

LATVIJAS ĀRHIĀVI

VĒSTURE

Almūta Būsa

VENTSPILS KRASTA FOGTEJA, KUGUBŪVĒTAVA UN OSTA PĒTERA VETKINDA LAIKĀ

Kurzemes ostas nevar uzskatīt par neaizsalstošām; nereti tās klāja ledus līdz pat vēlam pavasarim.¹ Bez tam šeit bija vērojamas līdzīgas problēmas kā citās Baltijas jūras ostās: tā kā ostas atradās pie upju ietekām, tās relatīvi ātri aizsērēja.² Kuģis ar pilnu kravu svēra apmēram 100 lastu, un tam bija ievērojama iegrime.³ Vasarās dažkārt nācās ostas bagarēt, kas bija visai dārgs pasākums; darbi visbiežāk notika holandiešu speciālistu vadībā. Iepriekš sacītais attiecas arī uz Ventspils dabisko ostu.

Kuģu ceļa dziļums Ventspilī parasti bija 13–15 pēdas, bet, pūšot austrumu vējam, tas varēja būtiski samazināties; 1697. gada aprīlī dziļums bija tikai sešas ar pusi pēdas; pieredzējušais kuģnieks Dīriks Grots (*Grodt*), atgriežoties ostā no Kogervīkes, uzskrēja ar savu kuģi “Elizabeth” uz ziemēļu rifa, jo ūdens bija tikai desmit ar pusi pēdas dziļš. “Fortuna”, kas bija uzņēmusi pilnu kravu, uzsēdās uz smilšu sēkļa, un tikai vienotiem spēkiem izdevās to nogādāt drošos ūdeņos: “Nācās katrā pusē pietauvot divas kravas laivas, katrā laivā pa 10 cilvēkiem ar siksniām, arī kuģim priekšā bija viena laiva ar 16 puišiem, vēl bija viena laiva no kādas zviedru liellaivas ar matrozi, bet kuģa vilkšanai divas kuģu laivas, katra ar savu komandu, kā arī Boterhuka komanda ar laivu [tauvu vai siksnu] mešanai. Arī laiks bija brīnišķīgi rāms, un ap plkst. pieciem kuģis bija pāri sēklīm, nepagāja arī ne ceturtdaļstunda, kad vējš sāka pūst uz rietumiem un ziemēliem.”⁴ 1698. gada janvārī hercoga kuģis “Karpe”, uzņēmis 950 muku linsēklu kravu, nevarēja izbraukt jūrā, – atkal valdīja ziemēļaustrumu vējš, tāpēc 400 mucas nācās izkraut, un tikai reidā tās iekrāva atpakaļ kuģī.

Jāgādā bija ne tikai par kuģu ceļu pienācīgu dziļumu, vienmēr no jauna nācās remontēt arī bolverkus. 1697. gada ziemā, kā ikvienu gadu, tika pārbaudīti Ventas krasti līdz pat Packulei. Viens bolverks atradās pie ostas, – to tad arī remontēja

vispirms, otrs bija pie noliktavas, "lai straume nevarētu aizskalot zemi"; bolverks, kas atradās pie pils, marta vidū bija gandrīz gatavs; nostiprināts bija arī bolverks pie krasta fogtejas. Hercoga domēnes tuvumā tika būvēts jauns bolverks, tur bija "sadzīti pāli 48 asu garumā, gar upi nostiprināti ar plankām, bet gar sauszemi ar stipriem balstiem un spēcīga apledojuma gadījumiem aprīkoti ar ledus svirām".⁵ Remontdarbi, kā parasts, bija saistīti ar savstarpējiem strīdiem, apvainojumiem un sūdzībām hercogam. Zūru muižas pārvaldnieks Matiass Dītrihs fon Dortēzens (*Dorthesen*) uzsvēra, ka viņš savu darbu daļu ostas izbūvē ir paveicis, bet Sarkanmuižas amtmanis Frīdrihs fon Reke (*Recke*) ūzlojās, ka viņa muižai nācies darīt vissmagākos darbus ostā, – "tur, kur jāstrādā jūrā".⁶

