis ceļš ļāva novirzīt karaspēku no jūrmalas uz Vidzemes centrālajiem rajoniem. Jaunajam ceļam, kas no Rīgas—Limbažu—Rūjienas ceļa atdalījās pie Burtņieku ezera rietumu krasta un caur Vilzēniem, Braslavu gāja uz Mazsalacu, arī bija galvenokārt stratēģiska nozīme, jo tālāk tā viens atzarojums veda uz Pērnavu, bet otrs — caur Sārdi uz Karksi.³⁰⁷ Šis ceļš kopā ar jauno ceļu caur Ķieģeļiem deva iespēju novirzīt karaspēku no Pērnavas uz Vidzemes centru. Liela stratēģiska

³⁰¹ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 421. l., 477. lpp.; *J. Juškevičs*, 1931, 378. lpp.

³⁰² *G. Jensch*, 1932, S. 28; LCVVA, A-9. f., 1. apr., 835. l., 62. lpp.

³⁰³ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 982. l., 7. lpp.

³⁰⁴ Par šādiem «dzērāju un kaktu tirgiem» (*Säu- und Winkelmärkte*), ko dažreiz slēdza pat ar bruņotu spēku palīdzību, uzskaitīja Dzērbeni, Dikļus, Rubeni, Doli, Allažus (*J. Jenšs*, 1932, 323. lpp.).

³⁰⁵ LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2198. l.

³⁰⁶ Turpat, 2202. l.

³⁰⁷ Turpat, 2198. l.

nozīme bija arī ceļam no Kokneses caur Raunu uz Trikātu un Tartu.³⁰⁸ Visi minētie ceļi no otrās šķiras ceļiem tagad izveidojās par lielceļiem. Arī citu Vidzemes ceļu militārā nozīme palielinājās, jo lielle garnizoni zviedru laikos bija jāapgādā ar pārtiku, munīciju un ieročiem. Šajā ziņā sevišķi tika uzsvērtā to ceļu nozīme, kas gāja paralēli Inflantijas (Latgales) robežām.

XVII gs. otrajā pusē Vidzemē visus ceļus pēc to nozīmes iedalīja vairākās kategorijās:³⁰⁹ pasta ceļi (Vidzemē to bija trīs — Rīga—Valmiera—Valka—Tartu, Rīga—Koknese—Polocka—Smolenska—Maskava, no Valmieras caur Rencēniem, Rūjienu, Sārdi uz Pērnavu), zemes ceļi (tie ir visi lielceļi) un komunikācijas ceļi (Vidzemē minēts tikai viens, proti, Koknese—Cesvaine). Vietējas nozīmes ceļus, kuri saistīja vienu draudzi ar citu, sauca par draudzes ceļiem (*Kirchspielstrasse*), bet ceļus, kas veda no draudzes muižām uz baznīcu, — par baznīcas ceļiem.³¹⁰

Rīgas tirdzniecības tiesas materiāli, kas attiecas uz Latgales saistību ar Rīgu un vispār ar Vidzemi, jāvērtē kritiskāk. Tie attiecas uz kara laiku un periodu pēc Altmarkas pamiera, kad Polija nebija sevišķi ieinteresēta, lai notiktu aktīva ekonomiska sadarbība ar Zviedriju. Tomēr poļi nespēja pavisam likvidēt Latgales sakarus ar Rīgu, jo Latgales līni un labība prasīja noietu. A. Ordina-Naščokina darbības laikā Latgalē un krievu iekarotajā Vidzemes daļā XVII gs. vidū Latgales satiksmes ceļu ekonomisko nozīmi palielināja centieni pārvērst Koknesi par tirdzniecības centru. Rīgu šie centieni, protams, ietekmēja negatīvi, jo tika traucēts pievedums tai. Labības pievedums Rīgai samazinājās arī tāpēc, ka no krievu iekarotās Vidzemes daļas un Latgales daļu labības veda uz Pleskavu.³¹¹ Zviedru valdība centās uzlabot sakaru apstākļus starp Latgali un Rīgu.³¹² Par Latgales saimnieciskajiem sakariem ar Rīgu liecina daži skaitļi: 1699. g. kviešu pievedums eksportam no visas Latvijas teritorijas bija 66 lasti, tajā skaitā no Latgales — 26 lasti, no 46 271 mucas kaņepju sēkļu Latgale deva 2150 mucas, no 57 195 mucām linsēkļu — 2220 mucas.³¹³ Lielais vairums preču no šejienes uz Rīgu tika nogādāts pa Daugavu vai Daugavas labā krasta ceļu. Tāpēc no Latgales iekšējiem rajoniem uz Daugavu gāja vairāki ceļi.

Kurzemes satiksmes ceļu attīstība un nozīme XVII gs. aplūkojama vispirms no hercoga Jēkaba saimnieciskās politikas viedokļa.

³⁰⁸ LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2217., 2218., 2219. l.

³⁰⁹ Sammlung der Gesetze . . . , II, S. 653.

³¹⁰ Turpat, 654. lpp.

³¹¹ 1660. g. uz Pleskavu aizveda 33 000 četvertes labības (*J. Kurskova*, 1958, 250. lpp.).

³¹² Zemnieki no Ludzas un Rēzeknes sūdzējās, ka viņus aplaupījuši Latgales muižnieki emigranti. Vidzemes ģenerālgubernators G. Hurns pavēlēja šos muižniekus izraidīt no pierobežas (*J. Jenšs*, 1958, 279. lpp.).

³¹³ *E. Dunsdorfs*, 1938, S. 464.

Lai realizētu aktīvus tirdzniecības sakarus ar ārvalstīm, vajadzēja radīt lielu eksporta preču pieplūdumu Kurzemes ostās. Rezultātā pieauga to ceļu nozīme, kas saistīja iekšzemi ar jūrmalu. Sevišķi tas jāsaaka par tiem ceļiem, kas savienoja Augšzemi ar Jelgavu un to savukārt ar jūrmalas ostām, kurās saplūda daudz Augšzemes preču.³¹⁴ Šo saplūšanu veicināja nesaskaņas ar Rīgu, kā arī vēl vairāk tas fakts, ka Zviedrijas valdība aplika Rīgā ienākošās preces ar lielām muitām.³¹⁵ Rezultātā visa Kurzeme orientējās vairāk uz savām ostām—Ventspili, Liepāju, arī Kuldīgu, tāpat uz mazajām ostām. Jau minēto iemeslu dēļ pieauga Jelgavas—Saldus—Liepājas ceļa, Jelgavas—Saldus—Kuldīgas, Jelgavas—Kaļnciema—Tukuma, kā arī tā ceļa nozīme, kurš gāja gar Ventu uz Kuldīgu un tālāk uz Ventspili. Sakarā ar Augšzemes saimniecisko uzplaukumu pieauga arī abu lielāko Augšzemes satiksmes ceļu nozīme, proti, gar Daugavas kreiso krastu un caur Ilūksti, Neretu, Valli uz Rīgu.

Iekšējo sakaru attīstību Kurzemē sevišķi veicināja hercoga Jēkaba saimnieciskie pasākumi. Manufaktūras bija jāapgādā ar izejvielām un kurināmo, bija jātransportē gatavā produkcija uz patēriņa vietām vai ostām. Līdz ar to radās daudz jaunu vietējas nozīmes ceļu, kas veda uz šīm manufaktūrām, piemēram, Tomes—Baldones ceļš³¹⁶ saistīja hercoga Baldones manufaktūras ar Tomes upju pietātni. Manufaktūras parasti izvietoja pie lielākiem satiksmes ceļiem vai vairāku ceļu krustpunktos. Visizdevīgāk bija tās izvietot pie ūdensceļiem, kas atviegloja pārvadāšanu. Emburgā, kur krustojās ceļš no Bauskas ar Lielupes ūdensceļu, atradās dzelzs lietuve, vadmalas austuve, veltuve, tapešu darbnīca un mucinieku darbnīca. Pie Skrundas, kur krustojās sauszemes ceļi un ūdensceļš, atradās ķieģeļu ceplis, pulvera dzirnavas, ziepju vāritava, vadmalas austuve u. c. Ēdā pie Ventas bija zāģu gateris, mucinieku darbnīca, degvīna dedzinātava, kaļķu ceplis, ieroču darbnīca un dzelzs ceplis. Rendā pie Abavas, kur krustojās arī sauszemes ceļi (vecais Kurzemes kara ceļš un ceļš uz Ventspili), bija dzelzs kaltuve, dzirnavas un dzintara apstrādāšanas darbnīca. Protams, manufaktūru izvietojums bija atkarīgs arī no izejvielu attāluma.³¹⁷

Iekšējos sakaros mazinājās to Kurzemes satiksmes ceļu nozīme,

³¹⁴ W. Eckert, 1927, S. 161.

³¹⁵ Muitas kara starp Rīgu un Kurzemi iniciatore bija Rīga, kas XVII gs. sākumā (1603. g.) ierīkoja muitniņu Bolderājā, lai ierobežotu izvedumu no Jelgavas. Tā kā Lielupe XVII gs. ietecēja Daugavā, tad zviedru valdīšanas laikā preču vērtībai, kuras tika vestas uz Rīgu, vēl klāt nāca licence, portorijs un karaliskais pielikums. Tāpēc muitas uz precēm, kuras veda pa Lielupi, bija 21,4% no preču vērtības. Salīdzinājumā ar Kurzemes muitām (1,3%) tās bija ļoti lielas (G. Jensch, 1930, S. 66). Tādējādi var izskaidrot samērā mazo Kurzemes preču pieplūdi Rīgai, kā arī Kurzemes ostu rosīgo tirdzniecību.

³¹⁶ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 421. l., 1213. lp.

³¹⁷ J. Juškevičs, 1931, karte pielikumā. Šie materiāli gan jāvērtē kritiski, bet, lai arī būtu pārspīlēts manufaktūru skaits, to izvietojums paliek.

kuri gāja uz Rīgu. Vēl vairāk, radīt grūtības šo ceļu izmantošanā bija viens no hercoga cīņas paņēmieniem pret Rīgas pilsētas tendencēm. Kopš XVII gs. sākuma rīdzinieki nemitīgi žēlojās par šo ceļu slikto kvalitāti — tiem trūka tiltu un pārceļtuvju.³¹⁸

Gadatirgu izvietojums Kurzemē atbilda Vidzemes gadatirgu izvietojuma principiem. Kurzemē gadatirgi notika Jelgavā, Dobelē, Bauskā, Emburgā, Plātera muižā, Kalna muižā, Zaļeniekos, Grīvā un Valtaiķos.³¹⁹

Kurzemes un Zemgales satiksmes ceļu saimniecisko izmantošanu stipri mazināja poļu—zviedru karš. Jau 1601. g. rajoni, caur kuriem gāja trakts no Roķišķiem uz Sēlpili, bija izpostīti.³²⁰ Šo rajonu otrreiz izpostīja zviedri 20. gadu vidū. 1603. g. tika izpostīta Kurzemes jūrmala, 1621. g. — Jelgava. Saimnieciskais haoss ietekmēja satiksmes ceļu izmantošanas intensitāti. Kurzemes un Zemgales ekonomikai liels trieciens bija zviedru okupācija 1658. g.

Tomēr arī no Kurzemes turpinājās pievedumi Rīgai. Sevišķi tas attiecas uz XVII gs. beigām, kad pēc postošās okupācijas hercogiste vairs nespēja nostiprināties starptautiskajā tirgū un Kurzemes saimniecība nerasniedza gadsimta vidus limeni. Bez tam Kurzemes tirgotāji nebija spējīgi pilnīgi noņemt visus lauksaimniecības ražojumus. Tāpēc Kurzemes zemnieku braucieni, kaut arī nelielos apmēros, uz Rīgu turpinājās. Galvenie sauszemes ceļi, kurus izmantoja sakariem ar Rīgu, bija ceļi, kas nāca no Lietuvas, proti, Rīgas—Bauskas, Rīgas—Skaistkalnes, Rīgas—Jelgavas ceļš, kā arī vecais Kurzemes kara ceļš. Par samērā lielu Kurzemes labības īpatsvaru Rīgas eksportā liecina šāds piemērs: 1699. g. no 66 lastiem Rīgas eksporta kviešu Kurzeme deva 40 lastu (Zemgale jau toreiz bija kviešu audzēšanas rajons) un no 10 288 lastiem rudzu — 4618 lastu.³²¹

Rīgas tirdzniecības tiesas materiālos ir ļoti maz ierakstu no Kurzemes un Zemgales. Arī Kurzemes un Zemgales zemnieku parādi Rīgas tirgotājiem bija niecīgi — 1687. g. Rīgas tirgotājam Tilmānim Hikelhāfenam Baldones apkārtnes zemnieki bija parādā 4 dālderus 36 grašus. Hansam Kūlmanim Sēlpils un Seces zemnieki — 102 dālderus 30 grašus.³²² Liekas, ka galvenais iemesls, kāpēc Kurzemes zemnieki bija mazāk saistīti ar Rīgu, meklējams Kurzemes hercogistes uzplaukumā XVII gadsimta vidū. Šī uzplaukuma rezultātā Kurzemes lielākās pilsētas un ostas spēja noņemt sevišķi daudz preču. Turklāt Kurzemes muižnieki aktīvāk tirgojās tieši ar ārzemniekiem un uzpirka no zemniekiem viņu ražojumu pārpaliku-

³¹⁸ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 970. l., 34., 144., 149., 157. lp.

³¹⁹ J. Jenšs, 1932, 323. lpp.

³²⁰ St. Herbst, 1938, s. 112.

³²¹ E. Dunsdorfs, 1938, S. 464.

³²² Pēc arhivāra J. Jenša pirms Lielā Tēvijas kara izdarītajiem izrakstiem no Vidzemes bruņniecības arhīva.

mus. Tā kā bija daudz «blakus ostu», tad uz tām noplūda preces ne tikai no apkārtējās jūrmalas, bet arī no attāliem iekšzemes novadiem. Kā jau iepriekš minēts, Kurzemes hercogistes zemnieku sakarus ar Rīgu traucēja arī hercogistes un Rīgas naidīgās attiecības, tāpat kari. Mazliet citāds stāvoklis bija Zemgalē, sevišķi Augšzemē, kurai nebija tik lielas nojēta iespējas un kurai Rīga bija daudz tuvāk nekā Kurzemes ostas. Tāpēc arī ir fiksēti šejienes zemnieku parādi Rīgas tirgotājiem.

Vērtējot Latvijas iekšējo satiksmes ceļu attīstību laikā no XIII līdz XVII gs. (ieskaitot), jākonstatē, ka tad notika pilnīga satiksmes ceļu tīkla izveidošanās atbilstoši feodālisma ekonomiskajām prasībām, tāpēc XVIII gs. taja vērojamas vienīgi kvalitatīvas izmaiņas.

III. SATIKSMES UN SAKARU APSTĀKĻI XIII—XVII GS.

1. SAUSZEMES SATIKSMES CEĻU UZLABOŠANAS PASĀKUMI

Kļūstot rosīgākai Latvijas teritorijā dzīvojošo tautību saimnieciskajai un politiskajai dzīvei, izveidojās atbilstoša satiksmes sistēma, kas kalpoja gan sakariem savā zemē, gan arī ar kaimiņu tautām. Latviešu apdzīvotajos novados pastāvēja savas sakaru tradīcijas, kas bija saistītas ar sauszemes vai ūdens transporta līdzekļu izmantošanu. Visā Latvijas teritorijā, izņemot Kurzemes jūrmalas rajonus, dominēja sauszemes transports. Jādomā, ka līdztekus ģeogrāfiskajam izvietojumam attiecībā uz satiksmes veidu sava nozīme bija arī etniskajai piederībai. Piemēram, Vidzemes lībiešu daļā nostiprinoties latgaļiem, ūdensceļu izmantošanas intensitāte samazinājās. Turpretim Kurzemes piekrastes ūdeņi tika visai aktīvi izmantoti līdz pat XVII gs.

Gandrīz gadsimtu ilgajās cīņās pret vācu iebrukumu dabiskā sakaru attīstība tika manāmi traucēta. Cīņu laikā gāja bojā daudz zirgu. Zeme bija saimnieciski novājināta, stipri samazinājās iedzīvotāju skaits. Uz ilgāku laiku vai pat pilnīgi tika likvidēti daudzi saimnieciskie un administratīvie centri. Pārtrūka arī kontakti starp atsevišķām latviešu tautībām un novadiem.

Jau kopš vācu kundzības sākuma latviešiem samazinājās sakaru iespējas. Gadsimtu gaitā ieslīgstot arvien dziļāk dzimtbūtnieciskajā atkarībā, tās kļuva minimālas. Reizēm latviešu zemnieks tikai ar lielām grūtībām varēja nokļūt tirgū, lai pārdotu paša ražoto lauksaimniecības produktu pārpalikumus. Ir saglabājušies noteikumi, kuros fiksēti attiecīgi ierobežojumi.¹ Dzimtkungs centās kļūt par starp-

¹ Jau 1443. g. Kurzemes bīskaps Johans lūdza Ventpils komturam gādāt, lai tirgotāji pirms pagasta nodevu ievākšanas neuzturētu sakarus ar zemniekiem. Ordeņa noteikumi Bauskas, Mežotnes un Iecavas zemniekiem aizliedza pirms zīemas pagasta (nodevām) vest savu ražu uz Rīgu. Daži muižnieki pat izstrādāja speciālus kodeksus ar šāda rakstura noteikumiem (*A. Svābe*, 1926, 44., 191. lpp.).

nieku un visādiem līdzekļiem piesavināties to produkta daļu, kas bija palikusi zemnieka rīcībā pēc feodālās rentes nokārtošanas un sevis paša atražošanas.

Latviešu tautas sakaru līdzekļu un transporta attīstību pozitīvi ietekmēja pilsētu saimnieciskā darbība. Lai gan arī pilsētas valdošā šķira bija vācieši, taču pilsētu namniekiem un muižniekiem jautājumā par zemnieku sakariem ar pilsētu bija diametrāli pretēji uzskati. Turklāt šī vācu tirgotāju un feodāļu sadursme gandrīz vienmēr beidzās par sliktu feodāļiem.

Ar tirdzniecību saistītie transporta amati jeb brālības apkalpoja tirgotājus galvenokārt pilsētas robežās, retāk — tās tuvākajos novados, kā arī kaimiņu zemēs. Lai gan Rīgas pilsētai bija pat savas liellaivas un citi transporta līdzekļi, taču preces no Rīgas uz Vitebsku, Polocku un citiem kaimiņu zemju tirdzniecības centriem tie veda ļoti reti. Tā kā vācu muižnieku kundzības dēļ latviešu zemnieki Daugavas ūdensceļu izmantoja ierobežoti, tad vācu tirgotājiem nereti bija nepieciešams izmantot krievu un baltkrievu transporta pakalpojumus. Arī pa zemes ceļiem latviešu zemnieki nevarēja pārvadāt preces. Iespējams, ka grūtības organizēt transportu bija viens no iemesliem, kāpēc Rīgas tirgotāji atteicās no aktīvas tirdznieciskās darbības kā rietumu, tā austrumu virzienā, koncentrējot savās rokās Rīgā visu starpniecības tirdzniecību, kas bija ļoti izdevīga un ienesīga.

Ordeņa un bīskapiju novados tika audzēts pietiekami daudz zirgu, lai nodrošinātu valdošās šķiras transporta vajadzības. Saimnieciska rakstura transporta jautājumus atrisināja vēl vienkāršāk — transporta darbi bija obligāti latviešu zemnieku klaušu sastāvdaļa.

Latviešu tautas sakaru un transporta līdzekļu izkopšanu traucēja arī biežās militārās sadursmes un ar tām saistītie postījumi un ceļu nedrošība. Kara sekas izpaudās arī zemnieku transporta līdzekļu masveida konfiskācijās. Nereti pēc kārtējā kara dažos pagastos zirgs bija retums. Šādos apstākļos ceļošana cauri Baltijai saistījās ar samērā lielām grūtībām, jo civilās satiksmes jautājumi bija atstāti novārtā. Par latviešu ērtībām un drošību neviens nerūpējās. Toties vācu tautības ceļotāji saņēma iespējami vispusīgu vietējo vācu iedzīvotāju palīdzību bieži vien uz latviešu zemnieku minimālu tiesību rēķina. Seit ir lietderīgi citēt dažus ceļojumu aprakstus, kas spīgti rāda satiksmes apstākļus Latvijā XVI—XVII gs. Vislabāk tos raksturo Zāmuēla Kihēla ceļojuma piezīmes XVI gs. otrajā pusē. Apraksts gan attiecas uz Igauniju, bet nav šaubu, ka Latvijā bija līdzīgs stāvoklis. Kihēls raksta, ka 1586. g. 25. augustā viņš ieradies Rakverē, kur radušās grūtības ar transporta līdzekļu sagādi. Kihēlam laipni «izpalīdzēja» kāds muižkungs, kas sagādāja zirgu no zemnieka sētas līdz nākamajam miestīnam un jāja līdzī. Lūk, kā Kihēls apraksta šo «palīdzību»: «... mēs atradām zirgu stāvam

mājas priekšā, pilnīgi sagatavotu ceļam, jo tūdaļ ar to gribēja izjāt zemnieks. Minētais muižkungs ļoti labi pazina šīs zemes paradumus, uzstāja zemniekam, ka man esot jānodod vēstule ķēniņa komissāram Rēvelē, ka man ļoti jāsteidzoties projām tikt, — tā viņš atņēma zemniekam zirgu ar varu, lika man tam sēsties mugurā, un mēs abi aizjājām. Zemniekam viņš pateica, lai tas sūtot kādu pakal, ja gribot savu zirgu dabūt, kas to pārvedot mājās. Tā nu es ar šo zirgu jāju tikai vienu jūdzi, līdz kamēr mēs nonācām pie kāda melderā, kas ilgi stīvējās un negribēja zirgu dot. Tad nu muižas ierēdnis izrādījās, ka viņš gribētu melderi sist, viņš izvilka arī savu bisi. Kad nu otrs redzēja, ka lietas paliek nopietnas, viņš lika apseglot zirgu. Man gan bija bažas, bet mans pavadonis teica, ka viņš šo ļaužu paradumus zinot labi, protot ar tiem arī pienācīgi apieties, jo ar labu no tiem neviens nekā nevarot dabūt.»² Pēc tam ceļotāji ieradās kādās mājās, kur tajā brīdī nebija neviena cilvēka. Kihels raksta: «Tieši blakus minētajai mājai atradās pļava, kur ganījās vairāki zirgi. No tiem muižas virs noķēra vienu un, paņēmis seglus no otra zirga, uzlika tos tam, uzsēja pavadu un taisījās jāt projām, toties melderā zirgu mēs atstājām tur. Tad nu parādās pats zemnieks, kam pieder zirgi, un prasa, ko mēs gribot ar zirgu darīt. Muižkungs atbild, ka man esot jāsteidzas ķēniņa uzdevumā, kam labais virs bez iebildumiem noticeja. Taču es baidījos, ka zemniekam ir prātā sacelt brēku, it kā mēs gribētu viņam zirgu nolaupīt. Tas mums abiem nenāktu par labu.»³ Kihelam zagtais zirgs tomēr pazūd. Viņš raksta tālāk: «No turienes man bija vēl piecas jūdzes ceļa līdz Rēvelei, bet lietas vairs negribēja iet uz priekšu tādā veidā kā agrāk, jo neviens no zemniekiem vairs negribēja ļauties pierunāties. Taču es dabūju zirgu par naudu.»⁴

Protams, šāda ceļošana ļoti iepriecināja visus Vācijas avantūristus, kas vēlāk dzimtenē stāstīja brīnuma lietas par Baltijas muižnieku viesmīlību un devību, aizmirstot piezīmēt, ka tas darīts uz latviešu un igauņu zemnieku rēķina, un slavināja vieglās ceļošanas iespējas Baltijā. Apmēram 100 gadu vēlāk par ceļošanas iespējām Kurzemē līdzīgi izsakās Rozīns Lentīlijs, uzsverot, ka Kurzemes vāciešu laipnība pret ceļotājiem (sevišķi vācu tautības cilvēkiem) esot ļoti liela: «Atzīstos, ka viņu, tāpat kā visu vāciešu, laipnība ir liela, liela arī viņu labvēlība pret visiem vāciešiem, kas vien turpu nonāk, jo tos viņi uzņem ne vien ar sirsnīgāko viesmīlību, bet arī aizvada ar saviem zirgiem un ratiem, kur katram tīkas. Tāpēc katrs ceļotājs, ja viņš tik vācietis, ar lielāko brīvību var iegriezties tāpat pie muižniekiem, kā pie mācītājiem un citiem vāciešiem — amatniekiem, kas dzīvo uz laukiem, un tā pārstaigāt visu zemi, netērēdami ne graša

² Der Reisende Samuel Kihel, aus Ulm gebürtig . . . , S. 527.

³ Turpat, 528. lpp.

⁴ Turpat, 529. lpp.

naudas, izņemot tikai to, ka kučieri sagaida viņiem tik tikamo nodokli — druscīņ tabakas.»⁵

Sajā laikā privāta rakstura ceļojumiem satiksmes procesā bija maza nozīme. Galvenā uzmanība tika pievērsta saimnieciska un politiska rakstura sakariem (preču apmaiņa, sūtniecības, karaspēka pārvietošanās u. tml.). Saimniecisko un politisko sakaru intensifikācija izraisīja satiksmes ceļu labiekārtošanu, kurā ietilpa sauszemes ceļu uzlabošana — to veidošana, nolīdzināšana, tiltu, uzbērumu un pārceltuvju ierīkošana, bet attiecībā uz ūdensceļiem — to padziļināšana, ostu ierīkošana, kanālu rakšana utt. Grūti spriest, kāds šajā ziņā bija stāvoklis Latvijā pirms vācu iebrukuma. Līdz šim Latvijas arheologi veltījuši minētajiem jautājumiem ļoti maz uzmanības.⁶ Normāla satiksme Latvijā nevarēja būt bez tiltiem un uzbērumiem lielā upju un purvu skaita dēļ. Pār lielākām upēm uzcelt tiltus, protams, nebija iespējams, jo trūka līdzekļu un tehnisko iemaņu. Tādās vietās ierīkoja pārceltnes. Pie mazākām upēm to lielā skaita dēļ nebija iespējams ierīkot pārceltnes, kuras turklāt neatmaksājās uzturēt. Pārceltnes arī palēnināja satiksmi. Tāpēc pār nelielajām upēm tika būvēti tilti. Jādomā, ka jau no seniem laikiem bija uzkrāta zināma pieredze tiltu būvēšanā, jo tie bija nepieciešama detaļa senlatviešu aizsardzības būvju kompleksos. Ceļus centās novadīt uz brasliem. Tas gan nebija izdevīgi, jo nereti dubultoja ceļa garumu. Latvijas ģeogrāfiskie apstākļi bieži vien neļāva ierīkot ceļus, apejot purvus un mitru mežu masīvus, tāpēc radās nepieciešamība taisīt uzbērumus un dambjus.

Vācu iebrukuma laikā jautājums par tiltu un dambju būvi kļuva aktuāls. Iebrucējiem bija jāapgādā jaunuzceltās pilis no galvenās atbalsta bāzes — Rīgas — ar kara materiāliem, karaspēku un pārtiku, jānodrošina iespējami ātrāka bruņoto spēku pārvietošanās. Tā kā agresijas dalībnieku sastāvs bija dažāds, tad arī atsevišķu grupējumu intereses satiksmes labiekārtošanas procesā bija visai dažādas. Zobenbrāļu, vēlāk Livonijas ordeņa locekļu rīcību noteica galvenokārt stratēģiski apsvērumi. Jāatzīmē, ka stratēģiskās un saimnieciskās intereses bieži vien nesakrita.⁷ Arī Rīgā atbraukušie ārzemju tirgotāji bija ieinteresēti, lai satiksmes apstākļi būtu iespējami labāki. Bīskaps Alberts veicināja ceļu uzlabošanu, lai ātrāk pakļautu visu Baltiju, nostiprinātu savu varu un iegūtu popularitāti. Rīgas ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ tiltu celtniecības jautājums bija ļoti aktuāls jau kopš pilsētas izveidošanās laika. No vienas puses Rīgu norobežoja Daugava, pār kuru tilta būve ar tā laika tehniskām iespējām

⁵ R. Lentilius, 1924, 18. lpp.

⁶ Kā izņēmums jāmin E. Mugureviča darbs (1965).

⁷ Piemēram, jau XIII gs. ordeņa mestrs Nortekes Valters uzspieda zemgaļiem ceļu labošanas un tiltu būves kļaušas, kaut gan no saimnieciskā viedokļa tām vēl nebija sevišķas nozīmes. Toties ceļi bija vajadzīgi Livonijas ordeņa agresīvo mērķu realizēšanai Zemgalē (LUB, I, 430. nr.).

nebija iedomājama, tāpēc ierikoja pārceltuves. Ļoti svarīgi bija nodrošināt sakarus starp Rīgu un Vidzemi, kurus traucēja Juglas caurteka starp Ropažu (Juglas) ezeru un Ķīšezeru, kā arī Mīlgrāvis. Stāvokli sarežģīja arī tas, ka tagadējās samērā cietās zemes vieta starp Juglas ezeru un Ķīšezeru XIII gs. un arī turpmākajos gadsimtos bija pārpurvojusies ezera daļa. Bija jābūvē tilts pāri Juglas (*Yogele*) caurteikai un apmēram kilometru garš dambis pāri pārpurvotajai ezera daļai.⁸ Celtniecību sāka ap 1220. gadu.⁹ Nav zināms, kad tilts pabeigts, bet 1226. g. tas jau ir pastāvējis.¹⁰ Tā saucamais Ropažu, vēlāk Bukultu tilts (*Rodenpois Brücke, Neuermühlsche Brücke*) bija pirmais tilts Latvijā, kurš konkrēti minēts vēstures avotos. Tā bija viena no nozīmīgākajām būvēm Latvijas teritorijā. Dambis tika izveidots no žagariem un apaļiem kokiem (*Knüppeldamm*) un bija pastāvīgu rūpju objekts, jo no dambja un tilta tehniskā stāvokļa bija atkarīgi gan saimnieciskie, gan militārie sakari starp Rīgu, Vidzemi un Igauniju. Par šo tiltu ir ziņas arī laikā no 1248. līdz 1262. g., kad Rīgas pilsēta un arhibīskaps vienojās par nojauktās tilta sarga mājas atjaunošanu.¹¹

Pēc Livonijas ordeņa izveidošanās tam bija svarīgi saistīties ar Prūsiju pa zemes ceļu caur Kurzemi un Lietuvu. Tāpēc kļuva aktuāla tiltu celtniecība Kurzemē. Bija arī nepieciešams nodibināt ērtus sakarus starp pilīm. Jau XIII gs. dokumentos ir runa par tiltu celtniecību šajā Latvijas novadā.¹²

Ļoti svarīgi bija nodrošināt ar tiltiem nozīmīgo ceļu gar Daugavas labo krastu. XIII gs. beigās (minēts 1277. g.) pastāvēja tilts pāri Pērsei.¹³ Nosakot nodevas zemgaļiem, ordeņa mestrs Nortekes Valters paredzēja kā obligātu pienākumu ceļu labošanu.¹⁴ Par tiltu celtniecību Latvijā XIII gs. liecina arī Atskaņu hronika.¹⁵ Kā viens no lielākajiem sasniegumiem XIII gs. uzskatāms tilts pāri Rīdziņai. Šis tilts bija uzcelts Rīdziņas sašaurinājumā pie attekas no Daugavas iepretim Mārstaļu tornim. Vācu vēsturnieks Fr. Benninghofens uzskata, ka minētais tilts uzbūvēts jau XIII gs. pirmajā pusē.¹⁶

Tiltu būves tempi kļuva straujāki XIV gs. Vācu iebrucēji bija nostiprinājušies Latvijā. Sākās zemes feodālā ekspluatācija, tāpēc vajadzēja izveidot biežāku satiksmes ceļu tīklu. Tiltus būvēja arvien vairāk. Palielinās to vēstures avotu skaits, kuros minēti dambji un

⁸ LUB, I, 365. nr. Turpmākajā tekstā tilts tiek saukts par Juglas tiltu, bet dambis — par Bukultu dambi.

⁹ Das Inland, 1847, Nr. 8, S. 156.

¹⁰ Šajā gadā minēts Ropažu tilta sargs (*ponterius, custos, relector pontis*) (LGU, I, 7. nr.).

¹¹ LGU, I, 19., 28. nr.; LUB, I, 365. nr.

¹² LUB, I, 249. nr.; LVA, 2, II, 348. nr.

¹³ LUB, I, 454. nr.

¹⁴ Turpat, 430. nr.

¹⁵ Atskaņu hronika, 7440—7447.

¹⁶ Fr. Benninghoven, 1961, 4. kartoshēma.

tilti Vidzemē. Rīgas tirdznieciskie sakari ar laukiem pastiprinājās, tāpēc tā bija vairāk ieinteresēta uzlabot satiksmi ar lauku novadiem un gādāja, lai Rīgas lauku novadā tilti un ceļi būtu kārtībā. Laikā no 1350. līdz 1361. g. Rīga izdeva par tiltu būvēm un labošanu 107 markas 7 šiliņus un 1 ēri.¹⁷ Rīgas lauku novadā, ieskaitot arī pašu pilsētas teritoriju, ir minēti 10 tilti (uzskaitīti tilti, kas šajā laikā celti vai laboti).¹⁸ Vislielākās naudas summas izlietas Juglaš tilta un Bukultu dambja labošanai. Šī kompleksa labošanas darbi kļūst regulāri un ir attiecīgi fiksēti Rīgas ķemerejas reģistros un citos līdzīga rakstura avotos.¹⁹ 1394. g. tā labošanai tika izdotas 65 Rīgas markas, 1397. g. — 18,5 markas.²⁰ Samērā labi bija uzturēts Kokneses—Cesvaines ceļš. Liekas, ka te zināma nozīme bija arhibīskapijas vasaļa Tizenhauzena saimnieciskajai darbībai. 1380. g. uz šī ceļa pie Bērzaunes bija dambis pār kādu purvainu vietu.²¹

Arī Kurzemē vērojama rosība ceļu labiekārtošanā. 1392. g. Kurzemes bīskaps un Livonijas ordeņa mestrs vienojās, ka ir nepieciešams uzbūvēt tiltu pāri Sventājai²² (ceļš uz Prūsiju). Liekas, ka tiltu tomēr neuzcēla, jo turpmāk tas nekur netiek minēts.

XV un XVI gs. var uzskatīt par jaunu posmu tiltu celtniecībā. Parādījās jau tilti pāri lielākām upēm. Izcilākais sasniegums bija tilts pāri Ventai. 1438. g. Kuldīgas komturis Matiass fon Groningens ziņoja Vācu ordeņa virsmestram par jauna tilta uzcelšanu pāri Ventai.²³ Vārdi «jauns tilts» liecina, ka kaut kāds tilts bijis jau agrāk. Pēc vēsturnieka E. Henniga ziņām, ordeņa laikos pastāvējis paceļamais ķēžu tilts pāri Ventai.²⁴ Šis tilts saglabājies līdz pat XVII gs. sākumam.²⁵

Ir vairāki dokumenti, kur fiksēti tilti pāri nelielām upēm: uz Talsu—Dundagas—Ventspils ceļa — Rindas tilts, uz Talsu—Usmas—Ventspils ceļa — t. s. Ilziķa (*Ylseken*) tilts,²⁶ tilts uz Ārlavas—Talsu ceļa (pār nelielu upi, kas avotos saukta par «*Dowostroute*»);²⁷ Minēti divi tilti uz t. s. bīskapa ceļa (uz Valtaiķiem) — Lapupes tilts un tilts pāri Lušas upei (*Lasschen beke*).²⁸ Tomēr tiltu skaita ziņā (pēc vēstures avotu datiem) Kurzeme un Zemgale stipri atpalika no

¹⁷ KR, II, S. 125.

¹⁸ Turpat.

¹⁹ Turpat; Vier Bücher..., I, S. 23.

²⁰ LUB, V, 2575. nr.

²¹ LGU, I, 108. nr. Ir lielas grūtības izšķirt pēc avotu ziņām, vai ar vārdiem «*brugke*», «*brugghen*», «*brugge*», «*brucke*» apzīmēts tilts vai dambis, jo nosaukums «*dam*», «*damme*» lietots ļoti reti. Liekas, ka tādā gadījumā, ja klāt nebija minēta upe, strauts, tekošs ūdens (*syp*, *sype*), domāts dambis vai uzbērums.

²² LUB, IV, 1319. nr.

²³ ПГАДА, ф. 147, оп. 1, д. 252.

²⁴ E. Hennig, 1809, S. 29.

²⁵ J. Juškevičs, 1931, 511. lpp.

²⁶ LUB, V, 2575. nr.

²⁷ Turpat.

²⁸ Turpat, 2, III, 419. nr.

Vidzemes. Tiesa, pāri Gaujai nebija neviena tilta, izņemot pašā augštecē pie Nēķina (XIV vai XV gs.). Vēstures avotos šis tilts tiek saukts par «lielo tiltu» (*grossen Brücke*).²⁹ Tālaika vēstures avotos teikts, ka Vidzemē bijuši šādi tilti: pāri Ogrei pie Ērgliem (1540. g.),³⁰ divi tilti pāri Pērsei — jaunais un vecais (1434., 1492. g.) (skat. 8. att.),³¹ pāri Sedai (1509 g.),³² Bērzaunei (1522. g.)³³ un Ogrei pie Jumurdas (*langenn brugge over de Woge*).³⁴ Vairāki tilti minēti Rīgas—Alūksnes ceļā: posmā no Raunas līdz Smiltenei bija tilts pāri kādai upei (*Lussche*),³⁵ pie Ilzenes tilts pāri Ličupei (*Leitzupe*)³⁶ un tilts pašā Alūksnē (1437. g.).³⁷ Arī Burtnieku apkārtne eksistējuši vairāki tilti: pie Burtnieku pils (*Luckenuppe*),³⁸ Burtnieku—Rūjienas ceļa tuvumā uz kāda ceļa (*brugge, de over de becke Nuclop licht*).³⁹ Uz Daugavas labā krasta ceļa bez Pērses tiltiem minēts tilts Ikšķilē pār Urgas upi (1507. g.),⁴⁰ Aizkrauklē (1542. g.),⁴¹ Krustpilī (1511. g.)⁴² un Daugavpilī (*Smilthe brücke*).⁴³ Ir atzīmēti mazāki tilti uz tiem ceļiem, kas nebija tik svarīgi: uz Kokneses—Cesvaines ceļa divi tilti (1461. g.),⁴⁴ uz Lielvārdes—Rembates ceļa (*Kuetilte*),⁴⁵ uz ceļa, kas ved no Aderkašiem uz Rīgas lielceļu (pār Saltupi),⁴⁶ pa vienam tiltam. Tiltu celtniecība un labošana turpinājās Rīgas lauku novadā. 1426./27. g. tika uzcelts (acīmredzot atjaunots) tilts pāri Rīdziņas grīvai (*Rigemunde Brücke*), kura celtniecība izmaksāja 97 markas.⁴⁷ Palaikam notika Juglas tilta un Bukultu dambja kapitālremonts.⁴⁸ Sevišķi plaši darbi tika izvērsti 1465. g., kad tilta labošanā piedalījās liels skaits kalēju, namdaru un dienas strādnieku.⁴⁹ Vispār XV gs. bieži notika šī kompleksa labo-

²⁹ LGU, I, 297. nr.

³⁰ Turpat, II, 194, 825. nr.

³¹ Turpat, I, 278, 610. nr.

³² LUB, 2. III, 701. nr.

³³ VTVA, 70. nr.

³⁴ LGU, II, 194. nr.

³⁵ Turpat, 100. nr.

³⁶ VTVA, 23. nr.

³⁷ LGU, I, 291. nr.

³⁸ Turpat, 613. nr.

³⁹ Turpat, II, 321. nr.

⁴⁰ Turpat, 59. nr.

⁴¹ Turpat, 877. nr.

⁴² Turpat, 116. nr.

⁴³ Turpat, 332. nr.

⁴⁴ Turpat, I, 402. nr.

⁴⁵ Turpat, II, 475. a nr.

⁴⁶ VTVA, 186. nr.

⁴⁷ KR, II, S. 188.

⁴⁸ Piemēram, 1393. un 1465. gadā.

⁴⁹ Piemēram, namdaru amata rēķins par šiem darbiem bija 71 marka, kalēju — 26 markas, pārtika dienas strādniekiem — 86 markas (Vier Bücher..., I, S. 47).

šana.⁵⁰ Dokumenti liecina, ka pat ordeņa mestrs Pletenbergs norīkoja šajos darbos dažus zemniekus.⁵¹ Tātad tajos piedalījās arī Livonijas ordenis.

Pāri purvainām un zemām vietām bija ļoti nepieciešams ierīkot dambjus un uzbērumus. Ir zināms, ka tos taisīja no zemes (*erden brugge*),⁵² kociem, žagariem, zariem (*struckedenn damme, knüppelbrücke*)⁵³ un akmeņiem.⁵⁴ XIV un XV gs. vēstures avotos dambji minēti diezgan bieži, piemēram, Alūksnes apkārtnē,⁵⁵ uz Burtnieku—Rūjienas ceļa⁵⁶ un pie Kujas.⁵⁷ Kurzemē zināms dambis uz Ārlavas ceļa (1422. g.),⁵⁸ Kandavas—Talsu ceļa (1506. g.),⁵⁹ Ēdoles—Kuldīgas ceļa (1510. g.)⁶⁰ un Kuldīgas—Ventspils ceļa iepretī Stirbei (1494. g.).⁶¹ Sevišķi nozīmīgs Kurzemē bija Durbes dambis (t. s. *Königes brugge*),⁶² kas nodrošināja ordeņa kara ceļa izmantošanu.

Tiltu un dambju tehniskais stāvoklis lielāko tiesu bija slikts. Par to liecina sūdzības. Tikai XVI gs. sākumā sakarā ar zemes saimniecisko uzplaukumu sākās mēģinājumi veikt ceļu labošanas darbus visas Livonijas mērogā. Nepieciešamība to darīt tika uzsvēta, gatavojoties Livonijas landtāgam 1522. g.⁶³ Pilsētas bija sevišķi norūpējušās par satiksmes ceļu slikto stāvokli, kas traucēja normālus tirdznieciskos sakarus starp pilsētām un laukiem. Pilsētu apspriedē Valkā 1523. g. tika nolemts, ka ceļi jāuztur kārtībā tiem, caur kuru īpašumiem attiecīgie ceļi iet. Lēmumā bija uzsvērts, ka tas jādara pēc veca paraduma.⁶⁴ Tomēr avotu trūkuma dēļ grūti konstatēt, kas konkrēti darīts visas Livonijas mērogā. Nav šaubu, ka ceļa darbiem bija epizodisks raksturs.

Pēc Livonijas padošanās Polijai ceļu labošanas aktualitāte palielinājās, jo Livonijas kara laikā ceļu stāvoklis bija kļuvis kritisks.

⁵⁰ Piemēram, 1403., 1405., 1406., 1410., 1412., 1418., 1445., 1446., 1451., 1464., 1466., 1468. gadā (Vier Bücher..., I, S. 16—47).

⁵¹ K. Löwis of Menar, 1899, S. 149.

⁵² VTVA, 23. nr.

⁵³ Turpat, 212. nr.

⁵⁴ LGU, II, 290. nr.

⁵⁵ VTVA, 18., 23. nr.; LGU, I, 434. nr.

⁵⁶ VTVA, 212. nr.; LGU, I, 195. nr.

⁵⁷ LGU, I, 687. nr.

⁵⁸ LUB, V, 2575. nr.

⁵⁹ Turpat, 2, III, 118. nr.

⁶⁰ Turpat, 855. nr.

⁶¹ Turpat, I, 63. nr.

⁶² Dambis pirmo reizi minēts 1506. g. (LUB, 2, III, 59. nr.). Pieņemot, ka ceļš no Durbes uz Grobiņu veda apmēram pa to pašu vietu, kur tagad, ir skaidrs, ka te bija nepieciešams dambis, jo ceļš gāja pāri plavai Durbes ezera dienvidu galā, kura agrāk droši vien bija vēl purvaināka. Pēc pēdējiem pētījumiem, senais ordeņa kara ceļš veda apmēram 150 m atstatu no tagadējās Rīgas—Liepājas šosejas virzienā uz ziemeļiem. Seit atrasts apmēram 5 m plats grants uzbērums (*P. Stepiņš*, 1967, 11. lpp.).

⁶³ AuR, III, 136. nr.

⁶⁴ Turpat, 143. nr.

Bija stipri bojāts Bukultu dambis un kara laikā sagrauts Juglas tilts. Tā vietā ierikoja pārceļtuvi,⁶⁵ kas stipri apgrūtināja satiksmi, jo bija pārslogota, apkalpojot vairākus lielus ceļus, kuri no Vidzemes veda uz Rīgu. Poļu valdībai neizdevās noorganizēt tilta atjaunošanu. 1599. g. poļu komisāri uzdeva ceļu un tiltu atjaunošanas darbus organizēt stārstiem un vaivadiem.⁶⁶ Taču tiltu būve prasīja lielus naudas līdzekļus, un poļu administrācija nebija ieinteresēta tos tērēt. Turklāt starp rīdziniekiem un poļu karavīriem bieži radās domstarpības, sevišķi Juglas tilta un Bukultu dambja labošanas laikā XVI gs. beigās. Lai gan Rīga 1581. g. bija padevusies poļiem, attiecības starp pilsētu un poļu garnizoniem tās apkārtnē joprojām nebija draudzīgas. Stāvoklis kļuva arvien kritiskāks — draudēja pārtrūkt sakari starp Vidzemi un Rīgu. To vēl vairāk pasliktināja Daugavgrīvas un Bukultu komandanta Ostrovska rīcība. Preču pieveidumu Rīgai traucēja tas, ka Ostrovskis ap 1585. g. bija dabūjis atļauju ievākt muitu no garāmbraucējiem tilta uzturēšanai.⁶⁷ Muitu gan ievāca, bet par tilta labošanu nerūpējās. Tieši otrādi — Ostrovskis nebija ieinteresēts, lai tiltu ātrāk uzceltu, jo tad tiktu atcelta muita. Stāvoklis bija ļoti slikts — zirgi stīga dambī, rati lūza. Jau 1586. g. Polijas karaļa komisārs Peņkoslavskis vēstulē Zigismundam III rakstīja, ka dambja un tilta labošana ir maksimāli nepieciešama.⁶⁸ Pēc dažām ziņām literatūrā, ar šī dambja problēmām nodarbojusies 1588. g. speciāli sastādīta komisija.⁶⁹ 1591. g. notika Bukultu dambja revīzija, kur bez citām provinces augstākajām amatpersonām piedalījās arī Cēsu un Pērnavas prezidenti (t. i., apriņķu priekšnieki) Fārensbahs un Dembinskis.⁷⁰ 1592. g. Cēsu landtāgā nolēma, ka tilta un dambja būve nav vairs atliekama⁷¹ un ka koki labošanai jādod no Ropažu meža. Šo lēmumu parakstīja Fārensbahs un muižniecības maršals J. Tīzenhauzens. Jau 1591. g. Rīgas pilsēta bija ierosinājusi, lai muižniecība sedz pusi no nepieciešamās naudas summas. Tomēr landtāgā šo jautājumu pozitīvi izlemēt nebija iespējams. 1592. g. stāvoklis vēl pasliktinājās — iegrīmušo dambi sāka pārplūdināt ezers. Tajā pašā gadā Zigismunds III aizliedza ievākt nelikumīgo muitu un traucēt ceļiniekus pie Bukultiem.⁷²

Tā kā Rīgas saimnieciskajā dzīvē šim satiksmes kompleksam bija ļoti liela nozīme un ar muižniecību nevarēja ātri vienoties, rīdzinieki nolēma ķerties pie darba vieni paši. Tomēr vēl nebija nokārtots ne nelikumīgās muitas jautājums, ne arī kokmateriālu piegāde.

