

Arturs Eižens Zalsters  
**Hercoga Jēkaba burinieki**



*L. Eižens Zalsters*

*J. S. 9*

LA  
SCANDINAVIE  
ou sont  
LES ROYAUMES DE  
SUEDE  
DANEMARK  
et  
NORWEGE  
Presente  
A MONSIEUR  
LE DUC DE  
BOURGOGNE  
Par son tres humble et tres  
Obedissant Serviteur  
H. MAILLOT







**Hercoga Jēkaba burinieki**



Jacobus.  
mprimus

2002-5  
L 89

L  
628

Arturs Eižens Zalsters

## Hercoga Jēkaba burinieki

*Senie kuģi un hercoga Jēkaba  
laiku dokumentos lasāmās ticības  
par kuģu būvi Ventspilī*



IZDEVNIECĪBA AGB®



© IZDEVNIECĪBA AGB\*, 2002  
Krišjaņa Barona iela 31, Rīga, tālr. 7280361

ISBN 9984-663-37-X

Grāmatas tapšanu atbalstījuši:  
Ventspils domes Kultūras centrs, A/S «Kālija parks», SIA «FIX»,  
A/S «Venceb», A/S «Ventspils nafta» un Ventspils Brīvostas pārvalde

Latvijas Nacionālā  
BIBLIOTĒKA

0302030966

Arturs Eižens Zalsters

## Hercoga Jēkaba burinieki

*Senie kuģi un hercoga Jēkaba  
laiku dokumentos sastāmajās liecības  
par kuģu būvi Ventspilī*

Izdevniecības direktors Andris Bloks  
Zinātniskā redaktore *Dr. hist.* Mārite Jakovļeva  
Literārie redaktori *Dr. philol.* Arno Jundze,  
Marita Freijā un Gunta Lejniece  
Māksliniece Eliza Vanadžiņa

Attēlā uz vāka – hercoga Jēkaba flotes flīta no aizmugures. Johana Štreka zīmējums 17. gadsimta vidū. Šī pati flīta redzama arī 33. attēlā. LVVA 554. fonds, I. apraksts, 850. d lieta, 3. lapa

Attēlā 2. lappusē – Kurzemes–Zemgales hercoga Jēkaba portrets, kas darināts 17. gadsimta septiņdesmitajos gados. Morica Langa (*Mauritius Lang*) vara grebums, 23,9 x 15,7 cm

Attēlā pa labi – hercoga Jēkaba flotes pusotra klāja fregate. Skats no aizmugures. Zīmējis Johans Štreks (*Joh. Streck*) 17. gadsimta vidū. LVVA 554. fonds, I. apraksts, 850. d lieta, I. lapa



Le Vergat Quin Achères

B. S.

# Heroga Jēkaba burinieki

## Saturs

Aivara Lemberga ievadvārdi ..... 10

Priekšvārds ..... 13

I. nodaļa ..... 18

*Kurzemes senās ostas un kuģu būvētavas. — Lībekas kuģu būves skola un vendi. — Kurzemes savienība. Kurzemes hercogiste*

2. nodaļa ..... 33

*Holandiešu skolas burinieku īpatnības 17. gadsimtā. — Spilgtākās lietas par senajiem Eiropas buriniekiem: zviedru kara flotes flāgmanis «Vasa» un 16. gadsimta angļu kara kuģis «Mary Rose». — Flītas un Austrumindijas braucēji. — Ventspils burinieku konstruēšanas īpatnības: korpusi (apsūrumi, ķēļi, braugas un ķēļons), masti un buras*

# Hercoģa Jekaba burinieki

## 3. nodaļa ..... 46

Top hercoģa Jekaba Ventspils kuģu būves darbnīcas. — Kreisajā vai labajā krastā? — Pirmais hercoģa kuģu meistars Albrehts Petersens. — Ventspils bārnīcas rīgas par citiem hercoģa kuģu būvotājiem. — Roktelnieks Nikolass Šeprens un viņa sekotāji: Nikolass Šeprens (Jaunākais) un Johans Mertenss

## 4. nodaļa ..... 68

Kurzemes hercoģistes kuģu inventāriņācīpas akte 17. gadsimtā. — Izmantotās mērvienības. — Kurzemes hercoģistes kuģi: galiotes, flīta «Rothen Leuven» («dabiskā lauva»), fregate «Das gekrönte Elefant» («das Elefantier») aus «Schurlandt» («Kurzemes kronētais alnis»), korvete «Der Wallfisch» («Atlantīvis»), trīsmastrnieks «Der weisse Schwan» («Baltais gulbis»), zvejas kuģi «Die Kabelau» («Mencis»), «Die drei Heringer» («Trīs siķes») un «Die neue Heringfischer» («Jaunie siķu zvejnīki»). — Lielie divoklāju trīsmastrnieki

# *Hercoga Jēkaba burinieki*

5. nodaļa..... 113

*Navigācijas apstākļi Latvijas piekrastē  
17. gadsimtā. — Kurzemes kuģu aprīko-  
jums 17. gadsimtā un tās navigācijas  
iespējas: kompasi, stāres iekārtas,  
ātruma mērījumi, sotes un enkuri. —  
Kurzemes hercoga kuģu aprīkojums*

Nobeigums ..... 128

Kuģu būves terminu īsa latviešu —  
angļu — vācu valodas vārdnīca ..... 130

Paskaidrojumi un izmantotie avoti ..... 137

*Dr. hist. Mārite Jakovļeva.*

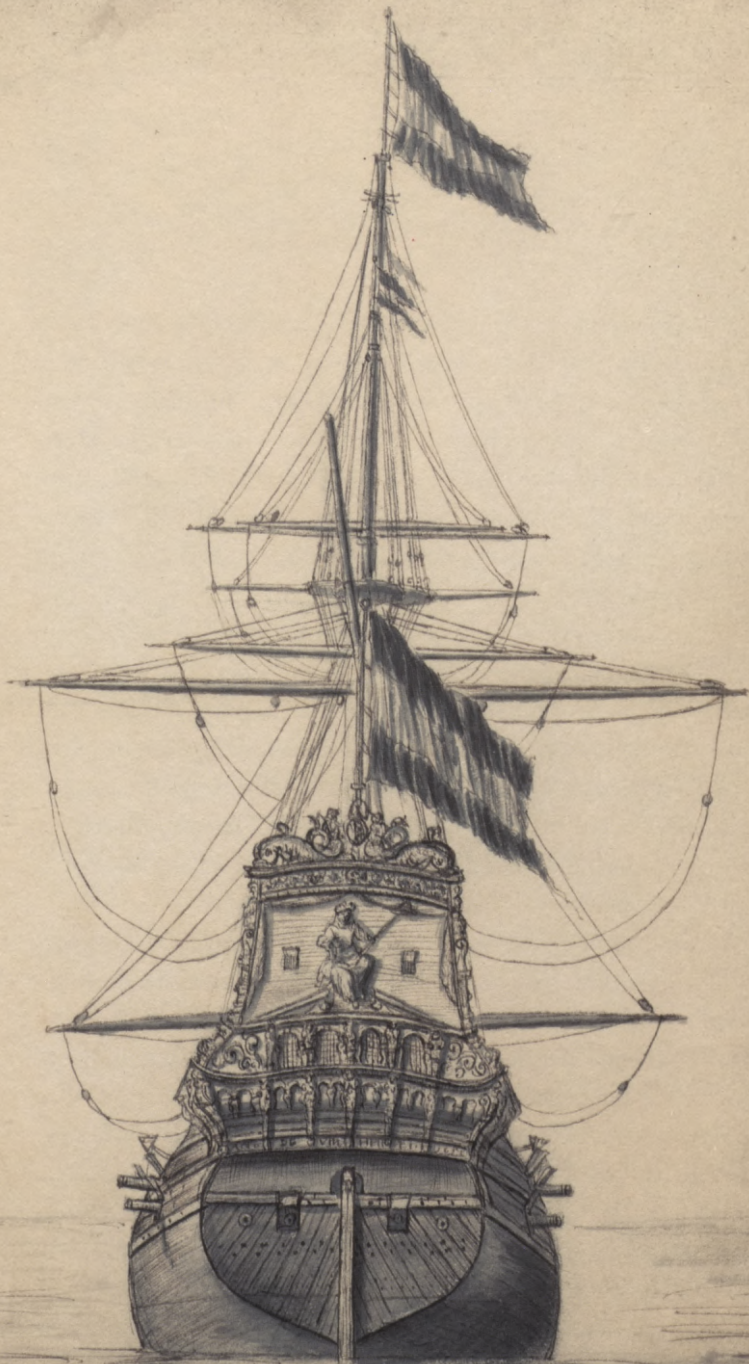
Komentāri ..... 141

Vēsturiskie notikumi Ketleru  
dīnastijas valdīšanas laikā ..... 148

Kurzemes hercogi un kaimiņvalstu valdnieki  
no 16. līdz 18. gadsimtam ..... 154

Dažādu amatpersonu ziņojumi  
par hercoga Jēkaba kuģiem ..... 156

Attēlā pa labi — hercoga Jēkaba flotes divklāju fregate no aizmugures. Labi  
redzami darba un dzīvojamo telpu logi. Zīmējums parakstīts netradicionāli.  
Iespējams, ka paraksts «Johan». LVVA 554. fonds, I. apraksts, 850. d lieta,  
5. lapa



De Vrijheid van achtere

Joh

## Ievadvārdi

Katram nozīmīgam laikmetam ir savs simbols, sava zīme, kas to raksturo. Hercoga Jēkaba laikmetā viens no šādiem simboliem ir *kuģis*. Kuģis atspoguļo gan hercoga veiksmīgo manufaktūru politiku, dibinot uzņēmumus, kas ražoja preces kā vietējam patēriņam, tā arī eksportam, gan aktīvo lauksaimniecības preču tranzītu, apgādājot Rietumeiropu ar labību, gan arī jaunu kontaktu un tirgu meklējumus, kurzemniekiem nonākot līdz pat Āfrikas un Amerikas krastiem.

Preču apmaiņā, izejvielu piegādē no ārienes, koloniju ieguvē, karadarbībā, kā arī valstiskā spēka un patstāvīguma simbolizēšanā kuģiem bija ārkārtīgi svarīga nozīme. Septiņpadsmitais gadsimts ir dinamiskas attīstības, ekonomiskas atvērtības, saimniecisko panākumu un līdz tam nebijušas cilvēciskas uzņēmības laikmets Eiropā, bet vispirms jau Kurzemē un Zemgalē. Laikmets, kura pamatiezīmes var kalpot par atdarināšanas cienīgu paraugu arī 21. gadsimtā.

Kurzemes kuģi simbolizē arī to laiku, kad tagadējā Latvijas teritorija, vismaz daļa no tās, kļūst plaši pazīstama pasaulē. Kuģis «lauž» viduslaiku norobežotību un šaurību, ļaujot iziet ārpus agrāk zināmās pasaules robežām, iepazīt to un iepazīstināt ar sevi citus. Kurzemes vārds šajā laikā kļūst pazīstams ne tikai Rietumeiropā, bet nonāk arī tālajā Gambijā un Tobago salā, kur vēl šodien pastāv Kurzemes līcis un saglabājušās kurzemnieku fortu paliekas.

Interesanti, ka vienu no šīs salas līčiem 17. un 18. gadsimtā dēvējuši par Ventspils līci. Tādējādi līdztekus jau pieminētajam hercoga Jēkaba laikmetam kuģis simbolizē arī Ventspili. Un ne tikai tādēļ, ka Ventspils vārds nonāk līdz pat Dienvidamerikas piekrastei. Septiņpadsmitais gadsimts ir Ventspils pilsētas un ostas nozīmīgākais uzplaukuma posms to senajā vēsturē, kad no nelielas

# Hercoga Jēkaba buriniēki



## I. attēls

17. gadsimta sākumā  
veidota Baltijas jūras  
piekrastes karte no:  
Juškevičs J. Hercoga Jēkaba  
laikmets Kurzemē. – R.,  
1931. – 483. lpp.

Hanzas pilsētas šeit īsā laikā izveidojās nozīmīgs kuģu būves un amatniecības centrs.

Ar Ventspili saistās hercoga Jēkaba veiktās Kurzemes un Zemgales hercogistes pārveidošanas sākums – tieši šeit 1638. gadā nākamais hercogs, ieguvis savā valdījumā nozīmīgu ostu un novērtējis tās potenciālu, sāk īstenot savus sekmīgos saimnieciskos plānus. Viens no tiem saistās ar kuģu būves uzsākšanu – Ventspili tiek uzbūvēti vairāki desmiti kuģu.

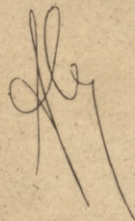
Vērtējot šo notikumu mūsdienu ekonomikas kontekstā, var apgalvot, ka pirmo reizi Latvijas teritorijā tiek ražota prece ar augstu pievienoto vērtību. Tādu preci, kuru mēdz iegādāties arī Rietumeiropas valstis. Līdz tam no Latvijas teritorijas izved gan drīz vienīgi izejvielas un lauksaimniecības produktus. Hercoga Jēkaba laikā kuģis visā Eiropā ir viens no darbietilpīgākajiem un sarežģītākajiem ražojumiem. Un šo ražojumu spēj radīt šeit, Kurzemē, radīt tik kvalitatīvā līmenī, lai tas kļūtu par konkurētspējīgu preci.

Tieši no Ventspils hercoga kuģi devās savos aizjūras braucienos, tieši no šejienes tika izvesta lielākā daļa hercogistes eksporta un tranzītpreču. Tādēļ likumsakarīgs ir šā laika attēls mūsdienu

*Kerēoga Jēkaba buriniēski*

Ventspils brīvostas logo unī – Ventspils atbalsts šīs interesantās un nozīmīgās grāmatas klajā nākšanai.

Novēlu, lai lasot šo pētījumu, ikviens gūst ne tikai vēstures izziņu alku apmierinājumu, bet arī stimulu šodienas darbam.



Aivars Lembergs  
Ventspils domes priekšsēdētājs,  
Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs

## Priekšvārds

«Kas valda jūrā – tam pieder tirdzniecība, kam pieder tirdzniecība, tam pieder pasaules bagātībās un, tāpat – visa pasaule.» Šādi sers Volters Reiljs (*Volter Raily*) 16. gadsimta sākumā formulēja doktrīnu, kura ietekmēja Eiropas civilizācijas attīstības gaitu un uz gadsimtiem noteica konkurenci pasaules okeānos, jūrās un uz sauszemes.

Ziemeļeiropā, Baltijas jūras reģionā valstu attīstības gaitu viduslaiku beigās un jauno laiku sākumā noteica valdnieku vēlēšanās nodibināt *Dominium maris Baltici* jeb pilnīgu kontroli pār Baltijas jūru. Tādi mērķi bija Anglijas, Nīderlandes, Vācijas, Dānijas, Polijas, Zviedrijas un Krievijas dažādiem valdniekiem. Tika veidotas alianses, pēc tam ārdītas un veidotas no jauna. Saistībā ar sera V. Reilija teikto, tika vinnēti un zaudēti kaujas un kari. Tika būvēti kuģi un darīts viss ar mērķi iegūt virskundzību kā Baltijas jūrā, tā arī aizjūru kolonijās. Dažiem valdniekiem uz ilgāku vai īsāku laiku ir izdevies īstenot savus mērķus. Piemēram, pēc Stolbovas Krievijas un Zviedrijas miera līguma (1617) Krievija zaudēja izejas pie Baltijas jūras, Vestfāles miera līgums (1648) apstiprināja Zviedrijas iekarojumus Baltijas piekrastē un atzina Holandes neatkarību no Spānijas, bet saskaņā ar Nistades miera līgumu (1721) Krievija ieguva vairākas svarīgas ostas (to skaitā Rīgu) Baltijas jūras austrumu piekrastē.

Šī grāmata ir par kuģiem, kā arī par karaļiem, galmiem, diplomātiem, kuģu būvētājiem, meistariem, kapteiņiem un ar viņiem saistītiem notikumiem. Šī grāmata ir par kuģiem, kuriem bija galvenā loma minētās sera V. Reilija doktrīnas, hercoga Jēkaba un citu Eiropas valdnieku plānu īstenošanā un panākumos valstu attīstībā. Šī grāmata ir par dažādiem zvejas, tirdzniecības un kara kuģiem – galiasēm, galiotēm, flitām, fregatēm, brigām, korvetēm u. c. Grāmatā lasītājs atradīs ziņas par dažādu kuģu un

## Hercoga Jēkaba burinieki

kuģu būves skolu konstrukciju īpatnībām, aprīkojumu, bruņojumu, tajos laikos lietotām un šodien aizmirstām mērvienībām u. c. Hercoga Jēkaba valdīšanas laikā (1642–1681) tika būvēti gan mazi, gan lieli burinieki, kuru tehniskie parametri grāmatā ir salīdzināti ar ievērojamākajiem tā laika citu valstu kuģiem. Tieši hercogistes kuģu mazizpētītā tapšanas vēsture un likteņi aizrāva A. E. Zalstera kungu, un tapā šī grāmata kā apkopojums ilggadīgiem pētījumiem un sākums nākošiem darbiem.

Kurzemes un Zemgales hercogiste (*Ducatus Curlandiae et Semgalliae*) – neliela valsts Baltijas jūras Austrumu krastā – pastāvēja 233 gadus (1562–1795). Tā bija viena no mazajām Eiropas valstīm, kura piedzīvoja strauju uzplaukumu vēsturiski sarežģītā un ļoti nozīmīgajā laikā. Hercogistei piešķirama noteikta loma mūsdienu Latvijas un īpaši Ventspils un Liepājas transporta infrastruktūras, transportēšanas un tirdzniecības pakalpojumu tapšanas vēsturē. Tās loma nebija liela, tomēr svarīga, interesanta, notikumiem bagāta un pamācoša.

Vistiešāk sera V. Reilija vārdi ir attiecināmi uz Kurzemes un Zemgales hercogistes attīstības gaitu, uz politiskajām, diplomātiskajām, rūpniecības, lauksaimniecības, tirdzniecības un kolonizācijas aktivitātēm. Tie ir attiecināmi uz mazas tautas cīņu un mēģinājumiem iegūt pienācīgu daļu pasaules labumu un starptautisku atzinību. Hercogistes plānu īstenošana un pozīcijas nostiprināšana pasaules konkurencē notika par spīti lielu pasaules valstu tieksmei uzskatīt plašas pasaules teritorijas par savu īpašumu.

Hercogiste atradās stratēģiski izdevīgā vietā Baltijas jūras austrumu krastā, un tās iedzīvotāji bija plaši pazīstami jūrasbraucēji un zvejnieki. Kaut arī pārsvarā iedzīvotāji nodarbojas ar lauksaimniecību, labi attīstītas nozares bija arī kuģu būve, ieroču ražotnes, metālizstrādājumu, tekstila, stikla izstrādājumu izgatavošana un kokapstrāde, tāpat arī spirta dedzinātavas, alus darītavas un dzirnavas.

Kurzemes hercogiste eksportēja labību, gaļu, sviestu, koksni, darvu, linsēklas, kaņepājus, dzintara rotaslietas u. c. Liela mērā saistībā ar Eiropas kariem pieprasījums pēc Ventspilī būvētiem

## *Hercoga Jēkaba būvniecība*

kuģiem un hercogistē ražotās produkcijas būtiski sekmeja valsts uzplaukumu.

Īpaši nozīmīga vieta kuģu būvniecībā Kurzemes hercogu vidū ieradāma Jēkabam Ketleram (1610.28.10.–1681.31.12.), kurš mantoja hercoga troni 1642. gadā, taču faktiski vadīja hercogisti jau no 1638. gada. Hercogs Jēkabs bija labi izglītots cilvēks, daudz ceļojis, centās panākt valsts neatkarību, kā arī gādāt par to, lai valsts sevi pilnībā nodrošinātu. Ņemot vērā Eiropas valstu attīstības tendences un to, ka Kurzeme bija jūras valsts ar senām jūrniecības tradīcijām, hercogs Jēkabs pieņēma drosmīgu lēmumu attīstīt kuģu būvniecību, rūpniecību, lauksaimniecību un iesaistīties pasaules tirdzniecības konkurencē. Nosprausto mērķu sasniegšanai Ventspilī darbojās trīs kuģu būvētavas un tika uzbūvēta ievērojama zvejas un tirdzniecības apbruņotā flote. Daudzās nozīmīgākajās Eiropas pilsētās darbojās diplomāti, jūrniecības un tirdzniecības lietu pārstāvji, kuru darbs bija tieši saistīts ar hercogistes un citu valstu kuģiem. Tika parakstīti neitralitātes, tirdzniecības un kuģošanas līgumi ar Angliju, Franciju, Spāniju, Nīderlandi, Portugāli, Dāniju, Krieviju, Zviedriju un Venēciju – ar valstīm, kurām bija lielas flotes un kuras respektēja Kurzemes un Zemgales hercogisti un tās kuģus.

Hercoga plānos ietilpa Rietumāfrikas un Rietumindijas un pat Indijas un Austrālijas teritoriju kolonizācija, kura nebūtu iespējama bez labi uzbūvētiem un moderniem kuģiem. No 1675. līdz 1685. gadam Kurzemes hercogistes diplomāti mēģināja iegūt Trīnidadu no Spānijas kā kompensāciju par atsevišķu kurzēmieku kuģu sagrābšanu, ko bija veikuši spāņi. 1678. gadā hercogs Jēkabs pieprasīja no Francijas karaļa Martiniku un Grenādu kā kompensāciju par sagrābtajiem kuģiem. 1680. un 1681. gadā Anglijas valdība piedāvāja Kurzemes hercogam Sentlūsijas, Sentvinsenta un Barbudas salu kā kompensāciju par nenomaksātajiem parādiem par Kurzemes hercogu sniegto palīdzību Kārlim I pilsoņu kara laikā un par Gambijas zaudēšanu. Taču hercogs šo piedāvājumu noraidīja. Līdztekus Spānijas, Anglijas, Holandes, Francijas jūrniekiem un kolonistiem, Kurzemes jūrnieki uzsāka reidus uz

## *Hercoga Jēkaba kurinieki*

Rietumāfriku un Rietumindiju. Viņu kuģu klātbūtne Karību reģionā ir skaidri norādīta 1645., 1649. un 1653. gadā datētos dokumentos. Tikai pēc tam arī dāņi, Brandenburgas pārstāvji un zviedru kuģi parādījās Rietumindijā. Kurzemes hercogistes izvērstā koloniālā politika sekmīgi īstenojās pirmā un otrā Anglijas–Holandes kara laikā, kad kuģiem un to bruņojumam bija izšķiroša loma. Pirmā Ziemeļu kara un lielā Ziemeļu kara laikā hercogistes politika bija neveiksmīga. Kurzemnieku intereses atbalstīja Holandes valsts pārvaldnieks Viljams II un Anglijas karaļi Džeimss I un Kārlis II, zināmā mērā arī lords protektors Oliveris Kromvels, kā arī Anglijas valsts sekretāri Viljamsons un Dženkinsons. Pret kurzemnieku interesēm iestājās angļu karaļi Džeims II, Viljams III (kā Holandes valsts pārvaldnieks) un Džordžs I, karaliene Anna, lielais Holandes misionārs Jans de Vits un Anglijas valsts sekretārs Moriss.

Tieši ar kuģiem hercogs Jēkabs ieguva īpašumā teritorijas Āfrikā (Gambijas upes grīvu), Amerikā (Tobago) un Eiropā: okeāna pieturas punktu Flekero, rūdās raktuves Julsrūdā, Vikā un Eidsvollā Norvēģijā.

Nelielā Kurzemes hercogistē nespēja pretoties lielvarām – Lielbritānijai un Francijai vai pat mēroties spēkiem ar novājināto Nīderlandi un Spāniju. Neskaidrā hercogistes pozīcija attiecībā ar Krieviju, Zviedriju un Poliju lika hercogiem vairāk uzmanības veltīt pašmāju un reģionālām problēmām. Hercogiem nācās cīnīties ar grūti kontrolējamiem un nepaklausīgiem augstmaņiem, bet viduslānim un zemniekiem valstī bija nenozīmīga loma.

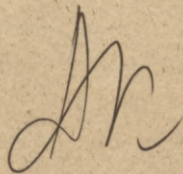
Kurzemes hercogistē ir bijusi ciņas lauks daudzām tās kaimiņvalstīm. Nepārtrauktie kari iznīcināja lielu daļu hercogistes bagātību. Lauki, pilsētas, rūpnieciskās ražotnes, kuģu būvētavas un flote tika bieži izlaupītas un izpostītas. Dažiem spējīgiem hercogiem sekoja mazāk uzņēmīgi, un valsts ātri izlietoja savus dabiskos resursus.

Tad sekoja hercoga Jēkaba prasmīgā un izglītotā dēla Fridriha Kazimira (*Friedrich Casimir*; 1682–1689) valdīšana. Viņš daļēji turpināja sava tēva aizsākto un arī būvēja kuģus.

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

Tikai tad, kad Krievijas impērija 1795. gadā pakļāva hercogistes teritoriju, valstī iestājās pagrimums līdz Krišjāņa Valdemāra laikam (1825–1891), kad ar jaunu entuziasmu tika attīstīta Latvijas kuģu būvniecība un jūrniecība.

Šī grāmata ir par kuģiem. Par tiem, kuri tika būvēti jauno laiku sākumā Kuldīgā, Ventspilī un Liepājā. Senā kuģniecības un kuģu vēsture mūsu laikos tiek intensīvi izmantota valstu kultūras un biznesa attīstībā. Grāmatas par līdzīgām tēmām bieži tiek izdotas Nīderlandē, Anglijā, Zviedrijā, ASV, Krievijā u. c., bet reti Latvijā. Ir likumsakarīgi un vēsturiski pamatoti, ka grāmatas izdošanas iniciatīva ir radusies, atbalstīta un īstenota Ventspilī. Gribas ticēt, ka šai grāmatai sekos jauni pētījumi un jaunas grāmatas par seno kuģu un jūrnieku likteņiem. Gribas cerēt, ka kādreizējā seno burinieku būvēšanas un burāšanas prasme Kuldīgā, Ventspilī un Liepājā tiks atjaunota, tiks uzbūvēti šajā grāmatā attēloto kuģu modeļi, ražoti suvenīri un, varbūt, pat to identiskas replikas, kas neapšaubāmi kalpos nākošām paaudzēm un Latvijas tēlam.



Aleksandrs Kapusts  
projekta koordinators

# *Hercoga Jēkaba burinieki*

## I. nodaļa

*Kurzemes senās ostas un kuģu būvētavas. — Lībekas kuģu būves skola un vendi. — Kaunjas savienība. Kurzemes hercogiste*

Kurzemes hercogiste (1561–1795) un tās panākumi kuģniecībā un citās dzīves jomās 17. gadsimtā neradās tukšā vietā. Uzplaukumu noteica gan Kurzemes hercogu prasme izmantot modernas Eiropas tehnoloģijas, gan ļaudis, kas jau izsenis apdzīvoja šo novadu, gāja jūrā un būvēja kuģus.

Vispirms pastāstīšu par vietām, kur viss sācies, – par Kurzemes senajām apmetnēm un ostām, kur, spriežot pēc arhīvu dokumentiem, tapuši pirmie Kurzemes burinieki, iespējams, vēl daudz senāk nekā 17. gadsimtā, un, protams, arī leģendām apvītajā 17. gadsimtā.

Pirmā jāpiemin Veckuldīga, sena vietējo cilšu apmetne un pilskalns. Tā atradusies Ventas kreisajā krastā pāris kilometru leļpus tagadējās Kuldīgas. Pilskalna, senās ostas un ciemata vēsturi pētījis bijušās Kēnigsbergas vēsturnieks Ernsts Hennigs (*Ernst Hennig*). Viņš sarakstījis darbu «*Geschichte der Stadt Goldingen in Kurland*» («Kurzemes pilsētas Kuldīgas vēsture»). Plašās grāmatas pirmo daļu (kopā ar ievadu vairāk nekā 400 lappušu) iespieda 1809. gadā Jelgavā. Iecerēto otro daļu E. Hennigs nepabeidza, jo nomira.

Pat vēl 14. gadsimta otrajā pusē Veckuldīgā dzīvojuši ļaudis. To pierāda, piemēram, ordeņa mestra pavēle, kas izdota 1361. gadā un kurā norādīts, ka likumi vienādā mērā pildāmi «gan jaunajā, gan vecajā Kuldīgas pilsētā». Veckuldīgas ostā nākuši kuģi ar precēm no Ventspils ostas. Dažādu iemeslu dēļ laika gaitā Veckuldīgas

## Hercoga Jēkaba burinieki

nozīme pakāpeniski samazinājās, tās funkcijas pārņēma Kuldīga, tad Ventspils. Raugoties no kuģniecības viedokļa, no 15. līdz 18. gadsimtam tās bijušas funkcionāli savstarpēji cieši saistītas pilsētas Ventas krastos. Pēc Ernsta Henniga uzskatiem, ordeņa karotāji 1225. gadā apmetušies vietējo iedzīvotāju atstātajā Veckuldīgas pilskalna koka pili. Tomēr dzīve tur bijusi nemierīga, un pēc pils nodedzināšanas mestrs Greningens licis celt stipru mūra pili pie Ventas rumbas. Tās celtniecība sākta 1242. gadā. Vāciešus maz interesējusi vietējo iedzīvotāju jūrniecības prasme. Galveno ievēribu izpelņījusies dravniecība, jo medus toreiz bija neaizstājams pārtikas saldinātājs un bišu vasku izmantoja sveču izgatavošanā.

Atjaunojot darbu Kuldīgas kuģu būvētavā, izmantoja nevis vietējo meistarū pieredzi, bet Rietumeiropā pieņemtās tradīcijas. Vienīgi, veidojot buru aušanas darbnīcas, pilsētas valdnieki konstatēja, ka Ventas krastos pastāvējušas senas buru aušanas tradīcijas. Ap 16. un 17. gadsimta miju atjaunotā kuģu būvētava un kuģniecība Kuldīgai kļuvusi par visai svarīgu saimniecības nozari. To netieši apliecina arī izmaiņas pilsētas zīmogā. Četrpadsmitā gadsimta otrajā pusē, kad mestrs Gosvins izvēlējās pilsētas ģerboni, par tā centrālo figūru kļuva ordeņa patronese Katrīna. Vienā rokā viņa tur moku ratu, bet otrā zobenu. Ar tiem Katrīna mocīta un nonāvēta. Pilsētas pārvaldes zīmogā viss ģerbonis netika attēlots, no tā izmantots vienīgi fragments – moku rats ar sešiem spieķiem. Attīstoties kuģniecībai, pilsētā pamazām aizvien populārāks kļuva kompasa rozetes motīvs. Tā iespaidā sākotnējais Kuldīgas zīmoga moku rats pārvērties kompasa rozetē ar astoņiem spieķiem.<sup>1</sup> (Dr. hist. M. Jakovļevas komentārus sk. 141. lpp.)

Senās Kurzemes hercogistes vadītāji, kā jau tas valdniekiem pienācies, centušies savas atziņas un panākumus saglabāt nākamajām paaudzēm «uz mūžīgiem laikiem». Tomēr ne vienmēr tas izdevies. Diemžēl tā noticis arī ar hercoga Jēkaba (*Jacobus*, 1610–1681) būvēto burinieku sarakstu. Lai gan savulaik ikviens Kuldīgā un Ventspilī darinātā kuģa attēls ticis iemūžināts Kuldīgas pils Kuģu zāles griestu apmalē, pati pils līdz mūsdienām nav saglabājusies. Hercoga Jēkaba kuģniecības vēstures pētnieks

## Hercoga Jēkaba burinieki



2. attēls

Kuldīgas pils 1720. gadā.

Autora zīmējums pēc

J. G. Veiganda zīmējuma

Kuldīgas ārsts Johans Georgs Veigands (*Johan Georg Weygand*) raksturojis pils zāles 44 buriniekus un uzskaitījis vēl vairākus.

Kuldīgas pils liktenis ir šāds: vispirms tā nedaudz cietusi zviedru poļu krievu kara laikā – 1658. un 1659. gadā. Vēlāk Kuldīgas pils tika iznīcināta Ziemeļu kara laikā. Saglabājušās zīmētas liecības par to, kāda savulaik lepnā un stiprā Kuldīgas pils izskatījiesies 1720. gadā (2. attēlā). Tolaik bojājumu dēļ tā apdzīvota vairs tikai daļēji. Pa kreisi no pils zīmējumā redzams briedis, kas skrien pa agrāk labi kopto zvēru parku; 18. gadsimta pirmajā pusē rakstītajos dokumentos atzīmēts, ka steidzami jālabo parka žogs, jo reizēm parkā ienākot vilki. Jau 18. gadsimta otrajā pusē pils bijusi gandrīz pilnīgi sabrukusi. Tas labi redzams gleznā (3. attēlā). Zīmīgi, ka mākslinieks parādījis Kuldīgas ostas galveno trūkumu – kuģošanai nepietiekamo ūdens līmeni. Glezņas tapšanas laikā tas Ventā bijis tik zems, ka labi saskatāmi upes gultnē gulošie akmeņi. Sevišķi tie traucējuši satiksmei posmā starp Kuldīgu un Veckuldīgu, kur 17. gadsimtā attūrīta vienīgi šaura josla kuģu ceļam.

Vairāku kuģu īpašnieka hercoga Vilhelma (1574–1640, hercogs 1596–1616) īsajā valdīšanas laikā tika atjaunots Ventas ūdensceļš. Viņa kuģu iegrime ļāvusi kuģot līdz pat Kuldīgai. Pēc Vilhelma aizbraukšanas<sup>2</sup> kuģus izmantoja hercogs Frīdrihs

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

(1569–1642), tomēr drīz pēc atgriešanās ar kuģniecību saistītās lietas pilnībā pārņēma Jēkabs, jo tēvabrāli sāka mocīt slimības un vecums. Lai gan iecerētā varas nodošana Jēkabam norisinājās ar lieliem sarežģījumiem<sup>3</sup> un par pilntiesīgu hercogu viņš kļuva tikai pēc Frīdriha nāves 1642. gadā, nozīmīgo Ventspils ostu Jēkabs ieguva valdīšanā jau 1638. gadā<sup>4</sup> un jau tā paša gada nogalē sāka pārcelt Kuldīgas kuģu būvētavu uz Ventspili. Nākamajā – 1639. – gadā tur ieradās pirmie, galvenokārt ārzemēs noligtie, kuģu būvētāji. Tagad ir grūti noskaidrot, kurš no viņiem pirms tam strādājis Kuldīgā un kurš uzaicināts no jauna tieši uz Ventspili. Precīzu izpēti apgrūtina apstākļi, ka vairums Kuldīgas kuģu būves dokumentu nav saglabājušies, un arī atjaunotajā Kuldīgas baznīcas grāmatā pilsētnieku dzīves dati atzīmēti, tikai sākot no 1665. gada. (Par laimi, ir labi saglabājusies Ventspils baznīcas grāmata. Tajā ieraksti sākti 1636. gadā, tomēr arī tur trūkst ierakstu par dažiem 17. gadsimta gadiem.) Kaut arī Ventspils loma strauji palielinājās, daļa meistaruru turpināja strādāt Kuldīgā un tur gatavoja Ventspils kuģu būvei nepieciešamās detaļas. Piemēram, ap 1650. gadu ļoti senas darbnīcas vietā izveidojusies Ēdu manufaktūra.<sup>5</sup> Tā daļēji nodrošinājusi ar lielgabaliem arī Ventspili būvētos buriniekus.

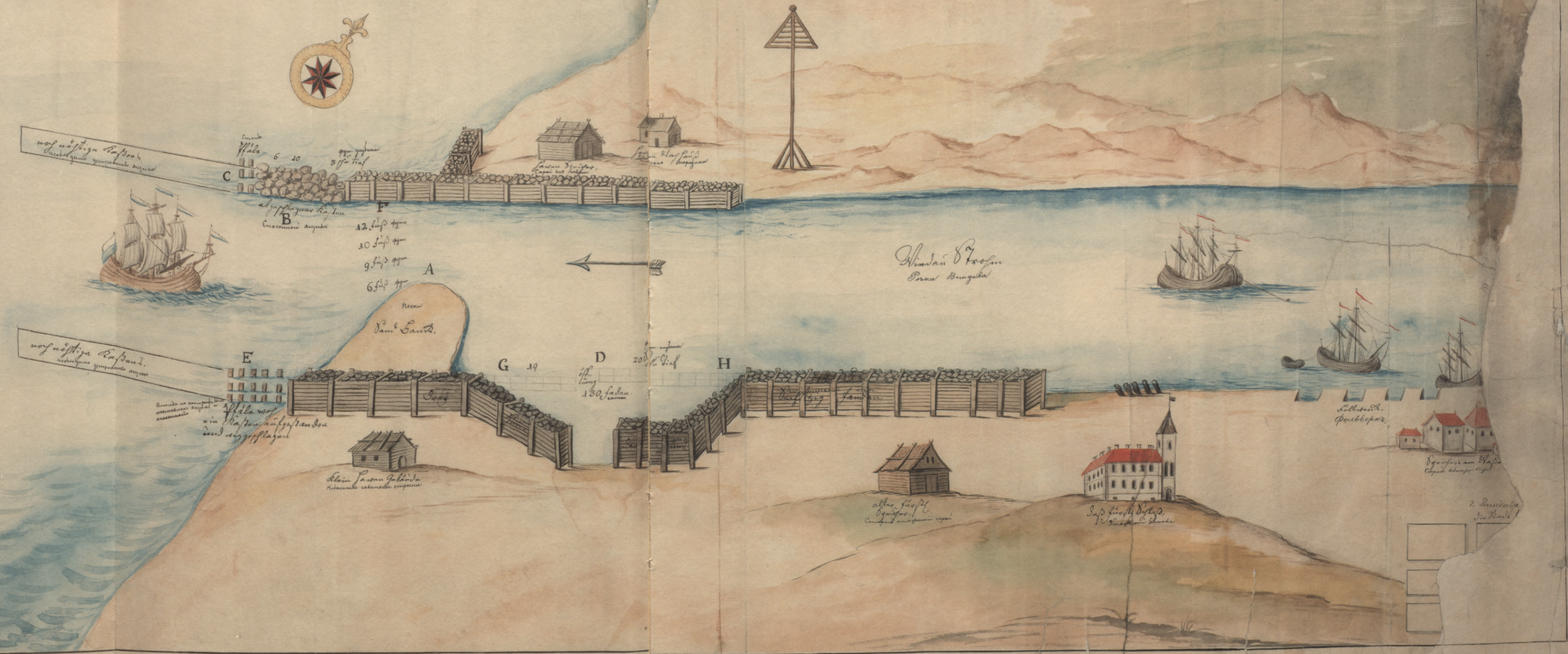


### **3. attēls**

*Kuldīgas pils 18. gadsimtā.  
Hermaņa Frīdriha Vebera  
gleznas fotogrāfija no  
Latvijas Nacionālās  
bibliotēkas Letonikas  
nodaļas*

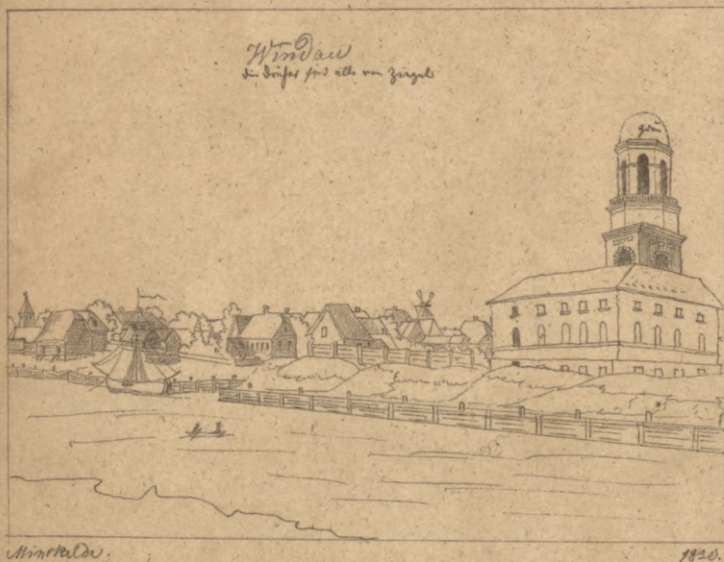
Ost See

Rēde.



4. attēls  
 Ventspils ostas skats,  
 zīmēts 18. gadsimtā.  
 Gadsimta beigās vācu  
 valodā rakstītie  
 paskaidrojumi  
 papildināti ar tulkojumiem  
 krievu valodā. Ar «A» un  
 «F» apzīmēta ievja ostā.  
 Tās dziļums 6–12 pēdu  
 (1,7–3,4 m).  
 Ar «B», «C» un «E» –  
 vietas, kur krastu  
 nodrošināšanas kastes  
 bijušas, bet norautas,  
 palikuši vienīgi zeme  
 iedzītie balķi un daži  
 kastes krautie akmeņi.  
 Ar līniju iezīmētās vietas  
 kastes vēl jāuzstāda.  
 Labais un kreisais krasts  
 nodrošināts ar akmeņu  
 pildītām kastēm. Pirms  
 smilšu sekļa (zem «A»)  
 veidojies dziļš līcis «G».  
 «D» un «H». Krastmalā,  
 iepriekš pilij, iespējams,  
 atliekas no senas «kila  
 ostas». Vēl tālāk pa labi,  
 iepriekš mūrētajai  
 krastmalai  
 (das Bollwerck) –  
 izkraušanas vietai,  
 noenkuroti divmāstu  
 burinieki. Tā būsprieti  
 stāvi uzslēti, tādēļ tie  
 izmantoti blīndu  
 uzstādīšanai. LVVA,  
 6828. fonds, 2. apraksts,  
 475. lieta

# Hercoga Jēkaba burinieki



5. attēls  
Ventspils 1830. gadā.  
K. J. R. Minkeldes zīmējums  
no Latvijas Nacionālās  
bibliotēkas Letonikas  
nodaļas

Ventspils pagātne ir aprakstīta visai plaši. Latvijas Valsts vēstures arhīva (LVVA) dokumentu krājumos ir saglabājušies precīzu ziņu fragmenti, diemžēl ne visi tie ir apzināti. Hercoga Jēkaba vēstulēs, kas tapušas četrdesmitajos gados, raksturota Ventspils kuģu būvētāju darbība, bet Ventspils pils tiesas 1647. gada protokola izraksts ļāva noskaidrot pirmā Ventspils trismastu burinieka būvētāju meistara vārdu. No 18. gadsimta saglabājies ostas zīmējums (4. attēlā), bet precīzi pilsētas plāni ar paskaidrojumiem darīti 1797. un 1798. gadā. Ap to laiku Ventspili uzskaitītas 197 celtnes – 16 ēkas un viena noliktava veidota no akmens, 68 dzīvojamās ēkas un 19 noliktavas no dažādiem materiāliem, bet 92 ēkas un viena noliktava – no koka. Tikai II vietas nav bijušas apbūvētas. Piebilstams, ka pilsētas plānā Ventas pietekas Packules lejtece dēvēta par Plateni. Mūsdienās Plateni uzskata par Packules pieteku, jo tā ietek Packulē divus kilometrus augšpus Packules ietekas Ventā. Nav izslēgts, ka abu upišu konfigurācija laika gaitā mainījusies. Arī hercogs Jēkabs piemin Plateni (*Plattewalk*) kā orientieri. Ventspils pils un Ventas krastmala redzama Kārļa Jēkaba Reinholda Minkeldes (*K. J. R. Minkelde*, 1790–1858) skicē (5. attēlā). Tā zīmēta 19. gadsimta pirmajā pusē.

## Hercoga Jēkaba burinieki

Vai hercogs Jēkabs bija pirmais, kas novērtēja Ventspils priekšrocības? Ja salīdzinām Ventas lejteces konfigurāciju un hercoga Jēkaba 17. gadsimtā izvēlētas kuģu būvētavas izvietojumu ar citām upju lejtecēs izvietotām piejūras tautu apdzīvotajām vietām, jāsecina – hercoga un viņa kuģu būves meistarū izraudzītā vieta atbilst visām seno jūrnieku pirmo apmetņu prasībām. Hercoga Jēkaba pirmās Ventspils kuģu būvētavas teritoriju ziemeļrietumos norobežo Venta – ceļš uz Baltijas jūru, ziemeļos – Packules un Platenes upīte, bet dienvidrietumos Kamārce (lejtecē tiek saukta arī par Bridu vai Dokupi), kurai lejtecē ir dziļāka un platāka gultne, tāpēc noderīga ziemas ostas iekārtošanai. Maz ticams, ka senie jūrnieki šo ideālo vietu atstājuši bez ievēribas. Latvijas 10. un 11. gadsimta piejūras apmetnes rakstītajos vēstures avotos tomēr pieminētas ļoti reti, jo ne visas ciltis toreiz vēlējās un prata pagātnes notikumus saglabāt rakstveidā. Atzīmējams, ka gan somugru, gan rietumslāvu kuģotāju un tirgotāju pirmās apmetnes radušās

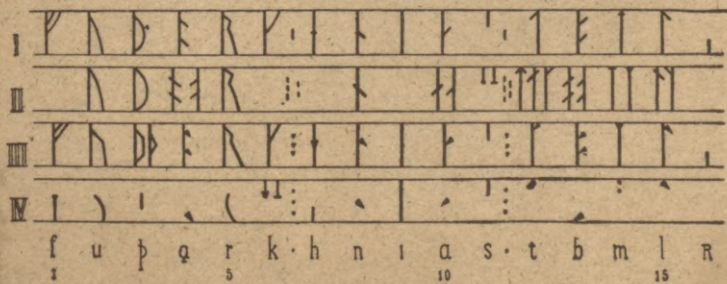


6. attēls  
Vissenākās Ventspils  
iespējamā atrašanās vieta.  
Autora zīmējums

## Hercoģa Jēkaba burinieki

nevis tieši jūras piekrastē, bet gan upju lejtecēs, vairākus kilometrus augšpus grīvas.

Iespējams, ka tomēr ir saglabājusies kāda sena norāde. Vēsturnieks Arnolds Kursis uzskata, ka II. gadsimta sākuma Šonhemas (Gotlande) rūnu akmeni lasāmajā vēstījumā minētais vietvārds *Uitau* saistāms ar Ventu. Tāpēc nav izslēgts, ka tālā pagātnē aizjūras kuģotāji Kamārces grīvā patiesi redzējuši senu apmetni (6. attēlā). Jāpaskaidro, ka rūnu raksta pamatā ir parocīgi iegriežamas, ieskrāpējamās vai iekaļamas zīmes, ko veido gandrīz vienīgi taisnu līniju kombinācijas. Pēc ievērojamā rūnu rakstu speciālista Volfganga Krauzes (*Wolfgang Krause*) atzinuma, no 9. līdz II. gadsimtam Gotlandē, kur atradies arī Šonhemas rūnu akmens, izmantots tā dēvētais «zviedru norvēģu rūnu raksts». To veidojušas tikai sešpadsmit grafiskas zīmes, un tajā nav bijis apzīmējuma skaņām «v» un «d». Skaņa «v» (latīņu alfabētā – burts «v», bet vācu – «w») attēlota ar skaņai «u» paredzēto zīmi, bet skaņa «d» – ar skaņai «t» paredzēto. Pēc Volfganga Krauzes domām minētās īpatnības saistītas ar skandināvu rūnu raksta veidošanos no ziemeļitāļu rakstības. Skandināvi centušies ziemeļitāļu alfabētu aizvietot ar vienkāršākām zīmēm, kas vieglāk izveidojamas kokā, kaulā un akmenī. Senās skandināvu valodas īpatnību dēļ rūnu raksta zīmju skaits laika ritumā būtiski samazinājies. Septītajā attēlā Volfganga Krauzes zīmējumā redzamas sešpadsmitzīmju rūnu raksta pārmaiņas gadsimtu gaitā. No pirmās līdz trešajai rindai skatāms zviedru norvēģu rūnu raksts 9., 10. un 11. gadsimtā. Ceturtajā rindā redzams, ka aptuveni 12. gadsimtā tas kļuvis tik ļoti vienkāršots, ka valodnieki tam devuši jaunu nosaukumu – Helsingas



### 7. attēls

Dr. Volfganga Krauzes  
publicētais zviedru–norvēģu  
rūnu raksta zīmējums

## Hercoga Jēkaba burinieki

(novads Zviedrijā) rūnu raksts. Pirmajā rindā attēlotajā rūnu rakstā veidotais vēstījums iegriezts 9. gadsimtā Osebergā (ciemats pie Oslo fjorda) būvēta kuģa stūres aira kokā. Pētot Šonheimas akmenī kaltās zīmes, Arnolds Kursis konstatējis, ka rūnu rakstā lasāmo vietvārdu var izrunāt ne tikai kā «*Uitau*», bet arī kā «*Vidav*» (vācu «*Widaw*»), kas atgādina senajos vēstures avotos lasāmo Ventspils nosaukumu «*Vindav*», ko parasti arī latīņu tekstos rakstīja viduslaiku vācu valodas manierē – «*Windaw*». (Šāds pieraksts saglabājas līdz 17. gadsimta nogalei, kad kuģu inventarizācijas aktos vārda galotnē «*w*» nomaina «*v*» – «*Windaw*».) Ja Arnolda Kurša pieņēmums ir pareizs, tad 17. gadsimtā hercoga Jēkaba kuģi būvēti vietā, kur jau pirms 11. gadsimta, iespējams, atradusies senāka apmetne, tomēr šo pieņēmumu varētu apstiprināt vietas arheoloģiska izpēte.

Vēsturiskajā literatūrā bieži pieminēts, ka Ventspils piederējusi Hanzas pilsētu savienībai. Saprotams, tā izmantojusi šīs savienības pieredzi saimnieciskajā jomā – arī kuģniecībā. Pat vēl hercoga Jēkaba valdīšanas laikā gludi apšūto burinieku konstrukcijā vērojama spēcīga Lībekas skolas ietekme. Senos laikos Lībeka bijusi Hanzas savienības centrs ar senām jūrniecības tradīcijām. Tā pirmo reizi minēta kristītā vendu firsta Gotšalka (?–1066) laikā. Lībekas kuģniecības tradīciju veidošanā izšķirīga nozīme bijusi teicamo Baltijas jūras kuģotāju un tirgotāju vendu ietekmei. No Lībekas uz austrumiem konstatējamās vendu skolas iezīmes, it sevišķi Rostokā un tajās Baltijas jūras salās, kas atrodas iepretī piekrastei starp Reknicas un Oderas grīvu, pētījis Vācijas jūrniecības vēsturnieks Johans fon Firkss. Viņš noskaidrojis, ka rietumslāvu aktivitātes pārtraukusi dāņu flote Vendu krusta kara laikā. Kad 1168. gadā kritis pēdējais nocietinātais vendu templis Rīgenes salā – Arkona, viņu varenībai un labklājībai pienācis gals. Vendu laivu būves skolas īpatnības pamazām nomainījusi dāņu skola. Šāds laivu būves skolu pārklāšanās process vērtējams visnotaļ pozitīvi, jo agrākās skolas sevišķi veiksmīgās īpatnības parasti pārņēma un uzlaboja jaunā skola. Pārklāšanās īpaši raksturīga nemierīgajā 11. un 12. gadsimtā, kad ūdens satiksmes līdzekļu labās un

## Hercoģa Jēkaba burinieki

sliktās ipašības cilvēki sāka vērtēt ar prātu un radās laivu un laivveida kuģu meistari. Līdz tam visus laivām un plostiēm līdzīgos veidojumus būvēja paši kuģotāji, un to izturību pārbaudīja jūra vētras laikā – nestabilās konstrukcijas tika iznīcinātas līdz ar neefektīvajiem būvētajiem.