1705. gadā, nododot Sarkanmuižu jaunam pārvaldniekam, komisija konstatēja: "Kas atteicas uz Ventspils ostu, tā tagad, pēc tam kad ir izbūvētas piecas kastes, ir labā stāvoklī; vienu no kastēm licis būvēt kapteinis Henks (*Henck*), un tā ir nedaudz iegremdēta ūdenī, vienīgi būtu vēl nepieciešams to vairāk piepildīt ar akmeņiem; kastu pildīšanai vajadzētu arī savlaicīgi, kamēr turas kamanu ceļš, piegādāt zināmu daudzumu fašīnu, proti, 40 asu akmeņu un 100 vezumu žagaru, tāpat arī būtu vajadzīgi daži baļķi un dzelzs. Saskaņā ar viszēlīgo Augstā firsta rīkojumu par ostas būvi un remontu jārūpējas Zūru muižai." Gudras priekšnojautas vadīti, hercoga muižu pārvaldnieki tālāk rakstīja: "Starp citu, tā kā ostas un bolverku būve būs jāturmīna, tad Viņa Gaišība Augstais hercogs varētu noteikt, cik tālu sniedzas vienas vai otras muižas pilnvaras, lai turpmāk nepieciešamie darbi ritētu bez aizķeršanās un virzītos uz priekšu vislabākajā veidā."⁷ Lai iegūtu naudu ostas būvei, 1706. gadā muita tika paaugstināta līdz 2%, tomēr, kā redzams no turpmākiem krasta fogta ziņojumiem, remontdarbi virzījās lēni, – šķiet, tā bija nebeidzama cīņa ar dabas spēkiem.⁸

Arī hercoga Jēkaba (*Jakob*) ekonomiskā politika paredzēja kuģubūves veicināšanu, lai labību varētu transportēt neatkarīgi no holandiešu monopola. Bez apmēram 14 tirdzniecības kuģiem hercogam Jēkabam 1658. gadā piedereja desmit karakuģu, – hercogiste tādēļ bija uzskatāma par nozīmīgu Eiropas jūras valsti.⁹ Kurzemes hercogiste vēl ražoja un izveda munīciju, proti, lodes, granātas un lielgabalus. 17. gs. 50., tāpat arī 90. gados Ventspils kuģubūvētavas darbība bija īpaši aktīva. Kā redzams kādā 17. gadsimta plānā, kuģubūvētava atradās Ventas kreisajā krastā, uz austrumiem no pilsētas – hercoga īpašumā esošās Sarkanmuižas virzienā. Kuģubūvētava sastāvēja no kuģu būves vietas, buru austuves un virvju vītuves. Darbu vadītāji 90. gados bija kuģubūves meistars Kornēlijs Zīverts (*Siewert*; 1658–1717), būves rakstvedis Johans Frīdrihs Bloks (*Block*), buru un kompasu izgatavotājs Mihaels Mihelsens (*Michelsen*), naglu kalējs Johans Bindzeils (*Bindseil*), enkuru kalējs Kristians Brašs (*Brasch*), bloku virpotājs Andreass Manzens (*Mansen*), kā arī koktēlnieks Nikolass Sefrenss (*Söffrens*);¹⁰ viņu vārdi arhīvu dokumentos sastopami visai bieži, jo īpaši lūgumos izmaksāt viņiem algu, kura kārtējo reizi aizkavējusies. Neraugoties uz to, meistarū uzticība savai darbavietai bija apbrīnojama, – droši vien tādēļ, ka alternatīvu iespēju Ventspilī trūka.¹¹