⁶⁵ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1336. l., 67. lpp.

⁶⁶ Turpat, 1332. l. (1599. g. 4. oktobris).

⁶⁷ K. Löwis of Menar, 1899, S. 149.

⁶⁸ LCVVA, A-19. f., 1. apr., 630. l., 3. lp.

⁶⁹ K. Löwis of Menar, 1899, S. 149.

⁷⁰ LCVVA, A-19. f., 1. apr., 630. l., 11. lp.

⁷¹ K. Löwis of Menar, 1898, S. 149.

⁷² Turpat, 1899, 150. lpp.

To apliecina 1593. g. Cēsu bīskapa Oto Šenkinga izteiktais atgādinājums muižniecībai par materiālu piešķiršanu dambja labošanai, kā arī sašutums par muitas iekasēšanu pie Bukultiem.⁷³ Stāvokli vēl vairāk sarežģīja Ostrovska nostāja, kurš negribēja pieļaut Bukultu dambja labošanu. 1593. g. Rīga organizēja dambja labošanas darbus, bet no Bukultiem strādniekus sāka apšaudīt ar lielgabaliem.⁷⁴ Apšaudi bija organizējis Bukultu apakštārasts Jans Zaļeskis pēc Ostrovska pavēles. Rīdzinieki gan mēģināja vienoties ar spītīgo komandantu, gan sūdzējās vietvaldim Embdenam,⁷⁵ bet bez sekmēm. Tad rīdzinieku pacietības mērs bija pilns — tie organizēja karaspēka vienību ar artilēriju (*Landsknechten mit Geschütz*)⁷⁶ aizsardzībai pret Ostrovski. Darba vietā izveidoja no pakulu ķīpām un dēļiem gatavotus aizsegus, kas Rīgai izmaksāja ap 200 marku.⁷⁷ Karaspēka vienība savu uzdevumu veica efektīvi, bet maksāja dārgi — 1449 valsts dālderus.⁷⁸ Rīdzinieki darbu izvērsa visai plaši, reizēm nodarbinot ap 200 vīru un 40 pajūgu, turklāt vēl ormaņus, namdarus un citus speciālistus.⁷⁹ Pēc pilsētas aplēses, darbu apjoms novērtēts par 5558 dālderiem.⁸⁰ Rīdzinieki saveda kārtībā dambi, bet apgalvojumi, ka uzcelts arī tilts,⁸¹ neatbilst patiesībai. Tomēr jau 1595. g. dambis bija atkal jālabo. Tiltu uzcelt tā arī neizdevās. 1601. g., kā arī 1605. un 1606. g. minēts prāmis.⁸² Kad nepaklausīgais Bukultu komandants Ostrovskis 1596. g. bija padzīts, tā vietā nāca Bjalozors,⁸³ kas ar rīdziniekiem sapratās labāk. 1606. g. sākās sarunas par tilta ierīkošanu.⁸⁴ Tomēr poļu—zviedru kara apstākļos tilta celtniecība nebija reāla. Pastāvīgs tilts stipri kaitētu pilsētai stratēģiskā ziņā. Kara laikā paši poļu kareivji (1602. g.) galīgi izpostīja un aplaupīja pārceltuvi pie Juglas, nodarot tās nomātajam 3000 marku lielu zaudējumu.⁸⁵

Poļu—zviedru karš uz ilgu laiku pārtrauca ceļu labošanu un pasliktināja to kvalitāti. Armijas vezumi pārvērta ceļus par neizbrienamām dangām, tilti lūza zem pārvadājamo ieroču smaguma. Dažus ceļus raksturoja populārs izteiciens — «pa tiem velni uz pekli brauc».⁸⁶ Laboja tikai tos ceļus un tiltus, kas bija nepieciešami armijas vajadzībām. Atkāpjoties abas puses centās tiltus iznīcināt.

⁷³ K. Löwis of Menar, 151. lpp.

⁷⁴ Rigaische Stadtblätter, 1818, Nr. 22, 118. S.

⁷⁵ LCVVA, A-19. f., 1. apr., 630. l., 28., 58., 60. lp.

⁷⁶ Turpat, 35.—36. lp.

⁷⁷ MLA, IV, S. 425.

⁷⁸ LCVVA, A-19. f., 1. apr., 630. l., 35.—36. lp.

⁷⁹ Turpat.

⁸⁰ Turpat.

⁸¹ K. Löwis of Menar, 1899, S. 152.

⁸² LCVVA, A-19. f., 1. apr., 631. l., 3.—5. lp.

⁸³ Turpat, 630. l., 47. lp.

⁸⁴ Turpat, 631. l., 8. lp.

⁸⁵ Turpat, 630. l., 35.—36. lp.

⁸⁶ St. Herbst, 1938, 112.

Karaspēka pārceļšanai īslaicīgi uzceltie pontona tilti pār Daugavu un Gauju⁸⁷ satiksmei nekā nedeļa. Tātad poļu valdīšanas laikā satiksmes ceļi ne vien netika uzlaboti, bet karadarbības dēļ ceļu stāvoklis vēl vairāk pasliktinājās.

Kurzemē pēc ordeņa likvidācijas kontroli pār ceļu labošanu pārņēma hercoga administrācija. Kurzemes landtāgā 1570. g. 22. jūnijā bija pirmoreiz runāts par ceļu un tiltu labošanu. Landtāgā nolēma, ka visi galvenie ceļi (*freyen Landstrassen*) līdz rudenim jānodrošina ar tiltiem.⁸⁸ Minētajiem ceļiem jābūt «divi rati platiem», t. i., lai uz ceļa vienlaikus varētu izmainīties divi pajūgi. Starp citu, Rietumeiropā jau agrajos viduslaikos ceļiem vajadzēja būt tik platiem, lai pa tiem varētu pārvietoties «līgava, nesaskaroties ar liķratiem». Katrā draudzē tika nozīmēts «bruģa meistars» (*Brücken-Meister*),⁸⁹ kam bija jāseko ceļu kvalitātei un jāseka tie, kas savu ceļa gabalu vai tiltus nebija salabojuši. Ja ceļotāji sliktā ceļa dēļ cieta zaudējumus, tad vainīgajiem šie zaudējumi bija jāatlīdzina un papildus jāmaksā 30 dālderu liels sods.⁹⁰ Tomēr hercoga Gotharda Ketlera laikā ceļi tika maz uzlaboti.

Ceļu kvalitāte pēc Altmarkas pamiera zviedru iekarotajā Latvijas daļā bija ļoti sliktā. Braukt pa provinci bija bīstami sabrukušo tiltu un nekārtībā esošo pārceļtuvju dēļ.⁹¹ Zviedru administrācija bija ieinteresēta satiksmes uzlabošanā un ļoti nopietni izturējās pret šo problēmu. Tā gribēja iegūt no provinces iespējami vairāk līdzekļu aktīvai ārpolitikai un turpināt jaunu teritoriju iekarošanu. Šos nodomus nevarēja realizēt bez labi ierikotiem satiksmes ceļiem. Viens no ģenerālgubernatora J. Šītes uzdevumiem bija satiksmes ceļu labiekārtošana. Kontroli pār ceļu labošanu uzdeva zemes tiesnešiem. Vēl izveidoja speciālu tiltu fogta amatu. Fogtam bija jāraugās, lai tiktu izpildīti J. Šītes rīkojumi.⁹² Noteica tiltu un ceļu platumu, lika atjaunot dambjus un uzbērumus. Tiltu fogtam bija jāsauc pie atbildības visi tie muižnieki, kas nepildīja norādījumus, zemes tiesas vai galma tiesas priekšā.⁹³

Vēstures avotos ir maz ziņu, kā norisinājās ceļu un tiltu labošanas darbi zviedru Vidzemē XVII gs. pirmajā pusē. Ģenerālgubernatora neapmierinātība ar ceļu un tiltu labošanas darbu gauso gaitu liecina, ka pasākumi nebija visai efektīvi. Ģenerālgubernators pteprasīja stingrāk sodīt tos, kas vilcinājās pildīt savus pienākumus.⁹⁴

⁸⁷ Tilts pār Daugavu bija uzcelts pie Sēlpils, bet pār Gauju — pie Rama muižas (Ilķenes apkārtnē) (*St. Herbst*, 1938, s. 127, 133).

⁸⁸ *Fr. G. v. Bunge*, 1843, S. 207.

⁸⁹ Turpat.

⁹⁰ Turpat.

⁹¹ *R. Liljedahl*, 1933, s. 371.

⁹² Turpat.

⁹³ Turpat.

⁹⁴ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1333. l., 35. lpp.

Vēl nebija nokārtots Bukultu dambja un Juglas tilta jautājums. 1646. g. atkal tika izteikta vēlēšanās, lai pārceltu vietā pāri Juglai izbūvētu tiltu, kā tas esot bijis agrāk.⁹⁵ Šādu vēlēšanos izteica arī Zviedrijas karaliene Kristīne 1650. g.⁹⁶ Jautājums par tilta un dambja celtniecību radīja ļoti asas diskusijas starp Rīgu un Vidzemes bruņniecību, kur iejaucās arī Zviedrijas administrācija un pat karaliene. Rīga principā piekrita piedalīties tilta labošanā, bet nevēlējās viena segt visas izmaksas, turklāt tā gribēja panākt, lai kokmateriāli tiktu doti no Ropažu meža.⁹⁷ Strīdos atklājās, ka jau 1592. g. muižniecība bija apņēmusies segt pusi no sagrautā tilta atjaunošanas izmaksām.⁹⁸ Rīga centās pierādīt, ka tai nav pienākums uzņemties šo darbu vienai. Arī karaliene piekrita, lai koki tiktu doti no Ropažu meža. 4. oktobrī bruņniecība deva atbildi: Zigismunda III apstiprinātā vienošanās sen jau esot novecojusies un neesot vērā ņemama, lai Rīga pati labojot dambi un uzceļot tiltu par to naudu, ko ieguvusi no pārceltnes pār Juglu.⁹⁹ Rīga pamatoti noraidīja šos bruņniecības spriedelējumus un atzīmēja, ka šīs naudas esot ļoti maz ar tik lieliem izdevumiem saistītu darbu veikšanai un prasīja, lai bruņniecība pildītu savas saistības.¹⁰⁰ Arī otrreiz bruņniecība deva noraidošu atbildi ar tiem pašiem argumentiem un ieteica griezties pēc kompensācijas pie zviedru valdības.¹⁰¹ Zviedru valdība bija ieinteresēta, ka tilts tiktu salabots, un karaliene steidzināja pilsētniekus, lai tie vismaz salabotu savu tilta daļu,¹⁰² tomēr finansiāli atbalstīt šo darbu tā nevēlējās. Rīdnieki meklēja palīdzību pat Tartu hoftiesā,¹⁰³ tomēr piespiest bruņniecību, lai tā izpildītu savas saistības, neizdevās. Arī nākamajos gados Rīgas mēģinājumi iesaistīt bruņniecību tilta celtniecības darbos nebija sekmīgi.¹⁰⁴

Par tilta un dambja likteni turpmākajos gados nav nekas zināms. Lēvisa of Menāra apgalvojums, ka tilts bijis gatavs 1672. g.,¹⁰⁵ nav pamatots. Spriežot pēc kādas 1682. g. kartes,¹⁰⁶ liekas, ka pagaidu tilts pāri caurtekai uzcelts 80. gados. Iespējams, ka arī dambis bija savests puslīdz lietošanas kārtībā. Tomēr šis tilts nav pastāvējis ilgi, jo 90. gadu sākumā tilta celtniecības jautājums atkal kļuva aktuāls. Zviedru administrācija pilnīgi pārliecinājās, ka bruņniecība neko nedarīs tilta celtniecības labā, un tāpēc nolēma visu darbu smagumu,

⁹⁵ K. Löwis of Menar, 1899, S. 154.

⁹⁶ Sammlung der Gesetze . . . , II, 2. S. 236.

⁹⁷ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1059. l. (1650. g.).

⁹⁸ Turpat, 1366. l., 33. lp.

⁹⁹ Turpat, 1336. l., 56. lp.

¹⁰⁰ Turpat, 63. lp.

¹⁰¹ Turpat, 67. lp.

¹⁰² Turpat, 1334. l., 24. lp.

¹⁰³ Turpat, 1059. l., 164. lp.

¹⁰⁴ Turpat, 1336. l., 76. lp.

¹⁰⁵ K. Löwis of Menar, 1899, S. 154.

¹⁰⁶ LCVVA, 7404. f., 1. apr., 98. l.

arī dambja labošanu, uzvelt Rīgai. Rīdzinieki gan vilcinājās to darīt, ko, pēc viņu domām, vajadzēja veikt citiem. Tāpēc zviedru valdība sāka uzlikt naudas sodus par tilta nelabošanu. 1692. g. tā sodīja pilsētu ar 500 dālderiem, bet tā paša gada rudenī vēl ar 30 dālderiem.¹⁰⁷ Rīgas gubernators E. Soops inspekcijas braucienā bija konstatējis Rīgas sabotāžas pēdas.¹⁰⁸ Arī turpmākos gados ģenerālgubernators vairākkārt brīdināja rīdziniekus, lai tie sakārto lauku novadā tiltus, tajā skaitā arī Bukultu dambi. Minētajiem pasākumiem un Rīgas saimnieciskajai ieinteresētībai bija rezultāti — J. Ulriha zīmētās ceļu kartes XVII gs. pašās beigās rāda, ka pāri Juglas caurtekai uzcelts tilts un salabots uzbērums (skat. 9. un 10. att.).¹⁰⁹ Šī kompleksa uzturēšana kārtībā prasīja lielas rūpes un izdevumus, jo dambis bija pastāvīgi jālabo. Citās tā laika kartēs dambī redzami pārrāvumi (skat. 11. att.).

Tiltu un dambju būvi pārējā Latvijas teritorijā uz laiku pārtrauca krievu—zviedru karš XVII gs. vidū. Tikai 60. gadu beigās atkal sāka nopietni domāt par ceļu labiekārtošanu. 1668. g. sākumā Zviedrijas riksdagā pieņēma lēmumu par tiltu un ceļu labošanu.¹¹⁰ Noteica arī tehniskās normas, kas bija jāievēro ceļu labiekārtošanas darbos. Visus ceļus sadalīja vairākās kategorijās (skat. II nodaļu). Dažas dienas vēlāk tika izdoti ģenerālgubernatora Klaudija Tota policijas likumi, kuros faktiski ir atreferēti riksdagā pieņemtie lēmumi.¹¹¹ Tilti bija jābūvē pēc arklū skaita tam muižniekam, kura robežās tilti atradās. Ja pēc arklū skaita pienācās labot vairāk tiltu, nekā to bija attiecīgi muižnieka valdījumu robežās, tad vajadzēja papildus ierādīt labojamos tiltus tuvākajā apkārtņē. Noteikumos bija paredzēti atvieglojumi tiem muižniekiem, kas labi veica tiltu būvi. Viņus varēja turpmāk atbrīvot no šī pienākuma, izņemot atsevišķus ārkārtējus gadījumus. Tiltiem bija jābūt 10 zviedru olekšu platiem (apmēram 6,5 m). Tiltu un dambju tuvumā gar ceļa malām bija jāierīko grāvji, kas novadīja lieko ūdeni. Taisot dambjus, vispirms novietoja baļķu kārtu, pāri pārklāja žagarus, virs tiem — labas zemes kārtu un vēl smiltis un akmens drumslas (skat. 54. att.). Tilti pār tekošām upēm bija jāceļ no baļķiem un dēļiem. Šādu tiltu būve bija smags darbs, tāpēc būvējot pēdu šāda tilta pielīdzināja 10 pēdām uzbēruma vai 5 pēdām dambja, vai 5 pēdām tilta pār nelielu upīti. Tiltu būvei bija atļauts bez maksas ņemt kokus, akmeņus un zemi no jebkuras vietas, izņemot tīrumus un pļavas. Katrā pusē ceļam bija jāzcērt zari un krūmi 8 olekšu attālumā, lai veicinātu ceļu žūšanu. No ceļiem bija jānovāc lielāki akmeņi, kas traucēja braukšanu. Bija

¹⁰⁷ LCVVA, A-3. f., 6. apr., 930. l., 324. lp.

¹⁰⁸ Turpat, 935. l., 224. lpp.; 932. l., 400. lpp.

¹⁰⁹ Turpat, 7404. f., 1. apr., 2195. l., 46. lpp.

¹¹⁰ Turpat, A-2. f., 1. apr., 16. l., 177. lp.

¹¹¹ LO, S. 3—35.

paredzēti šādi sodi par tiltu un ceļu nelabošanu: par pirmo kavejumu — 3, par otro — 6, bet par trešo — 12 dālderu no arkla. Pastāvēja arī ļoti specifisks soda veids — t. s. zemnieku piespriešana. Taš nozīmēja, ka nepaklausīgā muižnieka zemniekus norikoja kroņa darbos.¹¹² Formāli zviedru valdība uzlika par ceļu labošanu gādāt muižniekiem, aizliedzot palielināt zemniekiem klaušu dienu skaitu, taču faktiski šis smagais jūgs gūlās uz zemnieku pleciem, jo līdztekus muižas klaušu darbiem viņiem vēl vajadzēja labot ceļus. Tā kā zemes tiesneši bija muižnieki, tad soda nauda tika iekasēta no zemniekiem. Šo kaitīgo praksi ģenerālgubernators centās izskaust,¹¹³ bet, protams, nesekmīgi.

Klaudija Tota policijas likumos ietvertie ceļu labošanas noteikumi tika realizēti gausi. 1671. g. no jauna apstiprināja 1668. g. likuma noteikumus.¹¹⁴ 1681. g. ģenerālgubernators iesniedza landtāgā karaļa propozīciju, kurā bija prasīts, lai beidzot tiktu likvidētas nekārtības ceļu un tiltu labošanā. Vajadzības gadījumā ieteica sodīt muižniekus tādējādi, ka viņu zemniekiem lika strādāt kroņa darbus. Reizēm piespieda muižniekus izpildīt pienākumus ar militāra spēka palīdzību.¹¹⁵ Muižnieki vārdos piekrita ģenerālgubernatoram, bet faktiski vairījās tā prasības pildīt. 1692. g. ģenerālgubernators izdeva nolikumu par soda iekasēšanu no muižniekiem.¹¹⁶ 1695. g. tika vēlreiz izdoti atkārtoti noteikumi par galveno ceļu un tiltu labošanu.¹¹⁷ Tā paša gada landtāgā ģenerālgubernators sūdzējās, ka tilti īsā laikā esot stipri sabrukuši un ceļotāji žēlojoties par nedrošu ceļu. Viņš brīdināja, ka visiem vajagot izlabot iedalītos tiltus, jo citādi būšot jauna pārdalīšana, kuras rezultātā tiem, kas būs rūpīgi izlabojuši vecos tiltus, iedališot labākos iecirkņus. Jau šajā ziemā jāpieved tiltu koki, lai līdz nākamā gada Jāņiem tilti būtu gatavi.

Jauna tiltu un ceļu iedalīšana atbilstoši jaunajai arklu revīzijai notika 1696.—1697. g.¹¹⁸ Vidzemes ģenerālgubernators E. Dālbergs 1697. g. izdeva jaunus ceļu un tiltu labošanas noteikumus. Katrai muižai bija jālabo zemes ceļi (*Landstrasse*), kas gāja caur tās teritoriju, un jāceļ arī tilti. Ja ceļu un tiltu bija vairāk, nekā pienācās pēc muižas arklu skaita, tad kaimiņu muižām bija jānāk palīgā. Sīkāk izstrādāti bija dambju būves noteikumi.¹¹⁹ kas tomēr principā neatšķīrās no iepriekšējiem. 1698. g. tika atkārtots uzaicinājums salabot ceļus, jo vēl vienmēr ienākot sūdzības par sliktiem ceļiem.

Zviedru valdības ilgā un neatlaidīgā cīņā par satiksmes ceļu

¹¹² LO, S. 14.—19.

¹¹³ LCVVA, A-3. f., 6. apr., 932. l., 404. lpp.

¹¹⁴ Sammlung der Gesetze . . . , II, 2, S. 576—578.

¹¹⁵ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1336. l., 145. lp.

¹¹⁶ Turpat, 178. lp.

¹¹⁷ LO, S. 73.—74.

¹¹⁸ F. K. Gadebusch, 1782, S. 742.

¹¹⁹ LO, S. 667.

uzlabošanu gadsimta beigās tomēr deva pozitīvus rezultātus. Galveno ceļu kvalitāte bija uzlabojusies. Tie bija nodrošināti ar uzbērumiem¹²⁰ purvainās vietās (skat. 5., 12. un 13. att.), kā arī ar tiltiem.¹²¹

Ļoti liels sasniegums Rīgas saimnieciskajā un militārajā dzīvē bija plosa tilta būve XVIII gs. pašā sākumā (skat. 14. att.). Tiltu 1701. g. uzcēla zviedru kareivji, bet vēlāk to nodeva pilsētai. Tā intensīva ekspluatācija civilajām vajadzībām sākās no 1702. g. Tilta konstrukcija bija samērā vienkārša. Tas balstījās uz laivām, ko nostiprināja ar enkuriem. Plosa tilta ekspluatācija bija samērā sarežģīta un dārga, tomēr tilts atmaksājās. Ir saglabājušies dokumenti, no kuriem var gūt ziņas par tilta finansiālo bilanci. Piemēram, 1702. g. tilta ekspluatācija ilga no 23. maija līdz 3. novembrim. Pēc tam tiltu izņēma no Daugavas. Kad tā aizsala, tad satiksme notika pa ledu. Tilta ekspluatācijas laikā iekasētā tilta nauda sasniedza 4523 dālderus šiliņos (Rīgai specifisks naudas veids) un 75 grašus. Dažādiem izdevumiem, kas bija saistīti ar tilta ekspluatāciju, izlietoja 4503 dāld. šil. un 59¹/₂ grašus. Vēl palika pāri tirā peļņa 20 dāld. šil. un 15¹/₂ graši.¹²² Lielākos ienākumus guva 1703. g., kad tilta naudas ienākumi bija 3415 dāld. šil. un 14 grašu, bet izdevumi — 2509 dāld. šil. un 83 graši. Šajā gadā peļņa bija 905 dāld. šil. un 21 grasis.¹²³ 1705. g. tika ieņemts 6219 dāld. šil., izdots 5410 dāld. šil., pāri palika 809 dāld. šil. peļņas.¹²⁴ Kā redzams, plosa tilta uzturēšana pilnīgi atmaksājās un deva pat zināmu peļņu. Sis plosa tilts nepastāvēja ilgi. 1705. g. lielie plūdi tiltu aiznesa no Sarkandaugavas, kur tas bija novietots pārziemošanai.¹²⁵ Jaunu tiltu pilnīgi ierīkoja tikai 1714. g.¹²⁶

¹²⁰ Uzbērumu un dambju skaits uz dažiem ceļiem bija ļoti liels. Piemēram, uz Rīgas—Tartu ceļa līdz Valkai (150 km) uzbērumu kopgarums (ir ieskaitīti tikai tie uzbērumi, kuri bija garāki par 100 zviedru oлектīm) pārsniedza 53 800 zviedru oлектis, t. i., apmēram 35 km. Visgarākais uzbērumš bija Valkas tuvumā — 4200 oлектis. Uz Rīgas—Pērnavas ceļa caur Iļķeni posmā no Iļķenes līdz Salacgrīvai (apmēram 100 km) bija uzbērumi 10 259 zviedru oлектšu kopgarumā, t. i., 7,2 km. Garākais uzbērumš (šaiņus Salacas) bija 500 oлектis. Uz Rīgas—Ērgļu ceļa no Rīgas līdz Vatrānei (aptuveni 67 km) uzbērumu kopgarums pārsniedza 23 250 zviedru oлектis (apmēram 15 km), Rīgas—Alūksnes ceļa posmā no Rīgas līdz Mālpilij pārsniedza 14 950 zviedru oлектis (t. i., 60 km gara ceļa uzbēruma kopgarums bija vairāk nekā 10 km).

¹²¹ Uz Rīgas—Tartu ceļa līdz Valkai bija 25 tilti, tajā skaitā pāri Juglai, divām Gaujas attekām pie Iļķenes, pāri Braslas, Kūduma, Pedeles upēm u. c. Uz Pērnavas ceļa tilti bija pāri visām upēm, izņemot Gauju un Salacu, pavisam 16 tiltu. Uz Rīgas—Ērgļu ceļa līdz Vatrānei bija pieci tilti pāri Juglai (skat. 13. att.). No Rīgas līdz Alūksnei bija deviņi lielāki tilti, tajā skaitā pāri Tirzai, bet uz Rīgas—Vastselīnas ceļa — astoņi lielāki tilti, tajā skaitā pāri Vījai, Irsai un Nigrāi.

¹²² LCVVA, A-18. f., 4. apr., 1181. l.

¹²³ Turpat.

¹²⁴ Turpat.

¹²⁵ M. Pāvule, 1957, 3. lpp.

¹²⁶ Turpat.

Daudzi ceļu uzlabošanas pasākumi bija veikti pavirši. Uzbērumu kvalitāte nebija visur vienāda. Tikai gar nedaudziem uzbērumiem izraka grāvjus ūdens novadīšanai. Zviedru administrācija bija izdomājusi, lai vairāk tiktu būvēti tilti, bet šo plānu nerealizēja. Piemēram, bija paredzēta tilta būve pāri Gaujai pie Raiskuma (skat. 15. att.),¹²⁷ pāri Salacai pie Mazsalacas (skat. 16. att.) u. c. Labā kārtībā tika turēti agrāk minētie stratēģiski svarīgie «jaunie ceļi».¹²⁸ Pozitīvi bija tas, ka galvenie ceļi tika uzlaboti visā garumā.

Zviedru administrācijai izdevās panākt, ka Vidzemes muižniecība iesaistījās ceļu labiekārtošanas darbā. Sakarā ar muižu redukciju Vidzemē liela daļa muižnieku kļuva par kroņa muižu nomniekiem un tāpēc bija atkarīgāki no vietējās zviedru administrācijas. Sliktākā stāvoklī atradās t. s. baznīcas ceļi, kuri nebija zemes tiesnešu pārziņāšanā un par kuriem 1687. g. sūdzējās arī muižnieki.¹²⁹

Arī Kurzemē XVII gs. notika plašāki ceļu labošanas darbi. 1606. g. Jelgavas landtāgs bija paredzējis nokārtot ceļu un tiltu labošanu. Arkla tiesnešiem vajadzēja raudzīties, lai šis darbs tiktu veikts.¹³⁰ Ceļu labošanas pamatprincipus noteica t. s. Kurzemes statūti. Par lielceļu un tiltu labošanu bija jāgādā gruntskungam, caur kura īpašumiem ceļš gāja. Par vilcināšanos draudēja sods 50 florīnu apmērā.¹³¹ 1628. g. landtāgs šos ceļu labošanas principus no jauna apstiprināja. Tilta meistariem tika atgādināts, ka ir nepieciešams uzcelt tiltus.¹³² Atšķirībā no pārējām Latvijas teritorijas daļām Kurzemē bija jāmaksā tilta nauda par tiltu vai dambju lietošanu. Piemēram, par braucienu pāri Durbes dambim zemniekam par ratiem un zirgu bija jāmaksā viens grasis (kājniekam nebija jāmaksā). Tilta naudu vajadzēja maksāt arī ārzemniekiem.¹³³

Kā jau teikts, par tiltu un ceļu labošanu bija jāatbild muižniekiem. Taču muižnieku patvaļas apstākļos, sevišķi pēc Kurzemes hercoga Vilhelma izraidīšanas, muižnieki atbildību par ceļu labiekārtošanu uzvēla zemniekiem. 1622. g. landtāgā nolēma, ka ceļu nelabošanas gadījumā no tuvākās zemnieku sētas (*Gesinde*) ņems vērsi.¹³⁴

¹²⁷ LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2202. l.

¹²⁸ T. s. jaunais ceļš caur Raiskumu (Cēsis—Salacgrīva) bija nodrošināts ar uzbērumiem 19 850 zviedru olekšu kopgarumā un četriem tiltiem. Pie tā atradās septiņi krogi. Uz ceļa caur Valmiermuižu uz Ergēmi un tālāk uz Igauniju bija dambji vairāk nekā 14 250 zviedru olekšu kopgarumā un seši tilti. Visgarākais uzbērums Vidzemē bija ceļam, kas no Mazsalacas veda uz Igauniju. Šis uzbērums aiz Ramatas upes bija 7900 zviedru olekšu garš. (Materiāli par uzbērumiem un tiltiem Vidzemē ņemti no LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2195., 2196., 2198., 2200., 2202., 2205., 2206., 2208. l.)

¹²⁹ Die Recesse . . . , S. 101.

¹³⁰ G. v. Bunge, 1843, S. 264.

¹³¹ LCVVA, 7363. f., 1. apr., 114. l., 135. §.

¹³² Turpat, 642. l., 1. lp.

¹³³ Staats-Recht . . . , S. 159.

¹³⁴ LCVVA, 7363. f., 1. apr., 642. l., 1. lp.

Vērsi neatdos, kamēr tilts vai ceļš nebūs salabots.¹³⁵ Lēmumu par ceļu labošanas nepieciešamību pieņēma gandrīz katru reizi, kad sanāca landtāgs. Lielāko tiesu šie lēmumi palika tikai uz papīra (pretējā gadījumā katrā landtāgā tos nevajadzētu atkārtot).

Zviedru—poļu karš stipri pasliktināja arī Kurzemes satiksmes ceļus. Kurzemes ceļu sliktā kvalitāte ļoti traucēja lietuviešu braucienus uz Rīgu, tāpēc 1632. g. rīdiniēki lūdza hercogu salabot ceļu no Jelgavas uz Rīgu.¹³⁶ Kurzemē salīdzinājumā ar Vidzemi XVII gs. bija daudz mazāk tiltu. Ordeņa laikos celto tiltu pāri Ventai izpostīja 1614.—1615. g. lielie plūdi. Nav ziņu par mēģinājumiem atjaunot šo tiltu. Vēsturnieks J. Juškevičs apgalvo, ka Kurzemē šajā laikā pastāvējuši divi lieli tilti, tajā skaitā arī Kuldīgas tilts.¹³⁷ Tas neatbilst patiesībai — minētais tilts vairs neeksistēja. 1659. g. poļu karaspēks, kas uzturējās Kuldīgā, noņēma nopostītā tilta dzelzs ķēdes.¹³⁸ Hercoga Jēkaba laikā sākās plašāki ceļu labiekārtošanas darbi. Jau pirmajā landtāgā tika izvirzīta liela satiksmes ceļu uzlabošanas programma. Vispirms apstiprināja visus lēmumus, kas attiecās uz ceļu labošanu no iepriekšējo hercogu laikiem.¹³⁹ Šajā laikā pirmo reizi izvirzījās jautājums par Misas tilta celšanu.¹⁴⁰ Par Durbes dambja lietošanu joprojām bija jāmaksā. Mazāku tiltu skaita ziņā Kurzeme atpalika no Vidzemes. XVIII gs. kartē Kurzemes un Zemgales teritorijā iezīmēts 21 tilts.¹⁴¹ Skaidrs, ka liela daļa šo tiltu pastāvēja jau agrāk. Par to epizodiskas ziņas sastopamas arhīvu materiālos, piemēram, XVII gs. beigās ir minēts dambis ar caurteku pāri Rindai.¹⁴² Arī XVIII gs. kartē šis dambis iezīmēts ceļā no Rīgas uz Ventspili. Ir tilti uz Ventspils—Ārlavas—Talsu ceļa (tilts pāri Stendei pie Ances, kā arī pāri citām mazākām upītēm). Uz Rīgas—Palangas ceļa bija tilts pāri Bārtai pie Nīcas. Zemgalē tiltu bija mazāk. Ir tilti pie Saldus pils, pāri Piksterei pie Sēlpils, pāri Bērzi pie Dobeles u. c. (17. un 18. att.). Laikā no 1642. līdz 1662. g. tika uzcelts Misas tilts.¹⁴³

¹³⁵ LCVVA, 7363. f., 1. apr., 642. l., 1. lp.

¹³⁶ Turpat, A-2. f., 1. apr., 970. l., 34. lp.

¹³⁷ J. Juškevičs, 1931, 511. lpp.

¹³⁸ E. Hennig, 1809, S. 29.

¹³⁹ LCVVA, 7363. f., 1. apr., 642. l., 37. lp.

¹⁴⁰ Turpat, 613. l., 179. lp.

¹⁴¹ Turpat, A-288. f., 1. apr., 1004. l.

¹⁴² Turpat, 7363. f., 1. apr., 642. l., 42. lp.

¹⁴³ Jautājums par šo tiltu rada zināmas grūtības — vai te domāta Misa vai Mūsa. Tilts tiek saukts par «Musche Brücke» un varēja būt pie Bauskas pāri Mūsai vai Misai aiz Iecavas, jo ir dokumenti, kuros tas nosaukts par «Brücke über Mise». Abas vietas atrodas pie ceļa, kas iet uz Lietuvu. V. Ekerts to uzskata par Misas tiltu (W. Eckert, 1927, S. 203). Skaidrību šajā ziņā var iegūt kopš XVII gs. beigām, kad Mūsa tiek saukta par «Ahmus» (LCVVA, 7363. f., 1. apr., 642. l., 43. lp.).

Kurzemes ceļu labiekārtošanu negatīvi ietekmēja Rīgas un Jelgavas muitas karš. Tā kā Rīga un Zviedrija apzināti traucēja Kurzemes preču eksportu un importu, tad hercogs Jēkabs sāka aktīvu ekonomisku cīņu pret Rīgu. Hercoga cīņas līdzekļi bija muitas barjeras un apzināta ceļu nelabošana, kuri bija svarīgi Rīgai. Sekas Rīga izjuta jau pirms krievu—zviedru kara. Pēc kara ceļu un tiltu kvalitāte vēl vairāk pasliktinājās. Rīdinieki pastāvīgi žēlojās par sliktajiem ceļiem caur Kurzemi uz Lietuvu, tie esot bez dambjiem un ļoti bedraini. Hercogs uz to atbildēja, ka paši braucēji esot vainīgi, jo kokus un zarus no dambjiem izlietojot uguns kuriem. Tātad hercoga naidīgās attiecības ar Rīgu joprojām zināmā mērā ietekmēja šo ceļu kvalitāti.¹⁴⁴ Ceļu labiekārtošana Kurzemē atsākās pēc 1662. g. Hercogs Jēkabs atkal pieprasīja uzlabot tiltus, liekot par to gādāt arklus tiesnešiem.¹⁴⁵ Gadsimta otrajā pusē hercogs uz sava rēķina veica lielākus darbus Durbes dambja uzlabošanā.¹⁴⁶ Pārī Rindai uzcēla dambi ar caurteku.¹⁴⁷ Ar šī dambja labošanu bija lielas grūtības. Par to runāt sāka 1676. g., bet nobeigt taisījās tikai 1692. g., jau pēc hercoga Jēkaba nāves.¹⁴⁸

Hercogs Frīdrihs Kazimirs turpināja Jēkaba politiku ceļu uzlabošanas jautājumos, tomēr rezultāti bija daudz mazāki. Hercogam Jēkabam bija lielākas iespējas tāpēc, ka viņam piederēja plaši domēņu īpašumi. Turpretim Frīdrihs Kazimirs sāka iekļāt savus īpašumus, jo viņš bija nesaimniecisks un dzīvoja izšķērdīgi. Jau minētā iemesla dēļ hercogam Jēkabam bija lielāka ietekme arī uz muižniekiem, kurus viņš piespieda labot ceļus.

Novērtējot Latvijas satiksmes ceļu labiekārtošanu, jākonstatē, ka zviedru sasniegumi Vidzemē bija daudz lielāki nekā Kurzemes hercogistes sasniegumi.

Kā jau iepriekš teikts, tiltu Latvijas teritorijā tomēr bija par maz, lai nodrošinātu netraucētu satiksmi. Trūkstošos tiltus aizvietoja pārceltuves, tika izmantoti arī brasli. Braslus izmantoja satiksmei jau no seniem laikiem, kad vēl nebija ne tiltu, ne pārceltuvju. Vispār Latvijas upēs braslu ir maz, turklāt pavasaros un rudenos plūdu laikā braslus nevarēja izmantot. Lielāka nozīme brasliem bija lielākajās upēs, sevišķi Daugavā, Gaujā. Piemēram, uzskata, ka Ķērsēklītis pie Salaspils nodērējis kā pārejas vieta kopš akmens laikmeta.¹⁴⁹ Ap to pašu laiku jau izmantoja arī braslu Gaujā pie Turaidas.¹⁵⁰

¹⁴⁴ To Rīga apgalvoja kādā rakstā 1688. g. zviedru ģenerālgubernatoram (LCVVA, 7349. f., 1. apr., 180. l., 333. lp.).

¹⁴⁵ LCVVA, 7349. f., 1. apr., 642. l., 39. lp.

¹⁴⁶ Turpat.

¹⁴⁷ Turpat, 42. lp.

¹⁴⁸ Turpat, 7363. f., 1. apr., 642. l., 39., 103. lp.

¹⁴⁹ E. Mugurevičs, 1961a, 218. lpp.

¹⁵⁰ Turpat, 256. lpp.; *St. Herbst*, 1938, s. 133 (Herbsts atzīmē, ka brasls atradies vienu jūdzi no Turaidas uz augšu).

Brasli bija sevišķi svarīgi karaspēka pārvietošanai. Pārceļšanās ar celtuvēm prasīja daudz ilgāku laiku, bet pagaidu tiltus visur nevarēja uzcelt. Sākoties Livonijas karam, liekas, krievi bija sastādījuši speciālu braslu sarakstu par Daugavu un Gauju. Šajā sarakstā minētas arī pārceļtuves. Posmā no Dvietes upes ietekas Daugavā līdz Rīgai bija deviņi brasli.¹⁵¹ Šis ir diezgan liels skaits. Liekas, ka tie visi nebija vienādi efektīvi izmantojami, jo sarakstā teikts, ka Vitauts karagājienos pret krieviem izmantojis pārceļtuves. Sarakstā minēts brasls arī pie Cēsu pils.¹⁵² Poļu vēsturnieks St. Herbsts uzskata, ka XVII gs. Daugavā izmantoja galvenokārt trīs braslus.¹⁵³ Kurzemes lielākajās upēs Ventā un Lielupē vietās, kur gāja pāri ceļi, braslu nebija.

Liekas, ka jau XIII gs. beigās vai XIV gs. sākumā tika izveidotas vairākas pārceļtuves vietās, kur nebija braslu un kur nevarēja uzcelt tiltus. Senākās rakstiskās ziņas par pārceļtuvēm attiecas uz XIV gs. vidu. Tomēr nevar būt šaubu, ka tās pastāvējušas jau agrāk. Kādā 1350. g. dokumentā minēta pārceļtuve pie Raiskuma kroga (pār Gauju Cēsu tuvumā). Šo pārceļtuvu kopā ar Augstrozi un deviņiem ciemiem Straupes draudzē Rīgas arhibīskaps izlēņoja muižniekiem brāļiem Rozeniem.¹⁵⁴ Vēlāk šo pārceļtuvu sauca par Siļķu prāmi (skat. 15. att.). Ir pamats domāt, ka šajā laikā celtuves bija arī pār Lielupi un Daugavu Rīgas tuvumā, kā arī Gaujas lejtecē, kur tās bija daudz nepieciešamākas. Tomēr pirmās ziņas par pārceļtuvēm šajās vietās ir tikai XV un XVI gs. Ļoti liela saimnieciska nozīme bija pārceļtuvei pie Iļķenes (skat. 19. un 21. att.). Vēstures avotos tai ir ļoti dažādi nosaukumi. Vissenākos avotos tā saucas par Rama prāmi (*Ramen-Fähr bei Ramen Hof*) — šāds nosaukums tai ir kādā 1463. g. dokumentā.¹⁵⁵ Pārceļtuve pāri Lielupei pie Buļļiem pirmo reizi minēta tikai 1495. g., kad ordeņa mestrs Valters Pletenbergs to izlēņoja Johanam Buldringam (no tā cēlies arī nosaukums «Bullenfähr», kas saglabājies arī pēc īpašnieku maiņas).¹⁵⁶ Pāri Dauga-

¹⁵¹ Tie atradās 1) leļpus Dvietes ietekas Daugavā, 2) augšpus Jāņupes ietekas Daugavā, 3) leļpus Nicgales, 4) pie Salinām, 5) pie Trepes, 6) leļpus Krustpils (pie Pļaviņām), 7) pie Lielvārdes, 8) pie Ikšķiles, 9) pusjūdzi no Rīgas (*A. П. Сапунов*, 1893, стр. 182—183).

¹⁵² *A. П. Сапунов*, 1893, стр. 182.

¹⁵³ Tie atradās pie Jēkabpils, Vigantes muižas un Jaunjelgavas. Braslu izmantošana bija atkarīga no klimatiskajiem apstākļiem — sausā vasarā ūdens līmenis kritās un braslu skaits palielinājās (*St. Herbst*, 1938, s. 62).

¹⁵⁴ VTVA, 3., 4. nr.

¹⁵⁵ LGU, I, 412. nr.; LUB, XII, 237. nr. XV gs. minēto pārceļtuvu izlēņoja rīdziniekam Ramam. XVI gs. tā piederēja muižniekam Vesterotem (no tā radies vietvārds *Westeroten*), no kura atraitnes 1599. g. to nopirka Rīgas sindikss (juriskonsults) Dāvids Hilhens. Kopš tā laika šī pārceļtuve saucas par Iļķenes pārceļtuvu (*Hilchens-Fähr*). Šis nosaukums saglabājies arī vēlāk (pēc zviedru kartēm). VAR, 1638, I, 232. lpp.

¹⁵⁶ LUB, 2, I, 162. nr.

vai pie Rīgas pārceltuve piederēja ordeņa vasalim fon Nēmenam.¹⁵⁷ XV gs. minēta arī pārceltuve pāri Mīlgrāvim.¹⁵⁸

Seit uzskaitītas tikai vissvarīgākās pārceltuves, lai gan to bija daudz. To skaits stipri palielinājās no XVI gs. Prāmju un pārceļamo ierīču vēl plašāku būvi traucēja poļu ierēdņu nostāja, kuri bija ieinteresēti palielināt privilēģēto pārceltuvju ienākumus un cīnījās pret citu pārceltuvju ierīkošanu, nerēķinoties ar zemes saimnieciskajām interesēm. Piemēram, 1597. g. poļu valdība Koknesei piešķīra privilēģiju, kurā bija teikts, ka pilsētnieki paši varot turēt savas laivas un pārceļamās ierīces, bet Kokneses apakštārasts Konšinovskis liedza Kokneses iedzīvotājiem izmantot savus transporta līdzekļus.¹⁵⁹ Tomēr šajā laikā palielinājās Daugavas pārceltuvju skaits, jo strauji attīstījās satiksmes ceļi un transports. Sākās konkurence starp pārceltuvēm, piemēram, starp Kokneses un Jaunjelgavas pārceltuvēm.¹⁶⁰ Kopš 1632. g. ordonances zviedru valdība nemitīgi cīnījās ar muižniecību par pārceltuvju ierīkošanu.¹⁶¹ Par pārceltuvju skaita palielināšanos uz lielceļiem liecina zviedru ceļu kartes XVII gs. beigās. Militāri stratēģisku apsvērumu dēļ zviedri ierīkoja vairākas jaunas pārceltuves pāri Gaujai un Salacai. Pārceltuve pie Pulkas apkalpoja vairākus lielus ceļus,¹⁶² pārceltuve pie Parnikas — taisno ceļu uz Vastselīnu.¹⁶³ Pāri Gaujai vēl bija pārceltuve pie Ādažiem un Carnikavas,¹⁶⁴ kā arī pie Valmieras.¹⁶⁵ Pāri Salacai bija pārceltuves pie Mazsalacas un Salacgrīvas (skat. 16. un 20. att.).¹⁶⁶ Mazāk svarīgos ceļus, protams, apkalpoja maz pārceltuvju.

Kurzemes hercogistē arī pieauga pārceltuvju skaits. 1568. g. Kuldīgas landtāgā vienojās par naudas apmēriem, kas jāmaksā par pārceļšanos.¹⁶⁷ Kopš 1618. g. Kurzemes landtāgos regulāri apsprieda jautājumus, kas saistīti ar pārceltuvju ierīkošanu. Šī problēma kļuva

¹⁵⁷ P. Johansen, 1941, S. 51.

¹⁵⁸ LGU, I, 643. nr.

¹⁵⁹ Rīgasche Stadtblätter, 1896, Nr. 17, S. 133.

¹⁶⁰ Jaunjelgavas pārceltuvi ierīkoja XV gs. beigās, un tā, pēc Kokneses apakštārasta vārdiem, radīja lielus zaudējumus Kokneses pārceltuvei (Inflanty, s. 89, 147).

¹⁶¹ Sammlung der Gesetze . . . 2, II, S. 170.

¹⁶² LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2219. l.

¹⁶³ Turpat, 2208. l.

¹⁶⁴ Turpat, 163., 2196. l.

¹⁶⁵ LO, S. 407.

¹⁶⁶ LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2196., 2198. l.