Saistībā ar Libeku un tās senākajiem iedzīvotājiem jāpiemin vendi. Vendu nozīmi bez ievēribas nav atstājis neviens nopietns Baltijas jūras senās kuģniecības pētnieks. Ar jēdzienu «vendi» bieži tiek apzīmēti visi rietumslāvu izcelsmes senie Baltijas jūras kuģotāji, tāpēc sīkāk neiedziļināsimies viņu cilšu visai dažādajos apzīmējumos. Pievērsīsimies apstāklim, ka vendiem bijusi cieša saistība ar senās Latvijas teritoriju, un viņu pēdas saglabājušās rakstītajos Baltijas vēstures avotos. Sevišķi mūs varētu interesēt norāde Indriķa hronikā, ka vendi darbojušies arī Ventas lejtecē. Hronikas oriģinālā (X-14): *«Wendi autem humiles erant eo tempore et pauperes utpote a Winda repulsi, qui est fluvius Curonie...»* (Vendi, tolaik pazemīgi un trūcīgi, padzīti no Ventas, kas ir upe Kurzemē...). Iespējams, ka vietējie vendus no Ventas padzina 12. gadsimta sešdesmitajos gados, kad viņi zaudēja iespēju saņemt atbalstu no tautiešiem sagrautajās un nodedzinātajās apmetnēs Rostokā un salās, kas atradās iepretī Baltijas jūras piekrastei starp Reknicas un Oderas grīvu. Laiks, kad rietumslāvu vendu attālo atbalsta punktu pārstāvjiem vajadzēja kļūt «pazemīgiem un trūcīgiem», sakrīt ar rakstītajos vēstures avotos norādīto. Diemžēl nevienā avotā nav atrodama norāde par Indriķa hronikas vendu etnisko cilmi. Kā jau minēts, daļa vēsturnieku līdz šim uzskatījuši, ka visos 12. gadsimtā rakstītajos avotos minētie «vendi» piederīgi rietumslāviem. Citi, pētot no Ventas lejteces padzīto vendu materiālo kultūru viņu apbedījumos Cēsis (no Ventas padzītie vendi kuģos bēga uz Rīgu, bet pēc tam apmetās uz dzīvi Cēsis), secinājuši, ka vendi tomēr pieskaitāmi somugriem. Latvijas seno laiku vēstures pētnieks akadēmiķis Ēvalds Mugurēvičs latviski tulkotās Indriķa hronikas X nodaļas 65. komentārā skaidro: «Vendi ir viena no tautiņām, kuru Latvijas teritorijā bez Indriķa hronikas 13. gadsimtā vēl min pāvesta Innocenta III bulla 1208. gadā. Par

## *Herceoga Jēkaba burinieki*

vendu izcelsmi un etnisko piederību izteikti atšķirīgi uzskati, uzlūkojot tos par rietumslāviem, zemgaļiem, kuršiem, libiešiem vai votiem. Izvērtējot arheoloģisko materiālu, ko varētu attiecināt uz vendiem (Ventas lejtece, Rīgas un Cēsu apkārtnē), iespējams secināt, ka vendi, spriežot pēc materiālas kultūras, bijuši tuvi Kurzemes libiešiem. Taču kultūras kopība ar Kurzemes iedzīvotājiem tiem varēja izveidoties arī ilgstošās kopdzīves laikā.»

Atgriezīsimies Lībekā un, precīzāk, Hanzas savienībā. Sākotnēji senais vārds «*Hanse*» atbilda mūsdienu vācu valodas vārdam «*die Schar*» (bars, pulks), bet aptuveni 12. gadsimtā apzīmējis iedzīvotāju grupu, kas apvienojusies kāda to interesējoša mērķa sasniegšanai. 1188. gadā, kad Lībeka ieguvusi tiesības tirgoties svešās zemēs, vārds «*Hansa*» apzīmējis ne tikai šīs tiesības, bet arī naudas summu, ko katram nācies maksāt, pērkot tiesības. Par hanzu saukta arī apņemšanās maksāt noteiktu daļu no tirdzniecībā iegūtās peļņas.

Trīspadsmitajā gadsimtā «*Unio hanseatica*» apvienojies liels skaits pilsētu. 1241. gadā varenā Hamburga un Lībeka vienojušās, ka nodrošinās jūras satiksmi starp Ziemeļjūru un Baltijas jūru. 1285. gadā Lībeka veidojusi tirdznieciskos sakarus ar senajām vendu pilsētām Vismāru un Rostoku, kā arī ar Pomerāniju. Savu pilsētu grupu veidojusi arī Hamburga. Savukārt Gotlande veidojusi sakarus ar Līvzemi un Igauniju. Galu galā Brēmene izveidojusi ceturto grupu.<sup>6</sup> 1361. gadā dāņi ieņēmuši un izpostījuši Visbiju. Visas Hanzas savienības grupas apvienojušās atbildes pasākumiem un 1362. gadā izpostījušas Kopenhāģenu. Hanzas floti vadījis Lībekas pārstāvis. Lai pieveiktu Dāniju, 1367. gadā Ķelnē noslēgta 77 pilsētu vienošanās sākt karu. Tā rezultātā 1370. gadā tika panākts Hanzas savienībai visai izdevīgs miera līgums. Piebilstams, ka pēc Vācijas vēsturnieku pētījumiem Ventspili dibinājis mestrs Burhards fon Dreilēvens (*Burchard von Dreilöwen*) 1378. gadā, t. i., laikā, kad Hanzas savienība nostiprinājusi savu varenību.

1397. gadā Kalmāras ūnija<sup>7</sup> (Zviedrijas pilsēta Kalmāra atrodas uz dienvidiem no Stokholmas, pie Kalmāras jūras šauruma, iepretī

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

Ēlandes salai) piešķīra Hanzas savienībai brīvostas visā Skandināvijā, kā arī tiesības kuģot un zvejot bez ierobežojumiem. Tirdzniecību austrumos, ko līdz tam pārvaldīja Visbija, pārņēma Gdaņska. Uzņēmīgie un bezbailīgie Hanzas vīri darbojušies no Urāliem līdz Londonai un tirgojušies gan Venecijā, gan Konstantinopolē (no 1453. gada Stambula).

Hanzas savienības ziedu laiki beidzās 15. gadsmitā, kad rietumu pilsētās sāka veidoties nepatika par Lībekas un seno vendu pilsētu vadošo lomu tirdzniecībā Baltijas jūras piekrastē. Hanzas radītā kārtība neapmierinājusi holandiešus. Viņi izstājušies no savienības, apvienojušies ar dāņiem un ap 1423. gadu sākuši aplaupīt Hanzas kuģotājus. Hanzas savienība gan aizliegusi Holandes kuģiem doties uz Baltiju, bet pamazām sākusies arī Prūsijas un Līvzemes pilsētu nepatika pret Lībeku.<sup>8</sup> Sešpadsmitā gadsimta pirmajā pusē Hanza atkal nolēmusi gatavoties karam pret galveno ienaidnieku – nepakļāvīgo Dāniju. Tomēr šoreiz Lībekas birģermeistaram Jirgenam Vullenvēberam (*Jirgen Wullenweber*) neveicies tik labi kā viņa amata brālim Hansim Vitenbergam (*Hanse Wittenberg*) 1362. gadā, jo Jirģenu Vullenvēberu 1535. gadā gāzusi Lībekas aristokrātija. Varu Skandināvijā nācies zaudēt, un turpmāk Baltijas jūrā brīvi kuģojuši zviedri. 1589. gadā tika zaudētas priekšrocības arī konservatīvajā Anglijā. No saistībām atbrīvojušies visa Nīderlande, un 17. gadsimta sākumā Hanzas savienību veidojušas tikai 14 pilsētas. Senajām tradīcijām palikušas uzticīgas vienīgi brīvpilsētas Lībeka, Brēmene un Hamburga. Pilnīgu informāciju par Hanzas savienības veidošanos, slavas laikiem un norietu sniedz seno dokumentu krājums trijos sējumos «*Hanse-sches Urkundenbuch*». To Hallē laika posmā no 1876. līdz 1886. gadam izdevis Hēlbaums (*Höhlbaum*).

LVVA fondos saglabātie 1639. gada un 17. gadsimta četrdesmito gadu dokumenti liecina, ka ar jūrniecību saistītās ieceres, vismaz flotes veidošanas pirmajos gados, hercogs Jēkabs īstenojis ar Lībekas starpniecību. Tomēr gan Lībekai, gan hercogam Jēkabam bija jāreķinās ar holandiešiem. Pēc Hanzas sabrukuma un Gustava II Ādolfā (1594–1632, Zviedrijas karalis 1611–1632)

## *Hercoga Jēkaba liecinieki*

nāves gandrīz visa tirdzniecība Baltijas jūrā pārgājusi holandiešu rokās. Pēc vēsturnieka Arveda Švābes (1888–1959) domām, jau 17. gadsimta pirmajā pusē holandiešiem piederējuši 35 tūkstoši kuģu, no kuriem Baltijas jūrā vien peldējuši seši tūkstoši (sk. *Švābe A. Latvijas vēsture, I. daļa. – Trešais izdevums. – Rīga, 1990. – 199. lpp.*). Iespējams, ka kuģu skaits pārspilēts, jo šajā laika posmā kuģu uzskaitē bija visai nepilnīga.<sup>9</sup>

Jau aplūkojot pirmo Kurzemes ostu un kuģu būvētavu Veckuldīgas, Kuldīgas un Ventspils pirmsākumus, vairākkārt nācās pieminēt Kurzemes hercogisti, hercogu Jēkabu un viņa priekštečus. Īsumā atgādināms, ka drīz pēc Kurzemes hercogistes izveidošanās to sāka pārvaldīt (kopš 1562. gada) pēdējais Livonijas ordeņa mestrs Gothards Ketlers (*Goddar Kettler, 1517–1587*). 1587. gada februārī Kurzemes hercogs slimības laikā sastādīja testamentu. Tolaik svarīgus dokumentus rakstīja uz speciāli apstrādātas ādas – pergamenta. Testamentu apliecināja hercogistes ievērojamākās personas. Liecinieki parakstījās uz dokumenta, kura lapas sasaistīja ādas lentītes. Lentīšu brīvie gali bija izvērti caur virpotu koka kārbiņu sānu spraugām. Kārbiņās ielietajā vaska masā hercogs un liecinieki iespieda savus zīmogus un kārbiņas noslēdza ar vāciņiem. Sarežģītā ceremonija ir saprotama, jo testamentā tika noteikta Kurzemes hercogistes nākotne un valsts varas mantotājs. Šis unikālais dokuments atrodas Kurzemes hercogu arhīvā, un, skatot aprakstītās pergamenta lapas un tām piestiprinātās zīmogu nospiedumu kārbiņas, šķiet, ka tas izgatavots gluži nesen, nevis pirms vairākiem gadsimtiem.

Tikai pēc hercoga nāves hercogiste uzzināja viņa pēdējo gribu. Pēc tā laika paražām hercogisti vajadzēja mantot pirmdzimtajam dēlam,<sup>10</sup> bet smagi slimais hercogs izlēma citādi: abi viņa dēli – gan Fridrihs, gan Vilhelms – būs valdnieki. 1596. gadā, kad Vilhelms kļuva pilngadīgs, abi brāļi vienojās, ka Fridrihs no Jelgavas pārvaldīs Zemgali, bet Kurzemes valdnieks būs Vilhelms ar rezidenci Kuldīgā.

1610. gadā Kuldīgas pili piedzima nākamais Kurzemes hercogs Jēkabs. Drīz nomira viņa māte, un bērnību Jēkabs pavadīja

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

Brandenburgas kūrfirsta galmā. Kad Jēkabam palika septiņi gadi, viņa tēvs Vilhelms zaudēja Kurzemes hercogistes pārvaldīšanas tiesības<sup>11</sup> un aizbrauca uz Kukulovu Pomerānijā. Iedzīvoies jaunajos apstākļos, Vilhelms aicināja dēlu pie sevis. Izaudzis bez mātes kūrfirsta galmā un tēva paspārnē, Jēkabs bija ieguvis vērtīgu īpašību – prasmi būt stingram ne tikai pret citiem, bet arī pret sevi. Politisku apsvērumu spiests, Jēkabs atgriezās Kurzemē un Kuldīgā turpināja tēva aizsāktās jūras kuģniecības tradīcijas. Kopā ar tēva brāli Frīdrihu, kas pēc Vilhelma aizbraukšanas bija visas Kurzemes hercogistes vienīgais valdnieks, Jēkabs centās uzlabot Kuldīgas – Ventspils ūdensceļa stāvokli un uz Veckuldīgas kuģu būvētavas darbnīcām aicināja ārzemēs iepazītos meistarus.

Izklāstot nedaudzās lappusēs visai dažādus, turklāt pirmajā acumirkli šķietami nesaistītus faktus un notikumus (pirmās ostas, kuģu būves skolas, skandināvu rūnu raksts, Hanzas savienība, vendi, Kurzemes hercogiste), kas paši par sevi ir milzīgu monogrāfiju cienīgi un neskaitāmos, reizumis pretrunīgu pētījumu sējumus ietverti, riskēju izraisīt iebildes par fragmentārismu, tomēr ceru, ka šāds kaleidoskopisks apskats ļauj vieglāk orientēties 17. gadsimtā valdošajā gaisotnē un palīdzēs izprast to viedokli, ko aizstāvēšu grāmatas turpinājumā. Tāpat kā vairums hercoga Jēkaba laiku burinieku izpētes entuziastu, pirms divdesmit gadiem arī es uzskatīju, ka pirmos Ventspils buriniekus 17. gadsimtā būvējuši no Holandes aicināti meistari, jo, sākot no 17. gadsimta 60. gadiem, to visai pārliecinoši pamato kuģu konstruktīvās īpatnības. Laika gaitā tomēr nācies sastapties ar vairākiem holandiešu kuģu būves skolai netipiskiem Ventspils darbnīcās 17. gadsimtā darināto trīsmastnieku konstrukciju un proporciju risinājumiem. Uzskatu, ka to cēlonis meklējams senās Ventspils attiecībās ar Hanzas savienību un Lībeku un varbūt pat to seno jūrnīeku laivu būves mākā, kas darbojušies hipotētiskās vissenākās apmetnes vietā.

# Hercoga Jēkaba burinieki

## 2. nodaļa

Holandiešu skolas burinieku īpatnības 17. gadsimtā. — Spilgtākās liecības par senajiem Eiropas buriniekiem: zviedru kara flotes flāgmanis «Vasa» un 16. gadsimta angļu kara kuģis «Mary Rose». — Flītas un Austrumindijas braucēji. — Ventspils burinieku konstrukcijas īpatnības: korpusi (apsūvums, ķēlis, krangas un ķibsons), masti un buras

Kurzemes hercoga burinieki nevarēja rasties un neradās tukšā vietā — panākumu pamatā bija prasme izmantot labāko citzemju pieredzi. Jūrniecībā tolaik modi noteica holandieši, tomēr nesnau da arī citi, un var droši apgalvot — 17. gadsimtā Eiropā kuģu būve, flote un kara kuģi bija stratēģiski nozīmīga valstu varenības sastāvdaļa. Meistari pilnveidoja prasmes un rūpīgi glabāja kuģu būves noslēpumus no paaudzes paaudzē. Lai gan bieži vien senie aroda pratēji tos ņēma līdzī kapā vai tumšajā jūras dzelmē, mūsdienā pētnieku rīcībā tomēr ir pietiekami daudz arhīvu materiālu un lietisku pierādījumu par to, kā 17. gadsimtā veidoti burinieki.

1628. gada 10. augusts ir tikpat traģiska un melna diena Zviedrijas kuģu būves vēsturē kā leģendārā kuģa «Titanic» bojāeja. Šajā datumā no Stokholmas ostas pirmajā izmēģinājuma braucienā devās karaļnama lepnums un lielā cerība — tikko pabeigtais 400 strādnieku būvētais trīsmastu burinieks «Vasa», kas tika apgādāts ar modernākajiem tā laika tehnoloģijas sasniegumiem un kam vajadzēja kļūt par Zviedrijas lielāko varenības apliecinātāju Eiropas jūrās. Tomēr «Vasa», veikusi apmēram 1,3 kilometrus,

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

apgāzās pirmajā spirtākajā vēja brāzmā un nogrima satriektā karaļa, galma un Stokholmas iedzīvotāju acu priekšā. No 145 viru lielās apkalpes noslika 50 jūrnieki.

Pirmajā mirkli nelaimē tika vainota kapteiņa paviršība. Galu galā tomēr izrādījās – nelaimes galvenais iemesls bijis tas, ka jaunais kuģis uzbūvēts nesamērīgi liels un pārāk smagi apbruņots. Septiņpadsmitajā gadsimtā kuģu būvētāji nepazina kuģa rasējumus un stabilitātes aprēķinus. Viņu vienīgais palīgs bija skaitļu tabulas ar kuģu izmēriem un proporciju rādītājiem. Skaitļi balstījās uz ilggadīgu pieredzi, tāpēc jaunu kuģi parasti konstruēja pēc tiem pašiem likumiem kā iepriekšējo. Diemžēl tieši varenais «*Vasa*» pārkāpa to robežu, aiz kuras iepriekš izstrādātie empiriskie likumi vairs nedereja.

Likteņa ironija – zviedru kuģniecības melnā diena 17. gadsimtā kļuva par vienu no lielākajām veiksēm burinieku pētniecības vēsturē 20. gadsimtā, jo notika gluži neticamais – 1961. gada 24. aprīlī, gandrīz 333 gadus pēc avārijas, nelaimīgo karaliskās flotes flagmani pētnieki izcēla no jūras dzelmes. Pēc ilgstošas un rūpīgas kuģa konservācijas, rekonstrukcijas un restaurācijas kopš 1986. gada «*Vasa*» ir nodota vispārējai interesentu apskatei, bet 1990. gadā pārvietota uz speciāli tai celtu muzeju.

Kuģa bojāejas un izcelšanas procesa apraksti, ziņojumi par restaurācijas gaitu un priekšmetu ekspozīcija pilnībā aplūkojama *Vasa Museum*. Šie materiāli visā pasaulē izraisīja ārkārtīgu interesi par 17. gadsimta kuģiem, jo karaliskās flotes flagmaņa izcelšana pavēra unikālu iespēju ne vien apskatīt senos buriniekus kā līdz šim – seno meistarū gravīrās, bet arī redzēt pašu kuģi. Turklāt muzejā glabājas daudzi 17. gadsimta kuģniecības materiāli ne vien par «*Vasa*», bet arī ar par šā laikmeta kuģniecības panākumiem, traģēdijām un tradīcijām. Piemēram, te eksponēts unikāls vara grebuma novilkums (8. attēlā) – 1627. gada jūras kauja Dancīgas (tagad Gdaņska) piekrastē, kurā zviedri cieta smagu sakāvi. Tajā redzams, kā uzspridzinās zviedru kuģis «*Solen*».

Zviedrijas karaliskās flotes instrukcija paredzēja: «..Labāk lai kāds uzticams zviedrs ieskrien pulvera noliktavā un to aizdedzina,

# Heroga Jekaba burinieki



## 8. attēls

Filipa Jansena vara plāksnē grebtā zīmējuma «1627. gada jūras kauja Dancigas piekrastē» novilkums. Polijas valdnieka kuģi: A – admirāļa kuģis «S. Georg» («Svētais Juris»), B – viceadmirāļa kuģis, C – «König David» («Kēniņš Dāvids»), D – «Meerweib» («Nāra»), E – «Fliegend Hirsch» («Lidojošais alnis»), F – «Arche Noae» («Senais Noass»), G – četri kuģi, kas cenšas noķert bēgošos zviedru kuģus. Zviedrijas valdnieka kuģi: H – admirāļa kuģis «Tigern» («Tigeris»), to sagūsta poli, J – kuģis «Solen» («Saule»), tas uzspridzinās un izbēg no gūsta, K – četri kuģi aizbēg. L – divi noenkuroti holandiešu kuģi (apakšā pa labi). Attēls no Vasa Museum brošūras «Vasa» 9. lappuses

nekā kuģis kriet ienaidnieka gūstā..» Ne vienmēr šo rikojumu izdevās izpildīt. Attēlā redzamā kuģa «Tigern» apkalpe [uz tā atradās admirālis Štirnskelds (*Stiernsköld*) un vadīja kauju] to nepaguva izdarīt, un «Tigern» krita gūstā. Senās cīņas gaitu grāmatā «Vasa» attēlojis Erlings Macs (*Erling Matz*): «Nāca lode un norāva admirālim Štirnskeldam roku, viņš pakrita un nespēja piecelties. Pēc tam arī admirāļa kalpotājam Matsam atšāva abu roku kaulus, tā ka pie ķermeņa karājās tikai roku miesa. Tad ienaidnieks ieņēma kuģi un nonāvēja vairākus mūšējos. Kamēr ienaidnieks trakoja uz kuģa, mirstošais admirālis gulēja kajītē un kalpotājs Matss sēdēja krēslā viņam blakus. Tad admirālis lūdza atsaukt priesteri un pieņēma vakarēdienu. Pēc tam bārdzīnis nogrieza Matsam abas rokas un Matss nomira. Admirālis lika, lai arī viņam bārdzīnis nozāgē roku. Kad admirālis jūta, ka pienācis viņa laiks, tas ar veselo roku satvēra priesteru plaukstu un viegli nomira kā iemiegot.»

Dancigas kaujas attēlojums nebūt nav vienīgā teicamā un precīzā grafiskā liecība kuģniecības vēsturē ei 17. gadsimtā. Tajos laikos fotogrāfu funkcijas veica mākslinieki, kas vara plāksnēs greba

## Hercoģa Jēkaba burinieki

izraudzīto objektu attēlus. Gravīru novilkumi saglabājušies līdz mūsdienām, un daudzos no tiem redzami lieliski uzzīmēti holandiešu manierē būvēti burinieki (9. un 10. attēlā).

Kauja pie Dancigas un «*Vasa*» nogrimšana 1628. gadā bija lielākā Zviedrijas flotes neveiksme četru gadu garā neveiksmju sērijā. Tā sākās 1625. gadā, kad ceļā no Rīgas uz Stokholmu, pie Kolkas raga avarēja 10 zviedru kuģi. Par šo notikumu lasiet admiraļa Klāsa Larsena Fleminga (*Klas Larssen Fleming*) ziņojumu karalim šīs grāmatas 5. nodaļā.

Informācija par kuģu būvi 17. gadsimtā atrodama ne tikai Zviedrijas *Vasa Museum*. Daudz materiālu glabājas arī savulaik Latvijas pētniekiem grūti pieejamajā Britu bibliotēkā Londonā. Pateicoties bērnības draugam Ilmāram Pētersonam, kurš ilgus gadus strādāja šajā bibliotēkā, izdevās iegūt daudz noderīgas informācijas. Britu bibliotēkā glabājas visdažādākās ziņas, sākot no informācijas par seno burinieku konstrukciju īpatnībām un beidzot ar senām admiralitātes instrukcijām, kā jārikojas kuģotājiem visdažādākajās situācijās. «..Jūras kaujā pieveiktā kuģa komandu nogremdēt kopā ar kuģi un sagūstīt vienīgi kapteini un sevišķi ievērojamas personas.. Britu burinieku sānos pieķēdēt divas mučas un kuģa apkalpei gādāt, lai tās vienmēr būtu piepildītas ar urīnu. Ugunsgrēka gadījumā uguni dzēst ar urīnā samērcētiem veciem buru audekla gabaliem..» teikts Anglijas admiralitātes rīkojumā karakuģu kapteiņiem. Burinieku vēstures pētniekiem, tomēr noderīgākās ir tieši ziņas par seno kuģu konstrukciju un būvniecības paņēmieniem un detaļām.

Esam daudz lasījuši par Tjūdoru dinastijas pārstāvja Henrija VIII (1491–1547) rezidences greznību un viņa mīlestību pret Annu Bolēnu, par Sārtās un Baltās rozēs karu (1455–1485), kurā Tjūdori ieguva varu valstī, bet diemžēl gaužām maz zinām par tā laika kuģiem, lai gan daži būtiski 17. gadsimtā izmantoti kuģu konstruktīvie risinājumi dzimuši tieši 16. gadsimtā Anglijā. Karalis Henrijs VIII vēsturē iegājis ne vien ar izsmalcināto dzīvesveidu un leģendām apvītoto mīlestību – 1509. gadā Viņa Majestāte pavēl būvēt karakuģi «*Mary Rose*». Tas kļūst par pirmo angļu kuģi, kura

## Hercoģa Jēkaba burinieki



### 9. attēls

Flota. *Vencela Holara* (Wenzel Hollar) gravīrus novilkums. Attēls no: Hoeckel R. *Modellbau von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts.* – Rostock, 1983. – S. 109

korpusu apšuva nevis pārlaidu (*klinker, clinker-built*), bet gan gludi veidotā salaidu (*kraveel, carvel-built*) paņēmiēnā. 1511. gadā pabeigtais četrmastu flagmaņkuģis nogrima ceļā uz kaujas vietu 1545. gada vasarā. Lai kuģi pasargātu no abordāžas (ienaidnieka kuģis piebrauc bortu pie borta, un tā apkalpe tuvcinā cenšas iekārot kuģi nebojātu), tas bija apvilkt ar stipru tīklu. Avarējot šis tīkls neļāva «*Mary Rose*» apkalpei pamest kuģi, un noslika 700 jūrnieku.

Ērnlija Bredforda grāmatā (*Bradford E. The story of the Mary Rose.* – London, 1982) stāstīts par kuģa likteni. Tāpat kā «*Vasa*», arī «*Mary Rose*» ir izcelta no jūras, un to var apskatīt Portsmutas pasaules jūrniecības vēstures centrā. Teicami restaurētais kuģis sniedz unikālu informāciju seno burinieku konstruktīvo īpatnību attīstības pētīniekiem.

Sešpadsmitajā gadsimtā ieviesto pāreju uz gludo salaidu apšuvumu angļu kuģu būvētāji konsekventi lietoja visiem lielajiem buriniekiem. Holandieši rīkojās mazliet citādi. Viņi kuģa korpusa aizmugures augšējo daļu joprojām apšuva, izmantojot pārlaidu paņēmienu. Šāds paņēmiens aiztaupīja drīvēšanas nepieciešamību tajā vietā, kur jūras ūdens pat vētrā nevarēja piekļūt. Šī nianse ir viena no raksturīgākajām pazīmēm, kas pat no ārpuses ļauj atšķirt 17. gadsimtā būvētu angļu kuģi no holandiešu darinājuma. Burinieku korpusa apakšdaļas konstrukcija abām kuģu būves skolām atšķirās maz. Devītajā attēlā apskatāmas 17. gadsimtā visai

## Hercoģa Jēkaba burinieki

### 10. attēls

«Die Salamander»

(«Salamandra»), liela  
Austrumindijas braucēja  
zīmējums. Reīnera Noma

(R. Nooms), saukta

Zeemann, gravīras

novilkums, 1623–1667.

Attēls no: Hoeckel R.

Modellbau von Schiffen des  
16. und 17. Jahrhunderts. –

Rostock, 1983. – S. 112



populārās flītas. Pasaulē par tām rakstīts maz, un ziņas ir visai pretrunīgas. Varam būt gandarīti, ka LVVA fondos atrodami pietiekami precīzs šo trīsmastnieku raksturojums. Flītām raksturīgs apaļš korpuss ar plašu atvērumu aizmugurē. Aizmugures pati augšējā daļa apsūta, izmantojot klinkera paņēmienu, bugsprita masts parādās tikai aptuveni 17. gadsimta vidū.

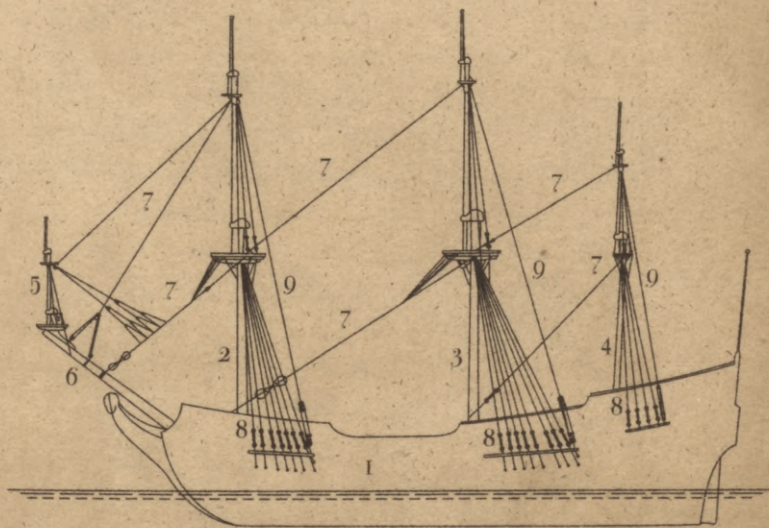
Populāri 17. gadsimta burinieki bija arī austrumu preču pārvadāšanai paredzētie tā dēvētie Austrumindijas braucēji. Viens no tiem redzams 10. attēlā. Bugsprita galā «austrumindiešiem» bija neliels mastiņš, kas angļu literatūrā bieži tiek dēvēts par bugsprita fokmastu. Vispirms šāda tipa mastiņš parādījās karakuģiem, tad tirdzniecības kuģiem. Kaut gan Austrumindijas braucēji bija labi apbruņoti, tomēr tie nespēja atvairīt pirātu uzbrukumus, tāpēc tirdzniecības kuģus sāka konvojēt karakuģi. Konstruktīvās pilnveidošanās jomā preču kuģiem bija liela nozīme. Lai izvairītos no pirātiem, to korpusi kļuva slaidāki, bet, lai kuģus varētu būt sērījveidā, pilnveidoja brangu konstrukciju. Tās sastāvēja no pamatnes – grīdas brangas – flortimbersa, ko novietoja virs ķīļa. Flortimbersus pie ķīļa piespieda viršķīļa brusa – kilsons (ķīļa dēls). Pie flortimbersiem stiprināja brangas stipri liektās daļas – futoksus, bet pie tiem brangas augšgalus – toptimbersus. Dokumentos, ko 17. gadsimta pirmajā pusē parakstījis Ventspils ostas kapteinis Jēkabs Dousons (*Jakob Dousson*, arī *Jacob Dovson*, *Dowsen*, *Doussen*), korpusa vidusdaļā izvietotie flortimbersi (sa-

## Hercoģa Jēkaba burinieki

likto brangu apakšējās daļas) saukti par «grīdas brangām» (*Boden-Wrangen*). Ar grīdas brangu palīdzību veidotās saliktās brangas stipri atšķirās no korpusa priekšgala brangām. Tirdzniecības kuģu būvē atklāja arī ārkārtīgi svarīgu faktoru – ja izmantotā koka šķiedras virzās paralēli detaļas galvenajām aprisēm, tad detaļu lieces pretestība jūtamī pieaug un, samazinot detaļas biežumu, var ietaupīt vērtīgo ozola koksni.

Septiņpadsmitā gadsimta burinieku uzbūves (korpuss, apalkoki, takelāža) shēma redzama II. attēlā. Štagas neļāva mastam gāzties atpakaļ, bet vantis mastu nodrošināja pret svārstībām uz sāniem un pret nolieci uz priekšu. Tās palīdzēja izturēt milzīgo vēja spēku, kas ar masta starpniecību virzīja kuģi vēlamo virzienā un centās aizraut mastu sev līdzī. Līdz 1650. gadam darinātajos zīmējumos var nebūt bugsprita nelielā masta, jo to tikai ap šo laiku sāka plašāk izmantot.

Garu mastu nevarēja izveidot no viena gabala, tāpēc to darināja no vairākām daļām. Sākumā Ventspils buriniekiem bija divdaļīgi masti. Masta pirmo pagarinājumu sauc par stengu. Masta pagarinājuma savienotāju valodnieki nosaukuši par stengturi. Stengas apakšējā daļa ievietota salinga atvērumā. Salings savukārt balstās uz masta vaigiem, bet uz salinga balstās marsa kurvis –



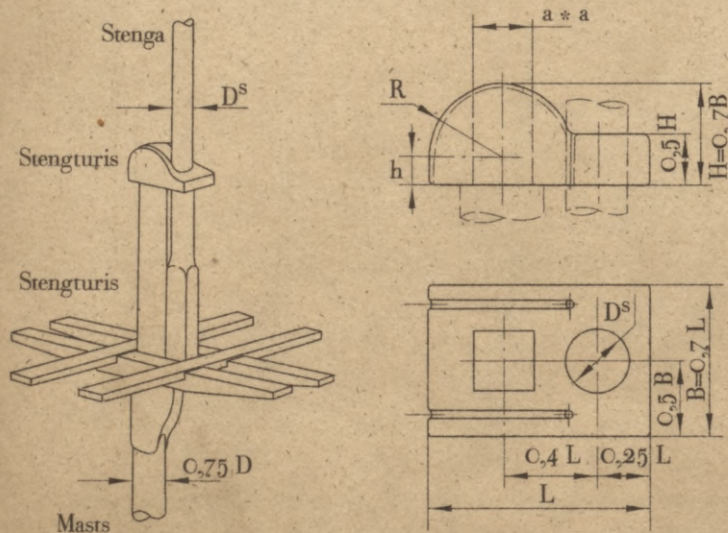
### II. attēls

8., 9. un 10. attēlā redzamo trismastnieku uzbūves shēma. Apzīmējumi: 1 – korpuss, 2 – fokmasts ar fokmasta stengu (masta pagarinājumu), 3 – grotmasts (galvenais jeb lielais masts) ar grotmasta stengu, 4 – bezānmasts ar bezānmasta stengu, 5 – bugsprita masts, 6 – bugsprits, 7 – štagas, 8 – vantis un 9 – stengu vantis (pardunes).  
Autora zīmējums

# Hercoga Jēkaba burinieki

platforma buru apkalpotājiem. Stengtura un salinga izvietojums, kā arī stengtura rasējums redzams 12. attēlā. Vācieši un holandieši stengturi dēvēja par ēzelgalvu. Ēzelgalvai bija īpatnēji izliekta augšdaļa. Pa tajā iegrieztajām rievām slidēja tauvas, ar kurām pacēla un nolaida taisnstūra buras rāju (apaļkoku, pie kura piespīrināta bura). Anglijā būvētajiem buriniekiem masta un stengas savienotājelements bija citādi veidots, un tas veica tikai savienotāja funkciju, bet rāju pacēla ar citu mehānismu. Tāpēc tieši ēzelgalva ir identifikācijai noderīgs elements – tā esamība liecina, ka kuģis būvēts pēc holandiešu skolas principiem. Hercoga Jēkaba burinieki būvēti holandiešu manierē ar nelielām Libekas skolas iezīmēm, tāpēc neiedziļināsimies angļu skolas stengtura apskatā. Tomēr divus izpildījumā un funkcijās krasi atšķirīgus elementus nevajadzētu apzīmēt ar vienu un to pašu vārdu. Iespējams, ka apzīmējums «ēzelgalva» var šķīst nepiemērots, tāpēc turpmāk sauksim šo detaļu par holandiešu tipa stengturi.

Jābrīdina, ka 17. un 18. gadsimtā Latvijā izmantotajā kuģniecības leksikā tā nav vienīgā īpatnība! Šā laikmeta burinieku detaļu latviskie nosaukumi ir visai reti sastopami, tāpēc reizēm nākas izmantot senos aprakstos lietotos apzīmējumus, latviskojot vienīgi



12. attēls

Masta un masta  
pagarinājuma savienojums.

Stengturis jeb ēzelgalva.

Autora zīmējums

## Hercoga Jēkaba burinieki

to galotnes. Daudz raīžu sagādā arī arhīvu dokumentos lasāmā jūras brauceju izmantotā terminoloģija. Tā atšķiras, un vienai detaļai iespējami vairāki nosaukumi, piemēram, viens un tas pats masts vai vienāda tipa un izvietojuma bura bieži tiek saukta dažādi. Septiņpadsmitajā gadsimtā Ventspilī lietotajā vācu valodā jūrniecības termini veidojušies kā aizguvumi no citām valodām (holandiešu, zviedru, retāk – angļu). Tie eksistējuši paralēli un rakstīti visai dažādi. Jāņem vērā, ka ne vienmēr rakstveži bija kompetenti kuģniecības jautājumos, un viņu lietotie termini ne vienmēr precīzi atbilst detaļas funkcijai. Turklāt arī mūsdienu latviešu valodā izmantotie termini lietoti citādi nekā citās valodās. Piemēram, brangas un tās šķērsbrusas (bimsa) savienojuma vietas nostipriņošo elementu, saliektam celim līdzīgu detaļu, vācieši sauc par «*das Kriestück*» (celim līdzīga detaļa). Mēs šo detaļu dēvējam par «kneiju» (krievu valodā «кница»). Mūsu apzīmējums ar bimsa un brangas kompleksu nav saistīts, un to bieži izmanto laivas priekšgala brangu apzīmēšanai. Šāds neprecīzs apzīmējums katru reizi prasa papildu paskaidrojumu. Tāpat rodas grūtības izmantojot apzīmējumu «kalsiņš». Tas radies no daņu vārda «*kelsen*» (ķīļa dēls). Lai palielinātu kuģa garenisko izturību, virs ķīļa novietotās grīdas brangas ķīlim piespieda ar tam paralēlu garu viršķīli, kas bija ķīlim ļoti līdzīgs un cieši saistīts ar to. Tāpēc gandrīz visu tautību kuģu meistari šo viršķīli sauca par «ķīļa dēlu». Latvijā par kalsiņu dēvē arī bortu stringerus – likos, gareniskos stiprības elementus, kuri varētu būt vienīgi «ķīļa audžudēli». Tā kā ne dažu seno rakstvežu kuģu būves dokumentos, ne mūsdienās Latvijā izmantotajā terminoloģijā nav pilnīgas skaidrības, tāpēc, lai neradītu vēl lielāku haosu, šajā darbā katra elementa vai detaļas apzīmējuma skaidrojums tiks sniegts tikai tad, ja ar to nāksies sastapties tekstā vai zīmējumā.

Triņpadsmitajā attēlā shematiski parādīts korpusa vidusdaļā izvietoto brangu (ar grīdas brangu) un priekšgala brangu novietojums. Raksturīgs rādītājs ir attiecība starp ķīļa garumu un attālumu starp vadņiem. Hercoga Jēkaba kuģu būvētavā tā nedaudz mainījās (pat viena tipa kuģiem), darbā iesaistoties jauniem

# Mercoga Jakaba burinieki

## 13. attēls

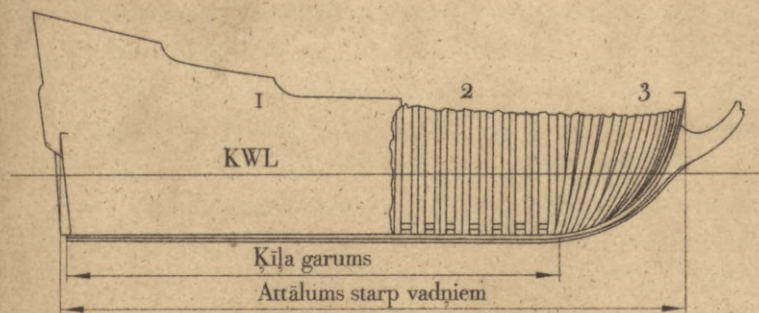
Brangu izvietojums korpusa vidusdaļā un priekšgalā.

Apzīmējumi: 1 – korpuss,

2 – brangas (grietas brangas) korpusa vidusdaļā un 3 – priekšgala brangas.

KWL – konstruktīvā ūdenslinija.

Autora zīmējums



meistariem – tātad būvētāji nepārstāvēja stingri vienotu skolu. Četrpadsmitajā attēlā skatāms kuģa korpusa priekšgala griezumus horizontālā plaknē un Carnikavas piekrastē vētras laikā izskalota sena kuģa priekšgala fotogrāfija, bet 15. attēlā – Ventspilī būvēta fregate darba procesā. Skatā no priekšas redzams slīpi novietots «stopers», kas neļauj kuģim pirms laika ieslidēt Ventā. Tās pašas fregates skats no aizmugures redzams 18. attēlā. Zīmējumi tapuši aptuveni 17. gadsimta vidū.

Nedaudz iepazīsimies ar Ventspilī darināto burinieku burām (17. attēlā). No 1642. līdz 1658. gadam būvētajiem trīsmastniekiem komplektā ietilpa astoņas buras – septiņas četrstūra un viena trīsstūra (latīņu) veida – bezanbura. Katru buru pievienoja atbilstošajai rājai. Vienpadsmitajā attēlā skatījām mastus noturošās tauvas – nekustīgās takelāžas elementus. Rājam pievienotās buras paceļ un groza kustīgās troses. Falles paceļ rājas augšup līdz ar

## 14. attēls

Korpusa priekšgala griezumus horizontālā plaknē. Apzīmējumi:

1 – priekšvadnis jeb stems,

2 – grope vadnī,

3 – papildvadnis jeb falstems, 4 – vaigi jeb čaki (no angļu val. – cheek),

5 – nedgesi – īpašas formas brusa pie vadņa un nepilnās savērtās brangas,

6 – ārējais apšuvums

7 – lokveida stiprinājums,

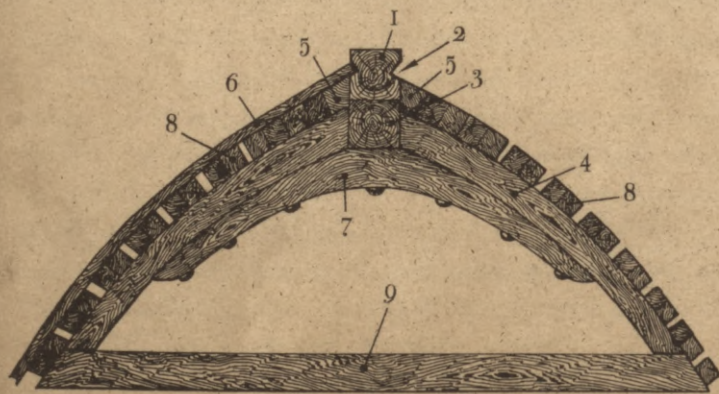
8 – savērtās brangas un

9 – bimss – šķērsbrusa.

Daļēji izmantots zīmējums

no: Curti O. Modelli

navali. – Milano, 1970





15. attēls  
 Fregates korpuss stāpeli  
 17. gadsimta piecdesmitajos  
 gados Ventspilī. LVVA  
 554. fonds, 1. apraksts,  
 85C. d. lieta, 6. lapa

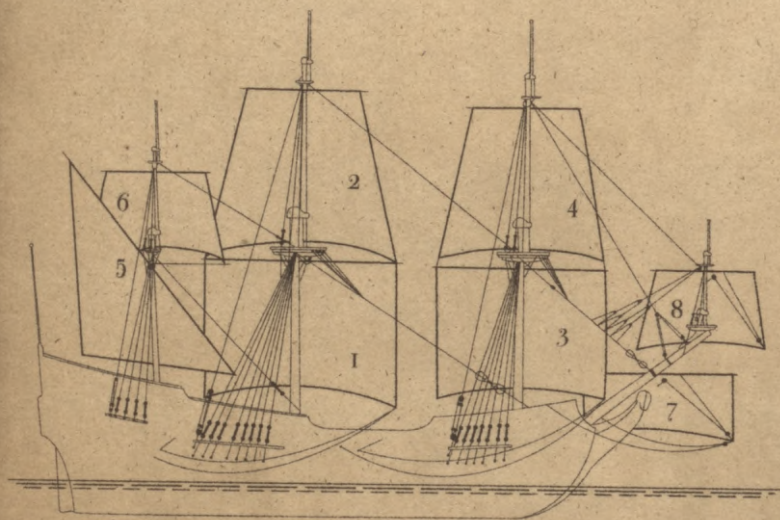
# Hercoģa Jēkaba burinieki



## 16. attēls

Avarējuša sena kuģa priekšgals. Salīdziniet ar 14. attēlu: 1., 3. un 5. detaļa norauta, kuģim avarējot; labi rezamas savērtās brangas. Autora foto

tām piestiprinātām burām. Falles slid pa holandiešu tipa stengturi iegrieztajām rievām un, protams, nodrošina ne tikai buru pacelšanu, bet arī nolaišanu. Lai buras pildītu tām paredzētās funkcijas, tās noregulējamas noteiktā leņķī pret vēju. Šo operāciju veic ar brasēm, kas piestiprinātas katras rājas galiem. Galveno buru apakšējos stūrus var pārvietot uz priekšu vai atpakaļ. Ar halzi buras apakšējo stūri virza uz kuģa priekšgala pusi, bet ar šoti – atpakaļ, uz aizmuguri.



## 17. attēls

Buru izvietojuma shēma.  
Apzīmējumi: 1 – grotbura,  
2 – grotmarsbura,  
3 – fokbura,  
4 – priekšmarsbura,  
5 – bezanbura,  
6 – bezanmarsbura,  
7 – blinde, 8 – augšējā blinde. Autora zīmējums



Jūt 30 ft cont 14 voet 4 in  
 wolk balokh laukh 22 voet  
 boort 13 1/2 cuym bany rindu  
 11 cuym

25 voet 6 cuym

130 voet @ boort 21 1/2 voet wolk laukh wolk rindu

18. attēls  
 Fregates korpuss stāpeli,  
 skats no aizmugures,  
 17. gadsimta piecdesmitajos  
 gados Ventspilī. LVVA  
 554. fonds, 1. apraksts,  
 850. d. lieta, 7. lapa

# *Hercoga Jēkaba burinieki*

## 3. nodaļa

*Ļop hercoga Jēkaba Ventspils kuģu būves darbinieci. — Kreisajā vai labajā krastā? — Pirmais hercoga kuģu meistars Albrehts Petersens. — Ventspils barynieci rīņas par citām hercoga kuģu būvētājiem. — Roktelnieks Nikolass Šeprens un viņa sekotāji: — Nikolass Šeprens jaunākais un Johans Mertens*

Kurzemes hercogistes vēstures pētnieki secinājuši, ka 1633. gada septembrī, kad hercogam Frīdriham tika atjaunotas lēņa tiesības,<sup>12</sup> par iespējamo to mantinieku minēts arī Vilhelma dēls Jēkabs. Protams, bijuši arī citi Ketleru dzimtai ne tik pieņemami varianti. Jau 1638. gada maijā politiskā situācija veidojusies labvēlīga Jēkabam, tieši tobrīd hercogs Frīdrihs juties tik slims, ka nolēmis atteikties no savām tiesībām par labu brāļa dēlam. No 1638. gada jūlija Kurzemes un Zemgales hercogistei atkal bijuši divi hercogi – viens gatavojies varu nodot, bet otrs to saņemt. Tomēr 1639. gada februārī, kad Polijas valdnieks piekritis apstiprināt varas maiņu, Frīdrihs pārdomājis un nolēmis varu Jēkabam nodot tikai sava mūža beigās. Izskatot LVVA fondu dokumentus, var secināt, ka 1639. gada lēmumu nav iespaidojis kāds slēpts konflikts starp Frīdrihu un Jēkabu. Abu rīcība jau kopš 1633. gada bija virzīta uz kopēju mērķi – nodrošināt, lai pēc Frīdriha nāves neviens nespētu Jēkabam atņemt vai apstrīdēt Kurzemes un Zemgales hercoga tiesības. Šā laika dokumenti glabā arī pirmās liecības par Frīdriha un Jēkaba tālejošajiem plāniem. Diemžēl Kurzemes hercogu arhīvā reģistrētais 1638. gada 20. jūlija parak-

## Hercoga Jēkaba burinieki

stītais hercoga Frīdriha novēlējums hercogam Jēkabam LVVA nav nonācis. Saglabājies cits dokuments, kurā atstāstīts iepriekšējā saturs. Šis dokuments ir 1638. gada 20. jūlijā hercoga Jēkaba parakstītā instrukcija Kurzemes pārstāvim Polijā Johanam Vildemanim (*Johan Wildeman*). Tajā runāts par veicamajiem darbiem viszēlīgā hercoga Frīdriha hercogam Jēkabam nodotajos sešos apgabalos un to pārvaldes centros, to skaitā arī svarīgajā Kuldīgā. Dokumentā rakstīts «*..ezliche geringe Embter..*» (*..etliche geringe Ämter..*), kas burtiskā tulkojumā nozīmē «daži nelieli iecirkņi». Sekojot J. Juškeviča piemēram, vārda «iecirknis» vietā lietoju vārdu «apgabals». Dokumentā minēti apgabalu nosaukumi. Hercogs Frīdrihs atļāva hercogam Jēkabam darboties arī hercogistes vissenākajā ostā Kamārces grīvā.

No dokumentiem izriet, ka hercogistes pārmantotājs darbības sākumposmā bijis visai ierobežots telpā un laikā un tikai pakāpeniski, sākot ar 1642. gadu, ieguvis varu un teikšanu visā Kurzemes hercogistē.<sup>13</sup>

Kādā 1640. gada 15. jūlijā sastādītajā melnrakstā atrodamas pirmās netiešās ziņas par Ventspils pirmo kuģu būvētavu:

«*Nach d. Windaw. Die Schiffs Zimmerleüte sollen Zuesammen sein dem Meister gehorchen Und mitt allen fleisse die arbeit fortsetzen, oder das gewertig sein (gewärtig sein = erwartend), das sie J. f. h. nicht Wie bey den Vorigen Ingestraft wollen hinnassieren lassen, sondern nicht seinen billing (billigen = etw. für gut erklären) gewartig sein (gewärtig sein); Soll kein Satz mehr vor Kohlen geben sondern Weile sich sich Grothusen Veranlasset, sollen sie schaffen..*» [Ventspilij. Visiem kuģu būvētājiem jāklausa meistars un čakli jāturpina darbs, vai jāsagaida, ka Viņa Augstība hercogs ne kā iepriekš nesodīs, jo sevišķi negaidīt labu vērtējumu; ne vārda vairs par oglēm, it sevišķi, ja Grothūzens (*Grothusen*, arī *Grothussen*) to ierosina, vajag izdarīt.. (teksts aprauts)].

Arhīvā apzinātie dokumenti sniedz visai aptuvenu priekšstatu par kuģu būvētavas ēku izvietojumu līdz to iznīcināšanai 1659. gadā. Par pirmā posma darbnīcām konkrētu datējumu maz, saglabājušās vienīgi ziņas par te būvētajiem buriniekiem.

## Hercoģa Jēkaba burinieki

Jaunbūvētos, nomātos un remontētos kuģus pieņēma ostas atbildīgais kapteinis. Inventarizācijas aktos sīki uzskaitītas gan korpusa būvei izmantotās koka un metāla detaļas, gan takelāžas sastāvdaļas un buras. Sevišķi precīzi ir Jēkaba Dousona parakstītie dokumenti. Plašākas ziņas atrodamas par vēlāku laiku, kad pie varas nāk Jēkaba dēls Fridrihs Kazimirs (1650–1698, Kurzemes hercogs no 1682. gada). Viņš atjaunoja būvētavu Ventas kreisajā krastā.

1694. gadā, kad Ventspili beidza būvēt lielo (attālums starp vadiem pārsniedza 130 pēdas) burinieku «*Die Durchlauchte Hertzogin aus Churlandt*» («Gaišība Kurzemes hercogiene»); laikā no 18. aprīļa līdz 4. novembrim meistars Kornēlijs Ziverts (*Cornelius Sijwertz, Siwert, Sivert, Siewerts*) hercogam uzrakstījis 18 ziņojumus. Tajos norādīts, kādas detaļas gatavotas uz vietas, tās piegādāts no Kuldīgas un Liepājas. «*Die Durchlauchte Hertzogin aus Churlandt*» tika plānots atbrīvot no stāpeļa augusta vidū, tomēr Ventas ūdeņos kuģis nonāca tikai septembra sākumā. (12. septembrī meistars ziņo, ka no stāpeļa kuģis nolaists pagājušajā piektdienā.) Takelāžas uzlikšanu tomēr nevarēja sākt, jo grotmasts šajā laikā vēl nebijis gatavs. Tad darbu uzsācis arī koktēlnieks Nikolass Sefrenss jaunākais (*Nicolas, Niclas Seffrenss, Söffrentz, 1662–1710*). Fridrihs Kazimirs bija pavelējis lielā kuģa aizmugures spoguļi ievietot viņa otrās sievas Elizabetes Sofijas attēlu – kokā grebtu cilni. Tāpēc 11. novembrī koktēlnieks rakstīja hercogam: «Vajadzētu uzzīmēt un man atsūtīt apģērba veidu. Ja tas vēl nebūtu veikts, tad pazemīgi lūdzu šo zīmējumu man piegādāt tuvākās dienās. Man noderētu arī mūsu visžēlīgās hercogienes sejas zīmējums, lai cilni panāktu arī izskata līdzību...» Dokumenti liecina, ka reizēm Ventspili vienlaicīgi strādājuši pat 20 zāģētāju pāri.