Pavisam kuģubūvētavā strādāja apmēram 70 cilvēku, kuri vēlējās arī pietiekami nopelnīt. Vislabāk pelnīja būvmeistars un “ekipāžas” meistars, kuri katrs saņēma 60 guldeņu lielu algu, vienkāršie namdari saņēma deviņus guldeņus. Papildus tika maksāta “uztura nauda”, proti, nauda pārtikas iegādei (kas agrākos laikos tika izsniegta natūrā), meistariem desmit guldeņu, bet namdariem vidēji seši līdz deviņi guldeņi. Gadā šīs summas teorētiski sastādīja 7000 guldeņu algās un 6000 guldeņu „uztura naudas”. Reizi pa reizei meistari saņēma arī “piedevas” vai “zēlastības dāvanas”, piemēram, takelāžas meistars Kobergs (*Koberg*) 1687. gadā saņēma vienu cūku, bet būvmeistars Zīverts ik gadus – 50 pūru rudzu. “Uztura nauda” nāca no Ventspils domēnes ienākumiem – 67 arklus lielā muiža deva gadā 5500–8300 guldeņu lielu pelnu –, kā arī Sarkanmuižas, Packules un Užavas.¹² Hercogi, kā zināms, bija slikti maksātāji, un strādniekiem nācās gadiem ilgi gaidīt savas algas.¹³ Tāpēc namdari un kalēji dažkārt streikoja, piemēram, laikā no 1699. gada 29. jūlija līdz 3. augustam, kaut arī, kā tika konstatēts, “niecīgās uztura naudas izmaksas aizkavēšanās dēļ viņiem nebija nekādu tiesību pamest savu darbu” (par neizmaksātajām algām netika bilsts ne vārda).¹⁴

Projekti kuģu būvei tika izstrādāti pēc gataviem paraugiem; 1696. gadā, piemēram, būvmeistars saņēma uzdevumu uzbūvēt kuģi “tādu pašu kā tas, kas atrodas pie kuģubūvētavas”.¹⁵ Reiz tika braukts pat līdz Klaipēdai, lai iegādātos kuģa būvei nepieciešamās pusotru pēdu platās ozolkoka plankas par 28 valsts dālderiem gabalā.¹⁶ Ar īpašu rūpību tika izpildīti mākslinieciskie kokgriezumi, jo īpaši, attēlojot kādu personu no hercoga nama, kā tas bija kuģim *“Elizabeth”*.¹⁷ Parastos kokmateriālus kuģu būvei cirta mežos ap Ventspili un Kuldīgu, mežacirteji un namdari tos sagatavoja atbilstoši prasībām un pludināja uz leju pa Ventu vai ziemā zemnieku ragavās pa kamanu ceļu nogādāja Ventspilī. Kokmateriālus piegādāja arī hercoga muižas, piemēram, Klīve; no Kaugurciema kokmateriālus pieveda pa jūru. Krasta fogtam bija jārūpējas arī par četrkanšu dzelzs piegādi no Ēdas manufaktūras, kas bija nepieciešama enkuriem, kā arī par to, lai no Lībekas pievestu akmeņogles, bet no Rīgas kaņepājus virvēm.

Naglu kalēji kala naglas no plātņu dzelzs (zviedru), bloku virpotāji izgatavoja koka skrūves. Dokumentos bieži atrodamas sūdzības par zelliem dzeršanas un kautiņu dēļ, kā arī par darbu veikšanu, kas neatbilst konkrētā zella amatam. Sūdzību iemesli bija arī materiālu trūkums un kompetences jautājumi. Hercogam, piemēram, nācās pieņemt lēmumu par to, ka enkuru un naglu kalēji drīkst strādāt tikai kuģubūvētavas vajadzībām, pils un krasta fogtejas pasūtījumus pienācās pildīt hercoga muižas kalējiem. Prasmīgi darvdegi bija grūti atrodami, tāpēc dažs labs šarlatāns solīja gūt labus panākumus ar jaunām metodēm. Kāds zviedrs ar plašu vērienu mēģināja darvu izgatavot, bet mēģinājums neizdevās, un vainīga, viņaprāt, varēja būt tikai kāda meita, kas, kā viņš paziņoja tiesas priekšā, viņam nobūrusi malku.¹⁸

Ekstensīvais atsevišķu preču eksports noveda hercogisti gandrīz vai līdz dabas resursu izsmelšanas robežai. Kuģubūve un kokmateriālu eksports ievērojami samazināja mežu masīvus. Tie bija “tādā mērā izsaimniekoti, ka no lielajiem

ozolu mežiem gandrīz nekas nebija palicis pāri”, un mežsargi aicināja hercoga ierēdņus atteikties no saimnieciskiem pasākumiem, kas pārmērīgi posta mežus.¹⁹

Kā pozitīva blakusparādība biežajiem kariem, kas notika 17. gs., vērtējams fakts, ka noplicinātā zeme varēja atpūsties, jo labības audzēšana tika pārtraukta. Dabiskais līdzsvars bija izjaukts arī dzīvnieku pasaule. Tādēļ 17. gs. 80. gados pieņēma likumu, kas uz 12 gadiem aizliedza medīt sermuļus. Nekas tolaik neliecināja par saudzīgu attieksmi pret dabu, kā to mūsdienās nereti mēdz iztēloties.