¹⁶⁷ Pārceltuves naudas apmēri Kurzemē tika noteikti šādos apjomos: par ratiem ar diviem zirgiem — četri šiliņi, ar četriem zirgiem — seši šiliņi, par vienzirga kalešu — «Karren» (viegli izbraucamie rati ar noņemamu kulbu un sēdekli kučierim) — divi šiliņi, par darba ratiem — viens šiliņš (*Fr. G. v. Bunge*, 1843, S. 186). Vidzemē par pārceltuves lietošanu bija jādod šāda maksa: par ratiem ar četriem zirgiem — deviņi šiliņi, ar diviem zirgiem — seši šiliņi, par piekrautiem zemnieku ratiem — pieci šiliņi, par zirga vai vērša pārceļšanu — divi šiliņi, par tukšiem zemnieku ratiem — trīs šiliņi (LO, S. 407).

sevišķi aktuāla pēc zviedru—poļu kara, kad vairums pārceļtuvju un tiltu bija izpostīti. 1632. g. rīdzinieki sūdzējās, ka tiltu un pārceļtuvju sliktais stāvoklis traucējot tirdzniecību.¹⁶⁸ Hercogs Jēkabs uzskatīja, ka tiltu celšana ir smags darbs un dārgi izmaksā, tāpēc viņš deva priekšroku pārceļtuvēm. Liela saimnieciska nozīme bija pārceļtuvei pie Bauskas pāri Mūsai, kas minēta jau XVI gs. (1533. g.),¹⁶⁹ kā arī pārceļtuvei pie Kuldīgas sagrautā tilta vietā.¹⁷⁰ Pārceļtuves bija arī pāri Vadakstei pie Ezeres un pāri Abavai pie Kandavas.¹⁷¹ Hercogs Jēkabs prasīja ierīkot postu arī pie Sabiles.¹⁷²

Jaunu pārceļtuvju ierīkošanu kavēja Zviedrijas valdības pretdarbība. Sevišķi asas cīņas risinājās sakarā ar privilēģēto Buļļu pārceļtūvi. Jau 1638. g. zviedru arklu revīzijas laikā tās īpašnice karaliskā sekretāra Paula Spandkova atraitne sūdzējās, ka likumīgo pārceļtūvi apdraudot divas nelikumīgas pārceļtuves. Lai gan Rīgas gubernators A. Eriksons esot rakstījis protesta vēstules, šo nelikumīgo pārceļtuvju īpašnieki uz tām nereaģējot.¹⁷³ Arī turpmāk notika strīdi par jaunu pārceļtuvju ierīkošanu. Starp Zviedriju un Poliju bija nolīgums nepieļaut pārceļtuvju ierīkošanu, atstāt tikai šādas pārceļtuves: pie Rīgas pāri Daugavai, pie Buļļiem, pie Jaunjelgavas un Jelgavas.¹⁷⁴ Šie noteikumi netika ievēroti. 90. gadu sākumā Buļļu pārceļtuves īpašnieks ģenerālmajors Šulcs sāka sūdzēties par Pavasara muižas īpašnieku, kam piederot pārceļtuve. Otrā aizliegtā pārceļtuve atradās pie Kalnciema, pret kuru arī cīnījās Šulcs.¹⁷⁵ Taču abu pārceļtuvju īpašnieks muižnieks Brigens darīja visu, lai tās varētu izmantot arī turpmāk. Tas pastāvēt jau 30 gadu un esot ļoti nepieciešamas. Šie aizliegumi traucēja satiksmi, to dēļ bieži vien vajadzēja braukt lielus likumus. Par pārceļtuvju skaitu uz Kurzemes un Zemgales ceļiem var spriest arī no Austrijas sūtņa Meijerberga ceļojuma albuma.¹⁷⁶ Pārceļtuvju kvalitāte ir grūti nosakāma. XVII gs. otrajā pusē bija vēl daudz pārceļtuvju, kuras lietot bija bīstami.¹⁷⁷ Vidzemē pārceļtuvju kvalitāte bija labāka.

¹⁶⁸ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 970. l., 34. lpp.

¹⁶⁹ AuR, III, 326. nr.

¹⁷⁰ Auszug der wichtigsten Sachen ..., S. 43.

¹⁷¹ Turpat.

¹⁷² Liekas, ka plosts tika ierīkots dažus kilometrus šaipus Sabiles pie Plosta kroga, kura nosaukums saglabājies vēl tagad. Plosts apkalpoja ceļu, kas pie Sabiles atdalījās no lielā Kurzemes ceļa uz gāja uz Kabili.

¹⁷³ VAR, 1638, I, 48. lpp.

¹⁷⁴ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 421. l., 1227.—1231. lpp.; 982. l., 7. lpp.

¹⁷⁵ Turpat, 421. l., 1233., 1227.—1231. lpp.

¹⁷⁶ Pārceļtuves bijušas pāri Sventājai, Bārtai, Tadaikū upītei, Aucei, Svētei, Platonei, Vircavai, Sesavai, Svitenei, Iecavai, Misai, Lielupei pie Emburgas (Альбом Мејерберга) (skat. 22., 24.—31. att.). Mākslinieks J. R. Sturns nav iezīmējis šajā albumā pārceļtūvi pāri Ventai pie Skrundas, bet tās pastāvēšanu apliecina Oto fon Mirbaha ceļojuma piezīmes (O. v. Mirbach, 1846, I, S. 181).

¹⁷⁷ O. v. Mirbach, 1846, I, S. 81.

Par Rīgas pārceltuvēm vajadzēja gādāt speciālam pārzinim (*Fehr-Herr*), lai tās būtu pietiekami daudz un lietošanas kārtībā. Par pārceltuvju skaitu Rīgā saglabājušās plašākas ziņas no XVII gs. 1674. g. Rīgā pāri Daugavai bija divas pārceltuves — Torņakalna pārceltuve (*Thurm* jeb *Benckenholmsche Übersetzerei*) un pārceltuve iepretim Dzegužkalnam Ķīpsalas pusē (*Jurgenhofsche Übersetzerei*).¹⁷⁸ 1675. g. tika ierīkota jauna pārceltuve pie Burkānu salas — Āgenskalna pārceltuve (*Hagenhofsche Übersetzerei*).¹⁷⁹ Torņakalna pārceltuve apkalpoja Bauskas, Skaistkalnes un Jelgavas ceļus, pārceltuve pie Burkānu salas — Babītes ceļu un pārceltuve pie Ķīpsalas — veco Kurzemes ceļu gar jūrmalu (skat. 23. att.).¹⁸⁰ Pārceltuvju ienākumi rāda to izmantošanas intensitāti. Pirmo vietu ieņēma Torņakalna pārceltuve, kuru apkalpoja divi prāmji (*Schnicke*), otro — Ķīpsalas (viens prāmis) un trešo — Burkānu salas pārceltuve. Pārceltuves parasti izmantoja no aprīļa līdz novembrim. Sevišķi aktīvi tās darbojās jūnijā, jūlijā, septembrī un oktobrī. Tieši oktobrī prāmjus izmantoja visintensīvāk,¹⁸¹ jo zemnieki sāka vest uz Rīgu savus ražojumus.

Pārceltuvju konstrukcija bija ļoti dažāda. Par XVII gs. lietotajām konstrukcijām priekšstatu var gūt no Meijerberga ceļojuma albuma, tiesa gan, vairāk tikai attiecībā uz Kurzemi un Zemgali. Visizplatītākais pārceltuvju veids bija parasts plosts, kuru dažkārt novietoja uz laivām un kuru vai nu ar kārti, vai airi virzīja uz otru krastu. Tādas plostā pārceltuves bija pie Platones, Vircavas, Svītes, Sesavas, Emburgas un Misas kroga u. c. (skat. 27., 28., 31. att.).¹⁸² Retāk sastopamas sarežģītākas konstrukcijas pārceltuves. Pārceltuve, kas darbojas pēc fizikā pazīstamā paralelograma likuma, bija ierīkota pie Iecavas un Misas (29., 30. att.).¹⁸³ Tomēr Zemgales upes nebija visai piemērotas šādu pārceltuvju ierīkošanai, jo to straume ir lēna. Daļa plostu tika vilkti ar virvi no viena krasta uz otru. Šo darbu varēja veikt trīs vīri. Tādas pārceltuves atradās pie Svītes, Auces un Tadaikū upēm (skat. 24., 25. un 26. att.).¹⁸⁴ Izņēmums bija pārceltuve pie Bārtas, kur prāmis bija izveidots no četrām laivām, pārliekot pāri plostu (skat. 22. att.). Turklāt tur bija divi šādi prāmji, lai nodrošinātu ātrāku pārcelšanos.¹⁸⁵ Šo pārceltuvi vadīja ar kārti, lai ārkārtīgi rets izņēmums XVII gs. bija «gliemeža» (*Schneck*) konstrukcijas pārceltuve. Tā sastāvēja no divām tauvām, kuras abos krastos piestiprināja pie lielām spolēm, kas griežot pār-

¹⁷⁸ LCVVA, A-18. f., 4. apr., 1150. l., 8. lpp.

¹⁷⁹ Turpat, 24. lp.

¹⁸⁰ Turpat, A-288. f., 1. apr., 39. l.

¹⁸¹ Turpat, A-18. f., 4. apr., 1150. l.

¹⁸² Альбом Мейерберга, № 112—116, 118.

¹⁸³ Turpat, 117. nr.

¹⁸⁴ Turpat, 101., 107., 111. nr.

¹⁸⁵ Turpat, 97. nr.

vilka postu uz otru krastu. «Gliemeža» tipa pārceltuvi 1660. g. ierīkoja arī pie Jelgavas pāri Driksnai.¹⁸⁶ Liekas, ka vēlāk šādu pašu pārceltuvi izveidoja arī pāri Lielupei (vēl nesen Rīgas pusē bija Sniķes krogs). Vidzemē XVII gs. «gliemeža» pārceltuvi ierīkoja pie Ilķenes. 12 zemnieku saimniecībām bija uzlikts par pienākumu apkalpot šo pārceltuvi, kuras ekspluatācija drīz tika pārtraukta, jo tā bija ļoti dārga.¹⁸⁷ No zīmējumiem zviedru kartēs var secināt, ka arī Vidzemē pastāvējušas visdažādākās konstrukcijas pārceltnes (skat. 15., 19., 20., 32., 33. un 34. att.).

Dokumentos par Rīgas un dažām citām pārceltuvēm ir ziņas par pārceltuvju finansiālajiem rādītājiem. Tika noteikta pārcelšanās maksa (*Fähr-Geld*), kuras apmēri bija atkarīgi no naudas kursa svārstībām. Piemēram, XVI gs. beigās (1589. g.) Rīgas pārceltuvju takse bija šāda: par viena cilvēka pārcelšanu 2 graši, par diviem vai vairāk cilvēkiem — 1 grasis no katra, par nevācieti (latvieti vai citas tautības) ar zirgu — 6 graši, par kalešu — 12 graši, par vācieti ar zirgu — 9 graši, ar diviem zirgiem — 24 graši.¹⁸⁸ Domājams, ka pastāvēja citas likmes, ja brauca dienesta darīšanās. 1594. g. kāds rīdzinieks devās dienesta darīšanās uz Tallinu un maksāja par pajūgu 3 grašus pārcelšanās naudas pie Ādažiem, Salacgrīvas un Pērnavas.¹⁸⁹ Pārcelšanās pār Lielupi un Mūsu XVI gs. beigās maksāja 1 dālderu (jādomā, vairāku zirgu karietei).¹⁹⁰ XVII gs. vidū Rīgā kājnīeks jau maksāja 6 grašus, divi — katrs 3 grašus, trīs — katrs pa 2 grašiem utt.¹⁹¹ Par pelnu mucas pārcelšanu vajadzēja maksāt 6 grašus.¹⁹² XVII gs. otrās puses dokumenti fiksē arī pārceltuvju ienākumus, kas labi raksturo pārceltuvju ekspluatācijas intensitāti.¹⁹³

No 12. tabulas redzams, ka pārceltuvju ienākumi ir ļoti dažādi. Pārceltuvju naudas režīnos dažkārt atrodami paskaidrojumi, ka niecīgie ienākumi ir sakarā ar sliktiem klimatiskiem apstākļiem, kas ietekmēja ražu un tātad arī pievedumu Rīgai.

Rīgas tuvumā atradās arī vairākas citas pārceltnes — pie Doles, Mīlgrāvī, Katlakalnā u. c., bet šo pārceltuvju skaitu un izvietojumu ir grūti precizēt.

Liela nozīme satiksmes apstākļu uzlabošanā bija krogu, iebraucamo sētu, kā arī viesnīcu būvei. Pirmais krogs Latvijā vēstures avotos minēts 1384. g. (pie Gaujienas pils),¹⁹⁴ bet pirmās viesnīcas būve

¹⁸⁶ J. Juškevičs, 1931, 513. lpp.

¹⁸⁷ G. Jensch, 1934, S. 2.

¹⁸⁸ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 147. l., 3. lp.

¹⁸⁹ Turpat, A-1. f., 4. apr., 64. l., 68. lp.

¹⁹⁰ Turpat, 17. lpp.

¹⁹¹ Turpat, A-2. f., 1. apr., 147. l., 5.—6. lp.

¹⁹² Turpat.

¹⁹³ Turpat, A-18. f., 4. apr., 1150. l., 8., 15., 24., 33., 42., 50., 58., 69., 89., 105., 120., 130.—131., 144.—145. lp.

¹⁹⁴ LGU, I, 115. nr.

Pārceltuvju ienākumi

Eksploatācijas laiks	Torņakalna pārceltuve		Ķīpsalas pārceltuve		Āgenskalna pārceltuve	
	dālderī	graši	dālderī	graši	dālderī	graši
1674. g. IX — 1675. g. IX	339	10	156	10	—	—
1675. g. IX — 1676. g. IX	563	21	140	44*	—	—
1676. g. IX — 1677. g. IX	315	34	117	75**	—	—
1677. g. IX — 1678. g. IX	367	48	109	66	—	—
1679. g. IV — IX	428	4	105	67	—	—
1680. g. IV — IX	256	21	103	2	—	—
1680. g. IX — 1681. g. IX	286	17	102	77	—	—
1694. g.	895	32	106	82	36	58
1695. g.	376	21	96	48	28	70
1696. g.	758	6	125	—	36	60
1697. g.	519	—	103	—	18	60
1698. g.	1021	20	116	27	25	—
1699. g.	1444	60	208	75	28	—

* Ķīpsalas un Āgenskalna pārceltuvju ienākumi laikā no 1675. līdz 1676. gadam reģistrēti kopā.
** Tas pats attiecas arī uz 1676.—1677. gadu.

Rīgā — 1435. g.¹⁹⁵ 1497. g. ir minēta viesnīca (*herberghe*) Cēsīs.¹⁹⁶ Pēc XV gs. avotu datiem, Vidzemē ir bijis 20 krogu, turpretī XVI gs. pirmajā pusē to skaits stipri palielinājās — laikā no 1501. līdz 1545. g. vēstures avotos minēti 56 krogi, no tiem Vidzemē — 44, Latgalē — septiņi, Zemgalē — četri un Kurzemē — viens. Krogi izvietoti galvenokārt gar svarīgākajiem satiksmes ceļiem.¹⁹⁷ XVI gs. ir ziņas, no kurām var secināt, ka krogi ierīkoti, lai sagādātu ceļiniekiem naktsmājas. Piemēram, ordeņa mestrs Valters Pletenbergs izlēņoja Johanam Bulderingam krogu Mellužos (1516. g.).¹⁹⁸ Ļoti daudz krogu XVI gs. bija Rūjienas pils novadā — 1590. g. poļu revīzija te uzskaita 57 krogus.¹⁹⁹ Daudz krogu bija arī Burtnieku, Siguldas un Salaspils apkārtņē. XVI gs. pirmajā pusē šie krogi piederēja ordeņa vasaļiem.²⁰⁰ XVI gs. otrajā pusē Salaspils apkārtņē jau bija deviņi krogi.²⁰¹ Pēc

¹⁹⁵ LUB, VIII, 1029. nr.

¹⁹⁶ Turpat, 2, I, 476. nr.

¹⁹⁷ Piemēram, gar Daugavas labo krastu krogi bija izvietoti pie Doles, Ikšķilē, Salaspilī, Ķegumā, Aizkrauklē, Krustpilī (LGU, II, 14., 59., 116., 185., 303., 358., 439., 465., 765., 917., 922., nr.; LUB, 2, II, 405. nr.). Pie Rīgas—Rūjienas ceļa ļoti daudz krogu bija Burtnieku—Rūjienas apvidū. Rūjienas miestā minēti astoņi krogi (LGU, II, 140., 211., 291., 498., 680., 895., 963. nr.; VTVA, 207. nr.).

¹⁹⁸ LGU, II, 199. nr.

¹⁹⁹ B. B. Дорошенко, 1960, стр. 312.

²⁰⁰ Turpat.

²⁰¹ Infanty, s. 47.

1601. g. revīzijas materiāliem, Smiltēnē bija 11, Siguldā — pieci krogi, Skujenē, Raunā, Piebalgā — katrā pa diviem krogiem.²⁰² XVI gs. beigās Lielvārdes apkārtne bija četri krogi, viens no tiem savā stadulā varēja uzņemt 30 zirgu.²⁰³ Ikšķilē bija pat krogs ar viesnīcu.²⁰⁴ Cesvaines apkārtne 1568. g. bija pieci krogi,²⁰⁵ Rēzeknes miestā XVI gs. pirmajā pusē — apmēram ducis krogu.²⁰⁶ Daudz krogu atzīmēts XVI gs. beigās Rīgas lauku novadā. Lai gan tie atradās pie lielākajiem satiksmes ceļiem, kas šķērsoja šo novadu, tomēr tie galvenokārt kalpoja nevis satiksmes ērtību apmierināšanai, bet gan peļņas gūšanai. 1579. g. tika izdots speciāls rīkojums, kur ierīkot krogus.²⁰⁷ Kopskaitā tika «legalizēts» 21 krogs. Sevišķi daudz krogu (pieci) atradās pie t. s. Babītes ceļa.²⁰⁸ Acīmredzot šo ceļu joprojām izmantoja braucēji no Jelgavas.

Minētie dati liecina, ka visvairāk krogu bija izvietoti gar galvenajiem satiksmes ceļiem, kas, šķērsojot Vidzemi, veda uz Rīgu, un pie Daugavas. Lielais krogu skaits Rūjienas—Burtnieku apkārtne nav izskaidrojams vienīgi ar Rīgas—Rūjienas—Karksi ceļa nozīmi. Šī ceļa dēļ vien nevarēja rasties tik krasa disproporcija krogu skaitā salīdzinājumā ar skaitu citos Latvijas novados. Liekas, ka daudzo krogu pastāvēšana šajā novadā izskaidrojama ar ordeņa sīko vasaļu lielo skaitu, kuriem bija kroģēšanas tiesības un kuri centās izmantot dzīvo kustību pa šo ceļu, ierīkojot krogus.

Krogu būvei vislielākā uzmanība tika veltīta XVII gs. Zviedru valdība 1633. g. deva rīkojumu uzcelt krogus pie visiem galvenajiem ceļiem 1,5—2 jūdžu attālumā citu no cita.²⁰⁹ Pēc 1638. g. Vidzemes arklū revīzijas materiāliem, visā Vidzemē bija 286 krogi, no tiem 118 tukši (kara postījumu sekas).²¹⁰ Piemēram, Garkalnes un Iļķenes apvidū agrāk darbojās četri krogi, bet 1638. g. — tikai divi (skat. 35. att.).²¹¹ Kara sekas sevišķi izpaudās Rūjienas apvidū — Rūjienā darbojās tikai viens krogs, bet 30 krogi bija tukši.²¹² Tomēr gar galvenajiem satiksmes ceļiem krogus drīz vien atjaunoja.²¹³ Dekrēti par

²⁰² J. Jenšs, 1935, 2. lpp.

²⁰³ Infanty, s. 53.

²⁰⁴ Turpat, 47. lpp.

²⁰⁵ B. B. Дорошенко, 1960, стр. 312.

²⁰⁶ Turpat, 285. lpp.

²⁰⁷ Vier Bücher ..., I, Beilage Nr. 37, S. 304.

²⁰⁸ Turpat.

²⁰⁹ J. Jaunzems, 1938, 160. lpp.

²¹⁰ VAR, 1638, I—III.

²¹¹ Turpat, 232.—233. lpp.

²¹² Turpat, 728. lpp.

²¹³ Krogu izvietojums pie galvenajiem satiksmes ceļiem pēc 1638. g. revīzijas bija šāds: pie Rīgas—Mālpils—Piebalgas—Cesvaines—Alūksnes ceļa — Baložos (1), Plānupē (1), Nītaurē (1), Mālpilī (2), Sudē (1), Akenstakā (1), Skujenē (1), Piebalgā (2), Tīrzā (1), Zeltīņos (1) un Krāgaskalnā (1); pie Rīgas—Limbažu—Rūjienas ceļa Bukultos (1), Iļķenē (2), Gravās (1), Biriņos (2), Eiķenē (1) (VAR 1938, I—III). Uzskaitīti tikai tie krogi, kas darbojās 1638. g.

krogu celtniecību tika izdoti arī 40. un 50. gados, jo zviedru—krievu karā liela daļa Vidzemes krogu tika izpostīti. Zviedru valdība bija izdevusi detalizētu instrukciju par krogu būvi. Visiem apkārtņē dzīvojošiem zemniekiem bija jāpieved 14—16 oļķšu gari būvbaļķi. Privāto muižu zemniekiem katram vajadzēja pievest divus baļķus, bet valsts zemniekiem — četrus baļķus vai maksāt 2 ēres. Pilsētu gubernatoriem vajadzēja gādāt par apmešanās vietu celtniecību pilsētās.²¹⁴ Klaudija Tota policijas likumos uzsvērts, ka gada laikā bijušajiem krogu īpašniekiem jāsaved visi krogi kārtībā, paredzot nepaklausības gadījumā sodu 10 dālderu apmērā,²¹⁵ jo krogu trūkums bija novērtēts kā ļoti traucējošs faktors. Ceļotāju prasībām atbilstoši krogi tika celti gausi. To apliecina atkārtotie norādījumi par nepieciešamību būvēt krogus ar stadulām. Tomēr XVII gs., sevišķi gadsimta beigās, krogu skaits stipri palielinājās. 1688. g. Vidzemē bija 251 krogs,²¹⁶ kas tāpat kā agrāk koncentrējās gar galvenajiem Vidzemes satiksmes ceļiem (skat. 6., 9., 13., 35. un 36. att.).²¹⁷ Samērā daudz krogu bija Rīgas lauku novadā un vispār Rīgas tuvumā. Piemēram, Piņķu muižā vien 1641. g. bija pieci un 1645. g. — seši krogi.²¹⁸ Visi šie krogi bija ar

²¹⁴ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 16. l., 93.—94. lp.

²¹⁵ Turpat, 1337. l., 14. lp.

²¹⁶ J. Jenšs, 1935, 12. lpp. Pēc citām ziņām, šajā gadā Vidzemē bija 256 krogi. (J. Jaunzems, 1938, 162. lpp.).

²¹⁷ No 1688. g. revīzijas materiāliem (pēc arhivāra J. Jenša izrakstiem) var uzzināt arī, kā krogi bija izvietoti. No 36 Vidzemes draudzēm pirmo vietu ieņēma Ādažu draudze ar 18 krogiem, tai sekoja Kokneses un Madlienas draudzes ar 13, Nītaures un Suntažu (skat. 6. att.) — ar 11, Ikšķiles un Raunas — ar 10, Siguldas, Mālpils, Cēsu, Smiltenes, Skujenes — ar 9 krogiem utt. Vidzemē vēl bija 27 tukšas krogu vietas, divi krogi tika būvēti, bet 17 bija pārtraukuši savu darbību.

Zviedru kartogrāfijas materiāli XVII gs. beigās šos datus papildina. Pie Rīgas—Tartu ceļa posmā no Rīgas līdz Valkai bija 47 krogi, kas izvietoti visai nevienmērīgi. Maz krogu bija ceļa posmā no Valmieras līdz Valkai, bet ļoti daudz — posmā no Rīgas līdz Valmierai (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2195. l.). Pie Rīgas—Pērnavas ceļa krogu bija maz — no Iļķenes līdz tagadējai Latvijas PSR robežai tikai 13 (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2196. l.). Pie Rīgas—Ērgļu lielceļa posmā no Rīgas līdz Vatrānei atradās 24 krogi (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2205. l.). Otrā Pērnavas ceļa variantā posmā no Daugavgrīvas līdz Lilastes dzirnavām bija seši krogi (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2194. l.), pie Bauskas ceļa posmā no Rīgas līdz Ķekavas upei — astoņi krogi (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2193. l.), pie Jelgavas ceļa posmā no Rīgas līdz Misai — pieci krogi (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2191. l.), pie Rīgas—Piebalgas—Alūksnes ceļa posmā līdz Sudes upei — deviņi krogi (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2204. l.). Interesanti atzīmēt, ka pie t. s. jaunajiem ceļiem, ko zviedru administrācija uzturēja labā kārtībā un kas bija pārvērsti par lielceļiem, krogu bija daudz mazāk. Piemēram, gar ceļu, kas veda no Cēsīm caur Raiskumu, Limbažiem uz Salacgrīvu, atradās septiņi krogi (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2202. l.). Ceļā no Valmieras uz Igauniju caur Ērgēmi bija četri krogi (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 2200. l.). Tas izskaidrojams ar mazāk intensīvu šo ceļu izmantošanu saimnieciskajā dzīvē — tie bija stratēģiski ceļi.

²¹⁸ Vier Bücher ..., III, S. 81, 97—98.

stadulām. Arī gadsimta beigās zīmētās zviedru kartes Rīgas lauku novadā fiksē samērā daudz krogu, kam piebūvētas stadulas.

XVII gs. krogi bija vairāk piemēroti ceļotāju vajadzībām. Spriežot pēc dažiem zīmējumiem zviedru kartēs un čitiem datiem, krogi bija samērā lielas ēkas ar piebūvētu stadulu, kura parasti bija augstāka nekā kroga ēka un visai plaša (skat. 6., 9., 13., 35., 36., un 38. att.). Tomēr krogi ar stadulām nebija izbūvēti pietiekamā daudzumā, kā to rāda XVII gs. beigu zviedru ceļu kartes. Zviedru administrācijas rīkojumu — izvietot krogus gar galvenajiem satiksmes ceļiem 1,5—2 jūdžu attālumā citu no cita — var uzskatīt par daļēji izpildītu.²¹⁹

1642. g. Rīgā tika ierīkota speciāla viesnīca krievu tirgotāju vajadzībām. Tomēr tur bija par maz telpu. Par apmešanos viesnīcā no cilvēka nedēļā iekasēja $\frac{1}{2}$ dāldera. Pēc krievu—zviedru kara 1659. g. viesnīcu atvēra no jauna, un tā pastāvēja visu XVII gs.²²⁰

Par krogiem Kurzemē ir ļoti maz ziņu. XVI un XVII gs. hercogistē nepietika krogu. Ceļojumu aprakstos ir daudz ziņu par pārgulēšanu klajā laukā vai arī par apmešanos pie vietējiem muižniekiem, mācītājiem vai pat zemniekiem. Par apmešanās iespējām Kurzemē jau piemērinātais XVI gs. ceļotājs Zāmuels Kihels raksta šādi: «Līdz vakaram mēs tādā kārtā nobraucām 5 jūdzes un pārnakšnot atkal apmetāties uz lauka...» 23. jūlijā ceļotāji brauca projām no Rīgas, «un vakarā nonācām pie kāda zemnieka — vieta saucās «Sabur». 24. jūlijā agri no rīta devāmies tālāk... vēl braucām tālāk līdz vakaram, nometāties nakti laukā, jo tur visapkārt ir maz ciemu un bez tam ļaudīm nevar uzticēties.» 25. jūlijā ceļotāji pie kāda muižnieka pārgulēja.²²¹ Zāmuela Kihela aprakstā ne reizi nav minēta pārnakšņošana krogā, kaut gan krogā ir notikusi ēšana.²²²

Līdzīgi raksta jezuīts Posevīns, kurš 1582. g. pavasarī aizkavējās Ilūkstes apkārtnē: «Tur bija jānosvin lieldienu svētdiena un jāatpūšas ne vien zirgu, bet arī mūsu pašu noguruma dēļ, jo ne vienreiz vien bija bijis pa nakti jāpaliek meža vidū.» Zvērinātajam jezuitam vajadzēja lūgt viesmīlību luterāņu mācītāja mājās.²²³

Arī skopie dati, kas atrodami par Kurzemes krogiem XVII gs., nedod nekādu priekšstatu par krogu izvietojumu. Spriežot pēc Rozina

²¹⁹ Pie Rīgas—Valkas ceļa krogu kopskaits pārsniedza šo noteikumu — vidēji uz katriem 3 km iznāca viens krogs. Taču, kā jau teikts, prasībām neatbilda to izvietojums — bija lielāki ceļa posmi, kur tikpat kā nebija krogu. Krogi grupējās vietās, kur bija dzīvāka satiksme un kur krustojās vairāki satiksmes ceļi, jo krogu īpašnieki gribēja gūt peļņu. Pie Rīgas—Pērnavas ceļa bija vidēji viens krogs uz katriem 8 km, bet arī te bija ap 20 km gari ceļa posmi bez krogiem. Ceļa posmā no Rīgas līdz Mālpilij bija vidēji viens krogs uz 12 km. Tādējādi ceļošana vēl saistījās ar diezgan lielām grūtībām nevienmērīgi izvietoto krogu dēļ.

²²⁰ Г. Ену, 1947, стр. 135.

²²¹ Der Reisende Samuel Kiechel..., S. 515, 516.

²²² А. Спеке, 1935., 132. lpp.

²²³ Турпат, 122. lpp.

Lentilija apraksta, Kurzemes krogi vairāk tika izmantoti latviešu zemnieku apdzirdīšanai.²²⁴ XVII gs. ir ziņas arī par viesnīcu ierīkošanu Kurzemē, kaut gan tai ir gadījuma raksturs.²²⁵ Tikai XVIII gs. pirmajā pusē parādās kaut cik apkopojošas ziņas par Kurzemes krogiem. Pēc Barnikēlio kartes datiem, visā Kurzemē un Zemgalē 1747. g. bija 167 krogi.²²⁶ Grūti noteikt, cik krogu no Barnikēlio uzskaitītajiem krogiem var retrospektīvi attiecināt uz XVII gs. Kartē acīmredzot atzīmēti tikai vissvarīgākie krogi, jo šie dati neatbilst 1748. g. Kurzemes muižu revīzijas datiem, pēc kuriem ir 620 krogu,²²⁷ gandrīz četras reizes vairāk. Domājams, ka apmēram puse no šiem krogiem varēja pastāvēt jau XVII gs. Kā apstiprinājumu tam var minēt Kurzemes saimniecisko rosību XVII gs. No revīzijas materiāliem var secināt, ka krogi lielāko tiesu izvietoti pie svarīgākajiem satiksmes ceļiem, piemēram, gar Daugavu, gar Rīgas—Jelgavas—Liepājas ceļu utt. Šādu krogu izvietojumu Kurzemē, tāpat kā Vidzemē, noteica ienākumi.²²⁸

Par krogiem Latgalē ir ārkārtīgi maz ziņu. Kaut cik aptverošākus datus par Latgali var gūt tikai XVIII gs. otrajā pusē — «Latgales stārstiju inventāros». Pēc 1765. g. datiem, Daugavpils stārstijā bija 18 krogi,²²⁹ Rēzeknes stārstijā — 37,²³⁰ Viļakas stārstijā — 28²³¹ un Ludzas stārstijā — 29 krogi.²³² Atšķirībā no pārējām Latvijas daļām Latgalē nav daudz krogu gar svarīgākajiem satiksmes ceļiem. Rēzeknē un Ludzā bija tikai pa diviem krogiem.²³³ Tas ir solis atpakaļ, jo XVI gs. vidū Rēzeknes miestā bija ducis krogu. Acīmredzot cēlonis meklējams Latgales ekonomiskajā pagrimumā, kura pirmās pazīmes vērojamas jau XVII gs. otrajā pusē.

²²⁴ R. Lentilius, 1924, 33. lpp.

²²⁵ Piemēram, 1689. g. minēta viesnīca Sikragā (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 948. l., 119. lpp.).

²²⁶ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 1004. l.

²²⁷ Kurzemes 1747./48. g. revīzijas grāmatas V. Lāča Latvijas PSR Valsts bibliotēkā, X f., 100. k., 5. apr., 1.—5. l.

²²⁸ Salas muižā bija četri krogi, kas izvietoti pie Daugavas uz Rīgas—Jēkabpils ceļa. Krogi gadā deva 162 florīnus lielu peļņu (kopīgie muižas ienākumi bija 1352 florīni), t. i., 12% no kopīgiem muižas ienākumiem (Sēlpils virspilskunga tiesas revīzijas protokolu grāmata, 18. lp.). No četriem Vecsērenes krogiem gadā tika iegūti 105 florīni, t. i., gandrīz 8% no muižas ienākumiem (kopīgie muižas ienākumi bija 1345 florīni; turpat, 21. lp.). Pie Rīgas—Daugavpils ceļa izvietotie četri Elkšņu muižas krogi deva 96 florīnus lielu peļņu, t. i., apmēram 11% no muižas ienākumiem (kopīgie muižas ienākumi bija 881 florīns; turpat, 67.—70. lp.). Muižās, kas atradās tālāk no lielajiem satiksmes ceļiem, piemēram, Sunākstē, krogu skaits bija mazs un ienākumi no tiem niecīgi — vienīgais krogs ienesa tikai 15 florīnu. Lielu ienākumi no krogiem bija Rucavai, Bārtai un Nīcai (Durbes draudzes revīzijas protokoli, 195.—197. lp.). Turpretim niecīgi ienākumi no krogiem vērojami Talsu draudzē.

²²⁹ Историко-юридические материалы..., вып. 31, стр. 13—60.

²³⁰ Turpat, 206. lpp.

²³¹ Turpat, 292. lpp.; вып. 29, стр. 323, 368, 369, 380.

²³² Turpat, 292.—380. lpp.

²³³ Turpat, 93., 292. lpp.

Ļoti svarīgs bija satiksmes drošības jautājums. Vācu iebrukuma laikā vietējie iedzīvotāji uz sauszemes ceļiem aplaupīja un nogalināja ceļojošus vāciešus kā savus ienaidniekus. Ļoti nedrošs bija zemes ceļš caur Kursu un Žemaitiju. Lai ierobežotu biežos laupīšanas gadījumus, vācu iekarotāji noteica ļoti bargus sodus, piemēram, par 6 feniņu vērtības nolaupīšanu bija paredzēts sods 40 marku apmērā, t. i., tikpat daudz, cik par cilvēka nogalināšanu. Šo rikojumu pieņēma jau 1228. g.²³⁴ Lai nodrošinātos pret vietējo Livonijas vāciešu patvarībām (sevišķi šajā ziņā izcēlās Livonijas ordeņa brāļi un amatpersonas), ceļotājus apgādāja ar pavadvēstulēm (*Geleitsbrief*).²³⁵ Šo pavadvēstulu saturs bija dažāds. Dažās, piemēram, bija atļauja brīvi un netraucēti pārvietoties kādā no Livonijas vai Prūsijas novadiem savu darijumu kārtošanai.²³⁶ Citas deva iespēju dabūt pavadņus, ja ceļš bija bīstams. Augstākās ordeņa amatpersonas parasti pavēlēja pavadīt ceļotājus cauri Prūsijai²³⁷ vai Livonijai.²³⁸ Bieži vien pavadvēstulēs bija minēts ceļojuma maršruts un atsevišķu vietu amatpersonām dots rikojums neaizkavēt attiecīgo cilvēku. XVI gs. pavadvēstules sāka saukt par pasēm (*Pasbriefe*).²³⁹ Tās tāpat izdeva ordeņa mestrs, attiecīgā novada komturis vai fogts.²⁴⁰ Pēc ordeņa varas krišanas poļu administrācija ievēroja tādu pašu kārtību. Tika izdota speciāla pavēle, lai visi ceļotāji un tirgotāji tiktu apgādāti ar pasēm.²⁴¹ Pases turklāt apliecināja arī ceļotāja personību. Visus, kas ceļoja bez pasēm, bija pavēlēts apcietināt. Lai apkarotu laupīšanu, sodi tika arvien vairāk pastiprināti. XVII gs. parastais sods par laupīšanu bija iepīšana ratā.²⁴² Taču briesmīgie sodi maz līdēja, jo ar laupīšanu nodarbojās daudzi valdošās šķiras pārstāvji. Sevišķi bīstami ceļot bija zemniekiem, kam nebija nekādu drošības garantiju.

2. ŪDENSCĒĻU UZLABOŠANAS PASĀKUMI

Samērā sarežģītie navigācijas apstākļi Rīgas jūras līcī un Daugavas grīvā jau agri lika domāt par pasākumiem, kas nodrošinātu kuģu braucienus. Viena no bīstamākajām vietām bija Irbes šaurums starp Sāmsalu un Kolkas ragu, jo šaurums vietām bija ļoti sekls un

²³⁴ W. Ch. Friebe, 1791, S. 125.

²³⁵ LUB, VIII, 404. nr.

²³⁶ Turpat, X, 242. nr.

²³⁷ Turpat, 314. nr.

²³⁸ Turpat, 294. nr.

²³⁹ Turpat, 2, II, 46. nr.

²⁴⁰ Turpat, 274. nr.; III, 627. nr.

²⁴¹ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1243. l., 204., 215. lpp.

²⁴² Turpat, 7363. f., 1. apr., 114. l., 218. lpp.

stipri bangains.¹ Tāpēc bieži notika kuģu avārijas. Briesmas šeit paliecināja arī jūras laupītāji, kas agrākos gadsimtos uzturējās gan Sāmsalā, gan Kolkas apkārtnē. XIII gs. sākumā kuģošanas grūtības izmantoja kurši, lai uzbruktu vācu iekarotājiem, kas devās uz Rīgu.

Lai izvairītos no bīstamajiem sēkļiem, jau sen sāka ierīkot bākām līdzīgas zīmes, kas deva iespēju kuģiem ieturēt vajadzīgo kursu. Bāku izveidošanu traucēja daudzas tehniska rakstura grūtības. Līdz XVI gs. avotos nav ziņu par bākām. Par bāku ierīkošanu nopietni sāka domāt tikai kopš XVI gs.² Bāku uzcelšanā visvairāk ieinteresēti bija rīdzinieki, tāpēc tie maksāja bāku uzturēšanas izdevumus.

Vēstures literatūrā pirmās ziņas par bāku Kolkā attiecas uz 1341. g.,³ bet pirmās ziņas avotos par to — uz 1532. g. Turklāt ziņas par Kolkas bākām vēstures avotos ir ļoti juceklīgas — minētas gan viena, gan divas bākas. Bāku Kolkā uzcēla ar Kurzemes bīskapa Hermana atļauju. Rīgas tirgotāji katru gadu maksāja 2500 Alberta dālderu Dundagas muižas īpašniekam par bākas uzturēšanu kārtībā.⁴ Bākā bija jādeg ugunij no 1. augusta līdz 31. decembrim.⁵ 1633. g. Polijas karalis Vladislavs IV piešķīra monopoltiesības uz bākām Dundagas muižas īpašniekam Hermanim Maidelam.⁶ Bākas darbojās ļoti neregulāri, iespējams, ka reizēm tās bija pat sagruvušas, jo 1635. g.⁷ kādā Zviedrijas karalienes Kristīnes vēstulē teikts, ka muižnieks Hermanis Otkens esot apņēmis ierīkot bāku Kolkā.⁸ Viņš nomāja Kolkas novadu no Piltenes stārasta Maidela.⁹ Iepriekš bija izbūvētas divas citas bākas — Roņu salā un Sāmsalā.¹⁰ Uzbūvējot vēl Kolkas bāku, izveidotos vesels navigācijas zīmju komplekss šajā kuģniecības rajonā. Otkens prasīja par katru kuģi, kas iziet caur Irbes šaurumu, 20 dālderu, bet Rīga vilcinājās šim noteikumam piekrist.¹¹ Liekas, ka ar Otkenu vienošanās netika panākta, jo 1654. g. holandieši sūdzējās

¹ *J. Chr. Petri*, 1809, S. 221.

² Apgalvojums par bāku pastāvēšanu jau 1209. g. (*Fr. Klopmann*, 1894, S. 38) nav pamatojams ar vēstures avotu ziņām. Pirmā zināmā bāka Igaunijas teritorijā ierīkota laikā no XV g. beigām līdz XVI gs. sākumam, kad risinājās sarunas starp Sāmsalas bīskapu un Tallinu par bākas ierīkošanu (LUB, 2, I, 785., 787., 788., 980. nr.). Liekas, ka bākas būve sākās ap 1505. g., jo šajā laikā Sāmsalas bīskaps pieprasīja Tallinai, lai tā samaksānot viņa zemniekiem par akmeņu laušanu bākas būvei. Bāku bija nolemts celt Hijumā (*Dago*) salā (LUB, 2, I, 980. nr.). Tallinā kuģu orientācijai izmantoja arī baznīcas zvanu skaņas (LUB, 2, III, 797. nr.).

³ *Fr. Klopmanis* savās muižu hronikās raksta, ka 1341. g. jau bijušas bākas Dundagā, Ventspilī un Sakasgrīvā (*Fr. Klopmann*, 1894, S. 38), bet šīs ziņas liekas diezgan apšaubāmas.

⁴ MLA, IV, S. 267.

⁵ *J. Juškevičs*, 1931, 296. lpp.

⁶ Turpat.

⁷ LCVVA, 7349. f., 1. apr., 154. l., 24. a lp. Pēc A. Soma ziņām, sarunas sākās 1636. g. (*A. Soom*, 1940, S. 214).

⁸ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1061. l., 6. lpp.

⁹ Turpat, 7349. f., 1. apr., 154. l., 54. lpp.

¹⁰ *A. Soom*, 1940, S. 211.

¹¹ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1061. l., 6. lpp.

par lielām briesmām pie Kolkas.¹² To apliecina arī kāds rīdzinieku 1651. g. 19. novembrī rakstītais dokuments, kurā uzsvērts, ka bāka Kolkā esot nepieciešama (šeit ir runa tikai par vienu bāku), jo bākas trūkuma dēļ pie Kolkas gājuši bojā vairāki kuģi. Viņi uzsvēra, ka uzcelt bāku esot apņēmies Dundagas muižas īpašnieks Frīdrihs Bilovs, ar to par katru cenu jāpanākot vienošanās.¹³ Hermanis Otkens jau esot uzsācis bākas būvi, taču tā ļoti dārgi izmaksānot.¹⁴ Šoreiz kuģinieki esot ar mieru maksāt par to.

Par Kolkas bāku būvi kādu laiku avotos trūkst ziņu. Ir skaidrs, ka 1667. g. tās bija uzceltas (to apliecina kāda Zviedrijas karaļa Kārļa XI vēstule).¹⁵ J. Juškevičs uzskata, ka bākas uzceltas jau pirms 1657. g., jo tās esot nopirkusi Zviedrijas valdība un šajā gadā iznomājusi rīdziniekam Kēnigsfeldam, bet pēc tam — par bāku inspektoru norīkotajam pērnāvietim Stegelingam.¹⁶ Tomēr abi par bākām nepieciešamo malku vietējiem muižniekiem maksāja ļoti nekārtīgi, un tāpēc bieži vien tās netika aizdegas.¹⁷ Zviedrijas valdība negribēja bākas uzturēt uz sava rēķina un tāpēc 1660. g. atteicās no īpašuma tiesībām uz tām.¹⁸ Bāku darbība atkal bija pārtraukta.

1680. g. tika noslēgts līgums, liekas, starp zviedru administrāciju un Dundagas muižas īpašnieci Sibillu Maidelu, kura par 2500 dālderiem gadā apņēmās bākas uzturēt kārtībā.¹⁹ Īsi pirms 1687. g. zviedru administrācijai ar Dundagas īpašniekiem Maideliem sākās lielas domstarpības — sarežģījumus radīja Sibillas Maidelas nāve, iespējams, ka tika laužts pat līgums.²⁰ 1686. g. uz Kolku un Ovišiem (*Lyserort*) slepeni devās speciāla komisija, lai noskaidrotu bāku tehnisko stāvokli un iespējas tās vienmēr uzturēt kārtībā.²¹ Tā paša gada jūnijā uz Ovišiem un Kolku brauca divi ģenerālgubernatora pilnvarotie. Komisijas atskaite ir ļoti svarīga tāpēc, ka tā vienīgā no mums zināmiem avotiem piemin bāku Ovišos. Pilnvarotie konstatēja, ka bākas ir labā stāvoklī (*in einem guten baulichen Stande*).²² Pie bākām bija lieli malkas un akmeņogļu krājumi. Bāku tehniskais stāvoklis tās ļāva lietot vēl vairākus gadus. Pēc tam abi Rīgas pārstāvji devās uz Dundagu, lai vestu sarunas ar brāļiem Maideliem par bāku apkalpošanu. Izrādījās, ka minētais Stegelings nebija maksājis par

¹² A. Soom, 1940, S. 208.

¹³ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1070. l., 33. lp.

¹⁴ Turpat. Piemēram, bākas Roņu salā un Sāmsalā 1646.—1648. g. izlietoja 142 iastus akmeņogļu par 2782 dālderiem un malku par 465 dālderiem (A. Soom, 1940, S. 213).

¹⁵ LCVVA, 7349. f., 1. apr., 154. l., 131. lpp.

¹⁶ J. Juškevičs, 1931, 297. lpp.

¹⁷ Turpat.

¹⁸ Turpat.

¹⁹ Turpat.

²⁰ LCVVA, 7349. f., 1. apr., 155. l., 320., 371. lpp.

²¹ Turpat, 237. l., 4. lpp.