Pirms vairākiem gadu desmitiem, kad pirmo reizi iepazīnos ar Ventspili būvētajiem hercoga Jēkaba buriniekiem, uzskati par kuģu būvētavas vietu bija pretrunīgi. Dažās publikācijās to norādīja Ventas kreisajā krastā, citās – labajā, Kamārces grīvas rajonā. Abu vietu fiziskā ģeogrāfija pieļāva kuģu būvētavas atrašanās

# Hercoga Jēkaba burinieki



iespēju, un laika ritumā kuģi tika būvēti abās vietās. Tātad atliek vien atbildēt uz jautājumu: kuru no tām izmantojis hercogs Jēkabs?

Nozīmīga liecība ir Zviedrijā atrastais Ventspils plāns (19. attēlā). Tajā skaidri iezīmēta kuģu būvētava, kas atradusies Ventas kreisajā krastā. Vai varam uzskatīt, ka tieši šeit hercogs Jēkabs sācis kuģu būvi Ventspilī? Noteikti nē, jo plānā norādītā vieta (E) atrodas Ventspils Sarkanmuižas teritorijā, kas līdz 1642. gadam neietilpa hercogam Jēkabam nodotajos apgabalos.

Stokholmā atrastajā plānā zīmētais un rakstītais liecina, ka tas darināts vairākos paņēmienos. Līdz ar to atklājas atšķirības plānā redzamo objektu attēlojumā un raksturojumā. Man bijusi pieejama vienīgi plāna krāsaina fotokopija, tomēr arī tā nepārprotami norāda, ka paskaidrojumus par objektiem rakstījuši vairāki cilvēki. Šķiet, ka pirmie trīs objekti aprakstīti, plānu zīmējot. Tie ir: A – Ventspils pilsēta, B – hercoga ēka jūras krastā, C – pils.

Objektu D, E, F, G, H, I sākotnējo raksturojumu labojis cits cilvēks, bet vēl kāds pierakstījis objektus K, L, M, N. Uzskatu, ka objekts E – kuģu būvētava – iezīmēts, izdarot plānā labojumu – sākotnēji tajā vietā bijis iezīmēts cits objekts, varbūt liellaivu būvētava, varbūt kāda pilsētā ietekmīga muižnieka celtnē. Labojuma faktu apliecina no iepriekšējā attēla attīrītais laukums (kuģu būvētavas fons gaišāks nekā to aptverošais laukums) un būvētavas

## 19. attēls

Zviedrijā atrastajā Ventspils plānā uzrādītā kuģu būvētava (1610. gads).  
Apzīmējumi: A – Ventspils pilsēta, B – hercogam piederīga māja, C – pils, D – dzīvojamā māja no 7 līdz 11 pēdām, E – kuģu būvētava, F – pārvaldes ēka, G – hercoga īpašums, H – osta 20 kuģiem, I – trīs būvniecības zīmes, K – veidzīmēšanas, L – piekrastes smilšu kāpas, M – zvejnieku mājiņas un N – osta. Ventspils muzeja fotokopija

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

zīmētāja maniere, attēloto atdzīvināt ar cilvēku figūriņām (pārējo objektu zīmētājs to nav darijis, ne zīmējot Ventspils pilsētu (A), kurā atradās nesalīdzināmi vairāk cilvēku nekā kuģu būvētavā, ne Kamārces labajā krastā izvietoto hercogam piederošo ēku kompleksu (G), ne muitas ēku grupu (F) Ventas kreisajā krastā).

Protams, nav apstrīdams, ka plānā norādītajā vietā kuģu būvētava tiešām atradusies. Jašaubās vienīgi par to, vai šī būvētava datējama ar 1639. gadu, kad hercogs Jēkabs sāka kuģu būvi Ventspilī. Daži arhīvos izpētītie dokumenti netieši norāda uz Ventas kreiso krastu – piemēram, nodaļas ievadā citētais 1640. gada uzmetums, kurā hercogs Jēkabs iesaka pakļauties Johana Grothūzena norādēm, kurš bija ietekmīgs vīrs tieši Ventas kreisajā krastā.<sup>14</sup> Tomēr tā nav pretruna. 1639. gadā, kad hercogs Jēkabs sāka darboties Kamārces grīvas labajā krastā, iepreti Kamārces grīvai – Ventas kreisajā krastā (F kompleksā) intensīvi darbojās Johans Grothūzens. Viņš bija ne tikai Ventspils pārvaldes vadītājs, bet Polijas uzdevumā īstenoja arī jūras muitas vadību. Abas teritorijas (F un G) saistīja muitas barjeras – Ventā un Kamārcē noenkuroti prāmji. Atstarpēm starp prāmjiem varēja pārnest gājēju tiltnus. Kad 1639. gadā G teritorijā veidojās kuģu būvētava, tad pat vēl līdz 1642. gadam nācās labi sadzīvot ar vareno Johanu Grothūzenu. Stāvoklis pilnīgi mainījās tikai pēc 1645. gada, kad hercogs Jēkabs salaulājās ar Brandenburgas princesi Luīzi Šarloti (*Loise Charlotte von Brandenburg*), varenā Brandenburgas kūrfirsta Fridriha Vilhelma (*Freidrich Wilhelm den Grossen*) māsu. 1646. gadā Kurzeme un Brandenbūrga panāca, ka Polija atsakās no jūras muitas. Kurzemes muitas pārvalde nonāca hercoga Jēkaba rokās, un viņš kļuva saimnieks F teritorijā Ventas kreisajā krastā. Saistībā ar Liepājas muitas un tirdzniecības likumiem šo interesanto pavērsieni pētījis Vācijas vēsturnieks Markuss Lukss (*Markus Lux*) no Maincas universitātes.

Hercogs Jēkabs jau bija ieguvis kolonijas Gambijā un Tobago un izveidojis savu tirdzniecības kompāniju. Pieaugot varai, viņš meklēja iespēju iegūt vēl kolonijas un tālajiem reisiem nepieciešamās flītas – labi apbruņotus un teicamus kravas kuģus. Septiņpa-

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

dsmitā gadsimta pirmajā pusē flītas prata būvēt vienīgi holandieši. 1651. gadā hercogs Jēkabs izveidoja otru kuģu būvētavu Sarkanmuižas trešajā pļavā (E) pie Ventspils teritorijas robežas, un 1652. gadā tur sāka strādāt holandieši meistara Gerta Johansena (*Gert Johansen*) vadībā. Vēlēdamies apgūt sarežģīto flītu būves māku, holandiešiem palīdzēja daži pirmās būvvietas speciālisti un Ventspils muižu ļaudis.

1658. un 1659. gada karadarbības laikā abas kuģu būvētavas iznīcināja. Pirmo atjaunoja 1661. gadā, bet otro (holandieši no Sarkanmuižas aizbrauca jau 1658. gadā) atjaunoja tikai hercoga Jēkaba dēls Frīdrihs Kazimirs.

Zīmīgi, ka Zviedrijā atrastajā Ventspils plānā osta attēlota Kamārces grīvā, un ostai piekļautais Kamārces labais krasts (G) raksturots kā hercogam piederoša teritorija. Tātad būtu gluži loģiski pieņemt, ka Jēkabs kuģu būvi sācis tieši tur, īpaši ievērojot apstākli, ka 1638. gadā viņš ieguva tiesības darboties Ventspils ostā. To apstiprina ne tikai dokumenti, bet arī vēl mūsdienās konstatējamās ķīļostas atliekas.

Droši zināms, ka hercogistes osta (H) atradusies Kamārces grīvā. Parasti 16. gadsimta nogalē un 17. gadsimtā dikstāves osta (ziemas osta kuģu pārziemošanai), ķīļosta un stāpeļu laukumi kuģu būvei tika izvietoti vienotā kompleksā. Mūsdienu tehnoloģiju laikmetā esam pieraduši kuģu būvi un ostas saistīt ar iespaidīgu stacionāru ražošanas kompleksu, ko veido milzīgi tērauda doki, celtni un sliežu pievedceļi. Septiņpadsmitajā gadsimtā buriniekus darināja kļājā laukā. Parasti būvlaukumu ierobežoja sēta, un tikai dažos gadījumos, ja ciemats vai pilsēta bija tālu, te atradās kāda ēka. Ja uzplūdos upe bija strauja, tad būvvietas laukumu izvēlējās lezenā krasta nogāzē tā, lai uzplūdos ūdens līmenis nerasniegtu stāpeli. To veidoja atbalsta kluči ķīlim un sānu stutēm korpusa būves laikā. Detaļas pieveda, bet baļķus novietoja uz krāģiem un zāģēja uz vietas. Turpat dēļus sutināja un lieca. Būvniecībai izvēlējās to krastu, kuru neizskaloja straume, jo pie zema ūdens līmeņa nogāzes lejas daļā veidojās mitra upes mala. Ja darbus pārtrauca, tad pēc pāris gadu desmitiem vairs nekas neliecināja, ka

## Hercoga Jēkaba burinieki

šeit tikusi būvēti kuģi. Hercoga Jēkaba pirmās kuģu būvētavas darbnīcas uzcēla tam vispiemērotākajā vietā – Ventas labajā krastā, Kamārce (vēlāk Dokupe) ielokā. Tā laika kuģu būvētavas sastāvēja no stāpeļu laukuma, dīķiem mastu priēžu uzglabāšanai, ozola balķu laukumiem, zāģētavas, detaļu darbnīcām, ostas ar mastu un takelāžas uzstādīšanas vietu un ķīostas.

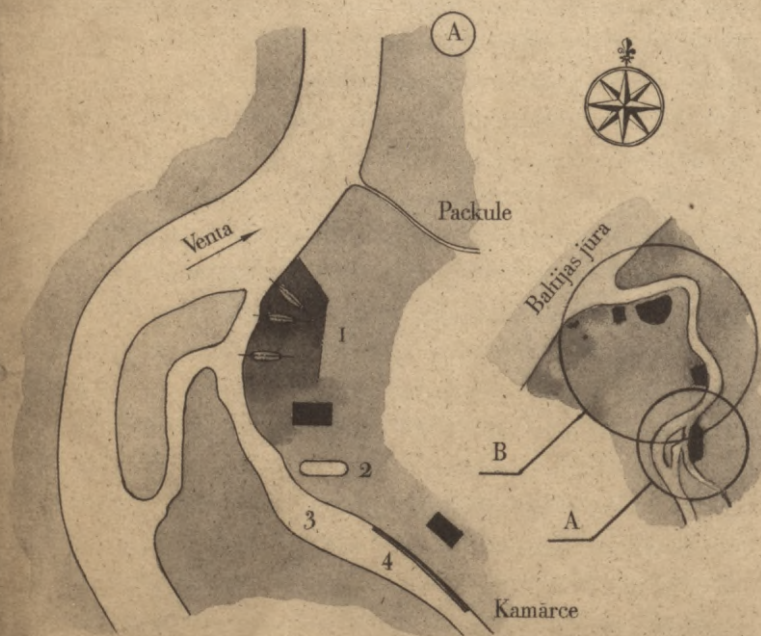
Pārsteidzošs ir Ventspils doks (20. attēlā), jo tuvākajās Eiropas kuģu būvētavās 17. gadsimtā tādu nebija. Līdzīgus dokus 16. un 17. gadsimtā izmantoja Indijā, un to apraksts sniegts kuģu būves pētnieka Erno Vibeka grāmatā (*Wiebeck E. Indische Boote und Schiffe*. – Rostock, 1987): «Vienkāršu doka iekārtu izmantošana mums zināma no Suratā kuģu būvētavas. Upes krastā izraka iegarenas bedres, un tās izmantoja kā sausos dokus. Kamēr riteņa kuģa būvniecība, tikmēr doku no upes šķīra zemes valnis. Kad kuģis bija uzbūvēts, valni noraka. Sākoties uzplūdiem, ūdens līmenis cēlās, un kuģi no doka varēja ievadīt upē. Gujāratā (Suratā ietilpa Gujāratas kompleksā) būvētajiem kuģiem bija tik laba slava, ka no 1621. gada pat holandieši pirka Suratā kuģus.»

### 20. attēls

Kuģu būvētava hercoga ostas teritorijā. Iespējams, ka 1639. gadā tieši tur sāka hercoga Jēkaba kuģu būve.

Apzīmējumi: 1 – stāpeļu vieta, 2 – doks vai mastu koku dīķis, 3 – osta, dīkstāves osta, ziemas osta un 4 – ķīla osta (saglabājušies krasta nostiprinājumi kuģu sagāšanai); A – šajā attēlā ietvertais apvidus un B – Zviedrijā atrastajā plānā ietvertais apvidus (19. attēlā).

Autora zīmējums



## *Hercoģa Jēkaba burinieki*

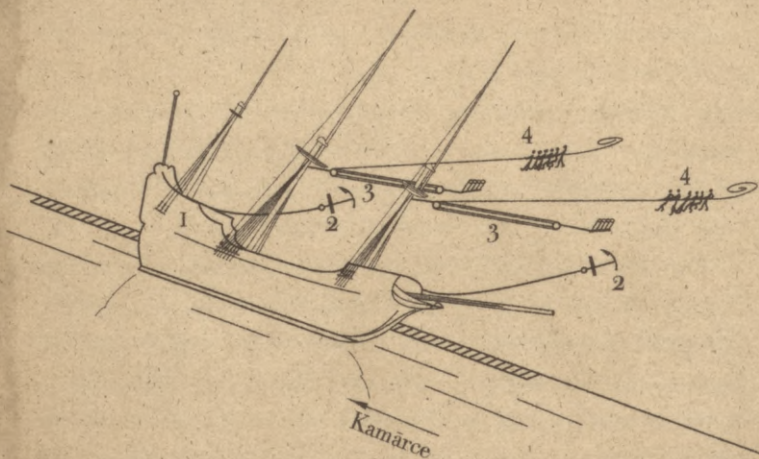
Šāda tipa doku varēja izmantot vienīgi vietās, kurās valdošie vēji reizēm stipri paaugstināja upes ūdens līmeni. Venta tāda ir vēl tagad. Tā, ka ūdens līmeņa lielās svārstības izmantotas manipulācijās, izceļot 1659. gadā nogremdētos kuģus, varam lasīt norādēs LVVA 554. fonda, I. apraksta 833. lietas 224. lapā. Izvērtējot trūcīgās ziņas, uzskatu, ka doku Kamārces krastā, iespējams, varēja iekārtot un izmantot 17. gadsimtā četrdesmito gadu nogalē, kad sāka būvēt lielos divklāju buriniekus. Tomēr LVVA materiālos rakstveida pierādījumu par tāda esamību un izmantošanu nav. Galvenais būtu noskaidrot šāda doka rašanās pamatojumu. Ideja Ventspilī varēja nonākt ar holandiešu starpniecību. Tomēr jāatceras, ka 17. gadsimtā mastu un stengu kokus uzglabāja ūdenī, tāpēc par doku dēvētais veidojums var izrādīties koku diķis.

Laukums stāpeļiem tika izveidots Ventas labajā krastā starp Kamārces un Packules grīvu. Ļoti vienkāršā stāpeļa (skatīt 15. attēlā) tiešā tuvumā atradās vertikāli stabi ar iegriezumiem augšgalā. Iegriezumos ievietoja labi izsautēta deļa vienu galu. Vispirms dēli grozīja ap garenisko asi, lai tas iegūtu plastiskumu (izsautēta ozola koksne, kamēr tā silta, pakļaujas pieliktajam spēkam), un tad izlieca atbilstoši korpusa liekumam deļa izmantošanas vietā. Deļus sildīja virs iegarena ugunsкура un reizi pa reizei samitrināja ar ūdeni samērcētu virvju slotu.

Piecpadsmītajā attēlā redzams, ka strādnieki pienes dēli no krastmalas pa platām plankām veidotu celiņu. Tātad netālu no topošā kuģa korpusa bijusi purvainā piekrastes josla. Jādōmā, apšuvumam paredzētie dēļi vesti ar laivu. Tāpēc nav izslēgts, ka zāģētava atradies Ventas kreisajā krastā.

Rudens vējos un lietavās Ventā ūdens līmenis ievērojami cēlās, un purvainā piekrastes josla applūda. Kad ūdens sasniedza stāpeļi, korpusu varēja ievadīt Ventā. Tāpēc nobrauciens no stāpeļa parasti notika vēlā rudenī. Pirms tam veidoja nobraucienu ceļu. Lai to atvieglotu un nesamazinātu korpusa stabilitāti, mastu apakšdaļas un stengas uzstādīja tikai pēc nobraucienu (vācu valodā ir precīzs apzīmējums «*Stapellauf*» – skrējiens no stāpeļa) – mastu un takelāžas uzstādīšanas vietā.

## Hercoga Jēkaba burinieki



### 21. attēls

Burinieks ķīlostā.

Apzīmējumi:

1 - burinieks, 2 - enkuri,

3 - bloku sistēma un

4 - virves vilcēji.

Autora zīmējums

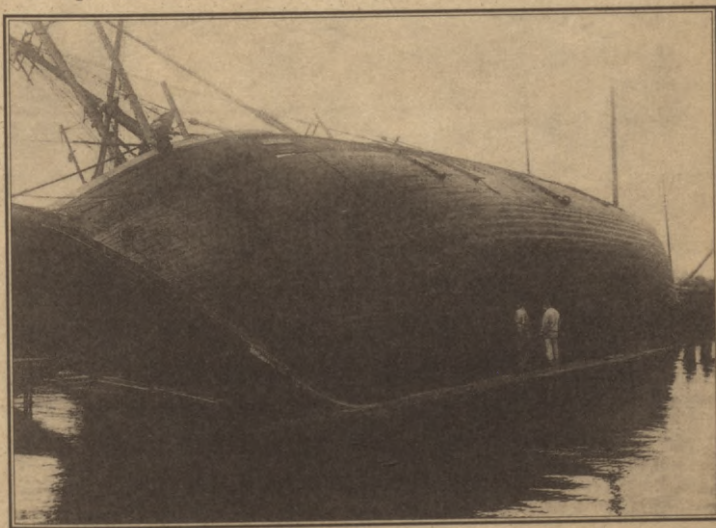
Pirms rudens vētrām un lietavam gatavo kuģa korpusu darvoja un apstrādāja ar sakarsētas darvas, piķa un dažu citu vielu maisījumu. Tas pasargāja korpusa apakšdaļu no apaugšanas ar jūras augiem un, ja kuģis devās uz okeānu, arī no tārpiem – ozolkoka grauzējiem. Kad hercoga Jēkaba kuģi sāka tālos reisus, vajadzēja tīrīt to apakšējo daļu, atjaunot krāsojumu un apšuvumu. Tāpēc izkrautais, no balasta atbrīvotais kuģis devās uz ķīlostu – apmēram četrdesmit metru garu, speciāli aprīkotu piekrastes joslu Kamārce labajā krastā. Kuģis piestāja cieši pie krasta, un ķīlostā noenkuroja gan tā priekšgalu, gan aizmuguri, enkurus cieši nostiprinot krastā tā, kā tas redzams 21. attēlā. Pēc tam ar fokmastam un grotmastam piestiprinātu trosu un bloku sistēmu kuģi sagāza, lai ķilis paceltos virs ūdens. Kad vienā pusē darbi bija paveikti, to atbrīvoja, apgriezta uz otriem sāniem un operāciju atkārtoja. Sprotams, šis process bija darbietilpīgs, un katrs izcilnis piekrastē varēja radīt bojājumu kuģa sānos. Iespējams, ka doku izmantoja kuģu apstrādei un lielākiem remontiem.

Pašaulē dažviet ķīlostas izmantotas pat vēl 20. gadsimta sākumā. Divdesmit otrajā attēlā skatāms 19. gadsimta nogales fotouzņēmums no Rostokas. Sagāztā burinieka ķilis pacelies virs ūdens, uz tā uzkāpuši divi strādnieki un aplēs nepieciešamo darbu apjomu. Tāpat pirms vairākiem gadsimtiem darbojās ļaudis Ventspils darbnīcu ķīlostā.

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

Kuģu būves sakarā nozīmīgs dokuments ir hercoga Jēkaba vēstule Popes īpašniekiem 1640. gada 17. decembrī. Tajā minēts, ka kuģu būvētājus vada «meistars no Lībekas», tomēr netiek minēts pirmā Ventspils hercoga kuģu būvētavas meistara vārds. Tā noskaidrošana negaidot izvērtās par gadiem ilgu un sarežģītu procesu.

Septiņpadsmitajā gadsimtā ventspilnieku dzīve noritēja ciešā saistībā ar baznīcu, un viņu vārdi tika reģistrēti Ventspils baznīcas grāmatā, sākot ar 1636. gadu [grāmatu aizsācis mācītājs Baltazars Braceni (*Balthasaris Braccenij, Balthasare Braccen*)]. Ieraksti liecina, ka ārzemju kuģu būvētāji Ventspilī darbojušies kopš 1639. gada. Iepazīstot mācītāju rokrakstu ipatnības, radās cerības bez grūtībām ātri noskaidrot kuģu būvētāju vārdus. Iecere daļēji piepildījās. Ieraksti atklāja ne tikai būvētāju vārdus, bet arī atsevišķas viņu dzīves epizodes Ventspilī, piemēram, no Zviedrijas atbraukušā enkuru kalēja Paula Nimba (*Paul Nimb, ?-1649*) traģisko likteni. Tomēr apjomīgās baznīcas grāmatas lapās nebija atrodams pirmā Ventspils kuģu būves meistara vārds! Izrādās, viņš visiem bijis tik labi pazīstams, ka pat mācītājs viņu ierakstos apzīmējis vienkārši «Meistars». Cerībā atrast viņa tuviniekus tika sīki izpētīti ieraksti līdz 1656. gadam. Arī meistara tuvinieki



### 22. attēls

19. gadsimta fotogrāfija – burinieks kādā Rostokas ķīlostā. Attēls no: Rabbel J. Rostoker Windjammer – Rostock, 1988. – S. 124

## *Hercoga Jēkaba būvniecība*

slēpās viņa popularitātes ēnā, jo baznīcas grāmatā bija lasāms: «Meistara meita», «Meistara znots». Visai miglainie apzīmējumi ļāva izkalkulēt vienīgi kuģu būves meistara iespējamo vecumu. Kādā hercoga 1640. gadā rakstītā vēstulē pieminēts, ka minētajā datumā Ventspils kuģu būvētāji cirtuši ozolus «Libekas meistara» vadībā. Meistara vietu 17. gadsimtā varēja iegūt tikai pieredzējis kuģu būvētājs. Tāpēc, balstoties uz meistara mazbērnu dzimšanas datiem, var uzskatīt, ka noslēpumainais meistars dzimis ap 1600. gadu. Daži dokumenti liecināja, ka pēc tam, kad darbību uzsāka tirdzniecības kompānija, pirmās kuģu būvētavas meistars kļuvis par virsmeistaru (kompānijas meistarū).

Meklējumos pagāja gadi. Tad kādā no hercoga Jēkaba kuģniecības lietu sējumiem atklājās no laika zoba stipri cietis dokuments: «*Ex Actis Prothocolli Castrī Windaviensis Anno 1647 den 2. Septemb.*» (kols dokumentā norāda, ka vārds saīsināts). Ventspils pils tiesas protokola izraksts vēstīja, ka 1647. gada augusta vidū kuģu būves meistars licis pārcirst kādu avarējušu liellaivu, tāpēc sācies strīds ar augstu Ventspils ierēdni. Hercogs uzdevis tiesai noskaidrot vainīgo. Protokola lapās strīdnieki vairākkārt pieminēti: «Ventspils muižas iecirkņa pārvaldnieks Johans Grothūzens un kuģu būves meistars Albrehts Petersens (*Albrecht Petersen*).» Ja pirms vairākiem gadsimtiem nebūtu sākusies tiesvedība, tad šodien mēs tā arī nezinātu hercoga kuģu būves meistara vārdu.

Divdesmit trešajā attēlā redzama protokola akta pirmā lapa. Akta virsrakstā jauktā latīņu un vācu valodā rakstīts: «No Ventspils pils protokolu akta 1647. gada 2. septembrī». Turpmākais teksts ir vācu valodā. Tā pirmo frāžu tulkojums: «Tiesas process kuģu būvētajam Albrehtam Petersenam sākts saskaņā ar Viņa Godības firsta pavēli 1647. gada 15. augustā. Kuģu būvētāju meistars Albrehts Petersens iztaujāts par kuģu būvētāju manierē sāktu avarējušas liellaivas izcelšanu un jautāts, kāpēc viņš liellaivu vidū pārcirtis. Meistars Albrehts paskaidroja..»

Divdesmit ceturtajā attēlā redzama protokola akta pēdējā lapa. Lapas apakšējā daļā kāds arhivārs precizējis: «Protokols starp

Ex Actis Protocolli Curie Windaviensis

Anno 1647 die 3 Septemb.

Actum in Consilio ad hoc convocato die 3 Septembris 1647. Presentibus Petrus

Magister et Canonici Petrus et Johannes de Jure de Curia Windaviensi, et

Magister et Canonici Petrus et Johannes de Jure de Curia Windaviensi, et

Magister et Canonici Petrus et Johannes de Jure de Curia Windaviensi, et

Magister et Canonici Petrus et Johannes de Jure de Curia Windaviensi, et

Magister et Canonici Petrus et Johannes de Jure de Curia Windaviensi, et

Magister et Canonici Petrus et Johannes de Jure de Curia Windaviensi, et

23. attēls  
Ventpils pils protokolu  
akta (J. Grothūzena un  
A. Petersena lieta) pirmā  
lapa. LVVA 554. fonds,  
1. apraksts, 833. lieta,  
53. lapa



## Hercoga Jēkaba burinieki

Johanu Grothūzenu, pārvaldes vadītāju Ventspils pilsētā un Albrehtu Petersenu, kuģu būves meistarū.

Vēlreiz pārskatot Ventspils baznīcas grāmatu, izrādījās, ka laika posmā no 1670. līdz 1684. gadam Albrehts Petersens minēts vairākkārt. Tomēr šis Albrehts nevarēja būt Ventspils pils tiesas protokolā minētais, jo neatbilda ne amats, ne vecums. Jaunais Albrehts Petersens bijis hercoga bocmanis un 1670. gada novembrī salaulājies ar Ventspils iedzīvotāja Pētera Teiherta 1646. gada rudenī dzimušo meitu Katrīni. Laulībā dzimušas vairākas meitas un 1683. gadā arī dēls Albrehts, kas pēc gada miris. Nācās secināt, ka Petersenu dzimta ievērojuši senu ziemeļnieku jūrasbrauceju tradīciju – dēlu saukt tēva vārdā. Visai iespējams, ka meistars Albrehts Petersens bijis bocmaņa tēvs. Hercoga bocmaņi bijuši viri brieduma gados, tāpēc bocmaņa Albrehta dzimšanas dati jāmeklē 17. gadsimta četrdesmito gadu sākumā. Diemžēl laika posmā no 1640. gada marta līdz 1643. gada novembrim Ventspili kristītie bērni baznīcas grāmatā nav ierakstīti. Tāpēc ar dokumentiem meistarā un bocmaņa radniecību pierādīt nav iespējams, kaut arī tā ir visai ticama.

Pirms daudziem gadiem, neatrodot Ventspils baznīcas grāmatā kuģu būves meistarā vārdu, bija jāpieņem, ka 1658. gada nogalē, kad hercoga kuģu būvētavas darbnīcām tuvojās ienaidnieka karaspēks, meistars aizbraucis. 1659. gada pavasarī darbnīcas tika iznīcinātas. Kad izdevās uzzināt meistarā vārdu un viņa iespējamo radniecību ar bocmani, pieņēmums par meistarā aizbraukšanu kļuva maz ticams. Nācās vēlreiz pētīt vietām grūti salasāmos baznīcas grāmatas ierakstus. Neskaidribas kļiedēja 1657. gada 20. martā veiktais ieraksts grāmatas 512. lappusē: «*IfS Compagnenmeister gestorben*» («Viņa Gaišības firsa kompānijas meistars miris»)<sup>15</sup> Tātad hercoga Jēkaba kuģu būves pirmais meistars, kas 1640. gadā raksturots kā Libekas meistars, miris Ventspili 1657. gada pavasarī.

Hercoga Jēkaba nolīgtais Albrehts Petersens kuģu būvēšanu sācis ar nelielām divmastu galiotēm. 1642. gadā viņš darinājis pirmo Ventspili būvēto trīsmastu fregati «*Das gekrönte Elendt aus*

## Hercoga Jēkaba burinieki

Churlandt» (dažos dokumentos «*Das gekrönte Elandt*»), bet 1644. gadā ātro un lielgabaliem apbruņoto korveti «*Der Wallfisch*». Jau 1649. gadā meistars organizējis varenu divu klāju kuģu sērījveida būvi, izvēšot būvlaukumu arī Ventas labajā krastmalā starp Kamārces un Packules grīvām. Šie kuģi ļāva īstenot hercoga koloniālās ieceres. Tieši konkurentu bailes no Kurzemes hercogistes varenības jūrā varēja būt par iemeslu 1658. un 1659. gada notikumiem.

Ventspils pirmā kuģu būvētava, atjaunota sākot ar 1661. gadu, tomēr bijušo kvalitāti nesasniedza. Otrā kuģu būves posmā vadījis meistars Tomass Ziverts (*Thomas, Thomsen Sivert, Sivert, Sivertsen*) un pēc viņa (hercoga Frīdriha Kazimira laikā) meistara dēls Kornēlijs Ziverts. Liktenīgi, ka visi trīs Ventspils kuģu būves pirmie meistari miruši ar trīsdesmit gadu atstarpi un gados, kas beidzas ar «7»: Albrehts Petersens (ap 1600–1657) dzimis Libekā, miris Ventspilī; Tomass Ziverts (?–1687) miris Ventspilī; Kornēlijs Ziverts (1658–1717) dzimis un miris Ventspilī. Petersenu dzimtas pārstāvji 18. gadsimtā strādājuši par Ventspils ostas ločiem.

Ventspils baznīcas grāmata bija galvenais izziņu avots, lai noskaidrotu kaut ko vairāk par citiem pilsētas iedzīvotājiem 17. gadsimtā. Tolaik Ventspilī uzturējušies vairāki Libekas kuģotāji, piemēram, jūrnieks ar interesantu uzvārdu Frobēzs (*Frohböss*: uzvārda pirmā daļa nozīmē «jautrs», bet otrā – «nikns»). Drīz vien viņš ieskatījies ventspilniecē, un abi salaulāti 1637. gada novembrī. Turpmāk Jurgens Frobēzs bijis hercoga kuģa kapteinis.

Viens no izcili būvēto Ventspils kuģu tapšanas noslēpumiem bija hercoga māka Ventspilī saaicināt labākos sava amata speciālistus. Septiņpadsmitajā gadsimtā Eiropā tika daudzīnāti Zviedrijas enkuru kalēji, un tieši viņi kala enkurus hercoga flotei. Pirmais «Viņa Gaišības hercoga» kalējs (?–1644) no Zviedrijas vārdā nav minēts, bet enkuru kalējs Pauls Nimbs 1643. gada nogalē salaulājās ar ievērojamā ventspilnieka Jakoba Reulinga (*Jacob Reuhling*) meitu Katrīni. Laulībā dzimuši vairāki bērni, bet dzīves likstu Paulam bijis vairāk nekā laimes. 1649. gada 5. maijā mācītājs ierakstījis, ka, melanholijas mākts, kalējs pats beidzis dzīvi, bet vēl

## Hercoga Jekaba burinieki

paspējis nožēlot grēkus. Ilgāk darbojies viens no pirmajiem enkuru kalējiem – vecais Kristofs (*alter Christoff*, ?–1651), kas strādājis būvētavā gandrīz līdz pat aiziešanai viņšaulē. Vecajai meistaru gvardei piederīgs arī enkuru kalējs Ādams Adriāns (*Adam Adrian*, ?–1653). Hercoga kuģu būves naglu kalējs Martens Redmers (*Marten Redmerss*) minēts 1650. gadā, kad salaulājies ar ventspīlnieci Doroteju Viringu (*Dorothea Wiering*). Pēc septiņiem gadiem tiek kristīta viņa meita Margareta, tātad naglu kalējs vēl joprojām strādājis Ventspilī.

Reizēm reģistros atrodami vārdā nenosaukti galdnieki no Pomerānijas un Holandes. Vairākkārt minēti virpotāji un bloku virpotāji, bet nav precizēti ne viņu vārdi, ne tautība. No buru šuvējiem 1655. gadā minēts vienīgi Vamīgs (*Wamig*), kas kristījis meitu Annu. Pirms tam sastopamas ziņas par audējiem no Vācijas.

Iespējams, ka, gatavojoties lielo divklāju trīsmastnieku būvei, pieņemts lielāks skaits speciālistu,<sup>16</sup> un tieši tāpēc tie nav precīzi raksturoti (ar baznīcu viņi vēl maz saistīti). Daži jaunpieņemtie speciālisti sākumā algu saņēmuši nevis no darbnīcas, bet no flotes kases. Piemēram, «kuģu reķinos» 1653. gadā atzīmēta alga «labam kuģu amatniekam Valentīnam Johansonam un buru darinātājam Martenam Martensenam» (nevis par darbu kādā svešā ostā, bet Ventspilī).

Diemžēl tas arī viss, ko var uzzināt, izskatot arhīva avotus. No 17. gadsimta pirmās puses saglabāties maz reķinu un aktu sakopojumu. Par septiņpadsmitā gadsimta otro pusi saglabājušos dokumentu skaits ievērojami pieaug, un par 18. gadsimta sākumu pat grūti izvēlēties, kuru dokumentu pētīt, kuru ne.

Viens no koktēlniekiem, kas kuģa «spoguļi», t. i., kuģa aizmugures daļā, iegriezta kuģa nosaukumam atbilstošu kokgrebumu, bija slavenais Nikolass Sefrens (ap 1630–1694). Ventspilī mākslinieks aktīvi sācis darboties 17. gadsimta piecdesmito gadu vidū. 1656. gada sākumā viņš salaulājas ar Magdalēnu Vīrihu (*Magdalene Wierich*), un pēc sešiem gadiem dzimst viņu otrais dēls Nikolass, kas jau zēna gados palīdz tēvam un arī kļūst slavens koktēlnieks.

## Hercega Jēkaba burinieki



*Apr. A. Böhmer*

*Schloss Dondangen!*

*Lith. Friedrichs Winkler*

25. attēls  
Dundagas pils 1832. gadā.  
Litogrāfija no Latvijas  
Nacionālās bibliotēkas Reto  
izdevumu nodaļas

1671. gada sākumā Ventspils kapteinis Karstens Mertenss (*Carsten Martens, Märtens, Mertenss, Maertens*) salaulājas ar jauno Katrīni Ziverti (*Catrin, Catherina Siwert, Siwerts*). Viņu laulībā dzimst vairāki bērni, arī dēls Johans (1690–1737). Kapteinis Karstens Mertenss (dažos dokumentos – Martenss) vētru periodā neatgriežas, un 1696. gadā Ventspils mācītājs no kanceles ziņo, ka Katrīne Mertenss, dzimusi Ziverte, uzskatāma par atraidni. 1700. gada 16. februārī kocktēlnieks Nikolass salaulājas ar kapteiņa atraidni Katrīni, un drīz vien pusaudzis Johans Mertenss kļūst par viņa palīgu.

1710. gadā, kad mirst Johana Mertensa patēvs, Johans jau pilnībā apguvis kocktēlnieka prāsmi un paguvis kopā ar viņu strādāt gan Ventspilī, gan Kuldīgā. Pēc lielā mēra laikiem ventspilnieks Johans Mertenss darbojies vairākās Kurzemes pilsētās, arī Dundagā. Tolaik Dundaga izskatījies citādi nekā tagad. Divdesmit piektajā attēlā redzams, ka pils no baznīcas atdalīta ar upīti-grāvi. Dundagā Johans Mertenss nonāca trīsdesmit astoņu gadu vecumā.

Daži mākslas vēsturnieki uzskata, ka Dundagas pils balkonā redzamā kokā grieztā ornamentālā vijā varētu būt Johana Mertensa darināta (skatīt 26. attēlu). Ieinteresēts izskatīju Ventspils

*Hercega Jēkaba burinieki*



**26. attēls**  
Kokā griezts ornaments  
Dundagas pils balkonā.  
Rekonstruēts pēc senā  
oriģināla. Kārļa Lindes foto

## *Hercoņa Jēkaba burinieki*

koktēlnieka Johana Mertensa mantojuma lietu. Viņš raksta: «Lietas būtība. Johana Mertensa, firsta koktēlnieka Ventspilī, sūdzība par aizbēgušo bijušo sievu Elīzabeti Zeiferti (*Maria Elisabeth Seiffert*). Kad es 1728. gadā savā profesijā strādāju Dundagas pili, notika sekojošais. Kad kārtējo reizi biju Ventspilī pārraudzīt savu saimniecību, tad atgriezies Dundagā, arī pie vācu tautības vīrieša vārdā Launics (*Launitz*), es uzrunāju kādu personu vārdā Marija Elīzabete Zeiferte. Viņa pili strādāja par šuvēju, un jau iepriekš biju viņu daudzkārt redzējis, un tā sākumā mani neizraisīja ne uztraukumu, ne kādas tuvības tieksmes. Man jau pirms tam bija iespējas ar viņu runāt. Tomēr tieši tās nakts vidū jutu, ka iepriekšējā vakarā vai pusdienas maltītes laikā manam ēdienam ticis kaut kas pievienots. Tas naktī izraisīja tik stipru afektu, ka gandrīz sirds rāvās ārā no miesas pēc mīlestības. Nedzirdēts *delirium animi* turpinājās arī no rīta un radīja mani pārmaiņus un atvēra tieksmi pēc viņas. Kad Launics (citi dokumenti liecina, ka Launics tajā laikā pili strādājis par ērgelnieku) to manīja, viņš kļuva ļauns un naidīgs pret mani un par laulībām neko nevēlējās dzirdēt un palīdzēt. Tā esot viņa līgava, un man to nedošot. Viņš man tuvojās ar nāvējošu šaujamo un grasījās mani nonāvēt. Es glābos pie ierēdņa Loskila (*Lohskiel*) un neopijēdzu. Vēlāk ierēdnis man izstāstīja, ka naktī esmu skraidījis vienās zeķēs. No rīta persona man atrakstīja zīmiti, ka uzstāj, lai es ierodos. Dievs bija pārmainījis Launics sirdi, un viņš pret mani bija labs un pretimnākošs. Tomēr mans afekta stāvoklis turpinājās un stipri mani mocīja, sūtīju pēc pils bārdzīņa. Kad visu viņam izstāstīju un jautāju ko darīt, tad bārdzīnis aizsteidzās un atnesa man kādu pulveri. Tas izraisīja spēcīgu vemšanu, bet no spēcīgā mīlestības afekta neatbrīvoja. Bija aizgājušas tikai dažas dienas, un ierēdnis Loskils un viņa sieva kopā ar šo personu, kaut arī biju vārgs un slim, mani aizveda un salaulāja, un es nezinu, kā viss bija.

Kad mūsu laulībā bija pagājušas dažas nedēļas un biju atguvies, viņa naktis šķita slima. Kad jautāju, kas viņai kašs un kas trūkst, tad man paskaidroja, ka viņai ir audzināšanā atdots bērns

## Hercoģa Jēkaba burinieki

un uz sirds guļ tas, ka nav man varējusi to atklāt. Es pārmetu viņai, kādēļ nav man agrāk to stāstījusi un kāpēc neņēmu bērnu pie sevis. Viņa baidījusi atklāt, ka nav vairs jaunava. Tas viss man stipri ķērās pie sirds, bet darīt tur neko vairs nevarēja. Tomēr pret viņu mana sirds pavisam pārvērtās. Jau pirms šiem notikumiem, tūdaļ pēc *copulatio* maniju – neesmu viņai pirmais, bet tikai tagad uzzināju, ka pēc bērna dzimšanas ar farmācijas palīdzību viņa kļuvusi sterila. Kamēr strādāju pili, mūsu dzīve bija kaut cik vienota. Tomēr mani nospieda doma, ka, neskatoties uz laulību, bērnus radīt nespēsim.

Pēc tam, kad ieradāties manā dzīvokli un saimniecībā Ventspilī, cereģu, ka esmu sev atradis labu mājasmāti un saimnieci. Tomēr viss notika pavisam citādi. No sākuma viņa pieņēma dažas lauku meitenes, lai tām mācītu šūt. Domāju, ka mūsu saimniecībā viss uzlabosies, bet jau drīz redzēju – kaut arī no manas algas pietika, manā prombūtnē mājā gājis jautri. Kaut darbā biju noguris, no rītiem viņa ilgi gulēja un pusdienās neko negatavoja, jo vēlējas pilnu apkalpošanu, kas Ventspilī ļoti dārga. Tā kā nebiju ar to apmierināts, tad dusmojos, un pēc apmēram divu gadu kopdzīves viņa aizgāja pie sava iepriekšējā mīļākā, Dundagā pie Launica, bet no turienes uz Nurmuižas apgabalu.

Pēc aptuveni gada, kad Kandavā izgatavoju jaunu kanceli, viņa ieradās pie priesterā, kas ar lielām pūlēm viņu ar mani samierināja. Kaut arī solījusi laboties, viņa kļuva aizvien niknāka. Saimniece viņa nevēlējās kļūt, bet tikai plaši un vaļīgi dzīvot. Kad pretojos viņas mežonīgajām iegribām pēc tējas, kafijas, alus, brandvīna un tabakas, tā kļuva kā bez prāta... Kā tas bija, vislabāk var liecināt gleznotājs Valdmanis (*Waldmann*)...

Viņa āpdraudēja ne tikai mani, bet arī savu ārļaulības bērnu, kurš dzīvoja pie mums un kuru man nācās aizstāvēt. Beidzot, 1736. gada 4. jūnijā, viņa atkal aizbēga no mājas gaišā dienas laikā un bez iemesla. Pēc tam redzēju, ka viņa tam gatavojusies ilgi un rūpīgi... Vispirms viņa devusies uz Popi, pēc tam uz Kandavu un atkal uz Popi, bet pēc tam devusies uz Dundagu pie Launica. Kur viņa pēc tam palikusi nezinu...»

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

Lietā saglabājusies arī kopija no liecības, kuru 1736. gada 14. jūnijā parakstījusi M. E. Mertensa. Atšķirībā no vīra viņa par savu laulāto draugu nebilst neviena ļauna vārda. Kas to lai tagad izšķir, kurš vainīgs...

1736. gada 30. augustā Johans Mertenss saņem Kristofa Finka fon Finkenšteina (*Christoph Finck von Finckenstein*) atbildi uz iesniegumu. Viņš raksta: «Augsti godājamais Mertensa kungs! Jūsu rakstu saņēmu un nožēloju, ka starp Jums un Jūsu kundzi nav vienotības...» Nekādu konkrētu padomu vai lēmumu Johans Mertenss nesaņem. Iespējams, ka sirdēsti un sabotētās dzīves vaininieka meklējumi paša izvēlētajā sievā saēd koktēlnieka veselību, un 1737. gada 4. martā Johans Mertenss spiests sastādīt testamentu. Arī viņa vienīgā vēlēšanās, lai Elizabete Marija nekā nesāņemtu no iekrātās mantas, nepiepildās. Pēc nenokārtoto reķinu samaksas nekāda lielā summa mantojumā neatliek, bet to tomēr saņem mākslinieka oficiālā sieva.

Dundagas baznīcas tornī glabājās divas senas skulptūras (27. attēlā). Abi sieviešu tēli ir eksponēti Rīgas pils Svina torņa zālē. Atzīti mākslas vēsturnieki uzskata, ka skulptūras varētu būt darinātas 18. gadsimta pirmajā pusē. Šajā laikā Dundagā darbojies tikai Johans Mertenss. Vienīgā sievietē, kurā toreiz ieskatījās mākslinieks, protams, bija daiļā pils šuveļa. Vai Elizabete Marija Zeiferte bija koktēlnieka Johana Mertensa modele, par to arhīva dokumenti klusē.

Ventspils ļaužu dzīves epizodes apliecina, ka laika posmā no 1636. līdz 1737. gadam senie ventspilnieki maz atšķirušies no mūsdienu cilvēkiem. Kuģu meistars Albrehts Petersens nav baidījies no strīda ar pilsētas varenāko vīru, bet gan Pauls Nimbs, gan Johans Mertenss vilās izraudzītajā laulātajā draudzenē. Savukārt vecais enkuru kalējs Kristofs pēc sievas nāves spēja nodzīvot tikai dažas dienas, no 1651. gada 29. janvāra līdz 2. februārim. Tāda ir dzīve.

*Hercoģa Jēkaba burinieki*



27. attēls  
Divas kokā grieztas  
skulptūras Latvijas Vēstures  
muzejā. Iespējams, ka tās  
18. gadsimta pirmajā pusē  
Dundagā darinājis  
Johans Mertenss.  
Kārļa Lindes foto

# Hercoģa Jēkaba burinieki

## 4. nodaļa

Kurzemes hercogistes kuģu inventarizācijas akts 17. gadsimtā. — Izmantotās mērvienības. — Kurzemes hercogistes kuģi: galiotes, flīta «*Rothen Leuven*» («*adarkanā lauva*»), fregate «*Das gekrönte Eulent*» («*das Eulentier*») aus Ehurlandts («*Kurzemes kronētais alnis*»), korvete «*Der Wallfisch*» («*Valzivis*»), trīsmastnieks «*Der weisse Schwan*» («*Baltais gubis*»), zvejas kuģi «*Die Kabelau*» («*Mencas*»), «*Die drei Weringer*» («*Tris sippes*») un «*Die neue Weringfischer*» («*Jannie sippu zvejnīki*»). — Lielie divkājņu trīsmastnieki

Tieši tāpat kā mūsdienās, arī 17. gadsimtā kuģu svarīgākais rādītājs bija kravietilpība. Kuģa ietilpību, tā iekšējo tilpumu tagad raksturo, izmantojot tilpuma mērvienību — reģistra tonnu. (RT). Viena RT atbilst 100 angļu kubikpēdām —  $100 \text{ ft}^3 = 2,83 \text{ m}^3$ . Kuģim izšķir divas ietilpības: pilno un tīro. Kuģa pilnā ietilpība (bruto ietilpība) ir gan to telpu tilpums, kas atrodas zem galvenā klāja, gan virs klāja izvietoto telpu tilpums, kuras segtas ar griestiem. Neskaita vienīgi dažas speciālas tilpnes, piemēram, balastam paredzētās. Lai norādītu, ka dots pilnais kuģa tilpums (bruto), tad mērvienības apzīmējumam RT pievieno vārda «bruto»

## Herzoga Jēkaba burinieki

pirmo burtu – BRT. Ja dots tikai kravai izmantojamais kuģa tilpums (neto), tad mērvienības apzīmējums ir NRT.

Protams, svarīgs rādītājs ir arī piekrauta un tukša kuģa masa. To var aprēķināt, nosakot ūdenī iegrimušās kuģa korpusa apakšdaļas tilpumu. Kuģa korpusa daļa, kas atrodas zem ūdens (zemāk par ūdens virsmas plakni), izspiež tieši tik daudz ūdens, cik sver kuģis ar visu kravu. Saprotams, ka piekrauts kuģis iegrimst dziļāk un izspiež vairāk ūdens nekā tukšs. Sareizinot zem ūdens iegrimušās kuģa korpusa daļas tilpumu (izteiktu kubikmetros) ar viena kubikmetra jūras ūdens masu (tas nedaudz pārsniedz vienu tonnu), iegūsim kuģa pilnu masu tonnās. Atņemot no pilna kuģa masas tukša kuģa masu, iegūsim kuģa kravnesību. Arī 17. gadsimtā minētie aprēķini nesagādāja nekādas grūtības, vienīgi mērvienības neatbilda mūsdienās lietotajām.

Vācijas vēstures pētnieki noskaidrojuši, ka jau 13. gadsimtā vezumu labības, kas vilkts ar četriem zirgiem, dēvējuši par lastu (krava – *die Last*). Vezuma kravas tilpums pārsniedzis trīs kubikmetrus, bet masa bijis apmēram divas tonnas. Arī Kurzemē hercoga Jēkaba ostā Ventspilī 1643. gadā kuģi iekrauto rudzu krava mērita lastos. Viens lasts atbildis 48 pūriem (1 *Loof* = 68,87 l). Dokumenti liecina, ka viens Ventspils lasts (rudziem) bijis  $(48 \times 68,87) : 1000 = 3,31 \text{ m}^3$ .

Taču patiesībā problēma ir daudz sarežģītāka. Rostokas senās kuģu būves izpētes entuziasts Jirgens Rabels (*Jürgen Rabel*. Rostocker Windjammer. Rostock, 1988. – S. 149) raksta, ka dažādo un mainīgo 18. gadsimtā izmantoto mērvienību dēļ zinātnieki vēl tagad pūlas precizēt lastu pārreķinu reģistra tonnās. Ja 18. gadsimtā izmantoto mērvienību vērtības mūsdienu pētniekiem sagādā grūtības, viegli iedomāties, ko nozīmē atšifrēt ventspilnieku 17. gadsimta rēķinus.

Mērvienību lielā daudzveidība Ventspilij radīja zaudējumus. Piemēram, kāds ierēdnis ziņoja hercogam Jēkabam, ka sakarā ar dažādiem lasta izmēriem Ventspils «dāvina» Holandai daļu nosūtīto rudzu: «...acht un vierzich solche Cursche Löff haben gehalten ein hundert vier und zwanzich Scheffel Hollandisch, daran

## Herceoga Jēkaba burinieki

*hollandische scheffel daselbsten in Hollandt sollen zwey und neunzig auff in der Last gehen* («48 šādi kuršu pūri satur 124 holandiešu šefelu, bet Holandē tie paši holandiešu šefeli vienā lastā saiet 92»). Tas nozīmēja, ka Holandes lasta (rudziem) tilpums ir ievērojami mazāks nekā ventspilnieku izmantotais ( $3,31 \text{ m}^3$ ). Viegli aprēķināt, ka Holandes lasta tilpums ir  $(3,31 \times 92) : 124 = 2,46 \text{ m}^3$ . Tā kā holandieši maksāja Kurzemei par  $3,31 \text{ m}^3$  lastu, bet cena atbilda holandiešu lastam, tad kurzemnieki pārlicinājās, ka lasts bez papildus raksturojuma var sagādāt zaudējumus.

Teiktais attiecas arī uz citām mērvienībām. Vāciski – latviskā vārdnīcā (sakārtojis Ed. Ozoliņš, rediģējis prof. Dr. J. Endzelins. – Papildināts trešais izdevums. – Rīgā, 1941) lasāms: «*das Pfund*» – «mārciņa», «*das Liespfund*» – «pods», «*das Schiffspfund*» – «birkavs». Tā kā jaunākos vārdnīcu izdevumos Ventspili 17. gadsimtā rakstītajos dokumentos atrodamām mērvienībām «*Pfund*», «*Liesspfund*» un «*Schiffspfund*» atbilstoši termini nav atrodami, izmantošu nosaukumus «mārciņa», «pods» un «birkavs», bet to skaitliskās vērtības atbildīs 17. gadsimta pirmajā pusē Ventspili lietotajām.