Ventspils kuģubūvētavā kuģus ne vien būvēja no jauna, bet arī pārbūvēja, piemēram, paaugstinot klājus, lai palielinātu apjomu tilpnēs; tāpat arī nācās kuģus remontēt, jo bargā jūra dažam labam kuģim vai laivai bija nodarījusi smagus bojājumus, – dažkārt bija zaudēts kāds enkurs vai buras, vai arī kādu laivu ostā bija skāris tai pārāk tuvu izmests enkurs. Visi šie darbi prasīja milzīgus darbaspēka resursus. Remontējot Ventspilī kādu Liepājā avarējušu kuģi, būvmeistaram bija vajadzīgi 30 cilvēki dienā, lai varētu uzlikt kuģi uz stāpeļa.²⁰

Pavasara un rudens vētras, triecot dažu labu kuģi pret Kurzemes krastu, sašķaidija to gabalos un nogremdēja. Avarējušo kuģu un to kravu glābšana bija sarežģīts pasākums un viens no daudzajiem krasta fogta pienākumiem.²¹ 1699. gada maijā pie Kolkas avarēja kāds kuģis ar sāls kravu, bet kāda laiva – Papes ezerā. Bija vajadzīgas sešas dienas, proti, no 29. jūnija līdz 4. jūlijam, lai 269 vīri ar 54 ratiem novāktu smilšu kalnu ap kuģi, kas bija uzskrējis uz sēkļa. Augustā tika glābta sāls krava no kādas Šventajas zvejnieku laivas, kas bija avarējusi netālu no Ventspils. Decembrī izdevās izglābt kādu briesmās nokļuvušu galiotu, no sēkļa atbrīvoja kādu kuģi no Rostokas un pielika daudz pūlu, lai izkrautu pastniekmeistara Konrāda Borhersa (*Borchers*) avarējušo kuģi, jo rudzi nedrīkstēja ilgi palikt ūdenī. “Vakar ar kubuliem un spaiņiem, bet jo īpaši ar abiem sūķiem uzsāka ūdens izsmelšanu no Borhersa kuģa un ar pilnu sparu turpināja strādāt līdz pēcpusdienai, tomēr darbs bija veltīgs, un ūdens, kā rādijs, nekritās ne par mata tiesu; kuģnieks un ļaudis tāpēc nosprieda, ka kuģis vairākās vietās laiž ūdeni un caurumi tam, droši vien, ir gan apakšā, gan sānos.”²²

Ne vienmēr viss beidzās labi. Tā 1697. gada 20. oktobrī pie Ovišiem tika sadragāts kāds angļu kuģis un noslīka divpadsmit matroži un pats kapteinis, izglābās tikai pieci cilvēki. Šajā pašā dienā tur avarēja arī Anreasa Andersena (*Andersen*) kuģis, kas bija ceļā uz Rīgu un veda 60 lastu kravu Lībekas tirgotājam Tomasam Velleram, proti, vīnu, ābolus, vadmalu, zeķes. Tā kā preces četras dienas bija mirkušas jūrā, pēc izvešanas krastā tās nācās vispirms skalot saldūdenī un pēc tam žāvēt. Arī šajā ārkārtas situācijā neiztika bez strīdiem par to, kas kuram jādara: angļu kuģa glābšanā krasta fogts nesaņēma nekādu palīdzību no Sarkānmuižas pārvaldnieka. Tā kā Pēterim Vetkindam bija jāraugās, lai neviens neaiztiktu preces un kuģa vraku, jo visa avarējušo kuģu mantība pēc likuma piederēja hercogam un tā bija detalizēti jāuzskaita, viņš atstāja savu brāli sargāt vraku, lai pats steigtos uz nākamo nelaimes vietu. To izmantoja hercoga domēnes ļaudis un slepus pievāca ozolkoka plankas. Frīdrihs Hardelofs (*Hardeloff*) aizstāvoties sacīja, ka viņam par to nekas neesot zināms, viņš, protams, dienu un nakti ar saviem

muižas zemniekiem esot gatavs doties palīgā, bet krasta fogts uz avarējošo kuģi nosūtījis tikai četrus zemniekus bez zirgiem, "kuri tur pāris dienu esot noslais-tījušies".²³