²² Turpat.

bākas uzturēšanu. Malkas esot vajadzīgs ļoti daudz. Bāku apkārtne meži bija jau izcirsti lielā platībā. Mežu izciršana, pēc muižnieku Maidelu domām, veicinot jūras iespiešanos sauszemē. Pēdējā gadā tā esot iespiesies sauszemē apmēram 200 soļu, apdraudot arī bākas un ciemu.²³ Maideli apņēmas uzturēt bākas ar norunu, ja ģenerālgubernators nodrošinās vajadzīgos maksājumus.²⁴ Nav zināms, vai ģenerālgubernators piekrita Maidelu prasībām. Tomēr Rīga, kā arī Zviedrija bija ieinteresēta, lai piekrišana tiktu dota. Katrā ziņā divas bākas Kolkā pastāvēja arī XVIII gs. (skat. 39. att.).²⁵ Kurzemē bez Ovišu un Kolkas bākām vēl līdzīgas ierīces bijušas arī Užavā.²⁶

Jau no seniem laikiem bākas ierīkoja arī pie ieejas Daugavgrīvā. Kad 1581. g. Rīga padevās poļiem, karalis Stefans Batorijs nodrošināja iespēju būvēt Daugavgrīvā bākas pēc veca paraduma.²⁷ Tātad šeit bākas bijušas jau senāk. 1582. g. bāku ierīkošanas tiesības garantēja arī Stefana Batorija dotās privilēģijas Rīgai.²⁸ Tajās bija uzsvērts, ka bāku būve (*turris speculatoria laterna, nocturna lumina*) nepieciešama, lai veicinātu Rīgas tirdzniecību.²⁹ Navigācijas apstākļu uzlabošanu Daugavas grīvā un jūrā traucēja Rīgas naidīgās attiecības ar Daugavgrīvas komandantu — poļu virsnieku Janu Ostrovski. Nopietnas domstarpības starp Rīgu un Daugavgrīvas komandantu pastāvēja jau 1581. g., jo Ostrovskis bija aizliedzis ierīkot bākas.³⁰ Ignorējot Rīgas privilēģijas, viņš lika sacirst Daugavas grīvā ievietotās bojas (*tonnen* — mucas).³¹ Sūdzības par Ostrovskas ricību nonāca līdz karalim, kas Cēsu prezidentam Fārensbaham pavēlēja piespiest Ostrovski atteikties no šīs politikas, taču nesekmīgi. Zigismunds III 1592. g. atkārtoti apstiprināja Rīgas privilēģijas, kurās skaidri bija formulēta atļauja ielikt bojas un ierīkot bākas,³² bet arī tas neietekmēja stūrgalvīgo Ostrovski. 1592. g. oktobrī karalis speciālā pavēlē Ostrovskim aizliedza traucēt ridziniekiem bāku un boju ierīkošanu.³³ Pavēle tika atkārtota arī 1593. g.³⁴ Arhīvā saglabājusies lieta, kur izklāstītas domstarpības starp Rīgu un Daugavgrīvas komandantu. Šajā lietā ir rakstīts, ka Ostrovskis bija izņēmis kuģu un liellaivu pietauvošanai iedzītos pāļus.³⁵ Zviedru—poļu kara sākumā

²³ LCVVA, 7349. f., 1. apr., 237. l., 5. lpp.

²⁴ Turpat, 5. b lpp.

²⁵ Turpat, 7364. f., 1. apr., 316. l., 20. lp. Arī Barnikēlio kartē (1747. g.) iezīmētas divas bākas Kolkā (LCVVA, A-228. f., 1. apr., 1004. l.).

²⁶ J. Juškevičs, 1931, 297. lpp.

²⁷ LCVVA, 7363. f., 1. apr., 103. l., 54. lp.

²⁸ Turpat, A-2. f., 1. apr., 325. l., 23. lp.

²⁹ Turpat, 94. l., 21. lp.

³⁰ Turpat, 325. l., 7. lp.

³¹ Rigaische Stadtblätter, 1816, Nr. 22, S. 118.

³² LCVVA, A-2. f., 1. apr., 325. l., 35. lp.

³³ Turpat, 94. l., 70. lp.

³⁴ Turpat, 77. lp.

³⁵ Turpat, 102. l., 63. lpp.

Ostrovska nostāja nemainījās.³⁶ Ostrovska rīcība nav saprotama, jo tā bija pretrunā ar Polijas valsts interesēm, traucēja Rīgas tirdzniecību un radīja opozīciju pilsētas namniekos pret poļiem, kā arī nodarīja zaudējumus Polijas valsts kasei.

Pēc Rīgas padošanās Zviedrijai tās karalis Gustavs II Ādolfs 1621. g. privilēģijā apstiprināja tiesības ierīkot bākas.³⁷ Tomēr bāku un boju ierīkošana XVII gs. aizkavējās. 1644. g. Rīgas rātes instrukcijā bija uzsvērts, ka bojas un bākas jau ierīkotas.³⁸ Tajā pašā gadā zīmētajā Daugavgrīvas kartē kuģu ceļā ir divas bākas un divi pāri boju (skat. 2. att.).³⁹ Kādā zviedru jūrnieku rokasgrāmatā, kas izdota XVII gs. 40. gados, ir teikts, ka ieeju Daugavā apzīmē piecas bojas un divas bākas.⁴⁰

Arī 1648. g. ir runa par bākām un bojām, kas ērtākai kuģošanai izvietotas Daugavā.⁴¹ XVII gs. beigās zīmētajās kartēs norādītas arī bāku un boju atrašanās vietas.⁴² Bāku un boju izvietojums ik gadus mainījās atkarībā no smilšu sanesumiem Daugavas grīvā. Par boju lielkšanu un izņemšanu bija atbildīgi loči.⁴³

Vēstures avotos ir atrodamas ziņas par bāku konstrukciju. Tā kā pie ieejas Daugavgrīvā smilšu sēkli ļoti bieži pārvietojās, tad šeit ierīkoja vieglas konstrukcijas mobilas bākas, proti, no garāka baļķa, kam galā novietoja ar degvielu pildītu mucu vai citu trauku (skat. 40. un 41. att.).⁴⁴ Turpretim Kolkas ragā abas bākas bija stacionāras. Grūti spriest, kāda bija šo bāku konstrukcija agrākos gadsimtos, jo pirmie attēli saglabājušies no XVII gs. vidus. Spriežot pēc tiem, Kolkas bākas bija būvētas no akmeņiem vai ķieģeļiem ar speciālam degšanas platformām galā.⁴⁵ Agrāk to konstrukcija droši vien bija daudz vienkāršāka.

Sakarā ar daudzajiem sēkļiem un kuģu ceļu, kas bija šaurs un mainīgs, kuģu iebraukšanai ostā vajadzēja loču palīdzību. Nav zināms, kad izveidojās šī profesija, bet loči minēti jau Latviešu Indriķa hronikā.⁴⁶ Ordeņa laikā bija divas loču grupas — Rīgas un Daugavgrīvas.⁴⁷ Par Daugavgrīvas ločiem strādāja vietējie zemnieki un zvejnieki, kam ordeņa komturi atļāva nodarboties ar loča amatu. Kā Rīgas,

³⁶ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 94. l., 65. lpp.

³⁷ Turpat, 321. l., 63. lp.

³⁸ Turpat, 1266. l., 2. lp.

³⁹ Turpat, A-288. f., 1. apr., 49. l.

⁴⁰ E. Dunsdorfs, 1935, 196. lpp.

⁴¹ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1067. l., 24. lpp.

⁴² Turpat, A-288. f., 1. apr., 53.—57. l.

⁴³ Turpat, A-3. f., 6. apr., 14. l., 417. lp.

⁴⁴ Turpat, A-288. f., 1. apr., 51. l.

⁴⁵ J. Juškevičs, 1931, 297. lpp.

⁴⁶ LI, IV, 7.

⁴⁷ Ir saglabāties gan Daugavgrīvas loču saraksts, kurā uzskaitītas 20 personas (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 102. l., 55.—56. lpp.), gan arī Rīgas loču saraksts, kurā uzskaitītas deviņas personas (turpat, 111.—112. lpp.).

tā Daugavgrīvas loči bija latvieši. Pēc Livonijas ordeņa sabrukšanas sākās cīņa starp abām loču grupām un bieži vien notika sadursmes, kurās Rīgas pilsēta atbalstīja pilsētas ločus.⁴⁸ Bija nodoms apvienot abas loču grupas vai sadalīt viņiem darbus, tomēr poļu valdīšanas laikā šie mēģinājumi palika nerealizēti. Nav zināms, kā jautājums tika atrisināts XVII gs. Liekas, ka zviedru valdīšanas laikā tomēr notika abu loču grupu apvienošana (ap 1694. g.). XVII gs. beigās izdotajos zviedru valdības kuģniecības noteikumos ir atzīmēts, ka loči uzturējās Bolderājā, kur tie apkalpoja kuģus.⁴⁹ Par loču darbu bija jāmaksā t. s. loču nauda (*Piloten-Gelder*),⁵⁰ no kuras 1/4 saņēma pilsēta, bet pārējo daļu — loči. Ločiem pēc ledus iešanas bija jāzina kuģu ceļa dziļums un jāuzrauga, lai netiktu izmests balasts nevietā. XVIII gs. bija tikai viena loču grupa, kura sastāvēja no 22 vīriem.⁵¹

Latvijas upju hidrogrāfiskie apstākļi kavēja tās plaši izmantot transportam, ko traucēja arī dažādu zvejas rīku izvietošana upēs. Lai padarītu upes vairāk vai mazāk kuģojamas, vajadzēja novērst dabas un cilvēku radītos šķēršļus. Cīņa pret patvaļīgu zvejas rīku izvietošānu sākās jau XIII gs. vidū. Sevišķi taču dēļ, kurus bieži vien izvietoja visā upes platumā, tika pārtraukta satiksme pa upi. Ļoti svarīgi bija novērst zvejnieku radītos šķēršļus Daugavā. Šajā ziņā vislielākās domstarpības bija ordeņa amatpersonām ar bīskapiem, jo gan arhibīskapa, gan Kurzemes bīskapa ļaudis visbiežāk aizsprostoja upes visā platumā.⁵² 1442. g. Kuldīgas komtura vietnieks pieprasīja bīskapam Johanam izņemt lašu taci, kas bija ielikts jūdži no Piltenes uz augšu visā Ventas platumā, argumentējot šo prasību ar to, ka šis tacis ļoti traucējot kuģniecību pa Ventu.⁵³ 1443. g. Rīgas arhibīskaps Henings apsoliņa izbeigt kuģošānas traucējumus Daugavā, kurus radīja tači pie Rumbulas un Lielvārdes.⁵⁴ Cīņa pret upju aizsprostošanu turpinājās arī XVI gs., taču par šo laiku trūkst ziņu. Vairāk materiālu ir par XVII gs., kad sakarā ar intensīvāku transporta attīstību pieauga cīņa par satiksmes apstākļu uzlabošanu. 1644. g. zviedru valdība izdeva detalizētu nolikumu par zvejas rīku izvietošānu kuģojamās upēs. Šādās upēs kuģu ceļš bija jāatstāj 12 olekšu, bet pārējās upēs — 6 olekšu plats.⁵⁵ To pašu apstiprināja arī Klaudija Tota policijas likumi. Ja kādam piederēja tikai viens upes krasts, tas drīkstēja likt zvejas rīkus līdz upes vidum. Ja zemes tiesnesis vai tā adjunkti konstatēja

⁴⁸ Loči bieži vien centās cits citam atņemt kuģus, aizkavēt pretējās puses ločus pavadīt kuģus (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 102. l., 111., 117. lpp.).

⁴⁹ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 102. l., 142. lpp.

⁵⁰ Turpat, 7349. f., 1. apr., 180. l., 389. lpp.

⁵¹ Turpat, A-2. f., 1. apr., 540. l., 253. lp.

⁵² Bīskapu ļaudis lielos daudzumos patērēja zivis, gavēņu laikā — vēl vairāk.

⁵³ LUB, IX, 907. nr.

⁵⁴ Turpat, 993. nr.

⁵⁵ LO, S. 26.

noteikumu pārkāpumu, tiesnesis varēja dot rīkojumu zvejas ierīci nojaukt un pārkāpēju sodīt ar 50 dālderiem. Ja tača īpašnieks tam pretojās vai arī ielika taci atpakaļ, tad soda nauda bija 100 dālderu.⁵⁶ Lai gan sods bija liels, tomēr domstarpības taču izvietojanas jautājumos turpinājās. 1699. g. ģenerālgubernators Ē. Dālbergs deva pavēli nojaukt Daugavā pie Salaspils ierīkoto taci.⁵⁷

Tāda pati cīņa XVII gs. taču izvietojanas jautājumos risinājās Kurzemes hercogistē. Sūdzības par taču patvaļīgu izvietojanu tika iesniegtas 1624. g. landtāgā.⁵⁸ Landtāgā nolēma, ka par taču ierīkošanas noteikumu pārkāpšanu uzliekams 100 florīnu liels sods.⁵⁹ Pilskungiem bija uzdots raudzīties, lai noteikumi netiktu pārkāpti.⁶⁰ 1636. g. minētie noteikumi tika apstiprināti no jauna.⁶¹ Sakarā ar Kurzemes hercogistes saimniecisko uzplaukumu hercoga Jēkaba laikā upes tika vairāk izmantotas transportam. Hercogistē lielākās upēs bija jāatstāj 14 olekšu,⁶² bet mazākās upēs — 8 olekšu plats kuģu ceļš.⁶³ Fridrihs Kazimirs turpināja upju labiekārtošanu. Hercogistē bija norīkoti speciāli ierēdņi, kas upes periodiski inspicēja.⁶⁴

Efektīvāks upju labiekārtošanas pasākums bija upju tīrīšana. Pirmās ziņas par Daugavas tīrīšanu, kas attiecas uz XIV gs. vidu (1353.—1354. g.), atrodamas Rīgas ķemerejas reģistros.⁶⁵ Tomēr nelielās naudas summas, kas šiem pasākumiem bija izdotas, liecina par šī darba mazajiem apjomiem un niecīgo nozīmi. Kopš XV gs. ir ziņas par akmeņu izņemšanu pie Rumbulas (1406., 1407., 1410., 1411. g.).⁶⁶ Daugavas ūdensceļa tīrīšana vairs nebija atliekama. Īpaši tas sakāms par laika posmu no XV līdz XVII gs., kad Daugavu ļoti aktīvi izmantoja transportam. Tāpēc radās arī lielāki preču zudumi biežo avāriju dēļ. Jāpiebilst, ka vietējo iedzīvotāju, kā arī ordeņa amatpersonu rīcības dēļ Daugavas ūdensceļš gadu no gada pasliktinājās.⁶⁷ Tie bija ieinteresēti, lai nelaiimes gadījumi būtu biežāki, jo tad

⁵⁶ LO, S. 27.

⁵⁷ Par to, cik stipri taci traucēja transportu, liecina gadījums ar Viļakas vaivada Kijovska (*Kyowski*) plostiem, kas pie Salaspils nostāvēja astoņas dienas, turklāt sakarā ar piespiesto apstāšanos plosti sablīvējās un daži no tiem uzskrēja uz sēkļa (LCVVA, A-3. f., 6. apr., 936. l., 284. lpp.).

⁵⁸ LCVVA, 7363. f., 1. apr., 643. l., 8. lp.

⁵⁹ Turpat, 131. lp.

⁶⁰ Turpat, 642. l., 41. lp.

⁶¹ Turpat, 613. l., 155. lpp.

⁶² Staats-Recht..., S. 273.

⁶³ LCVVA, 7363. f., 1. apr., 642. l., 42. lp.

⁶⁴ Turpat, 642. l., 41.—43. lp.

⁶⁵ KR, II, S. 20.

⁶⁶ Turpat, 166. lpp.

⁶⁷ Bieži vien vietējie zemnieki speciāli uzveda uz Daugavas ledus lielus akmeņus, kas pavasarī, ledum kūstot, nogrima, tāpēc strūgu un plostu vadītāji, labi pārzinādami upes gultni, cieta avārijas tur, kur iepriekšējā gadā šķēršļu nebija (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 507. l., 14. lp.). Apkārtejie zemnieki u. c. piesavinājās daļu avarējušo preču, likvidēja īpašuma zīmes un pēc tam veda šīs preces uz Rīgu pārdot.

varēja saņemt atlīdzību par glābšanas darbu (*Berglohn*) un patvarīgi piesavināties daļu mantu. Notikumi, kurus apsprieda sarunās Kurcumā,⁶⁸ ļauj domāt, ka daži sevišķi bīstami akmeņi bija izcelti no Daugavas gultnes jau XV gs. vidū, taču tiešu pierādījumu šim pieņēmumam nav. Livonijas pastāvēšanas laikā, liekas, nav notikuši un nav arī plānoti nopietni Daugavas tīrīšanas pasākumi.

Daugavas ūdensceļa nozīme ļoti pieauga pēc Livonijas pievienošanas Polijas—Lietuvas valstij XVI gs. otrajā pusē. No Polijai pakļautās Baltkrievijas, kā arī no Lietuvas tagad ērti, bez traucējumiem transportēja lauksaimniecības un mežsaimniecības produktus uz Rīgu. XVI gs. beigās krievu, baltkrievu, lietuviešu un poļu muižnieku un tirgotāju aprindās pastiprinājās interese par Daugavas tīrīšanu. Daugavas tīrīšanas jautājums tika apspriests 1592. g. Cēsu landtāgā. Poļu ģenerālkomisārs pieprasīja, lai Rīga paskaidro, kas darīts Daugavas ūdensceļa uzlabošanā. Pilsētas delegācija atbildēja, ka Daugavas tīrīšanas darbi jau esot bijuši uzsākti, bet tagad atkal pārtraukti, jo baltkrievu, lietuviešu, poļu tirgotāji un dižciltīgie neesot turējuši vārdu (droši vien domāta kāda iepriekšēja vienošanās par naudas līdzekļu iegūšanu Daugavas tīrīšanai). Rīdzinieki uzskatīja, ka naudas problēma jāatrisina Polijas karalim. Bija priekšlikums — šim nolūkam ņemt vienu gadu no katras strūgas pa dālderim muitas, taču tā iegūšot par maz līdzekļu. Muita esot jāņem no visiem, arī no muižniekiem.⁶⁹ 1593. g. Rīga sāka no jauna risināt Daugavas tīrīšanas jautājumu. Pilsētas uzdevumā uz Rumbulu, kur gatavojās izcelt četrus akmeņus, inspekcijas braucienā devās Rīgas birģermeistars Francis Nienstede.⁷⁰

1597. g. turpinājās sūdzības par slikto Daugavas ūdensceļu.⁷¹ Tajā pašā gadā Pērnavas kastelāns lietuviešu dižciltīgais Pēteris Stabrovskis sacīja kādam no saviem paziņām Rīgā, ka esot ļoti nepieciešams iztirīt Daugavu. Viņš uzskatīja, ka tīrīšanas izdevumus vajag segt ar speciālu Daugavas muitu. Par Daugavas tīrīšanu jau iepriekš bija spriests divos seimos un nolemts, ka rīdziniekiem viss pamatīgi jāapsver un pēc tam jāiesniedz seimam savi priekšlikumi. P. Stabrovskis vēl ierosināja apspriest Daugavas tīrīšanas jautājumus, sevišķi par lietas finansiālo pusi, seimikos (provinču muižniecības sanāksmes) ar Vitebskas, Polockas un Disnas muižniekiem un pēc tam savus priekšlikumus iesniegt Polijas karalim.⁷² 1598. g. Pārdaugavas hercogistē ieradās Lietuvas kanclers Ļevs Sapieha ar grupu poļu komisāru

⁶⁸ 1445. g. miera sarunās Kurcumā starp Livonijas ordeni un Lietuvas dižkunigaiti Kazimīru krievu tirgotāji sūdzējās par Sēlpils fogta ricību, kurš pēc vajadzības gan liekot iemest, gan izvilkt akmeņus no Daugavas pie Sēlpils (*H. Schröder*, 1917, S. 139).

⁶⁹ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 406. (249.) l., 1. lp.

⁷⁰ A. Buchholtz, 1896, S. 7.

⁷¹ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 487. l., 5. lp.

⁷² A. Buchholtz, 1896, S. 8.—9.

un pats pārliecinājās, ka Daugavas tīrīšana nav atliekama. Tikmēr sūdzību plūdi par sliktajiem navigācijas apstākļiem Daugavā turpinājās.⁷³ Šajā sakarībā Sapieha apspriedās ar Rīgas rāti. 1599. g. rāte lika pilsētas inženierim Heinriham Sebastiānenam sastādīt bistamo akmeņu sarakstu un aplēst izmaksas par to izceļšanu. 8. novembrī saraksts bija gatavs.⁷⁴ Apmēram tajā pašā laikā lietuvieši iesniedza savu sarakstu. H. Sebastiānens uzskaitīja akmeņus (34), kuri jāizceļ, bet lietuvieši, neuzskaitot akmeņus, tikai norādīja vietas, kur jāveic darbs. Abi saraksti viens otru lietderīgi papildina: rīdzinieki pie Ķeguma paredzēja tikai viena akmens izceļšanu, bet lietuvieši tur prasīja pamatīgu tīrīšanu. Jākonstatē, ka rīdzinieku projekts bija pieticīgāks: posmā no Kokneses līdz Rīgai tie paredzēja darbus tikai 14 vietās, turpretim lietuvieši pieprasīja tīrīt 19 vietās. Vislielākie darbi tika projektēti pie Rumbulās un Disnas, kur bija jāizceļ seši akmeņi katrā vietā.⁷⁵ Tīrīšanas izdevumus Rīga aplēsa apmēram uz 8000 dālderiem.⁷⁶ Sapieha uzdeva Daugavas tīrīšanas lietas kārtot karaļa sekretāram Vilcekam, kas tajā pašā gadā apsoliya panākt seimā atļauju uzlikt muitu transportam pa Daugavu, lai iegūtu vajadzīgo summu. Bija domāts ņemt muitu arī no dižciltīgajiem.⁷⁷ Muitas likme svārstījās no 1 graša līdz 4 dālderiem.⁷⁸ Rāte apsoliya par šādu summu veikt darbu četros gados.⁷⁹ Muižām, kas atradās pie Daugavas, bija jānodod par lētu maksu kokmateriāli un cilvēki darbam pie akmeņu izceļšanas.⁸⁰ 1600. g. 29. augustā izdeva Polijas karaļa universālu (dekrētu) par muitu Daugavas tīrīšanai.⁸¹ Lai gan lielākā daļa strūgu 1600. g. bija jau aizbraukušas, rudenī tika ievākti 850 dālderī 4 graši.⁸² Tomēr ne rīdzinieku, ne Polijas augstāko valsts ierēdņu cerības iegūt vajadzīgo naudas summu nepiepildījās. Septiņos gados (no 1600. līdz 1607. g.) bija ievākti tikai 2610 dālderī.⁸³

1600. g. rudenī inženieris Sebastiānens uzsāka vadīt Daugavas tīrīšanas darbus un šajā gadā paredzēja izcelt trīs akmeņus, kurus arī, liekas, izcēla. Taču inženieris saslīma ar mēri un nomira. Darbi tika pārtraukti. Tos atkal turpināja 1603. g., kad Rīgas birģermeistars Nikolajs Eke noslēdza līgumu ar kuģu būvētāju Izebrandsenu, kas apsoliya izcelt ne tikai 31 palikušo akmeni, bet arī visus citus, ko norādīs rāte. 1604. g. viņš ziņoja, ka esot izcelti 12 akmeņi.⁸⁴ Tomēr Ize-

⁷³ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 405. (248.) l., 1. lp.

⁷⁴ Turpat, 1. apr., 487. l., 7. lpp.

⁷⁵ Turpat, 7., 36. lpp.

⁷⁶ A. Buchholtz, 1896, S. 9.

⁷⁷ Turpat.

⁷⁸ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 487. l., 11.—14. lp.

⁷⁹ A. Buchholtz, 1896, S. 9.

⁸⁰ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 487. l., 64. lp.

⁸¹ Turpat, 86. lp.

⁸² Turpat, 69., 121. lp.

⁸³ Turpat, 121. lp.

⁸⁴ A. Buchholtz, 1896, S. 11., 13.

brandsena ziņojums jāvērtē kritiski — iespējams, ka te daudz kas tika pārspilēts. 1604. g. Polockas vēstulē Rīgas rātei ir izteikti asi pārmetumi, ka četri gadi, kuros jāveic Daugavas tīrīšana, esot pagājuši, bet solītais darbs neesot paveikts. Polockiešiem esot dubulti zaudējumi — strūgas un plosti joprojām ciešot avārijas, bet muiža jāmaksājot. Viņi vēlējas, lai Rīga dotu skaidru atbildi, vai atlikušos akmeņus izņems un vai muiža jau nav pietiekami ilgi maksāta.⁸⁵

Zviedru—poļu karadarbības rezultātā Daugavas tīrīšanas darbi apsika. Tikai 1619. g. no jauna tika noslēgts līgums par divu sevišķi bistamu akmeņu izcelšanu pie Krustpils. Tos izcēla 1620. g.⁸⁶ Minētais pasākums bija pēdējais, ko veica poļu valdīšanas laikā.

Pēc Altmarkas pamiera Daugavas labais krasts no jūras līdz Aiviekstei piederēja Zviedrijai, bet kreisais krasts — Kurzemes hercogistei. Atkal sāka nopietni domāt par Daugavas tīrīšanu. Pie Daugavas atradās nozīmīgi zviedru cietokšņi — Koknese un Aiviekstes skanste, kas bija jāapgādā ar pārtiku un kara materiāliem. Tāpat kā agrāk Rīgas pilsēta un tirgotāji, kas brauca no Baltkrievijas un Lietuvas, bija ieinteresēti Daugavas tīrīšanā, 1639. g. upi tīrīja pie Rumbulas un Bolvanciem.⁸⁷ Akmeņi tika izcelti ar vinčām, kuras uzstādīja tieši Daugavā. Darbs bija smags un bīstams, vinču tauvas trūka, straumes aizsargus izjauca gan ūdens, gan braucošie plosti un strūgas. Izceltos akmeņus nogādāja krastā ar plostiem vai laivām. Sagatavošanas darbus sāka jau 23. februārī, un 4. maijā izcēla pirmo akmeni pie Rumbulas. Pavisam izcēla 32 akmeņus. Darbus beidza 26. oktobrī.⁸⁸

XVII gs. otrajā pusē darbi turpinājās un Rīga savos ziņojumos bieži vien rakstīja, ka esot jau daudz padarīts. Šajā pašā laikā zviedru valdība izdeva vairākas pavēles, lai veicinātu Daugavas padziļināšanu.⁸⁹ Rīga akmeņu izvilkšanu no Daugavas bija veikusi vienīgi lauku novadā (izņēmums bija darbi pie Krustpils 1620. g.). Zviedrijas karalis Kārlis XI vēlējas, lai tīrīšanu turpinātu arī tālāk pa Daugavu uz augšu, un ieteica šim darbam iegūt līdzekļus, uzliekot strūgām nodevas.⁹⁰ Tomēr nekas praktisks šajā virzienā netika darīts. Ar Kurzemes hercogu Rīga centās vienoties par Daugavas tīrīšanu Sēlpils un Kokneses apkārtnē.⁹¹ Upes tīrīšanu traucēja tās īpatnējais juridiskais statuss (robeža ar Kurzemes hercogisti gāja pa upes vidu), kas bieži radīja strīdus par to, kuram jāvelk bīstamie akmeņi.⁹² Pirms 1685. g. ridzinieks Oto Preismanis piedāvājis veikt darbus augšpus

⁸⁵ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 20. k., 436. (26.) l., 3. lp.

⁸⁶ A. Buchholtz, 1896, S. 14.

⁸⁷ Par Bolvanciem sauca akmeņus, kas atradās Daugavas gultnē pie Doles salas nedaudz leļpus Salaspils.

⁸⁸ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 488. l., 1.—21. lp.

⁸⁹ Turpat, 512. l., 9. lp.

⁹⁰ Turpat.

⁹¹ Turpat, A-3. f., 6. apr., 573. l., 171. lp.; A-2. f., 1. apr., 1096. l., 592. lp.

⁹² Turpat, A-2. f., 1. apr., 1096. l., 592. lp.

Rīgas.⁹³ 1684.—1687. g. Daugavā likvidēja vairākus sevišķi bīstamus akmeņus, bet 1692. g. — Rumbulas krāces.⁹⁴ Gadsimta beigās sakarā ar sapieru tehnikas tālāku attīstību akmeņu izcelšanu ar vinču (*auswinden*) nomainīja spridzināšanu,⁹⁵ kas bija veicama vieglāk un izmaksāja lētāk.

XVII gs. lielāka vērība tika veltīta arī Daugavas grīvas tīrīšanai. Tirdzniecības un kara kuģi, kuru tonnāža pieauga, vairs nevarēja bez briesmām iebraukt Rīgas ostā. Fārvaters kļuva arvien seklāks un šaurāks. 1663. g. kādā Zviedrijas karalienes Hedvigas Eleonoras vēstulē ir atzīmēts, ka nepieciešams uzlabot kuģu ceļu Kobrona skanstes rajonā.⁹⁶ Karaliene pieprasīja, lai Rīga pieņem pulkveža Štāla piedāvājumu tīrīt Daugavas lejteci vai arī lai izvēlas kādu citu variantu.⁹⁷ 1673. g. Rīgas rāte rakstīja, ka kuģu ceļš esot 8—9 pēdas dziļš (apmēram 2,5 m).⁹⁸ Rīga gatavojās izrakstīt no Amsterdamas jaunu lihteri (*leichter Lastschiff* — apmēram 3 lastus lielu kuģi)⁹⁹ reidā stāvošo lielo jūras kuģu izkraušanaī un iekraušanai. Pastiprinājās arī ārzemju kuģinieku sūdzības par kuģu ceļu, kas bija bīstams. To gan drusku uzlabojuši vētra un lietus, izklaidējot smilšu sēklus, kuri atkal veidojās no jauna. Grīvas tīrīšanu vairs nevarēja atlikt. 1674 g. sūdzības par sliktu iebraukšanu Daugavas grīvā vēl pastiprinājās.¹⁰⁰ Novembrī Zviedrijas karalis Kārlis XI atkal rakstīja pārmetumu pilnu vēstuli Rīgas rātei, uzsverot, ka kuģu ceļš kļūstot arvien seklāks, un mudināja rāti, lai darbus pasteidzina.¹⁰¹ Šajā pašā gadā kaut kāds Danenbergs uzsāka gultnes tīrīšanu. Lai gan viņš ziņoja ģenerālgubernatoram, ka esot zināmi panākumi Daugavas leļasteces padziļināšanā¹⁰² rīdzinieki apgalvoja, ka Danenberga projekts tiem radot zaudējumus un dārgi izmaksājot. No rīcībā esošajiem dokumentiem ir grūti konstatēt, kādus paņēmienus Daugavas gultnes regulēšanai Danenbergs pielietoja. Liekas, ka viņš mēģināja panākt ceļa uzlabošanu ar speciālu dambju sistēmu. Rīgas rāte centās aizkavēt Danenberga projekta realizēšanu, jo, pēc tās domām, šie pasākumi stāvokli tikai pasliktinot.¹⁰³ Rīgai tas arī izdevās, kaut gan Danenbergs lūdza ģenerālgubernatoram palīdzēt iespaidot Rīgu, lai darbu varētu turpi-

⁹³ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1096. l., 334.—335. lp.

⁹⁴ G. Jensch, 1930, S. 69.—70.

⁹⁵ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 487. l., 130. lp.; 1086. l., 592. lp.

⁹⁶ Turpat, 7349. f., 1. apr., 154. l., 127. a lp.

⁹⁷ Turpat, A-18. f., 2. apr., 254. l. (1663. g. 5. jūnijs).

⁹⁸ Turpat, A-2. f., 1. apr., 1085. l., 27. lp.

⁹⁹ Turpat.

¹⁰⁰ Turpat, 177. lp.

¹⁰¹ Turpat, A-18. f., 2. apr., 254. l., 3. lp.

¹⁰² Turpat, A-2. f., 1. apr., 1085. l., 112. lp. No jūras Daugavas grīvā varēja iebraukt, izmantojot padziļinājumus, kas atradās starp smilšu sēkliem un ko izskaloja straume. Atkarībā no smilšu sanesumiem pastāvēja viens vai divi kuģu ceļi, ko sauca par ziemeļu un dienvidu kuģu ceļiem.

¹⁰³ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1085. l., 113. lp.

nāt, kā arī dot palīgā zviedru kareivjus.¹⁰⁴ Pilnīgu Danenberga pasākuma neveiksmi apliecina arī 33 tirgotāju sūdzības 1677. g. par Daugavas seklumu, kas radot lielus zaudējumus Rīgas tirdzniecībai. Kuģi nevarot uzņemt pilnu kravu, daļa preču pie kuģiem esot jāpieved ar lihteriem vai laivām, turklāt šos mazos transporta līdzekļus bangas bieži vien sadragājot.¹⁰⁵

1679. g. sākās sarunas ar Zviedrijas kuģu būvētāju Franci Šeltonu, kas iesniedza rātei savu projektu un noteikumus. Šeltons apņēmas ziemeļu kuģu ceļu padziļināt līdz 13 pēdām (apmēram 4 m) un paplašināt, lai tajā varētu izmainīties divi kuģi. Šeltons brīdināja ridziniekus, ka būs nepieciešami lieli naudas līdzekļi, daudz strādnieku un zirgu. Viņš apsolīja šo dziļumu vienmēr saglabāt. Darbu iesākšanai Šeltons pieprasīja 1800 Alberta dālderu un par dziļuma saglabāšanu 10 gadu laikā katru gadu 2000 dālderu, kā arī pieprasīja piešķirt viņam un viņa mantiniekiem monopolu uz Daugavas tīrīšanu.¹⁰⁶ 1679. g. tika izstrādāts līguma projekts. Šeltons izprojektēja primitīvu zemes smēlēju, kuru darbinātu četri zirgi un ar kura palīdzību varētu izcelt un aiztransportēt smiltis no kuģu ceļa 50 pēdu pāri smilšu sēklim.¹⁰⁷ Lai savu ierīci pārbaudītu praksē, Šeltons apņēmas ar to iztīrīt vispirms gabalu Daugavas augšpus pils, par to pieprasīja 3600 dālderu.

No arhīva materiāliem nav iespējams secināt, vai Šeltons darbus uzsāka, bet liekas, ka tika izstrādāts vienīgi minētais līguma projekts, jo 1681. g. Daugavas tīrīšanu uzņēmās Lielās ģildes eltermanis Martins Pils kopā ar zviedru virsleitnantu Vrangeli.¹⁰⁸ Tie apsoliņās padziļināt upi pie Daugavgrīvas līdz 14 pēdām esošo 7,5—8 pēdu vietā un paplašināt kuģu ceļu, lai blakus varētu braukt trīs kuģi. Tie par darbu prasīja 6000 Alberta dālderu, tiklīdz jaunais ceļš būs pabeigts. Martins Pils bija nolēmis kā darbaspēku izmantot cietumniekus un karavīrus.¹⁰⁹ Tomēr jau tā paša gada rudenī Rīgas pilsētas kases kolēģija ziņoja, ka padziļināšanas darbs nav bijis sekmīgs.¹¹⁰ 1682. g. Daugavas tīrīšanu un padziļināšanu uzņēmās kāds Nikolauss fon Liljenavs un Francis fon Dunte.¹¹¹ 1684. g. stāvoklis kļuva pavisam katastrofisks, jo kuģi, kas atradās Rīgas ostā, pat novembrī nevarēja iziet jūrā Daugavgrīvas sekluma dēļ.¹¹² Tajā pašā gadā Rīgai savus priekšlikumus Daugavas tīrīšanā piedāvāja Kolarts van der Linde no Holandes.¹¹³ Ap 1685. g. monopolu Daugavas tīrīšanā centās iegūt

¹⁰⁴ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 489. l., 5. lp.

¹⁰⁵ Turpat, 490. l., 4. lp.

¹⁰⁶ Turpat, 489. l., 8. lp.

¹⁰⁷ Turpat, 9. lp.

¹⁰⁸ Turpat, 490. l., 9. lp.

¹⁰⁹ Turpat, 7. lp.

¹¹⁰ Turpat, 11. lp.

¹¹¹ Turpat, 7349. f., 1. apr., 154. l., 290. a lpp.

¹¹² Turpat, A-18. f., 2. apr., 254. l., 4. lp.

¹¹³ Turpat, A-2. f., 1. apr., 512. l., 9. lp.

jau minētais Preismanis.¹¹⁴ Ap to pašu laiku Rīgai savus pakalpojumus piedāvāja arī kāds «doktors» Vite.¹¹⁵ Nodoms turpināt Daugavas tīrīšanu bija arī Pilam un Vrangelim.¹¹⁶ 1685. g. rātei radās domstarpības ar ģenerālgubernatoru, kurš pastāvēja, ka Daugavas tīrīšana jāturpina Vrangelim, bet rāte to gribēja uzticēt citam. Vrangelis savu darbu atsāka, 1689. g. viņš ziņoja, ka sasniegts 12,5 pēdu dziļums, bet smiltis no jauna padarot Daugavas grīvu seklu.¹¹⁷ Rāte žēlojās ģenerālgubernatoram, ka Vrangelis kontraktu neesot izpildījis.¹¹⁸ Vrangelis solīja darbu vēl turpināt 1691. g., bet rāte tam nedeava naudu.¹¹⁹ 90. gados padziļināšanas darbi apsīka.

Pēc Rīgas arhīvu dokumentiem, ir skaidrs, ka visi mēģinājumi padziļināt XVII gs. Daugavas grīvu bija pilnīgi neveiksmīgi. Nav jāšaubās par īslaicīgiem panākumiem, bet tālaika tehniskās un finansiālās iespējas neļāva veikt regulārus Daugavas tīrīšanas darbus. Rīgas rāte pieļāva rupju kļūdu, jo nebija konsekventa Daugavas tīrīšanas jautājumos, kuru uzticēja gan vienam kandidātam, gan citam, tāpat piekrita te vienam, te citam projektam, tādējādi sadrumstalojot līdzekļus un dodot iespēju pulcēties ap šo objektu blēžiem un avantūristiem. Līdzekļu sadrumstalošana neļāva tos koncentrēt viena speciālista rokās. Šādu rātes rīcību 1686. g. asi kritizēja Zviedrijas karalis Kārlis XI.¹²⁰ Novērtējot visus Daugavas tīrīšanas organizētājus, jāuzsver Pilā un Vrangeļa nopelni. Protams, arī viņi cerēja gūt peļņu, bet no uzsāktā darba neatteicās un cīnījās pret dabas stihiju, bieži vien izlietojot savus līdzekļus. Piemēram, Martins Pīls slēdza līgumu ar rāti jau 1681. g. un cīnījās gandrīz 10 gadu, turklāt nav zināms, kas bija grūtāk, vai organizēt darbus Daugavas padziļināšanai, vai cīnīties pret konservatīvajiem Rīgas rātes kungiem.

Rīgas pilsēta ar dažādiem paņēmieniem mēģināja saglabāt vismaz Daugavas ūdensceļa dabisko dziļumu, nepieļaujot šī ceļa aizsērēšanu. Daugavas ūdensceļu ļoti traucēja daudzās salas, ap kurām izveidojās lieli sēkļi (skat. 23. att.).¹²¹ Pastāv uzskats, ka salu rašanos Daugavā veicināja Doles salas izveidošanās ar diviem Daugavas atzarojumiem. Lai novērstu sēkļu un jaunu salu rašanos, kā arī krastu izskalošanu un izplēšanu ar ledus gabaliem pavasarī, bīstamajās vietās sāka būvēt dambjus, sevišķi aktivizējot šo darbu XVII gs. 1640. g. uzcēla 700 pēdu garu dambi, kas savienoja ar sauszemi t. s. Velna salu (*Teufelsholm*), kura atradās iepretim Kobrona skanstei

¹¹⁴ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1096. l., 316. lp.

¹¹⁵ Turpat, 334.—335. lp.

¹¹⁶ Turpat.

¹¹⁷ Turpat, 490. l., 25. lp.

¹¹⁸ Turpat, 29.—30. lp.

¹¹⁹ Turpat, 32. lp.

¹²⁰ Turpat, A-18. f., 2. apr., 254. l., 5. lp.

¹²¹ Turpat, A-2. f., 1. apr., 512. l., 7. lp.

un sniedzās līdz tagadējai Ķīpsalai.¹²² 1656. g. uzcēla vēl vienu lielu dambi pie Fosa salas (*Fossholm* — tagadējās Andreja ostas rajonā). 1680. g. ar diviem dambjiem (140 un 570 pēdu garumā) mēģināja likvidēt smilšu sēkļa veidošanos pie Koju salas (*Kojenholm* — tagadējā Maskavas rajonā).¹²³ 1670. g. ar dambi pie cietzemes centās piesaistīt Kogeru salu (*Koggerholm*).¹²⁴ Ļoti bīstama bija Kroņa sala (*Kronholm*) iepretim Milgrāvim, kas 1699. g. zimētajā kartē ir sēkļiem apņemta¹²⁵ un kas sevišķi bīstama bija pavasari, jo tur sakrājās ledus palu laikā.¹²⁶ Lai gan Rīgas pilsēta vienmēr centās dambjus izlabot un celt no jauna, tie maz līdzēja Daugavas dziļuma saglabāšanai. 1656. un 1680. g. kartes norāda, ka Daugavā ir pavairojušās lielas salas un sēkļi.¹²⁷ Tās dambji nespēja novērst. Dambju labošanu un celtniecību pārzināja speciāla amatpersona (*Dammenherr*).¹²⁸

Lai novērstu ūdensceļu piesārņošanu, 1644. g. Rīgas rāte izdeva noteikumus, kas aizliedza izmest kuģu balastu tuvāk par divām jūdžēm no Daugavas grīvas.¹²⁹ Par balasta izmešanu neatļautās vietas bija jāmaksā sods 50 dālderu apmērā.¹³⁰

Navigācijas apstākļus Daugavas lejtecē XVII gs. pēdējos gados vēl pasliktināja pavasara plūdi 1698. g., kad Lielupe divās vietās pārrāva šauru kāpu valni (skat. 3. att.). Tagad daļa tās ūdeņu ieplūda jūrā atsevišķi, kas samazināja ūdens skalošanas spēku Daugavas grīvā. Rīgas gubernators E. Soops un ģenerālgubernators E. Dālbergs atkārtoti prasīja šos pārrāvumus (*Durchriss*) aizbērt.¹³¹ Tomēr tos īsti aizsprostot neizdevās (skat. 42. att.).¹³² Stāvokli pasliktināja arī Daugavas pārrāvums pie Vecāķiem vecās Daugavas grīvas vietā, kura jau sen bija aizsērējusi.¹³³

Novērtējot Daugavas tīrīšanas mēģinājumus XIV—XVII gs., jāatzīst, ka tie radikāli neizmainīja navigācijas apstākļus Daugavas tirdzniecības ceļā. Tālaika tehniskās iespējas bija ļoti ierobežotas, jo ne Zviedrijā, ne arī Polijā nebija lielu sasniegumu šajā ziņā. Tas, ka Daugavā tika likvidētas Rumbulas krāces un izcelti daži desmiti akmeņu, nozīmēja vienīgi mazu uzlabojumu Daugavas ūdensceļā. Nemitīgās tirgotāju sūdzības joprojām liecina par sliktiem

¹²² LCVVA, A-2. f., 1. apr., 512. l., 7. lp.

¹²³ Turpat.

¹²⁴ Turpat.

¹²⁵ Turpat, A-288. f., 1. apr., 39. l.

¹²⁶ Turpat, A-2. f., 1. apr., 512. l., 7. lp.; A-3. f., 6. apr., 17. l., 380. lpp.

¹²⁷ Divas šādas kartes minētas LCVVA, A-2. f., 1. apr., 512. lietā.

¹²⁸ LCVVA, A-3. f., 6. apr., 17. l., 380. lpp.

¹²⁹ Turpat, A-2. f., 1. apr., 1266. l., 2. lp.

¹³⁰ Turpat, 102. l., 142. lp.

¹³¹ Turpat, A-3. f., 6. apr., 102. l., 142. lpp.

¹³² Turpat, A-288. f., 1. apr., 52. l. (Šajā kartē redzams, ka pilnīgi aizbērts ir tikai viens pārrāvums.)

¹³³ LCVVA, A-288. f., 1. apr., 51. l.

navigācijas apstākļiem Daugavā XVII gs. beigās.¹³⁴ Daugavas grīvas tīrīšanai nebija nekādu panākumu. Par to liecina XVII gs. kartes (skat. 4. un 42. att.).¹³⁵ Tāpēc XVII gs. beigās rīdzinieki galīgi atteicās no mēģinājuma kaut ko darīt, paļaujoties vienīgi uz «dievu un dabu».¹³⁶ So atteikšanos veicināja arī zviedru valdība tādējādi, ka nevēlējās atbalstīt šos pasākumus ar naudas līdzekļiem, atzīstot, ka Daugavas tīrīšana dodot lielākus ienākumus Rīgas pilsētai un tāpēc tai arī jāuzņemas šie darbi.¹³⁷ Daudz vairāk Daugavas ūdensceļā, sevišķi lejtecē, tika darīts nākamajos gadsimtos, kad pilnveidojās tehniskās iespējas, bet posmā no Rīgas uz augšu Daugavu tīrīja vienīgi dažas vietās.

Rīgas pirmā osta bija Rīdziņa. Kuģi un strūgas piestāja t. s. Rīdziņas ezerā. Rīdziņa kā Daugavas atteka ātri aizsērēja, tāpēc bija nepieciešams to tīrīt. Pirmās noteiktās ziņas par Rīdziņas tīrīšanu ir 1400. g.,¹³⁸ pēc tam 1405., 1406.¹³⁹ un 1554. g.¹⁴⁰ Tomēr Rīdziņas navigācijas apstākļi kļuva arvien sliktāki. Sevišķi kritisks stāvoklis bija XVI gs. beigās, kad strūgas vairs nevarēja iebraukt Rīdziņā. Sākās Polockas un Vitebskas tirgotāju sūdzības par neērtībām, kas radušās sakarā ar Rīdziņas ostas zaudēšanu, jo strūgas, kas tagad jāturot Daugavā, bieži vien vētras laikā ciešot avārijas. Tie atkārtoti prasīja Rīdziņas tīrīšanu.¹⁴¹ Gadsimta beigās pilsēta bija atkal uzsākusi Rīdziņas tīrīšanu,¹⁴² bet nelielos apmēros un bez manāmiem panākumiem. To apliecina Polockas un Vitebskas delegātu atkārtotās sūdzības.¹⁴³ Nelieli tīrīšanas darbi tika veikti arī 1610. g.¹⁴⁴ Rīdziņas aizsērēšana pastiprinājās, ievērojot tās hidrogrāfiskās īpatnības (Daugavas atteka), tāpēc Rīdziņas osta savu nozīmi zaudēja. Kuģu un strūgu pieturas vietas izveidojās Daugavā. Protams, sava nozīme bija arī transporta intensitātes un kuģu izmēru pieaugumam — Rīdziņas osta kļuva par šauru.

¹³⁴ 1692. g. sūdzībā, ko Rīgas rātei iesniedza Vitebskas vaivadijas tirgotāji un muižnieki, ir uzsvērts, ka Daugava neesot pietiekami iztīrīta (LCVVA, A-3. f., 6. apr., 930. l., 354. lpp.).

¹³⁵ Seit fārvaters izlokās starp plašiem smilšu sanesumiem (LCVVA, A-288. f., 1. apr., 39. l.).

¹³⁶ J. Pabst, 1883, Nr. 8, S. 85. Šis izteiciens par paļaušanos uz dabu nebija lietots bez pamata. Kad smilšu sanesumi sakrājās un sāka traucēt noteci jūrā, straume tos izskaloja, protams, radot sanesumus citās vietās.

¹³⁷ LCVVA, 7349. f., 1. apr., 154. l., 127. a lp.