Katra mārciņa mūsdienu sistēmā sver 0,494 kg. Podu un birkavu veidoja mārciņa, kuras masa ir 0,4188 kg, tāpēc 17. gadsimta pirmajā pusē (pēc tam bija nelielas izmaiņas) Ventspili izmantotais pods svēra 6,92 kg, bet birkavs – 152,2 kg. (*Zemzaris J.* Mērs un svars Latvijā 13.–19. gs. – Zinātne, 1981. – 200. lpp. minēti šādi skaitļi: 1 birkavs (167,6 kg) = 20 podi (8,379 kg katrs) = 400 mārciņas (0,4189 kg katra) – *Redakcijas piezīme.*)

Uzskaites lapās rindās vienu zem otras rakstīja dažādo detaļu nosaukumus, raksturojumu un skaitu. Lapas labajā pusē trīs vertikālās ailēs iepretī katrai detaļu grupai ierakstīja attiecīgās grupas detaļu kopējo masu. Pirmās ailes augšā bija mērvienības – bir-

|  |   |   |  |
|--|---|---|--|
| <i>Tauw oder Tackelwerck</i><br><i>Ein große Want</i><br><i>vf die Mast</i><br><i>6. daumen 130. faden</i> | <i>Schifft</i><br><div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; height: 100px; margin: 0 auto;"></div> | <i>Lieft</i><br><div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; height: 100px; margin: 0 auto;"></div> | <i>tt</i><br><div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; height: 100px; margin: 0 auto;"></div> |
|  | 2   | 5   | 6  |

**28. attēls**  
 Saisinātie apzīmējumi «*Schiffspfund*», «*Liesspfund*» un «*Pfund*» aiņu augšgalā. Lai interesentiem atvieglotu senā teksta parauga lasīšanu, tad «*Tauvas* vai *takelāža*. *Grotmasta vants*, *6 ikšķi*, *130 asis*» uzrakstīts 17. gadsimta manierē, bet ar mūsdienu vācu valodā lietotiem burtiem. Ailēs uzrādīto masu reizinot ar iepriekš minētajiem koeficientiem, iegūstam vanšu kopējo masu 342 kg. Autora zīmējums

## Heroga Jakaba burinieki

kavi, otrās – podi, bet trešās – mārciņas saīsināts apzīmējums (28. attēls). Ja pirmajā ailē doto skaitli reizināsim ar 152,2, otrajā ailē doto ar 6,92, bet trešajā – ar 0,494, tad, reizinājumus saskaitot, iegūsim attiecīgā horizontālā rindā raksturotās detaļu grupas kopējo masu kilogramos.

Kuģa korpusam izmantotās koka detaļas un mezglus nosauca, raksturoja un uzskaitīja, neuzrādot masu. Mastiem un rājām deva apaļkoku nosacīto caurmēru un garumu. Caurmēru raksturoja ar apkārtmēru ikšķa platumos jeb ikšķos (*der Daumen, Duimen* = 25,74 mm), bet garumu uzrādīja Nīderlandes pēdās (*der Fuss, Amsterdamer Voet* =  $11 \times \text{Duimen} = 283,14 \text{ mm} = 0,283 \text{ m}$ ).

Buru audeklu mērīja Brabantas olektīs (*die Elle, El* = 0,695 m), bet takelāžas trosu, tauvu un enkura tauvu garumu – Nīderlandes asīs (*der Faden, das Klafter*). Viena Nīderlandes ass līdzinājās sešām Nīderlandes pēdām (*der Fuss, Amsterdamer Voet*), tātad  $6 \times 11 \times 25,74 = 1699 \text{ mm} = 1,699 \text{ m}$ , apmēram 1,7 m. Tauvas un troses raksturotas lapu horizontālajās rindās (caurmēru raksturo apkārtmērs ikšķos). Kopējā masa nolasāma vertikālajās ailēs.

Kuģa tips (galjote, flita, fregate u. c.) atrodams tikai dažos gadījumos. Bieži nav uzrādīta kuģa būves vieta un gads. Arī kravietilpība lastos reizēm jāmeklē kravas apdrošināšanas dokumentos. Aprakstos noteikti uzrādīts kuģa nosaukums un:

- 1) ķīļa garums – pēdās,
- 2) kuģa garums (galvenā klāja līmenī) no aizmugures vadņa ārējās malas līdz priekšgala vadņa ārējai malai – pēdās,
- 3) korpusa platums vidējās (galvenās) brangas rajonā – pēdās,
- 4) korpusa dziļums zem galvenā klāja – pēdās,
- 5) aizmugures vadņa garums (augstums) – pēdās,
- 6) priekšējā vadņa garums (augstums) – pēdās,
- 7) mastu skaits, nosaukums un to izmēri,
- 8) buru un karogu raksturojums un izmēri.

Parasti aprakstā uzzināms, vai kuģim ir priekšgala figūra (galions) un nosaukumam atbilstošs kokgriezums aizmugures spoguli.

Kuģa apdrošināšanas dokumentos uzrādīts kuģa nosaukums, kapteiņa vārds un uzvārds, kravas veids un tilpums lastos

## Hercoga Jēkaba burinieki

### 29. attēls

Venēcijas tipa galease.  
Airu buru kuģa garums apmēram 45 m, platums 10 m, bet dziļums apmēram 3 m. Apbruņots ar diviem lieliem lielgabaliem (viens no tiem redzams aizmugurē) un vairākiem maziem. Galeases bija lielākie kaujas kuģi pirms «sto burinieku» laikmeta. 17. gadsimtā apzīmējumu «galease» ieguva nelieli tirdzniecības kuģi, kas tikai nedaudz atšķirās no 17. gadsimta galiotēm. Zinējums no: Ozanne M. N. Marine Militaire. – Paris (izdošanas gads nav norādīts). – 16. lapa



(3,31 m<sup>3</sup>), pūros (68,87 litri) vai Livzemes mucās (*Thonnen, die Tonne* = 137,7 litri).

Pēc šiem paskaidrojumiem varam sākt 17. gadsimtā Kurzemes hercogistē būvēto kuģu apskatu. Pirmās pieminēsim no tehniskā viedokļa vienkāršākās galeotes. Apzīmējums galiote jeb galeote parādījās aptuveni II. gadsimtā, kad airu kuģos sāka uzstādīt mastu, lai, pūšot ceļavējam, airētāji varētu atvilkt elpu. Pēc pāris gadsimtiem arī ātrajām un lielajām kaujas galerām uzstādīja mastus, un radās galiotēm līdzīgās galeases (29. attēls). Sešpadsmitā un septiņpadsmitā gadsimta mijā holandieši radīja tirdzniecībai paredzētus buru kuģus, un, kaut gan konstruktīvi šie kuģi stipri atšķirās no iepriekš minētajiem airu buru kuģiem, jūrniecības vēsturē arī tie devēti par galiotēm un galeasēm. Nelielās galiotes būvētas gan Kuldīgā, gan Ventspilī. Pastāv uzskats, ka tās sākotnēji būvētas Liepājā un tikai tad Ventspilī. Filologs Ernests Blese (1892–1964) pētījis 1581. gadā rakstītu Grobiņas relāciju, ko atradis Kēnigsbergas arhīvā (*Blese E. Pārskats par studijām Prūsijas valsts arhīvā Karalaučos 1929. gadā // Latvijas Universitātes raksti. – Filoloģijas un filosofijas katedra. – 1.–2. sērija. – Rīga, 1929. – 17., 30.–38. lpp.*), un atklājis, ka 16. gadsimta beigās Liepājā būvēti labi jūras kuģi ar kravnesību no 30 līdz 80 lastiem. Iespējams, tās bijušas galiotes, jo arī Ventspils dokumentos minēti strādnieki no Liepājas.

## Hercoģa Jēkaba burinieki

Septiņpadsmitajā gadsimtā holandiešu tipa galiote no galeases atšķīrās ar korpusa formu – galiotes korpusa aizmugures virsūdens daļa bija nošķelta. Šā laika galiotēm nebija priekšējā masta, to aizvietoja lielais masts (dokumentos – *der Grossmast, die Grösse*), kas nesa dažas pie rājam stiprinātas taisnstūra vai trapecveida četrstūra buras. Stipri mazākais aizmugures bezānmasts (dokumentos – *der Besanmast, die Bejsans, die Mejsans Mast*) bija ar latīņu trīsstūra bezānburu. Bezānbura un bugsprita blinde palīdzēja ātri veikt pagriezienus, bet grotmasta buras uztvēra vēja plūsmu un dzina kuģi uz priekšu.

Par galiotu un galeasu ciešo radniecību un attīstību 17. gadsimtā saglabājies maz rakstīto vēstures avotu, arī pētījumu un publikāciju nav sevišķi daudz. 1971. gadā Latvija no Vācijas Centrālā arhīva Vēstures nodaļas atguva daļu izvestā Kurzemes hercogu arhīva, kas atradās Kurzemes Zemes arhīva sastāvā.<sup>17</sup> Dažus gadus no darba brīvajā laikā strādāju pie tā sakārtošanas, lai pēc iespējas drīzāk iepazītos ar dokumentiem, kuri pēc obligātās un nepieciešamās inventarizācijas lasītavā parādītos tikai pēc vairākiem gadiem. Liela veiksmē bija iespēja iepazīties ar Latvijas unikālo arhivāru un seno ūdenszīmju speciālistu Georgu Jenšu (1900–1990), kurš sniedza daudz vērtīgu padomu. Ūdenszīmju pārzināšana seno dokumentu pētniekam ir visai noderīga. Nepārspilējot var apgalvot, ka bez tām vēsturiskie dokumenti daudz zaudētu. Senāk papīru gatavoja no speciālas masas, ko ieleja rāmī ar smalku sietu. Šķidrums iztecēja caur sietu, bet, masai uz sietā izžūstot, veidojās skaista blīva papīra loksne. Katra papīra darbnīca savu papīru iezīmēja ar raksturīgu zīmi. To panāca, sietā ieaūžot zīmes attēlu. Attēla vietā siets bija biežāks, tāpēc, ielejot šķidro masu, virs zīmes masas slānis veidojās plānāks. Arī izžuvusi papīra lapa ieaūduma vietā bija nedaudz plānāka un, skatot lapu pret gaismu, skaidri varēja redzēt precīzu darbnīcas zīmes attēlu. Šo attēlu tad arī sauc par ūdenszīmi. Laika gaitā sieti nolietojās, un pēc dažiem mēnešiem vajadzēja gatavot jaunus. Lai kā meistari centās, tomēr ieaust sietā tieši tādu pašu zīmi kā iepriekšējo izdevās visai reti. Pētot datētu dokumentu ūdenszīmes, iespējams

## Hercoga Jēkaba burinieki

uzzināt, kādam datumam raksturīga konkrētā ūdenszīmes neprecizitāte. Apkopojot ziņas par neprecizitātēm, iespējams aptuveni datēt tos dokumentus, kurus rakstītāji nav datējuši. Sprotams, arī pašas papīra darbnīcas nebija mūžīgas. Dažas izbeidza darbību, citas radās no jauna, dažām mainījās īpašnieki. Līdz ar to mainījās visa ūdenszīme vai vismaz kāda tās daļa. Šīs izmaiņas nenotika tik bieži kā nodilušo sietu maiņa, tomēr tās bija vairākas reizes gadsimtā. Tātad arī pati ūdenszīme spēj sniegt informāciju par dokumenta vecumu, kas bieži vien ir visai svarīgi, piemēram, ja dokuments datēts 17. gadsimtā, bet ūdenszīme papīrā atbilst 18. gadsimtam, tad pastāv iespēja, ka tā ir sena dokumenta kopija (parasti to norāda) vai viltojums. Pētot hercoga Jēkaba burinieku dokumentāciju, it sevišķi dokumentāciju par galiotēm, bieži vajadzēja apzināt nedatētus melnrakstus. Izmantojot papīra ūdenszīmju glabāto informāciju, ir iespēja spriest par melnrakstu tapšanas laiku dažu gadu desmitu robežās.

Kurzemes hercogu arhīvā izdevās atrast ne vien skopas ziņas par Kurzemē tapušām galiotēm, bet arī vairākus baltvācu vēsturinieku pētījumu rokrakstus un piezīmes. Kādā kladē uzdūros interesantam viedoklim, kas skaidroja galiotu un galeasu veidošanos no senajām trīsmastu airu buru galeasēm: 1535. gadā portugāļi, kas Venēcijā nomāja kuģus, uz trīsmastu airu buru galeases (29. attēls) bāzes radīja trīsmastu galioti. Tās fokmasts nesa vienu četrstūra buru, grotmasts – divas, bet bezānmasts – trīsstūra buru. Laika gaitā izrādījies, ka viena četrstūra bura fokmastā nav efektīva, tāpēc tā vēlāk kopā ar visu mastu noņemta, un rezultātā izveidojusies divmastu galiote. Tāpēc tai priekšgalā ir brīvs laukums, kas izrādījās ļoti noderīgs gan lielgabala uzstādīšanai, gan zvejnieku manipulācijām ar tīkliem. Ja versija pareiza, tad oficiālais viedoklis – 17. gadsimtā galiotes un galeases tā nosauktas bez dziļākas jēgas – var izrādīties maldīgs.

Par pirmajām hercoga Jēkaba galiotēm nozīmīgas ziņas glabājas LVVA 554. fonda I. apraksta 833. lietā. Šī lieta līdz šim nebija izmantota, jo sastāv galvenokārt no «*assecurantie*» (latīņu val. *assectatio* – sekošana, *curatio* – uzraudzība), t. i., dokumentiem



Jacht van achteren

423

### 30. attēls

17. gadsimta otrajā pusē hercoga Jekaba Ventspils darbnīcās darinātas kravas jahtas zīmējums. Lidzīgs korpusa aizmugures daļas izveidojums varēja būt arī tā laika Ventspils galiotēm. Šānos redzamais nolaižamais veidojums – plāksne–kīlis mazināja dreifu (vēja spēju aizpūst jahtu sānis), ja stiprs vējš pūta no sāniem. Šādi plāksņveida kīļi bija jahtas abos sānos. Galiotēm tādus nelietoja. Nolaižamās plāksnes–kīļus holandieši izmantoja nelieliem un sekli peldošiem vienmasta kuģiem. LVVA, 554. fonds, I. apraksts, 850. d lieta, 9. lapa

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

(galvenokārt atskaitēm) par hercoga Jēkaba kuģu un preču apdrošināšanu Lībekā no 1639. gada. Diemžēl lietā parasti minēti tikai kapteiņu vārdi, bet kuģu nosaukumi norādīti tikai sevišķos gadījumos, piemēram, ja vajadzēja izmaksāt lielākas summas pēc to avārijas.

Par otro nozīmīgāko uzziņu avotu uzskatāms «*Schiffs-inventarien aus Herzog Jacob erster Zeit*», hercoga Jēkaba valdīšanas pirmsākuma kuģu inventarizācijas akti. Gan akti, gan asekurances dokumenti ir pilnīgi droši, jo precīzi sakrīt kā dokumentu, tā papīra datējums. Diemžēl pētnieka prieku aptumšo kāds starpgadījums. Aktu lapas apkopojot, tās no jauna numurētas LVVA. Pret šo numerāciju nevar būt nekādu iebildumu, tā ir loģiska un skaidra, tomēr redzama arī senā numerācija, kas liecina, ka LVVA nav nonākušas pirmās krājuma lapas, jo, lai gan jaunā lapu numerācija sākas ar «I», sākotnēji tā bijusi aktu sestā lapa.

Dokumenta sākuma neesamība rada vairākas neskaidrības. Piemēram, vairāki apstākļi netieši norāda, ka jau 1640. gadā Ventspili uzbūvēta vismaz viena galiote, taču dokumentāri to nav iespējams pierādīt. Ja vadāmies no arhīvā saglabātajiem inventarizācijas aktiem, tad pirmais iznomātais kuģis ir flīta «*Rothen Leuven*», bet pirmais Ventspili uzbūvētais – fregate «*Das gekrönte Elendt aus Churlandt*».

Jāatzīst, ka par pirmajām hercoga Jēkaba galiotēm ziņu ir maz, arī vēlāk būvētās nav sīki raksturotas, tāpēc nav iespējams izstrādāt to rekonstrukcijas shēmas. Domājams, ka galiotu korpuss bija līdzīgs vienmasta kravas jahtai (30. attēlā skatāms 17. gadsimta vidū darināts zīmējums). Astonpadsmitajā gadsimtā darinātu galiotu zīmējumi pieejami, pateicoties Francijas jūrniecības vēsturniekam, kuģu inženierim un zīmētājam N. M. Ozannem (*Nikolas Marie Ozanne*, 1728–1811). Trīsdesmit pirmajā attēlā redzama Francijā 18. gadsimtā izmantota divmastu kaujas galiote. Tās priekšgala brīvajā laukumā novietoja lielkalibra lielgabalu ar isu stobru krastā izvietotu ienaidnieka objektu apšaudei. Tad bugsprita blindes vairs nelietoja. To vietā starp bugspritu un grotmastu (galiotēm fokmasta nebija) bija klīveri. Vairākās arhīva

# Hercoga Jēkaba burinieki

Pl. 14



lietās saglabājušies ne tikai hercoga Jēkaba vēstuļu uzmetumi, bet arī vēstuļu oriģināli ar parakstu «*Jacobus*» un piebildi «*mpa*» (latīņu val. *manus propria* – paša roka, personīgs paraksts). Šādā 1640. gada II. februārī parakstītā vēstulē hercogs ziņo tēvocim, ka tikko uzbūvētajam kuģim drīz dos vārdu. No citiem dokumentiem redzams, ka šis kuģis – galiote – pabeigts 1639. gada nogalē Kuldīgā, bet tā nosaukums bijis «*Die Fortuna*» («Laimes dieve»). Tā piederējusi Kuldīgas lieltirgotājam Johanam Arendam (*J. Arendt*).<sup>18</sup> Ārzemju braucienos galiotei vajadzējis veikt hercogistei svarīgus uzdevumus, tomēr Fortūna kuģim nav bijusi labvēlīga. Galiotes pirmais reiss sācies 1640. gada aprīlī, bet jau tā paša gada jūlijā hercogs sarūgtināts raksta, ka, neraugoties uz labajiem laika apstākļiem, tā avarējusi jau pirmajā braucienā. Nelaieme notikusi iepretī «*Gotenburgh*» (*Göteborg* – Geteborga). Kuģis, kapteiņa Arenda Fogta (*A. Vogt*) vadīts, Liepājā uzņēmis kravu (graudus) un devies uz Holandi, bet ceļā notikusi avārija. Arī toreiz apdrošināšanas iestādes vispirms sīki noskaidrojušas avārijas apstākļus un tikai tad maksājušas naudu. Sarakste ar Libekū turpinājusies vairākus gadus, un tieši no tās iespējams uzzināt par «*Die Fortuna*» likteni un tās vesto kravu. LVVA saglabājis arī hercoga rakstveža uzmetums ar atzīmi «*d. 15. July Mytaw*», kas izmantots vairākām vēstulēm 1640. gada 23. jūlijā. «*...Nach dem Wier so wohl auss Euren Johan Arend abgegebenen schreiben Wie auch des Schippers*

## 31. attēls

18. gadsimtā būvēta galiote piekrastes bombardēšanai. Galiote apzīmēta ar burtu «A». Blindes vietā izmantoti kliveri – slaidas trisstūrveida buras starp priekšējo (grot-) mastu un bugspritu. Novilkums no vara plāksnē iegrebtā zīmējuma no: Ozanne M. N. *Marine Militaire*. – Paris (izdošanas gads nav norādīts). – 14. lapa

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

Arend Voigts Zur Gottenborn den 15. Majj datierten schreiben Verstanden, das gewelter (gewählter) Schipper mitt Insern Schiff der Fortuna auf eine blinde Klippen gesiegelt, also die is gesunken...» («..no Jūsu Johanam Ārendam nodotā raksta, kā arīdzan no kapteiņa Arenda Fogta Gēteborgā 15. maijā datētā raksta sapratu, ka izvēlētais kapteinis ar mūsu kuģi «Die Fortuna» «uzzēģelējis» slēptai zemūdens klintij, tā tas [kuģis] nogrimis..»).

Arī nākamā galiote «S. Jacob» («Sv. Jēkabs») nav atrodama hercoga Jēkaba kuģu inventarizācijas aktos. (Jāattēcas, ka LVVA arhīvā nav visu lapu.) Galiote veikusi trīs reišus kapteiņa Rolofa Johansena (*Rolov Johanssen, Rohloff Johansse, Rolef..., Rulef...*) vadībā. Tās pēdējais brauciens sācies no Lībekas. Pirms tā kapteinis saņēmis norādi nebraukt uz paredzēto ostu Francijā, bet doties atpakaļ uz Kurzemi. Tomēr Francijai paredzētā krava bijusi jau iekrauta, tāpēc sekojusi pavēle tomēr doties uz Bordo. Braucienā galiote avarējusi pie Jitlandes krastiem. No asekurances dokumentiem uzzinām, ka «S. Jacob» būvēts 1640. gadā, tā kravietilpība bijusi 50 lasti. Avarija reģistrēta 1641. gadā, un arī šoreiz dokumenti par apdrošināšanas naudas saņemšanu kārtoti vairākus gadus. Septiņpadsmitā gadsimta 40. gadu apdrošināšanas dokumentos minēti vēl daži hercoga Jēkaba kapteiņi, tāpēc nav izslēgts, ka Kuldīgā, Liepājā vai Ventspilī tolaik uzbūvēta vēl kāda galiote.

LVVA sakopotie Ventspilī inventarizēto kuģu akti sākas ar 1641. gadu. Tikai pēc vairākiem gadiem reģistrēta pirmā galiote, kas uzbūvēta Ventspils pirmās kuģu būvētavas darbnīcās. Tā sāka būvēt 1644. gada 22. augustā un pabeigta tā paša gada 20. novembrī. Galiotes nosaukums «Das Gallioth» («Galiote»), un to inventarizējis kapteinis Jēkabs Dousons. Akti liecina, ka arī 1644. gadā bijušas grūtības ar būvmateriāliem, jo galiotes darināšanā izmantoti arī veci krājumi, piemēram, norakstīti kuģu buras. Šā iemesla dēļ buru sarakstā minētas fokmasta buras, kaut arī galiotei fokmasta nebija.

Tā kā «Das Gallioth» bija neliels kuģis, tad 1644. gadā to uzskatīja par mazāk nozīmīgu. Iespējams, tieši tāpēc inventarizācijas aktā sniegtās ziņas ir visai trūcīgas. Kuģa ķīļa garums 52 pedas

## Hercoģa Jēkaba burinieki

(14,7 m), korpusa platums 18 pēdas (5,1 m), bet dziļums zem klāja 8 pēdas (2,3 m). «Das Gallioth» uzstādīti divi masti – lielais masts un bezānmasts. Inventāra sarakstā uzrādīti 13 kompasi un divi smilšu pulksteņi, kuru darbība ilgusi pusstundu. Galiotes korpusu veidojis ķīlis no diviem gabaliem, 10 kravas brusas (domājams, galvenie šķērsbalsti – bimsi), 30 grīdas brangas, 174 pagarinātāji, 31 kneija un citas detaļas. Apšuvumam izmantotas 132 ozolkoka planksas, bet klājam 121 dēlis. Izmantotie dzelzs izstrādājumi uzskaitīti un to masa uzrādīta iepriekš minētajās trīs ailēs:

|                               | Birkavi | Podi | Mārciņas |
|-------------------------------|---------|------|----------|
| 12500 naglas, lielas un mazas | 2       | 14   | 19       |
| 232 bultas                    | 3       | 15   | 19       |
| Vēl daži dzelzs izstrādājumi  | 1       | 11   | 8        |
| <b>Enkuri:</b>                |         |      |          |
| No Johana Meierna             | –       | 25   | –        |
| No Hadelera, galvenais enkurs | 2       | 10   | –        |
| No gotlandiešiem pirktais     | –       | 8    | 10       |

Sareizinot pirmajā ailē doto masu ar 152,2, otrajā doto – ar 6,92, bet trešajā ailē uzrādīto masu – ar 0,494 un reizinājumus saskaitot, iegūstam masu kilogramos. Piemēram, no Hadelera iegūtais kuģa galvenais enkurs svēra  $2 \times 152,2 + 10 \times 6,9 = 373,6$  kg.

Svarīga seno kuģu sastāvdaļa ir buras. Septiņpadsmitajā attēlā aplūkojams trīsmastu burinieks tradicionālā aprīkojumā. Te redzams, ka apakšējās četrstūrveida buras ir taisnstūra, bet augšējās trapecveida. Šīs buras sauca «*alla quadra*». Trīsstūra buru mūžs ir īsāks nekā četrstūra buru. Vidusjūras rajonā tās parādās aptuveni 8. gadsimtā, un ziemeļnieki to dēvēja par latīņu buru – «*latina vela*». Jūrniecības vēsturnieki noskaidrojuši, ka trīsstūra buras pirmie izmantojuši grieķu un romiešu kuģotāji. Tāpēc senās jūrniecības terminoloģijas pētnieki ir pārliecināti, ka apzīmējums «latīņu bura» radies, neprecīzi lietojot terminu «*alla trina*» (trīsstūra bura) un uzskata, ka buras nosaukums ir «*al latina*». Trīsstūra bura ātri

## Hercoga Jēkaba burinieki

### 32. attēls

Buras ar papildburām  
(bonetēm). Apzīmējumi:

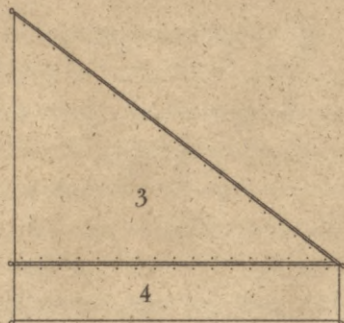
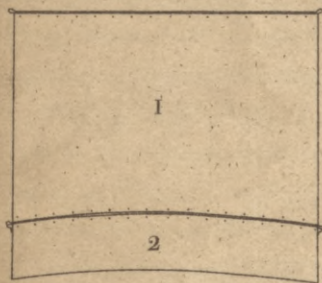
1 – četrstūra bura,

2 – tās bonete,

3 – trīsstūra bura un

4 – tās bonete.

Autora zīmējums



ieguva lielu popularitāti, jo ļāva kuģot gandrīz pret vēju. Buriņiekam raksturīgas arī bugsprieta buras blindes. Septiņpadsmitā gadsimta nogalē no augšējās blindes, kas atrodas bugsprieta mastīnā, pakāpeniski atteicās. Tās vietā zem bugsprieta sāka izmantot citu blindi, ko dēvēja par bovenblindi. Arī četrstūra buras dokumentos precizētas pēc to izvietojuma – grotbura (lielā masta bura), grotmarsbura (lielā masta augšējā bura), fokbura (priekšmasta bura), fokmarsbura (augšējā bura priekšējā mastā), bezānmarsbura (bezānmasta augšējā bura). Trīsstūra bura divmastu galiotēm tāpat kā trīsmastniekiem bija tikai viena – bezānbura (bezānmasta apakšējā bura). Vēl atliek minēt bonetes (dokumentos vietām *Bonnitt*), papildburas, kuras varēja pievienot gan galvenajām četrstūra burām, gan trīsstūra burai (32. attēlā). Septiņpadsmitajā gadsimtā no buru apakšdaļā pievienotajām papildburām atteicās, jo sāka izmantot daudz racionālāku metodi. Buras augstumu jau sākotnēji izgatavoja lielāku, bet brauciena laikā to samazināja pēc vajadzības ar rifu (horizontāli izvietotu saitišu rindu) palīdzību.

Trūcīgu ziņu gadījumā buru uzskaitē seno kuģu pētniekiem sniedz rekonstrukcijai svarīgu informāciju. Par dažiem Kurzemes hercoga kuģiem, arī par galioti «*Das Gallioth*» šis uzzīņu avots diemžēl nesniedz cerēto, jo ir visai nepilnīgs. Septiņpadsmitā gadsimta pirmajā pusē Ventspilī vēl nebija iespējams nepieciešamajā daudzumā sagādāt ne lielgabalus, ne buras, tāpēc dažas detaļas uzstādītas no kāda vecāka kuģa (*..von Hadelers Schiff..*). Grotmasta galvenā bura bija 21 olekti augsta un 10 olektis plata (Bra-

*Hercooga Jēkaba burinieki*



**33. attēls**

17. gadsimta piecdesmitajos  
gados Vēnspili būvēta flīta.

LVA 554. fonds,

1. apraksts, 850. d. lieta,

2. lapa

bantes olektis pārreķinot mūsdienu mērvienībās, uzzinām, ka bura bijusi 14,6 m augsta un gandrīz 7 m plata). Buras augstums dots kopā ar papildu buru boneti, bet blinde 6 olektis augsta un 7 plata (4,2 m augsta un 4,7 m plata). Blindes izmēri liecina, ka galiotei bija diezgan stāvs bugsprits. Bezānburas izmēri – 12½ olektis (8,7 m) un 4½ olektis (3,1 m), bet priekšējā marsa bura – 10 olektis (7 m) un 6½ (4,5 m). No tā izriet, ka galiotes grotmasts bija vismaz 22 m augsts. Buru audekla kopējais daudzums bijis 467½ olektis. Buru uzskaitē iekļauti arī buru audekli, kas izmantoti citiem mērķiem. Pateicoties tam, uzzinām, ka galiotei bijusi priekšlūka un masta «apkakle», kā arī galvenā lūka, kas segta ar 4½ x 4½ olekšu lielu burtu audekla gabalu (3,1 x 3,1 m).

## Hercoga Jēkaba burinieki

Diemžēl šī informācija pagaidām ir viss, kas pieejams arhīvā par Ventspili būvētajām galiotēm. Astoņpadsmitajā gadsimtā darinātajā Ventspils ostas zīmējumā (4. attēlā) redzami divmastu burinieki, taču tās ir brigas (zīmējuma labajā pusē). Galiotes korpusa aizmugures daļa, iespējams, līdzinājusies hercoga Jēkaba kravas jahtai (30. attēlā), kas arī pieskaitāma mazo un sekli peldošo kuģu tipam. Te gan jāatceras, ka galiotēm sānos nekad nav bijuši novietoti nolaižami ķīļi stabilizatori. Nobeigumā gribu piebilst, ka N. M. Ozanne zīmēto 18. gadsimta kaujas galioti (31. attēlā) bieži mēdz dēvēt par keču (*Ketsch*). Daži pētnieki varbūt iebildīs, ka galiotes minētas vairākās grāmatās. Tiesa, jo 19. gadsimtā tās būvēja Rostokā un citās Eiropas kuģu būvētavās. Tomēr šie kuģi ievērojami atšķiras no hercoga Jēkaba laikā darinātajām Kurzemes galiotēm. Šaubos, vai kādreiz spēsīm pilnībā uzzināt hercoga Jēkaba galiotu konstruktīvās īpatnības. Tās paliks noslēpumā tikmēr, kamēr vienīgais informācijas avots būs senie un nepilnīgie apraksti.

LVVA 554. fonda I. apraksta 850. c. lietā apkopoto hercoga Jēkaba kuģu inventarizācijas aktu I. lapa (pēc senā apzīmējuma 6. lapa) sākas ar flītas «*Rothen Leuven*» (*Inventarium des Rothen Leuven*) aprakstu. Precīzs datums nav uzrādīts, vienīgi atzīmēts, ka flīta būvēta 1641. gadā, nenorādot būves vietu. Līdzīgas flītas nīderlandieši būvēja 17. gadsimta pirmajā pusē. Ap 17. gadsimta vidu šāda tipa flītu zīmējis Johans Štreks (33. attēlā).

Inventarizētas vienīgi apskatei pieejamās detaļas un izstrādājumi, tāpēc nav koka detaļu saraksta un korpusa būvei izmantoto metāla naglu un bultu uzskaitījuma. Jāpieņem, ka flīta būvēta Holandē. Šo iespēju apstiprina arī tās nosaukums, jo sarkana lauva tolaik bija Holandes ģerboņa sastāvdaļa.<sup>19</sup> Apakšoki, nostiprināšanas virves un tauvas ir uzskaitītas, dots arī kuģa telpu raksturojums. Ieskatam dažū rindu tulkojums: «Flītai ir galions (korpusa priekšgala veidojums pirms priekšvadņa, parasti tas beidzās ar simbolisku figūru). Flīta divi simti lastu liela, un tā apgādāta ar mastu stengām, takelāžas štagām, vantīm un fallēm, viss tā, ka netrūkst ne nieka. Abos korpasa galos apakšējā klāja deļi cieši no-

## *Hercoģa Jēkaba burinieki*

stiprināti un pienagloti, bet klāja vidusdaļā dēļi likti brīvi, tos nostiprinot. Kuģi pielādejot, šos dēļus izņēma, lai vieglāk ievietot kravu. (Ļoti raksturīga flītu pazīme.) Ja kuģa ahtera (aizmugures) galā virzāmi uz leju, tad nonākam pie stūres telpas. Tai durvis ar dzelzs virām un no abām pusēm slēdzamu atslēgu...» Tālāk seko visu telpu apraksts ar norādi, kas atrodas pa labi un kas – pa kreisi. Diemžēl nav paskaidrots, vai, raksturojot telpas, ziņu sniedzējs stāvējis ar seju kuģa kustības virzienā vai pretēji tam.

Ieplūdušā ūdens izsūkņēšanai uzstādīti divi sūkņi ar visiem tiem nepieciešamajiem piederumiem. Uz flītas atradusies arī laiva lietošanas gatavībā ar buru un piederumiem. Kuģim bijuši četri enkuri, viens no tiem galvenais. Tā virve bija 13 ikšķu resna (dots virves apkārtmērs, diametrs atbilst 107 mm) un 130 asis (220 m) gara. Papildus viens enkurs tā dēvētais pūķis (abordāžas enkurs ar četriem vai pieciem zariem). Inventarizācijas aktā minēti astoņi pusstundas, viens ceturtdaļstundas un viens astotdaļstundas smilšu pulkstenis, viena liela un divas mazākas kuģim piestiprināmas laternas un sešas mazas, pārvietojamas laternas, virtuves piederumi un pārtikas daudzums (tas liecina, ka flīta tikusi gatavota tālam ceļam, jo līdzī vestas 12 mucas ar gaļu un 4 lasti alus). Rūpīgi tikušas uzskaitītas buras.

Inventarizācijas akti liecina, ka flīta bijusi apgādāta ar divām fokburām ar divām bonetēm, vienu grotburu, divām priekšmarsburām, divām bezānburām (latīņu, trīsstūra), vienu lielo blindi, vienu bovenblindi, divām bramburām (uzvelkamas virs marsburām), vienu krustaburu (bezāna marsbura, bezāna topbura), vienu buru laivai, trīs burām lūku nodrošināšanai pret ūdens ieplūdi.

Šajā uzskaitījumā slēpjas visai negaidīts pārsteigums – divas bramburas, nenorādot, vai tās domātas fokmastam un grotmastam vai tikai grotmastam (viena bura uzvilka, otra rezerve). Parasti 17. gadsimta pirmajā pusē flītas nebūvēja sevišķi lielas. Tāpēc to mastiem bija tikai viens pagarinājums – stenga. Tātad priekšmastam bija priekšmasta jeb fokmasta stenga, lielajam mastam jeb grotmastam grotmasta stenga, bet bezānmastam – bezānmasta

## Hercoga Jēkaba burinieki

### 34. attēls

Flīta sānskatā. Vencēla  
Holara vara plāksnē grebts  
zīmējums. Attēls no:  
Hoeckel R. Modellbau von  
Schiffen des 16. und  
17. Jahrhunderts. – Rostock,  
1983. – S. 108



stenga. Katram mastam bija atbilstošas buras. Tipiska 17. gadsimta pirmajā pusē būvēta flīta redzama 34. attēlā. Ap 17. gadsimta vidu jau parādījās varenāki kuģi, un dažiem no tiem bija masti ar divām stengām – parasti gan tikai fokmastam un grotmastam. Augšējās stengas sauca par bramstengām – fokmasta bramstenga un grotmasta bramstenga. Bramstengās pacēla bramburas. Šāda kuģa shēma redzama 35. attēlā. Šā iemesla dēļ 1641. gada inventarizācijas aktā pieminētās bramburas ir negaidīts pārsteigums. Vai laikā, kad hercoga floti veidoja 50 lastu galiotes, tās rīcībā bija divklāju flīta ar trīsdaļīgu fokmastu un grotmastu?

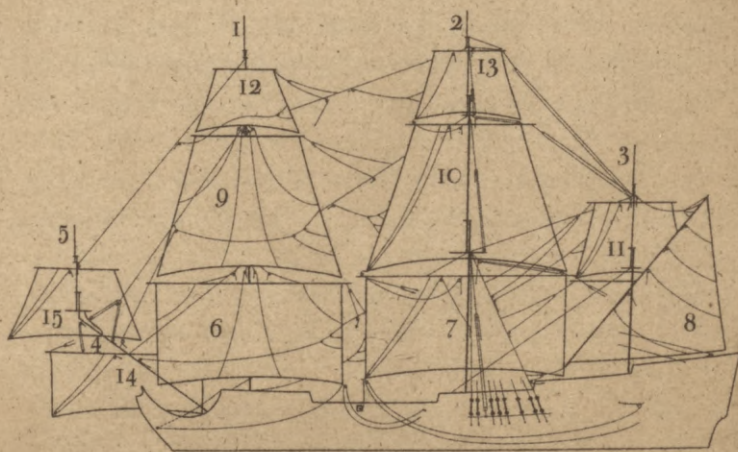
Turpināsim pētīt flītas inventarizācijas aktu. Buru izmēri tajā nav norādīti, bet minēts to remontam paredzētā audekla daudzums – vienā sainī 54 olektis, otrā – 38½ olektis. No tā var secināt, ka buras saņemtas ar aktu, kurā minēts to skaits un nosaukums, bet ne kvadrātūra. Tas ļauj secināt, ka flīta nav darināta Ventspilī, bet saņemta līdz ar aktu, kas Ventspilī vienkārši pārrakstīts. Karogus flītas piegādātāji hercogam Jēkabam negatavoja. Tos vajadzēja šūt pašiem. Tāpēc Ventspils dokumentācijā norādīts gan karogu skaits, gan kvadrātūra: viens sarkans karogs (domājams, ar melna krabja attēlu) 96 olektis (iespējams, 8 x 12 olektis, tas ir, 5,6 x 8,3 m) liels; viens sarkanbalts karogs, kas gatavots no 40 olektīm sarkanas drānas un 40 olektīm baltas drānas; viens karogs priekšā un trīs, gan lielāki, gan mazāki, no 9 olektīm sar-

## Hercoga Jēkaba burinieki

kanas un 9 oлектīm baltas drānas. Šķiet, ka frāze «gan lielāki, gan mazāki» nozīmē, ka trīs karogi bijuši vimpeļi – (to augstums pie pamatnes lielāks, bet beigās tuvojas nullei).

Inventarizācijas aktā sniegtā informācija, apstiprina iepriekš minēto, ka flīta būvēta ārzemēs. Tā kā 17. gadsimta pirmajā pusē flītu būvniecība bija holandiešu monopols, tad bramburu esamības skaidrojums jāmeklē nevis Ventspilī, bet Amsterdamā. Iespējamās darbos par Amsterdamas kuģu būvi izdevās atrast norādes, ka brambura parādījusies pirms bramstengas, t. i., ja masta stenga bijusi pietiekami gara, tad virs marsburas uzstādīta vēl viena bura – brambura, kaut arī mastam nav bijusi bramstenga. Tātad inventarizācijas aktos pieminētās divas bramburas uz hercoga flotes pirmās flītas nav nekāds pārsteigums.

Ar šo secinājumu varētu beigt 1641. gada inventarizācijas aktu analīzi, tomēr flītas «*Rothen Leuven*» inventarizāciju vēsture ar to nebeidzas. 1648. gadā seko jauns ieraksts: «Inventarizācija uz Kurzemes hercoga kuģa «*Rothen Leuven*»». Šoreiz kā kuģa kapteinis norādīts Jans Jericens Rīmanis (*Jan Jeritzen Riemann, Jan Gortson Rīman, Ieritzen Rīman*), un pēc dokumentiem flīta iegūta «1648. gada II. martā ar visiem piederumiem kā pienākas». (Vai drīzāk atgūta – inventarizācijas aktos gan nav minēts, kāpēc «*Rothen Leuven*» pazuda un kāpēc 1648. gadā tā atkal atradās.



### 35. attēls

17. gadsimta otrajā pusē  
būvēts trismastu burinieks  
ar bramstengu galveniem  
mastiem. Apzīmējumi:  
1 – fokmasts ar fokstengu  
un fokbramstengu,  
2 – grotmasts ar grotstengu  
un grotbramstengu,  
3 – bezānmasts ar  
bezānstengu,  
4 – bugsprits,  
5 – bugsprita mastiņš,  
6 – fokbura,  
7 – grotbura,  
8 – bezānbura,  
9 – priekšmarsbura,  
10 – gormarsbura,  
11 – krustabura  
(bezāntopbura,  
bezānmarsbura),  
12 – priekšbrambura,  
13 – grotbrambura,  
14 – blinde un  
15 – augšējā blinde.  
Izmantots kontīru zīmējums  
no: Hoeckel R. *Modellbau  
von Schiffen des 16. und  
17. Jahrhunderts.* – Rostock,  
1983. – Tafel II

## Hercoga Jēkaba burinieki

Jādoma, ka 1641. gadā lepnā flīta iegūta «uz parāda» un netika termiņā apmaksāta, tāpēc, iebraucot Amsterdamā, to atkal apķīlāja. Tikai pēc tam, kad Kurzemes hercogs rēķinus nokārtoja, flītu atkal atguva.<sup>20</sup> Kā nepamatots jānoraida pieņēmums, ka hercogs bojā gājušo vai zudušo kuģu vietā būvējis jaunus ar tādu pašu nosaukumu.<sup>21</sup> «*Rothen Leuven*» dokumenti skaidri liecina, ka flīta ir tas pats 1641. gada kuģis, jo tam ir gan vecās, gan no jauna sūtās buras, gan arī iepriekšējais inventārs un telpu izvietojums.

Par to, kādas flītas bijušas jūrā, kuģniecības vēstures pētnieku domas dalās. Daži tās raksturo kā lēnus kuģus ar lielu kravietilpību. Citi uzsver, ka flītu galvenā priekšrocība bijusi ne tikai lielā ietilpība, bet arī ievērojamais gaitas ātrums. Flītu konstruktīvās īpatnības vislabāk raksturotu lietiskie atradumi. Tomēr veiksmē pagaidām nav bijusi zinātnieku pusē, un šo kuģu uzbūves nianses vēl nav īsti noskaidrotas. No moderno tehnoloģiju viedokļa, uzzinot precīzus flītu konstrukciju parametrus, būtu iespējams izskaidrot to ātruma un citas kuģošanas īpatnības.

Vētras laikā kuģim pastāv divas iespējas – «būt» vai «nebūt». Mūsdienu kibernetikas valodā jūras atbilde būtu – «I» vai «O». Lai uzzinātu jūras slēdzienu, pētnieki vairākus gadsimtus eksperimentējuši ar kuģa modeļiem. Angļu zinātnieks Viljams Frūds (*W. Froude*, 1810–1879) noskaidrojis, ka šķidrumā valdošo inerces un gravitācijas spēku atgriezeniskā ietekme uz kuģiem un to modeļiem ir nosacīti līdzīga. Jau 1869. gadā V. Frūds formulējis «līdzības likumu»: divu ģeometriski līdzīgu kuģu pretestības savā starpā attiecas kā šo kuģu lineāro izmēru kubi, bet kuģu ātrumi ir attiecīgi viņu izmēru kvadrātsaknes. Par godu V. Frūda atklājumam, likuma matemātisko izteiksmi, kas saista kuģa vai tā modeļa ātrumu ar izmēriem un gravitāciju, apzīmē ar Fr. Tāpat teorētiski flītas ātruma noskaidrošanai nevāg pašu kuģi – jāzina tā izmēri un masa. Vēl nepieciešams flītas modelis un precīzi mērāparāti, tomēr pieļauju, ka šobrīd modernais elektronisko iekārtu attīstības līmenis ļauj iztikt pat bez tiem – nepieciešams vienīgi precīzs kuģa zīmējums, kā arī zīmēto likņu matemātisks raksturojums.

## Hercoga Jēkaba burinieki



36. attēls  
«Kurzemes kronētais alnis».  
Autora zīmējums

Astoņdesmito gadu pirmajā pusē vadīju inženieru grupu, kura pēc arheologa Kārļa Apīņa (1904 – ?) perfekti veiktajiem izrakumiem un detaļu zīmējumiem, izmantojot Rīgas Vēstures un kuģniecības muzeja arheoloģijas nodaļas kādreizējās vadītājas Melitas Vilsones (1913–1991) pieredzi, izgatavoja 12. gadsimta «Rīgas kuģa» modeli. (Šobrīd gan īstā kuģa detaļas, gan modelis aplūkojami muzejā.) Bijušā uzņēmuma «Uzvara» jahtkluba baseinā izdarījam nepieciešamos dinamometriskos mērījumus un veicām modeļa gaitas pārbaudi. Izrādījās, ka pie noteikta vēja stipruma modelis sāka glisēt (slīdēt pa ūdens virsmas augšējiem slāņiem) un sasniedza ievērojamu ātrumu. Tas glisēja pat ar kravu, kas atbilda maksimāli iespējamajai, un pie vēja ātruma, kas atbilda stipram ceļavējam. Tāpēc iespējams, ka arī par lēnām dēvētās flītas spirtā vējā varēja izturēties līdzīgi. Secinājums vienkāršs – ja izdotos modelēt precīzu 17. gadsimtā izgatavotu flītu un veikt ar to attiecīgos eksperimentus, tas varētu beigt senos jūras vēsturnieku strīdus par šā kuģa tipa ātruma īpašībām.

Ventspili 1642. gadā būvētais trismastnieks «*Das gekrönte Elendt aus Churlandt*» (36. attēlā) ieņēmis īpaša vietu jaunā hercoga Jēkaba rosīgajos un ambiciozajos plānos. (Atcerēsimies – tieši šajā gadā Jēkabs kļūst par pilntiesīgu Kurzemes hercogu.) Zīmīgs

## Hercoga Jēkaba burinieki



### 37. attēls

Kurzemes hercogistes  
Zemgales daļas un Jelgavas  
ģerbonis. Hercoga kronis  
redzams zem aļņa ragu  
žuburiem. Ļaudis ģerboni  
dēvēja par Kurzemes  
kronēto alni. No: *Rigasher  
Almanach für das Jahr 1912*

ir jau kuģa nosaukums – alnis tolaik bija hercogistes galvaspilsētas simbols (37. attēlā), un tā varenajiem žuburotajiem ragiem (pretstatā paša Jēkaba kronī attēlotajam – uz lielvalstu valdnieku fona Ketleru dzimtas pārstāvis bija visai mazs gariņš) vajadzēja simbolizēt Kurzemes spēku. Kronēts alnis attēlots arī kuģa korpusa aizmugures spogulī – plaknē, kas veidota, it kā ar nazi nogriežot kuģa aizmugures gala virsbūvi. Trīsdesmit devītajā attēlā aizmugures spogulis redzams sānkatā – kā taisna svītra. Citas fregates aizmugures spoguļa rotājums redzams 38. attēlā. Varenajiem aļņa ragu žuburiem acimredzami vajadzēja radīt iespaidu, ka burinieks pieder nevis pieticīgai hercogistei, bet gan daudz varenāka valdnieka kronim.<sup>22</sup> Faktiski *«Das gekrönte Elendt aus Churlandt»* kalpoja par hercoga varenības simbolu – varenu, bet (arī tas simboliski raksturo Kurzemes stāvokli citu valstu starpā) praktiski neapbruņotu fregati. Lielgabalu darbnīcas tobrīd vēl nebija pilnīgi pabeigtas, tāpēc šaujamlūkas kuģim netika veidotas. *«Das gekrönte Elendt aus Churlandt»* bruņojumu veidoja maza kalibra lielgabali – mūsketes (nejaukt ar līdzīga nosaukuma kājnieku ieročiem). Inventarizācijas aktos trūcīgais fregates bruņojums uzskaitīts precīzi: sešas mūsketes ar to nostiprināšanas iekārtām, ložu forma (domājams, forma ložu atliešanai no svina), izmēru pārbaudes iekārta (parasti plāksne ar kalibrētu atvērumu). Līdzīgs dots



*En bergat 2000*

*länge 130 pott en bredd ofte nytte 21½ pott*

38. attēls  
Divklāju fregates sānskats  
iesīpi no aizmugures.  
LVVA, 554. fonds,  
1. apraksts, 850. d lieta,  
4. lapa

## Mercoņa Jēkaba burinieki

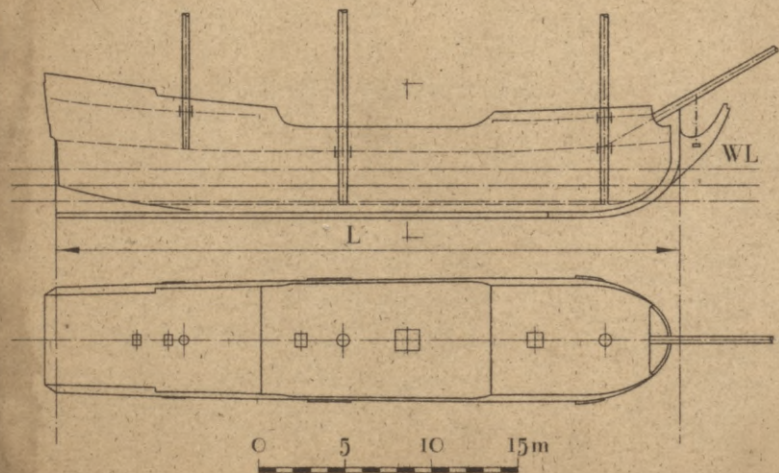
29,7 kg (trīs podi un 18 mārciņas) šaujampulvera un 13,9 kg (divi podi) svina. Ar šādu svina daudzumu uzbrucēju varēja vienīgi nobaidīt, bet ne uzvarēt.

Dokumentos norādīts, ka kuģim nav izveidots galions un priekšgala figūra. Priekšgala izvirzījuma funkcijas tam aprobežojās vienīgi ar bugsprita atsaitem (*der Busprietzerring*) nepieciešamā atvēruma stabilu fiksāciju. Burinieka liktenis, šķiet, nav bijis sevišķi veiksmīgs. Vairāki pētnieki, piemēram, J. Juškevičs, noskaidrojuši, ka 1645. gadā «*Das gekrönte Elendt aus Churlandt*» sagūstījuši jūras laupītāji. LVVA dokumentos tam apstiprinājumu neesmu atradis, tomēr pēdējās ziņas par kuģi ir no 1645. gada, un versija par jūras laupītājiem ir ticama.<sup>23</sup>

Kuģa inventarizācijas dokumentus to sastādītājs rakstījis mūsdienu tehniskā darbinieka manierē. Nelielas neskaidrības rada vienīgi aktos lietotā terminoloģija.

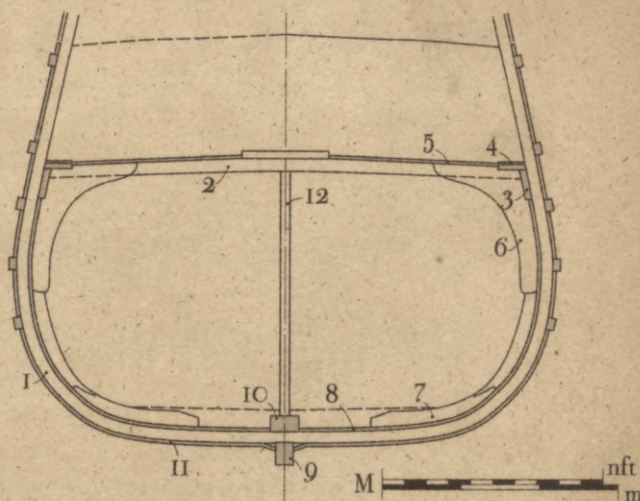
Dokumentos konstatēts – kuģim ir visas štagas un vantis un nekā netrūkst. Fokmastam un grotmastam iekārtoti masta kurvji (marsi). Kuģa ahteris rotāts ar kokā grieztu kronēta alņa figūru, kas izkrāsota. Kuģa kravnesība 160 lastu.