Kuģinieki tātad bija pakļauti lielam riskam. Politiskus sarežģījumus izraisīja lieta sakarā ar 1628. gadā avarējušo Hermaņa Ubinga (*Ubbing*) kuģi, jo Polijas karalis bija viņu privileģējis ievest Reinzemes vīnu karaļa vajadzībām. Pēc kuģa avārijas vīnu tūlit izveda krastā un novietoja pagrabā, kur hercoga ierēdņi piesavinājās četrus lielākos un labākos vīna traukus (*per vim et varia ludibriā*), kā arī daudzko citu; Varšava pieprasīja nekavējoties visu vīnu atdot.²⁴

Krasta fogti bija gan muitas ierēdņi un nodokļu iekasētāji ar juridiskām piln-varām, gan hercoga ekspeditori un faktori. Viņi pārraudzīja krasta noliktavas, sniedza ziņas par kuģiem un noteica preču cenas, kā arī nosūtīja pasūtītās preces hercoga galma. Pievērsīsimies Pēterim Vetkindam: viņa tēvs Antons 17. gs. 60. gados un otrreiz kopš 1682. gada 2. maija bija krasta fogts Ventspilī.²⁵ Pēc viņa nāves 1691. gada 9. janvārī Ventspils krasta fogteju pārnēma viņa dēls Pēteris. Vetkinda brālis Antons bija kargadors, t. i., kuģu iekraušanas un izkraušanas uzraugs Ventspilī,²⁶ kurš krasta fogtam nereti palīdzēja, piemēram, slimības gadījumā vai reizēs, kad bija īpaši daudz darba.

Jādomā, ka Pēteris Vetkinds bija visai ievērojams un labi pārticis birgeris. 1694. gadā viņš lūdz hercoga atļauju laulībām ar ievērojamā Ventspils tirgotāja Vilhelma Švandera (*Schwander*) (birgera tiesības ieguvis 1675. gadā, draudzes priekšnieks 1678. gadā, birgermeistars 1683./84. gadā) atraitni. Šķiet, tieši šim notikumam par godu Vetkinds dāvinājis Ventspils baznīcai alvas kristāmbļodu, kā arī "četrus baznīcas solus vīriešu pusē pie ērģeļu luktas" astoņu valstsdaļderu vērtībā.²⁷ 1697. gadā miris viņa bērns; par Ventspils birgeri Vetkinds kļuva 1698. gadā, šajā gadā viņš maksāja trīs guldeņus lielu pilsētas nodokli un vienu guldeni piecpadsmit grašus skolotāja algai. Nemieros pēc hercoga Frīdriha Kazimira nāves 1698. gada pavasarī krasta fogts bija vai nu nostājies nepareizajā pusē, vai arī pats nolēmis atteikties no amata, un 6. jūnijā tika veikta fogtejas inventarizācija.²⁸

Viņa pēctecis amatā bija Zamuels Ernts Kalaus (*Kalau*), hercoga kameras grāmatveža Kristofa Kalaua dēls no Jelgavas. 1701. gada jūlijā Ventspili okupēja zviedri, pēc viņu aiziešanas 1705. gada vasarā Pēteris Vetkinds atkal atgriezās savā agrākajā amatā, bet Zamuels Ernts Kalaus kļuva par rentmeistaru (hercoga kases pārzini) Jelgavā. Vēl 1710. gada rudenī krasta fogts bija pie labas veselības, bet kādā dokumentā 1711. gada 23. aprīlī rakstīts, ka viņš jau ir miris. Jādomā, ka viņš, tāpat kā daudzi citi Ventspils iedzīvotāji miris lielās mēra epidēmijas laikā.²⁹ 1711. gada 8. decembrī krasta fogteju pārnēma Johans Heinrihs Logess (*Loges*).³⁰