¹³⁸ J. Straubergs, 1951, 20. lpp. Iespējams, ka nelieli tīrīšanas darbi tika veikti jau XIV gs. vidū, jo ķemerejas reģistros minēti izdevumi Daugavas un vēl kaut kāda cita ūdensceļa (*Fahrwasser*) tīrīšanai. Varbūt tas attiecas uz Rīdziņu (KR, II, S. 20).

¹³⁹ KR, II, S. 166.

¹⁴⁰ J. Straubergs, 1951, 20. lpp.

¹⁴¹ LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 403. (246.) l., 7. lp.; 405. (248.) l., 5. lp.

¹⁴² Turpat, 406. (249.) l., 3. lpp.

¹⁴³ Turpat, 20. k., 436. (26.) l., 4. lpp.

¹⁴⁴ J. Straubergs, 1951, 20. lpp.

Samērā agri Rīgas rāte sāka interesēties par navigācijas apstākļu uzlabošanu Aiviekstē. Jau 1596. g. tā uzlika par pienākumu sindīkam Dāvidam Hilhenam runāt par šo jautājumu Cēsu landtāgā un panākt muižniecības aktīvu piedalīšanos.¹⁴⁵ Tomēr vienošanos nepanāca, un tīrīšanas problēmu turpināja apspriest arī 1597. un 1599. g. Rīga iesniedza Cēsu landtāgā veselu memoriālu un lūdza piešķirt kaut cik līdzekļu (... *etwas ins mittel zu bringen...*), lai varētu izcelt no Aiviekstes gultnes dažus bīstamus akmeņus. Rīga apņēmas šos darbus veikt ar savu būvmeistaru.¹⁴⁶ Taču vienoties ar muižniecību nebija iespējams.

XVII gs. otrajā pusē zviedru administrācija sāka domāt arī par navigācijas apstākļu uzlabošanu citās Latvijas upēs. Instrukcijā Rīgas komercdirektoram Veidenheimam blakus uzdevumam padziļināt Daugavu bija uzdots gādāt par kuģniecības attīstību Gaujā, abās Juglās, Lielupē, Salacā un Ogrē,¹⁴⁷ bet navigācijas apstākļu uzlabošana šajās upēs ir tieši saistīta ar to tīrīšanu. Viens no stimuliem, kas pamudināja zviedru valdību interesēties par upju intensīvāku izmantošanu, bija sauszemes ceļu sliktais stāvoklis un transporta līdzekļu trūkums pēc postošā zviedru—krievu kara. Tomēr galvenais iemesls bija ūdenstransporta lētums. Ja Gauja būtu kuģojama, to varētu izmantot militāram transportam. Liekas, ka tāpēc zviedru valdība pastiprināti interesējās par Gauju. Rīga pret Gaujas lejteces tīrīšanu kategoriski iebilda, jo tad kokmateriālus no Gaujas varēšot iekraut tieši kuģos un tāpēc būšot zaudējumi pilsētai. Toties Rīga ļoti labvēlīgi atsaucās par Gaujas savienošanas projektu ar Daugavu.¹⁴⁸ Turpretim bruņniecība uzskatīja, ka tīrīt Gaujas lejteci un savienot Gauju ar Daugavu ir lietderīgi, taču negribēja šajos pasākumos piedalīties ar naudas līdzekļiem,¹⁴⁹ jo no šiem pasākumiem labumu gūšot tikai pie Gaujas dzīvojošie muižnieki.¹⁵⁰ Zviedru administrācija ierosināja arī Gaujas pietekas Mustjegi (Melnupes) un Salacas tīrīšanu.¹⁵¹ 1687. g. Zviedrijas karalis Kārlis XI lika ģenerālgubernatoram sagatavot ziņojumu, cik tādi darbi varētu izmaksāt un cik ilgā laikā tos būtu iespējams veikt.¹⁵² Lai gan bruņniecības nostāja attiecībā uz finansiālo palīdzību bija noraidoša, arī 1690. g. landtāgam tika iesniegts karaļa raksts ar vecajiem priekšlikumiem. Zviedrijas karalis vairākkārt uzaicināja rīdziniekus izlūkot mazo upju navigācijas apstākļus un sastādīt to uzlabošanas projektus,

¹⁴⁵ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1321. l., 64. lp.

¹⁴⁶ Turpat, 102. lp.

¹⁴⁷ E. Dunsdorfs, 1935, 361. lpp.

¹⁴⁸ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1096. l., 683. lp.

¹⁴⁹ Turpat, 1334. l. (1687. g. 1. oktobris).

¹⁵⁰ Turpat, 1333. l., 157. lp.

¹⁵¹ Turpat, 7349. f., 1. apr., 155. l., 320. lpp.; A-2. f., 1. apr., 1333. l., 157. lpp.

¹⁵² Turpat, 7349. f., 1. apr., 155. l., 320. lpp.

taču Rīga uz šo uzaicinājumu nereaģēja.¹⁵³ Rezultātā mazo upju tīrīšana Vidzemē netika uzsākta.

Liela vērība tika veltīta dažādiem upju savienošanas mēģinājumiem un kanālu projektiem, lai paplašinātu ūdensceļu izmantošanas iespējas. Vislielāko interesi radīja Daugavas un Gaujas savienošanas projekti¹⁵⁴ (skat. VIII att.).

Atšķirībā no zināmiem pozitīviem sasniegumiem sauszemes ceļu labiekārtošanā zviedru administrācijas mēģinājumi ūdensceļu uzlabošanā cieta pilnīgu neveiksmi, ko var izskaidrot gan ar tehnisko iespēju ierobežotību, gan ar to, ka Zviedrija nevēlējās izdot savus līdzekļus kanālu būvei un ūdensceļu tīrīšanai Vidzemē, bet piespīst muižniekus ieguldīt līdzekļus šajos pasākumos neizdevās. Zemes ceļus bija iespējams uzlabot pakāpeniski, izmantojot zemnieku darbaspēku, turpretim ūdensceļu labiekārtošanai vajadzēja lielāku darbaspēku un līdzekļu koncentrāciju. Jāuzsver, ka Daugavas navigācijas apstākļus kaut cik uzlaboja Rīga, nevis zviedru administrācija.

Arī Kurzemes hercogistē ir vērojami dažādi pasākumi upju tīrīšanā. 1625. g. hercogs Frīdrihs piešķīra Liepājai pilsētas tiesības, kurās bija paredzēta arī Bārtas upes tīrīšana.¹⁵⁵ Frīdriha laikā bija paredzēts tīrīt Ventas lejteci. Tīrīšanu uzdeva Ventspils birģermeistaram Jasperam, piešķirot tam kuģniecības monopoltiesības.¹⁵⁶ 1631. g. bija nodoms tīrīt Ventu posmā no Lietuvas līdz Kuldīgai.¹⁵⁷ Arī

¹⁵³ Karaļa Kārļa XI vēstules 1687.—1688. g. (LCVVA, A-18. f., 2. apr., 254. l., 8.—10. lp.).

¹⁵⁴ Pastāvēja divi Gaujas kanālu projekti. 1664. g. ģenerālgubernators Uksenserna lika priekšā pirmo variantu — savienot Gauju ar Ķīsezeru caur Baltezeriem (F. K. Gadebusch, 1782, S. 37). 1687. g. šo projektu atbalstīja Zviedrijas karalis Kārlis XI. Tajā pašā gadā ģenerālgubernators Hastfers iesniedza līdzīga satura propozīciju landtāgā (Fr. Bienemann, 1893, Nr. 63, 64). Minēto projektu Zviedrijas karalis ieteica vēl 1690. g. (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1333. l., 155. lp.). Pēdējo reizi šis projekts pieminēts 1696. g., kad ar šo jautājumu nodarbojās Vidzemes vietvaldis Strokirhs (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1099. l., 1696. g. 22. septembris). Šis Daugavas un Gaujas savienošanas projekta variants nebūtu visai grūti realizējams — faktiski bija jāizrok kanāls no Mazā Baltezera uz Gauju, t. i., apmēram 3,1 km, jo abus Baltezerus ar Ķīsezeru saistīja upīte. Šo projektu realizēja tikai XX gs. sākumā.

Otrs Daugavas un Gaujas savienošanas projekta variants paredzēja savienot Gauju un Ķīsezeru ar Garā strauta jeb Langas (*Langenaa*) palīdzību (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1336. l., 178. lp.). Garais strauts sākas netālu no Gaujas pie Carnikavas un pie Mangaļu mežniecības ietek Ķīsezerā. Sakarā ar šo projektu jau iepriekš rūpīgi izpētīja Garo strautu un izgatavoja sīku karti ar mērogu un dziļuma atzīmēm (LCVVA, 7404. f., 1. apr., 1831. l.). Garā strauta izteka šajā kartē iezīmēta apmēram 1200 zviedru olekšu (apmēram 1 km) attālumā no Gaujas. Taču Garo strautu bija nepieciešams tīrīt un padziļināt, tāpēc šis projekts bija grūtāk realizējams.

¹⁵⁵ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 983. l., 89. lp.

¹⁵⁶ J. Juškevičs, 1931, 283. lpp.

¹⁵⁷ Turpat, 284. lpp.

1640. g. hercogs uzskatīja, ka ir nepieciešams to darīt.¹⁵⁸ 1648. g. hercogs Jēkabs mēģināja iztīrīt no Ventas vecā sagrautā tilta akmeņus,¹⁵⁹ kā arī uzspridzināt rumbu, taču spridzināšana apdraudēja Kuldīgas pili, tāpēc no šī nodoma bija jāatsakās.¹⁶⁰ 1648. g. kāds Mertens Kuļminskis gribēja iztīrīt Bārtas upi no Liepājas līdz Šķēdei, bet hercogs viņa priekšlikumu noraidīja.¹⁶¹ Visumā Kurzemes upju tīrīšanā nekas nopietns netika veikts. Par upju tīrīšanas rezultātiem trūkst ziņu.

Lielu uzmanību hercogs Jēkabs pievērsa kanālu būvei un upju savienošanas projektiem. Visgrandiozākais viņa projekts bija dublēt Daugavas ūdensceļu. Viens no galvenajiem šī projekta rašanās iemesliem bija tas, ka tika ierobežotas Kurzemes hercogistes tirdznieciskās iespējas caur Rīgu. Lai gan hercogam bija tiesības uz pusi no Daugavas ūdensceļa, tomēr 1615. g. ligums paredzēja, ka hercogs bez muitas caur Rīgu var eksportēt gadā tikai 200 lastu labības un tikpat daudz meža produktu.¹⁶² Hercogs Jēkabs bez tam vēlējās lietderīgāk izmantot Lielupes un tās pieteku transporta iespējas. Šī projekta rašanos veicināja sauszemes transporta līdzekļu trūkums pēc krievu—zviedru kara, sliktā sauszemes ceļu kvalitāte, kā arī kaitīgā Rīgas un zviedru muitas sistēma Bolderājā. Ap 1668. g. nolēma ar Slocenes upes, Slokas un Kaņiera ezeru palīdzību savienot Lielupi ar jūru, bet Sloceni iztekas rajonā — ar Abavu, lai gan Slocenes savienošanu ar Abavu atzina par nerealizējamu (skat. IX att.).¹⁶³ Jau no seniem laikiem zemnieki un zvejnieki brauca no Kaņiera ezera pa Sloceni līdz Slokas ezeram un pa to līdz Slokas dzirnavām, kur tirgus dienās viņi vai nu pārdeva zivis, vai arī, pārvilkuši laivas pāri dzirnavu dambim, nokļuva Lielupē un pa to devās uz Jelgavu vai Rīgu. Šo projektu realizēja tikai daļēji, izrokot kanālu Slocenes dzirnavu dambja apbraukšanai.¹⁶⁴

¹⁵⁸ J. Juškevičs, 1931, 283. lpp.

¹⁵⁹ E. Hennig, 1809, S. 31.

¹⁶⁰ J. Juškevičs, 1931, 284. lpp.

¹⁶¹ Turpat.

¹⁶² LCVVA, A-2. f., 1. apr., 421. l., 29. lp.

¹⁶³ Turpat, 979. l., 6.—7. lpp.

¹⁶⁴ J. Juškevičs gan apgalvo, ka projekts esot pilnīgi realizēts, jo Kauguri un Sloka šajā laikā piedzīvojušas uzplaukumu, ko varot izskaidrot vienīgi ar kanāla izrakšanu no Lielupes līdz jūrai (J. Juškevičs, 1931, 294. lpp.). Šim apgalvojumam nav pamata. Rīgas inženiera un arhitekta Ruperta Bindenšu atskaitēs XVII gs. beigās (1689. g. februārī un jūlijā) nav minēts, ka šāds kanāls būtu eksistējis (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 983. l., 157.—158. lp.; 948. l., 100. lp.). Bez šaubām, Bindenšu būtu šim faktam pievērsis uzmanību savā detalizētajā atskaitē. Atskaitē skaidri teikts, ka preces tiek vestas pa sauszemi (*geführt werden*), nevis pa ūdeni (*verschifft*), pāri kāpām uz Lielupi un tad ar laivām uz Jelgavu. Arī 1696. g. pavasarī Kauguros pienāca kuģis, kura kravu 30 zemnieki ar pajūgiem veda no Kauguriem uz Sloku, no turienes daļu kravas vajadzēja nogādāt ar laivām tālāk uz Jelgavu (LCVVA, 7349. f., 1. apr., 237. l., 80. lp.).

Visvairāk tika darīts Eglaines—Vilkupes kanāla izveidošanā¹⁶⁵ (skat. X un 43. att.). 1667. g. rudenī no Vilkupes (Susējas pietēkas Dobeš pieteka), kuru padziļināja, izraka grāvi, ko ievadīja kādā purvā.¹⁶⁶ Projektā bija paredzēts caur šo purvu savienot Vilkupi ar Eglaini. Lai šo projektu realizētu, 400 strādnieku bija strādājuši četras nedēļas. Rudenī darbi tika pārtraukti. Hercoga Jēkaba radiņnieks kņazs Radzivils apsolīja no Lietuvas darbu turpināšanai 2000 strādnieku.¹⁶⁷ 1668. g. pavasarī rīdnieki atkal nosūtīja inženieri Svenburgu uz Augšzemi izlūkot apstākļus. Izrādījās, ka grāvja rakšanas darbi 1668. g. ziemā turpināti — grāvis bija izrakts apmēram pusjūdzi garš (3,5 km), 2—3 asis (asī ir 1,6 m) plats un 2 pēdas (pēdā ir 30 cm) dziļš. Lielajā grāvī bija ievadīti vairāki mazi grāvīši, kas papildināja ūdens krājumus. Pusei no paredzētā grāvja bija iezīmēta trase — noraktas velēnas pēdas dziļumā. Pie pašas Eglaines bija apmēram pēdu dziļa ūdens rene. Izpētot jaunā grāvja grunts apstākļus, tika konstatēts, ka zem purvainā slāņa 3—5 pēdu dziļumā ir cieta grunts. Labāki kuģošanas apstākļi bija Eglainē, kura jau pašā iztekā sasniedza asi platuma un 4 pēdas dziļuma un kurā bija veikti kuģošanas apstākļu uzlabošanas darbi.¹⁶⁸

Arī šis kanāla projekts palika nerealizēts vairāku iemeslu dēļ. Zviedrijas valdība un Rīga izturējās pret kanāla būvi noraidīši, pamatoti baidīdamās no Daugavas tirdzniecības apgabala preču noplūdes caur Kurzemi. Par rīdnieku lielo uztraukumu liecina divas reizes sūtītie izlūki. 1668. g. aprīlī iejaucās Zviedrijas valdība — nepilngadīgā karaļa Kārļa XI vārdā hercogam tika pieprasīts pārtraukt kanāla rakšanas darbus. Hercogs vilcinājās ar atbildi līdz augustam, bet tad paziņoja, ka vēloties darbus turpināt.¹⁶⁹ Tomēr

¹⁶⁵ Vēstures literatūrā šo kanālu neprecīzi sauc par Eglaines—Susējas kanālu (W. Eckert, 1927, S. 207.; J. Juškevičs, 1931, 285. lpp.). Faktiski šis kanāls jāsauc par Eglaines—Vilkupes kanālu, jo tas tika izrakts no Vilkupes uz Daugavas pieteku Eglaini. Susēja veidojas, satekot Dobei (iztek no Subates ezera), Rūdupei un Vilkupei.

¹⁶⁶ Sakarā ar kanāla rakšanas darbiem rīdnieki bija aizsūtījuši inženierus Franci Murreru un Joahimu Hārdelofu izlūkot, kā veicas darbi, viņi savā atskaitē rakstīja, ka jaunais grāvis esot izrakts tieši gar Budberga krogu (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 979. l., 4. lp.). Tomēr viņi bija kļūdušies, jo tik īsā laikā tehniski nevarēja izrakt kanālu cauri meža masīviem uz purvu. Istenībā gar Budberga krogu tecēja Vilkupe, kura acimredzot bija iztīrīta. Kanālu sāka rakt apmēram 2 km augšpus Vilkupes, kur tā, tecējama no Asares apkārtnes, iegriežas priežu silā un tek uz Dobi. Šajā vietā krasti ir diezgan augsti (4—5 m) un upe tek pa dziļu gravu. Kanāls bija izrakts Eglaines virzienā. Ūdensšķirtnē ir tik nemanāma, ka grūti noteikt, kurā vietā sākas notece uz Vilkupi un kurā uz Eglaini. Grāvī ūdens radās no avotiem un purvainās apkārtnes (tagad purvs ir nosusināts un grāvī tikpat kā nav ūdens). Interesanti, ka vietējie iedzīvotāji arī tagad Vilkupes lejasdaļu un ieteku Dobē sauc par grāvi.

¹⁶⁷ J. Juškevičs, 1931, 288. lpp.

¹⁶⁸ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 979. l., 2.—3. lp.

¹⁶⁹ J. Juškevičs, 1931, 295. lpp.

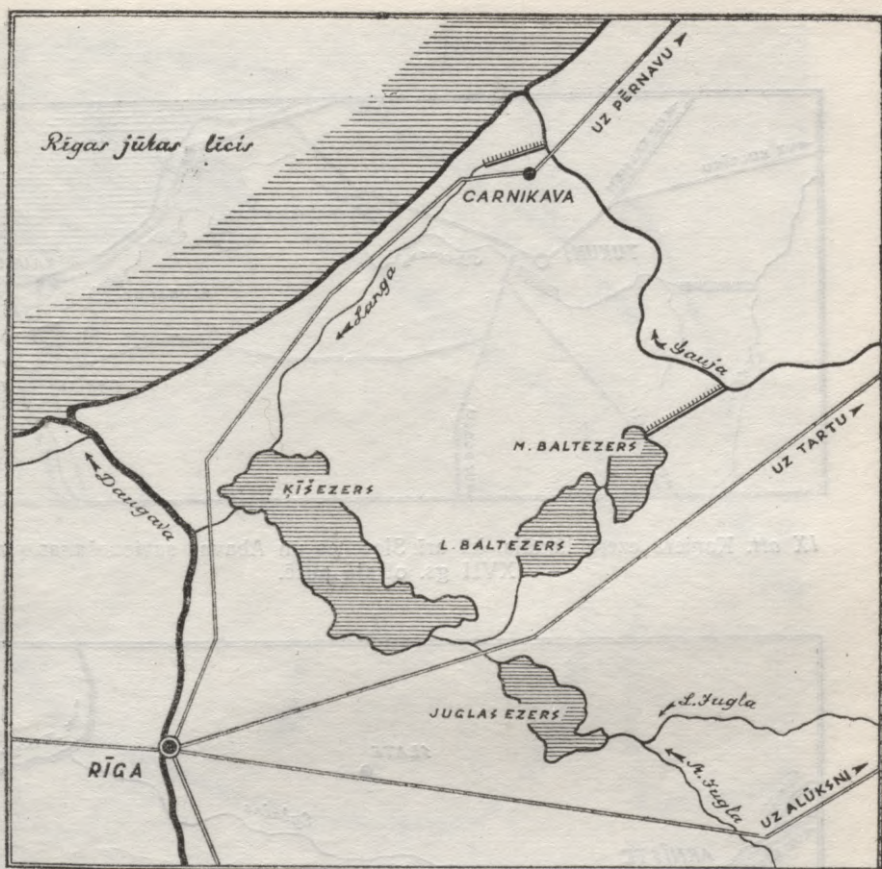
tajā pašā mēnesī hercogs no šī nodoma atteicās.¹⁷⁰ Šāda rīcība izskaidrojama ar to, ka darbus traucēja daudz tehniska rakstura grūtību, kā arī hidrogrāfiskie apstākļi.¹⁷¹ Hercogs Jēkabs laikam pārliecinājās, ka kanāla rakšana nebūs sekmīga. Tā šīs prognozes un nevēlēšanās nonākt nopietnā konfliktā ar Zviedriju noteica kanāla likteni. Kanāla projekts bija radies, neapsverot visas tehniskās, hidrogrāfiskās un naudas līdzekļu iespējas.

Ļoti svarīgi bija nokārtot avarējošo mantu glābšanas jautājumu. Lai gan jau bīskaps Alberts bija atbrīvojis tirgotājus, kas apmeklēja Rīgu, no krasta tiesībām, tomēr domstarpības gadijās bieži. Attiecībā uz Daugavu šis jautājums saasinājās XVI un XVII gs. sakarā ar transporta apgrozības pieaugumu. XVII gs., kad Daugavas lejtece bija nokļuvusi zviedru rokās, avarējušo transporta līdzekļu mantu saņemšanu apgrūtināja zviedru garnizoni, kas bija izvietoti gar Daugavu. Tie uzskatīja šo mantu par savu. Ar patvarībām sevišķi izcēlās Kokneses garnizons. Ir saglabājusies kāda (no 1683. g.) Lietuvas muižnieku un tirgotāju vēstule, kurā raksturīgi parādīta pie Daugavas dzīvojošo zemnieku un zviedru garnizona kareivju rīcība.¹⁷² Ja plosts uzskrēja uz akmens, zemnieki piesavinājās kokmateriālus un pludināja uz Rīgu, kur tos pārdeva Krūnšernas kuģu būvētavai. Kad plosts uzskrēja uz sēkļa, zemnieki ar stangām un āķiem sadalīja plostu un kokus noslēpa drošā vietā, bet vēlāk pārdeva. Zviedru komandants Koknesē nekā nedarīja, lai šādu rīcību aizkavētu. Pie Daugavas dzīvojošie zemnieki nereti apņēmas izvadīt plostus pāri bīstamajām vietām, bet, tikuši uz plostu, to tišām uzsēdināja uz sēkļa. Tas pats attiecas uz strūgām. Zviedru garnizons neatpalika no zemniekiem. Kareivji traucēja strūdziniekiem sniegt savstarpēju palīdzību. Lielas domstarpības glābšanas darbos radās sakarā ar Daugavas ūdensceļa jurisdikciju (puse Daugavas piede-

¹⁷⁰ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 979. l., 5.—6. lp.

¹⁷¹ Tagad grūti spriest par tālaika hidrogrāfiskajiem apstākļiem. Liekas, ka vislielākās grūtības bija posmā no Eglaines iztekas līdz Susējai, jo šajā posmā jau toreiz trūka ūdens pietiekama dziļuma uzturēšanai. Purvi šeit nebija lieli, tāpēc ilgstoša ūdens novadīšana ar mazāku grāvju palīdzību mežus nosusinātu un kanāla dziļums stipri mazinātos, kā tas noticis pašreiz, kad bijušā grāvja vietā izrakts novadgrāvis. Dalu ūdens varēja dot gruntsūdens un nelielais meža ezers (1 km attālumā). Vēl XX gs. Vilkupes dzirnavām nepietika ūdens, tāpēc no šī ezera gribeja novadīt ūdeni uz Vilkupi. Turklāt Vilkupe nebija piemērota ne laivām, ne plostiem upītes likoču gultnes dēļ — to vajadzēja iztaisnot. Lielas grūtības radīja arī transports pa Dobi uz Susēju, lai gan šajās upēs bija daudz vairāk ūdens (Dobe, iztekot no Subates ezera, savāc ūdeni no vairākiem palielēm ezeriem, kuros ir daudz ūdens). Arī pa Rūdupi plūst prāvas ūdens masas no purva tās iztekas rajonā pie Gārsenes. Dobe ir dziļāka par Vilkupi (tās dziļums tagad ir līdz 1 m un vairāk, tikai tā stipri aizaugusi), bet platumā apmēram tāda pati. Arī Susējas augštecē ir daudz seku vietu, kas bija jālikvidē. Tāpēc līdz pat Susējas satekai ar Mēmeli vajadzēja veikt ļoti lielus tīrīšanas un padziļināšanas darbus. Tādējādi bija daudz dažādu grūtību, kas kavēja šīs ūdenssistēmas izveidošanos.

¹⁷² LCVVA, A-2. f., 4. apr., 20. k., 505. (225.) l., 1. lpp.

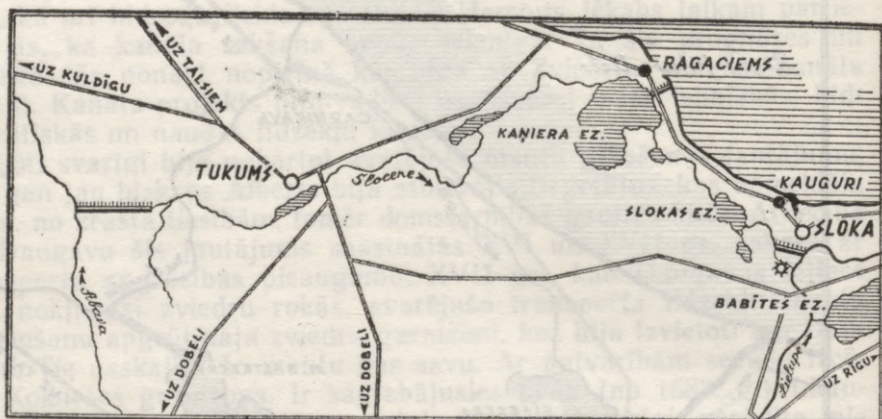


VIII att. Daugavas un Gaujas savienošanas projekti XVII gs. otrajā pusē.

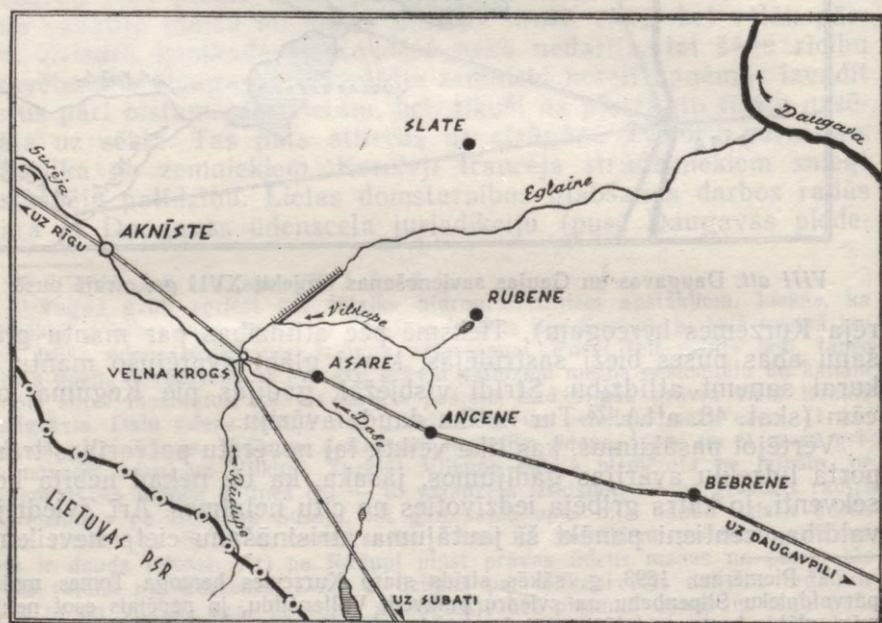
rēja Kurzemes hercogam). Tieksmē pēc atlīdzības par mantu glābšanu abas puses bieži sastrīdējās, kurai glābt avarējušo mantu un kurai saņemt atlīdzību. Strīdi visbiežāk gadījās pie Ķeguma krācēm (skat. 48. att.).¹⁷³ Tur notika daudz avāriju.

Vērtējot pasākumus, kas tika veikti, lai novērstu patvarības transporta līdzekļu avārijas gadījumos, jāsaka, ka tie nekad nebija konsekventi, jo katrs gribēja iedzīvoties no citu nelaimes. Arī Zviedrijas valdības centieni panākt šī jautājuma atrisināšanu cieta neveiksmi.

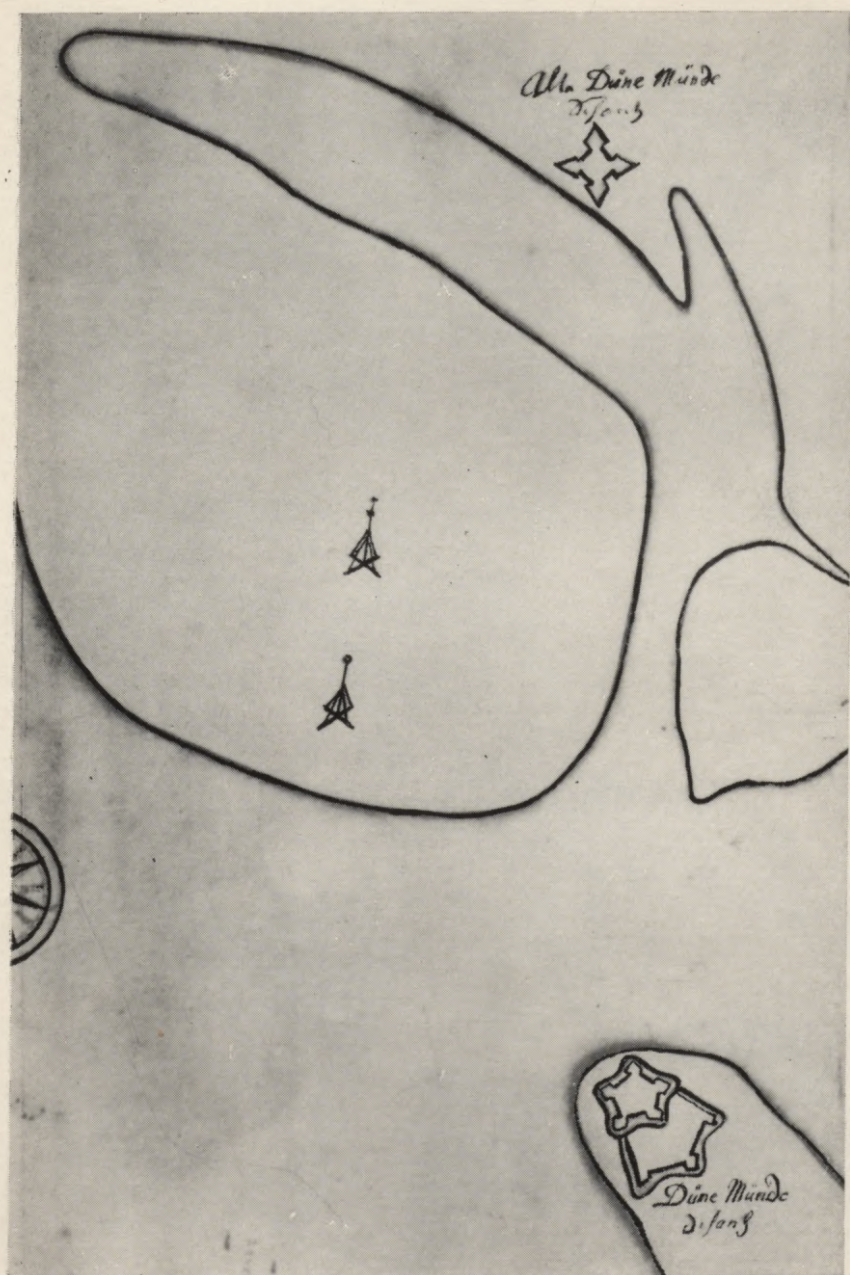
¹⁷³ Piemēram, 1693. g. sākās strīds starp Kurzemes hercoga Tomes muižas pārvaldnieku Slipenbahu un zviedru pulkvedi Volfenšildu, jo pēdējais esot nelikumīgi glābis hercoga daļā avarējušo (*gestrandeten*) strūgu. Kamēr pārvaldnieks ar saviem ļaudīm bijis baznīcā, Volfenšilds ar varu uzsācis strūgas glābšanu. Sajā lietā iejaucās visas augstākās instances, pat hercogs un ģenerālgubernators. Tātad šis jautājums bija ļoti aktuāls (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 421. l., 1237. lp.).



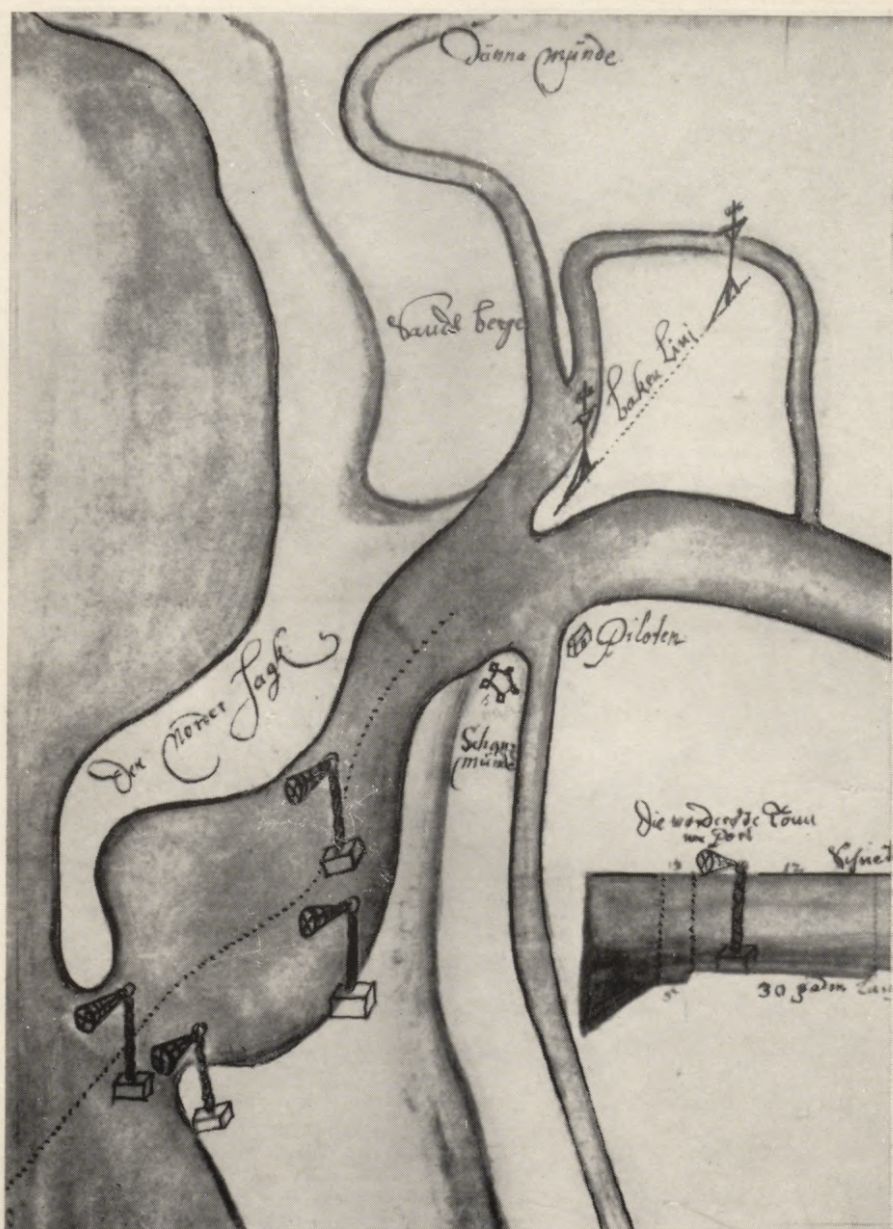
IX att. Kaņiera ezera kanāla, kā arī Sločenes un Abavas savienošanas projekti XVII gs. otrajā pusē.



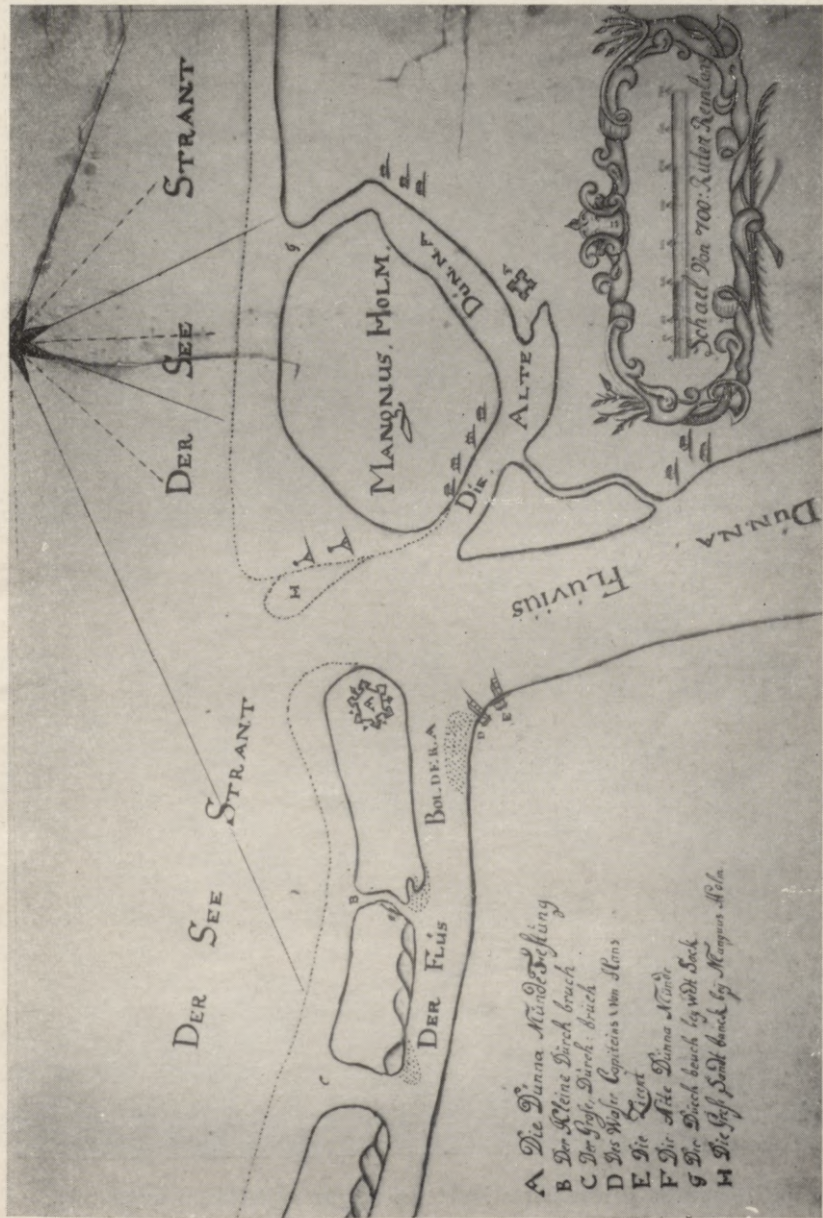
X att. Eglaines—Vilkupes kanāla projekts XVII gs. otrajā pusē.



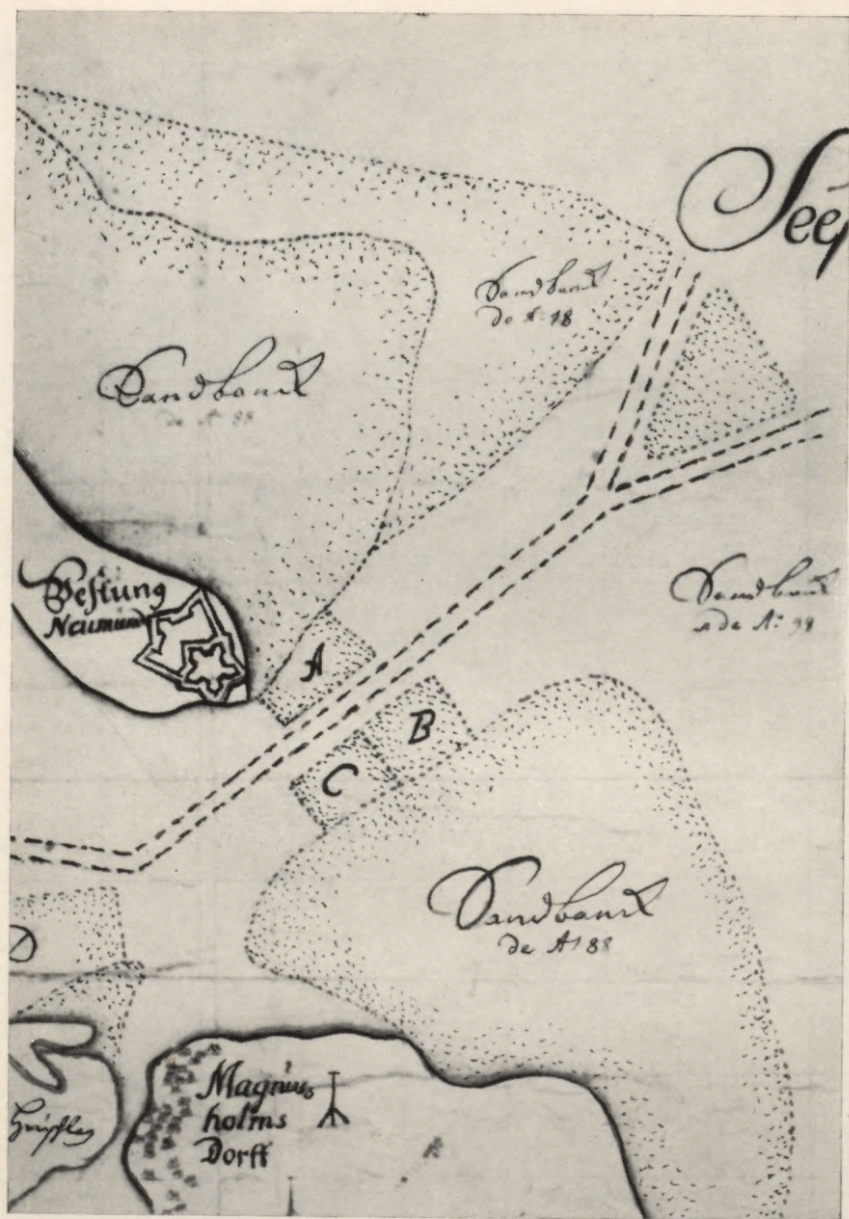
1. att. Daugavas grīvas karte XVII gs. beigās.



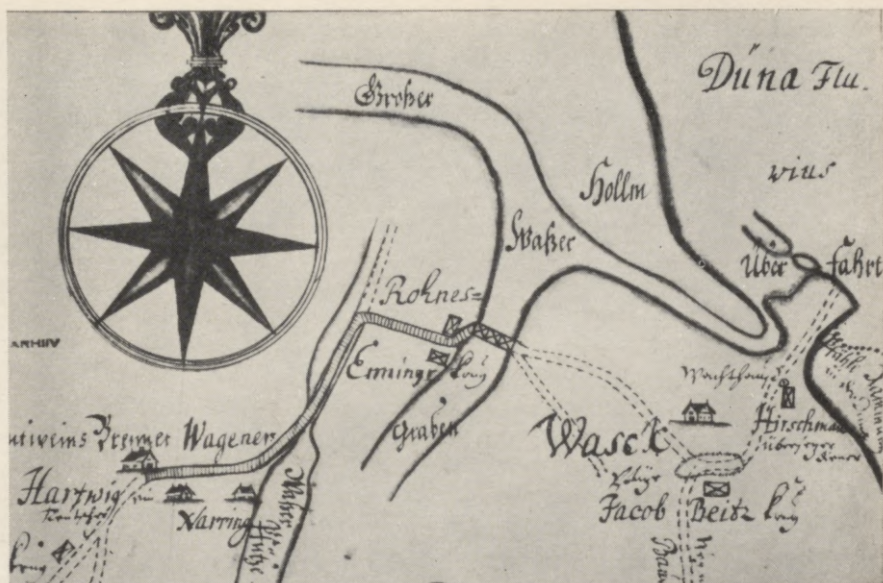
2. att. 1644. g. zīmētā Daugavas grīvas karte, kur redzama vecā un jaunā Daugavas ieteka ar bojām un bākām apzīmētu kuģu ceļu.



3. att. Daugavas grīva XVII gs. beigās ar veco un jauno Daugavgrīvas cietokšni, ar vecās Daugavas parrāvumu un diviem Lielupes parrāvumiem.



4. att. Daugavas grīvas karte XVII gs. beigās ar iezīmētu kuģu ceļu.



5. att. Jelgavas ceļa kartes fragments ar dambi pie Rīgas.



6. att. Rīgas—Alūksnes ceļa fragments ar Suntažu pili, baznīcu un krogu.

Abriß über den Wald zwischen Plac.
 Oleynschen Dorff: Gen Jungerhoffschen Besid
 Remarquiere Anno 1693 in Augi



Die 5 großen Längen Moosf und Jüde nach dem
 Maß mit, biß an Pinckenspiffen oder Bobest.

N: 5



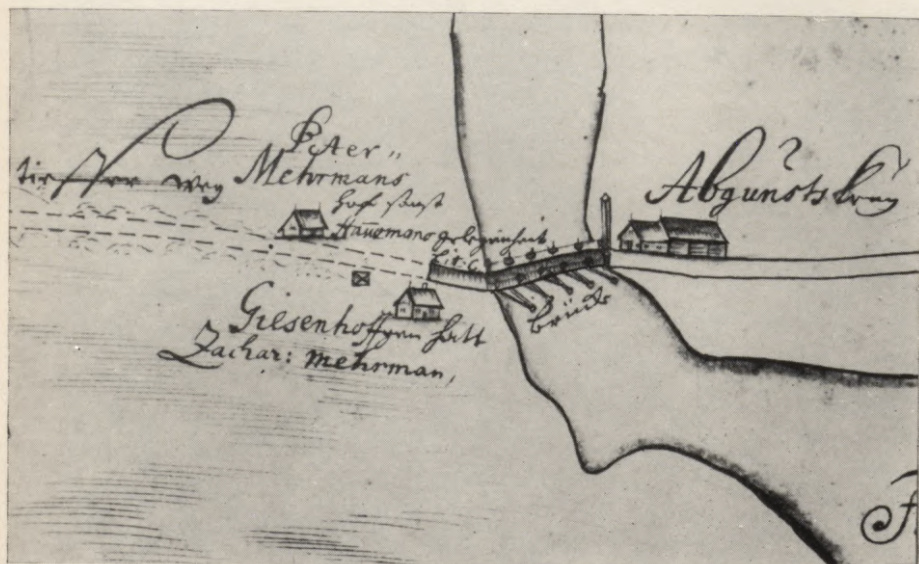
- N: 1 In der lang. Moosf
Stiel vorwärts
- N: 2 Sei. biß am Placken, St
für Jüde
- N: 3 Sei. biß bey Placken
Lopp vorwärts
- N: 4 Sei. biß Jüde liegen und
Placken, und bey Wellerig
- N: 5 Sei. große lang. Moosf
Jüde liegen und Bobest



ar Jelgavas un Bauskas ceļiem.