No aktā sniegtajām ziņām izriet, ka korpusa borta augstums (no ķīļa apakšējās virsmas līdz borta augšmalai) zemākajā vietā bijis apmēram 5,5 m, bet iegrimes dziļums apmēram 2,9 m. Līdz



39. attēls  
1642. gadā Ventspilī  
uzbūvētās fregates  
«Kurzemes kronētais alnis»  
kopskata kontūru zīmējums.  
Mērogs metros.  
Autora zīmējums

# Hercoģa Jekaba burinieki



ar to korpusa platuma un iegrimes attiecība:  $B/T \approx 7,08/2,9 = \sim 2,4$ . Dokumentos «Das gekrönte Elendt aus Churlandt» bieži saukts saisināti – «Das gekrönte Elendt». Spriežot pēc inventarizācijas aktā sniegtajām ziņām, burinieks bijis neparasti slaidis, ātrs un teicami būvēts. Tomēr pēc izskata varenajām kuģim piemita arī kāds trūkums – vājais bruņojums, ja nebija bēgšanai piemērota ceļavēja, neļāva pretoties pat nelielam labi bruņotam airu buru kuģim. Pēc dokumentiem spriežot, 1643. gada 18. maijā «Das gekrönte Elendt», uzņēmis 152 lastu lielu rudzu kravu, devās pirmajā reisā.

Trīsdesmit deviņajā attēlā (tā mērogs dots metros) kuģis redzams sānkatā un viršskatā. Tā platuma un garuma attiecība (1:5) liecina, ka sākotnēji burinieks iecerēts kā ātra fregate hercogistes reprezentācijai, bet darbu gaitā iecere mainīta, un lielgabalu lūkas nav izveidotas. Fokmasta un grotmasta apakšējās daļas balstījās virškīli izveidotajās ligzdās – stepsos, bet bezānmasta atbalstam izmantots uz klāja stiprināts stepss. Viršskatā iezīmētas lūkas – galvenā lūka kravas ievietošanai un papildu lūkas (piemēram, pieeja ūdens atsūkņēšanai paredzēto sūkņu šahtai). Četrdesmitajā attēlā redzams korpusa šķērsriezums kuģa platajākajā vietā (pie galvenās brangas). Mērogs dots gan Nīderlandes pēdās (viena «nft» līdzinās 0,283 m), gan metros. Zīmējumā redzami elementi

## 40. attēls

Fregates «Kurzesmes kronētais alnis» šķērsriezums galvenās brangas rajonā. Mērogs Nīderlandes pēdās (nft) un metros (m). Apzīmējumi: I – galvenā branga (zīmējumā nosacīti nav uzrādītas brangas sastāvdaļas – grīdas branga, futoksi, toptimbers; futoksi un toptimbersi dokumentos apzīmēti ar «Vflangers» vai «Oflangers»), 2 – galvenās brangas šķērsbalķis (bimss), 3 – šķērsbalķu atbalsta brusa, 4 – ūdens delīis (dokumentos – Wasserbordt), 5 – klāja apšuvums, 6 – kneija (dokumentos – Knie), 7 – brangu pretbalsti (dokumentos – Riders), 8 – iekšējais apšuvums, 9 – ķālis, 10 – kalsinš, virškīlis, «ķīļa delīis» – kilsons un tā papildu elementi, II – ārējais apšuvums un «biezie delī (Berghozer) un 12 – vertikālie atbalsti. Autora zīmējums

# Hercoga Jēkaba burinieki

## 41. attēls

Ķīļa un kalsiņa ar papildkalsiņiem griezumš.

Apzīmējumi kā 40. attēlā:

I – bangas apakšējā daļa (gridas branga),

8 – iekšējais apšuvums,

9 – ķīlis, 10 – kalsiņš –

viršķīlis ar papildu

elementiem un 11 – ārējais apšuvums. Ar 13 apzīmēta

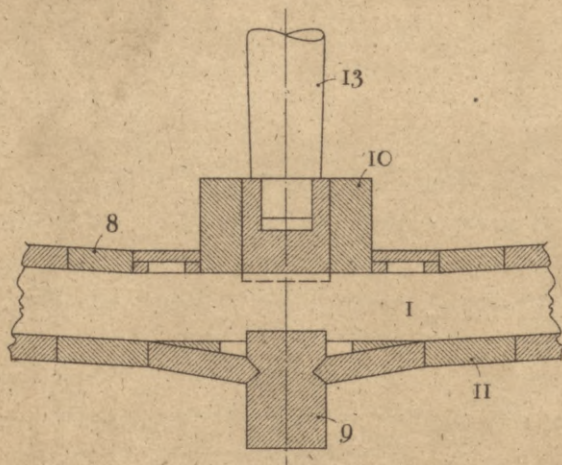
masta apakšējā daļa ar

apakšgala kvadrātveida

nobeigumu, kas iegūlas

viršķīļa iedobumā – stepsā.

Autora zīmējums



veido labi pārdomātu, stingru karkasu ārējam apšuvumam, ko stiprināja biezie dēļi (*die Bergholzer*, dokumentos bez artikula). Biezos dēļus korpusa karkasam pievienoja pirms parasto dēļu piestiprināšanas.

Četrdesmit pirmajā attēlā redzams ķīļa un viršķīļa griezumš grotmastā lejasdaļas stiprinājuma vietā, bet 43. attēlā sīkāk parādīts šķērsbalķu (bimsu) galu savienojums ar bimsu atbalsta brusu un ūdens dēli. Visām aprakstītajām detaļām sagataves noskatīja mežā vismaz pāris gadus pirms korpusa būvdarbu sākšanas. Tāpēc var uzskatīt, ka hercoga Jēkaba 1640. gada 17. decembrī Popes muižniekiem Bēriem adresētā vēstulē rakstītais: «No Dieva žēlastības mēs – Jēkabs Līvzemē valdnieks, hercogs Kurzemē un Zemgalē,<sup>24</sup> saskaņā ar Popes valdītāju Diterihu Bēru esam likuši mūsu kuģu būves ļaudīm cirst un izvest astoņpadsmit ozolus no Platenes upes (*Plattewalck*) līdz Sundacei (*Sundaze*).» attiecināms uz sagatavju sagādi «*Das gekrönte Elendt*» būvei. (Platene tecēja netālu no Ventspils, bet Sundace bija teikām apvīts novads Usmas ezera apkaimē.) Četrdesmit otrajā attēlā apskatāmas ozola stumbrā iezīmētas pāris detaļas – tādā vai līdzīgā veidā kuģu būvētāji domās vērtēja stumbrus un noteica to piemērotību topošā burinieka vajadzībām.

Četrdesmit trešajā attēlā parādīts veids, kādā kuģa apšuvuma dēļus pievienoja brangām. Lai nedaudz koniskās tapas stingri



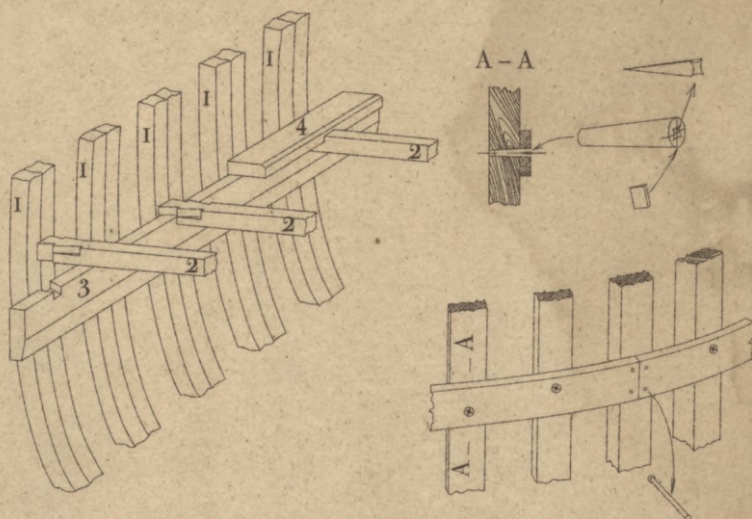
## 42. attēls

Svarīgāko detaļu koksnes šķiedru virziens jāsaskaņo ar detaļu galveno aprīšu virzienu, tāpēc stipri

noslogoto detaļu sagatavēm izejmateriālus izvēlējās tieši

mežā. Autora zīmējums

# Hercoņa Jēkaba burinieki



turētos, tās nedrīkstēja pārāk smailināt. Tikai pēc tapas iedzišanas tās ārējo galu (resnāko) nedaudz paresnināja, lai apšuvuma dēlis stingri piekļautos brangai. To panāca, pēc montāžas iedzenot piramīdas veida ķīlīti. Kuģu būvētāju pieredze liecināja, ka reizēm šis piramīdālais ķīlītis tomēr pamanījās izslīdēt, tādējādi vājinot stiprinājuma kvalitāti. Lai to novērstu, piramīdālo ķīlīti kontrēja ar diviem plāniem un nelieliem krustām saliktiem plāksņveida ķīlīšiem. No sena kuģa vraka atzāģētu tapu augšgali redzami



## 43. attēls

Šķersbalķu (bīnsu) galu savienojums ar brangām piestiprināto atbalsta brusu un ūdens dēli. Apzīmējumi: 1 – brangas, 2 – šķersbalķi (bīnsi), 3 – bīnsu atbalsta brusa, 4 – ūdens dēlis.

Labajā pusē: ārējā apšuvuma dēļu stiprinājums pie brangām. Dēli piestiprina ar nedaudz koniskām tapām. Stiprinājuma vietā dēli un brangā izurbj caurumu, kurā iedzen konisko tapu. Pēc tam tapas ārējo galu paplašina, iedzenot piramīdveida ķīlīti. Lai tas nekādā gadījumā neizkristu, tad iedzen vēl divus krusteniski liktus šaurus ķīlīšus, kuru garums līdzinās tapas augšgala caurmēram. Griezumā A-A redzama tapa ar ķīlīšiem, šie elementi attēloti arī shematiski un palielināti. Autora zīmējums

## 44. attēls

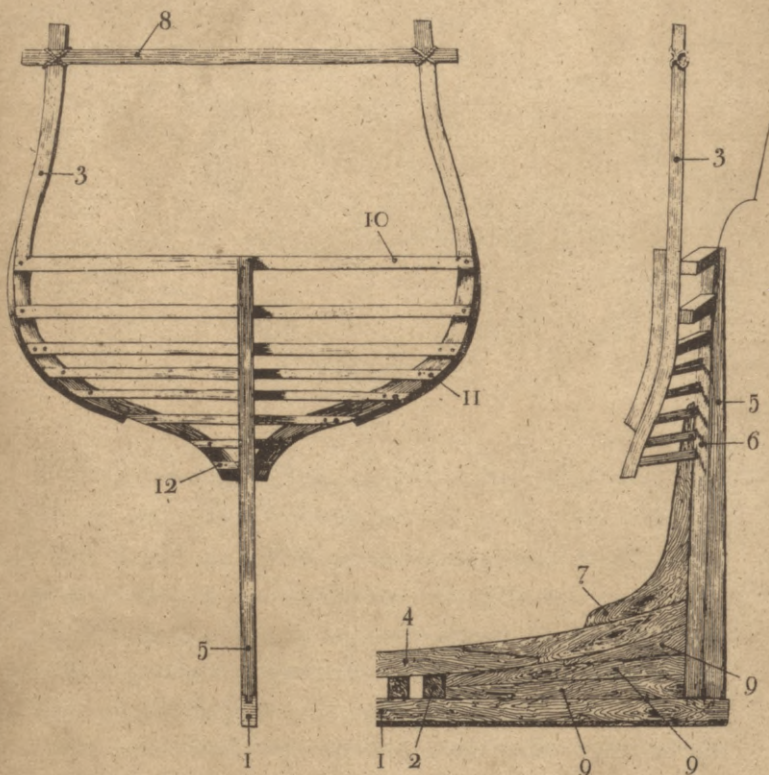
Tapas augšgali no sena kuģa plankas stiprinājuma, viens no tiem pāršķelts, un slaidie piramīdas veida ķīlīši. Nepāršķeltās tapas augšgalā var saskatīt piramīdas veida un krusteniski iedzīto ķīlīšu kontūras. Brūnais koksnes tonējums liecina, ka ozola koksne sācies nomelnēšanas process, kura rezultātā apmēram 500 gadu laikā rodas «melns ozols». Autora foto

## Hercoga Jēkaba burinieki

### 45. attēls

Kuģa aizmugures gala (heka) nobeiguma konstruktīvais izveidojums.

Apzīmējumi: I – ķālis,  
 2 – brangas, 3 – heka  
 pedejā branga,  
 4 – viršķālis – kalsiņš,  
 6 – aizmugures vadņa  
 papildu statnis,  
 7 – aizmugures kneija,  
 8 – montāžas brusa (to  
 vēlāk noņem), 9 – pildījuma  
 detaļas, 10 – heka spoguļa  
 brusa (trancis),  
 II – starpbrusas (trancī) un  
 12 – zemākā brusa  
 (trancis). Zīmējums no:  
 Curti O. Modelli Navali. –  
 Milano, 1970



44. attēlā. Četrdesmit piektajā attēlā skatāms aizmugures gala (heka) nobeigums. Priekšgala brangām bija sevišķi sarežģīta konfigurācija, tās bija ne tikai liektas, bet daļēji arī savērptas, jo citādi neveidojās priekšgala sfēriskā virsma. Priekšstatu vislabāk sniedz nevis zīmējums, bet sena kuģa vraka priekšgala fotogrāfija (16. attēls).

Aplūkojot galiotes un flītas, vairākkārt atstāstīju senos buriniekiem veltītos dokumentus, tāpēc, iepazīstinot ar fregāti «*Das gekrönte Elendt aus Churlandt*», piedāvāju pašiem kļūt par seno arhīva dokumentu pētniekiem un izjust hercoga Jēkaba laikmetu. Četrdesmit sestajā attēlā redzama viena no daudzajām kuģa inventarizācijas akta lapām. Tās augšējā kreisajā stūrī rakstīts: «Kronētais alnis. 1642. gada 9. martā sākts Ventspili.» Lapas vidū: «Kuģa veids. Ķālis šim kuģim 100 pēdu. Augšā starp vadņiem

## *Hercoģa Jēkaba burinieki*

127 pēdas, platums 25 pēdas, 13 pēdu dziļš. Ahtera vadnis 24 pēdu garš, priekšvadnis 25 pēdu garš.» Lapas augšgalā pa labi: «Koka daļas. 626 ozola plānkas, 47 ozola koka šķērsbalķi (bimsi), 160 priedes (dēļi) grīdām, 43 biezie dēļi (*Bergholzer*), 280 speciālās detaļas, 560 pretbalsti, 220 brangu pagarinātāji, 79 kneijas, 5 ozolkoka statņi, 20 ozolkoka detaļas gareniski izvietotiem elementiem, 11 viršķiļa detaļas, 106 grīdas brangas.» Zemāk: «Masti. Trīs masti. Viens bugsprits.» Atvēruma labās puses lapa redzama 47. attēlā. Tās kreisajā pusē: «Dzelzs detaļas. 41800 naglas, lielas un mazas; 1035 bultas, lielas un mazas; cita veida dzelzs detaļas.» Katrai dzelzs izstrādājumu grupai trīs ailēs sniegta kopējā masa. Lapas labajā pusē lasāms virsraksts: «Tauvas vai takelāža». Atbilstoši virsrakstam uzskaitītas troses un tauvas, doti to izmēri (caurmērs ikšķos, garums asīs; trosēm no dzīvnieku vai augu šķiedrām dots šķiedru skaits), kā arī masa.

Kā ierasts, senajos inventarizācijas aktos rūpīgi uzskaitītas arī fregates buras. Tajos reģistrētas: divas lielās buras ar vienu boneti, divas fokburas ar vienu boneti, viena grotmasta bura, divas priekšmasta buras, divas bezānburas ar vienu boneti, viena blinde, viena bovemblinde, viena brambura un viena bura laivai.

Burām seko izstrādājumu saraksts, kuru izgatavošanai izmantots buru audekls. Zīmīga detaļa – fregatē tas izmantots arī kajītes interjera apdarē. Buru komplektam (tā kopējais daudzums – 3341 olektis) līdzī doti arī audekla rezerve, nedaudz vairāk nekā 55 olektis. «*Das gekrönte Elendt aus Churlandt*» bijuši vairāki karogi. Aktos pieminēti:

- a) viens lielais karogs,
- b) viens standarts,
- c) divi mazie karogi uz priekšējās un krusta kārts. (Ar jēdzienu «krusta kārts», šķiet, domāta karoga kārts bezānmasta galā, jo bezānmasts nereti saukts par krusta mastu.)

Kopā karogiem izmantotas 52 olektis sarkanas, 52 olektis baltas drānas un 10 olektis linu auduma.

Dokumenti ļauj ielūkoties arī «*Das gekrönte Elendt aus Churlandt*» iekšienē, tomēr telpu apraksti ir visai neprecīzi, un tajos





## Hercoga Jēkaba burinieki

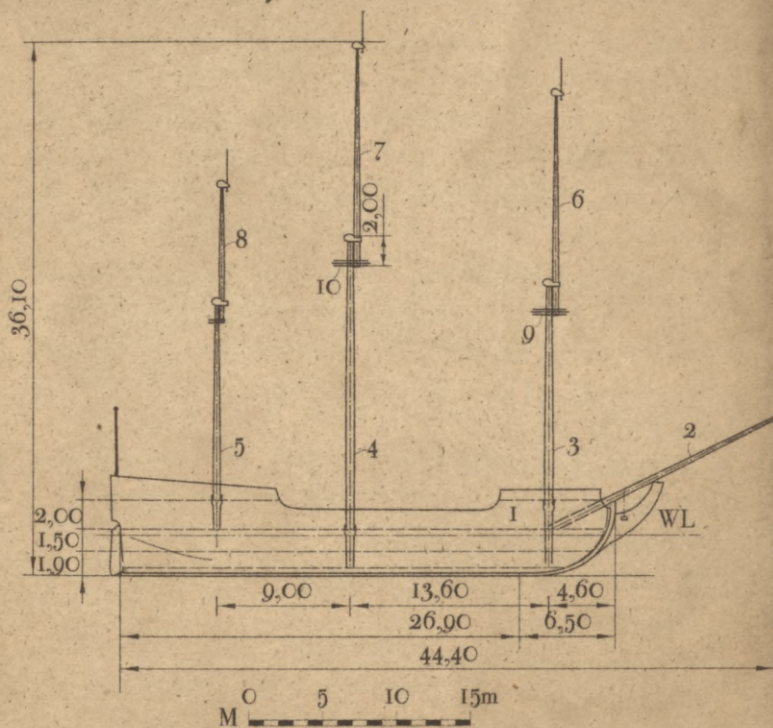
grūti orientēties. Pirms ieejas kajītē ārpusē izvietota buru telpa ar divviru durvīm bez atslēgas. Kajītes durvīm ir divas viras un caurslēdzama atslēga. Ieejot pa labi, ēdamtelpa, tās durvīm metāla viras un caurslēdzama atslēga. Pa kreisi alus noliktava ar bidāmām durvīm. Ēdienu noliktavai durvis ar divām virām, caurslēdzamu atslēgu u. tml. Papildus uzskaitīts inventārs, piemēram, kapteiņa kajītē galds ar slēdzamu atvilktni.

«Das gekrönte Elendt aus Churlandt» inventarizācijas aktos norādīti arī apalkoku (mastu, stengu, bugsprita un rāju) izmēri. Tie ir tādi paši kā nākamajam šā pētījuma objektam – 1644. gadā būvētajai korvetei «Der Wallfisch».

Otro, bet šoreiz jau ar lielgabaliem bruņoto, trīsmastnieku «Der Wallfisch» (tajā laikā vācu vārdu «Walfisch» rakstīja ar diviem «b»), sāka būvēt Ventspilī 1644. gada 8. janvārī. Zivs nosaukumu parasti piešķīra zvejas kuģiem, piemēram, «Die Cabelau» zvejoja mencas un siļķes Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā, bet «Die drei Heringe» nodarbojās ar siļķu zveju, tomēr hercoga Jēkaba kuģiem dotie vārdi reizēm ietvēra dziļāku jēgu. Atcerēsimies, ka, sākot jaunās flotes būvi, hercogs galiotei deva Fortūnas vārdu, bet hercogisti reprezentēja fregate «Das gekrönte Elendt aus Churlandt». Kaut arī vēsturnieki uzskata, ka pirmās tālo zemju apgūšanas intereses hercoga Jēkaba darbībā izpaudušās tikai pēc 1640. gada, tomēr trīsmastnieka «Der Wallfisch» (48. attēlā skatāms korvetes «Der Wallfisch» sānskata kontūrzīmējums) nosaukums un darbība liecina, ka tas iecerēts un paredzēts tāliem pārbraucieniem. (Turklāt tieši «Der Wallfisch» viens no pirmajiem sasniedza Gambiju.)

Netieši par kuģim paredzētajiem uzdevumiem varam spriest no vairākiem faktiem, piemēram, pat no balastam paredzētā izvietojuma. Ja kuģa galvenais uzdevums ir kravas pārvadāšana, tad balasta telpu nenorobežoja ar grīdu, jo balasta lomu kravas pārvešanas laikā, vismaz daļēji, pildīja krava. Ja kuģis domāts militāriem mērķiem – kaujai, izlūkošanai, diplomātiskiem pasākumiem, tad balasts bija pastāvīgs, un to nosedza ar grīdu. Trīsmastnieka «Der Wallfisch» apakšējā balasta telpa veidota segta, bet «dziļums» starp tās grīdu un galveno klāju bija tikai (1) 5¼ pēdas (1,5 m).

# Hercoga Jēkaba burinieki



## 48. attēls

Korvete «Valzivs».

Apzīmējumi:

- 1 – korvetes korpuss,
- 2 – bugsprits, 3 – fokmasts,
- 4 – grotmasts,
- 5 – bezānmasts,
- 6 – fokmasta stenga,
- 7 – grotmasta stenga,
- 8 – bezānmasta stenga (kursta stenga),
- 9 – fokmasta marss (grozs) un 10 – grotmasta marss (grozs). Autora zīmējums

Tātad galvenā klāja attālums no ķīļa apakšējās virsmas nepārsniedza 3,4 metrus. «Der Wallfisch» bija ne tikai īsāka, bet arī zemāka par «Das gekrönte Elendt aus Churlandt», tomēr buru laukums un mastu izmēri abiem kuģiem sakrīt. Tas liecina, ka «Der Wallfisch» nebija zvejas kuģis. Arī konstapeļa (artilērijas un ieroču meistara) telpas esamība apstiprina hercoga Jēkaba plānus radīt ātru un manevrēt spējīgu korveti («Der Wallfisch» izmēri un vājais apbruņojums neatbilst fregates prasībām). Protams, hercogam bija arī valzivju zvejai paredzēti kuģi. Piemēram, ar to nodarbojās kuģis «Temperanita» (tulkojumā no latīņu val. – savaldība, mērenība), ko 1655. gadā vadīja Jans Jakobsens Potagē. Liecības par to rodama LVVA atrodamajos kuģu rēķinos, kur apkopotas ziņas par komandām izmaksātajām algām, turklāt, ja algu izmaksāja Ventspilī, tad minēta ne tikai apkalpe kā vienība, bet katra komandas cilvēka amats un vārds. Kopā rēķinos ietverta informācija par 35 buriniekiem. Šeit uzzinām, ka «Der Wallfisch» kapteinis bijis

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

Jans Jakobsens Šots (*J. Jacobsen Schott*), bet stūrmanis Pēteris Fridrihsens.

Saglabājušies arī visai izsmelši inventarizācijas akti, kas mūsdienā pētniekiem ļauj gūt visai precīzu priekšstatu par korvetes tehnisko raksturojumu. Kuģi «*Der Wallfisch*» sāka būvēt Ventspilī 1644. gada 8. janvārī.

Kuģa izveidojums: ķīlis 95 pēdas (26,9 m) garš, attālums starp vadņiem 118 pēdas (33,4 m), platums 25 pēdas (7,1 m), telpas dziļums zem klāja  $5\frac{1}{4}$  pēdas (1,5 m). Atvērumu skaits lielgabaliem: 4 priekšgalā, 8 klājā, 2 stūrmaņa telpā.

### **Koka daļas:**

- 477 ozolkoka plankas,
- 64 priedes koka plankas,
- 156 priedes koka daļi grīdām,
- 10 ozola plankas horizontālām joslām,
- 76 grīdas brangas,
- 150 brangu pagarinājumi,
- 132 pretbalsti,
- 25 slodzētās brusas (bimsi),
- 5 slodzētās brusas zem ieroču meistara telpas,
- 65 kneijas,
- 8 plankas ūdens daļiem,
- 4 plankas vertikālām garenjoslām: katra 7 ikšķus bieža un 2 pēdas plāta (0,19 m bieža un 0,57 m plāta),
- 147 atbalsta detaļas,
- 31 biezie ārējā apšuvuma daļi (*die Bergholzer*) un
- 11 brusas (bimsi) virs pārseguma (aizmugures telpu griesti).

### **Apalkoki un masta kurvj:**

- grotmasts 78 pēdas (22,1 m) garš,
- fokmasts 66 pēdas (18,7 m) garš,
- bezānmasts 54 pēdas (15,3 m) garš,
- 2 stengas 54 pēdas (15,3 m) garas, viena 34 pēdas (9,6 m) gara,
- bugsprits 60 pēdu (17 m) garš,
- lielā rāja 54 pēdas (15,3 m) gara,

## *Mercoga Jēkaba burinieki*

- foka rāja 44 pēdas (12,5 m) gara,
- marsa rāja 30 pēdas (8,5 m) gara, priekšmarsrāja 18 pēdas (5,1 m) gara,
- blindes rāja 45 pēdas (12,7 m) gara, bezāna rāja 50 pēdas (14,2 m) gara, 2 masta kurvji (grozi augšējo buru apkalpei).

### **Tauvas vai takelāža:**

- grotmasta vantis, 6 saišu, 6 ikšķu resnas, 90 asu garas (viens ikšķis līdzinās 25,74 mm, bet viena ass 1,7 m, tātad vanšu apkārtmērs bija 155 mm, tas ir ar caurmēru 49 mm un kopgarumu 153 m – aut. piez.),
- bezānmasta vantis, trīs saišu, 5 $\frac{1}{2}$  ikšķus resnas, 90 asis garas,
- fokmasta vantis, 5 $\frac{1}{2}$  ikšķus resnas, 100 asis garas,
- grotmasta štaga, 10 ikšķus resna, 18 asis gara...

### **Buras:**

- galvenā bura kopā ar boneti, 21 olekti gara, 20 plata (14,6 x 13,9 m),
- fokbura ar boneti, 19 olektis gara, 16 plata (13,2 x 11,1 m),
- grotmarsbura, 19 $\frac{1}{2}$  olektis gara, 15 plata (13,6 x 10,4 m),
- priekšmarsbura, 16 $\frac{1}{2}$  olektis gara, 12 plata (11,5 x 8,3 m),
- bezānbura ar boneti, 21 olekti gara, 8 plata (14,6 x 5,6 m),
- blinde, 11 olektis gara, 12 plata (7,6 x 8,3 m),
- fokmasta blinde 15 $\frac{1}{2}$  olektis gara, 10 plata (10,8 x 7,0 m),
- bram-bura, 11 olektis gara, 9 plata (7,6 x 6,3 m),
- lielgabalu lūku bura, 10 olektis gara, 6 plata (7,0 x 4,2 m),
- lielgabalu lūku bura 10 olektis gara, 5 plata (7,0 x 3,5 m),
- foka bura, 9 $\frac{1}{2}$  olektis gara, 5 plata (6,6 x 3,5 m),
- laivas bura 9 $\frac{1}{2}$  olektis gara, 5 plata (6,6 x 3,5 m),
- buru audekla segums trim kravās un šahtu lūkām, mastu apkaklēm, sūkņu blīvēm un segumiem, kopā 76 olektis, kā arī dubultblīvēm 2 olektis.

### **Otrā partija:**

- lielā bura ar boneti, 17 $\frac{1}{2}$  olektis gara, 20 plata (12,2 x 13,9 m),
- fokbura ar boneti, 16 olektis gara, 16 plata (11,1 x 11,1 m),
- grotmarsbura, 19 $\frac{1}{2}$  olektis gara, 15 plata (13,6 x 10,4 m),

## *Hercoņa Jekaba burinieki*

- bezānbura ar boneti, 21 olēkti gara, 8 plata (14,6 x 5,6 m).  
Visa buru audekla kopējā platība – 3365<sup>3</sup>/<sub>4</sub> olēktis.

### **Dzelzs izstrādājumi:**

|                                 |    |    |    |
|---------------------------------|----|----|----|
| • 31450 naglas, lielas un mazas | 11 | 19 | 2  |
| • 981 bultas lielas un mazas    | 17 | 7  | 8  |
| • Vēl citi dzelzs izstrādājumi  | 1  | 18 | 14 |

### **Enkuri:**

|                             |   |    |   |
|-----------------------------|---|----|---|
| • Galvenais enkurs, tā masa | 4 | –  | – |
| • Viens enkurs, kas sver    | 3 | –  | – |
| • Viens enkurs, kas sver    | 2 | –  | – |
| • Viens enkurs, kas sver    | – | 11 | – |

Tātad 31450 lielās un mazās naglas svērušas 1674,2 + 131,5 + 1,0 = 1806,7 kg, bet galvenais enkurs 608,8 kg.

Lielgabali: četri dzelzs lielgabali ar apkaltām lafetēm un sešdesmit dzelzs lodes.

Mastu un stengu caurmēri aprēķināmi pēc 17. gadsimtā vispārzināmām burinieku apaļkoku izmēru formulām, piemēram, aprēķinātais «*Der Wallfisch*» grotmasta diametrs ir 460 mm, bet masta augšgala caurmērs vienlīdzīgs  $0,75 D = 345$  mm un stepsā iegulošās daļas izmēri apmēram 305 x 305 mm. Fokmastam šie paši izmēri ir 440 mm, 330 mm un 300 x 300 mm. Stengu vidusdaļas caurmērs 255 mm.

Fregates «*Das gekrönte Elendt aus Churlandt*» un korvetes «*Der Wallfisch*» aprakstos sniegtās ziņas ir pietiekamas abu trīsmastnieku rekonstrukcijas projektu izstrādei. Saīsinot korvetes «*Der Wallfisch*» garumu, labots neapbruņotajai fregatei «*Das gekrönte Elendt*» izvēlētais pārāk lielais slaidums ( $L/B = 127/25 = 5,08$ ). Kuģim «*Der Wallfisch*»  $L/B = 118/25 = 4,72$ . Atālums no ķīļa apakšējās virsmas līdz borta zemākajai vietai  $3,4 + 1,4 = 4,8$  m. Maksimālā iegrimē apmēram 2,9 m. Attiecība  $B/T = \sim 2,4$ . Ja inventarizācijas aktā minētais zemklāja dziļums (5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> pēdas) nav kļūda, tad telpas izmantošana bija iespējama, tikai ierīkojot klāja pietiekami daudz lūku. Aktā uzrādītais buru audekls triju lūku noseģšanai nenozīmē, ka uz klāja bija tikai trīs lūkas, jo blīvēja un nosēdza tikai tās lūkas, kas atradās virsklāja nesēgtajā daļā.

## Hercoga Jēkaba burinieki

Septiņpadsmitā gadsimta četrdesmito gadu otrajā pusē Kurzemes piekrastē avarēja Libekas lielā trīsmastu jūras laiva (*Seeshute*) «*Der Schwann*» («Gulbis»). To atpirka no kapteiņa Jakoba Stefensena, Kuģi inventarizēja 1647. gada 29. maijā. Ventspīli sastādītais inventarizācijas akts, ko parakstīja Oto Šreders (*Otto Schreder*), nebija tik pilnīgs kā Ventspīli būvētajiem kuģiem. Minēti galvenie izmēri, bet sīki uzskaitīti vienīgi avārijā gūtie bojājumi. Kuģa ķilis 70 pēdas (19,8 m) garš, attālums starp vadiņiem 90 pēdas (25,5 m), korpusa platums 25 pēdas (7,1 m), bet dziļums 10,5 pēdas (3,0 m). Avārijā abpus ķīlim bojāts korpusa apakšdaļas apšuvums un atrauta arī daļa ķīļa. Ventspīlis darbnīcās kuģi «*Der Schwann*» salaboja un ieskaitīja hercoga flotē ar nedaudz mainītu nosaukumu «*Der weisse Schwan*». To vadījis Liepājas kapteinis Mihaels Ostengartens (*Michael Ostengarten, Osstengarten*). Hercoga Jēkaba sākotnējās kuģu būves inventarizācijas sarakstos «*Der weisse Schwan*» ir pēdējais reģistrētais burinieks.

Hercoga Jēkaba laikā līdztekus zvejniecībai iekšzemes ūdenskrātuvēs un piekrastes zvejai attīstījās arī jūras zveja. To veica, izmantojot galvenokārt divmastniekus. Zvejnieku rikošanos ar tikliem traucēja mastu stiprinašanas tauvas – vantis. Lai mazinātu to iespaidu, zvejai paredzētos buriniekus pārveidoja divējādi. Pirmais paņēmieni bija visai vienkāršs – zvejai izmantoja galiotēm līdzīgus kuģus, jo to grotmasts bija atvirzīts no priekšgala, bet vantis vēl vairāk atvirzīja korpusa aizmugures virzienā. Tādā veidā korpusa priekšgala borti bija brīvi tiklu izmešanai un ievilkšanai. Šādus kuģus sauca «*der Fischgucker*» (zivju lūkotājiem). Otrais kuģa pārveidošanas paņēmieni bija vēl senāks. Tā priekšējo mastu izveidoja paceļamu un nolaižamu. Jau primitīvajiem vienmasta laivveida (bez klāja) kuģiem senie meistari bieži veidoja paceļamu un nolaižamu mastu. Tolaik mastus gatavoja no smaga ozolkoka. Veicot straujus manevrus, airējot vai pārvelkot kuģi no vienas ūdens krātuves uz otru, tas bīstami šūpoja kuģi. Lai to novērstu, mastu veidoja viegli noņemamu. Septiņpadsmitajā gadsimtā airu buru kuģu laikmets tuvojās beigām. Mastus parasti gatavoja no priedes, kas bija daudz vieglāka. Tomēr, attīstoties

## Hercoga Jēkaba burinieki

jūras zvejniecībai, senā konstrukcija atkal nāca cieņā. Nolaižot mastu, vantis pārkārās pāri bortiem, un to malas tika atbrīvotas darbībām ar tīkliem. Liecību par šādiem kuģiem glabā kāda 17. gadsimtā zīmēta karte (49. attēls).

Jau pieminētie hercoga zvejas kuģi «Die Cabelau» (dokumentos vietām arī «Die Kabelau») un «Die drei Heringe», visticamāk, pieskaitāmi pirmā tipa zvejas kuģiem (nedaudz pārveidotas galiotes). Par abiem saglabājies maz ziņu – kuģu rēķinos tie pieminēti no 1654. līdz 1656. gadam. «Die Cabelau» kapteinis bijis Pīters Luitsens, bet «Die drei Heringe» vadījis kapteinis Jakobs Petersens.

Zvejas kuģa tipu ar nolaižamo mastu iespējams pārstāvējis «Die neue Heringsfischer». Tas darbojies Ziemeļjūrā, bet kuģu rēķinos pieminēts ļoti maz.

Nodaļas sākumā minētajai flītai «Rothen Leuven» ir nozīme arī Ventspils kuģu būves vēsturē. Pēc senajiem dokumentiem 1650. gada 26. septembrī tai piegādāti četri lielgabali: divi sešu mārciņu (lodes masa) un divi četru mārciņu. Trīs no tiem piegādājis Heinrihs Mombers (*Heinrich Momber*) un jādōmā – tie nebija lieti hercoga darbnīcās, bet ceturtais (četrus mārciņu) aktā fiksēts kā ņemts no kuģa «Wappen d. Herzogin» («Hercogienes vāpēnis»). Pateicoties šim ierakstam, iespējams spriest, kāda kalibra šaujamo ieroci tika uzstādīti kopš 1652. gada būvētajam Kurzemes



### 49. attēls

17. gadsimtā būvēti zvejas kuģi. Pirms zvejas nolaiž priekšējo mastu, vantis pārkārās bortiem. Līdz ar to borti atbrīvojas tīklu izmešanai un ievilkšanai.  
Autora fotoreprodukcija no senas kartes

## *Hercoga Jēkaba burinieki*



### **50. attēls**

Zviedrijas kuģa «Vasa» kuģu būves meistara – galdnieka instrumenti. To metāla daļas pilnīgi sarūsējušas un pārvērtušās brūnos rūdas gabalos. Hana Hamarskjelda foto

flītām (to lielgabalu klājā varēja izvietot sešpadsmit lielgabalus). Visai ticami, ka tieši šāda tipa ieroči tika piegādāti arī citiem kuģiem laikā, kad pilnā sparā ritēja lielo divklāja fregašu būve Kamārces darbnīcās un holandiešu meistara vadītajā flītu būvētavā Sarkanmuižā, jo, uzstādot vieglākus lielgabalus, radās iespēja palielināt kravas masu.

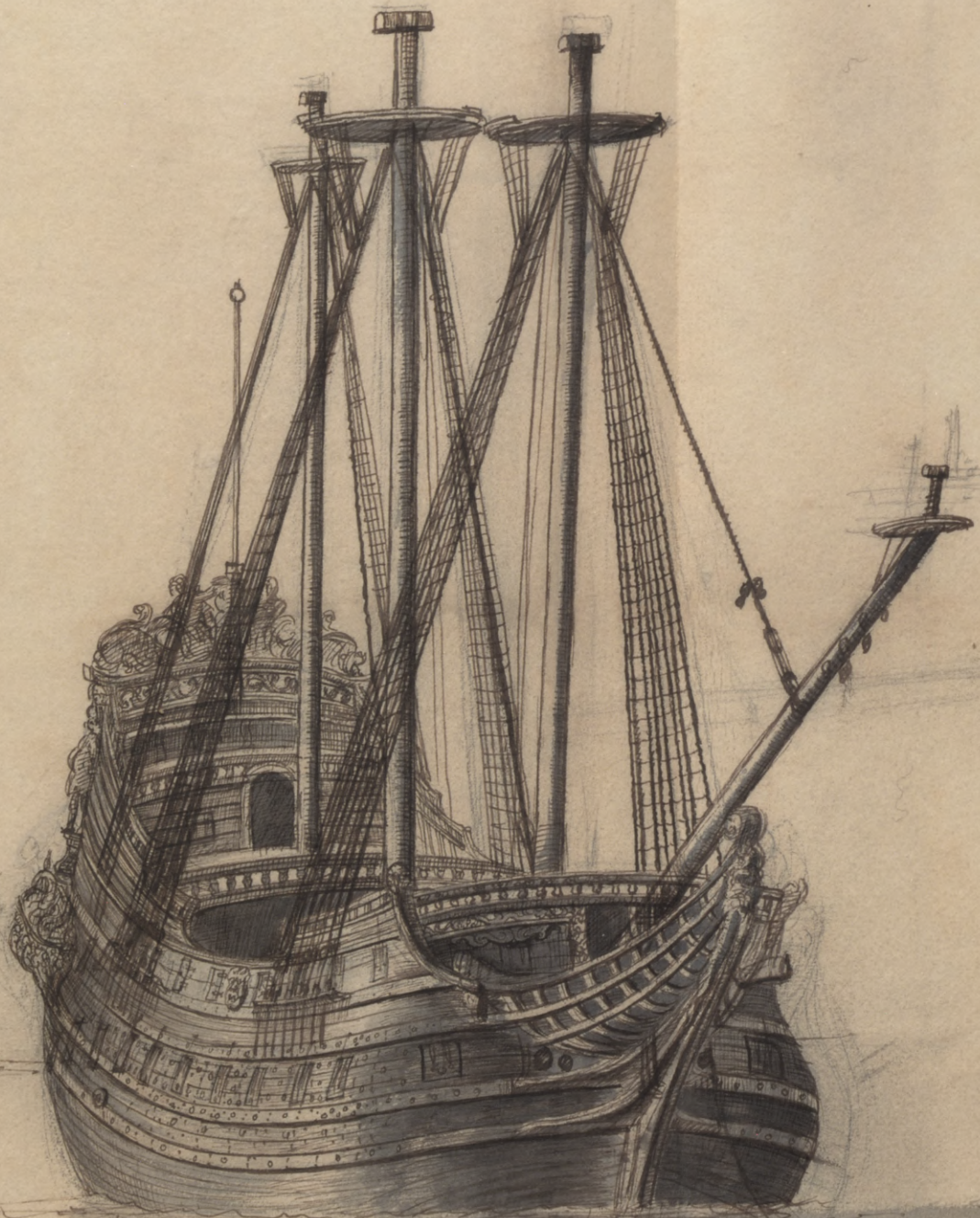
Tipisks divu lielgabalu klāju jeb bateriju klāju pārstāvis bijis kuģis «Par» («Miers»). (Atkal saskaramies ar hercoga Jēkaba

## Hercoga Jēkaba burinieki

dotajiem simboliskajiem nosaukumiem, jo stipra flote bija Kurzemes miera un drošības garants.) Šis 200 lastu lielais burinieks minēts norēķinos 1656. un 1657. gadā pēc tāla brauciena. Lielo trīsmastnieku vadījis kapteinis Mertens Mertenss, un kopā ar viņu komandā bijuši 33 cilvēki. (Šajā skaitā nav norādīti karavīri, jo viņi algu saņēma no cita finansu avota.) Senie dokumenti ļauj uzzināt, kādi amati bijuši uz hercoga lielajiem kuģiem 17. gadsimtā. Starp nozīmīgākajiem apkalpes vīriem pieminami: kapteinis, virstūrmanis un viņa palīgs, otrais stūrmanis, virsbocmanis, virsbocmaņa palīgs, konstabels (lielgabalu meistars) un konstabela palīgs, bārdzīnis (viņš arī feldšēris un ārsts) ar palīgu, meistars kuģa lietās ar palīgu – katram kuģim līdzī deviņi kuģu būves meistars, kas veica nepieciešamos labojumus. [Meistara rīku komplektu atrada arī, izceļot «*Vasa*». Dzelzs daļas instrumentiem bija pilnīgi sarūsējušas, bet koka daļas labi saglabājušas (50. attēlā). Attēla kreisajā pusē redzams rokas urbis, bet no tā pa labi ēveles korpuss. Virs ēveles vairāki tapu dzišanas āmuri no koka. Augšā pa kreisi novietota meistara rīku kaste.]

Piecdesmit pirmajā attēlā redzama trīsmastniekam «*Pax*» līdzīga (sakrīt vairākas svarīgas nianšes, piemēram, lielgabalu lūku skaits – 36) fregate sānskatā ieslīpi no priekšgala, bet 38. attēlā – no aizmugures.

Līdz 1659. gadam Ventspils darbnīcās galvenokārt darināja tādus kuģus, kuri spēja veikt tālus braucienus un bija ar vidēji lielu iegrimi. Šo otro īpatnību iespaidojuši navigācijas apstākļi Ventas grīvā (4. attēls), un no dokumentiem iespējams secināt, ka tās gultnes dziļums nav pārsniedzis 12 angļu pēdas (3,7 m). Turklāt bija nepieciešams Ventas grīvas gultni regulāri padziļināt. 17. gadsimtā bagarus nepazīna. Tolaik izlīdzējās ar tā dēvēto arklū. Pēc lietavām vai uzplūdiem, kad Ventas straumes ātrums palielinājās, īpaša buru laiva trosē vilka rāmi ar tapām. Rāmja masu palielināja metāla vai akmeņu balasts. Spēcīgā straume smiltis no grīvas iznesa atklātā jūrā, bet ne pārāk tālu no krasta, jo, izplūstot no grīvas, tās ātrums samazinājās, un smiltis atkal nogulsējās. Šis pasākums tomēr deva tikai īslaicīgu efektu, un līdz



51. attēls

17. gadsimta piecdesmitajos  
gados Ventspīlī būvēta  
fregate. Vienīgais zīmējums,  
ko ap 1655. gadu J. Štreks  
parakstījis ar pilnu  
uzvārdu. LVVA 554. fonds,  
1. apraksts, 85C. d. lieta,  
8. lapa

Fregat van Nooren breed 110 Loos breed 11 1/2 st buyton boot 17 Janen 17 vast 7  
Joh. Storch

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

ar to Ventspils kuģu būvētājiem vienmēr vajadzēja ņemt vērā upes īpatnības.

Septiņpadsmitā gadsimta vidū Ventspilī būvēto divklāju trismastnieku garums starp vadņiem nepārsniedza 37 m. Par tiem izmēros nedaudz lielāki un spēcīgāk apbruņoti bija 17. gadsimta otrajā pusē būvētie Anglijas IV ranga otrās klases linijkuģi. To rādītāji: attālums starp vadņiem 40 m, korpusa maksimālais platums apmēram 10 m («Pax» – apmēram 9 m), 44 lielgabali, izspiestā ūdens daudzums 700 tonnas, iegrime – 4,3 m. Ventas grīvas dabiskā ūdens līmeņa dēļ šāds kuģis no Ventspils darbnīcām spētu aizbraukt vienīgi uzplūdos. Turklāt Anglijas kuģa apkalpē ietilpa 180 vīru, bet «Pax» – tikai 33. Tas izskaidrojams ar lielgabalu kalibriem. Sešu mārciņu lielgabalu (masa no 600 līdz 900 kg), apkalpoja no 3 līdz 5 vīri, bet linijkuģiem izmantotos 24 mārciņas smagos lielgabalus (masa 2700 kg) apkalpoja vismaz 11 vīri katru. Ja «Pax» 36 četrus un sešus mārciņu lielgabalus aizvietotu ar divdesmit četrus mārciņu lielgabaliem, tad kuģa masa pieaugtu par 70 tonnām, bet kuģa komandas kopskaits būtu tāds pats kā angļu linijkuģim.

Var rasties jautājums, kā Ventspils ostā spēja iebraukt 200 lastu lielā divklāju flīta «*Rothen Leuwen*». Par šā tipa flītam Holandes jūrniecības literatūrā ir pilnīgas ziņas: attālums starp vadņiem 31,7 m, platums 7,3 m, borta augstums zemākajā vietā 7,0 m, izspiestā ūdens masa 400 tonnas, apkalpe 20 cilvēki un iegrime 3,65 m. Tātad flīta spēja iebraukt Ventspils ostā ar pilnu kravu pat pie parastā Ventas ūdens līmeņa.

Vairākās publikācijās minētās ziņas par kuģiem «Pax», «*Constantia*» («Pastāvība») un «*Das Wappen von Churlandt*» («Kurzemes vapenis») ir nedaudz pārspilētas. Visi šie lielie kuģi atbilda 17. gadsimta piecdesmitajos gados izstrādātajam Kurzemes divklāju fregatu tipam. To apliecina arī apkalpes locekļu skaits. Visi trīs kuģi minēti kuģu rēķinos, bet «*Das Wappen von Churlandt*» – arī hercoga Jēkaba vēstulē, kas 1652. gada 22. septembrī no Ventspils nosūtīta Gambijas direktoram Jakobam Molinam (*Jacob du Molin*) Kopenhāgenā.

## Hercoņa Jēkaba burinieki

Trīsmastnieku «*Das gekrönte Elendt aus Churlandt*» un «*Der Wallfisch*» korpusu veidojošās detaļas inventarizācijas aktos norādītas skaidri un neparprotami, bet to izmēri, it sevišķi vertikālie, nav raksturoti pilnībā. Pateicoties zīmētājam Johanam Štrekam, ziņas par lielajiem divklāju trīsmastniekiem – fregatēm (dokumentos šie trīsmastnieki bieži saukti «kuģis» – «*das Schiff*») ir precīzākas. Piecpadsmītajā attēlā redzama fregate stāpeli no priekšas. Zīmētājs uzrādījis palielinātā biezuma planku (barhouti, *die Berg-holzer*) savstarpējos attālumus un pirmās biezās plankas attālumu no KWL (konstruktīvās ūdens līnijas) un, kas ārkārtīgi svarīgi, iegrimis dziļumu, tas ir, attālumu no kīļa apakšējās virsmas līdz KWL. Palielinātā biezuma planku izvietojums korpusa vidusdaļā ir saskaņots ar klāju izvietojumu, tāpēc varam uzskatīt, ka burinieka korpusa izveidojums (protams, ņemot vērā arī citos zīmējumos sniegtos datus) raksturots precīzi. Astoņpadsmitajā attēlā sniegti dati par kuģa aizmugures daļas izmēriem, bet 5I. attēlā apakšā raksturots korpusa garums un platums. Trīsdesmit astotajā attēlā aplūkojams palielinātā biezuma planku izvietojums korpusa vidusdaļā. Pēc tā izvietojuma iespējams noteikt, kā izvietoti klāji.

Pēc 15. attēla ziņām: attālums no kīļa apakšējās virsmas līdz ūdens līmenim pie maksimālās iegrimis ir 14 pēdas (3,96 m), attālums no ūdens virsmas līdz pirmajai biežajai plankai ir 5 pēdas (1,4 m); attālums starp pirmo un otro biežo planku ir  $4\frac{1}{2}$  pēdas (1,3 m), bet starp otro un trešo, tāpat kā starp trešo un ceturto – 4 pēdas (1,13 m); starp ceturto un piekto – 3 pēdas (0,85 m), bet starp piekto un sesto –  $3\frac{1}{4}$  pēdas (0,9 m); kuģa vidusdaļā zemākā vietā borta augstums sakrīt ar piektās pastiprinātās plankas augšējo malu, tātad no kīļa apakšējās virsmas līdz borta augšējai malai ir  $3,96 + 1,4 + 1,3 + 1,13 + 1,13 + 0,85 + 0,25 - 0,5$  (priekšgala pacēlums) = 9,5 m; aizmugures daļas augstums ar virsbūvēm 14,7 m; attālums starp vadņiem 36,8 m, bet platums 8,9 m.

Lai gūtu priekšstatu par Ventspils divklāju burinieku vietu ar zemju kuģu klāstā, salīdzināsim četriem tipiem piederīgu kuģu galvenos izmērus. Piecu kuģu dati apkopoti tabulā.

## *Hercoģa Jēkaba burinieki*

|                             | <i>Anglija IV-2. ranga kuģis<br/>«Fridrihs Vilhelms»</i> | <i>Brandenburga, fregate</i> | <i>Francija, 5. ranga kuģis</i> | <i>Zviedrija, «Vasa»</i> | <i>Ventspils divklāju kuģis</i> |
|-----------------------------|--|------------------------------|---------------------------------|--------------------------|---------------------------------|
| Gadsimts                    | 17.  | 17.                          | 17.                             | 17.                      | 17.                             |
| Attālums starp vadņiem, m   | 36,8   | 40                           | 39                              | 34,2                     | 47,5                            |
| Platums, m                  | 8,9  | 10,4                         | 10,6                            | 9,1                      | 11,5                            |
| Augstums aizmugurē, m       | 14,7   | 11,6                         | 15,3                            | 11,6                     | 19,3                            |
| Augstums vidū, m            | 9,5  | 7,6                          | 9,5                             | 8,0                      | 10,3                            |
| Maksimālā iegrime, m        | 4,0  | 4,3                          | 4,6                             | 3,3                      | 4,8                             |
| Izspiestā ūdens masa tonnās | 660  | 700                          | 900                             | 600                      | 1210                            |
| Lielgabalu skaits           | 36+4   | 44                           | 60                              | 24                       | 64+6                            |

Palielinātā biezuma plankas telpā ir liektas (gan plānā, gan sānskatā). Ja par atskaites punktu ņemam kādas biezas plankas attālumu no ķīļa plaknes korpusa vidusdaļā, tad virzienā uz korpusa priekšgalu šis attālums nedaudz pieaug, bet virzienā uz aizmuguri pieaugums ir ievērojams. Korpusa vidusdaļā gan pirmā, gan otrā lielgabalu klāja augstums saskan ar biezo planku izvietojuma augstumu – attiecīgi ar otro un ceturto planku, skaitot no ķīļa. Virzienā uz kuģa priekšgalu saskaņa saglabājas, jo neliels klāja pacēlums netraucēja apkalpei veikt tās funkcijas. Virzienā no korpusa vidusdaļas uz aizmuguri biezo planku pacēlums palielinājās, tāpēc grīdas pacēlums tām nesekoja. Līdz ar to lielgabalu lūkas vajadzēja veidot, griežot palielināta biezuma plankas (38. attēls).