Vairākas norises tirdzniecības jomā labi parāda arī kuģniecības ikdienu Ventspilī. Kuģu ienākšana, saskaņā ar 1651. gada hercoga nolikumu attiecībā uz krasta fogtejas darbību (Liepājā), bija stingri reglamentēta. Kuģis un krava bija jāreģistrē pie krasta fogta divpadsmit stundu laikā (sods par šā noteikuma

neievērošanu bija 20 valstsdālderu), tāpat arī bija jāsamaksā muita un jānokārto citas formalitātes, par ko bija jāmaksā "lastu nauda", kā arī zīmoga un rakstveža nodevas. Bez deklarācijas preces nedrīkstēja ne izkraut (sods 50 valstsdālderu), ne iekraut (sods 40 valstsdālderu). Nedeklarētās preces tika apliktas ar 300 valstsdālderu soda naudu vai konfiscētas.³¹ Noenkurotais kuģis bija pakļauts hercoga jurisdikcijai. Tomēr krasta fogts bija atbildīgs ne tikai par krastmalas stāvokli un muitas nodevu iekasēšanu, no kurām kuģinieki un tirgotāji tik labprāt izvairījās, – viņa uzdevums bija arī uzraudzīt precīzu hercogam piederošo preču pievešanu, pārbaudīt to kvalitāti, koordinēt to transportēšanu kuģos un kuģu apgādi ar pārtiku.

Krasta fogts Pēteris Vetkinds, piemēram, 1696. gadā noslēdza līgumu ar Joahimu Kordesu (*Kordes*) no Rīgas, saskaņā ar kuru viņam tika nodots hercoga kuģis "*Karpe*" braucienam no Rīgas uz Stokholmu.³² Kordess saņēma preci par noteiktu cenu, un tas, cik lielu pelņu viņš gūs, bija pilnībā atkarīgs no paša izmanības; braucienam viņš nolīga kapteinis Dīriku Grotu (*Grodt*), stūrmani un deviņu vīru lielu komandu.³³ Pēc diviem mēnešiem kuģis atgriezās no Stokholmas ar dzelzs izstrādājumu kravu, ko kuģinieki, kā izskatās, pilnībā nebija deklarējuši.

1698. gada decembrī kuģis "*Karpe*" atkal bija gatavs doties jūrā ar kravu, kas sastāvēja no karotēm, bļodiņām un šķīviem, no katras pa ducim, astoņām musketēm un mucas putraim; janvārī kapteinis Grots saņēma pūru balto zirņu, četrus pūrus iesala un 24. janvārī, „kad viņš uzķāpa uz klāja, uztura naudu 10 Alberta dālderu apmērā, 12 grašus alus iegādei laiviniekiem, samaksai piecu laivu laiviniekiem (saskaņā ar Heinsberga (*Heinsberg*) kunga rēķinu) 18 guldeņus 27 grašus; laiviniekiem pēc tam vakarā izmaksāja 18 grašus.” 26. janvārī kuģis izgāja jūrā, sakarā ar to katrs laivinieks, namdaris un krasta strādnieks saņēma mucu alus par sešiem guldeņiem gabalā, bet locis "par kuģa izvadīšanu vienu Alberta dālderi"³⁴.

Šķiet, Baltijā ne vienmēr bija viegli atrast gabalpreču kravas tādiem kuģiem kā, piemēram, "*Weintraube*" vai "*Tobagischer Jäger*".³⁵ Ko tad kuģi pārvadāja? Transportēšanai uz Franciju jau iepriekš minētais kapteinis Dīriks Grots iekrāva hercoga kuģī "*Karpe*", kurš varēja uzņemt 1050 muciņu lielu kravu, 742 mucas hercogam piederošu linsēklu, četrus mucas hercoga kameras grāmatveža Kristofa Kalaua un rentmeistara Johana Cveihauzena (*Zweihausen*) linsēklu, 15 mucas Grota un Vobika (*Wobik*) linsēklu un vienu muciņu krasta fogta linsēklu,³⁶ turpretī 15 lastus rudzu viņam, paklausot hercoga rīkojumam, nācās izkraut. Hercoga ierēdņi tāpat kā kuģinieki tātad drīkstēja pievienot kravai kādu daļu savu preču un tādējādi nedaudz piepelnīties. Tomēr šis piemērs arī parāda, ka kuģu kapacitāte netika pilnībā izmantota un tajos nācās iekraut balastu, lai kuģi būtu stabilāki.