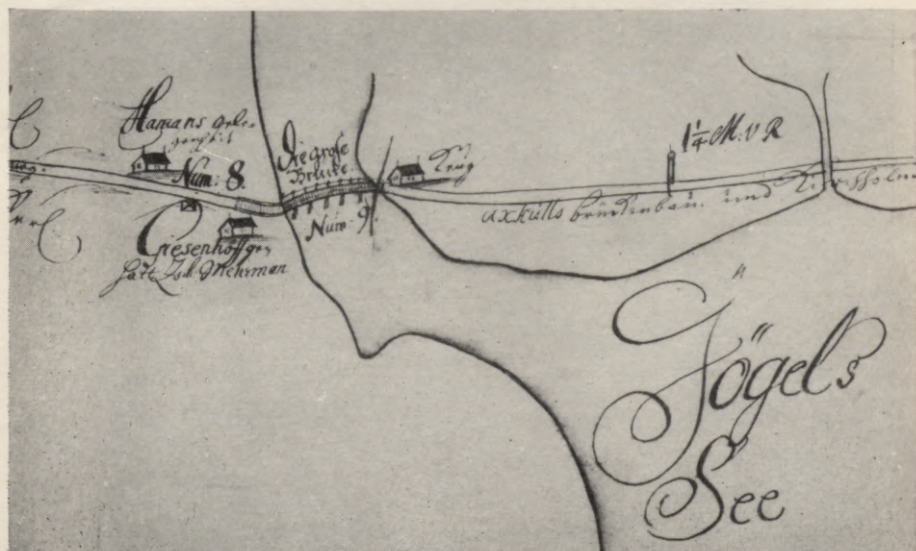
8. att. Tilts pār Pērsi pie Kokneses XVII gs.



9. att. Juglas tilts ar krogu un stadulu XVII gs.



10. att. Juglas tilts un Bukultu dambis ar remonta iecirkņiem.



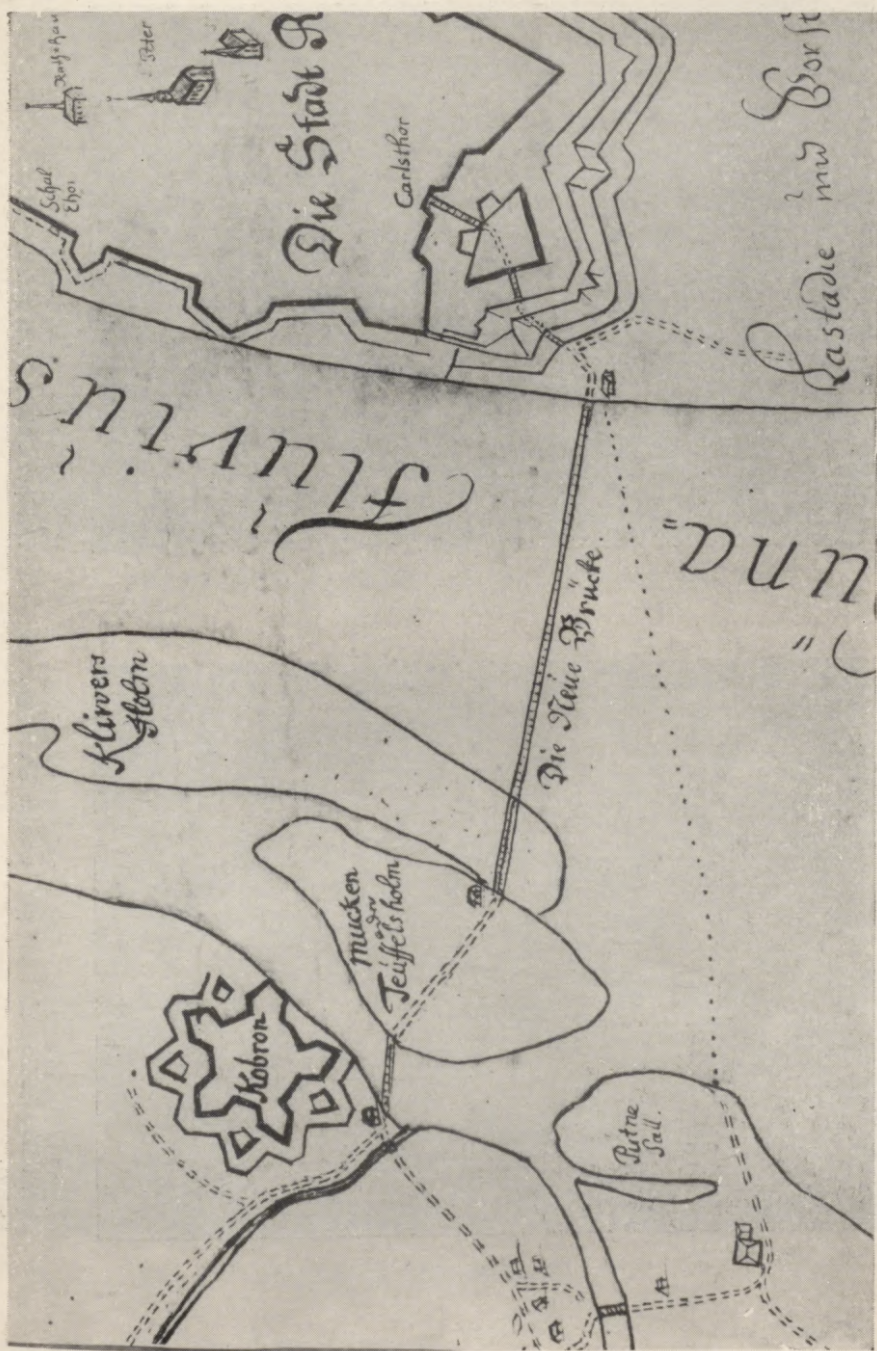
11. att. Juglas tilts un pārrāvums Bukultu dambī XVII gs. beigās.



12. a tt. Bauskas ceļa fragments ar dambi pie Rīgas XVII gs.



13. a tt. Zemes dambis, tilts un krogs ar stādulu Ulbrokas muižas tuvumā XVII gs.



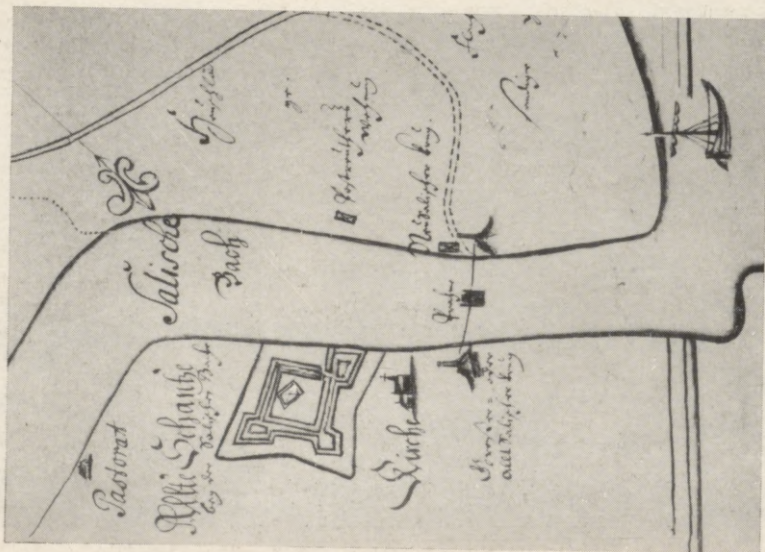
14. a t. Plosta tilts pār Daugavu XVIII gs. sākumā.



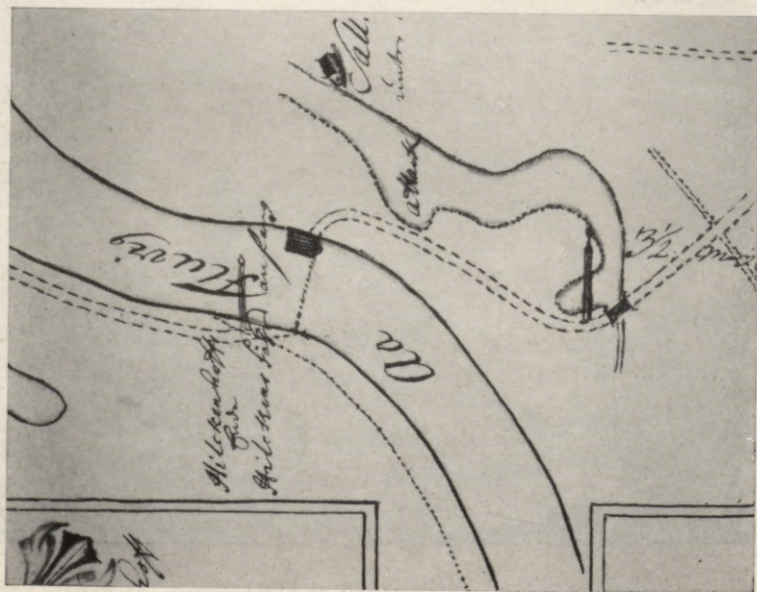
17. att. Tilts pār Bērzi pie Dobeles pils (A. Meijerberga albums).



18. att. Tilts pie Saldus pils (A. Meijerberga albums).



20. att. Salacgrīvas pārceltuve XVII gs. beigās.



19. att. Iļķenes pārceltuve XVII gs. beigās.



21. att. Iļķenes pārmis XVIII gs. (J. K. Broces zīmējums).



22. att. Pārceltuve pār Bārtas upi XVII gs. (A. Meijerberga albums).



23. att. Daugava ar Tornakalna jeb Biekēnsalas, Āgenskalna un Ķīpsalas pār-
 atrašanās vietas atzīmētas ar krustiņiem.)



24. att. Pārceltuve pār Tadaikū upīti XVII gs. (A. Meijerberga albums).



25. att. Pārceltuve pār Auces upi XVII gs. (A. Meijerberga albums).



26. att. Pārceltuve pār Svētes upi XVII gs. (A. Meijerberga albums).



27. att. Pārceltuve pār Platones upi XVII gs. (A. Meijerberga albums).



28. att. Pārceltuve pār Vircavas upi XVII gs. (A. Meijerberga albums).



29. att. Pārceltuve pār Iecavas upi XVII gs. (A. Meijerberga albums).



30. att. Pārceltuve pār Misas upi XVII gs. (A. Meijerberga albums).



31. att. Pārceltuve pār Lielupi pie Emburgas XVII gs. (A. Meijerberga albums).



32. att. Pārceltuve pār Ogres upi XVIII gs. (J. K. Broces zīmējums).



33. att. Pārceltuve Vidzemē XVII gs. (A. Meijerberga albums).



36. att. Krogs pie Alūksnes ceļa XVIII gs. (J. K. Broces zīmējums).



37. att. Ceļš uz zemnieka sētu Kurzemē XVII gs. (A. Meijerberga albums).

Der Schippenfrüg 24 W. u. L.

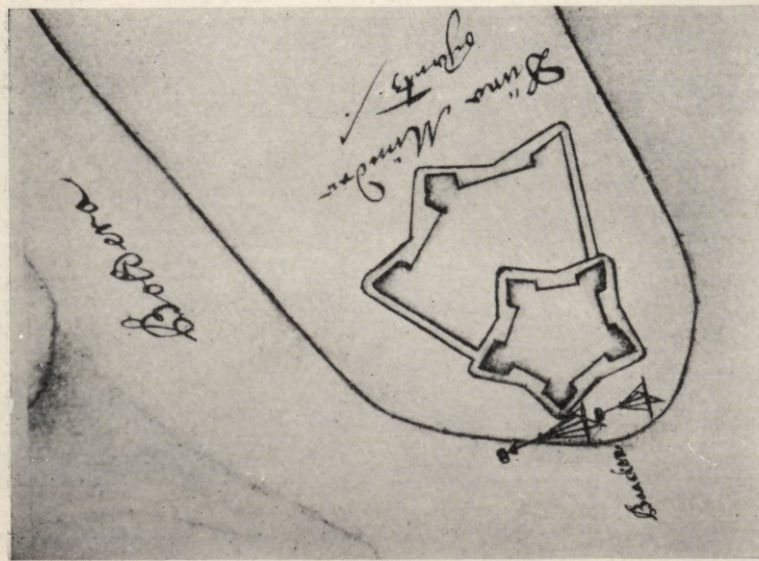
1796



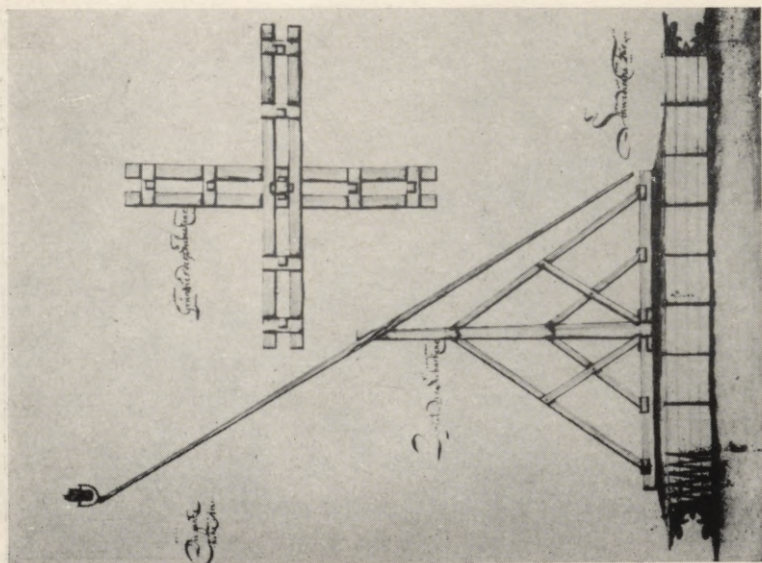
38 att. Krogs Vidzemē XVIII gs. (J. K. Broces zīmējums).



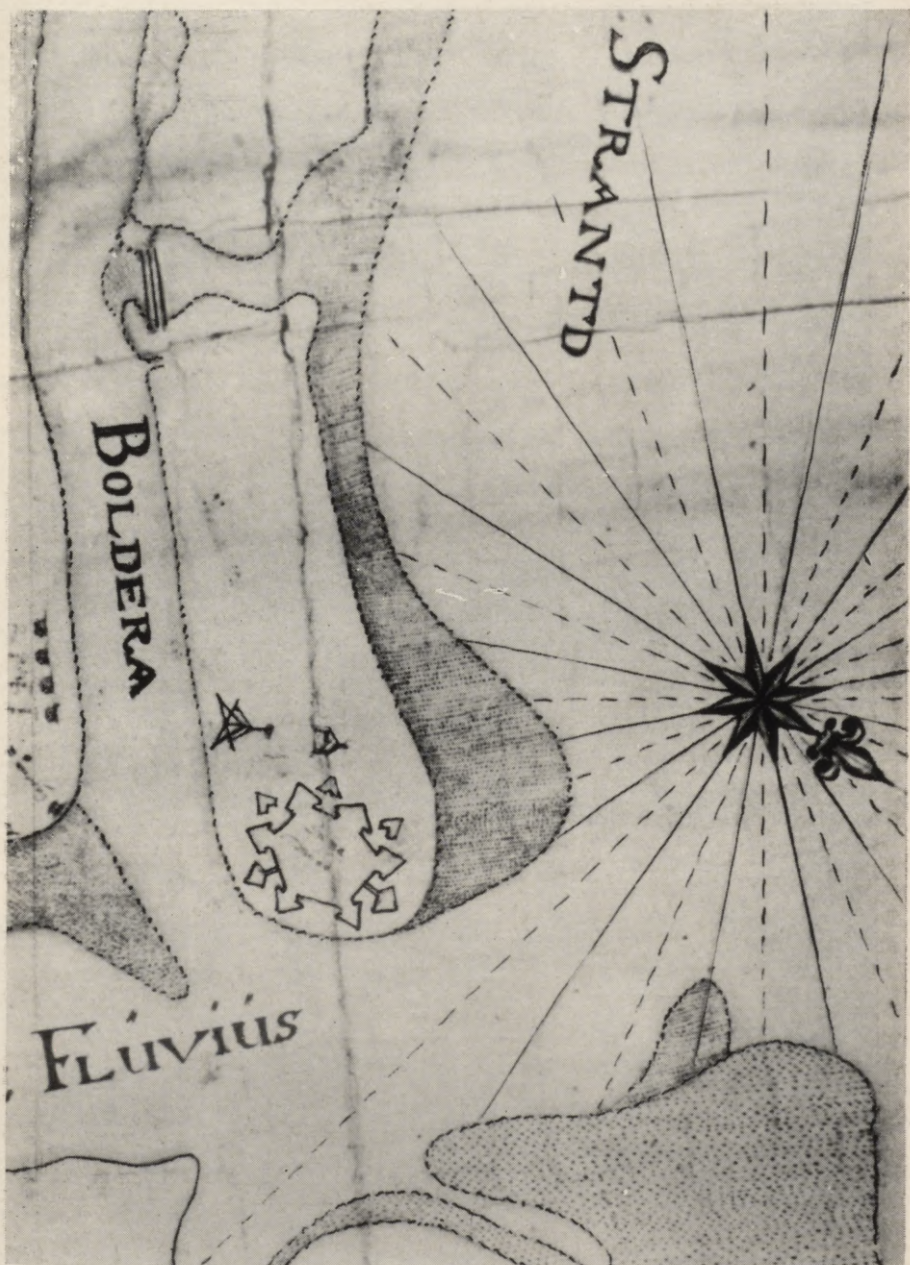
39. att. Stacionāras bākas Kolkā XVIII gs. vidū (Barnikēlio kartes fragments).



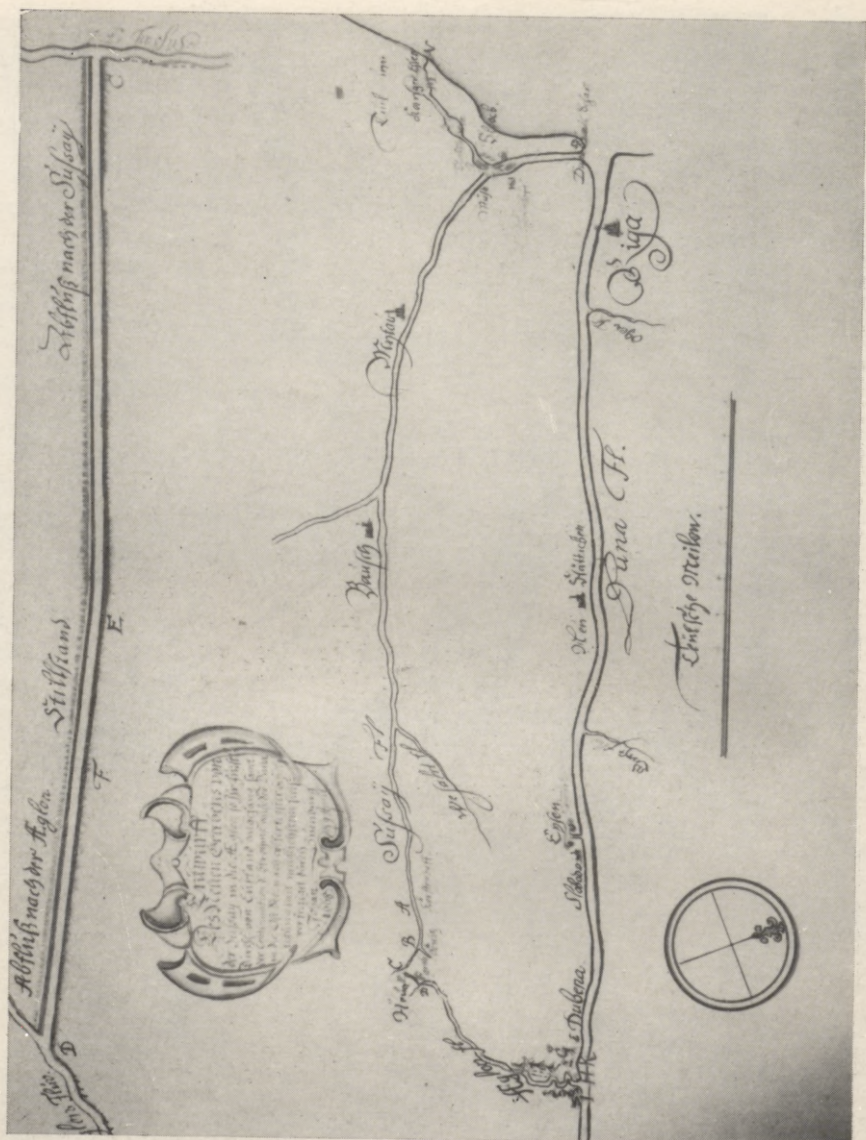
40. a t t. Vieglas konstrukcijas bākas Daugavas grīvā XVII gs. beigās.



41. a t t. Vieglas konstrukcijas mobilas bākas tehnisks zīmējums (A. Soom, 1940).



42. att. Smilšu sēkļi Daugavas grīvā un mēģinājums likvidēt Lielupes pārrāvumu XVII gs. beigās.



43. a t t. Daugavas ūdensceļa dublēšanas plāns pēc hercoga Jēkaba ieceres. Zīmējums pie inženiera J. Svenburga atskaites 1668. g.



44. att. Vidzemes zemnieku rati XVIII gs. (J. K. Broces zīmējums).



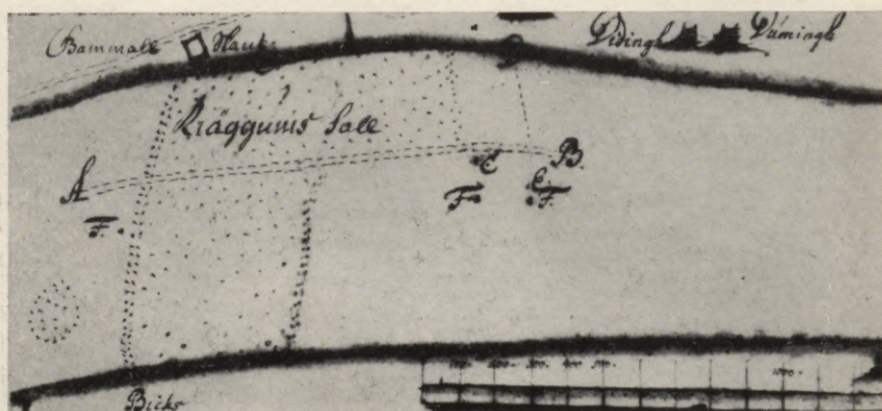
45. att. Vidzemes zemnieku kamanas XVIII gs. (J. K. Broces zīmējums).



46. att. Viegli izbraucamie rati XVIII gs. (J. K. Broces zīmējums).



47. att. Siena transports Vidzemē XVIII gs. (J. K. Broces zīmējums).



48. att. Kuģojamais ceļš Ķeguma krāču rajonā XVII gs. otrajā pusē.



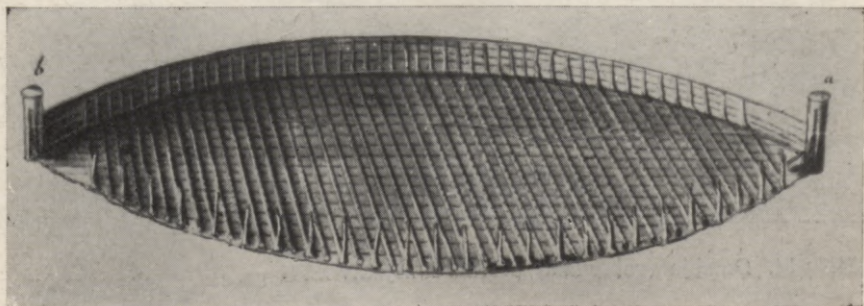
49. att. Daugavas strūgas ar kravu, kas noseģta ar mašām (J. K. Broces zīmējums).



50. att. Izkrautas strūgas izjaukšana būvkokiem un malkai (J. K. Broces zīmējums).



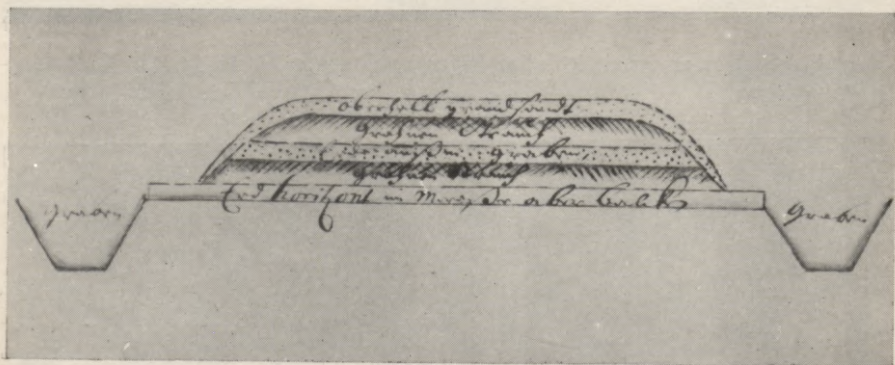
51. att. Strūga ar kravu iepretim Rīgas noliktavām XVIII gs. (J. K. Broces zīmējums).



52. att. Strūgas tehnisks zīmējums (J. K. Broces zīmējums).



53. att. Liela buru laiva ar mastu un maza airu laiva Daugavā XVII gs. beigās.



54. att. Dambja (uzbēruma) profila zīmējums XVII gs.

3. SATIKSMES LĪDZEKĻI

Viduslaikos galvenais satiksmes līdzeklis bija zirgs, ko izmantoja gan karagājienos, gan ceļojumos, gan saimniecības darbos. Atskaņu hronika, kā arī XIII gs. dokumenti liecina, ka Latvijā pirms vācu iebrukuma bijis ievērojams skaits zirgu. Ordeņa laikā zirgu daudzums Latvijā pamazām palielinājās, jo ordeņa karaspēka jātnieku skaits bieži vien noteica kaujas iznākumu. Sakarā ar tirdzniecības paplašināšanos pieauga arī vajadzības pēc transporta. Nedaudz vēlāk, attīstoties zemkopībai, palielinājās lauksaimniecībā nodarbināto zirgu skaits. Zirgi pieminēti jau pirmajos vācu iebrucēju līgumos ar vietējiem iedzīvotājiem. Piemēram, 1267. g. līgumā, ko Livonijas ordeņa mestrs Oto fon Luterbergs noslēdza ar kuršiem, otrajā paragrāfā bija fiksēta abu pušu vienošanās izvairīties no zirgu zagšanas un konfiskācijas.¹

Livonijā jau agri izveidojās zirgu audzētavas zirgu sugu izkopšanai, jo vietējie zirgi nederēja smagajiem bruņiniekiem, bet zirgu ievēšana izmaksāja dārgi. Vislabāk zirgu audzēšana bija nostādīta ordeņa zirgu audzētavās. Šīs lietas pārzināja speciāls «kumeļu maršals» (*volen marschalck*).² Ordeņa zirgu audzētavas bija koncentrētas Kurzemē, sevišķi Kuldīgas komturijā. Speciāla audzētava atradās Alsungā — 1341. g. te bija ķēvnīca ar 37 ķēvēm un 21 kumeļu.³ Šajā laikā jau izdalīja īpašas zirgu kategorijas. Kuldīgas komturijas inventārā uzskaitīti 18 arkla zirgi (*equos uncales*) un 30 braucamie (jājamie, kara?) zirgi (*equos equitales*).⁴

Gadsimtu gaitā zirgu daudzveidība palielinājās. Slaveni bija ne tikai ordeņa, bet arī bīskapiju, sevišķi Rīgas arhibīskapijas, «latviešu gala» zirgu sugas. XV gs. otrajā pusē sešu gadu laikā no Kokneses uz Prūsiju tika izvests 100 zirgu.⁵ Bija pazīstami arī Sāmsalas zirgi.⁶

Par zirgu sugām un to izkopšanu ir ļoti maz ziņu. Vairāk šo ziņu ir no XVI gs., kad pilnīgi skaidri tika izdalītas zirgu sugas pēc to izmantošanas. Transporta un satiksmes vajadzībām izmantoja t. s. braucamos zirgus (*reiseger perde, reyse perde*).⁷

Jājamos zirgus, kā arī bruņinieku kara zirgus parasti sauca par «kleperiem» (*klepper, klupper*).⁸

Zirgu cenas bija ļoti dažādas atkarībā no kvalitātes un izmantošanas iespējām. Parasti tās cēlās pēc kariem, kad bija zaudēts daudz

¹ LUB, I, 405. nr.

² VTVA, 91. nr.

³ LUB, II, 803. nr.

⁴ Turpat.

⁵ H. Samsonowicz, 1956, s. 322.

⁶ LUB, VIII, 419. nr.

⁷ AuR, III, 28. nr., 31. §; 54. nr., 83. §.

⁸ LGŪ, II, 277. nr.; VTVA, 75. nr.

zirgu.⁹ XV gs. vidēji labs zirgs maksāja 3—6 markas.¹⁰ Šādu zirgu parasti izmantoja ceļošanai,¹¹ jo labākos zirgus saudzēja. Samērā augsta bija sugas zirgu cena, sevišķi ērzeļu cenas svārstījās no 10 līdz 50 markām, bet dažreiz sasniedza pat 100 marku.¹² Labi zirgi Livonijā tika vērtēti ļoti augsti. Teikto apliecina fakti, ka muižnieki pret zirgiem mainīja pat zemnieku ģimenes.¹³

Liela nozīme Livonijas iekšējā tirgus apgādē ar zirgiem bija arī zemnieku saimniecībām, kas nereti audzēja zirgus pārdošanai. 1546. g. landtāgs uzskatīja par negatīvu parādību to, ka zemnieki atturējās audzēt zirgus. Zemnieku zirgi bija mazi, bet izturīgi. XVII gs. Rozīns Lentilijs raksta, ka Kurzemē zemniekiem piederot daudz zirgu, bet salīdzinājumā ar ārzemju zirgiem tie esot mazāki, toties darbā ļoti izturīgi.¹⁴ Lentilijs apgalvo, ka augsne Kurzemē esot viegla, bet šis apgalvojums nav pareizs.

Kā vilcējspēku Livonijā izmantoja arī vēršus, dažreiz diezgan daudz. Piemēram, 1341. g. Kuldīgas komturijā uzskaitīti 37 vērši (*für Ackerbau*).¹⁵ XV gs. otrajā pusē no Kokneses uz Gdansku sešos gados izveda 13 vēršu.¹⁶

Sakarā ar zirgu lielo militāro un saimniecisko nozīmi ordeņa laikā tie tika uzskatīti par «stratēģisku precī» un to eksportu uz ārzemēm centās ierobežot. Sevišķi stingri šos noteikumus attiecināja uz Krieviju, baidoties kaut mazākā mērā veicināt tās saimniecisko un militāro varenību. Jau kopš XIV gs. beigām bija aizliegts pārdot zirgus krieviem,¹⁷ un šis aizliegums konsekventi tika ievērots visu XV un XVI gs. Izņēmuma gadījumos atļāva pārdot vienīgi lētus un sliktus zirgus.¹⁸ Tāpat tika aizliegta zirgu pārdošana uz Lietuvu.¹⁹

⁹ Sevišķi liels zirgu trūkums Livonijā radās sakarā ar Livonijas ordeņa avantūristisko politiku Lietuvā XV gs. 30. gados, kad Sventojas kaujas rezultātā un citās sadursmēs gāja bojā daudz zirgu. Tāpēc zirgu cenas cēlās no 20 līdz 50 markām (HR, I, II, 15. nr.; LUB, VIII, 420. nr.).

¹⁰ LUB, VII, 16. nr.

¹¹ Turpat, IV, 1887. nr.

¹² Turpat, 2, I, 31., 63., 497. nr.; II, 57. nr.; LGU, II, 277. nr.

¹³ Piemēram, 1524. g. Sausnējas muižas īpašnieks Engelbrehts Tizenhauzens iemainīja no Arnta Stukmaņa ērzeli pret divām zemnieku ģimenēm (LGU, II, 407. nr.; VTVA, 75. nr.). Muižnieks Ungrens 1539. g. iemainīja brūnu ērzeli pret jaunu dzimtcilvēku (LGU, II, 779. nr.).

¹⁴ R. Lentilius, 1924, 20. lpp.

¹⁵ LUB, II, 948. reģ. nr.

¹⁶ H. Samsonowicz, 1956, s. 322.

¹⁷ LUB, IV, 1516., 1654. nr.

¹⁸ 1440. g. tika dota atļauja pārdot vienīgi mazos zirgus (LUB, IX, 613. nr.). Arī 1448. g. līgumā starp Livoniju un Novgorodu krieviem atļāva iepirkt karam nederīgus zirgus (H. A. Казакова, 1961, стр. 308). 1495. g. atļāva tiem pārdot zirgus, kuru vērtība nebija lielāka par sešām markām, t. i., darba zirgus (AuR, III, 2. nr., 2. §). Ivans Bargais dažos pamiera līgumos ar Livoniju panāca atļautu iepirkt zirgus.

¹⁹ Zirgus aizliedza pārdot lietuviešiem, piedraudot ar nāves sodu (J. Jenšs, 1932, 305. lpp.).

Līdzīga nostāja bija arī attiecībā uz Rietumeiropu.²⁰ 1428. g. Livonijas ordeņa mestrs piesavinājās tiesības izšķirt jautājumu — atļaut vai neatļaut zirgu eksportu.²¹ Šie pastāvīgie aizliegumi liecina, ka zirgi tomēr tika eksportēti. Plaši bija izplatītas zirgu zādības, sevišķi Livonijas pierobežā.²²

XVII gs. zirgu sugu izkopšanas darbs tika turpināts Kurzemes hercogistē, kā arī dažās Vidzemes muižās, sevišķi Uksensernas muižu kompleksā. Taču sakarā ar vairākiem postošiem kariem pieprasījums pēc zirgiem bija ļoti liels. No zirgu trūkuma visvairāk cieta zemnieki, kam patvaļīgi atņēma lielāku skaitu zirgu.

Ceļošanas iespējas bija atkarīgas arī no ritošā transporta. Ratu izcelšanās Latvijā ir pieminēta dažu vēsturnieku darbos, taču zinātniski pamatots ratu izcelšanās laiks vēl nav konstatēts.²³ Liekas, ka ragavas sāka lietot agrāk nekā ratus. Jau no seniem laikiem sauszemes transporta līdzekļi iedalījās divās grupās: darba un svinīgos gadījumos lietotos transporta līdzekļos. Lai gan latviešu zemnieks bija nopiests vācu feodāļu jūgā, arī viņam bija savi «goda» ratī un «rakstītās» kamanas. Sīkākas ziņas par ratiem Latvijas teritorijā sniedz Rozīns Lentilijs. Viņš uzsver, ka Kurzemē ratus taisot tikai no koka.²⁴ Tas attiecināms uz visu Latviju, jo dzelzs daļas bija pārāk dārgas. No XVI gs. ir saglabājušies materiāli, kas liecina, ka zemnieki nodarbojušies ar ratu taisīšanu.²⁵ Skaidrs, ka šādi kokasu ratī nebija piemēroti lielāku smagumu pārvadāšanai, tie bojājās un lūza. Uzskata, ka ar tādiem ratiem varēja vest apmēram 1—3 birkavus smagu kravu²⁶ (skat. 36., 38., 44., 46. un 47. att.). Ļoti dažādi transporta līdzekļi bija valdošās šķiras pārstāvjiem — vācu feodāļiem, pilsētu patriciešiem un birģeļiem (skat. 21. un 32. att.).

Pirmie Daugavas ūdensceļa transporta līdzekļi bija vietējo iedzīvotāju, kā arī krievu un normāņu laivas. Par šo laivu izskatu un izmēriem nav ziņu. Normāņu laivas (*ask*), kas brauca pa Daugavu, bija izdobti vienkoči.²⁷ Pa Daugavu brauca arī normāņu kuģi, kuru izmēri un konstrukcija zināmi tāpēc, ka ir atrasti Nīdamas un Use-

²⁰ Piemēram, XVI gs. sākumā bija aizliegts izvest zirgus uz Karalaučiem, bet vēlāk atļāva izvest tikai no viena līdz trim zirgiem reizē (LUB, 2, I, 1009., 1020. nr.).

²¹ LUB, VII, 723. nr.

²² VTVA, 190. nr.; LUB, IX, 523. nr.

²³ Ratu izcelšanās laiku Latvijā centies, cik iespējams, noskaidrot E. Muguzevičs (*E. Muguzevičs*, 1961 a, 192.—193. lpp.). Viņš min argumentus, kas liecina par ratu pastāvēšanu XIII gs. J. Āboliņš, kas ratu tehniskajam raksturojumam veltījis speciālu monogrāfiju (*J. Āboliņš*, 1935), nemaz nav pievērsis uzmanību ratu izcelšanās vēsturei.

²⁴ R. Lentilius, 1924, 58. lpp.

²⁵ VTVA, Nr. 318.

²⁶ J. Jenšs, 1935, 11. lpp.; G. Mickwitz, 1938, S. 145.

²⁷ A. Сапунов, 1893, стр. 345.

bergas, Gokstades u. c. kuģi. Jau sen plaši izmantoja plostus, par kuriem ziņas sastopamas Latviešu Indriķa hronikā.²⁸ XII un XIII gs. Daugavā parādījās učani (оучань)²⁹. Nekādi sīkāki dati par to izmēriem nav atrodam.³⁰

Nākamajos gadsimtos, pieaugot preču transportam pa Daugavu, visizplatītākais transporta līdzeklis bija strūga vai barka (skat. 49., 50., 51. un 52. att.). Avotos strūga pirmo reizi minēta XIV gs. beigās (1397. g.)³¹. Strūga bija smags, neveikls un samērā liels transporta līdzeklis kuģošanai pa straumi. Tehniskie dati, kas par strūgām doti avotos un literatūrā, ir visai dažādi un lielāko tiesu attiecas uz XVIII gs. Strūgu garums tiek minēts no 16 līdz pat 21,5 asīm, platums — 5—7 asis, to iegrime ar kravu — 5 četvertes, bez kravas — 4—5 collas.³² Ņemot par pamatu minimālos skaitļus, strūgu izmēri metriskajā sistēmā bija šādi: garums — ap 34 m, platums — 10,5 m, iegrime ar kravu — apmēram 90 cm, bez kravas — apmēram 12 cm. Pēc M. Vikovska datiem, strūgu garums bija 36—38 m, platums — 11—12 m, malu augstums — 1,6 m.³³ Nenoteikti ir dati arī par strūgu tilpumu — no 6000 līdz 12 000 pudu³⁴ (100—190 t, pēc M. Vikovska — 180—200 t).³⁵ Strūgas ekipāža (*mascop, mascopey*) parasti sastāvēja no 20—30 cilvēkiem.³⁶ Liekas, ka XVII gs. strūgu izmēri bijuši mazāki. Teikto zināmā mērā apliecina zviedru izdotais nolikums, ka kuģojamās upēs jaatstāj brīvs kuģu ceļš 12 zviedru olekšu platumā (gandrīz 8 m). J. Jenšs strūgu tilpumu XVII gs. vērtē uz 30—40 lastiem (apmēram 60—80 t).³⁷ Arī strūgas komanda XVII gs. bija daudz mazāka — apmēram seši vīri.³⁸ Strūgu vadīja kornīks (stūrmanis), kas saņēma lielāko daļu peļņas.

Strūgu nelielā iegrime bija piemērota Daugavas navigācijas apstākļiem. Strūgas būvēja pie Daugavas pietekām. Sevišķi iecienītas

²⁸ LI, X, 1.

²⁹ LUB, I, 101. nr., 2. variants, 35. §.

³⁰ Vienīgi muitas likmes ļauj kaut cik orientēties učanu izmēros. 1599. g. revīzijā atzīmēta Kokneses muitnīcas likme — par lielo vai mazo učanu (*od huczanu wielkiego albo maego*) jāmaksā trīs kopas (t. i., 180) lietuviešu grašu, turpretim par strūgu — viens dālderis, tātad apmēram sešas reizes mazāk (Inflanty, s. 89—90). Iespējams, ka muitas likmes starpība izskaidrojama ar dažādiem transporta līdzekļu izmēriem. 1600. gadā tika izstrādāta arī muitas likme Daugavas tīrīšanas izdevumiem — par učanu (*Lutdzan*) bija paredzēts ievākt četrus dālderus, bet par strūgu — vienu dālderu (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 487. l., 11. lp.). Acimredzot učans bija daudz lielāks par strūgu.

³¹ LUB, VI, 2935. nr.

³² LCVVA, A-2. f., 1. apr., 507. l., 14., 29. lpp.; *Löffler*, 1791, S. 174; *Rigaische Stadtblätter*, 1852, Nr. 15, S. 122—123.

³³ *M. Wykowski*, 1938, s. 75.

³⁴ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 507. l., 14., 29. lp.

³⁵ *M. Wykowski*, 1938, s. 75.

³⁶ *Löffler*, 1791, S. 172.

³⁷ *G. Jensch*, 1930, S. 69.

³⁸ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 572. l., 4. lp.

bija Porečjes strūgas.³⁹ Tirgotāji slēdza līgumus ar apkārtējiem iedzīvotājiem par strūgu būvi jau ziemā, lai pavasarī tās būtu gatavas, jo strūgas bija jālaiž lejup pa Daugavu iespējami agrāk (marta beigās vai aprīļa sākumā), kamēr palu ūdens līmenis vēl bija augsts un straume ātra. Izdevīgos navigācijas apstākļos no Porečjes (miests pie Daugavas pietekas Kaspļas, ap 600 verstu no Rīgas, verstī ir 1,06 km) strūgas nonāca Rīgā pēc sešām septiņām dienām.⁴⁰ No teiktā var secināt, ka strūgas ātrums izdevīgos navigācijas apstākļos varēja sasniegt ap 100 km dienā. Avotos ir ziņas, ka no Bešenkovičiem strūgas sasniedza Rīgu divās nedēļās, no Čašņikiem (pie Daugavas pietekas Ullas) — trīs četrās nedēļās (acīmredzot ne tik labvēlīgos apstākļos). Ja ūdens līmenis bija zems, strūgas pārvietojās ļoti lēnām un bieži vien iestrēga Daugavas seklajās pietekās. Rīgā tās parasti pārdeva malkā, jo strūgu būve bija lēta, bet to vilkšana pa Daugavu uz augšu — ārkārtīgi grūta un prasīja lielu darbaspēka patēriņu. Tāpēc strūgas vilka visai reti.

Liekas, ka pa Daugavu gājušas (tiesa, nedaudz) arī t. s. vitinas.⁴¹ Vitinas bija četras reizes lielākas par strūgām.⁴² Domājams, ka pa Daugavu brauca mazākas vitinas nekā pa Nemunu.

Pie vairāk izplatītiem Daugavas transporta līdzekļiem vēl pieder skutkas (*scute*, шкуна). Tās bija 10—15 asu garas (līdz 21 m) un 4 asis platas (ap 8,5 m), ar celtspēju 3—5 tūkst. pudu (līdz 48 t).⁴³ Pēc M. Vikovska datiem, lielo skutku garums bija 38 m, platums — 10 m, bortu augstums — 1,5 m,⁴⁴ un tās brauca tikai līdz Jēkabpilij. Iegrime skutkām bija mazāka nekā strūgām, un tāpēc atšķirībā no tām skutkas varēja braukt gandrīz visu vasaru.⁴⁵ Skutku konstrukcija atbilda strūgu konstrukcijai.

Skutku un strūgu būvei vajadzēja daudz koku, jo tās būvēja no tēstiem kokiem, iztērējot lielu vairumu koksnes. Pēc O. Hedemaņa aprēķiniem, vienas strūgas būvei izlietoja ap 130 vidēja izmēra (5—6 asu) baļķu.⁴⁶ Tāpēc tās būvēja pie mežiem bagātām Daugavas pietekām.

Mazāks transporta līdzeklis bija čollas (*Tschollen*, челны). To garums bija 7—10 asis (līdz 15 m), tilpums — 1000—3000 pudu (līdz 36 t). Pavasarī tās varēja piekraut līdz iegrimei 1—1,5 aršinas

³⁹ Löffler, 1791, S. 169—173.

⁴⁰ Turpat, 175. lpp.

⁴¹ LCVVA, 7363. f., 1. apr., 305. l., 32. lpp. 1592. g. Rīgā bija strūgu rakstvedis jeb vitinu rakstvedis (LCVVA, A-2. f., 4. apr., 19. k., 383. (212.) l., 3. lp.).

⁴² LCVVA, A-2. f., 1. apr., 572. l., 3.—4. lp.

⁴³ Turpat, 507. l., 29. lp.; Rigaische Stadtblätter, 1825, Nr. 15, S. 122

⁴⁴ M. Wykowski, 1938, s. 75.

⁴⁵ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 507. l., 17. lp.

⁴⁶ O. Hedemann, 1934, s. 47.

(no 70 cm līdz 1 m).⁴⁷ Ar čollām brauca arī vasarā. Labi būvētu transporta līdzekļi bija iespējams izmantot trīs sezonas. Liekas, ka čollas biežāk nekā lielākie transporta līdzekļi tika vilkti pa Daugavu uz augšu.