Kuģa «Vasa» zīmējumos un fotogrāfijās redzams, ka šim kuģim lielgabalu lūkas biežajās plankās nav veidotas. Šī atšķirība izskaidrojama ar fregašu vēsturisko attīstību. Sešpadsmitajā gadsimtā Eiropā parādās lieli trīsmastnieki – galeases un dažus gadu desmitus vēlāk to paveids – galeoni, galeones. Tās ieviesa portugāļi. Galvenās galeonu īpatnības: korpusa aizmugures gals pacēlās

## Hercoga Jekaba burinieki

augšup vienmērīgāk, un šiem karakuģiem pirmo reizi lielgabalus uzstādīja divos līmeņos – gan virs, gan zem galvenā klāja. Šāda tipa kuģiem, kas tikai nedaudz atšķirās no fregatēm, lielgabalu lūkas biežās plankas negriezta. Tāpēc, ja vēlamies precīzi raksturot trīsmastnieka «*Vasa*» tipu, tā ir galeone.

LVVA dokumentos Ventspils lielie divklāju trīsmastnieki saukti par kuģiem vai fregatēm. Neizpratni varētu radīt šo kuģu tonnāža, kas mūsdienām tuvākos aprakstos reizēm bija ap 200, bet reizēm 300 lastu. Septiņpadsmitā gadsimta beigās kuģus sāka šķirot kravas kuģos un karakuģos. Pirmajā gadījumā viens un tas pats kuģis raksturots kā kravas kuģis, bet otrajā kā karakuģis. Vadoties no kravietilpības viedokļa, Ventspili hercoga Jekaba laikā būvētie divklāju trīsmastnieki bija 200 lastu kuģi. Ja šos kuģus apbruņoja ar iespējami lielākā kalibra lielgabaliem, tad tos uzskatīja par karakuģiem, piemēram, «*Das Wappen von Churlandt*». Ja kuģis neveda kravu, tad to raksturoja ar izspiestā ūdens daudzumu lastos. Iepriekš minētais kuģis izspieda apmēram 330 lastu ūdens. Tas radīja iespaidu, ka kuģis «*Das Wappen von Churlandt*» ir daudz lielāks nekā «*Pax*», kaut gan abi atšķirās vienīgi ar bruņojumu.

Lielie divklāju trīsmastnieki ar pilnu kravu pie Ventas normālā ūdenslīmeņa no ostas izbraukt nevarēja. Tiem vajadzēja gaidīt ūdens līmeņa celšanos virs normas vai izbraukt reidā bez kravas un uzņemt to atklātā jūrā. Ja divklājnieks bija karakuģis, tad tā bruņojumu izvēlējās spēcīgāku un kravas vietā burinieks uzņēma noteiktu skaitu karavīru. Ja osta nebija pietiekami dziļa, tad arī ļaudis uz klāja vajadzēja uzņemt jūrā. Hercoga Jekaba 1652. gada 22. septembra vēstulē ir ieteikts izgatavot liellaivas ļaužu nogādāšanai līdz kuģim «*Das Wappen von Churlandt*». Iespējams, ka savas ievērojamās ieग्रimes dēļ arī pie Kopenhāģenas šis kuģis stāvējis patālu no ostas. Lielie divklāju trīsmastnieki (fregates) apskatāmi 15., 18., 38. un 51. attēlā.

Līdz šim apzinātajos LVVA dokumentu krājumos 17. gadsimta nogalē minētais lielākais trīsmastnieks ir 141¼ Amsterdamas pēdas (40 m) garš. Šis kuģis nav būvēts Ventspili, bet Kurzemei to

## Hercoga Jēkaba burinieki

piedāvāts nopirkt. Lielākais Ventspili būvētais kuģis minēts Kornēlija Ziverta rēķinā 1701. gadā, tātad gandrīz 20 gadus pēc hercoga Jēkaba nāves. Kuģis ticis būvēts, un tā nosaukums nav minēts. Tā izmēri: ķilis – 116 pēdas (32,8 m) un attālums starp vadņiem – 134 pēdas (38 m). Par šā burinieka būves pabeigšanu ziņu nav.

Hercoga Jēkaba valdīšanas laikā uzbūvētie lielākie divklājnieki attēloti Johana Štreka darbos. Zīmējumu krājumam senais arhivārs devis paskaidrojumu «*Abbildungen der Schiffe Herkog Jakobs*». Tāpēc varam droši apgalvot, ka tajos redzami tieši Ventspili būvētie kuģi. Iepriekšējā nodaļā aplūkojām hercoga Jēkaba kuģu būves darbnīcu atrašanās vietas Ventas kreisajā un labajā krastā. Netiešas norādes par to atrodamas arī Johana Štreka zīmējumos.

Pirmkārt, lielie divklāju trīsmastnieki būvēti stāpelī, tātad sausais doks šo kuģu būvē nav izmantots. Otrkārt, fiksēti ne tikai kuģu svarīgākie izmēri, bet zīmējumos attēlotas arī kuģa korpusa un planku pienesēju ēnas. To virziens ļauj apgalvot, ka stāpelis atradies Kamārces labajā krastā.

Izskatītie LVVA dokumenti liecina, ka lielie fregatu tipa divklāju burinieki būvēti laika posmā no 1652. līdz 1658. gadam. Ierosmi deva hercoga 1649. gadā sāktie koloniālie centieni, kas sākumā Gambijā tika īstenoti ar kuģi «*Der Wallfisch*» un līdzīga tipa buriniekiem. «Relācijā par Gambiju» kolonijas komandieris kapteinis Oto Štīls (*Otto Stiel*) raksta: «1651. gadā Barras valdnieks nodeva Sv. Andreja salu Kurzemes hercoga rīcībā...» Dokuments, kas aptver laika posmu līdz 1661. gadam, glabājas 554. fonda 2. apraksta 2982. lietā. Citos avotos minēts, ka hercogs šo salu pircis no Kombo valdnieka. 1652. gada 6. septembrī hercogs par Gambijas direktoru ieceļ holandieti Jakobu Molinu. Izvēle nebija veiksmīga. 1654. gadā veiktajā Tobago akcijā piedalījās lielie divklāju trīsmastnieki. Minēti «*Die Hertzoginn von Churlandt*» («Kurzemes hercogiene»), «*Par*» un citi kuģi. Dokumentos sala dēvēta gan «*Tabago*», gan «*Tobago*».

## 5. nodaļa

*Navigācijas apstākļi Latvijas piekrastē  
17. gadsimtā. — Kurzemes kuģu aprīko-  
jums 17. gadsimtā un to navigācijas  
iespējas: kompasi, stūres iekārtas, ātru-  
ma mērījumi, lottes un enkuri. — Kurze-  
mes hercoģa kuģu aprīkojums*

Septiņpadsmitajā gadsimtā bija sarežģīti kuģot piekrastē, kur daudz sēkļu. Mūsdienās ierasto jūras karšu tolaik nebija, piekrasti attēloja garā zīmējumā. Tajā iekļāva svarīgākos objektus līdz ar paskaidrojumiem, kā rīkoties, ieraugot attiecīgo orientieri. Tika uzrādīts leņķis, kādā tam vajadzēja tuvoties (to noteica ar kompasu) un ūdens dziļums, kādu sasniedzot, jāsāk nākamais manevrs. To mērija ar auklā iesietu smagumu — loti.

Naktīs galvenokārt vadījās pēc uguns kuriem piekrastes torņņu galos. Bīstamākajās vietās uzstādīja divus dažāda augstuma ugunstorņus — zemāko tuvāk, augstāko tālāk no krasta. Tuvojoties šādam orientierim, no kuģa bija redzamas divas ugunis, kas brauciena laikā pamazām saplūda vienā. Saplūšanas brīdī jūras braucēji zināja, ka atrodas tieši pretī torņiem. Kad ugunis attālinājās viena no otras, tad bīstamā vieta bija aiz muguras. Varbūt šī kuģošanas metode šķiet vienkārša, tomēr dzīvē, tumšā naktī, kad jūrā plosījās vētra, jūrnikiem neklājās viegli. To, cik grūti apstākļi 17. gadsimtā kuģotājiem bija Latvijas piekrastē, liecina zviedru admirāļa Klāsa Larsena Fleminga vēstule Zviedrijas valdniekam:

«1625. gada 8. oktobrī.

Četru Jūsu majestātes kuģu ceļojums no Rīgas ir beidzies, un tie ar Dieva palīgu šeit labi nonākuši. Ieradušies karakuģi

## Hercoģa Jēkaba burinieki

«Stockholm», «Apollo», «Achilles» un «Jupiter», kā arī kāds holandiešu preču kuģis, kuru valsts admirālis (flotes admirāli bija vairāki, bet valsts admirālis, viņu priekšnieks, parasti atradās karaļa tuvumā) sūtīja no Rīgas. Bez tam kuģi atveda izglābtās buras un dažādas citas mantas, kas, kā Jūsu majestātei jau zināms, ir no tiem kuģiem, kuri cieta lielajā nelaimes gadījumā – avarēja vētrā Kurzemes piekrastē.

Vis norisinājās tā: ar brauciena uzsākšanai sagatavotajām burām dažas dienas gaidījām ceļaveju Daugavas grīvā. Sākām braukt 20. septembrī pulksten sešos vakarā ar labu vēju ziemeļaustrumu virzienā un mierīgu laiku. Piekrastes aizvējā mūs divas stundas aizkavēja mucu ceļš (tolaik jūra iepretī Daugavas grīvai nebija bagarēta un bez moliem, tāpēc šauro ceļu uz dziļumu, ko starp sēkliem izrāva upes straume, iezīmeja noenkurotas mucas). Apspriedos ar abiem manas flotes labākajiem stūrmaņiem, proti, ar holandieti, kurš visas savas darbīgās dienas braucis šajos ūdeņos, un ar zviedru – Garo Knutu (*Lang Knut*), un izlēmām, ka visprātīgāk braukt ar mazām burām.

Bet līdz ar nakti pēkšņi sacēlās tik briesmīga vētra, ka neviens vairs nespēja valdīt buras, un mums nebija arī iespējas dreifēt (ļaut, lai kuģi nes vējš, jo tas aizdzītu kuģus uz Kurzemes piekrasti; vārds «dreifs» cēlies no holandiešu valodas «*drijven*» – dzīt), jo līdz ar lietu un vētru vēja virziens pārmetās no austrumiem (līdz tam vējš pūta no dienvidrietumiem). Mēs izlēmām samazināt buru laukumu, cik vien iespējams, un izmantojām vienīgi «novājinātu» foku (buru priekšējā mastā) un gandrīz tikai pusmastā uzvilktu aizmugures buru (bezānbura). Pēc tam visu laiku centāmies braukt uz ziemeļaustrumiem un nepārtraukti lietojām loti. Šķita, ka drīz nonāksim pie Roņu salas, un no tās mēs varētu braukt pa vējam. Kad bijām burājuši 8½ stundas, tad mēs ar loti noteicām 20 asu dziļumu. Spriedām, ka esam Roņu salas tuvumā, tūdaļ atbrīvojām enkuru (brauciena laikā tas ir nostiprināts), jo pie Roņu salas gribējām apmesties un sagaidīt dienu. Nolaidām enkuru, bet pirms tas aizķēras (jūras dibenā), kuģis saņēma vairākus spēcīgus belzienus un apstājās. Tas notika pusstundu pirms

## Hercoģa Jēkaba burinieki

ritaumas. Mēs nocirtām lielo (vidējo) mastu, jo vajadzēja panākt, lai fokss stāvētu atklāts (lai brīvi piekļūtu vējš) un tas noturētu kuģi uz pamata. Līdz ar to kuģis beidza svaidīties, un tā zemūdens daļa nesaņēma belzienus kā iepriekš. Kad kļuva gaišs, tad ar lielu izbrīnu redzējām, ka esam avarējuši pie Kolkas raga. Zēģelēdami ar ļoti mazām burām, mēs 8½ stundu laikā bijām dzīti 18 jūdzes – vikas (viena vika līdzinās 6,5 km). Neviens šādu kuģa gaitu nebija nojautis. Aizvēja pusē redzējām avarējušo «Perseus», bet tālāk atradās «Mars» ar 33 vīriem. Mums par laimi, Dievs bija apžēlojies un paglābis «Apollo» (karakuģis, apmēram 150 lastu, apkalpē 60 viru). Cik vien bija iespējams, savācām mantas un ļaudis, kas visi bija veseli, no trim avarējušiem kuģiem (admirālis Flemings atradās uz avarējušā «Gustavus»). Visu glābām lielā steigā, jo, kaut arī laiks noskaidrojās, no jauna sāka stipri šūpot. Tāpēc arī man vajadzēja to [kuģi «Gustavus»] atstāt un ļaut ūdenim no jauna ieplūst (jādomā, ka ieplūstošo ūdeni līdz tam centās atsūkņēt), jo jūra kuģi vairs nespēja pacelt. Es neuzdrošinājos pārpildīto «Apollo» (uz tā klāja atradās visu triju avarējušo kuģu jūrnīeki un, kā pēdējais, pārcēlās arī admirālis) pārāk noslogot ar vērtīgajām mantām, jo man šķita prātīgāk glābt šo kuģi un cilvēkus. Tāpēc devos no turienes prom un rakstīju uz Kolkas (tā laika dokumentos gan Kolka, gan Kolkasrags apzīmēti «Domesnaes» – «Domes rags», kas savukārt atvasināts no ļoti senos tekstos minētā «Toma nāss»), lai vietējie ļaudis glābtu majestātei par labu to, kas tur vēl glābjams, un lai šos kuģus neapkaunotu (neizlaupītu). Karaliskās majestātes vārdā es garantēju, ka vietējie drōši varēs dzīvot savās mājās bez jebkādam briesmām, tomēr, ja viņi kuģus izlaupīs, tad vissīprākā veidā tos vajās nāve un uguns. Man bija labas cerības, ka citi kuģi no vētras izglābušies, jo par tiem neko nedzirdēju un nomierinājos. Lars Ekselsons un Mikels Larsons no «Stockholm» vadīja tikpat labi kā es un briesmās atrada vēl labāku risinājumu nekā es. Domāju, ka izglābušies arī pārējie kuģi.

Tomēr, ierodoties šērās, uzzināju, ka ar Dieva žēlastību izglābtie arī bijuši lielās briesmās, bet neviens cits nav izglābies. Šo var uzskatīt par milzīgu nelaimi, kas notikusi ar Dieva ziņu.

## *Heroga Jekaba burinieki*

Tagad es no sevis aizsūtīju ļaudis ar rīkiem, lai glābtu «*Gustavus*», jo to vēl iespējams glābt. Ja Dievs tiem palīdzēs, dodot labu laiku, tad viņi varētu meklēt tuvāko ostu, un varbūt Dievs tiem dos laimi un svētību.. (seko ziņas par jauno kuģu būvi un ziņojuma nobeigums).

Vispazemīgi lūdzu, lai šajā lielajā nelaimē Karaliskā Majestāte savu nežēlastību nesaistītu ar mani un nevērstos pret mani. Dievs zina, ka, nežēlojot savu dzīvību, es šai nelaimei neļautu notikt, ja vien tā būtu bijusi novēršama.

Vēlu Jūsu Karaliskajai Augstībai Dieva žēlīgo aizsardzību un laipnību un, lai viss uzsāktais izdodas. Jūsu Majestātes pazemīgais un uzticīgais kalpotājs.»

1988. gadā Igaunijas Jūras muzeja nodaļas vadītājs Vello Mess (*Vello Mäss*) organizēja izpētes grupu 1625. gada avārijas neapziņāto un neregistrēto (bija zināms, ka apraksti un sarakste atrodas vienā no reģistrētajiem krājumiem, kam nav sika satura rādītāja) dokumentu un avārijas norises vietas izpētei. Grupā darbojos arī es. Veiktais publicēts: *Marinarkeologisk Tidskrift*, 3-4/91. – Stockholm, 1991. – P. 10-13 un *Archeology East and West of the Baltic*. Edited by I. Jansson. – Stockholm, 1995. – P. 199-203.

Zviedrijas valdnieka un admirāļa Klāsa Larsena Fleminga saraksti Valsts arhīvā Stokholmā atrada arhīva lietu speciālists Dr. Ilmars Arenss (*Ilmar Arens*). Izprast traģisko notikumu norises vietu palīdzēja sirmā hidrologa Rūdolfa Knapa (1898-1990) hidrometriskie materiāli. Tallinas Jūras muzeja izpētes kuģa «*Mare*» ekspedīcijā iegūtie mērījumi liecināja, ka avārija notikusi piekrastē no Melnsila līdz Kolkasraga zemūdens sēkļa smailei. «*Gustavus*» (vairāk nekā 200 lasti, 42 lielgabali un 75 vīri, neskaitot karavīrus), «*Perseus*» (120 lasti, 18 lielgabali un 59 vīri) un «*Mars*» (100 lasti, 18 lielgabali un 33 vīri) avarējuši piekrastē no Melnsila līdz Kolkas ciematam, jo aiz Kolkas ciemata kuģus (pie admirāļa minētā vēja virziena) sadauzītu dažu stundu laikā – tie nokļūtu zemūdens sēkļa stāvās pret austrumiem vērstās zemūdens kraujas rajonā. Jādomā, ka tieši tur isā laikā avarēja un nogrima «*Maria*» (200 lasti, 26 lielgabali un 64 vīri), «*Hektor*» (150 lasti,

*Herceoga Jekaba burinieki*



52. attēls  
Sens kompass. Autora foto

26 lielgabali un 64 vīri), «Orfeus» (150 lasti, 28 lielgabali un 76 vīri), «Hannibal» (150 lasti, 22 lielgabali un 59 vīri), «Harbolejonet» (150 lasti, 20 lielgabali un 59 vīri), «Elefanten» (150 lasti, 30 lielgabali un 84 vīri) un «Engeln» (100 lasti, 18 lielgabali un 50 vīri). Kaut arī Zviedrijas 17. gadsimtā zaudēto kuģu meklējumus mūsdienās turpina pētnieku grupas, kuru rīcībā ir nesalīdzināmi labāka aparatūra nekā igauņu ekspedīcijai ar «Mare», tomēr jūras dzīles pie Kolkas raga vēl nav atklājušas neko no sava 1625. gada ieguvuma.

Kuģošanu Latvijas piekrastē ievērojami atvieglojusi zviedru kapteiņa Johana Monsāna «Jūras grāmata» (1677). 1739. gadā to tulkoja un izdeva krievu valodā (atkārtoti 1786). Vairāk nekā simts gadus tā bija visu Baltijas jūrnieku rokasgrāmata, kas devās caur Irbes šaurumu un uz Ziemeļkurzemes ostām. (Grāmata ir pieejama Latvijas Nacionālās bibliotēkas Reto izdevumu nodaļā.)

Iepriekš pieminēju, ka kuģa manevrus attiecībā pret krastā redzamo objektu veica, aprēķinot leņķi ar kompasu. Galveno navigācijas palīdzēkli – kompasu Eiropā iepazīna tikai 12. gadsimtā. Laika gaitā ievērojami mainījies magnetizētā dzelzs stienīša

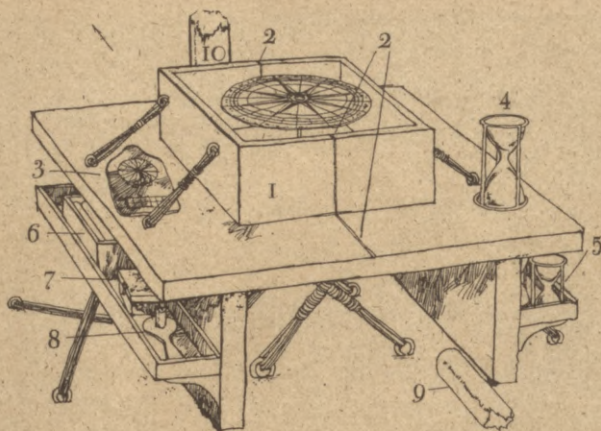
## Hercoga Jēkaba burinieki

### 53. attēls

Seno kuģu vadības un navigācijas palīdzīdzekļi.

Apzīmējumi:

- 1 – kompasa telpa, 2 – kuģa gareniskās ass atzīmes,
- 3 – kuģa kursa un veiktās distances grafika,
- 4 – smilšu pulkstenis pusstundai, 5 – rezerves smilšu pulkstenis,
- 6 – sveču krājons, 7 – šķiltavu kaste, 8 – pamatne svecei,
- 9 – stūres pinne (tiller angliiski, ру́лькo вьєрєвскєи krieviski) un 10 – bezānmasts. Pēc: Brownlee W. *The first ships round the world.* – Cambridge University Press, London. Drawings by G. Humphreys. – P. 28



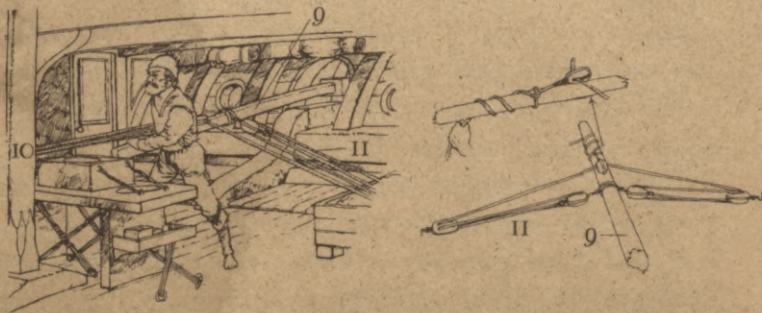
atbalsta veids. Sākumā to piekāra saitītē tā, lai stienītis atrastos horizontāli un brīvi grozītos ap savu smaguma centru, protams, norādot virzienu uz zemes magnētisko polu. Pēc tam stienīti novietoja uz korķa ripas, kas peldēja traukā ar ūdeni. Visbeidzot magnēta stienīti – adatu – novietoja uz vertikāli nostiprinātas adatas smailes. Rozeti ar debespušu virzieniem vai iedalījumiem rumbos novietoja uz kompasa pamatnes (nekustīgā rozete) vai pievienoja magnēta adatai (rozete griezās kopā ar to). Ļoti sens kompass redzams 52. attēlā. Aptuveni 16. gadsimta vidū izgudroja kompasa stiprinājumu kardanā – ierīcē, kas ļāva kompasa iekārtai palikt horizontāli, kuģim šūpojoties. Līdz tam viļņu dēļ uz viena mērinstrumenta rādījumiem nevarēja droši paļauties. Tādēļ izmantoja vairākus kompasus, bet bīstamākos brīžos, lai kaut mazliet mazinātu svārstības, dažus pat turēja rokās. Hercoga Jēkaba laikā kur-

### 54. attēls

Seno kuģu vadības un navigācijas palīdzīdzekļi.

Apzīmējumi:

- 9 – stūres pinne (tiller angliiski, ру́лькo вьєрєвскєи krieviski),
- 10 – bezānmasts un
- 11 – stūres pinnes bloku sistēma. Pēc: Brownlee W. *The first ships round the world.* – Cambridge University Press, London. Drawings by G. Humphreys. – P. 26



## Heroga Jēkaba burinieki

zemnieki kardāna sistēmu neizmantoja, un kompasa iekārta ne daudz atšķīrās no 16. gadsimtā izmantotās.

Seno kuģu (diemžēl ne Kurzemes kuģu) vadības un navigācijas palīglīdzekļus pētījuši Kembridžas universitātes zinātnieki. Stūrmanis vadījis kuģi, izmantojot stūres pinni (ar stūri sastiprinātu koka sviru – tilleri –, tās galu virzot pa labi vai pa kreisi, varēja vadīt kuģi). Lai atvieglotu stūres grozīšanu, stūres pinnes gals bijis sajūgts ar bloku sistēmu. Bloku troses brīvo galu varēja pievilkt stūres pinnes galam un fiksēt stūres stāvokli. Stūrmaņa telpas iekārtojums redzams Kembridžas universitātes izdevuma zīmējumos (53. un 54. attēlā). Kompasa telpa (kaste) apzīmēta ar I. numuru. Uz galda virsmas un kastes sienām atzīmētas līnijas (2). Tās iezīmē iedomātu vertikālu plakni caur kuģa garenasi. Ja kompasa rozetes (tā griežas līdz ar kompasa magnēta stieni) ziemeļu – dienvidu grafiskās zīmes smailes rāda tieši uz iezīmētajām līnijām (2), un uz tām norāda arī stūres pinnes (9) gareniskā ass, tad kuģis brauc uz ziemeļiem vai dienvidiem atkarībā no tā, kurš rozetes zīmes gals (ziemeļu vai dienvidu) sakrīt ar kuģa kustības virzienu. Protams, kā kompss rāda nevis uz ziemeļiem, bet uz zemes magnētisko polu. Stūrmaņa pieredze un saprāts tomēr bieži bija galvenais, kas izšķīra kuģa likteni, jo iespējas noteikt precīzu atrašanās vietu un kursu, tikai paļaujoties uz mēraparātiem, nebija lielas. Grūtības sagādāja pat vēja virziena konstatācija, jo, tāpat kā braucot vaļējā automobilī mēs jūtam pretvēju, tas rodas arī kustībā esošam buriniekam. Kuģim burājot, masta vimpelis pakļāvās abu vēju summārai iedarbībai. Precīzu dabas radītā vēja virzienu ar tā palīdzību varēja noskaidrot, tikai kuģim stāvot.

Vēl grūtāk senajiem jūrnikiem bija noteikt kuģa ātrumu. Toreiz vēl nobraukto attālumu nemērīja jūras jūdzēs ( $\frac{1}{60}$  platuma grāda uz zemeslodes virsmas, kas līdzinās 1852 m), taču radās tāds jēdziens kā «mezgls» (mūsdienās ātrums, kas atbilst vienai jūras jūdzei stundā). Kuģa ātrumu 17. gadsimtā mērīja ar īpašu iekārtu, ko veidoja gara aukla, kas bija savienota ar vieglu koka klucīti. Skatoties no tā, pirmie desmit, piecpadsmit auklas metri bija bez atzīmēm, bet turpmāk auklā tika iesieti mezgli, kas viens



### 55. attēls

Jūras dziļuma noteikšana.

1 – muca dziļuma mērītajam – lotes viram, 2 – lotes atsvars ar iedobumu taukiem un 3 – iedobums ar tauku pildījumu. Pēc: Brownlee W. The first...

## *Hercoģa Jēkaba burinieki*

otram sekoja stingri noteiktā attālumā. Kuģim braucot, klucīti iemeta jūrā, un aukla slideja caur mērītāja pirkstiem; kad sākās auklas mezglotā daļa, tad «auklas virs» skaitīja mezglus, bet viņa palīgs, izmantojot smilšu pulksteni, noteica, cik mezglu saskaitīts laika vienībā. Tā radās jēdziens «kuģa ātrumu mērit mezglos».

Piecdesmit trešajā attēlā redzamajā delīti (3) atzīmēja kapteiņa noteiktā kursa izpildes komponentes – laika ritumā uzdoto virzienu un tajā veiktās distances garumu. Ja diena bija saulaina un nakts skaidra, tad kuģa atrašanās vietu noteica ar sekstantam līdzīgu instrumentu (debess spidekļu augstuma noteikšanai) palīdzību. Nosakot saules augstumu virs horizonta tās augstākajā punktā un zinot, kādā ģeogrāfiskā reģionā saule pusdienas laikā ir tieši tik augstu, varēja noteikt kuģa aptuvenu atrašanās vietu. Tomēr šī metode nedereja mākoņainās dienās un naktīs. Svarīgs navigācijas faktors bija jūras dziļums kuģa atrašanās vietā. To, kā jau minēts, noteica ar loti (55. attēlā). Lotes atsvara (2) lejasdaļa bija iedobums (3), kurā varēja ievietot taukus. Tos ievietoja gadījumā, ja vēlējās uzzināt, vai jūras dibena grunts piemērota enkura izmešanai. Tauku slāni iespiedās grunts daļiņas un sniedza nepieciešamo informāciju.

Izšķirīga nozīme vētru laikā ostā vai liča aizvējā stāvošiem kuģiem bija pareiza enkura izvēle. Īpaša uzmanība tika pievērsta tā masai. Tradicionāli galvenajam kuģa enkuram to noteica pēc senas holandiešu formulas (Amsterdamas pēdās un mārciņās):

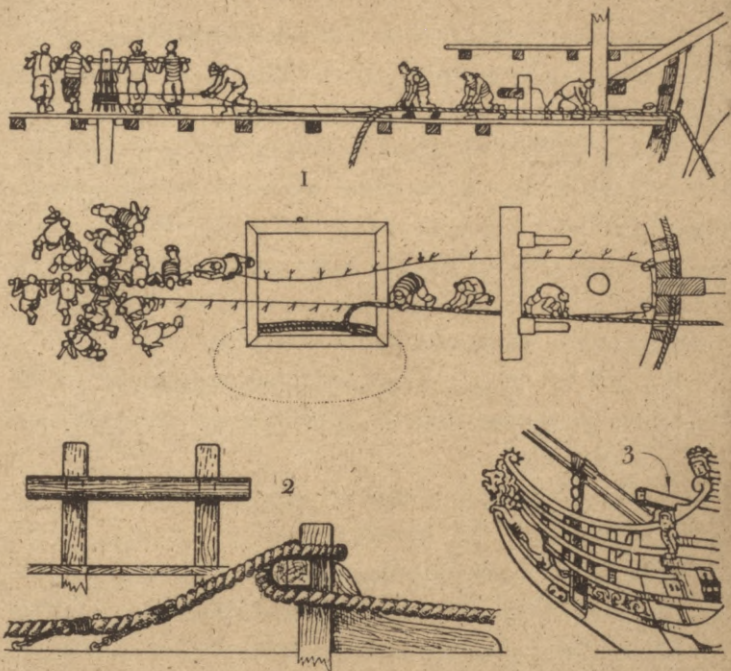
$$((\text{Kuģa garums} + \text{platums}) \times \text{platums}) : 2 = \text{masa mārciņās.}$$

Ventspili būvēto divklāju fregatēm galvenais enkurs svērs

$$[(130 + 31,5) \times 31,5] : 2 = 2544 \text{ lb} = 1257 \text{ kg.}$$

Smagā enkura izmešana un ievilkšana bija sarežģīts un darbietilpīgs process. 16. un 17. gadsimta mijā mainījās enkura novietojums kuģa ārpusē. Pieaugot kuģu izmēriem, pieauga arī enkuru izmēri un masa. Vajadzēja izdomāt, kā tos novietot brauciena laikā. Kuģa priekšgalā iebūvēja divas nedaudz uz priekšu izvīrtas brusas enkuru pacelšanai un turēšanai līdz nostiprināšanai (56. attēlā). Brusām pievienoja enkura pacelšanai nepieciešamo bloku sistēmu, tāpēc jūrnieki tās sauca par «krānbalkšiem». En-

# Mersega Jekaba burinieki



## 56. attēls

Enkura iemešana un izvilšana. Apzīmējumi: 1 – enkura ievilkšana, 2 – brusu sistēma enkura tauvas nostiprināšanai un 3 – enkura brusa. Zīmējumi no: Hoeckel R. Modellbau von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts. – Rostock, 1983

kuru tauvas caur atvērumiem korpusa priekšgalā ievadija enkura tauvu telpā, kur tās glabājās saritinātas. Enkuru izmetot, tauvai neļāva brīvi ritēt, bet ar tievākas troses palīdzību tās gaitu bremzēja. Tauvas diametrs bija visai ievērojams, jo tai nācās izturēt lielas slodzes. Resno, slapjo un smago tauvu nostiprināt nebija viegli. Tauvu divkārt un divās plaknēs apmeta ap korpusa iekšpusē iebūvēto brusu sistēmu (56. un 57. attēlā) un papildus nostiprināja pie klājā iebūvētiem āķiem. Piecdesmit septītajā attēlā aplūkojamas enkura tauvas nostiprināšanai paredzētā brusu sistēma kuģim «Vasa». Ar ciparu «1» apzīmēta brusu sistēma (divas vertikālās un viena horizontāla brusa, bet nav redzamas kneijas, jo tās sedz abas vertikālās brusas), bet ar ciparu «2» – enkura tauvas telpas lūkas atvērums. Piecdesmit sestajā attēlā redzama enkura izvilšana ar speciālas tītavas (spilles) palīdzību. Iepriekš minēto tievāko trosi virza ār tītavu palīdzību. Pie tām piesien un atsien enkura tauvu. Tāpat rīkojas, enkuru izmetot, tikai tad ar tievākās troses palīdzību enkura tauvu nevis velk, bet bremzē tās

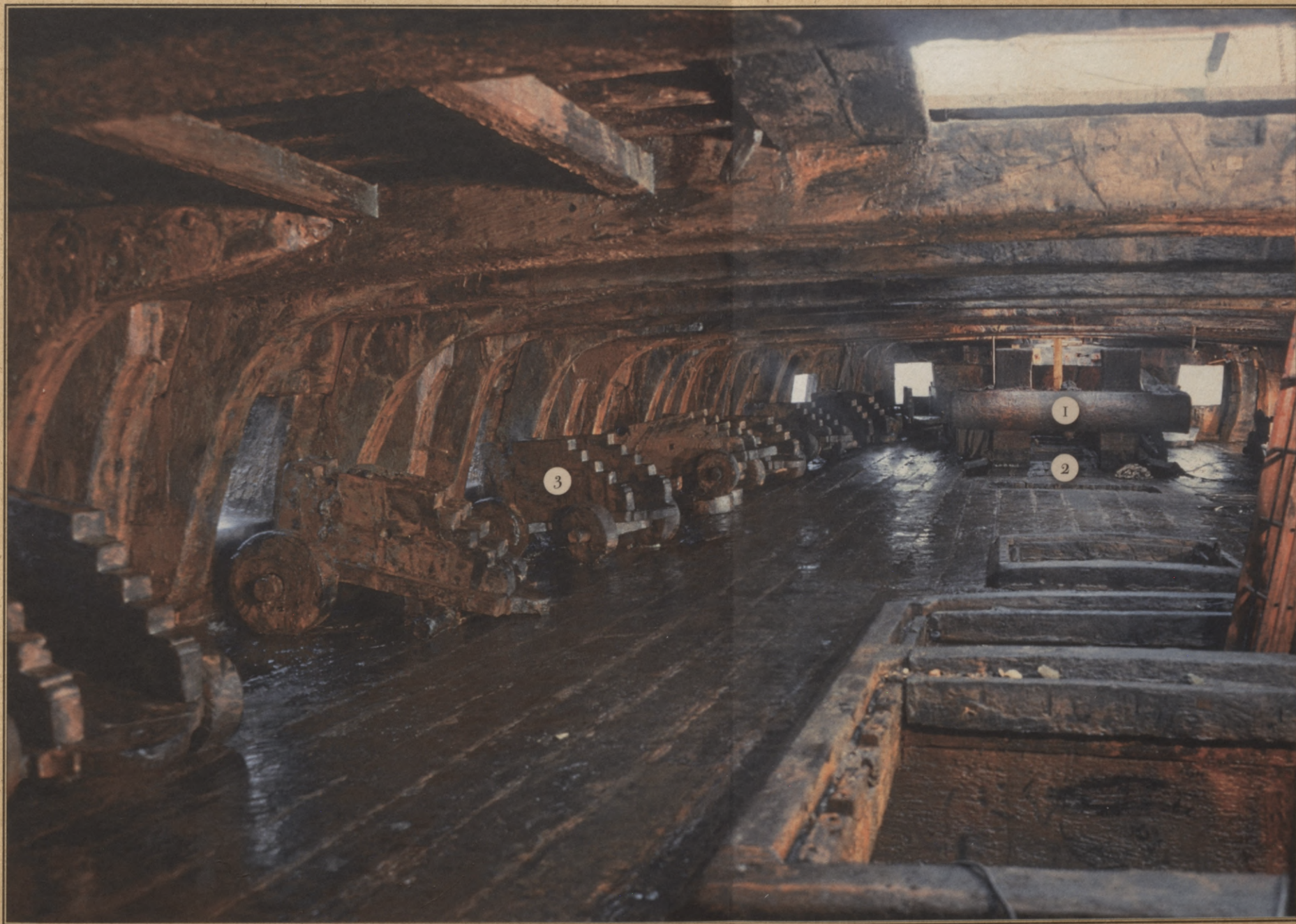
## Hercoga Jēkaba burinieki

iespējamo pārāk ātro skrējieni. Nelieliem trīsmastniekiem 56. attēlā redzamo tītavu neiekārtoja, bet izlidzējās ar bloku sistēmā ievietotu trosi, kuru virzīja, velkot ar rokām.

Neapšaubāmi svarīgs seno Kurzemes burinieku varenību raksturojošs lielums bija to bruņojums. Iepriekšējā nodaļā aplūkojot kuģu individuālos raksturojumus, izklaidus jau vairākkārt nācās pieminēt lielgabalus, un tika doti salīdzinoši skaitļi, kas raksturoja citur Eiropā būvēto karakuģu apkalpes un militāro jaudu. Apkopojot tur minēto informāciju, varam secināt, ka:

- Kurzemē būvēto kuģu kaujas spējas bija mazākas nekā citviet Eiropā būvētajiem, jo tie tika aprīkoti ar mazāku skaitu vieglāku lielgabalu.
- Dokumentos minētais pirmais hercoga Jēkaba bruņotais kuģis ir Holandē iegūtā flīta «*Rothen Leuven*».
- Pirmajam Ventspilī būvētajam trīsmastniekam «*Das gekrönte Elendt aus Churlandt*» nebija lielgabalu lūku. Kuģa aizsardzībai izmantoja musketes, kuras uzstādīja statīvos uz klāja un šāva pāri borta malai. Parasti musketēm, tāpat kā falkonetēm, izmantoja svina lodes ar kalibru 45 mm. Šāda caurmēra svina lode svēra aptuveni vienu mārciņu. Kuģa inventāra sarakstā minētas sešas musketes ar ložu lejamām formām un kalibra mēriem, 29,7 kg šaujama pulvera un 13,9 kg svina.
- Pirmais ar lielgabaliem bruņotais Ventspilī uzbūvētais trīsmastnieks bija 1644. gadā sāktā korvete «*Der Wallfisch*». Kuģa korpUSA apšuvumā tika ierīkotas četrpadsmit lūkas lielgabaliem: četriem priekšklājā (bakā), astoņas galvenajā klājā un divas stūres galā. Uzstādīti tikai četri dzelzs lielgabali. Arī šāviņu skaits bija minimāls – 60 dzelzs lodes.
- 1650. gada 26. septembrī flītai «*Rothen Leuven*» piegādāja četrus papildu lielgabalus, un viens no tiem tika noņemts no kuģa «*Wappen d. Herzogin*» (četras mārciņas, kalibrs 76–78 mm). Šis ir pirmās ziņas par Kurzemē ražotajiem kuģu lielgabaliem, bet galu galā minētos četrus lielgabalus flītai tā arī neuzstādīja, jo nolēma izmantot citam kuģim (iespējams korvetei «*Der Wallfisch*».)

*Herceoga Jēkaba burinieki*



**57. attēls**

Zviedrijas kuģa «Vasa»  
lielgabalu klājs.

Apzīmējumi:

1 – spēcīgās brusas enkuru

tauvas nostiprināšanai,

2 – enkuru tauvas lūka un

3 – lielgabala lafete.

Vasa Museum foto

## Hercoga Jēkaba burinieki

Pirmo kuģu bruņojums dokumentos uzskaitīts laika posmā no 1641. līdz 1650. gadam. Tieši tobrīd Eiropā mainījās lielgabalu klasifikācijas princips. Sešpadsmitajā gadsimtā noteicošais faktors bija lielgabala masa, bet 17. gadsimtā lielgabalus sāka raksturot pēc lodes masas. Mūsdienās ieročus raksturo to kalibrs – stobra kanāla diametrs, lodes vai šāviņa lielākais diametrs. Ja dokumentos dota lielgabala masa, tad kalibru iespējams noteikt tikai aptuveni, jo lielgabala izgatavošanas veids, kas dokumentos nav raksturots, iespaidoja ieroča masu. Ja 17. gadsimtā ierocis raksturots ar šāviņa (lodes) masu, tad kalibra noteikšana ir vienkāršāka, it sevišķi, ja minēts no kāda materiāla lode gatavota (svina blīvums – II 340 kg/m<sup>3</sup>, bet dzelzs – 7874 kg/m<sup>3</sup>). Jāpiebilst, ka ar lielgabalu skaitu nevar precīzi rasturot kuģa apbruņojuma spēku, jo jāzina arī uzstādīto lielgabalu kalibrs.

Ieskatu pirmā hercoga Jēkaba ipašumā iegūtā bruņotā kuģa lielgabalu arsenālā sniedz flitas «*Rothen Leuven*» 1648. gada II. marta inventarizācija. Flitas lielgabalu raksturojums:

| Nr. | Masa<br>mārciņās | Masa<br>kilogramos | Iespējamais<br>kalibrs, mm | Lodes masa<br>mārciņās |
|-----|------------------|--------------------|----------------------------|------------------------|
| 1.  | 1245             | 615                | 76–78                      | 4                      |
| 2.  | 1240             | 613                | 76–78                      | 4                      |
| 3.  | 1275             | 630                | 76–78                      | 4                      |
| 4.  | 1255             | 620                | 76–78                      | 4                      |
| 5.  | 636              | 314                | 48–51                      | I                      |
| 6.  | 615              | 304                | 48–51                      | I                      |
| 7.  | 624              | 308                | 48–51                      | I                      |
| 8*  | 470              | 232                | 48–51                      | I                      |
| 9*  | 476              | 235                | 48–51                      | I                      |

\* Falkonetes tipa: stobrs uz statīva ar dakšu, kas pielāva stobra kustību gan horizontālā, gan vertikālā plaknē; šaujot ar svina lodēm, kalibrs 45 mm.

Kuģu apraksti liecina, ka reizēm neliela kalibra lielgabali (falkonetes, musketes un bombardēji), kas šāva no statīva pāri borta malai, lielgabalu skaitā netika minēti. Septiņpadsmitajā gadsimtā

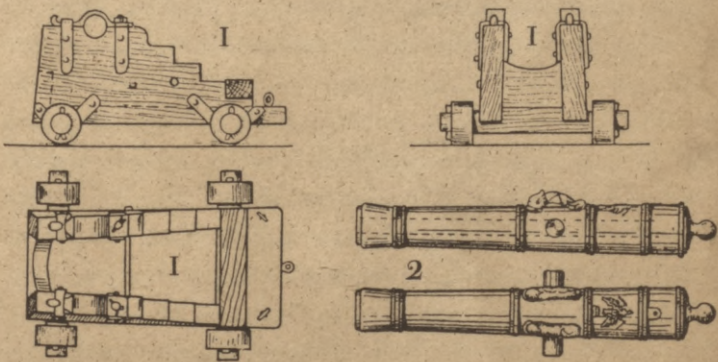
# Hercoņa Jēkaba burinieki

ārzemju kuģiem izmantoti lielgabali ar lodes masu līdz 36 mārciņām:

| Lodes masa mārciņās | Lodes diametrs, mm | Apkalpes vīru skaits |
|---------------------|--------------------|----------------------|
| 1                   | 48                 | 2                    |
| 2                   | 61                 | 2                    |
| 4                   | 76                 | 3                    |
| 6                   | 89                 | 5                    |
| 8                   | 102                | 7                    |
| 12                  | 112                | 8                    |
| 24                  | 140                | 11                   |
| 32                  | 155                | 12                   |
| 36                  | 160                | 14                   |

Jāievēro, ka lielkalibra lielgabalu viena apkalpe centās apkalpot divus lielgabalus. Kravas kuģiem lielgabalu kalibrs nepārsniedza 18 mārciņas. Piemēram, jau minētā Ventspilij pirkšanai piedāvātā 14 $\frac{1}{4}$  pēdas garā kravas kuģa (17. gadsimta nogalē) bruņojums bija: 6 lielgabali 18 mārciņas (vienas lodes masa), 8 lielgabali 12 mārciņas, 14 lielgabali 6 mārciņas, 6 lielgabali 3 mārciņas, kopā 34 lielgabali, bet mazāka kalibra ieroči nav uzskaitīti.

Ventspilī būvēto kuģu bruņojums nebija tik spēcīgs. 1642. gadā Ventspilī būvētiem kuģiem uzstādīto lielgabalu lodes masa



## 58. attēls

Kuģu bruņojums.

Apzīmējumi: 1 – lielgabala

lafete un 2 – lielgabals.

Zīmējumi no: Hoeckel R.

Modellbau von Schiffen des

16. und 17. Jahrhunderts. –

Rostock, 1983

## Hercoģa Jēkaba burinieki

nepārsniedza 1 mārčiņu, 1648. gadā 4 mārčiņas un tikai 17. gadsimta otrajā pusē parādās 6 mārčiņu lielgabali. To kalibrs 88 līdz 90 mm. Spriežot pēc apkalpes locekļu skaita, arī 17. gadsimta piecdesmitajos gados būvētie divklāju trismastnieki apgādāti ar 6 un 4 mārčiņu lielgabaliem. Tā kā vienam un tam pašam kuģim nereti uzrādīts atšķirīgs lielgabalu skaits, tad jāsecina, ka, kuģim dodoties tālā un bīstamā reisā, uz tā uzstādīti no citiem kuģiem demontēti lielgabali.

Maza kalibra lielgabalus uzstādīja uz apkaltām lafetēm bez riteņiem. Ja kalibrs pārsniedza 51 mm, tad izmantoja lafeti ar diviem riteņiem, bet ja 76 mm (4 mārčiņu), tad izmantoja lafeti ar četriem riteņiem. Piecdesmit septītajā attēlā redzamas no koka izgatavotās lielgabalu lafetes (3) kuģim «Vasa». To padziļinājumā iestiprināja lielgabala stobru. Lafetes ar korpusa sienu saistīja trošu sistēma, kas bremzēja stobra atsietena izraisīto lafetes straujo braucieni atpakaļ. Septiņpadsmitajā gadsimtā lielgabalu darbības tālums nepārsniedza puskilometru, bet trāpīgai apšaudei par piemērotu uzskatīja attālumu līdz 150 metriem. Jau tālaik tika meklēti paņēmieni lielgabalu efektivitātes uzlabošanai. Lai pretinieka kuģa mastiem un takelāžai nodarītu pēc iespējas lielus bojājumus (lodveida šāviņš burās izplēsa nelielu caurumu un tauvu sistēmai reti kad nodarīja ievērojamu ļaunumu) lodī pārdaļīja uz pusēm un abas tās daļas savienoja ar stieni vai ķēdi. Trāpot vantīs vai mastā šāds šāviņš izdarīja ievērojamus postījumus.

Kaut arī 17. gadsimta piecdesmitajos gados divklāju fregates nebija apbruņotas atbilstoši lielgabalu lūku skaitam, tomēr arī lūkas bija draudīgs faktors, jo jūrā sastapts viegla laupījuma kārotājs nezināja, kas slēpjas aiz aizvērtas lielgabala lūkas. Lielākā kalibra lielgabalus izvietoja galvenajā klājā. Attālums starp tiem bija apmēram 25 šāviņa caurmēri. Ja smagākie lielgabali bija sešmārčiņu, tad lielgabalu lūkas izvietoja  $0,089 \times 25 = 2,2$  m attālumā vienu no otras. Lielgabalu lūku apakšējā mala Ventspili būvētajiem kuģiem atradās vismaz divus metrus virs ūdens līmeņa (divklāju trismastniekiem), tāpēc atšķirībā no ārzemju daudzklāju kuģiem, tie varēja šaut arī vidēja lieluma viļņu laikā. Ārze-

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

mēs būvēto daudzklāju kuģiem zemākajā klājā izvietoto lielgabalu lūku apakšējā mala atradās ne vairāk kā 1,5 m virs ūdens līmeņa un jau pie metru augstiem viļņiem apakšējām lūkām nācās aizvērt un noblivēt klapes. Protams, apšaudi varēja turpināt augstāk izvietotie lielgabali. Dažreiz tiem lielgabaliem, kas atradās zem klajas debess, bortā lūkas gan ierikoja (jo borts slejās augstāk nekā lielgabala stobra gareniskā ass), bet lūkai klapi neierikoja. Šādu lūku, kas sešmārciņu lielgabaliem bija 0,5 m plata un 0,6 m augsta, lielgabalus neizmantojot, nosedza ar buru audeklu. Galvenā klāja lielgabalu lūkas sedza ar klapēm, kuru virsma atradās lūku augšējā malā. Aizvērtas klapes ārējā virsma saklāvās ar korpusa bortu virsmu. Biezums bija apmēram 10 cm, un tās profilētās malas nodrošināja pievilktas klapes ūdens necaurļaidību.

Lai apkalpotu lielgabalus, bija nepieciešams daudz dažādu palīgriku. Daži no tiem minēti flitas «*Rothen Leuven*» inventarizācijā: liela ložu partija un bozes lielgabaliem, daudz degļu speciālās glabāšanas iekārtās, šauras pulvera mucas ar pulveri, sešas karotes (liekšķerītes pulverim) no krāsainā metāla (lai, atsitoties pret dzelzs lielgabalu, nerastos dzirksteles). Liekšķerītem bija gari kāti, jo ar liekšķerīšu palīdzību stobrā ievadīja pulveri un lodi.



Šādas ir arhīvos atrodamās ziņas par Kurzemes buriniekiem 16. un 17. gadsimtā, to aprīkojumu, būvētavām un senajiem kuģu meistariem. Arī iepriekš dažādi autori ne reizi vien rakstījuši par hercoga laikmeta jūrniecības tradīcijām, bet tik bagātīgs autentiskas informācijas apkopojums līdz šim nav bijis pieejams. (Vairākus grāmatā vispusīgi atspoguļotus dokumentus piemin, piemēram, Elita Grosmane pētījumā «*Ventspils kokaļnieki*» (1981), tomēr, kā liecina nosaukums, šā darba temats nav saistīts ar kuģniecību.) Tādējādi ar patiesu gandarījumu var apgalvot, ka šī ir pirmreizīga iespēja ielūkoties legendām apvītajā Kurzemes burinieku pasaulē ar precīzu skaitļu, aprēķinu un senu liecību palīdzību.

# Hercoga Jēkaba burinieki

## Nobeigums

Iespējams, kāds vēlies apskatīt seno notikumu vietas. Hercoga Jēkaba laiku burinieku abām būvviētām ir dažāds liktenis. Kamārces grivas labajā krastā vēl redzamas ķīlostas atliekas un paliels diķis, varbūt mastu koku uzglabāšanai vai citam ar kuģu būvi saistītam nolūkam. Dokumenti liecina, ka Sarkanmuižas kuģu būvētava atradusies 1600 metru no Ventpils pareizticīgo baznīcas (Plostu ielā 10), dienvidaustrumu virzienā, Ventas kreisajā krastā. Astoņpadsmitajā gadsimtā šajā vietā viņojās rudzu lauks. Par to liecina LVVA dokumenti. 1768. gadā hercogs Ernsts Bīrons (otrais valdīšanas posms, 1763–1769) pavēlēja Ventspili būvēt kuģi. Ventpils ierēdnis Johans Grunds (*Johan Grundt*) atbildēja: «..tā kā zināmo kuģu būves laukumu, kur iepriekšējos gados būvēti kuģi, augstdzimūšais Sarkanmuižas majors fon Holtejs (*Holtey*) šogad atkal apsējis ar rudziem un žēl tos samīdīt, es kuģu būvētājiem ierādīju citu labu laukumu pie pils.» Tagad tur atrodas modernās Ventpils komunikācijas.

Pētot senos kuģus un to aprakstus senajos dokumentos, darbā aizritējuši gadu desmiti. Senos kuģus veidojošie elementi, īpatnējais 16. un 17. gadsimta raksts atklāja daudz nezināma, aizmirsta un nepazīstama. Tāpēc, lai pabeigtu iecerēto pētījumu, nācās meklēt padomu pie cilvēkiem, kas šaurai pagātnes izpētes nozarei veltījuši visu dzīvi. Dziļā cieņā pateicos Rīgas Vēstures un kuģniecības muzeja speciālistiem, it īpaši bijušajai arheoloģijas nodaļas vadītājai Melitai Vīlsonai (1913–1991), Latvijas Zinātņu akadēmijas Fundamentālās bibliotēkas (Akadēmiskās bibliotēkas) senraksta speciālistei Metai Taubei (1914–1996), Saunagciema jūras laivu meistaram Edgaram Refenbergam-Refbergam, Tujas jūras laivu speciālistam Hermanim Bērziņam (1903–1990), zvejnieku kolhoza «Uzvara» (tagad akciju sabiedrība «Jūraslicis») muzeja direktoram Fedotam Tumanovam (1928–1993), Stokholmas seno kuģu pētniecei Britai Marijai Petersenai (*Britt-Marie Petersen*), Igaunijas Jūras muzeja nodaļas vadītājam Vello Mesam, Leņingradas (tagad Sanktpēterburgas) seno kuģu pētniekam Borisam Fovorovam, hidrologam Rūdolfam Knapam (1898–1990), kā arī daudziem citiem, kas man nesavtīgi palīdzējuši. Septiņpadsmitā gadsimta burinieku izpēti finansiāli atbalstīja Kultūrkapitāla fonds (KKF). Gadu gaitā iegūto informāciju apkopot populārzinātniskā grāmatā ierosināja Ventpils Brīvostas pārvaldes darbinieks, senās Ventpils izpētes interesents Aleksandrs Kapusts.

## *Hercoģa Jēkaba burinieki*

Izvērtējot seno dokumentu un lietisko atradumu sniegto informāciju, nevarēja apiet seno kuģu būves procesu. Mūsdienu kokapstrādes metodes un sarežģītas detaļas sastāvdaļu savienošanas principi kardināli atšķiras no 17. gadsimtā izmantotajiem. Tāpēc pirms divdesmit gadiem nācās izgatavot ne tikai seno kuģu modeļus, bet arī to detaļas dabiskā lielumā. Detaļas salaužot un mērot kritisko slodzi, vērtējām, vai esam pareizi sapratuši skopās ziņas par seno tehnoloģiju. Šo izpēti nodrošināja zvejnieku kolhoza «Uzvara» vadība. Modeļējot mans galvenais palīgs bija liela konstruktoru biroja (CPKBMA) elektronikas nodaļas vadošais konstruktors Viesturs Selga.

## Kuģu būves terminu īsa latviešu – angļu – vācu valodas vārdnīca

Vārdnīca veidota, grupējot terminus nodaļās «Kuģa korpuss», «Masti», «Rājas un bezāna kārts», «Buras» un «Takelāža». Vispirms dots termins latviešu valodā, tad seko termins angļu valodā, jo senā terminoloģija angļiem ir vispilnīgākā un labākā, un pēc tam termins vācu valodā, kā tas minēts senajos dokumentos. Kur nepieciešams, sniegti plašāki paskaidrojumi.

### 1. Kuģa korpuss                      hull                      der Rumpf

*Sena burinieka korpusu darināja stāpeli, bet tā sikāku apdari, kā arī mastu, rāju, takelāžu (trosu un tauvu) un buru uzstādīšanu un pievienošanu veica tad, kad korpuss no stāpeļa jau bija ieslidējis ūdens tilpnē.*

*Korpusa skeletu jeb karkasu veidoja dažādi elementi. Izskatā vismaiņīgākās bija brangas. Korpusa vidusdaļā tās atgādināja «U» burtu, bet tuvojoties kuģa galiem platu «V» vai «Y». Vidusdaļas brangas veidoja dažādas detaļas. Saliktās brangas apakšdaļu sauca par gridas brangu, sānus – par pagarinātājiem, bet augšgalus – vienkāši par augšgaliem.*

*Kuģa pavardam bija trīs metāla sienas ar koka pamatni. Virs pamatnes bija tik biezs māla vai glūdas un smilšu slānis, ka virs tā sakurtā sārta siltums nespēja bojāt koka pamatni. Starp sānsienām nostiprinātajos stieņos karājās katli un kastrolī, bet sienu ārpusēs trauki un pavārnīcas.*

|   |                     |   |
|---|---------------------|---|
| Aizmugures daļa,<br>ahteris                 | sternpart,<br>stern | das Heck, der Hinterteil,<br>das Achterschiff |
| Aizmugures<br>spogulis                      | square<br>stern     | der Hinterspiegel,<br>der Achterspiegel       |
| Apšuvums                                    | built, build        | die Beplankung                                |
| Apšuvuma dēlis,<br>dēļu josla, laide, laida | board,<br>strake    | die Planke,<br>der Plankengang                |
| Apšuvums – pārlaidu                         | clinker-built       | die geklinkerte Bauweise                      |
| Apšuvums – salaidu                          | carvel-built        | kraweel,<br>die glatter Bauweise              |

## *Mercoņa Jēkaba burinieki*

|  |                 |                                    |
|--|-----------------|------------------------------------|
| Apšuvuma dēlis – biežais                   | foot waling     | das Bergholz                       |
| Apšuvuma pirmais dēļu<br>pāris abpus ķilim | garboard        | die Kielgänge                      |
| Atslēga                                    | key             | der Schlüssel                      |
| Bimss, šķērsbrusa                          | beam            | der Querbalken                     |
| Blivēt, drivēt, drivēšana                  | to fill up      | dichten, das Kalfatern             |
| Blivs                                      | tight           | dicht                              |
| Bulta, tapa                                | bolt            | der Bolzen                         |
| Borts – labais,<br>griezt kuģi pa labi     | starboard       | das Steuerbord                     |
| Borts – kreisais,<br>griezt kuģi pa kreisi | port            | das Backbord                       |
| Branga                                     | timber          | die Wrange, das Spant              |
| Branga – grīdas, pamata                    | floor timber    | die Bodenwrange                    |
| Branga – pagarinātāja,<br>brangas sandaļa  | futtock         | der Auflanger, Vflanger            |
| Brangas augšgals                           | top timber      | der Toppauflanger                  |
| Darva                                      | tar             | der Teer                           |
| Darvot                                     | tar             | teeren                             |
| Dervis, ieeja                              | door, doorway   | die Tür, der Eingang               |
| Dzelzs, tērauds                            | iron, steel     | das Eisen, der Stahl               |
| Enkurs,<br>galvenais enkurs                | Anchor          | der Anker,<br>der Pflichtanker     |
| Fregate                                    | fregate         | die Fregate                        |
| Galions<br>(priekšgala izvirzījums)        | gallion         | das Galion                         |
| Galiote                                    | galiot          | das Galiot                         |
| Grīda, pamats                              | floor           | der Boden                          |
| Jahta,<br>vienmasta kravas kuģis           | yacht           | die Jacht                          |
| Klājs                                      | deck            | das Deck, Vberlauf,<br>das Verdeck |
| Klājs priekšgala<br>virsbūvei              | forecastle deck | das Vorkastelldeck                 |
| Klājs pūpei                                | poop deck       | das Achterdeck                     |
| Klājs dzīvojamām telpām                    | quarter deck    | das Quartierdeck                   |
| Klājs – galvenais                          | main deck       | das Hauptdeck                      |
| Klājs – apakšējais<br>(starpklājs)         | orlop deck      | das Zwischendeck                   |

# *Mercoga Jēkaba burinieki*

|  |                   |                                  |
|--|-------------------|----------------------------------|
| Kneija, leņķveida savienotājdetaļa, cēlgala veida savienotājdetaļa | knee, knee-joint  | das Knie, das Kniestück          |
| Kniede   | rivet             | die Niete, der Niet              |
| Koks, lietaskoks   | timber            | das Holz                         |
| Kuģis  | ship              | das Schiff                       |
| Kilis  | keel              | der Kiel                         |
| «Kīļa dels», virškilis   | keelson           | das Kielschwein, der Binnenkiel  |
| Lielgabals   | gun               | das Geschütz                     |
| Lielgabala lūka  | gun port          | die Geschützpforte               |
| Lūka, vārti  | port              | die Pforte                       |
| Nagla  | nail, spike       | der Nagel                        |
| Ogle   | coal              | die Kohle                        |
| Osta   | port              | der Hafen                        |
| Osta kīļa atsegšanai   | keel port         | der Kielhafen                    |
| Ozols  | oak               | die Eiche                        |
| Pastiprinājums, riderss  | riders-timber     | die Binnenwrange                 |
| Pavards  | firebox           | der Feuerherd                    |
| Piķis, darva   | pitch             | das Pech                         |
| Savienojums  | scarf             | die Lasche, die Bindung          |
| Smilšu pulkstenis (1/2 h)  | sandglass (1/2 h) | die Sanduhr (1/2 h)              |
| Statnis, pillars   | pillar            | der Pfeiler                      |
| Stienis  | rod               | die Stange                       |
| Stūre  | steering-gear     | das Steuer, das Steuerruder      |
| Stūres groziklis   | tiller            | die Ruderpinne                   |
| Sūknis   | pump              | die Pumpe                        |
| Svira  | lever             | der Hebel                        |
| Tapā (koniska)   | plug              | der Pflock                       |
| Ūdensdēlis, ūdensbrusa   | water-ways beam   | der Wasserbalken, das Wasserbord |
| Vadnis, aizmugures   | sternpost         | der Achterstevan, Achterstäbe    |
| Vadnis, priekšējais  | stem              | der Vorsteben, Vorstäbe          |

*Ūdensdēlis veido klāja apmali. Dēli (brusā) izveidotas atveres, pa kurām aizplūst uz klāja uzšāktais ūdens. Tāpēc to sauc par ūdensdēli. Zem ūdensdēļa, kas aptver klāja perimetru visā tā garumā, atrodas bimsu (šķērsbrusu, klāja brusu) atbalsta brusa. Tās iegriezumos iegūlas bimsu*

## *Hercoģa Jēkaba burinieki*

gali. Protams, šis klāja apmali veidojošās brusas ir liektas atbilstoši bortu formai.

Korpuss palīdz noturēt mastus (bugspritu, fokmastu, grotmastu un bezānmastu) tiem paredzētajā stāvoklī. Tāpēc katra masta apakšgalam korpusā paredzēts iedobums (stepss), kur tas ieguļas. Otrs masta lejasdaļas atbalsta punkts izveidots klāja brusu sistēmas «masta ligzdā», kur mastu (izņemot bugspritu) nostiprina ar masta ķīliem.

| 2. Masti  | masts       | die Maste,<br>die Mastbäume                    |
|---|-------------|--|
| Bugsprits   | bowsprit    | der Bugsprriet                                 |
| Bugsprita masts   | spritmast   | der Sprrietmast                                |
| Masts, apakšējais   | lower mast  | der Untermast                                  |
| Masta pirmais pagarinājums                                | topmast     | die Stenge, die Marsstenge                     |
| Masts, priekšējais, fokmasts                              | fore mast   | der Fockmast                                   |
| Masts, galvenais, vidējais, grotmasts                     | main mast   | der Grossmast                                  |
| Masts, aizmugures, bezānmasts                             | mizzen mast | der Besanmast                                  |
| Masta apakšgala izvirzījums (piesis, papēdis, masta kāja) | spur, heel  | der Sporn des Mastes, der Absatz, der Mastfuss |
| Masta pēda, iedobums korpusa detaļā (stepss)              | step        | die Mastspur                                   |
| Masta ķīļi  | mast wedges | die Mastkeile                                  |
| Masta platforma (marss)                                   | top         | die Mars                                       |
| Stengturis, holandiešu tipa («ēzelgalva»)                 | ass-head    | das Eselshaupt                                 |
| Stengturis, angļu tipa                                    | cap         | der Stengehalter, Eselshaupt, englische Form   |

Bugsprita mastu bugspritam pievieno ar stingru kneiju. Mastu pagarinājumus (stengas) apzīmē, skaidri norādot, vai tās ir pirmie pagarinājumi (marsa stengas) vai otrie – augšējie (bramstengas). Norāda arī mastu. Apakšējo mastu ar stengu un stengu ar stengu savienu ar stengturi. Marss ir platforma takelāžas un buru apkalpošanai. Ar «salingiem» (vācu val. – die Salinge) platformas nostiprina apakšējo mastu (fokmasta, grotmasta un bezānmasta) augšdaļā. Izņēmums ir bugsprita masts, tam platforma ir apakšdaļa.

## *Hercoģa Jēkaba burinieki*

| 3. Rājas un bezāna kārts          | yards and lateen spar  | Rahen und Besanrute                   |
|-----------------------------------|------------------------|---------------------------------------|
| Bezāna kārts<br>(trīsstūra burai) | mizzen spar            | die Besanrute                         |
| Bezāna marsrāja<br>(augšējā)      | mizzentopsail yard     | die Besanmarsrah, Kreuzrah            |
| Bezāna rāja (zemākā)              | mizzen lower yard      | Untere Besanrah, Bagienrah            |
| Blindes rāja                      | spritsail yard         | die Blinderah                         |
| Bovenblindes<br>(augšējās) rāja   | spritsail topsail yard | die Bovenblinderah, die Oberblinderah |
| Foka rāja                         | fore yard              | die Fockrah                           |
| Fokmarsrāja                       | fore topsail yard      | die Vormarsrah                        |
| Grot rāja                         | main yard              | die Grossrah                          |
| Grotmarsrāja                      | main topsail yard      | die Grossmarsrah                      |

| 4. Buras                 | sails           | die Segel                              |
|--------------------------|-----------------|--|
| Bura, četrstūra          | square sail     | das Rahsegel                           |
| Bura, latīņu (trīsstūra) | lateen sail     | das Lateinsegel                        |
| Brambura                 | topgallant sail | das Bramsegel                          |
| Marsbura                 | topsail         | das Marssegel                          |
| Zemburas bonete          | bonnet          | das Unterbonnet, Bonnet, die Antuchung |

*Zemburas bonete ir kādas buras papildbura. Septiņpadsmitā gadsimta vidū to piestiprināja vienīgi zem attiecīgās buras, bet mūsdienām tuvākos gadsimtos – arī buru sānos.*

*Turpinājumā minētas 17. gadsimta vidū Ventspilī būvēto trīsmastu fregašu buras. Masta otro pagarinājumu (bramstengu) tad vēl neuzstādīja, bet bramburu izmantoja. To novietoja virs marsburas, ja vien masta pirmā pagarinājuma (marsstengas) garums bija pietiekams.*

|                                  |                      |                            |
|----------------------------------|----------------------|----------------------------|
| Augšējā blinde                   | spritsail topsail    | Oberblinde, Bovenblinde    |
| Bezānbura (trīsstūra)            | mizzen course        | Besan                      |
| Bezānburas bonete<br>(četrstūra) | mizzen course bonnet | Besanbonnet                |
| Bezānmazrsbura<br>(četrstūra)    | mizzen topsail       | Besanmarssegel, Kreuzsegel |

# *Mercoņa Jēkaba burinieki*

|                  |                         |                    |
|------------------|-------------------------|--------------------|
| Blinde           | spritsail course        | Blinde             |
| Fokbura          | fore course             | Fock               |
| Fokburas bonete  | fore course<br>bonnet   | Fockbonnet         |
| Grotbura         | main course             | Gross-segel        |
| Grotburas bonete | main course             | Gross-segel bonnet |
| Grotmarsbura     | main topsail            | Grossmarssegel     |
| Grotbrambura     | main<br>topgallant sail | Grossbramsegel     |
| Priekšbrambura   | fore<br>topgallant sail | Vorbramsegel       |
| Priekšmarsbura   | fore topsail            | Vormarssegel       |

## **5. Takelāža                      rigging                      die Takelage**

|  |                         |                                      |
|--|-------------------------|--------------------------------------|
| <b>5. 1. Nekustīgā takelāža</b>                        | <b>standing rigging</b> | <b>Stegendes Gut</b>                 |
| Stengu vantis  | lighter shrouds         | Pardunen, Stengewanten               |
| Štagas   | stays                   | Stage                                |
| Vantis   | Shrouds                 | Wanten                               |
| Vanšu spriegojuma<br>mezgls                            | cat-harping             | Kat-binde                            |
| Vanšu un štagu nostiepes<br>iekārtas bezskrituļu bloks | deadeye                 | die Jungfer                          |
| Štrope, bezskrituļu<br>nostiepes iekārta               | lanyard                 | das Taljereep                        |
| <b>5. 2. Kustīgā takelāža</b>                          | <b>running rigging</b>  | <b>Laufendes Gut</b>                 |
| Bloks, trīsis  | block                   | der Block                            |
| Bloks ar vairākiem<br>skrituļiem (blakus viens otram)  | Rams Head               | der Kardeelblock                     |
| Bloks, vijoles veida                                   | Violinblock             | der Violinblock                      |
| Bloks, žokļveida<br>(vienā sānā atvērums)              | Snath block             | der Kinnbackenblock                  |
| Brase  | brace                   | Brasse                               |
| Falle  | halliard                | Fall                                 |
| Halze  | tack                    | Halse, das Halstau                   |
| Line   | line                    | die Leine                            |
| Pēdu tauva   | foot rope               | die Fusspferde                       |
| Rājas fiksators (rakss)<br>(lodišu, trosu)             | parrel tackle,<br>truss | das Rack, Perlenrack,<br>Trossenrack |

## *Heroga Jekaba burinieki*

|          |               |            |
|----------|---------------|------------|
| Šote     | sheet         | die Schot  |
| Tauva    | rope          | das Tau    |
| Topnante | lift          | Topnannt   |
| Trose    | cable, hawser | die Trosse |

Falle paceļ rāju un buru, bet brases pagriež rāju līdz ar buru vēlamajā virzienā. Topnantes nodrošina rājas horizontālo stāvokli. Halze velk buras apakšējo stūri priekšgala virzienā, bet šote uz aizmuguri. Senāk bieži izmantoja frāzi «iet ar labo (kreiso) halzi». Tas nozīmēja, ka ar labā (kreisā) borta halzi buras apakšējais stūris novilkts uz priekšgala pusi un kuģis virzās uz priekšu, vējam pūšot no labās (kreisās) puses. «Mainīt halzi» nozīmēja pagriezt kuģi un braukt pretējā virzienā. Tā kā vējš tad pūta no otras puses, nācās uz priekšu pavilkt buras pretējo apakšējo stūri, t. i., mainīt halzi. Protāms, nācās veikt atbilstošas manipulācijas arī ar šotēm.

Kopš 17. gadsimta vidus buriniekiem parādījās cilvēku darba drošībai paredzēta tauva, kas bija nostiepta zem rājas, – pēdu tauva. Tā atviegloja matrožu darbu un nodrošināja labu atbalstu kāju pēdām. Pēdu tauvu katrai rājai veidoja divas tauvas – viena rājas labajam spārnā, otra kreisajam. Pēdu tauvas neuzstādīja augšējās blindes rājai un bezānmarsburas zemākai rājai (mizzen lower yard, Bagienrah).

# *Hercoga Jēkaba luriniēki*

## Paskaidrojumi un izmantotie avoti

### I. Kurzemes hercogu arhīvs

Šajā darbā galvenokārt izmantoti Latvijas Valsts vēstures arhīvā saglabātie senie rokraksti, iespieddarbi un zīmējumi. Lielākā daļa informācijas par hercoga Jēkaba laikā Kurzemē būvētajiem kuģiem apkopota Kurzemes hercogu arhīvā. Tas ietver Kurzemes hercogistes 234 gadu pastāvēšanas laikā tapušos valdošo, administratīvo un augstāko tiesu iestāžu dokumentus.

Arhīva dokumentu lapas sakārtotas atbilstošajās lietās, kas ir pētāmo rakstīto vēstures avotu pamatvienība. Lai atvieglotu orientēšanos milzīgajā dokumentu klāstā, izveidoti īpaši meklēšanas katalogi – apraksti. LVVA glabājas vairāki senie arhīvi, tos sauc par fondiem. Kurzemes hercogu arhīvs pazīstams kā 554. fonds.

Uzziņas par 554. fondā ietvertajām lietām meklējamas trīs aprakstos, kas sastādīti, sakārtojot un pārkārtojot lietas. Senākais ir pirmais apraksts, kura sniegtā informācija ir visai nepilnīga. Tajā lietas grupētas pēc valdošo hercogu darbības laika, dots katras lietas nosaukums un apkopoto dokumentu galējie gadskaitļi. Tie diemžēl nenozīmē, ka laika posms starp šiem gadskaitļiem pārstāvēts kā hronika vai pilnīgs kāda procesa hronoloģisks pieraksts. Bieži vien daži lietā ietvertie dokumenti attiecas uz vienu, bet citi uz vēl kādu notikumu, un par posmu starp tiem nav nekādu ziņu.

Tomēr gan 554. fondā, gan citos atrodamas arī lietas, kas precīzi, dienu pēc dienas sniedz senu un nozīmīgu informāciju pie nācijuma, ka lietas apzināšanas process arī rit bez «lēcieniem» – rindu pēc rindas.

### 2. Ventspils baznīcas grāmata

Hercoga Jēkaba kuģus – trismastniekus – būvēja ventspilnieki, tāpēc kuģu būves pētījumi sākti ar Ventspils iedzīvotāju dzīves datu meklējumiem Ventspils baznīcas grāmatā – LVVA, 235. fonds, 1. apraksts, 220. lieta. No baznīcas grāmatas 726 lappusēm informāciju ietver 585 lappuses, bet ir 141 lappuse ir tukša (divās no tām ieraksti, kas neattiecas uz iedzīvotājiem). Grāmata aptver laiku no 1636. līdz 1807. gadam. Par dažiem gadiem ziņu nav, piemēram, par 1694. gadu, kad, spriežot pēc Nikolasa Sefrensa jaunākā vēstulēm, miris viņa tēvs, kokačelnieks Nikolass Sefrenss vecākais.

## Hercoņa Jēkaba burinieki

### 3. Ventspils kuģu nosaukumi laika posmā no 1653. līdz 1666. gadam

Dokumentu krājumā «*Schifs=Rechnungen*» (kuģu rēķini), vismaz daļēji, ievērota hronoloģija. 554. fonda I. apraksta 837. lietas 176 lapās apkopoti kuģu kapteiņu iesniegto rēķinu noraksti un komandām izsniegtās algas aprēķini laika posmā no 1653. līdz 1666. gadam. Minēti kopā 35 kuģi:

- «*Der Blumentopf*» («Puķupods»),
- «*Die Butte*» («Bute»),
- «*Die Cabelaw*», «*Die Kabelaw*» («Menca»),
- «*Die Cap von Churland*»\* («Kolkasrags»), kapteinis Pēteris Moricēns (*Peter Mouritzen*); 145° (137°), 152° (144°) lp.
- «*Der Cavalier*» («Kavalieris»),
- «*Clementia*» («Laiņība»),
- «*Concordia*» («Vienprātība»),
- «*Constantia*» («Pastāvība»),
- «*Crocodil*» («Krokodils»),
- «*Die Dame*» («Dāma»),
- «*Drei Heringe*» («Trīs siļķes»),
- «*Fidelitas*» («Uzticība»),
- «*Invidia*» («Nenovidība»),
- «*Isländer*», arī «*Issländer*» («Islandietis»),
- «*Isslands Fahrer*» («Islandes braucējs»),
- «*Iustitia*» («Taisnīgums»),
- «*Der Jeager*» («Mednieks»),
- «*Der jungen Prinz*» («Jaunais princis»),
- «*Die Katze*» («Kaķis»),
- «*König Davit*», arī «*König David*» («Kēniņš Dāvids»),
- «*Levitas*» («Zīglums»),
- «*Lux*», arī «*Luchss*» («Lūsis»),
- «*Die neue Heringsfischer*» («Jaunie siļķu zvejnieki»),
- «*Parsimonia*» («Taupība»),
- «*Patienta*» («Pacietība»),
- «*Pax*» (Miers),
- «*Pietas*» («Godbijība»),
- «*Die Prinzessin*» («Princese»),
- «*Prudentia*» («Apdomība»),
- «*Der Schwan*» («Gulbis»),
- «*Temperantia*» («Savaldība»),

\* Kuģis «Kolkasrags» iespieddarbos līdz šim nav minēts. Iekavās uzrādītās lapas atbilst sākotnējai lapu numerācijai. Tās uzrādītas tāpēc, ka lietas sākumā dots satura rādītājs un tajā kuģu nosaukumu izvietojums tekstā uzdots sākotnējā lapu numerācijā (teksta lapās tā svītrotas, bet vēl ļoti salasāma).

## *Hercoga Jēkaba burinieki*

- «*Vanitas*» («Jedomība»),
- «*Walfisch*» («Valzivs»),
- «*Dass Wappen von Churland*», arī «*Dass Wapfen von Churland*» («Kurzemes vāpenis»),
- «*Dass Wappen der Hercogin*», arī «*Dass Wapfen von Herzogin*» («Hercogienes vāpenis»).

### 4. Ventspils kuģu apkalpe

Iepriekšējā sadaļā minētajā dokumentā uzrādītajā laikā posmā kuģu apkalpēs bija aptuveni 10 (galiotēm un citu tipu vienmasta vai divmastu kuģiem), 17 (vienklāja trismastu korvetēm un fregatēm) un 33 vīri (divklāju fregatēm un flitām). Šie kuģi bija bruņoti ar neliela kalibra lielgabaliem. Tos apkalpoja komanda, bet ne karavīri. Tāpēc komandā bija ieskaitīti konsabels (*Constapel, Constabel*) – atbildīgais par ieročiem. Protams, ja kuģi gatavoja par apsargu vairāku kuģu grupai, tad komandu papildināja profesionāli kara lietu un lielgabalu speciālisti. Līdz ar to kuģi uzstādīja visus iespējamus lielgabalus (atbilstoši lielgabalu lūku skaitam) un kravas vietā veda papildu municiju.

Parastos apstākļos divklāju fregates apkalpē bija 33 jūrnieki:  
kapteinis,

virsstūrmanis un viņa palīgs – otrs stūrmanis,

virsbocmanis un viņa palīgs,

konstabels (lielgabalu meistars) un viņa palīgs,

bārdzinis, viņš arī feldšeris un ārsts, un viņa palīgs,

meistars kuģa lietās un viņa palīgs,

20 virsmatroži, matroži un zemākas kategorijas amatnieki,

divi kuģapuikas.

### 5. Izmantotās

#### Latvijas Valsts vēstures arhīva lietas

235. fonds, 1. apraksts, 220. lieta.

554. fonds, 1. apraksts, 264., 616., 833., 837., 850. c un 850. d lieta.

554. fonds, 2. apraksts, 2082. lieta.

554. fonds, 3. apraksts, 80., 84., 1755., 1756., 1760. un 1927. lieta.

643. fonds, 1. apraksts, 180. lieta.

6999. fonds, 44. apraksts, 1126. lieta.

### 6. Daļēji izmantotās

#### Latvijas Valsts vēstures arhīva lietas

Sarakste ar Vāciju. 554. fonds, 3. apraksts, 372. lieta.

Rikojumi. 554. fonds, 3. apraksts, 375. lieta.

Amatnieki, sākot ar 1636. gadu. 554. fonds, 3. apraksts, 1848. lieta.

Dokumentu sakopojums. 554. fonds, 2. apraksts, 3159. lieta.

# *Hercega Jerkaba burinieki*

## 7. Izmantotie iespieddarbi

- Archeology East and West of the Baltic (Edited by I. Jansson). – Stockholm, 1995. – P. 199–203.
- Brownlee W. The First Ships round the World. – Cambridge University Press, 1974.
- Curti Ö. Masten, Rahen, Takelwerk. – Bielefeld, 1980.
- Elsevier's Nautical Dictionary. Vol. 1: Maritime Terminology, Vol. 2: Ships and their Equipment. – New York, 1966.
- Hoedel R. Modellbau von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts. – Rostock, 1983.
- Klawitter G. D. Vorlegeblätter für Schiffbauer, 1835. – Rostok, 1978.
- Lindberg A. Ordlista. – Stockholm, 1992.
- Marquardt K. H. Bemastung und Takelung von Schiffen des 18. Jahrhunderts. – Rostock, 1986.
- Mass V. On the Disaster of 10 Swedish Warships Wrecked at Cape Domesnas in 1625 // *Marinarkeologisk Tidskrift* 3–4/91. – Stockholm, 1991. – P. 10–13.
- Ozanne N. M. Marine Militaire. – Berlin, 1989.
- Paris E. Segelkriegsschiffe des 17. Jahrhunderts. – Rostock und Bielefeld, 1975.
- Rabbel J. Rostocker Windjammer. – Rostock, 1988. – S 124.
- Report of the VOC-ship «Amsterdam» Foundation, 1984. – Amsterdam, 1985.
- Seraphim E., Seraphim A. Geschichte Liv-, Est- und Kurlands. – II Band. – Reval, 1896.
- Stokholmas Valsts arhīva (SRA) dokumentu kopijas (Dr. I. Arensa sūtījums) // Latvijas Nacionālās bibliotēkas Rokrakstu fonds – A. Zālsterā fonds, A 305, Nr. 20, 22.
- Vasa Museum. – «Vasa», Stockholm, 1991.
- Wadia R. A. The Bombay Dockyard and the Wadia Master Builders. – Bombay, 1955.
- Wiebeck E. Indische Boote und Schiffe. – Rostock, 1987.
- Winter H. Der Holländische Zweidecker von 1660/70. – Rostock und Bielefeld, 1967.
- Zalsters A. E. Deutscher Schiffbaumeister Albrecht Peterssen (um 1600–1657) in Kurland // *Historiae Scientiarum Baltica* – Abstarct of XX Baltic Conference on the History of Science. – Tartu, January 30–31, 2001. – P. 84–85.

# Hercoga Jēkaba burinieki

## Komentāri

Dr. hist. Mārite Jakovļeva

1) (19. lpp.) Kurzemes hercogistes laikā tika lietoti dažādu veidu zīmogi. Kuldīgas pilsētas lielajā zīmogā bija attēlots ne tikai rats, bet arī pati Sv. Katrīna, turklāt spieķu skaits nebija strikti noteikts. Piemēram, 1686. gada pilsētas zīmogā redzams rats ar sešiem spieķiem. Seši spieķi ir redzami arī pašreizējā Kuldīgas ģerbonī. Savukārt, piemēram, pilsētas Mārtiņa Luterā Vitenbergas Marijas baznīcas portāla bareljefā (14. gadsimts) Sv. Katrīna tur rokā ratu ar astoņiem spieķiem.

2) (20. lpp.) Hercogs Vilhelms kļuva par pilntiesīgu hercogistes Kurzemes daļas valdnieku 1596. gadā, kad bija vienojies ar Frīdrihu par tēva testamenta izpildi. 1596. gada 21. maijā Tervetes Kalnamuižā brāļi noslēdza līgumu par varas sadali, kurā tika paredzēts, ka gan vienam, gan otram būs savs galms un savas pārvaldes iestādes. Pēc rakstura būdams ātrsirdīgs un nesavaldīgs, Vilhelms drīz vien sanaidojās ar lielu daļu muižniecības, kurai turklāt nepatika Vilhelma varas nostiprināšanas metodes, piemēram, tas, ka viņš svarīgos amatos iecēla ārzemniekus, nevis vietējos muižniekus. Konflikts starp muižniecību un hercogu Vilhelmu sasniedza kulmināciju 1615. gadā, kad Vilhelms pavēlēja apcietināt muižnieku opozīcijas vadītājus brāļus Magnusu un Gothardu Noldes. Aresta laikā brāļi pretojās un tika nogalināti. Tas izraisīja milzīgu muižniecības sašutumu. Tā iesniedza sūdzību par Vilhelmu Polijas karalim, kurš nosūtīja uz Kurzemi īpašu komisiju. Pēc lietas izmeklēšanas 1616. gadā hercogu Vilhelmu atstādināja no varas, bet par visas hercogistes valdnieku apstiprināja Frīdrihu. Hercogs Vilhelms vēl mēģināja gūt atbalstu Zviedrijā un Vācijā, taču bez panākumiem. Divdesmito gadu sākumā viņš aizbrauca uz Kukulovas abatiju Pomerānijā, kur palika līdz nāvei 1640. gadā.

3) (21. lpp.) Tā kā hercogam Frīdriham nebija bērnu, bet Vilhelmam bija atņemtas valdnieka tiesības, tad drīz vien īpašu nozīmi ieguva jautājums par hercoga pēcteci. Muižniecība līdz ar hercogistes satversmes jeb Valdības formulas (*Formula Regiminis*) pieņemšanu bija nodrošinājusi sev būtiskas priekšrocības un negribēja, lai pēc Frīdriha nāves hercogiste tiktu pakļauta tieši Polijas karalim. Jau 1621. gadā landtāgā tika ierosināts jautājums par Jēkaba tiesību atjaunošanu. Pēc ilggedējiem pūliņiem, kuros tika iesaistīta vairāku ārvalstu, piemēram,

## Hercoga Jēkaba burinieki

Anglijas, diplomātija un iztērētas milzīgas summas dāvanām, respektīvi kukuļiem, Ketleriem labvēlīgais Polijas karalis Vladislavs IV 1633. gadā rakstveidā apstiprināja Vilhelma apžēlošanas aktu (bez tiesībām uz hercoga varu) un Jēkaba troņa mantošanas tiesības. Tomēr Jēkaba stāvoklis joprojām palika nestabils, jo pretenzijas uz hercoga troni izvirzīja karaļa brālis Johans Kazimirs. Drošības dēļ, kā arī tāpēc, ka hercogs Frīdrihs bija jau sasniedzis cienījamu vecumu, 1638. gada 20. jūlijā landtāgā tika sastādīts dokuments, kurā hercogs Frīdrihs formāli atteicās no varas Jēkaba labā ar noteikumu, ka par piltiesīgu hercogu Jēkabs kļūs tikai pēc Frīdriha nāves. Taču gadījumā, ja Frīdrihs saslimtu un nespētu vairs valdīt, pārvaldišana būtu jāuzņemas Jēkabam, bet tai jānotiek Frīdriha vārdā. 1639. gada 18. februārī Viļņā Jēkabs pēc tam, kad bija parakstījis solījumu uzcelt Jelgavā un Kuldīgā katoļu baznīcu, saņēma investitūras diplomu, kam bija jāstājas spēkā pēc hercoga Frīdriha nāves. Tomēr arī Frīdriha dzīves laikā Jēkabs aktīvi palīdzēja tēvocim kopējās valsts pārvaldes lietās.

4) (21. lpp.) Sakarā ar Frīdriha formālo atteikšanos no varas, hercogi Frīdrihs un Jēkabs 1638. gada 19. jūlijā noslēdza vienošanos (*Instrumentum Cessionis*). Par apliecinājumu varas nodošanai Frīdrihs nodeva Jēkaba rīcībā vairākus muižu iecirkņus. Jēkabam tika piešķirti Sātu, Irlavas, Zvārdes, Sesavas, Saldus un Kuldīgas muižu iecirkņi, taču ar nosacījumu, ka ienākumi, kas tiks gūti no šīm muižām līdz 1639. gada Lieldienām, paliks hercoga Frīdriha rīcībā. Šajā dokumentā tāpat bija norādīts, ka hercogs Frīdrihs piešķir hercogam Jēkabam arī Ventas ostu (*die Port oder die Einfahrt zur Windau*), bet tās ierīkošanai jānotiek par Jēkaba līdzekļiem – ar to acīmredzot bija domāta ostas labiekārtošana.

5) (21. lpp.) Te atkārtots vēstures literatūrā sastopamais kļūdainais uzskats par Ežu manufaktūras pastāvēšanu jau hercoga Jēkaba laikā. Patiesībā dzelzs manufaktūru Ežās uzbūvēja tikai 17. gadsimta deviņdesmito gadu pirmajā pusē pēc hercoga Frīdriha Kazimira rīkojuma. Ventspils kuģu būvētavu ar dzelzi sākotnēji apgādāja Turlavas manufaktūra, kuru, visticamāk, bija ierīkojis jau Jēkaba tēvs hercogs Vilhelms. Hercogs Jēkabs aktīvi ķērās pie manufaktūru būves 17. gadsimta četrdesmito gadu otrajā pusē un piecdesmito gadu sākumā. Šajā laikā tika ierīkotas, piemēram, Skrundas pulvera dzirnavas un muskešu darbnīca, tēraudkalve Jelgavā, dzelzs manufaktūra Baldonē, kā arī dzelzs manufaktūra un stikla ražotne Biržos. Dzelzi kuģu būves un citām vajadzībām hercogs Jēkabs apskatāmajā laikā iepirka arī Zviedrijā. Saviem tirdzniecības partneriem, tirgotājam Klāsam Šmitam Stokholmā un viņa brālim Hansam Šmitam Rīgā, hercogs Jēkabs sūtīja, piemēram, rudzus un sāli, bet pretī saņēma varu, dzelzi, naglas, musketes un dažkārt arī lielgabalus un lielgaballodes.

## *Hercoģa Jēkaba burinieski*

6) (29. lpp.) Atsevišķu pilsētu apvienību izveidošana bija saistīta ar Hanzas veidošanās procesu. Piemēram, 1260. gadā savienību noslēdza Lībeka, Vismāra un Rostoka, kam 1283. gadā pievienojās Štrālzunde un Greifsvalde. 1280. gadā Lībeka noslēdza savienību ar Visbijas vācu kopieni, un 1282. gadā šai savienībai pievienojās arī Rīga. Pilsētas apņēmas aizsargāt tirdzniecības satiksmi starp Zundu un Novgorodu, t. i., Baltijas jūrā un tās ostās. 1295. gadā Lībeka panāca, ka uz to no Visbijas tika pārcelta Baltijas jūras tirgotāju tiesa, tā iegūstot vadošās pozīcijas reģionā. Taču tirdzniecības lietās katra pilsēta galvenokārt centās ievērot savas intereses, pēc iespējas mazinot svešu tirgotāju, par kādiem tika uzskatīti arī citu Hanzas pilsētu pārstāvji, konkurenci.

7) (29. lpp.) Pēc Dānijas un Norvēģijas karaļa Olafa IV nāves 1387. gadā par abu valstu karalieni tika atzīta viņa māte Margarēta. Viņa bija Dānijas karaļa Valdemāra IV meita, precejusies ar Norvēģijas karali Hakonu VI, un šis laulības rezultātā Dānija un Norvēģija nonāca vienās rokās. 1388. gadā zviedru magnāti ar daļu karaspēku padzina no Zviedrijas troņa Meklenburgas-Sverinas dinastijas pārstāvi Albrehtu III. Cīņas par varu Zviedrijā ilga vairākus gadus, līdz virsroku guva dāņi. 1397. gadā pēc Margarētas rīkojuma Zviedrijas pilsētā Kalmārā sanāca Skandināvijas valstu pārstāvji, kuri par triju valstu kopēju karali kronēja Margarētas mantinieku Ēriku XIII, taču Margarēta oficiāli turpināja valdīt līdz savai nāvei 1412. gadā. Kalmārā tika sastādīts arī ūnijas dokuments, kurš paredzēja, ka turpmāk visām trim valstīm jāpaliek vienotām, t. i., tām jābūt vienam valdniekam, taču likumi un valdība katrai valstij palika savi. Šis ūnijas pakts tā arī nekad netika ratificēts, tomēr kopējs valdnieks Skandināvijā bija līdz 1523. gadam, kad pēc Gustava Vasas ievēlēšanas par karali zviedri izstājās no ūnijas.

8) (30. lpp.) Hanzas savienības norietu un sabrukumu izraisīja objektīvi vēsturiskie apstākļi. To vidū svarīgākie ir valdnieku varaš pieaugums un nacionāli-teritoriālo valstu veidošanās, kā arī tirdzniecības organizācijas formu pārmaiņas, kuru rezultātā notika angļu un holandiešu tirgotāju pastiprināta darbība Baltijas jūras reģionā.

9) (31. lpp.) Šāds kuģu skaits ir krietni pārspīlēts. Uzrādot minētos skaitļus, Arveds Švābe par avotu izmantojis datus, kuros bija sniegts nevis kuģu, bet gan to pasažu jeb braucienu skaits. Piemēram, 17. gadsimta sešdesmitajos un septiņdesmitajos gados holandiešiem kopumā bija ap 8000 kuģu (pēc citām ziņām, 1670. gadā holandiešu flotē bija 3510 kuģi), bet Vācijas, Anglijas, Zviedrijas un Francijas flotes bija vairākas reizes mazākas.

10) (31. lpp.) Kaut gan primogenitūra jeb pirmdzimta mantošanas tiesības tolaik bija izplatītas, tās nebūt nebija obligātas. 16. gadsimta

## Hercoga Jēkaba burinieki

beigās un 17. gadsimta sākumā īpašuma sadale dēlu starpā bija diezgan bieži izplatīta, īpaši vācu firstu valstīs, piemēram, Saksijā, Tīringē, Hesenē u. c. Pat hercoga Jēkaba svainis, slavenākais no Brandenburgas kūrfirstiem, Frīdrihs Vilhelms (1620–1688), kuru jau laikabiedri dēvēja par Lielo, testamentā bija noteicis, ka Brandenburgas-Prūsijas valsts jāsadala starp visiem pieciem dēliem. Taču viņa vecākais dēls kūrfirsts Frīdrihs III, kurš 1701. gadā sevi kronēja par Prūsijas karali, valsts stiprināšanas interesēs atteicās burtiski izpildīt tēva testamentu. Pēc vairāku gadu sarunām ar brāļiem viņš panāca vienošanos par mantojuma atlidzinašanu citādā veidā.

11) (32. lpp.) Sk. 2. piezīmi.

12) (46. lpp.) Hercogistes izlēnošanas ceremonija notika svinīgi. Polijas galmā. Hercogam vai viņa piltarotam sūtnim bija jādod karalim uzticības zvērests, pēc tam sekoja tā dēvētā investitūra jeb ievadišana hercoga varā, kuras laikā tika izsniegts investitūras diploms. Diplomā bija noteiktas karaļa un hercoga savstarpējās tiesības un pienākumi. Lēna atjaunošanas ceremonija bija jāveic katrreiz, kad hercogiste vai Polija-Lietuvā mainījās valdnieks. 1633. gadā Frīdriham bija jāsaņem lēna apstiprinājums no Polijas karaļa Vladislava IV, kuru kronēja par karali 1632. gada novembrī un kurš valdīja līdz 1648. gada maijam.

13) (47. lpp.) Sk. 2. un 3. piezīmi.

14) (50. lpp.) Johans Grothūzens bija hercoga Ventšpils muižas iecirkņa (*Amt*) pārvaldnieks. Šā iecirkņa sastāvā bija Sarkanmuiža (*Rothe Hoff*), Užavas muiža (*Hoff Hasau*) un Packules muiža (*Hoff Patzkullen*). Abas pirmās muižas atradās Ventas kreisajā krastā, bet Packule bija labajā krastā. Tādējādi Johanam Grothūzenam bija teikšana arī otrpus upes. Johans Grothūzens muižas iecirkņa pārvaldnieka amatā palika līdz 1652. gada decembrim, kad viņu nomainīja Vilhelms Grolls (*W. Groll*), kurš pirms tam ieņēma iecirkņa rakstveža amatu. Savukārt par kārtību ostā un piekrastē rūpējās tā dēvētais piekrastes fogts (*Strandvogt*), kura pārziņā bija arī muitu iekasēšana un algu izmaksa ostas un kuģu būvētavas darbiniekiem. Tāpat krasta fogtam kopā ar muižas iecirkņa pārvaldnieku un kuģu būvētavas rakstvedi bija jāuzrauga kuģu būvētavas darbs. Visas minētās amatpersonas bija pakļautas Ventšpils pilskunga jurisdikcijai.

15) (59. lpp.) Kuģu būvētavā par *Compagniemeister* dažkārt apzīmēja arī tā dēvēto ekipāžas meistarū (*Equipagemeister*), kura pienākumos ietilpa kuģu apgāde ar takelāžu un burām. Piemēram, ekipāžas meistarū Johāns Kolbergs (*J. Colberg*, miris 1710. gadā) dokumentos saukts gan par *Compagniemeister*, gan arī par *Equipagemeister*.

## *Hercoga Jēkaba arhīvi*

16) (61. lpp.) Pēc hercoga Jēkaba rīkojuma 1640. gada vasarā Holandē darbam kuģu būvētavā tika savervēti vairāki namdari, taču nav zināms, vai tie ieradās Kurzemē, jo kādā jūlijā rakstītā vēstulē hercogs izteicies, ka namdariem jāierodas tuvākajā laikā, jo drīz iestāsies ziema un tad tie nebūšot vajadzīgi. Diemžēl konkrētu ziņu par 17. gadsimta četrdesmitajiem gadiem trūkst. Savukārt piecdesmitajos gados Ventspils kuģu būvētavā strādāja amatnieki no Holandes, Libekas, Kolbergas (tag. Kolobžega Polijā) un Dānijas, kā arī latvieši. Piemēram, 1652. gada aprīlī Amsterdamā tika salīgts 21 namdaris. Lidzīgā veidā amatnieki Holandē ligti arī turpmākajos gados.

17) (73. lpp.) Kurzemes hercogu arhīvam bija ārkārtīgi raibs liktenis. Pēc Jelgavas ieņemšanas Polijas – Zviedrijas kara laikā zviedri 1621. gadā arhīvu aizveda uz Stokholmu, kur tas palika līdz 1635. gadam, kad to atdeva atpakaļ. 1658. gadā arhīvs vēlreiz nonāca zviedru rokās un tika aizvests uz Rīgu. Zviedri to atdeva 1660. gadā pēc Olīvas miera līguma noslēgšanas. 1701. gadā, kad zviedri atkal tuvojās Jelgavai, hercogs Ferdinands daļu arhīva ar kuģi nosūtīja uz Kēnigsbergu, taču Prūsijas karalis neizdeva arhīvu Ferdinandam, un Kēnigsbergā tas glabājās līdz tam laikam, kad 1709. gadā par hercogu tika atzīts Jēkaba mazdēls Frīdrihs Vilhelms. Jelgavā palikušo arhīva daļu kopā ar hercogu bibliotēku karalis Kārlis XII lika pārvest uz Rīgu. Pēc Rīgas ieņemšanas 1710. gadā krievu rokās nonāca arī tur esošais hercogu arhīvs un bibliotēka. Jelgavā abas arhīva daļas nonāca tikai pēc tam, kad 1737. gadā par hercogu kļuva Ernsts Johans Birons. Astopadsmitajā gadsimtā arhīvs cieta ugunsgrēkā, kā arī no tā, ka glabātuvei iebruka griesti. Aizbraucot no Kurzemes pēc hercogistes likvidācijas 1795. gadā, pēdējais hercogs Peteris Birons paņēma līdz uz Sīleziju arī daļu arhīva. Savukārt Kurzemē palikušo arhīvu 1797. gadā sadalīja un nodeva glabāšanai trim jaunizveidotās guberņas iestādēm – kamerālpalātai, galma virstiesai un guberņas valdei. Dokumenti tika uzraudzīti nevēriģi, bet kamerālpalātas ierēdņi pat pārdeva daļu dokumentu makulatūrā. Divdesmitā gadsimta sākumā nodibināja atsevišķu Kurzemes Zemes arhīvu, kurā nonāca pārpalikumi no kamerālpalātā un galma virstiesā glabātajiem dokumentiem, bet guberņas valdes pārziņā esošā arhīva daļa, kurā bija galvenokārt politiskās vēstures dokumenti, tika nosaukta par Kurzemes hercogu arhīvu. 1909. gadā Kurzemes hercogu arhīvu pārveda uz Pēterburgu, un Latvijā tas atgriezās 1920. gadā. Savukārt Kurzemes Zemes arhīvu, kurā bija apvienotas ne tikai liecības par hercogu saimniecisko darbību, bet arī Kurzemes bruņniecības arhīvs, tiesu arhīvi u. c. dokumenti, 1919. gadā izveda uz Vāciju. Sākumā tas atradās Libekā, pēc tam Rostokā, bet no 1935. gada Berlīnē Prūsijas valsts arhīvā. Pēc Otrā pasaules kara par Kurzemes Zemes

## Hercoga Jēkaba burinieki

arhīva likteni ilgī nekas nebija zināms, un tikai sešdesmito gadu beigās latviešu vēsturniekam Teodoram Zeidam izdevās to atrast Merzeburgas pils tornī. 1971. gadā Kurzemes Zemes arhīvs atgriezās Rīgā un tika novietots Latvijas Centrālajā valsts vēstures arhīvā.

18) (77. lpp.) Kuģis *«Die Fortuna»* piedereja pašam hercogam Jēkabam. Johans Arends kopš 1640. gada februāra bija Jēkaba tirdzniecības partneris, kuram kopā ar hercoga aģentu Libekā Antoniju Veseli (*A. Wessell*) bija jā rūpējas par hercoga preču pārsūtīšanu un pārdošanu, par to J. Arends un A. Veselis saņēma noteiktus peļņas procentus.

19) (82. lpp.) Jāpiezīmē, ka sarkana lauva bija arī viena no Kurzemes hercogistes ģerboņa heraldiskajām figūrām. Tā ģerbonī simbolizēja Kurzemi, un vēlāk tika pārņemta arī Latvijas Republikas ģerbonī.

20) (86. lpp.) Kad 1646. gada nogalē hercoga Jēkaba sūtnis Georgs Firkss Parīzē sāka pārrunas par Kurzemes kuģu pārdošanu Francijai, piedāvāto kuģu vidū bija arī šis. Pēc G. Firksa ziņām tas bija būvēts 1643. gadā Kurzēmē, ap 250 lastu liels, ar 36 dzelzs lielgabaliem un tika piedāvāts Francijai par 23 000 ekiju. Attiecībā uz būves gadu G. Firkss varēja arī kļūdīties, taču nav izslēgts, ka kuģis tiešām bija būvēts Kurzēmē, nevis pirktis Holandē. 1647. gada pavasarī *«Rothe Lowe»* kopā ar citiem piedāvātajiem Jēkaba kuģiem Amsterdamā apsekoja Francijas pārstāvis, secinot, ka tie, izņemot *«Wappen von Curland»*, esot pārāk mazi, lai Francija tos varētu izmantot par karakuģiem. Tolaik Amsterdamas ostā esošajiem hercoga kuģiem (kopā pieciem) bija uzlikts arests sakarā ar hercoga finansiālajām nesaskaņām ar bijušajiem faktoriem jeb tirdzniecības aģentiem – Amsterdamas tirgotājiem Georgu Laubengīru (*G. Laubengier*) un Johanu Kampi (*J. Kampe*). Hercogs kuģu arestu neuzskatīja par nopietnu šķērslī darījumam ar Franciju, un vismaz dažus kuģus vēlāk arī atguva. *«Rothe Lowe»* ir pagaidām vienīgais kuģis, par kuru zināms, ka G. Laubengīrs un J. Kampe bija panākuši tā publisku izsoli. 1647. gadā II. maijā kuģi Amsterdamā pārdeva par 10 500 holandiešu guldeņu. Jēkabs plānoja iesniegt protestu pret pārdošanu, un, spriežot pēc 1648. gada inventarizācijas akta, tas iedarbojās. *«Rothe Lowe»* nogrima 1651. gada sākumā.