Mazākos transporta līdzekļus, ar kuriem brauca pa Daugavu, sauca par mazajām laivām.⁴⁸ Braukšanai pa Daugavu tika izmantoti vēl citi transporta līdzekļi, par kuriem tikpat kā nav ziņu (skat. 53. att.). Ir minēta lielā Livonijas laiva (*grosse Lifländische Lodzie*), par ko 1599. g. muitas likmē bija paredzēts maksāt 2 dālderus, un mazā Livonijas laiva, par kuru jāmaksā 1 dālderis.⁴⁹

Livonijas ordenim un Rīgai XVI gs. piederēja savi transporta līdzekļi, proti, liellaivas.⁵⁰ XVI gs. ar liellaivām un maziem kuģiem brauca arī pa Gauju no arhibīskapa valdījumiem.⁵¹ Zemnieki izmantoja airu laivas. Liela upju laivu flote bija Kurzemes hercogistē XVII gs. Upēs atradās daudz laivu pieturu. Arī Jelgavai bija savas liellaivas (*Mitausche bote, strussen*).⁵² Nozīmīgi Latvijas transportā, sevišķi kabotāžas kuģniecībā, bija jūrmalas iedzīvotāju būvētie transporta līdzekļi. XVI gs. Hījumā salas zemnieki brauca pa jūru ar nelieliem kuģiem.⁵³ Jūras transporta līdzekļu būve bija plaši izplatīta Kurzemes jūrmalā, sevišķi Liepājas apkārtnē. XVI gs. beigās Liepājā un tās apkārtnē būvēja 30—80 lastu lielus kuģus.⁵⁴ Kuģu būvētāji bija latvieši, piemēram, Mārtiņš Dreijers, Bērtulis Dimza, Sīlis, Lorencs Kaķis no Sventājas, Zvirbulis un Pumpe no Šķēdes.⁵⁵ Ļoti daudz būvēja t. s. kuršu laivas (*curische schuten*),⁵⁶ kuru tilpums sasniedza 19 lastus un kuras bija izturīgas, labi konstruētas laivas. Ar tām Kurzemes piekrastes iedzīvotāji brauca pat līdz Flensburgai (Jitlandes pussalas dienvidos).⁵⁷

4. SAKARU PIRMSĀKUMI

Kaut cik organizēta sakaru sistēma laikā pirms Livonijas kara bija tikai ordenim. Ziņas par tās ierīkošanu, organizāciju un funkcijām ir ļoti trūcīgas. Acīmredzot šī sistēma tika izveidota pēc vāciešu nostiprināšanās Prūsijā un Livonijā, lai uzturētu sakarus starp Livo-

⁴⁷ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 507. l., 29. lp.

⁴⁸ Turpat, 14. lpp.

⁴⁹ Turpat, 487. l., 11. lp.

⁵⁰ AuR, III, 114. nr.

⁵¹ B. B. Дорошенко, 1960, стр. 285.

⁵² LCVVA, 7349. f., 1. apr., 237. l., 80. lp. So liellaivu tilpums bija apmēram 20 lastu.

⁵³ LUB, 2, II, 716. nr.

⁵⁴ E. Blesē, 1929, 32. lpp.

⁵⁵ Turpat.

⁵⁶ Turpat, 36. lpp.

⁵⁷ J. Jenšs, 1932, 305. lpp.

niju un Vācu ordeni Prūsijā, kā arī starp atsevišķām komturijām, fogtijām un ordeņa mestru.

Ordenim bija īpašs ierēdņu un kalpotāju kontingents, kuri pārzināja vēstules, citus dokumentus un ziņojumus. Galvenais sakaru lietu pārzinātājs bija t. s. vēstulu maršals (*Briefmarschalck*), kam piederēja Lorupes muiža.¹ Vēl bija speciālas iedzīvotāju grupas, kas dzīvoja ordeņa teritorijā un bija saistītas ar sakaru sistēmas apkalpošanu, piemēram, kuršu un citi kōniņi jeb brīvzemnieki, kuri veica ordeņa ziņnešu pienākumus un karadienestu, tāpat daži sīki vācu tautības vasaļi, kam vajadzības gadījumā bija jāpilda ordeņa šķūtis.² Ļoti svarīgas un steidzamas ziņas ordenis nosūtīja ar speciālu kurjeru (*briefboten, kurier*).³ Dažreiz ordenis deva iespēju savu sakaru sistēmu izmantot arī bīskapiem.⁴ Tomēr ordeņa izveidotais sakaru dienests galvenokārt apkalpoja savas vajadzības.

Vēstulu nosūtīšanas ātrums bija tiem laikiem apmierinošs. Ja vēstule bija steidzīga, to nogādāja ātrāk. Ir saglabājušies materiāli par vēstulu nosūtīšanas ātrumu XVI gs. sākumā. Piemēram, ordeņa mestra vēstule no Rīgas uz Klaipēdu nogādāta četrās dienās,⁵ Sāmsalas bīskapa vēstule no Hapsalas uz Elbingu aizgājusi 14 dienās,⁶ bīskapa vēstule no Rūjienas uz Tallinu — septiņās dienās,⁷ mestra vēstule no Cēsīm uz Vilandi — trijās dienās,⁸ no Zaļeniekiem uz Daugavgrīvu — vienā dienā.⁹

Ordeņa sakaru sistēma bija iekārtota, sadalot tās apkalpojošo personālu pa atsevišķām ordeņa pilīm. Nogādājis vēstuli vai kādu citu sūtījumu uz nākamo administratīvo centru, kalpotājs griezās atpakaļ. Par to liecina daži norādījumi avotos.¹⁰ Lai būtu pilnīgi droši, ka adresāts sūtījumu saņems, ordenis vēstules nereti dublēja, t. i., vienu un to pašu vēstuli nogādāja divi kurjeri.¹¹ Tas, protams, attiecās tikai uz ļoti svarīgiem dokumentiem. Tā darīja arī kara gadījumā. Sevišķi bīstami bija pastu pārvadāt uz Prūsiju, jo ceļā gar jūrmalu žemaiši ne vienu reizi vien sagrāba ordeņa sūtījumus.¹²

Tirdzniecībai paplašinoties, pasta pakalpojumi kļuva arvien nepieciešamāki arī pilsētām. Hanzas pilsētām bija īpaši kurjeri (*Läu-*

¹ A. Švābe, 1926, 82. lpp.

² VTVA, 97. nr.

³ LUB, IV, 1795. nr., 2, II, 344. nr.

⁴ Turpat, V, 2578. nr.

⁵ Turpat, 2, II, 40. nr.

⁶ Turpat, XI, 265. nr.

⁷ AuR, II, 288. nr.

⁸ Turpat, III, 344. nr.

⁹ Turpat, II, 343. nr.

¹⁰ LUB, 2, II, 40. nr.

¹¹ Turpat, V, 2474. nr.

¹² Turpat, VIII, 733. nr.

fer).¹³ Nereti vēstules sūtīja ar kādu ceļotāju vai tirgotāju.¹⁴ Ordeņa un pilsētu sadarbība sakaru pakalpojumos ir vērojama samērā reti.

Nav iespējams noteikt apmaksas sistēmu par vēstuļu nosūtīšanu. Liekas, ka nekādas stabilas sistēmas nebija. Jādōmā, ka speciāliem vēstuļu nogādātājiem ordenis, kā arī pilsētas bija noteikuši cietu algu, bez tam vēl katrā pilsētā tiem maksāja kaut ko līdzīgu dzeramnaudai. Grūti spriest par šīs algas lielumu. Zināmu ieskatu dod Rīgas ķemerejas materiāli. Piemēram, lai nogādātu vēstuli no Rīgas uz Tartu XV gs., ormanim, kas speciāli vedis vēstuli,¹⁵ maksāja 4 Rīgas markas, bet tajā pašā laikā (1416. g.) par vēstules nogādāšanu uz Prūsiju dažreiz maksāja 1/2 markas,¹⁶ bet citreiz — 4 1/2 markas,¹⁷ uz Tallinu — 1 marku,¹⁸ uz Koknesi — 2 markas,¹⁹ uz Flandriju — 1/2 markas.²⁰ Acimredzot samaksa bija vairāk atkarīga no attāluma nekā no vēstules nogādātāja un tās nozīmīguma. Ja tika norikots cilvēks ar speciālu uzdevumu nogādāt vēstuli, tad samaksa bija lielāka, turpretim, ja kāds tirgotājs, ceļotājs vai kāda cita persona apņēmas nogādāt sūtījumu uz to vietu, kurp viņš ceļo, tad tam maksāja mazāk.

Pēc Livonijas sabrukuma un poļu nostiprināšanās Latvijā sakaru sistēma tika izveidota atbilstoši poļu vajadzībām. Nav zināms, vai tā bija līdzīga poļu pastam, ko iekārtoja Stefans Batorijs. 1599. g. poļu revīzijas materiālos kādā no Ludzas pils muižām minēts kalpotājs Vasilījs Puršinovics, kura uzdevums bija pārvadāt vēstules.²¹ Arī Rēzeknes miesta iedzīvotāju pienākums bija izvadāt poļu administrācijas un karaļa vēstules.²² Aizkrauklē tādām pašām nolūkam bija trīs cilvēki.²³ Jādōmā, ka līdzīgi pasta pārvadātāji bija visos poļu administratīvajos centros. Tuvākas ziņas par poļu pasta sistēmu Latvijā nav iespējams iegūt.

Zviedru valdīšanas laikā tika organizēti regulāri pasta sakari. Pasta funkcijas atšķīrās no mūsdienu pasta funkcijām galvenokārt ar to, ka tā kompetencēs ietilpa ne vien vēstuļu un dažādu citu sūtījumu nogāde, bet arī ceļotāju apgāde ar zirgiem un transporta līdzekļiem, bez tam vēl pasta staciju ierīkošana un uzturēšana. Poļu—zviedru kara laikā sakaru jautājums tika atrisināts samērā

¹³ LUB, 2, I, 306. nr.; IX, 422. nr. Šos kurjerus gan sūtīja tikai dažos sevišķi svarīgos gadījumos, piemēram, Hanzas sanāksmes sasaukšanai.

¹⁴ LUB, 2, I, 516. nr.

¹⁵ Turpat, IX, 119. nr.

¹⁶ Turpat, V, 2108. nr.

¹⁷ Turpat, V, 2029. nr.

¹⁸ Turpat, V, 2107. nr.

¹⁹ Turpat, IX, 119. nr.

²⁰ Turpat, 405. nr.

²¹ Infanty, s. 8.

²² Turpat, 153. lpp.

²³ Turpat, 147. lpp.

vienkārši — atņēma zemniekiem zirgus un ratus un lika viņiem pildīt smagas šķūtis. Zviedru un poļu virsnieki un ierēdņi pilnīgi patvaļīgi izmantoja šāda veida transportu savām personiskajām vajadzībām, turklāt zirgi un transporta līdzekļi netika atdoti atpakaļ. Zviedru vēsturnieks R. Liljedāls pamatoti uzskatīja, ka šī patvaļīgā iekarotāju rīcība nav bijusi ciešama.²⁴ Tās sekas varēja būt zviedru iekaroto provinču zaudēšana zemnieku neapmierinātības un nemieru dēļ. 1625. g. ģenerālgubernators J. Delagardi atcēla šos zemnieku pienākumus. Faktiski šis rīkojums bieži tika pārkāpts, un ģenerālgubernatoram J. Šitem ar šīm problēmām nācās saskarties arī turpmāk. 1630. g. J. Šite J. Delagardi izdoto rīkojumu atkal atkārtoja.²⁵ Bija noteikts, ka krogos pie galvenajiem ceļiem vienmēr jātur gatavībā zirgi un pajūgi, kurus ceļinieki par maksu varētu izmantot.²⁶ Muižu īpašniekiem vai nomniekiem bija pavēlēts turēt prāvus lopbarības un pārtikas krājumus. Par katru jūdzi bija noteikta likme — 4 zviedru apaļie (1 zviedru apaļajā ir $\frac{1}{12}$ šiliņa). Valsts un muižnieku zemniekiem bija jāatruj no darba savi zirgi un jādod tie uz zināmu laiku pasta un ceļotāju pārvadāšanai.²⁷ Vēlāk samaksu paaugstināja — vietējiem dižciltīgajiem un muižniekiem vajadzēja maksāt 4 apaļos, bet pārējiem ceļotājiem — 6 apaļos par jūdzi.²⁸ Par minētajiem pasākumiem bija jārūpējas vietvaldim. Arī zviedru valdīšanas laikā bija speciāli kurjeri (*boten*). Grūti spriest, kādas funkcijas šie kurjeri izpildīja. Ir zināms, ka liela daļa šo kurjeru bija krodzinieki. Jādomā, ka šos laudis izmantoja sevišķos gadījumos, kad bija jānogādā steidzamas ziņas.

1639. g. tika izveidots speciāls vēstuļu pasts (*Briefpost*).²⁹ Ģenerālgubernators Bengts Uksenšerna atcēla vecos zirgu piegādes noteikumus un pieprasīja no katra revīzijas arkla maksāt vienu dālderī pasta staciju uzturēšanai. Katram muižas īpašniekam bija jātur stādula un divi zirgi, par ko gadā no zviedru administrācijas saņēma 120 dālderus.³⁰ Tomēr arī šie pasākumi nebija efektīvi. Zviedru valdība meklēja izeju no grūtā stāvokļa. 1645. g. pastmeistaram Bekeram tika uzdots izveidot savu pasta staciju tīklu un turēt savus zirgus Rīgā, Tartu, Narvā, Pērnāvā, Tallinā, Rakverē.³¹ Valsts atvēlēja zināmu summu pasta staciju uzturēšanai. Liekas, ka daļēji arī muižniekiem bija pienākums joprojām dot zirgus un uzturēt dažas stacijas pasta vajadzībām.³² Lai gan zviedru valdība izdeva dekrētu

²⁴ R. Liljedahl, 1933, s. 365.

²⁵ J. Jaunzems, 1938, 160. lpp.

²⁶ R. Liljedahl, 1933, s. 366.

²⁷ G. Jensch, 1934, S. 2.

²⁸ Turpat.

²⁹ Turpat, 3. lpp.

³⁰ Turpat.

³¹ Turpat, 4. lpp.

³² LCVVA, 7349. f., 1. apr., 154. l., 183. lpp.

pēc dekrēta, tomēr līdztekus pastāvēja arī patvaļīga zirgu un transporta līdzekļu ņemšana pasta vajadzībām par velti.³³ Pasta operāciju ātrums bija apmierinošs, piemēram, līdz Stokholmai vēstule tika nogādāta 9—10 dienās.³⁴ Pasts vispirms apkalpoja valsts vajadzības. Vēstules nogādāja kurjeri,³⁵ bet sevišķi svarīgos gadījumos — ārkārtēji kurjeri.³⁶ Pasta kurjeri bija atbrīvoti no pārceltuves naudas.³⁷

Nav zināms, pa kādiem ceļiem parasti pastu nogādāja uz Zviedriju. Liekas, ka pastu galvenokārt veda pa ceļu gar jūrmalu uz Pērnavu un Tallinu, kā arī pa ceļu caur Valmieru uz Tartu.³⁸ Tālāk pastu veda caur Somiju.³⁹ Somijas pasts salīdzinājumā ar pastu Latvijā bija sliktāks. Par to liecina daudzās ridzinieku, kā arī zviedru ierēdņu sūdzības.⁴⁰ Uz Somijas pastu nevarēja paļauties, tāpēc vēstules bieži tika dublētas.⁴¹ Pastu pārvadāja arī no Igaunijas uz Zviedriju braucošie tirdzniecības un citi kuģi, taču ne visai bieži. XVII gs. vidū, lai izvairītos no nedrošajiem somu pasta pakalpojumiem, pastu uz Zviedriju sūtīja caur Gdansku un Hamburgu.⁴² Labāks stāvoklis bija ziemā, jo tad pastu veda no Igaunijas pāri jūrai — garām Olandu (Ālandu) salām uz Zviedriju.⁴³

Otrs pasta virziens bija no Rīgas uz Klaipēdu, Karalaučiem un Gdansku. Sevišķi nozīmīgs šis pasts kļuva pēc tam, kad Trīsdesmitgadu karā zviedri ieguva Baltijas jūras dienvidu piekrasti. No Rīgas gar šo piekrasti tika izveidota otra pasta līnija, kas gāja caur Dāniju uz Zviedriju.⁴⁴ Bija norikotas speciālas pasta jahtas, kas no Štrālzundas veda pastu uz Pērnavu.⁴⁵ Lai nodrošinātu pasta satiksmi caur Kurzemi, 1668. g. zviedru valdība ar hercogu Jēkabu noslēdza speciālu līgumu. Hercogs deva atļauju zviedriem ierīkot pasta stacijas Jelgavā un Skrundā,⁴⁶ kur varētu apmainīt zirgus. Pasta sakari šajā virzienā bija izveidoti jau XVII gs. pirmajā pusē (1632. g.). Rīga šim pastam bija atvēlējusi 200—300 dālderu gadā. Vēstules no

³³ LCVVA, 7349. f., 1. apr., 154. l., 183. lpp.

³⁴ *G. Jensch*, 1934, S. 4.

³⁵ Turpat.

³⁶ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 1333. l., 35. lpp.

³⁷ *G. Jensch*, 1934, S. 4.

³⁸ Spriežot pēc karalienes Kristīnes rezolūcijas, ko viņa izdeva, atbildot uz Vidzemes bruņniecības iesniegumu 1645. g., galvenās līnijas, pa kurām vajadzēja pārvadāt pastu, bija šādas: Rīga—Tartu—Narva, Tartu—Tallina un Rīga—Tallina caur Pērnavu (*Sammlung der Gesetze* . . . , 2, II, S. 199).

³⁹ LCVVA, 7349. f., 1. apr., 154. l., 184. lpp.

⁴⁰ Turpat, A-2. f., 1. apr., 1098. l., 133. lpp.

⁴¹ Turpat, 7349. f., 1. apr., 154. l., 184. lpp.

⁴² Turpat.

⁴³ Turpat, 189. lpp.

⁴⁴ *G. Jensch*, 1934, S. 4.

⁴⁵ LCVVA, 7349. f., 1. apr., 155. l., 834. lpp.

⁴⁶ *G. Jensch*, 1934, S. 5.

Rīgas uz Karalaučiem nonāca pēc 10—12 dienām.⁴⁷ Zviedru pastu izmantoja arī Kurzemes hercogiste.

Sarežģījumi pasta jautājumos starp Kurzemi un Zviedriju sākās ap 1685. g. Zviedru pasta jātnieki 1685. g. janvārī sūdzējās par to, ka viņiem tiekot radītas grūtības pie pārceļšanās pāri upēm.⁴⁸ Personālam, kas apkalpoja zviedru pastu, traucēja izmantot arī pasta stacijas un aizliedza taisnākos ceļus. Sūdzībās zviedru pasta kalpotāji atsaucās uz hercogistes līgumu ar karalieni Kristīni 1647. g. Arī Štumsdorfas un Olivās miera līgumos bija paredzēta zviedru pasta darbība Kurzemes hercogistē.⁴⁹ Sūdzībā tika uzsvērts, ka zviedru pasts netraucēti darbojoties jau apmēram 30—40 gadu.⁵⁰ Gubernators E. Soops prasīja, lai hercogs atdod atņemto Skrundas pasta staciju, nekavē pārceļšanos pāri upēm un lai gādā, ka Jelgavas rāte netraucētu pasta stacijas darbību Jelgavā.⁵¹ 1685. g. martā zviedru pasta priekšnieks Šteins (*Stattus Stein*) sūdzējās, ka rīdzinieki izmantojot hercoga pastu. Ģenerālgubernators Kristofers Hurns pavēlēja stingri sodīt tos, kas neizmanto zviedru pasta pakalpojumus. Ģenerālgubernators nosauca Kurzemes hercogistes pastu par «blakus pastu» (*Neben Post*).⁵² Rīgas namnieki paskaidroja, ka Kurzemes pasts ziņas nogādājis gandrīz diennakti ātrāk nekā zviedru pasts. Tie sūdzējās, ka Jelgavas iedzīvotāji saņemot ziņas par ārzemju tirgus konjunktūru 19 stundu ātrāk un šis fakts ļoti kaitējis rīdziniekiem. Hercoga pasts sasniedzot Hamburgu, Lībeku, Amsterdamu, Londonu četras dienas ātrāk nekā zviedru pasts.⁵³ Hercoga pastam bija ierīces, ar kuru palīdzību apmainīt pastu pār pārplūdušām upēm. Hercogs ņēma pasta jātniekus no saviem dragūniem.⁵⁴ Tas viss nodrošināja šī pasta priekšrocības. Tomēr ģenerālgubernators Hurns joprojām pieprasīja katru, kas nepildīs aizliegumu lietot hercogistes pastu, sodīt ar 100 dālderiem.⁵⁵ Kurzemes hercogistē turpinājās zviedru pasta jātnieku traucēšana, kas 1685. g. izvērtās par īstu vajāšanu. Tiem draudēja pat ar rīkstēm.⁵⁶ Turklāt pārceltuvju naudu no zviedru pasta jātniekiem sāka pieprasīt četrkārtīgā apmērā.⁵⁷ 1685. g. Stokholmā ieradās Kurzemes hercogistes sūtnis Felkerzāms, lai panāktu zviedru pasta likvidēšanu Kurzēmē.⁵⁸ Zviedrijas karalis

⁴⁷ G. Jensch, 1934, S. 4.

⁴⁸ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 421. l., 975. lpp.

⁴⁹ Turpat, 979. lpp.; G. Jensch, 1934, S. 6.

⁵⁰ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 421. l., 979. lpp.

⁵¹ Turpat, 981. lpp.

⁵² Turpat, A-3. f., 6. apr., 926. l. (1685. g. 6. marts).

⁵³ Turpat, A-2. f., 1. apr., 1096. l., 320.—324. lp.

⁵⁴ G. Jensch, 1934, S. 5.

⁵⁵ LCVVA, A-3. f., 6. apr., 926. l., 28. lp.

⁵⁶ Turpat, A-2. f., 1. apr., 421. l., 985. lp.

⁵⁷ Turpat, 991. lp.

⁵⁸ Turpat, 1096. l., 392. lpp.

Kārlis XI speciālā vēstījumā Kurzemes hercogam uzsvēra, ka zviedriem ir tiesības sūtīt pastu caur Kurzemi.⁵⁹

Domstarpības pasta jautājumā ieilga. Beidzot 1687. g. Zviedrijas karalis atzina Kurzemes hercogistes tiesības turēt savu pastu, bet reizē arī uzsvēra, ka jānodrošina zviedru pastam normālas funkcionēšanas apstākļi, galvenais — normālas zirgu apmaiņas iespējas, kā arī pārcelšanās pāri upēm.⁶⁰ No teksta jūtams, ka zviedri bija ļoti neapmierināti ar Kurzemes pasta ierīkošanu. Nav zināms, kā strīdu galu galā nokārtoja. 1694. g. pastāvēja abas pastu sistēmas. Zviedrijas karalis bija licis izveidot speciālu komisiju, kas noskaidrotu pasta stāvokli un par to ziņotu karalim.⁶¹ Komisijas memoriāls noskaidro dažus sīkumus abu pastu savstarpējās attiecībās. Zviedru pasta zināmā mērā atguva savas pozīcijas — bija atgūta zirgu apmaiņas stacija Jelgavā. Abu pasta staciju starpā bija notikusi darba dalīšana.⁶² Tomēr hercogs vēl nebija atteicies no nodoma likvidēt zviedru pastu, un joprojām tika traucēta zviedru pasta jātnieku normāla pārcelšanās pāri upēm.

Kurzemes pasta bija saistīts ar visām lielākajām pilsētām — Ventspili, Kuldīgu, Liepāju.⁶³ Agrākie ordeņa pasta pārvadātāji — kuršu kōniņi — tagad pārgāja hercoga dienestā un nogādāja pastu no Kuldīgas uz Ventspili.⁶⁴ 1694. g. memoriālā kā vēlējums bija izteikta doma par nepieciešamību nodibināt sakaru līniju Rīga—Bauska—Birži—Viļņa.⁶⁵

Ļoti liela nozīme bija pasta sakariem ar Krieviju, sevišķi no tirdznieciskā viedokļa. Krievijas pasta līnijas no Maskavas uz Pleskavu un Arhangeļsku.⁶⁶ Nav zināms, kad tieši radās sakari ar Rīgu, bet 1672. g. pasta jau tika nogādāts no Maskavas uz Rīgu un Viļņu. Vēstules uz Rīgu izsūtīja otrdienās un uz Viļņu — ceturtdienās.⁶⁷ Liekas, ka krievu pasta bija samērā ātrs. 1684. g. Novgorodas vai vadam tika dota pavēle, lai pastu no stacijas uz staciju vestu nepārtraukti dienu un nakti, lai šim nolūkam tiktu gādāti labākie zirgi. Turpat bija izteikta piezīme, ka zviedru pastu uz Rīgu vedot pārāk lēni — no Vastselīnas uz Rīgu septiņas, turpretī krievu pastu no Maskavas uz Pleskavu deviņas dienas. Pasta ormaņiem noteica

⁵⁹ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 983. l., 137.—138. lp.

⁶⁰ Turpat, 7349. f., 1. apr., 237. l., 2. lp.

⁶¹ Turpat, A-2. f., 1. apr., 983. l., 259. lp.

⁶² Piemēram, ridzinieku vēstules līdz Jelgavai nogādāja tikai zviedru pasta (LCVVA, A-2. f., 1. apr., 983. l., 263. lp.).

⁶³ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 983. l., 260.—263. lp.

⁶⁴ G. Jensch, 1934, S. 5.

⁶⁵ LCVVA, A-2. f., 1. apr., 983. l., 260., 263. lp.

⁶⁶ G. Jensch, 1934, S. 7.

⁶⁷ ПСЗ, III, 1402.

ātrumu — 7 verstis stundā vasarā, bet 5 verstis stundā rudenī un ziemā.⁶⁸ Krievu pasta vēstules uz Rīgu Pleskavā lika atsevišķā maisā ar uzrakstu «Rīga», bet uz Tallinu, Tartu un Narvu — maisā ar uzrakstu «Valka».⁶⁹ Krievu pastam, tāpat kā zviedru un citu valstu pastiem, bija šāds trūkums: sūtņu priekza darbinieki varēja atplēst vēstules pēc vēlēšanās. Tāpēc sevišķi svarīgas ziņas sūtīja ar speciāliem kurjeriem. Lai gan pasta darbībā bija trūkumi, tomēr pasts apmierināja tālaika prasības.

No satiksmes apstākļu uzlabošanas viedokļa visu apskatāmo periodu var iedalīt divos posmos: 1) līdz XVII gs. un 2) XVII gs. Pirmajā posmā bija maz darīts, lai uzlabotu satiksmes apstākļus. Tāpēc XVI gs. otrajā pusē satiksmes ceļu sliktās kvalitātes dēļ tika stipri traucēta tranzitirdzniecība, sevišķi pa Daugavu, un tāpēc bija ļoti nepieciešams kaut ko uzsākt, lai uzlabotu satiksmes ceļu izmantošanas iespējas. Ceļu kvalitāti vēl vairāk pasliktināja Livonijas karš, bet pēc tam poļu—zviedru un zviedru—krievu karš. Tikai XVII gs. otrajā pusē varēja pievērsties satiksmes ceļu labiekārtošanai. Tad satiksmes ceļu labiekārtošanā sākās jauns posms. Vidzemes satiksmes ceļi tika manāmi uzlaboti. Citāds stāvoklis bija Kurzemes hercogistē un sevišķi Latgalē, kur ceļus uzlaboja samērā maz. Tomēr XVII gs. notika lūzums satiksmes ceļu uzlabošanā.

⁶⁸ ПСЗ, II, 1802.

⁶⁹ Турпат, III, 1402.

NOBEIGUMS

Laikā no XIII līdz XVII gs. (ieskaitot) Latvijas satiksmes ceļu tīkls veidojās atbilstoši attīstītā feodālisma saimnieciskajām vajadzībām. Šajā procesā un ceļu uzlabošanā latviešu tauta ieguldīja milzīgu darbu. Rodas jautājums, kāda bija satiksmes ceļu nozīme latviešu tautas saimnieciskajā un kulturālajā attīstībā. Latvijas satiksmes ceļi laikā līdz XIII gs. funkcionēja latviešu tautas interesēs, bet pēc tam tos deformēja vācu iebrukums. Līdz ar to Latvijas satiksmes ceļus sāka izmantot iebrucēji politisko un saimniecisko tieksmju apmierināšanai. Vācu iebrucēji XIII—XIV gs. Latvijas satiksmes ceļus izmantoja bieži vien agresīvai pret kaimiņu zemēm (Lietuvi un Krievzemi). Taču pakāpeniski šiem ceļiem izvirzījās divi galvenie uzdevumi: pirmkārt, saistīt Rietum- un Austrumeiropu ekonomiskā un politiskā ziņā un, otrkārt, apmierināt feodālās saimniecības prasību pēc saistības ar tirgu. Šīs funkcijas savukārt ietekmēja satiksmes ceļu tīkla veidošanos un orientāciju.

Vēstures avoti rāda, ka vācu tirgotāju un feodāļu kundzības rezultātā no tranzititirdzniecības tika atstumti Latvijas teritorijā dzīvojošo tautību pārstāvji. Arī pēc Livonijas sabrukuma zviedru un poļu valdošās aprindas nekā nedarīja, lai stāvokli izmainītu. Faktiski tas pat nebija iespējams, jo latvieši bija tiktāl sociāli un ekonomiski paverdzināti, ka tie vispār nevarēja piedalīties tranzititirdzniecībā. Jāuzsver arī tas negatīvais fakts, ka svešzemju iebrucēju darbības rezultātā tika traucēti un pat pārtraukti jau sen pirms XII gs. izveidotie neapšaubāmi pozitīvie Austrumeiropas tautu savstarpējie sakari. Ir pamats secināt, ka latviešu tautai pēc XIII gs. sākās laiks bez jebkādam perspektīvām.

Attiecībā uz tranzītu jāuzsver Latvijas satiksmes ceļu milzīgā nozīme visas Eiropas mērogā. Tranzītam Latvijas ceļi tika izmantoti jau kopš t. s. vikingu laikiem, kad Daugava kļuva par vienu no Eiropas tirdzniecības ceļu posmiem (t. s. ceļš no varjagiem uz grieķiem). Taču plašākā nozīmē Latvijas ceļus par tranzīteliem var uzskatīt tikai kopš XII gs. beigām un XIII gs. sākuma, kad preču apmaiņa starp Rietum- un Austrumeiropu kļuva nepārtraukta. Eiropas tirgū, pieaugot maksātspējīgo iedzīvotāju grupu skaitam, palielinājās pieprasījums pēc zvēradām, vaska, pārtikas produktiem, kā arī pēc mežsaimniecības precēm. Latvijas satiksmes ceļu attīstību tomēr visvairāk stimulēja Rietumeiropas manufaktūru uzplaukums. Tāpēc Latvijas satiksmes ceļu veidošanas tempi sevišķi paātrinājās XV—XVII gs.

Tā kā ceļi Latvijas teritorijā tika izmantoti tranzītam caur Rīgu, tad jāuzsver satiksmes ceļu virziena orientācija. Rīga bija viena no galvenajām Austrumeiropas preču savāktuvēm un dabisku apstākļu dēļ izveidojās pie Daugavas kā pie galvenā Latvijas tranzītceļa agrajos un attīstītajos viduslaikos. Taču Rīga ietekmēja arī sauszemes ceļu attīstības virzienus — visi lielākie Latvijas satiksmes ceļi orientējās uz Rīgu, nākot cauri latviešu apdzīvotajām teritorijām no lietuviešu, igauņu, baltkrievu, krievu apdzīvotajām zemēm. Zināmu disonansi šajā dabiskajā satiksmes ceļu orientācijā radīja Kurzemes hercogistes saimnieciskā un politiskā aktivitāte, sevišķi hercoga Jēkaba laikā, kad Kurzemes ostām bija tieši sakari ar ārzemēm. Tomēr liela daļa Kurzemes hercogistes preču joprojām plūda uz Rīgu. Kad latviešu tauta nokļuva vācu feodālu jūgā, tā vairs nevarēja izmantot tranzīttirdzniecību savā labā. Rīgas latviešu transportstrādnieku brālības saņēma tikai eksistences tiesu. Līdz ar tranzīttirdzniecības lomas pieaugumu Eiropas spēcīgāko valstu ārpolitikā palielinājās Latvijas teritorijas stratēģiskā nozīme. Izdevīgā ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ, no šāda aspekta raugoties, latviešu tauta dabūja smagi ciest. XIII gs. tā nokļuva vācu feodālu jūgā. Līdz ar Livonijas valstiņu bojāeju (kuru pastāvēšanas laiku arī nevar uzskatīt par mierīgas attīstības periodu) spēcīgākās Ziemeļ- un Austrumeiropas valstis — Rečpospolita, Krievija, Zviedrija un Dānija — sāka ilgu un asiņainu cīņu par ekonomiski un stratēģiski nozīmīgās Latvijas teritorijas iegūšanu. Latvijas teritorijas iedzīvotājiem šīs cīņas nozīmēja periodiskus saimnieciskus un demogrāfiskus satricinājumus.

Attiecībā uz Latvijas satiksmes ceļu iekšējo sakaru funkcijām ir nepieciešams akcentēt ceļu pozitīvo nozīmi. Feodālā jūga un vācu iebrukuma dēļ latviešu zemnieki nevarēja šos ceļus aktīvi izmantot, tomēr tendence to darīt palika, jo ar katru gadsimtu lauku un pilsetu saistība kļuva ciešāka. Arī Latvijas iekšējo satiksmes ceļu tīklu attīstību sevišķi stimulēja lauksaimniecības produktu un mežsaimniecības preču pieprasījums Rietumeiropā. Pirmajos gadsimtos pēc

vācu iebrukuma latviešu zemnieku vajadzības pēc tirgus apmierināja tuvākās mazpilsētiņas un miestīņi, taču, attīstoties feodālajai saimniecībai, viņiem arvien vairāk bija nepieciešami tieši sakari ar Rīgu.

Ciņā ar vācu muižnieku tieksmēm monopolizēt sakarus ar pilsētu latviešu zemniekiem radās negaidīts un diezgan spēcīgs sabiedrotais — vācu birģeļi, jo viņiem bija izdevīgāk tirgoties ar latviešu zemniekiem nekā ar vācu feodāļiem.

Vēl lielāka vajadzība saistīties ar tirgu bija feodāļu muižām, jo tās vairāk ražoja tirgum. Uz Rīgu plūda lauksaimniecības un mežsaimniecības produkti, bet no Rīgas uz laukiem — luksusa preces (muižniekiem), sāls, siļķes, dzelzs. Tāpēc ikvienai apdzīvotajai vietai bija jāizveido savi vietējie satiksmes ceļi, lai pievienotos lielceļiem. Vietējās nozīmes satiksmes ceļu attīstības process turpinājās visu apskatāmo periodu. Saimnieciskais progress vispirms bija tajos novados, kurus šķērsoja lielie satiksmes ceļi, bet novadi, kas atradās ģeogrāfiski neizdevīgos apstākļos, stipri izjuta šo ceļu trūkumu. Ja uzsver, ka izveidojies satiksmes ceļu tīkls spēja veikt divus iepriekš minētos uzdevumus, proti, saistīt Rietum- un Austrumeiropu politiski un ekonomiski, kā arī apmierināt feodālās saimniecības vajadzības, stimulējot Latvijas teritorijas saimniecisko uzplaukumu. Latvijas satiksmes ceļi veicināja Rīgas kā Latvijas teritorijas vienota ekonomiskā centra izveidošanos.

AVOTI UN LITERĀTŪRA

Marksisma klasiķu darbi

Engelss F. Zemnieku karš Vācijā. Rīgā, 1954.

Markss K. Kapitāls, I. Rīgā, 1951.

Nepublicētie avoti

Latvijas PSR Centrālais Valsts vēstures arhīvs:

A-1. fonds — Rīgas rātes iekšējais arhīvs;

A-2. „ — Rīgas rātes ārējais arhīvs;

A-3. „ — Rīgas maģistrāta virskanceleja;

A-9. „ — Rīgas pilsētas tirdzniecības tiesa;

A-10. „ — Rīgas pilsētas ķemerejas un amatu tiesa,

A-18. „ — Rīgas pilsētas kases kolēģija;

A-19. „ — Rīgas pilsētas ekonomijas ekspedīcija;

A-288. „ — Karšu kolekcija;

7349. „ — Zviedru ģenerālgubernatora kanceleja;

7363. „ — Vēstures un senatnes pētītāju biedrība (1967. g. šis fonds tika sadalīts divās daļās: 4038. fonds — Vēstures un senatnes pētītāju biedrība; 7363. fonds — Rokrakstu kolekcija);

7404. fonds — Vidzemes muižu plāni un apraksti.

Центральный государственный архив древних актов:

фонд 63 — Сношения России с Курляндией;

„ 147 — Копии Кенигсбергского архива;

„ 192 — Картографический отдел.

Brotze J. Chr. Sammlung verschiedener Liefländischen Monumente, Prospecte, Münzen, Wappen etc. (Rokraksts glabājas Latvijas PSR ZA Fundamentālajā bibliotēkā.)

V. Lāča Latvijas PSR Valsts bibliotēkas Rokrakstu un retumu nodaļas X fonds.

Publicētie avoti

Atskaņu hronika. Ditleba Alnpeķes «Rīmju hronika». Rīgā, 1936.

Akten und Rezesse der livländischen Ständetage. Bearb. von O. Stavenhagen, L. Arbusow sen., L. Arbusow jun. und A. Bauer, Bd. I—III. Riga, 1907—1938.

- Bodeckers Chronik Livländischer und Rigascher Ereignisse. 1593—1638. Bearb. von J. G. L. Napiersky. Riga, 1890.
- [*Buddenbrock G.*] Sammlung der Gesetze, welche das heutige livländische Landrecht enthalten, kritisch bearbeitet, Bd. I, II. Mitau—Riga, 1802—1821.
- Der Reisende Samuel Kiechel, aus Ulm gebürtig. — Mittheilungen aus dem Gebiete der Geschichte Liv-, Ehst- und Kurland's, Bd. IV, H. 3. Riga, 1849.
- Die älteste schwedische Landrevision Livlands (1601). Hrsg. von A. Sväbe. — Latvijas Universitātes raksti, Tautsaimniecības un tiesību zinātņu fakultātes sērija, II, 3. Rīgā, 1933.
- Die Recesse und andere Akten der Hansetage. Abt. 1, 1256—1430. Bearb. von W. Junghans und K. Koppmann, Bd. I—VIII. Leipzig, 1870—1897; Abt. 2, 1431—1476. Bearb. von G. v. d. Ropp, Bd. I—VII. Leipzig, 1876—1892; Abt. 3, 1477—1530. Bearb. von D. Schäfer und F. Techen, Bd. I—IX. Leipzig—München, 1881—1913.
- Dunsdorfs E.* Uksensērnas Vidzemes muižu saimniecības grāmatas (1624—1654). Rīgā, 1935.
- Eckardt F.* Topographische Uebersicht der rigischen Statthalterschaft. Riga, 1792.
- Friebe W. Chr.* Handbuch der Geschichte Lief-, Esth- und Kurlands zum Gebrauch für jedermann, Bd. I—V. Riga, 1791—1794.
- Gadebusch F. K.* Livländische Jahrbücher, Theile I—IV. Riga, 1780—1783.
- Goetz L. K.* Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters. Hamburg, 1916.
- Hansisches Urkundenbuch. Bearb. von K. Hoehlbaum u. a., Bd. I—XI. Halle—München, 1876—1916.
- Hildebrand H.* Das Rigische Schuldbuch (1286—1352). St. Petersburg, 1872.
- Hupel A. W.* Topographische Nachrichten von Lief- und Ehstland, Bd. I—III. Riga, 1774—1782.
- Indriķa Livonijas chronika. Rīgā, 1936.
- Jakubowski J., Kordzikowski J.* Polska XVI wieku pod względem geograficzno-statystycznym, t. XIII. Infanty. Warszawa, 1915.
- Kämmerei-Register der Stadt Riga. Hrsg. von A. v. Bulmerincq. Bd. I. Leipzig, 1909; Bd. II, München—Leipzig, 1913.
- Kurländische Güter-Chroniken, nach urkundlichen Quellen zusammengestellt und bearbeitet von F. v. Klopmann, Bd. I, II. Mitau, 1856, 1894.
- Latvijas vēstures avoti, II sēj., 1., 2. burtn. Rīgā, 1937, 1940.
- Lentilius R.* Curlandiae quaedam notabilia (Sis tas ievēribas cienīgs par Kurzemi). — Latvijas Universitātes raksti, XI. Rīgā, 1924.
- Liefflaendische Landes-Ordnungen nebst darzu gehörigen Placaten und Stadgen. Riga, 1705.
- Lietuvos inventoriai XVII a. Dokumentų rinkinys, sudarė K. Jablonskis ir M. Jučas. Vilnius, 1962.
- Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch nebst Regesten. Begründet von F. G. v. Bunge, fortgesetzt von H. Hildebrand, Ph. Schwartz, L. Arbusow und A. v. Bulmerincq, Abt. 1, Bd. I—XII; Abt. 2, Bd. I—III. Reval, 1853—1859; Riga—Moskau, 1867—1914.
- Livländische Güterurkunden, Bd. I, 1207—1500. Hrsg. von H. v. Bruiningk und N. Busch. Riga, 1908; Bd. II, 1501—1545. Hrsg. von H. v. Bruiningk. Riga, 1923.
- Löffler.* Poretschje, Stapelort des Düna-Handels nach Riga. — Monatsschrift zur Kenntnis der Geschichte und Geographie des Russischen Reichs (Riga), 1791, 2. Halbjahr.
- Mellin L. A.* Atlas von Liefland oder von den beyden Gouvernementern und Herzogthümern Lief- und Ehstland und der Provinz Oesel. Riga—Leipzig, 1798.
- Monumenta Livoniae antiquae. Sammlung von Chroniken, Berichten, Urkunden und anderen schriftlichen Denkmalen und Aufsätzen, Bd. I—V. Riga—Dorpat—Leipzig, 1835—1847.

- Olearius A.* Vermehrte neue Beschreibung der Muscowitischen und Persischen Reise... Schlesswig, 1656.
- Petri J. Chr.* Neuestes Gemähle von Lief- und Ehtland unter Katharina II und Alexander I, Bd. I, II. Leipzig, 1809.
- Recke G. P. v. d.* Auszug der wichtigsten Sachen sowohl aus den Landtäglichen, als auch Conferencial-Schlüssen, Herzöglichen Reversalien und Compositions-Acten, imgleichen aus den Subjektions-Pacten oder Provisorie Ducali, Privilegio Nobilitatis, Privilegio des Herzogs Gotthard, Formula Regiminis, Statuten und Comissarialischen Decisionen. Mitau, 1796.
- Rusovs B.* Livonijas kronika. Rīgā, 1926.
- Schirren C.* Die Recesse der livländischen Landtage aus den Jahren 1681 bis 1711. Dorpat, 1865.
- Seraphim A.* Das Zeugenverhör des Franciscus de Moliano (1312). Königsberg, 1912.
- Snell K. F.* Beschreibung der russischen Provinzen an der Ostsee. Jena, 1794.
- Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Øresund 1497—1660, udarbejdede efter de bevarede regnskaber over Øresundstoiden. Udgiven paa Carlsbergfondets bekostning ved *Nina Ellinger Bang*. Første del: Tabeller over skibsfarten. København, 1906.
- Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Øresund 1661—1783 og gennem Storebaelt 1701—1748 ved *Nina Ellinger Bang* og *Knud Korst*. Første del: Tabeller over skibsfarten. København, 1930.
- Vidzemes tiesību vēstures avoti. Rīgā, 1941.
- Vidzemes 1638. gada arklū revīzija.—Latvijas vēstures avoti, IV sēj., 1.—4. burtn. Rīgā, 1938—1941.
- Vier Bücher der Landvogtei der Stadt Riga. Hrsg. von A. v. Bulmerincq, Bd. I—III. Riga, 1923, 1925, 1931.
- Ziegenhorn Chr. G.* Staats-Recht der Herzogthümer Curland und Semgallen. Königsberg, 1772.
- Альбом Мейерберга. Виды и бытовые картины России XVII века. В приложении карта пути, составленная А. М. Ловягиным. СПб., 1903.
- Грамоты Великого Новгорода и Пскова. Под ред. С. Н. Валка. М.—Л., 1949.
- Историко-юридические материалы, извлеченные из актовых книг губерний Витебской и Могилевской, хранящихся в центральном архиве в Витебске и изд. под ред. Д. И. Довгялло. Вып. 27, 29, 31. Витебск, 1898, 1901, 1903.
- Отписка псковского воеводы князя Ивана Хилкова и дьяка Меркурия Крылова. — Сборник Московского архива Министерства юстиции, VI. М., 1914.
- Полное собрание законов Российской империи, собр. I, т. I—III. СПб., 1830.
- Русско-ливонские акты, собранные К. Э. Напьерским. СПб., 1868.
- Сборник материалов и статей по истории Прибалтийского края. Изд. Е. В. Чешихина, т. I—IV. Рига, 1876—1882.
- Смоленские грамоты XIII—XIV веков. Подготовили к печати Г. А. Сумникова и В. В. Лопатин. М., 1963.
- Хроника Быховца. М., 1966.

MONOGRĀFIJAS UN RAKSTI

- Ahnlund N.* Gustav Adolf. Berlin, 1938.
- Atlements A.* Zemgales novadu sadalīšana 1254. gadā. — Senatne un Māksla, 1936. 2. nr.
- Apinis K.* Latvijas pilsētu vēsture. Rīgā, 1931.
- Arbusow L.* Die Hauptrichtungen in der Entwicklung des baltischen Kartenbildes bis gegen 1600. — Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga, Vorträge aus dem Jahre 1934. Riga, 1935.