21) (86. lpp.) Šis jautājums vēl papildus jāpēta. Spriežot pēc dokumentiem, hercoga flotē bija sastopami vairāki kuģi ar vienādu nosaukumu. Piemēram, 1640. gadā nogrimušā kuģa *«Fortuna»* vietā hercogs Holandē bija nopircis citu kuģi ar tādu pašu nosaukumu, kuru 1645. gadā arestēja Amsterdamā holandiešu Vestīndijas kompānijas pretenziju dēļ, kura uzskatīja, ka Jēkabs pārkāpis kompānijas tirdzniecības monopolitātes Gvinejā. Vēl viens kuģis *«Fortuna»* minēts Ventspilī 1694. gadā. Kuģus ar vienādu nosaukumu būvēja arī hercogistē. Var minēt vismaz

## Hercoga Jēkaba kurinieki

divus kuģus «*St. Johann*», kas bija uzbūvēti Kurzemē. Viens kuģoja jau 17. gadsimta piecdesmitajos gados, otru uzbūvēja Ventspilī 17. gadsimta deviņdesmitajos gados, un līdzīgus piemērus varētu minēt vēl.

22) (88. lpp.) Saskaņā ar mākslas zinātnieka Imanta Lancmaņa atziņām kroņi kā valdnieka ranga izpausme heraldikā 17. gadsimta pirmajā pusē vēl tikai veidojās, un arī Kurzemē visa 17. gadsimta laikā hercoga kroņa atveidojumā bija sastopamas nekonsekvences. Protams, hercogs Jēkabs nebija pieskaitāms pie varenākajiem valdniekiem, taču diez vai viņš izmantoja alņa žuburus savas varenības akcentēšanai. Alnis bija hercogistes Zemgales daļas heraldiskā figūra un kā Zemgales simbols tika uzņemts arī Jelgavas pilsētas ģerbonī, kura 1642. gadā, Jēkabam kāpjot troni, tika pasludināta par oficiālo hercogistes galvaspilsētu.

23) (90. lpp.) Kuģi «*Das gekrönte Ehrend*» 1645. gada sākumā pie Dinkerkas aizturēja spāņi un aizveda to uz Ostendi. Abas minētās pilsētas piederēja pie Flandrijas, kura atradās spāņu Nīderlandes sastāvā. Pamatojums kuģa aizturēšanai bija fakts, ka tā kapteinis pēc tautības bija holandietis. Tā kā tolaik Spānija karoja ar Holandi, tad holandiešu kapteiņa esamību spāņi uzskatīja par neitralitātes pārkāpumu, kas ļāva kuģi konfiscēt kā trofeju. 1645. gada rudenī hercoga Jēkaba sūtnis Georgs Firkss uzsāka mēģinājumus atgūt kuģi, taču neveiksmīgi, tādēļ 1646. gadā pēc hercoga pavēles Briselē tika ierosināta tiesas prāva, tomēr arī tā nedeva cerētos rezultātus, un kuģis netika atgūts. Mēģinājumus saņemt vismaz atlīdzību par konfiscēto kuģi un precēm Jēkabs turpināja līdz mūža beigām. Piemēram, 1661. gadā hercogs, pierēķinot procentus par sev nodarītajiem zaudējumiem kopš kuģa sagūstīšanas, izvirzīja Spānijai pretenzijas 80 000 dālderu apmērā, bet septiņdesmitajos gados kā atlīdzību pieprasīja Spānijai piederošo Trinidadas salu. Lieta tika turpināta vēl arī hercoga Jēkaba dēla Frīdriha Kazimira valdīšanas laikā, jo Jēkabs testamentā bija novēlējis delam atgūt ārzemju parādus, to skaitā arī parādus no Spānijas, lai varētu izmaksāt brāļiem un māsām mantojuma daļu. Taču naudu saņemt tā arī neizdevās.

24) (92. lpp.) Kurzemes hercogu tituls bija šāds: Kurzemes un Zemgales hercogs Livonijā (*in Lieffland zu Curland und Semgallen Herzog*). Tūlīt pēc hercogistes izveidošanas 1562. gada 5. martā hercogs Gothards vēl loloja cerības iegūt savā īpašumā visu kādreizējo Livoniju. Šo cerību stiprināja arī Gotharda Ketlera iecelšana par Daugavas labā krasta teritoriju jeb vēlākās Pārdaugavas hercogistes pārvaldnieku. Taču jau 1566. gadā Polijas karalis par labā krasta vietvaldi Gotharda vietā iecēla Lietuvas maršalu Janu Hodkeviču (*J. Chodkiewicz*), tādējādi atstājot hercogam bijušās Livonijas Kurzemes un Zemgales daļu, ārpus kuras vēl palika arī bijusī Kurzemes biskapija jeb Piltene.

## Vēsturiskie notikumi Ketleru dinastijas valdīšanas laikā

*Dr. hist. Mārīte Jakovļeva*

- 1558.–1582. Livonijas karš, kas sākas ar krievu karaspēka iebrukumu Tērbatas bīskapijā. Cīņā par Baltijas piekrastēm iesaistās arī Polija-Lietuva, Zviedrija un Dānija. Kara rezultātā lielākā daļa Latvijas un Igaunijas teritorijas nonāk Polijas rokās.
1559. Gothards Ketlers kļūst par Livonijas ordeņa mestru.
1559. Libekā notiek pēdējā Hanzas pilsētu pārstāvju tikšanās, kurā piedalās Rīga (Tallina piedalās vēl 1576. gadā).
28. II. 1561. Viļņā Livonijas ordeņa mestrs Gothards Ketlers un Polijas karalis Sigismunds II Augusts noslēdz tā dēvēto Padošanās līgumu (*Pacta subiectionis*). No Livonijas ordeņa īpašumiem Kurzemē un Zemgalē izveido hercogisti, kuru karalis piešķir G. Ketleram kā mantojamu lēni. Šis līgums ievada Livonijas konfederācijas sabrukumu.
5. 3. 1562. Rīgas pili Livonijas ordeņa mestrs un ordeņa brāļi svinīgi atsakās no saviem amatiem un zvēr uzticību karalim Sigismundam II Augustam. Livonijas ordenis tiek sekularizēts. No juridiskā viedokļa tā ir Kurzemes un Zemgales hercogistes rašanās diena.
1569. Ļubļinas seimā tiek noslēgta ūnija starp Poliju un Lietuvu, izveidojot vienotu Polijas-Lietuvas valsti (*Žečpospolitu*).
1570. Hercogs Gothards paraksta Kurzemes hercogistes muižniecības tiesību apstiprinājumu jeb Gotharda privilēģiju (*Privilegium Gotthardinum*).
1571. Apvienotā spāņu veņēciešu flotē (vairāk nekā 200 kuģu) Lepanto līcī pēc sīvas kaujas gandrīz pilnībā iznīcina Osmāņu impērijas floti.
1581. Nīderlandes ziemeļu provinces pasludina neatkarību no Spānijas, izveidojot Savienoto Nīderlandi jeb Holandi. Spānija galīgi atzīst Holandes neatkarību 1648. gadā Vestfales miera līgumā.
1581. Rīgas pilsēta padodas Polijas karaļa Stefana Batorija virskundzībai.
- 1583.–1585. Notiek tā dēvētais karš par Piltenes mantojumu starp Poliju un Dāniju par tiesībām uz bijušo Kurzemes bīskapiju (Pilteni), kas izcēlās pēc

## *Hercoga Jekaba turinieki*

hercoga Magnusa nāves. Tas beidzās ar Kronenborgas līgumu 1585. gada 10. aprīlī. Dānija atteicās no Piltenes apgabala par labu Polijai par 30 000 dālderu. Naudu Polijas karalim aizdeva Brandenburgas markgrāfs, kurš tādejādi ieguva Pilteni ķīlas valdījumā.

Angli Frensisa Dreika vadībā uzvar spāņu floti (Neuzvaramo armādu), kas sūtīta iekarot Angliju.

1588.

Tērvetes Kalnamuižā hercogi Frīdrihs un Vilhelms noslēdz vienošanos, ar kuru isteno tēva testamentā (1587) pausto gribu. Frīdrihs nodod Vilhelmam pārvaldi Kurzemē.

1596.

Polijas-Zviedrijas karš. Abu pušu karaspēks posta hercogistē.

1600.–1629.

Izveidota angļu tirgotāju Ostindijas kompānija.

1600.

Izveidota holandiešu tirgotāju Ostindijas kompānija.

1602.

Salaspils kaujā poļu karaspēks sakauj daudz spēcīgāko zviedru karaspēku. Kauja personīgi piedalās hercogs Frīdrihs ar 300 vīru lielu vienību, kurū veiksmīgais uzbrukums zviedru kreisajam flangam būtiski ietekmēja kaujas iznākumu.

1605.

Hercogs Vilhelms apprec Prūsijas hercoga Albrehta Frīdriha meitu Sofiju (1582–1610) un atgūst Livonijas kara laikā Prūsijai ieķīlāto Grobiņas novadu kā sievas pūra tiesu.

1609.

Dzimst hercogs Jekabs.

28. 10. 1610.

Kurzemes hercogi Vilhelms un Frīdrihs noslēdz līgumu ar Rīgas pilsētu. Rīga panāk, ka par likumīgām ostām hercogistē tiek atzītas vienīgi Liepāja un Ventspils. Daugavas lejtece atrodas pilsētas jurisdikcijā, un hercogiem aizliegts turpmāk Daugavā turēt savu karakuģi. Tirdzniecībā jālieto Rīgas mēri. Vēlāk hercogs Jekabs minēto līgumu neuzskata par likumīgu un atbalsta sīkostas Kurzemes piekrastē.

21. 10. 1615.

Hercoga Vilhelma konflikts ar muižniecību, tā rezultātā viņš zaudē varu.

1615.

Piltenes apgabals nonāk tiešā Polijas karaļa pakļautībā.

1617.

Polijas karaļa sūtīta komisija izstrādā Kurzemes hercogistes satversmi (Valdības formulu), kas ierobežo hercoga tiesības par labu muižniekiem, kā arī Kurzemes hercogistes likumu krājumu (Kurzemes statusus). Par hercogistes valdnieku tiek apstiprināts hercogs Frīdrihs.

1617.

Saskaņā ar Valdības formulu hercogistē sāk lietot pāvesta Gregora kalendāru jeb jauno stilu. Rīgā un Vidzemē jorojām lieto julijāņu kalendāru jeb veco stilu.

1. 1. 1618.

## Hercoga Jēkaba burinieki

1618. Izveidojas vienota Brandenburgas-Prūsijas valsts.
- 1618.–1648. Notiek Trīsdesmitgadu karš. Tas ir pirmais koalīciju lielkarš Eiropā, kuru izraisīja konfesionālas pretrunas starp katoļiem un protestantiem un politiskas pretrunas starp Franciju un Habsburgiem. Karš beidzās ar Vestfāles mieru, kurš noteica jaunu kārtību Eiropā.
1618. Izveidota angļu tirgotāju Rietumāfrikas kompānija, angļi ierīko atbalsta punktu Gambijā.
1621. Izveidota holandiešu tirgotāju Rietumindijas kompānija.
1621. Zviedri ieņem Rīgu un drīz pēc tam arī Jelgavu. Jelgavas pilsētu poļi atkaro vēl tajā pašā gadā, bet pils paliek zviedru rokās līdz 1622. gada vidum.
1625. Zviedri otrreiz ieņem Jelgavu.
1629. Altmarkā (tag. *Stary Targ* Polijā) Polija un Zviedrija noslēdz pamieru uz sešiem gadiem. Zviedriem jāatstāj Jelgava, taču ļauts paturēt uz pamiēra laiku vairākas ieņemtās Kurzemes hercogīstei piederošās teritorijas, piemēram, tagadējo Daugavgrīvu, Doles un Roņu salu u. c. Šīs teritorijas Kurzeme vairs neatguva.
1630. Tiek regulēta robeža starp hercogīsti un zviedru ipašumiem Daugavas kreisajā krastā.
- 1630.–1635. Zviedri ievāc licenci (jūras muitu) Liepājas un Ventspils ostās.
1635. Altmarkā noslēgtais pamiers starp Poliju un Zviedriju sarunās Štumsdorfā (tag. *Sztumska Vies'* Polijā) tiek pagarināts vēl uz 26 gadiem.
1642. Jēkabs kļūst par pilntiesīgu valdnieku.
1642. Anglijā sākas pilsoņu karš (tā dēvētā puritāniskā revolūcija), kurā savā starpā cīnās karaļa vāras un parlamenta piekritēji. Hercogs Jēkabs sniedz palīdzību karaļa armijai.
1643. Kurzeme un Francija noslēdz tirdzniecības līgumu. Tas ratificēts 1647. gadā.
- 1643.–1645. Karš starp Zviedriju un Dāniju, kas noslēdzas ar Bremsebrū (*Brömsebro*) miera līgumu, saskaņā ar kuru Zviedrija no Dānijas ieguva daļu Norvēģijas, Gotlandi un Sāmsalu.
1645. Hercogs Jēkabs Kēnigsbergā salaulājas ar Brandenburgas kūrfirsta Frīdriha Vilhelma māsu Lūīzi Šarloti.
1649. Anglijas karaļa Kārļa I sodīšana ar nāvi. Anglijā tiek pasludināta republika.

## *Hercoga Jēkaba turinieki*

- Libekā sākās sarunas starp Poliju un Zviedriju, kuras abu valstu samierināšanai ar Francijas starpniecību noorganizēja Kurzemes hercogs Jēkabs. Libekas kongress ar pārtraukumiem ilga gandrīz divus gadus, taču beidzās bez rezultātiem. 1651.
- Angļi izdod «Navigācijas aktu», kas atļauj preču importu Anglijā un tās īpašumos vienīgi ar angļu un preču ražotājvalsts kuģiem. Ar tā palīdzību angļi cer mazināt holandiešu kā tirdzniecības starpnieku nozīmi. 1651.
- Pirmais angļu–holandiešu jūras karš, kuru izraisīja «Navigācijas akta» pieņemšana. Sākas cīņa starp Angliju un Nīderlandi par hegemoniju pasaules jūrās. 1652.–1654.
- Olivers Kromvels (*O. Cromwell*, 1599–1658), viens no parlamenta armijas vadītājiem Anglijas pilsoņu kara laikā, pārņem varu un pasludina sevi par Anglijas lordu–protektoru. 1653.
- Anglija atzīst Kurzemes hercogistes neitralitāti. 1654.
- Notiek Krievijas–Polijas karš, kura laikā no armiju caurgājieniem smagi cieš hercogistes Sēlijas daļa. Krievija okupē Latgali, taču pēc Andrusovas miera līguma noteikumiem spiesta to atstāt. 1654.–1667.
- Hercogs Jēkabs noslēdz neitralitātes līgumu ar Krieviju. 1655.
- Anglijas–Spānijas karš, kas sākās ar angļu iebrukumu Jamaikā. 1655.–1658.
- Karš starp Poliju un Zviedriju (I Ziemeļu karš). Karadarbība atkal skar Latvijas teritoriju. 1655.–1660.
- Piltenes apgabala muižnieki noslēdz savienību ar hercogu Jēkabu. Piltenes apgabals formāli apvienots ar Kurzemes hercogisti līdz 1717. gadam, kad atkal nonāk tiešā Polijas pakļautībā. 1656.
- Zviedrijas karš ar Krieviju. Saskaņā ar Kardisas mieru Krievija atteicās no saviem iekarojumiem Vidzemē. 1656.–1661.
- Zviedrijas karš ar Dāniju. Dānija zaudē savus īpašumus Dienvidzviedrijā (Skones provinci u. c.). 1657.–1658.
- Noslēgts tirdzniecības un kuģniecības līgums starp hercogu Jēkabu un O. Kromvelu. 1657.
- Prūsijas hercogiste iegūst neatkarību no Polijas–Lietuvas. 1657.
- Zviedri okupē Kurzemes hercogisti, bet hercogu Jēkabu ar ģimeni saņem gūstā un aizved uz Ivangorodas cietoksni pie Narvas. 1658.
- Beidzas I Ziemeļu karš. Miera sarunās Olivas klosterī (Dancigas, tag. Gdaņskas, tuvumā) starp Poliju un Zviedriju. Polija galīgi atzīst Vidzemi par Zviedrijas īpašumu. Kurzemes hercogistes kancleram 1660.

## *Hercoga Jēkaba turinieki*

- Melhioram fon Felkerzāmam ar grūtībām izdodas panākt Jēkaba tiesību uz hercoga troni atjaunošanu.
8. 7. 1660. Hercogs Jēkabs atgriežas Kurzemē. Hercogiste karā smagi cietusi, izpostīti arī hercoga rūpnieciskie uzņēmumi.
1660. Anglijā tiek atjaunota karaļa vara. Troni kāpj ar nāvi sodītā karaļa Kārļa I dēls Kārlis II.
1661. Karalis Ludviķis XIV (1638–1715) Francijā sāk valdīt patstāvīgi (Francijas karalis no 1643, līdz 1661 pavaldonības valdību vada viņa māte Austrijas Anna un pirmais ministrs kardināls Mazarīni).
1661. Par Francijas finansu un tirdzniecības intendantu iecelts Žans Batists Kolbērs (*J. B. Colbert*; 1619–1683), 1664. gadā viņš sāk īstenot merkantilismam raksturīgu saimniecisko politiku. 1665. gadā Ž. B. Kolbēra pārziņā nonāk arī jūrlietas.
1664. Hercogs Jēkabs noslēdz tirdzniecības līgumu ar Anglijas karali Kārli II.
- 1664.–1667. Otrais angļu–holandiešu jūras karš.
1669. Notiek pedēja Hanzas pilsētu pārstāvju tikšanās Hanzas vēsturē.
- 1672.–1678. T. s. Holandiešu karš. Francija, Anglija un Zviedrija karo pret Holandi, Spāniju, Vācu ķeizaru. Brandenburga ieņem mainīgu nostāju. Kara pirmajā posmā hercogs Jēkabs ļauj holandiešiem vervēt kareivjus Kurzemē, princis Frīdrihs Kazimirs personīgi piedalās kaujās, izrādot lielu varonību.
- 1672.–1674. Trešais angļu–holandiešu jūras karš.
- 1674.–1679. Zviedrijas–Brandenburgas karš. Šā kara ietvaros 1678. gada oktobrī un novembrī zviedru karaspēks H. Hūrna (*H. Horn*) vadībā šķērso Kurzemes hercogistes teritoriju. 1679. gada februārī brandenburgiešu vienības ieiet Kurzemē, vājšot zviedrus.
1676. Mirst Kurzemes hercogiene Luīze Šarlote.
1677. Princis Frīdrihs Kazimirs dibina Liepājas kuģu būvētavu. Tā pastāv līdz 18. gadsimta sākumam. Kā kuģu būves vieta Liepāja minēta jau 16. gadsimta beigās.
1681. gada 31. XII Mirst hercogs Jēkabs, troni kāpj viņa vecākais dēls Frīdrihs Kazimirs.
1694. Rīgas pili sākas Kurzemes un Zviedrijas pārstāvju konference, lai atrisinātu Kurzemes hercogistes nesaskaņas ar Zviedriju un Rīgu kuģniecības, tirdzniecības, robežu, zvejas, zemnieku bēgļu izdošanas un citos jautājumos. Tā ilga ar pārtraukumiem gandrīz divus gadus, taču vienošanos panākt neizdevās.

## *Hercoga Jēkaba kuriniski*

- Krievu diplomātiskā misija jeb Lielā sūtniecība dodas cauri Latvijas teritorijai uz Rietumeiropu. Tās sastāvā ar Pētera Mihailova vārdu ceļo cars Pēteris I. Sūtniecība viesojas Rīgā un Jelgavā. 1697.
- Mirst hercogs Frīdrihs Kazimirs. Par aizbildniecību pār mazgadīgo hercogu Frīdrihu Vilhelmu un varu hercogistē cīnās hercoga atraitne Elizabete Sofija un brālis Ferdinands, pēdējais gūst virsroku. 22. I. 1698.
- Lielais Ziemeļu karš. Krievija savienībā ar Saksiju, Poliju un Dāniju cenšas «izspiest» Zviedriju no Baltijas. 1700.–1721.
- Spilves kaujā zviedri sakauj sakšu armiju, kuras sastāvā atrodas arī hercogs Ferdinands. Uzvarā šajā kaujā ļauj zviedriem veikt sekmīgu iebrukumu hercogistē. 1701.
- Hercogiene atraitne ar dēlu Frīdrihu Vilhelmu un hercogs Ferdinands aizbrauc no Kurzemes. Ferdinands Kurzemē vairs neatgriežas. Zviedri ieņem Jelgavu. Turpmākos astoņos gados hercogiste iet no rokas rokā. 1701.
- Krievi atkal ieņem Jelgavu un uzsāk Rīgas aplenkumu. 1709.
- Kurzemē un Vidzemē plosās mēra epidēmija jeb Lielais mēris. 1710.–1711.
- Rīga padodas krievu armijai. Vidzeme un Rīga tiek pievienotas Krievijai. 1710.
- Kurzemē no Vācijas atgriežas jaunais hercogs Frīdrihs Vilhelms. Lai no Krievijas varētu atgūt hercogisti, viņam nākas apprecēt Pētera I pusbrāļa meitu Annu Ivanovnu. 1710.
- Mirst Frīdrihs Vilhelms, bet par hercogu kļūst Ferdinands, kurš pastāvīgi dzīvo Dancīgā. Turpina pieaugt Krievijas ietekme hercogistes lietās. 1711.
- Anna Ivanovna kā hercoga atraitne apmetas uz dzīvi Jelgavā. 1717.
- Beidz pastāvēt Ventspils kuģu būvētava. 1719.
- Ar miera līgumu Nistadē beidzas Lielais Ziemeļu karš. Līgums apstiprina Vidzemes pievienošanu Krievijai. Krievija kļūst par vadošo politisko spēku Baltijā. Cars Pēteris I pieņem ķeizara (imperatora) titulu. 1721.
- Mirst hercogs Ferdinands, ar viņa nāvi beidzas Ketleru dinastijas valdīšana Kurzemē un Zemgalē. 1737. gada 4. maijs

## Kurzeme

### *Ketleri:*

|                   |   |
|-------------------|---|
| Gothards          | 1562. 5. III – 1587.                                |
| Frīdrihs          | 1587. – 1642.                                       |
| Vilhelms          | 1587 (1596. ) – 1616.                               |
| Jēkabs            | 1642. – 1681.                                       |
| Frīdrihs Kazimīrs | 1682. – 1698.                                       |
| Frīdrihs Vilhelms | 1698. – 1711.                                       |
| Ferdinands        | 1698. – 1709. administrators, 1711. – 1737. hercogs |
| Anna Ivanovna     | 1711. – 1730.                                       |

### *Bīroni:*

|                      |                                |
|----------------------|--------------------------------|
| Ernsts Johans        | 1737. – 1740. un 1763. – 1769. |
| Pēteris              | 1769. – 1795.                  |
| Faktiski bez hercoga | 1740. – 1758.                  |
| Saksijas Kārlis      | 1758. – 1763.                  |

## Polija-Lietuva

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| Sigismunds II Augusts                | 1548. – 1572. (Jageloņu dinastijas beigas)   |
| Anri Valuā                           | 1573. – 1574.  |
| Stefans Batorijs                     | 1575. – 1586.  |
| Sigismunds III Vasa                  | 1587. – 1632. (1592. gadā manto arī Zviedrijas troni)                                  |
| Vladislavs IV Vasa                   | 1632. – 1648.  |
| Jans II Kazimīrs Vasa                | 1648. – 1668.  |
| Mihails Višņevickis                  | 1669. – 1673.  |
| Jans III Sobieskis                   | 1674. – 1696.  |
| Augusts II Stiprais                  | 1697. – 1733.  |
| Staņislavs Lešķinskis                | 1704.–1709. (ievēlēts pēc karaļa Kārļa XII prasības)<br>1733.–1736. (ievēlēts otrreiz) |
| Augusts III                          | 1733.–1763.  |
| Staņislavs II Augusts<br>Poņatovskis | 1764.–1795.  |

## Zviedrija

|                        |  |
|------------------------|--|
| Ēriks XIV              | 1560. – 1568.  |
| Johans III             | 1568. – 1592.  |
| Sigismunds             | 1592. – 1600. (vienlakuks ir Polijas karalis Sigismunds III) |
| Kārlis IX              | 1604. – 1611. (1600. – 1604. pavaldonis)                     |
| Gustavs II Ādolfs      | 1611. – 1632.  |
| Kristīne               | 1632. – 1654. (patstāvīgi valda no 1644. gada)               |
| Kārlis X Gustavs       | 1654. – 1660.  |
| Kārlis XI              | 1660. – 1697. (patstāvīgi – no 1672. gada)                   |
| Kārlis XII             | 1697. – 1718.  |
| Ulrika Eleonora        | 1719.–1720. (atsakās no troņa par labu vīram)                |
| Frīdrihs (Frederiks) I | 1720.–1751. (hercoga Jēkaba mazdēls)                         |
| Ādolfs Frīdrihs        | 1751.–1771.  |
| Gustavs III            | 1771.–1792.  |
| Gustavs IV Ādolfs      | 1792.–1809. (pastāvīgi no 1796. gada)                        |

## Dānija/Norvēģija

|               |               |
|---------------|---------------|
| Frīdrihs II   | 1559. – 1588. |
| Kristians IV  | 1588. – 1648. |
| Frīdrihs III  | 1648. – 1670. |
| Kristians V   | 1670. – 1699. |
| Frīdrihs IV   | 1699. – 1730. |
| Kristians VI  | 1730. – 1746. |
| Frīdrihs V    | 1746. – 1766. |
| Kristians VII | 1766. – 1808. |

## Prūsijas hercogiste/Brandenburga-Prūsija

|                      |               |
|----------------------|---------------|
| Albrehts I           | 1525. – 1568. |
| Albrehts II Frīdrihs | 1568. – 1618. |

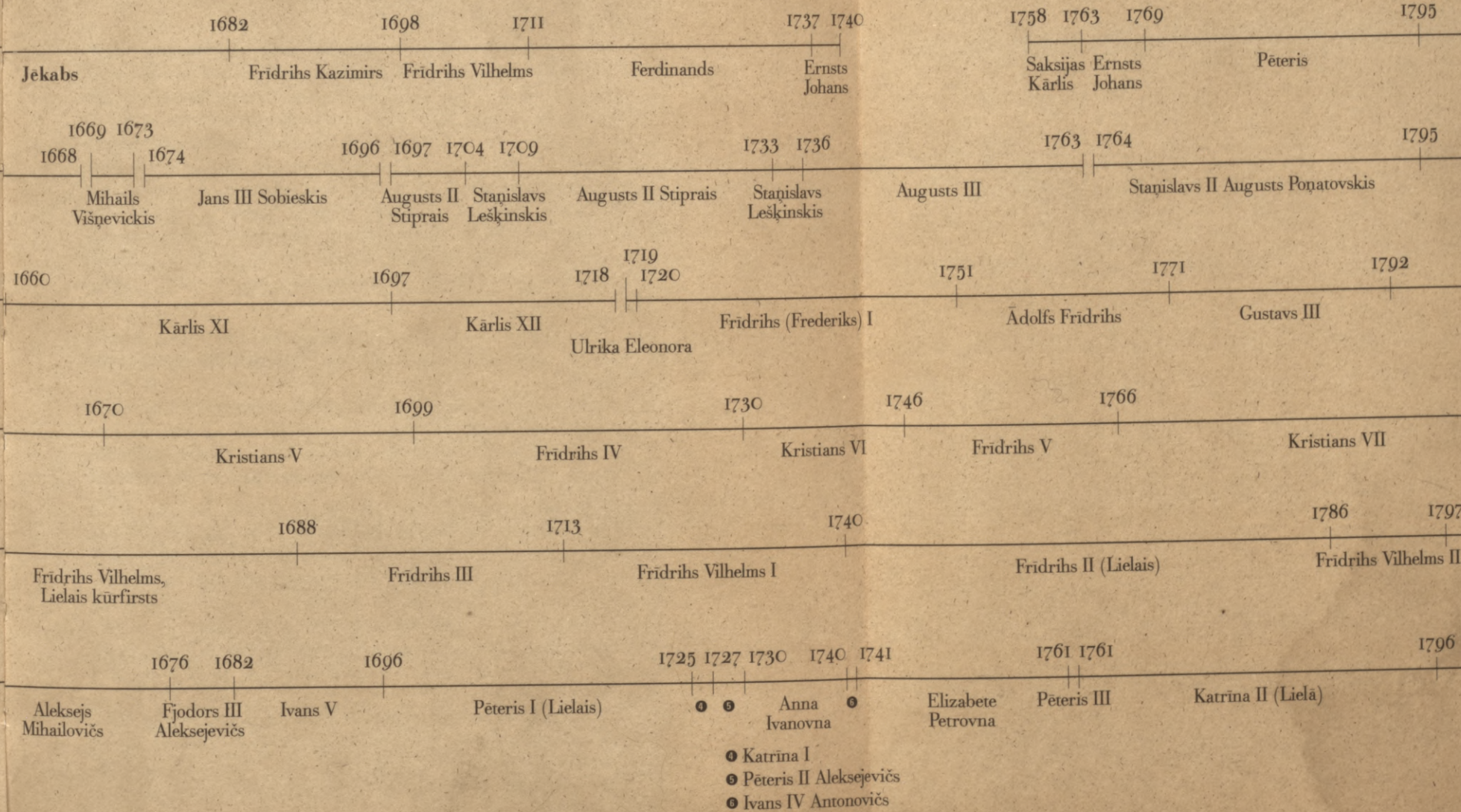
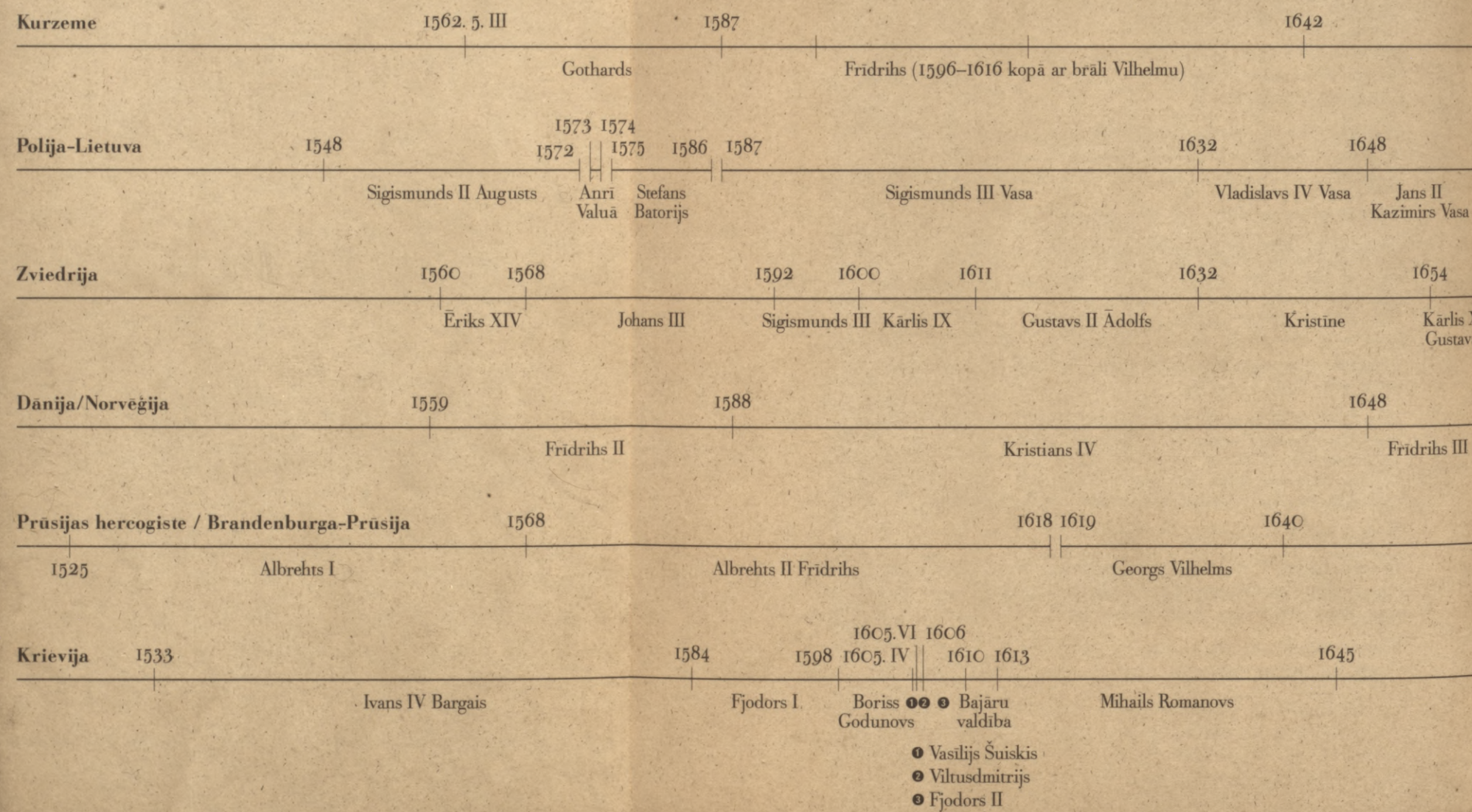
*Tā kā viņš bija garīgi slims, 1577. gadā Polijas karalis par reģentu norīkoja  
tūvāko radnieku un mantinieku Brandenburgas-Ansbahas markgrāfu*

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Georgu Frīdrihu       | 1578. – 1603.,<br><i>kam sekoja Brandenburgas kūrfirsts</i> |
| Joahims Frīdrihs      | 1603. – 1608.<br><i>un viņa dēls</i>                        |
| Johans Sigismunds     | 1608. – 1619.   |
| Georgs Vilhelms       | 1619. – 1640.   |
| Frīdrihs Vilhelms,    |   |
| Lielais kūrfirsts     | 1640. – 1688.   |
| Frīdrihs III          | no 1701. gada Prūsijas karalis                              |
| Frīdrihs I            | 1688. – 1713.   |
| Frīdrihs Vilhelms I   | 1713. – 1740.   |
| Frīdrihs II (Lielais) | 1740. – 1786.   |
| Frīdrihs Vilhelms II  | 1786. – 1797.   |

## Krievija

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Ivans IV Bargais         | 1533. – 1584. (cars no 1547. gada)              |
| Fjodors I Ivanovičs      | 1584. – 1598.                                   |
| Boriss Godunovs          | 1598. – 1605. (no 1584. gada reģents)           |
| Fjodors II Borisovičs    | 1605. IV – 1605. VI                             |
| Viltusdmitrijs           | 1605. VI – 1606.                                |
| Vasilijs Šuiskis         | 1606. – 1610.                                   |
| Bajāru valdība           | 1610. – 1613.                                   |
| Mihails Romanovs         | 1613. – 1645.                                   |
| Aleksejs Mihailovičs     | 1645. – 1676.                                   |
| Fjodors III Aleksejevičs | 1676. – 1682.                                   |
| Ivans V                  | 1682. – 1696. (reģente Sofija līdz 1689. gadam) |
| Pēteris I (Lielais)      | 1682./1696. – 1725.                             |
| Katrīna I                | 1725. – 1727.                                   |
| Pēteris II Aleksejevičs  | 1727. – 1730.                                   |
| Anna Ivanovna            | 1730. – 1740.                                   |
| Ivans IV Antonovičs      | 1740. – 1741. (reģente Anna Leopoldovna)        |
| Elizabete Petrovna       | 1741. – 1761.                                   |
| Pēteris III              | 1761. – 1762.                                   |
| Katrīna II (Lielā)       | 1762. – 1796.                                   |

Kurzemes hercogi un kaimiņvalstu valdnieki no 16. līdz 18. gadsimtam



*Hercoga Jēkaba kurinieki*

## Dažādu amatpersonu ziņojumi par hercoga Jēkaba kuģiem

*Dr. hist. Māriete Jakovļeva*

Šie ziņojumi iesūtīti Brandenburgas kūrfirstam Fridriham Vilhelmam 1658. gada beigās un 1659. gada sākumā pēc tam, kad Kurzemes hercogisti sāka okupēt zviedri, bet hercogs Jēkabs ar ģimeni tika aizvesti gūstā. Uzdodot ievākt ziņas, Brandenburgas kūrfirsts rūpējās ne vien par sava svainā un domubiedra īpašumu, bet arī par iespējam izmantot Kurzemes kuģus paša vajadzībām. Tā kā par ziņu avotiem izmantoti kapteiņu u. c. aculiecinieku stāstījumi, informācija par kuģiem bieži vien ir pretrunīga, tomēr tā sniedz vispārēju ieskatu toreizējā situācijā. Pašlaik minētie ziņojumi glabājas Prūsijas slepenajā valsts arhīvā Berlīnē (*Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz*) Polijas dokumentu nodaļā (I Hauptabteilung, Repertorium 9 (Polen), Nr. 7 e 2).

**6. lapa.** Kūrfirsta rezidenta Hamburgā Konrada Mollena (*Conrad Mollen*) ziņojums kūrfirstam. Hamburgā, 1658. gada [dat. izgriezts] decembri:

Šeit atrodas Kurzemes hercoga kuģis «*Fidelitas*» ar 14 lielgabaliem, spējīgs parvadāt 130 lastus sausas kravas. Kapteinis ir Heinrihs Kasparsens (*H. Casparsen*). Arī Amsterdamā ir jābūt vienam vai diviem hercoga kuģiem. Kā ziņo Kasparsens, hercogam pavisam ir ap 20 kuģu.

**8. lapa.** Kurzemes hercoga faktora Libekā Bērenda Frēzes (*Berend Frese*) vēstule K. Mollenam. Libekā, 1658. gada 23. decembri:

Šeit atrodas trīs hercoga kuģi – neliels «*Hering-Büße*», 30–35 lasti, un otrs neliels kuģis, 50 lastu, ērts tirgotāju preču pārvadāšanai, trešais kuģis ap 150 lastu liels, ar dubultklāju un ir spējīgs nest līdz 20 lielgabaliem. Tas bija domāts nosūtīšanai uz Gvineju, bet zviedru uzbrukums to izjauca. Uz kuģa ir tikai divi lielgabali un balasts, pārējo aprikojumu vajadzēja saņemt Liepājā, taču tagad drošības dēļ tas ir iebraucis Libekā.

No pārējiem hercoga kuģiem trim jābūt Kopenhāgenā, to starpā vienam kuģim ar 36 lielgabaliem, kas saucas «*Pax*», kapteinis Martins Martenss (*M. Martens*), otrs kuģis saucas «*Concordia*» un ir ar 16 lielgabaliem, trešais ir «*Klementia*», tas ir mazāks, bet nekas vairāk par to man [Frēzem] nav zināms.

## *Hercoga Jekaba burinieki*

Ventspili stāv gatavi pieci jauni kuģi, no tiem divi ir pavisam lieli, divi ar 36 līdz 40 lielgabaliem un viens ar 20 lielgabaliem, tiem ir gatavas arī buras, vēl tikai jāsadāda tauvas, masti un cits aprīkojums.

**10. lapa.** Brandenburgas kūrfirsta dienestā esošā jūras kapteiņa Lukasa Andriansena (*Lucas Andriansen*) ziņojums par braucienu uz Ventspili, kas iesniegts Kēnigsbergā 1659. gada 30. janvārī:

Ventspils kuģinieki, saņēmuši ziņas, ka zviedri ir okupējuši Jelgavu, steigzās nogādāt drošībā tur [Ventspili] esošos kuģus – trīs aizvesti uz Lībeku un divi uz Dancigu. Tagad Ventspili ir palikuši pieci jauni kuģi – ceturdaļjūdži no pilsētas kādā vietā, ko sauc par Packuli (*Patzkulln*). Vienam kuģim ir 64 lielgaballūkas, otram 60, trešajam 38, ceturtajam 36, bet piektajam 26. Tai pāri [Ventai? – M. J.] uz sauszemes kuģu būvētavā ir viens iesākts kuģis, otrs pabeigts līdz pusei un trešais ir gandrīz gatavs.

**14. lapa.** Ziņojums par Kurzemes hercoga kuģiem, kādi un kur tie atrodas, cik zināms man pašam un no kapteiņu stāstījumiem. Amsterdamā, 1659. gada 14. janvārī [sast. Kurzemes hercoga faktors Heinrihs Mombers (*H. Momber*)]:

«*Prudentia*» – uzstādīti 20 lielgabali, ap 180 lastu liels, atrodas Amsterdamā.

«*Patientia*» – 18 lielgab., 120 lasti, Amsterdamā.

«*Der jünger Printz*» – 16 lielgab., 120 lasti, nofraktēts uz Portugāli.

«*Fidelitas*» – 14 lielgab., 130 lasti, atrodas Hamburgā.

«*Prinzessin*» – 20 lielgab., 160 lasti, Hamburgā tika nofraktēts un pašlaik atrodas jūrā.

«*Das Wappen von Curland*» – [lielgab. skaits nav ierakstīts], 300 lasti, sešus vai astoņus gadus nostāvējis Kopenhāgenā.

«*Pax*» – šeit nekad nav iegriezies, domāju, ka tam ir 30 lielgab., 200 lasti, tas ir ieradies no Tobago, pašlaik atrodas Kopenhāgenā.

«*Clementia*» – 6 lielgab., 60 lasti, ir ieradies no Gambijas, atrodas Kopenhāgenā.

«*Concordia*» – 6 lielgab., 70 līdz 80 lasti, bija domāts sūtīt uz Gambiju.

«*Temperantia*» – bez lielgabaliem, 100 lasti, braucis no Zviedrijas, kā runā, pašlaik atrodoties Mēmelē.

«*Jäger*» – ir galiote, rudenī to piekrautu ar precēm Zundā sagūstījuši un konfiscējuši zviedri.

«*Lux*» – 2 lielgab., 100 lasti, atrodas Dancigā.

«*Crocodil*» – [lielgabalu skaits nav ierakstīts], 80 lasti, Dancigā.

«*Levitas*» – diezgan liels, bet nekas sīkāk nav zināms, atrodas Dancigā.

«*Der Salm*» – silķu zvejnieks [t. i., zvejas kuģis], Kēnigsbergā nofraktēts un devies uz Franciju.

«*Der Isländer*» – bez lielgabaliem, 60 lasti, atrodas Lībekā.

## *Hercoga Jekaba burinieki*

«Herzoginnen Wappen in Curland» – ap 24 lielgab., [citu ziņu nav].

«Der Cavallier» – galiote, devies uz Vestindiju.

«Die Dame» – galiote, devies uz Vestindiju.

«Die 3 Heringe» – silķu zvejnieks, Ventspili.

**18. lapa.** Man zināmie Kurzemes hercoga kuģi un to lielgabalu skaits. Sast. hercoga faktors Frīdrihs Pepings (*Fr. Pöpping*). Kopenhāgenā, 1659. gada 9. martā:

Holandē, kur hercoga faktors ir Heinrihs Mombers – «*Patientia*» ar 30 lielgabaliem, «*Prudentia*» ar 30 lielgab., «*Temperantia*» bez lielgabaliem, «*Die Dame*» ar 6 lielgab., «*Der Cavallier*» ar 6 lielgab., abiem pēdējiem jāatgriežas no Vestindijas.

Hamburgā, līdz šim faktors bija Vinsents Klingenbergss (*Vincent Klingenberg*) – «*Der junge Printz*» ar 40 lielgab., «*Fidelitas*» – uzstādīti 15 lielgab., bet var nest arī vairāk.

Libekā, faktors Bērends Frēze – «*König David*» ar 32 lielgab., «*Isslander*» ar 15 lielgab., «*3 Heringe*» bez lielgab., ceturta kuģa nosaukums man nav zināms.

Dancigā, faktors Albrehts Lovs (*Albrecht Low*) – «*Lux*» ar 15 lielgab., «*Crocodil*» ar 15 lielgab.

Kopenhāgenā, faktors Frīdrihs Pepings – «*Pax*» ar 32 lielgab., «*Clementia*» ar 12 lielgab.

Anglijā, faktors man nav zināms – «*Louise Charlotte*» ar 40 lielgab.

Kēnigsbergā, [faktors nav ierakstīts] – «*Lax*», bez lielgabaliem.

Manā laikā cietuši avāriju: «*Wallfisch*» ar 30 lielgabaliem, «*Constantia*» ar 32 lielgab., «*Wappen von Curland*» ar 32 lielgab., «*Jäger*» ar 6 lielgab. – sagūstījuši zviedri, atrodas Libekā, «*Concordia*» ar 12 lielgabaliem – sadedzināja zviedri.


**20. lapa.** Fr. Pepinga memoriāls Brandenburgas kūrfirstam par to, kas nepieciešams, lai aprikotu šeit esošos divus kuģus «*Pax*» un «*Clementia*». Kopenhāgenā, 1659. gada 9. martā:

1) Šos kuģus man atstājis Viņa Gaišiba Kurzemes hercogs sakarā ar [hercoga] maksājumu kavēšanas, un, ja šie 5000 dālderī man tiks izsniegti skaidrā naudā, tad Jūsu Gaišiba varēs šos kuģus izmantot. Manas parāda prasības gan ir lielākas par minēto summu, taču man vēl ir dažas hercoga preces, kuras ir paredzētas pārdošanai.

2) Kuģim «*Pax*» ir 32 lielgabali, bet var nest 40. Komandā jābūt kapteinim, stūrmanim ar palīgu, bocmanim ar palīgu, konstapelim ar palīgu, bārdzinim [t. i., ķirurgam], namdarim, pavāram utt., kā arī 24 matrožiem un 3 jūngām. Algām kopumā nepieciešams mēnesī 308 dālderī un tikpat daudz proviantam. Uz kuģa «*Clementia*» vajadzīgi 15 vīri, kam mēnesī jāmaksā 150 dālderu un tikpat daudz jāizdod proviantam.

## Grāmatas tapšanu atbalstījuši:

Ventspils domes Kultūras centrs

 **KĀLIJA PARKS**

A/S «Kālija parks»

**FIX**

SIA «FIX»

A/S «Venceb»

 **VENTSPILS NAFTA**

A/S «Ventspils nafta»



Ventspils Brivostas pārvalde

47-

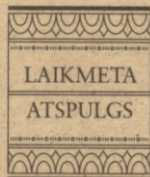
Izdevniecība AGB piedāvā:



Tik un tā – ceļojumu un piedzīvojumu grāmatas

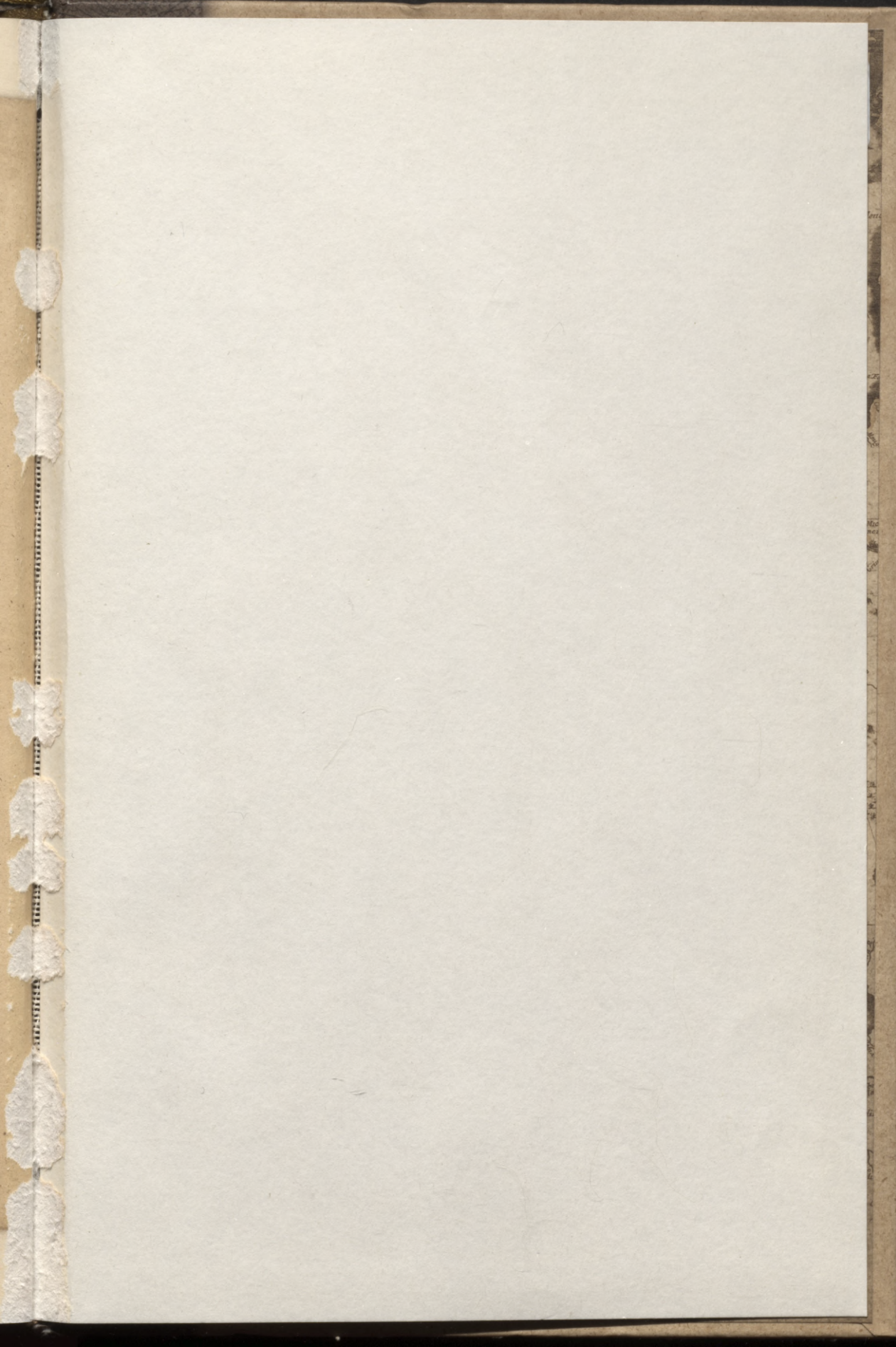
## Latvijas pērles

Latvijas pērles – ceļveži pa Latviju



Laikmeta atspulgs – dailliteratūras sērija

**OBĻIGĀTAIS  
EKSEMPLĀRS**



LA  
SCANDINAVIE  
où sont  
LES ROYAUMES DE  
SUEDE  
DANEMARK  
et  
NORWEGE  
Présenté  
A MONSIEUR  
LE DUC DE  
BOURGOGNE  
Par Jean van Blommestein et Jean  
Olivier Scriverius  
H. TAILLOR



ER D'ALLEMAGNE

MER BALTIQUE

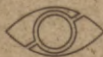


2002-5  
L89

Ši ir grāmata par buriniekiem, kuri jauno laiku sākumā tika būvēti Kuldīgā, Ventspilī un Liepājā. Ventspils pilsētas vēsture ir nesaraujami saistīta ar ostu, jau II. un 12. gadsmitā te bija izveidojies tirdzniecības punkts. Savulaik Ventspils bija arī Hanzas savienības locekle, tomēr pilsētas vēstures spožākās lappuses saistāmas ar Kurzemes un Zemgales hercoga Jēkaba valdīšanu.

Autors senos dokumentos ir meklējis liecības par to, kur tika būvēti hercoga Jēkaba burinieki, kādi darba paņēmieni un materiāli tika izmantoti, ar kādām ierīcēm kuģi tika aprikoti, kādi tie izskatījās un uz kuriem tie burāja.

Gribas cerēt, ka, tāpat kā senatnē, arī mūsdienās šie burinieki nesis pasaulē Kurzemes un Ventspils vārdu, kā arī veicinās seno burinieku būvēšanas un burāšanas prasmju atjaunošanos Latvijā, ka tiks uzbūvēti šajā grāmatā attēloto kuģu modeļi, ražoti suvenīri un, varbūt, pat to identiskas kopijas, kas neapšaubāmi kalpotu arī nākamajam paaudzēm.



IZDEVNIECĪBA AGB®

ISBN 9984-663-37-X



9 799984 663370