- Arbusow L.* Geschichtliche Landeskunde. — In: *Kupffer K.* Baltische Landeskunde. Riga, 1911.
- Arbusow L.* Grundriss der Geschichte Liv-, Est- und Kurlands. Riga, 1918.
- Arbusow L.* Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands bis 1595. — Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga, Vorträge aus dem Jahre 1934. Riga, 1935.
- Arndt W.* Plan zur Eroberung Livlands durch die Hansa. — Archiv für Geschichte Liv-, Esth- und Kurlands, IV. Dorpat, 1845.
- Atlas historyczny Polski. Prusy Królewskie w drugiej połowie XVI wieku. Opracował M. Biskup przy współudziale Lucjana Koca. Warszawa, 1961.
- Ābers B.* Zemnieku tirdzniecība Rīgā 17. gs. beigās un 18. gs. pirmajā pusē. — Latvijas Vēstures Institūta Zurnāls, 1939, 1. nr.
- Āboliņš J.* Darba rati Latvijas lauksaimniecībā. Rīgā, 1935.
- Bächtold H.* Der norddeutsche Handel im XII. und beginnenden XIII. Jahrhundert. Berlin—Leipzig, 1910.
- Balodis Fr.* Die baltisch-finnisch-ugrische Grenze in Lettland in vorgeschichtlicher Zeit. — Liber Semisaecularis Societatis Fenno-Ugrice. Helsinki, 1933.
- Balodis Fr.* Latviešu starptautiskie sakari ap 1000. gadu pēc Kristus. — Latvijas Vēstures Institūta Zurnāls, 1939, 1. nr.
- Bechtel H.* Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. München, 1951.
- Benninghoven Fr.* Rigas Entstehung und der frühhansische Kaufmann. Hamburg, 1961.
- Berkholz L.* Der Handelsvertrag von 1615 zwischen Kurland und Riga. — Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde der Ostseeprovinzen Russlands aus dem Jahre 1910. Riga, 1911.
- Bielenstein A.* Die Grenzen des lettischen Volksstammes und der lettischen Sprache in der Gegenwart und im 13. Jahrhundert. St. Petersburg, 1892.
- Bienemann Fr. jun.* Die schwedische Regierung und die Wasserverbindungen Livlands gegen Ende des XVII. Jahrhunderts. — Düna-Zeitung, 1893, Nr. 63, 64.
- Bienenstamm H.* Geographischer Abriss der deutschen Ostseeprovinzen Russlands oder der Gouvernements Est-, Liv- und Kurland. Riga, 1826.
- Bienenstamm H.* Neue geographisch-statistische Beschreibung des kaiserlich-russischen Gouvernements Kurland, oder der ehemaligen Herzogthümer Kurland und Semgallen mit dem Stifte Pilten. Mitau—Leipzig, 1841.
- Biļķins V.* Zemgāliešu ciņas ar bīskapiem un ordeni. Rīgā, 1936.
- Biļķins V.* Kuršu brīvības ciņas. Rīgā, 1936a.
- Bilmanis A.* Zviedrijas vēsture. Rīgā, 1925.
- Birons A., Dorošenko V.* Vēstures zinātnes attīstība Padomju Latvijā. Rīgā, 1966.
- Blese E.* Pārskats par studijām Prūsijas Valsts arhīvā Karalaučos 1929. gada vasaras komandējuma laikā. — Latvijas Universitātes raksti, Filoloģijas un filozofijas fakultātes sērija, I, 1. Rīgā, 1929.
- Bohlen J.* Fragmente zur Geschichte des Herzogs Wilhelm von Kurland. Mitau, 1857.
- Boling J.* Was ist das für ein Schiff. Leipzig—Jena, 1956.
- Brastiņš E.* Beverīnas pilsvieta. Rīgā, 1927.
- Brastiņš E.* Latvijas pilskalni. I. Kuršu zeme. Rīgā, 1923; II. Zemgale un Augšzeme. Rīgā, 1926; III. Latgale. Rīgā, 1928; IV. Vidzeme. Rīgā, 1930.
- Brežgo B.* Ciņas ar vāciešiem Latgales dēļ. — Straume, 1934, 9. nr.
- Brežgo B.* Daugavpils un viņas nozīme Latgales vēsturē. Daugavpilī, 1929.
- Brežgo B.* Latgales XVIII gs. otrās puses un XIX gs. sākuma kartes. — Latvijas PSR ZA Vēstis, 1951, 2. nr.
- Brežgo B.* Ludza, Rēzekne. Rīgā, 1931.
- Brežgo B.* Skanstes XVII un XVIII gadu simteņos pie Aiviekstes upes ietekas Daugavā. — Militārais Apskats, 1936, 4. nr.
- Brežgo B.* 1567. gada Livonijas apraksts. — Filologu biedrības raksti, XVIII. Rīgā, 1938.

- Eruns Fr.* Die lübeckischen Pfundzollbücher von 1492—1496. — Hansische Geschichtsblätter, Jg. 1908. Leipzig, 1908.
- Bruns Fr.* Lübecks Handelsstrassen am Ende des Mittelalters. — Hansische Geschichtsblätter, Jg. 1896. Leipzig, 1897.
- Bruns Fr., Weczerka H.* Hansische Handelsstrassen. Atlas. Köln—Graz, 1962.
- Bruns Fr., Weczerka H.* Hansische Handelsstrassen. Textband. Weimar, 1967.
- Buchholtz A.* Ueber Versuche zur Reinigung des Fahrwassers der Düna im 16. und 17. Jahrhundert. — Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde der Ostseeprovinzen Russlands aus dem Jahre 1895. Riga, 1896.
- Bunge Fr. G. v.* Archiv für die Geschichte Liv-, Esth- und Kurlands, I—VIII. Dorpat—Reval, 1842—1861.
- Bunge Fr. G. v.* Die Stadt Riga im 13. und 14. Jahrhundert. Geschichte, Verfassung und Rechtszustand. Leipzig, 1878.
- Daenell E.* Die Blütezeit der deutschen Hanse, I, II. Berlin, 1905, 1906.
- Daenell E.* Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert. — Hansische Geschichtsblätter, Jg. 1903. Leipzig, 1904.
- Dahlman E.* Geschichte von Daenemark, I. Hamburg, 1840.
- Das Inland, 1836, 1847, 1848, 1854, 1857.
- Dąbrowski J.* Baltische Handelspolitik Polens und Litauens im XIV.—XVI. Jh. — Pirmā Baltijas vēsturnieku konference Rīgā 1937. g. Rīgā, 1938.
- Donnert E.* Der livländische Ordensritterstaat und Russland. Der Livländische Krieg und die baltische Frage in der europäischen Politik 1558—1583. Berlin, 1963.
- Dopkewitsch H.* Die Burgsuchungen in Kurland und Livland vom XIII.—XVI. Jahrhundert. — Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga, Vorträge aus dem Jahre 1931/32. Riga, 1932.
- Dopkewitsch H.* Die Burgsuchungen in Kurland und Livland vom 13.—16. Jahrhundert. — Mitteilungen aus der livländischen Geschichte, Bd. 25, H. 1. Riga, 1933.
- Doroszenko W. W.* Eksport Rygi na zachód w okresie przynależności do Rzeczypospolitej (1562—1620). — Zapiski Historyczne, XXXI, 1966, z. 1.
- Dorošenko V.* Kara postījumu sekas Vidzemes un Latgales lauksaimniecībā XVI gs. otrajā pusē. — Vēstures problēmas, III. Rīgā, 1960.
- Dorošenko V.* Lauksaimniecības preču eksports no Rīgas 1562.—1630. g. (statistiski dati). — Latvijas agrārā vēsture (XVI—XIX gs.). Rīgā, 1966.
- Dorošenko V.* Pāreja uz kļaušu muižas saimniecību Vidzemes bruņinieku muižās. — Vēstures problēmas, II. Rīgā, 1958.
- Doss K. B.* Zur Geschichte der baltischen Kanalprojekte und Geologisches vom Aa—Düna Kanal. — Düna-Zeitung, 1902, Nr. 120—125.
- Drawnieks Fr.* Lielupe. Rīgā, 1932.
- Drillis R.* Mēri un svāri. Rīgā, 1924.
- Dunsdorfs E.* Der Aussenhandel Rīgas im 17. Jahrhundert. — Pirmā Baltijas vēsturnieku konference Rīgā 1937. g. Rīgā, 1938.
- Dunsdorfs E.* Dažas Rīgas tirdzniecības parašas 17. un 18. gadu simtenī. — Latvijas Vēstures Institūta Zurnāls, 1938a, 2. nr.
- Dunsdorfs E.* Rīgas kuģniecība zviedru laikos. — Izglītības Ministrijas Mēnešraksts, 1935, 3.—6. nr.
- Dunsdorfs E.* Vidzemes zviedru laiku finances. — Veltījums A. Tentelim. Rīgā, 1936.
- Eckardt J.* Livland im achtzehnten Jahrhundert. Leipzig, 1876.
- Eckert W.* Kurland unter dem Einfluss des Merkantilismus. Ein Beitrag zur Staats- und Wirtschaftspolitik Herzog Jacobs von Kurland (1642—1682). Riga, 1927. Ein verlorener Weg. — Düna-Zeitung, 1893, Nr. 33, 34.
- Endzelins J.* Latvijas PSR vietvārdi, I d., 1., 2. sēj. Rīgā, 1956, 1961.

- Erglis R.* Kur atradās senā Zemgales osta? Rīgā, 1938.
- Forstreuter K.* Die Memel als Handelsstrasse Preussens nach Osten. Königsberg, 1931.
- Geschichte der Ostseeprovinzen Liv-, Est- und Kurland von der ältesten Zeit bis auf unser Jahrhundert, I. Mitau, 1879.
- Gfröhner A. F.* Gustav Adolph, König von Schweden und seine Zeit. Stuttgart, 1852.
- Gnegel-Waitschies G.* Bischof Albert von Riga. Ein Bremer Domherr als Kirchenfürst im Osten (1199—1229). Hamburg, 1958.
- Goetz L. K.* Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters. Lübeck, 1922.
- Góralski Z.* Materiały dotyczące traktów i przepaw od 1767 roku z zaginionych akt Komisji Skarbu Koronnego. — Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, 1965, nr. 2.
- Graudonis J., Urtāns V.* Senatnes pēdas. Rīgā, 1961.
- Grüner H.* Land und Leute an der Sengaler Aa. Ein prähistorisches Zeitbild auf Grund von Ortsnamen im Kirchspiel Salgaln. — Sitzungsberichte der kurländischen Gesellschaft für Literatur und Kunst und Jahresbericht des kurländischen Provinzialmuseums aus dem Jahre 1906. Mitau, 1907.
- Hahn J. K.* Der Lyva-Hafen. Liepāja, 1936.
- Hausmann R.* Ueber angebliche Belagerung Rigas im J. 1567. — Mittheilungen aus dem Gebiete der Geschichte Liv-, Ehst- und Kurland's, Bd. 12, H. 2. Riga, 1875.
- Hedemann O.* Dawne puszcze i wody. Wilno, 1934.
- Hedemann O.* Dzisna i Druja — magdeburskie miasta. Wilno, 1934.
- Heller F.* Die Handelswege Inner-Deutschlands im XVI., XVII. und XVIII. Jahrhundert und ihre Beziehungen zu Leipzig. Dresden, 1884.
- Hellmann M.* Das Lettenland im Mittelalter. Studien zur ostbaltischen Frühzeit und lettischen Stammesgeschichte, insbesondere Lettgallens. Münster—Köln, 1954.
- Hennig E.* Geschichte der Stadt Goldingen. Mitau, 1809.
- Herbst St.* Wojna inflancka 1600—1602. Warszawa, 1938.
- Herbst St.* Der Livländische Krieg 1600—1602. — Pirmā Baltijas vēsturnieku konference Rīgā 1937. g. Rīgā, 1938a.
- Herbst St.* Kampania letnia 1601. — Przegląd Historyczno-Wojskowy, IV, z. 2.
- Hildebrand H.* Das deutsche Kontor zu Polozk. — Baltische Monatsschrift, XXII, Riga, 1873.
- Hoffmann M.* Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck, I. Lübeck, 1889.
- Hollihn G.* Die Stapel- und Gästepolitik Rigas in der Ordenszeit 1201—1562. — Hansische Geschichtsblätter, Jg. 1935. Weimar, 1936.
- Ivinskis Z.* Die Handelsbeziehungen Litauens mit Riga im 14. Jahrhundert. — Pirmā Baltijas vēsturnieku konference Rīgā 1937. g. Rīgā, 1938.
- Jaunzems J.* Priedes krogs. — Senatne un Māksla, 1938, 1. nr.
- Jensch G.* Das Postwesen in Livland zur Schwedenzeit. — Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga, Vorträge aus den Jahren 1932/33. Riga, 1934.
- Jensch G.* Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert. Ein Beitrag zur livländischen Wirtschaftsgeschichte in schwedischer Zeit. — Mitteilungen aus der livländischen Geschichte, Bd. 24, H. 2. Riga, 1930.
- Jensch G.* Livländische und kurländische Jahrmärkte im XVII. Jahrhundert. — Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga, Vorträge aus den Jahren 1931/32. Riga, 1932.
- Jenšs J.* Rigas pilsētas tirdzniecība ar Pliskavu XVI un XVII gs. — Izglītības Ministrijas Mēnešraksts, 1937, 1., 2. nr.
- Jenšs J.* Tirdzniecība starp Rīgas pilsētu un zemniekiem XVII gs. — Izglītības Ministrijas Mēnešraksts, 1931, 7., 8. nr.

- Jenšs J.* Tirdzniecība un kuģniecība latviešu tautas dzīvē un dzejā. — Latvju tautas dainas, XII. Rīgā, 1932.
- Jenšs J.* Vidzemes krogi XVII gs. — Valsts arhīva raksti, Pētījumi. Rīgā, 1935.
- Jenšs J.* Zviedru perioda dokumentālie materiāli Latvijas PSR valsts arhīvos. — Vēstures problēmas, II. Rīgā, 1958.
- Johansen P.* Die Bedeutung der Hanse für Livland. — Hansische Geschichtsblätter, Jg. 1940/41. Weimar, 1941.
- Johansen P.* Die Legende von der Aufsegelung Livlands durch Bremer Kaufleute. Hamburg.
- Johansen P.* Kurlands Bewohner zu Anfang der historischen Zeit. — Baltische Lande, I. Leipzig, 1939.
- Juškevičs J.* Hercoga Jēkaba laikmets Kurzemē. Rīgā, 1931.
- Juškevičs J.* Ludzas vēsture. — Ludzas apriņķis senāk un tagad. Rīgā, 1935.
- Kruse K. W.* Curland unter den Herzögen, I, II. Mitau, 1833, 1837.
- Kulischer J.* Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit, I. München—Berlin, 1928.
- Kupffer K.* Baltische Landeskunde. Text. Riga, 1911.
- Kupffer K.* Baltische Landeskunde. Atlas. Riga, 1911.
- Kurskova J. A. L.* Ordins-Naščokins — Kokneses vaivads (1656—1661). — Vēstures problēmas, II. Rīgā, 1958.
- Koczy L.* Danzig und Riga. — Pirmā Baltijas vēsturnieku konference Rīgā 1937. g. Rīgā, 1938.
- Laakmann H.* Estland und Livland in frühgeschichtlicher Zeit. — Baltische Lande, I. Leipzig, 1939.
- Lamsters V.* Daugavas loma vēsturē. — Daugava. Rīgā, 1933.
- Latviešu konversācijas vārdnīca, XI. Rīgā, 1934—1935.
- Latvijas PSR vēsture, I. Rīgā, 1953.
- Latvijas zeme, daba un tauta, I. Rīgā, 1937.
- Liepāja 1625—1925. Rīgā, 1925.
- Liepiņa Dz.* Agrārās attiecības Rīgas lauku novadā 17.—18. gs. Rīgā, 1962.
- Liiv O.* Die wirtschaftliche Lage des estnischen Gebietes am Ausgang des XVII. Jahrhunderts. Tartu, 1935.
- Liljedahl R.* Svensk förvaltning i Livland 1617—1634. Uppsala, 1933.
- Liszewski St.* Rozwój sieci drogowej województwa łódzkiego w okresie od 1770 do 1963 r. — Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, 1965, nr. 2.
- Löwis A.* Ueber die Entstehung, den Zweck und den endlichen Untergang der Ritterschlösser im alten Livland. — Mittheilungen aus dem Gebiete der Geschichte Liv-, Ehst- und Kurland's, Bd. I, H. 2. Riga—Leipzig, 1837.
- Löwis of Menar K.* Alt- und Neu-Dünamünde. — Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde der Ostseeprovinzen Russlands aus dem Jahre 1894. Riga, 1895.
- Löwis of Menar K.* Burgenlexikon für Alt-Livland. Riga, 1922.
- Löwis of Menar K.* Die Burg Fredlande oder Treiden. — Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde der Ostseeprovinzen Russlands aus dem Jahre 1895. Riga, 1896.
- Löwis of Menar K.* Livländische Verkehrsverhältnisse in älterer und neuerer Zeit. — Jahrbuch der Vereinigung für Heimatskunde. Riga, 1911—1912.
- Löwis of Menar K.* Topographische Beiträge zur Umgebung des «Rodenpoischen Sees». — Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde der Ostseeprovinzen Russlands aus dem Jahre 1898. Riga, 1899.
- Malowist M.* Riga und Danzig vom Ausbruch des Dreizehnjährigen Krieges bis zum Ende des XVI. Jahrhunderts. — Pirmā Baltijas vēsturnieku konference Rīgā 1937. g. Rīgā, 1938.
- Malvess R.* Jelgavas ostas likteņgaitas. — Senatne un Māksla, 1937, 3. nr.
- Malvess R.* Latviešu pulcēšanās 13. gs. — Senatne un Māksla, 1937a, 2. nr.
- Manteuffel G.* Inflanty Polskie. Poznań, 1879.

- Manteuffel G.* Polnisch-Livland. — Livl. Gouv. Zeitung, 1868, Nr. 126—144.
- Mączak A., Samsonowicz H.* Z zagadnień genezy rynku europejskiego: strefa bałtycka. — Przegląd Historyczny, 1964, z. 2.
- Mediger W.* Moskaus Weg nach Europa. Der Aufstieg Russlands zum europäischen Machtstaat im Zeitalter Friedrichs des Grossen. Braunschweig, 1952.
- Mettig C.* Baltische Städte. Riga, 1901.
- Mettig C.* Die Hanse und ihre Beziehungen zur Stadt Riga. Riga, 1900.
- Mettig C.* Geschichte der Stadt Riga. Riga, 1897.
- Mickwitz G.* Aus Revaler Handelsbüchern. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Helsingfors, 1938.
- Mirbach O.* Briefe aus und nach Kurland, I. Mitau, 1846.
- Moora H.* Die Vorzeit Estlands. Tartu, 1932.
- Moora H.* Pirmatņējā kopienas iekārta un agrā feodālā sabiedrība Latvijas PSR teritorijā. Rīgā, 1952.
- Mugurevičs E.* Svarīgākie ceļi lībiešu un latgaļu teritorijā. — Arheoloģija un etnogrāfija, III. Rīgā, 1961.
- Mugurevičs E.* Tirdzniecības ceļi lībiešu un latgaļu teritorijā IX—XIII gs. Disertācija vēstures zinātņu kandidāta grāda iegūšanai (mašīnrakstā). Rīgā, 1961a.
- Napiersky K. E.* Noch eine Urkunde über den Verkauf des Klosters Dünamünde an den Orden. — Mittheilungen aus dem Gebiete der Geschichte Liv-, Ehst- und Kurland's, Bd. VIII, H. 1. Riga, 1857.
- Neumann W.* Die Ordensburgen im sogenannten Polnischen Livland. — Mittheilungen aus dem Gebiete der Geschichte Liv-, Ehst- und Kurland's, Bd. XIV, H. 1. Riga, 1890.
- Niitemaa V.* Das Strandrecht in Nordeuropa im Mittelalter. Helsinki, 1955.
- Niitemaa V.* Der Binnenhandel in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter. Helsinki, 1952.
- Obuchowska-Pysiowa H.* Warunki naturalne, technika i organizacja spławu wiślanego w XVII wieku. — Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, 1965, nr. 2.
- Osten-Sacken P. v.* Der Kampf der livländischen Städte um die Vorherrschaft im Hansekontor zu Nowgorod bis 1442. Reval, 1912.
- Osten-Sacken P. v.* Livländisch-russische Beziehungen während der Regierungszeit des Grossfürsten Witowt von Litauen (1392—1430). Riga, 1908.
- Pabst A.* Die Dünamündung und das Fahrwasser in derselben während der letzten 2 Jahrhunderte. — Rigasche Industrie-Zeitung, 1883. Nr. 8.
- Pāvulāne V.* Mežsaimniecības preču veidi Rīgas tirgū XVIII gs. — Latv. PSR ZA Vēstis, 1968, 11. nr.
- Pāvulāns V.* Latvijas ostas XVI—XVII gadsimtā. — Latv. PSR ZA Vēstis, 1966, 10. nr.
- Pāvulāns V.* Latvijas ūdensceļi viduslaikos. — Dabas un vēstures kalendārs 1969. Rīgā, 1968.
- Pāvulāns V.* Satiksmes ceļu attīstība Latvijā XVII gs. — Latv. PSR ZA Vēstis, 1965, 10. nr.
- Pāvulāns V.* Senās navigācijas zīmes Latvijā. — Dabas un vēstures kalendārs 1970. Rīgā, 1969.
- Pāvulāns V.* Vācu tirgotāju un feodāļu uzbrukums Kursas un Zemgales satiksmes ceļiem XIII gs. — Latv. PSR ZA Vēstis, 1964, 10. nr.
- Pāvule M.* Rīgas tilti. — Zvaigzne, 1957, 24. nr.
- Ramm-Helmsing H.* Riga und Danzig in ihren Wechselbeziehungen zur Zeit ihrer Zugehörigkeit zu Polen-Livland. — Hansische Geschichtsblätter, Jg. 1936. Leipzig, 1937.
- Ramm-Helmsing H.* Über Wl. Smekowicz's Untersuchung der Beziehungen Rigas zu Wilna und zur polnisch-litauischen Union des 14. Jahrhunderts. — Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga, Vorträge aus den Jahren 1932/33. Riga, 1934.

- Rauch G. V.* Moskau und europäische Mächte des XVII. Jahrhunderts. München, 1954.
- Richter A.* Geschichte der dem russischen Kaiserthum einverleibten deutschen Ostseeprovinzen bis zur Zeit ihrer Vereinigung mit demselben, I, II. Riga, 1857, 1858.
- Rigaische Stadtblätter, 1810, 1811, 1812, 1813, 1815, 1816, 1818, 1820, 1825, 1833, 1845, 1852, 1853, 1856, 1859, 1860, 1871, 1882, 1895, 1896, 1900, 1910, 1913.
- Rörig Fr.* Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte. Schriften der baltischen Kommission zu Kiel, Bd. IX. Breslau, 1928.
- Rörig Fr.* Mittelalterliche Weltwirtschaft. Jena, 1933.
- Rörig Fr.* Vom Werden und Wesen der Hanse. Leipzig, 1940.
- Salnais V., Maldups A.* Pagastu apraksti. Rīgā, 1935.
- Samsonowicz H.* Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV wieku. — *Przegląd Historyczny*, 1956, z. 4.
- Schäfer D.* Die Sundzoll-Listen. — *Hansische Geschichtsblätter*, Jg. 1908. Leipzig, 1908.
- Schönenbaum H.* Anker auf. Eine kleine Kulturgeschichte des Schiffsbaues. Leipzig, 1954.
- Schröder H.* Der Handel auf der Düna im Mittelalter. — *Hansische Geschichtsblätter*, Jg. 1917. München—Leipzig, 1917.
- Schwartz Ph.* Wenden, ein Stapelplatz für den russischen Handel. — *Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde der Ostseeprovinzen Russlands* aus dem Jahre 1896. Riga, 1897.
- Seraphim E. und A.* Aus der kurländischen Vergangenheit in Bildern und Gestalten des siebzehnten Jahrhunderts. Stuttgart, 1893.
- Sitzungsberichte der kurländischen Gesellschaft für Literatur und Kunst nebst Veröffentlichungen des kurländischen Provinzialmuseums aus dem Jahre 1892. Mitau, 1893.
- Sleinis J.* Kvartārs Gaujas baseinā. — *Raksti par Gauju*. Rīgā, 1933.
- Soom A.* Die Politik Schwedens bezüglich des russischen Transithandels über die estnischen Städte in den Jahren 1636—1656. Tartu, 1940.
- Spekke A.* Latvieši un Livonija 16. gs. Rīgā, 1935.
- Stein W.* Vom deutschen Kontor in Kowno. — *Hansische Geschichtsblätter*, Jg. 1916. Leipzig, 1916.
- Stepermanis M.* Dažas ziņas par Latviju franču senajā vēstures literatūrā un avotos. — *Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls*, 1937, 2. nr.
- Stepiņš P.* Durbes kauja 1260. Rīgā, 1967.
- Stern C.* Beiträge zur historischen Geographie des Ostbaltikums. Riga, 1937.
- Stern C.* Livlands Ostgrenze im Mittelalter vom Peipus bis zur Düna. — *Mitteilungen aus der livländischen Geschichte*, Bd. 23. Riga, 1926.
- Straubergs J.* Rīgas vēsture. Rīgā.
- Straubergs J.* Vecā Rīga. Rīgā, 1951.
- Strods H.* Kurzemes kroņa zemnieku kļaušas XIX gs. pirmajā pusē. — *Vēstures problēmas*, III. Rīgā, 1960.
- Svābe A.* Pagasta vēsture, I. Rīgā, 1926.
- Svābe A.* Sigismunda Augusta Livonijas politika. — *Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls*, 1937, 4. nr.
- Svābe A.* Straumes un avoti, I, II. Rīgā, 1938, 1940.
- Tideböhl A.* Die kurischen Könige. — *Mittheilungen aus dem Gebiete der Geschichte Liv-, Ehst- und Kurland's*, Bd. VIII, H. 1. Riga, 1857.
- Timm W.* Vom Koggen zum Fünfmaster. Schiffsdarstellungen aus zehn Jahrhunderten nordeuropäischer Segelschiffahrt. Dresden, 1962.
- Tuulse A.* Die Burgen in Estland und Lettland. Dorpat, 1942.
- Vogel W.* Geschichte der deutschen Seeschiffahrt, I. Berlin, 1915.

- Wąsowicz T. Z historii dróg we Francji. — Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, 1965, nr. 2.
- Wittram R. Baltische Geschichte. Die Ostseelände Livland, Estland, Kurland (1180—1918). München, 1954.
- Wykowski M. Dźwina i Dżisna. Uwagi i materiały do wstępnych badań problemu eksploatacji rzek Polski północno-wschodniej. Wilno, 1938.
- Zalts K. Sauszemes satiksmes līdzekļi senajā Latvijā. — Latvju tautas daiņa, XII. Rīgā, 1932.
- Zeida A. Kļieģeļu un kaļķu cepļi Latvijā feodālisma laikā (no 13. gs. līdz 19. gs. 60. gadiem). — Vēstures problēmas, V. Rīgā, 1962.
- Zeids T. Feodālisms Livonijā. Rīgā, 1951.
- Zeids T. Latvijas PSR vēstures kartoshēmas. Rīgā, 1962.
- Zeids T. Senākie valstiskie veidojumi Latvijā latviešu buržuāziskās historiogrāfijas apgaismojumā. — Vēstures problēmas, V. Rīgā, 1962.
- Zeids T. Trīs dokumenti par feodālā ipašuma attīstību Kursā. — Vēstures problēmas, IV. Rīgā, 1961.
- Zernack K. Studien zu den schwedisch-russischen Beziehungen in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Giessen, 1958.
- Zutis J. Krievu un Baltijas tautu cīņas pret vācu agresiju. Rīgā, 1948.
- Zutis J. Livonijas karš (1558—1582). Rīgā, 1949.
- Zutis J. Vidzeme kā poļu un zviedru cīņas objekts. Rīgā, 1949a.
- Андерсон И. История Швеции. М., 1951.
- Арбузов Л. А. Очерк истории Лифляндии, Эстляндии и Курляндии. СПб., 1912.
- Арзыматов А. А. К вопросу о русско-шведских отношениях в 1618—1648 гг. — Скандинавский сборник, I. Таллин, 1956.
- Базилевич К. В. Внешняя политика Русского централизованного государства. Вторая половина XV века. М., 1952.
- Беляев И. Д. История Полоцка или северо-западной Руси от древнейших времен до Люблинской унии. М., 1872.
- Бережков М. Н. О торговле русских с Ригою. — Журнал Министерства народного просвещения, февраль 1877 г.
- Бернадский В. Н. Новгород и Новгородская земля в XV веке. М.—Л., 1961.
- Бернштейн-Коган С. В. Путь из варяг в греки. — Вопросы географии, XX. М., 1950.
- Бирон А. К., Дорошенко В. В. Советская историография Латвии. Рига, 1970.
- Боголюбов Н. История корабля, I, II. М., 1879, 1880.
- Брежго Б. Дороги в Латгалии в конце XVIII столетия. — Двинский голос, 1925, 15.
- Брежго Б. Карта Полоцкого воеводства 1579—1588. — Голос белоруса (Рига), 1926, 38.
- Брежго Б. Краславка. — Двинский голос, 1932, 57, 59.
- Брежго Б. Русское влияние в Латвии в VIII—XIII веках. — Двинский голос, 1926, 28—30.
- Брежго Б. Русские поселения в Латвии в XVIII веке. — Двинский голос, 1926, 56.
- Вайнштейн О. Л. Русско-шведская война 1655—1660. — Вопросы истории, 1947, 3.
- Вараускас Р. Ю. Литовский народ в борьбе с папством и Тевтонским орденом за свою государственность. Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук (в машинописи). М., 1956.
- Всемирная история, IV. М., 1958.
- Геделунд Л. История Дании.
- Голубовский М. В. История Смоленской земли до конца XV века. Киев, 1895.
- Голубцов И. А. Пути сообщения в бывших землях Новгорода Великого в XVI—XVII веках и отражение их на русской карте середины XVII века. — Вопросы географии, XX. М., 1950.

- Готье Ю. В. Балтийский вопрос в XIII—XVI вв. — Историк-марксист, 1941, 6.
 Грацианский Н. П. Борьба славян с немецкой агрессией в средние века. М., 1943.
- Греков Б. Д. Киевская Русь. Л., 1953.
- Данилевич В. Е. Очерк истории Полоцкой земли до конца XIV столетия. Юрьев, 1896.
- Данилевич В. Е. Пути сообщения Полоцкой земли до конца XIV столетия. Юрьев, 1898.
- Данилова Л. В. Очерки по истории землевладения и хозяйства в Новгородской земле в XIV—XV вв. М., 1955.
- Дживелегов А. К. Средневековые города в Западной Европе. СПб., 1902.
- Дживелегов А. К. Торговля на Западе в средние века. СПб., 1904.
- Дорошенко В. В. Акты Литовской метрики как источник по истории Латвии. — Известия АН Латв. ССР, 1957, 12.
- Дорошенко В. В. Действие революции цен в Восточной Прибалтике в XVI веке. — Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы 1961 г. Рига, 1963.
- Дорошенко В. В. К исследованию экономических взаимоотношений города и деревни в феодальной Ливонии. — Известия АН Латв. ССР, 1957, 4.
- Дорошенко В. В. Крестьяне на рижском рынке в первой трети XVII столетия. — Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы 1964 г. Кишинев, 1966.
- Дорошенко В. В. Очерки аграрной истории Латвии в XVI веке. Рига, 1960.
- Дорошенко В. В. Протоколы Рижского торгового суда как источник для изучения экономических связей Риги с русскими, белорусскими и литовскими землями в XVII веке. — Экономические связи Прибалтики с Россией. Рига, 1968.
- Ени Г. Московское торговое подворье в Риге в XVII веке. — Вопросы истории, 1947, 11.
- Земзариц Я. Метрология Латвии в период феодальной раздробленности и развитого феодализма (XIII—XVI вв.). — Проблемы источниковедения, IV. М., 1955.
- Зутис Я. Борьба за Балтийское море и исторические судьбы Латвии и Эстонии. — Исторический журнал, 1940, 7.
- Зутис Я. К вопросу о ливонской политике Ивана IV. — Известия АН СССР, серия истории и философии, 1952, 2.
- Зутис Я. Политика царизма в Прибалтике в первой половине XVIII века. М., 1937.
- История Белорусской ССР, I. Минск, 1954.
- История культуры древней Руси, I, II. М.—Л., 1948, 1951.
- История Литовской ССР, I. Вильнюс, 1953.
- История Эстонской ССР, I. Таллин, 1961.
- Казакова Н. А. Из истории торговой политики Русского централизованного государства XV века. — Исторические записки, 47. М., 1954.
- Казакова Н. А. Русь и Ливония 60-х—начала 90-х годов XV в. — Международные связи России до XVII в. М., 1961.
- Казакова Н. А. Сношения Новгорода с Ливонией и Ганзой в конце XIV и первой половине XV века. — Вестник Ленинградского университета, 1947, 4.
- Каменцева Е. М., Устюгов Н. В. Русская метрология. М., 1965.
- Кан А. С. Стокгольмский договор 1649 года. — Скандинавский сборник, I. Таллин, 1956.
- Карцев В. С. Папство — организатор и вдохновитель немецко-католической агрессии в Прибалтике в XIII веке. Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук (в машинописи). М., 1952.
- Кейслер Ф. Окончание первоначального русского владычества в Прибалтийском крае в XIII столетии. СПб., 1900.

- Ковалев И. В.* Немецкая агрессия в Восточную Прибалтику в первой половине XIII века. Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук (в машинописи). Л., 1951.
- Копытский З. Ю.* Экономическое развитие городов Белоруссии в XVI — первой половине XVII в. Минск, 1966.
- Королюк В. Д.* Ливонская война. М., 1954.
- Кочин Г. Е.* Сельское хозяйство на Руси конца XIII—начала XIV века. М.—Л., 1965.
- Кулишер И. М.* История русской торговли до девятнадцатого века включительно. Петербург, 1923.
- Кулишер И. М.* История экономического быта Западной Европы, I. М.—Л., 1931.
- Курсков Ю. В.* Русско-шведские отношения в 40—50-х годах XVII века. — Скандинавский сборник, III. Таллин, 1958.
- Лесников М. П.* Нидерланды и Восточная Балтика в начале XV века. Из истории торговых сношений. — Известия АН СССР, серия истории и философии, 1951, 5.
- Лященко П. И.* История народного хозяйства СССР, I. Изд. 4-е. М., 1956.
- Мавродин В. В.* Начало мореходства на Руси. Л., 1949.
- Мандель С. З.* Прибалтика и Русь в IX—XIII вв. Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук (в машинописи). Л., 1946.
- Мугуревич Э. С.* Восточная Латвия и соседние земли в X—XIII вв. Рига, 1965.
- Муравская Е. И.* Торговые связи Риги с Полоцком, Витебском и Смоленском в XIII—XV вв. — Известия АН Латв. ССР, 1961, 2.
- Муравская Е. И.* Организация торговли Риги с Полоцком, Витебском и Смоленском в XIII—XIV вв. — Ученые записки Латвийского государственного университета им. П. Стучки, 40. Рига, 1961а.
- Муравская Е. И.* Торговля Риги с Полоцком, Витебском и Смоленском в XIII—XIV вв. Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук (в машинописи). Рига, 1962.
- Новицкий Г. А.* Вопросы торговли в русско-шведских отношениях XVI века. — Скандинавский сборник, II. Таллин, 1957.
- Орановский А.* Материалы для географии и статистики России. Курляндская губерния. СПб., 1862.
- Очерки истории СССР. Период феодализма IX—XV вв., I. М., 1953.
- Павулан В. В.* Хозяйственное и политическое значение даугавского торгового пути в XIII—XVII вв. — Экономические связи Прибалтики с Россией. Рига, 1968.
- Пашуто В. Т.* Александр Невский и борьба русского народа за независимость в XIII веке. М., 1951.
- Пашуто В. Т.* Образование Литовского государства. М., 1959.
- Пийримяэ Х. А.* Состав, объем и распределение русского вывоза в 1661—1700 гг. через шведские владения в Прибалтике на примере торговли г. Нарвы. — Скандинавский сборник, V. Таллин, 1962.
- Пийримяэ Х. А.* Торговые отношения России со Швецией и другими европейскими странами по материалам нарвского ввоза в 1661—1700 гг. — Скандинавский сборник, VII. Таллин, 1963.
- Пичета В. И.* Аграрная реформа Сигизмунда Августа в Литовско-Русском государстве. М., 1958.
- Пичета В. И.* Белоруссия и Литва в XV—XVI вв. М., 1961.
- Покровский М. Н.* Русская история с древнейших времен, I. Л., 1924.
- Поршнев Б. Ф.* Борьба вокруг шведско-русского союза 1631—1632. — Скандинавский сборник, I. Таллин, 1956.
- Поршнев Б. Ф.* Швеция и Вестфальский мир. — Скандинавский сборник, II. Таллин, 1957.
- Пресняков А.* Лекции по русской истории, I. М., 1939.

- Пронштейн А. П.* Великий Новгород в XVI веке. Харьков, 1957.
- Против фашистской фальсификации истории. Сборн. статей. М.—Л., 1939.
- Рутковский Я.* Экономическая история Польши. М., 1953.
- Рухманова Э. Д.* Борьба России за выход в Балтийское море в 1656—1661 гг. Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук (в машинописи). Л., 1954.
- Рухманова Э. Д.* Русско-шведская торговля на Балтике в середине XVIII века. — Скандинавский сборник, II. Таллин, 1957.
- Рыбаков Б. А.* Торговля и торговые пути. — История культуры древней Руси, I. М.—Л., 1948.
- Сапунов А. П.* Витебская старина, I, IV, V. Витебск, 1883, 1885, 1888.
- Сапунов А. П.* Двинские, или Борисовы, камни. Витебск, 1890.
- Сапунов А. П.* Инфлянты. Витебск, 1886.
- Сапунов А. П.* Река Западная Двина. Витебск, 1893.
- Соловьев С. М.* История России. М., 1959—1963.
- Тельпуховский Б. С.* Борьба русского народа за выход к Балтике в XIII—XVII вв. — Военно-исторический журнал, 1940, 7.
- Тихомиров И. А.* Торговые и мирные сношения русских княжеств с Ливонией в XIII веке. — Журнал Министерства народного просвещения, май 1876 г.
- Тихомиров М. Н.* Древнерусские города. Изд. 2-е. М., 1956.
- Тихомиров М. Н.* Россия в XVI столетии. М., 1962.
- Тихомиров М. Н.* Средневековая Россия на международных путях. М., 1966.
- Усачев Н. Н.* К оценке западных внешнеторговых связей Смоленска в XII—XIV вв. — Международные связи России до XVII века. М., 1961.
- Форстен Г. В.* Балтийский вопрос в XVI и XVII столетиях (1544—1648). I. Борьба из-за Ливонии. СПб., 1893; II. Борьба Швеции с Польшей и Габсбургским домом. СПб., 1894.
- Форстен Г. В.* Борьба из-за господства на Балтийском море в XV и XVI столетиях. СПб., 1884.
- Хорошкевич А. Л.* Торговля Великого Новгорода в XIV—XV веках. М., 1963.
- Хорошкевич А. Л.* Договоры Полоцка 1405—1406 гг. как источник по истории его внешней торговли и торговой политики. — Археографический ежегодник за 1962 год. М., 1963а.
- Хромов П. А.* Очерки экономики феодализма в России. М., 1957.
- Цимерманис С. Я.* Альбом путешествия И. Р. Штурна 1661—1662 годов как источник изучения истории материальной культуры Латвии. — В сб.: Источниковедческие проблемы истории народов Прибалтики. Рига, 1970.
- Чистякова Е. В.* Псковский торг в середине XVII века. — Исторические записки, 34. М., 1950.
- Шаскольский И. П.* Русско-ливонские переговоры 1554 г. и вопрос о ливонской дани. — Международные связи России до XVII века. М., 1961.
- Шаскольский И. П.* Столбовский мир 1617 г. и торговые отношения России со Шведским государством. М.—Л., 1964.
- Яцунский В. К.* Историческая география как научная дисциплина. — Вопросы географии, XX. М., 1950.
- Яцунский В. К.* Роль исторической географии в разработке важнейших проблем отечественной истории. — Вопросы истории, 1964, 12.

SATSINĀJUMI

- AuR — Akten und Rezesse der livländischen Ständetage.
HR — Die Recesse und andere Akten der Hansetage.
HUB — Hansisches Urkundenbuch.
KR — Kämmerer-Register der Stadt Riga.
LCVVA — Latvijas PSR Centrālais Valsts vēstures arhivs.
LGU — Līvāndische Güterurkunden.
LI — Indriķa Livonijas hronika.
LKV — Latviešu konversācijas vārdnīca.
LO — Liefilaendische Landes-Ordnungen.
LUB — Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch.
LVA — Latvijas vēstures avoti.
MLA — Monumenta Livoniae antiquae.
Sb. Riga — Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte
und Altertumskunde zu Riga.
Sb. Kurland — Sitzungsberichte der kurländischen Gesellschaft
für Literatur und Kunst und Jahresbericht
des kurländischen Provinzialmuseums.
VAR — Vidzemes 1638. gada arklū revīzija.
VTVA — Vidzemes tiesību vēstures avoti.
ЦГАДА — Центральный государственный архив древних актов.
ПСЗ — Полное собрание законов Российской империи.
РЛА — Русско-ливонские акты.

SATURS

PRIEKSVARDS	5
AVOTU APSKATS UN DAZI METODISKA RAKSTURA JAUTAJUMI IZMANTOTĀS LITERĀTURAS APSKATS	7 18
I. LATVIJAS TRANZITCEĻI XIII—XVII GS.	25
1. DAUGAVAS TIRDZNICIBAS CEĻS, TĀ SAIMNIECISKĀ UN POLITISKĀ NOZĪME XIII—XVII GS.	25
2. TRANZITCEĻI CAUR VIDZEMI, TO SAIMNIECISKĀ UN PÓLI- TISKĀ NOZĪME XIII—XVII GS.	70
3. TRANZITCEĻI CAUR KURZEMI UN ZEMGALI, TO SAIMNIE- CISKĀ UN POLITISKĀ NOZĪME XIII—XVII GS.	87
II. IEKŠEJO SATIKSMES CEĻU VEIDOSANĀS LATVI- JAS TERITORIJĀ XIII—XVII GS., TO SAIMNIE- CISKĀ UN POLITISKĀ NOZĪME	110
III. SATIKSMES UN SAKĀRU APSTĀKĻI XIII—XVII GS. 155	
1. SAUSZEMES SATIKSMES CEĻU UZLABOSANAS PASĀKUMI	155
2. ŪDENSCEĻU UZLABOSANAS PASĀKUMI	183
3. SATIKSMES LĪDZEKĻI	205
4. SAKĀRU PIRMSĀKUMI	211
NOBEIGUMS	218
PIELIKUMI.	
AVOTI UN LITERĀTORA	221
SAISINĀJUMI	234

Vilnis Pāvulāns
SATIKSMES CEĻI LATVIJĀ
XIII—XVII GS.

Redaktore *L. Šķinķe*. Māksl. redaktors *G. Krutojs*.
Vāku zīmējusi *A. Meiere*. Tehn. redaktore *E. Poča*.
Korektore *R. Mežecka*.

Nodota salikšanai 1970. g. 29. oktobrī. Parakstīta
iespiešanai 1971. g. 10. maijā. Tipogrāfijas papirs
Nr. 1, formāts 60×90¹/₁₆, 16,75 fiz. iespiedl. (2 l. uz
krīta papīra); 16,75 uzsk. iespiedl.; 21,24 izdevn. l.
Metiens 1000 eks. JT 19134. Maksā 1 rbl. 60 kap.
Izdevniecība «Zinātne» Rīgā, Turgeņeva ielā 19.
Iespiesta Latvijas PSR Ministru Padomes Preses
komitejas 1. tipogrāfijā «Čiņa» Rīgā, Blaumaņa
ielā 38/40. Pasūt. Nr. 4954.

9(L)1

B

VVA

J

V

B

A

A

Rig

Kur

für

des

R

VA

ADA

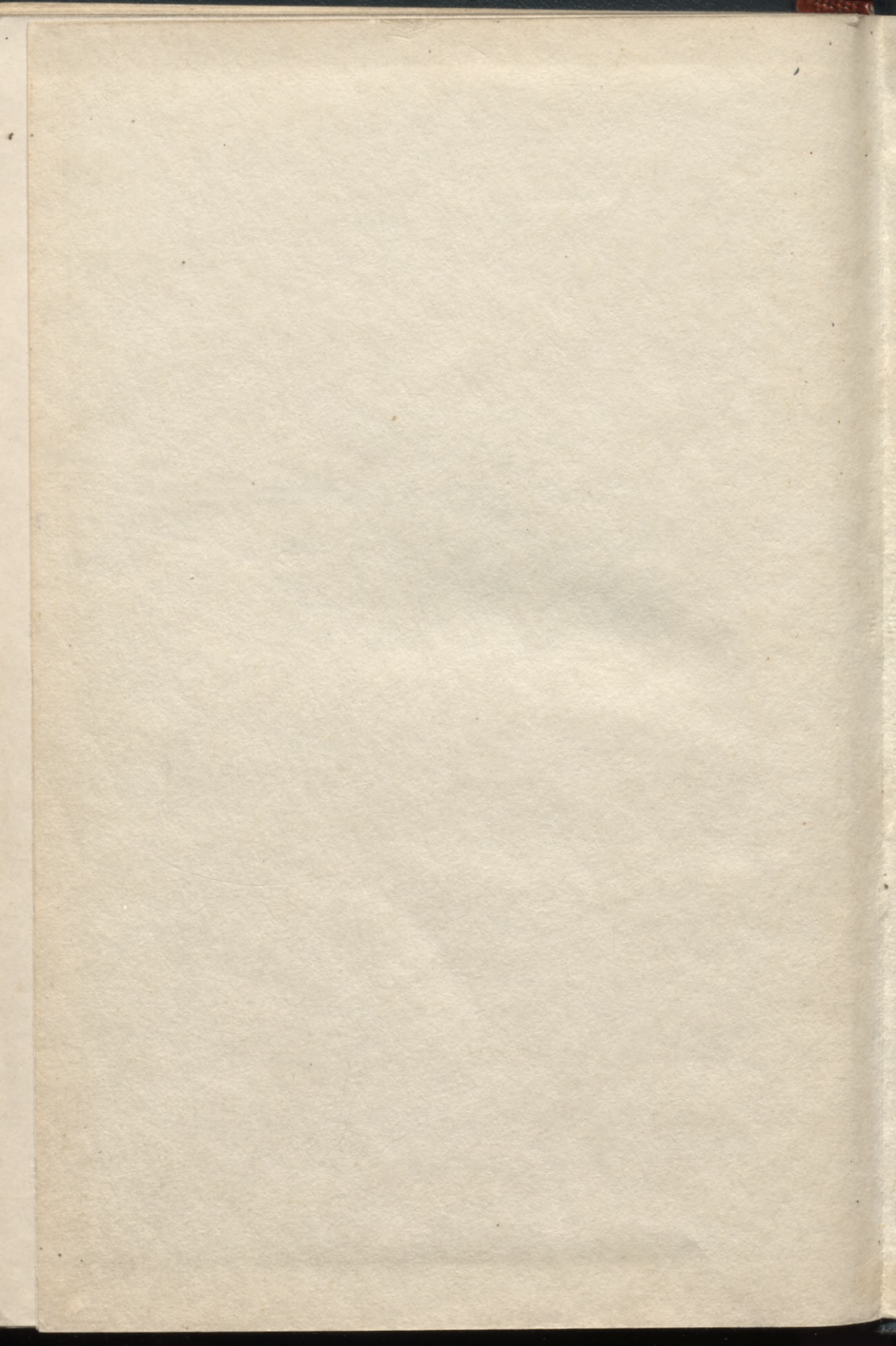
3

A

Pamanītās iespiedklūdas

Lpp.	Rinda	Iespiests	Jābūt
11.	12. no apakšas	novērtējuma	nenovērtējama
54.	16. no augšas	muitnīcā	muitnīca
117.	8. no augšas	Vidridžiem	Vidrižiem
117.	14. no augšas	krasta	krastā
142.	18. no apakšas	J. Hārelofs	J. Hārdelofs
150.	5. no apakšas	uzskaitīja	uzskatīja
168.	1. no augšas	kavē-	kavē-
176.	9. no apakšas	griežot	griežoties
224.	25. no apakšas	Bienenstamm	Bienenstamm

V. P ā v u l ā n s. Satiksmes ceļi Latvijā XIII—XVII gs.



LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA



0308085004

26

180