Kādā 1699. gadā sastādītajā izvedpreču sarakstā minēts, kādas preces tika eksportētas no Ventspils: 14 lasti kviešu, 1276 lasti rudzu, 260 lastu miežu, 25 lasti auzu, 21 muca miltu, 1080 muciņu linsēklu, 157 mucas zirņu, 1005 mucas liellopa un aitas gaļas, 25 mazākas muciņas ar to pašu, $\frac{8}{4}$ sivēna, 146 mucas tauku, 371 muca sviesta, 4423 mārciņas vaska, 1710 muciņu darvas, 33 desmiti sālitu ādu, 485 desmiti kaltētu ādu, 463 desmiti bukādu, 358 desmiti telādu,

10 birkavu linu, 2 birkavi kaņepāju, 9 birkavi spalvu, 14 mucas riekstu, 6 birkavi apīnu, 113 mucas sviesta, 12 900 muci dēlīši, 886 asis ozolkoka dēļu, 80 asu ozolu, 21 kārba cimdu [?].³⁷

Pavisam citādas bija ienākošo kuģu kravas. Ernsta Metsu kuģis 1696. gadā atveda no Holandes: "Vienu kasti citronu, cena – 26 Alberta dālderi, vienu kasti apelsīnu, cena – 15 Alberta dālderi, vienu maisu kastaņu, cena – 12 Alberta dālderi, vienu maisu valriekstu, cena – seši Alberta dālderi, ko es rīt labi agri nosūtīšu uz Jelgavu. P.S. Kuģa kapteinis arī atvedis pašam Metsu pērtīki, bet tas nav nekas sevišķs"; bez tam vēl bija atvesta tabaka, kas bija palikusi uz kuģa, jo nebija vēl nosvērta.³⁸ Citi kuģi ieveda vīnu, Lībekas alu, franču vai angļu sāli, kā arī austeres, kaltētus ābolus un augus. Bez galantērijas precēm kuģu kravās bija galvenokārt luksusa preces, kas bija domātas hercoga galmam vai tālākai pārdošanai. Tomēr preču imports nespēja segt eksportu; par labību ārzemēs daļēji norēķinājās naudā, ko pēc tam ieveda Kurzemē.³⁹

Ebreju ģimenei Dežoniem (*De Jonge*) piederošais kuģis "*Jungfrau Jacoba*", kas ienāca Ventspils ostā 1718. gada 20. jūlijā, bija atvedis "vīnu, "franču vīnu", degvīnu, tabaku, citronus, rozīnes, vīges, lineļļu, mandeles, konservētu ingveru, balto un brūno cukuru, sāli, zaļo tēju, sieru, valriekstus, citronus", bet, atstājot ostu 9. augustā, izveda "sviestu, gaļu, kuršu sieru, pakulas un spalvas".⁴⁰ Par kuģu kravām izsmēlošu informāciju sniedz deklarācijas, kurās "kuģiniekam bija jānorāda savs vārds, tad kuģa nosaukums, kuģa garums un platoms, cik lastu tas var uzņemt, tāpat arī ziņas par to, kad kuģis pienācis un kam domātas kādas līdzvestās preces, kas tās par precēm, kas atrodas katrā traukā, pakā vai kastē. Tad jāsniedz sīkas ziņas par kravu, cik lastu, mucu, desmitu, svara vienību utt. ir no katras preču grupas, kā tās ir apzīmētas vai marķētas."⁴¹

Viens no Ventspilī ievērojamākajiem kuģiniekiem bija Dīriks Gerets Grots. Nav zināms, vai viņš bijis rados ar tirgotāju Ārentu Grotu no Liepājas un Johanu Grotu no Rīgas. Šis holandiešu kuģinieks kalpoja hercogam kopš 1686. gada 6. oktobra, vispirms braucot uz kuģa "*Makrele*".⁴² 1688. gadā viņš devās uz Stokholmu, no 1688. gada rudens līdz 1690. gadam viņš ar "*Büse*" kuģoja uz Franciju. 1691. gadā viņa vadītie kuģi "*Heckboot*" un "*Jagd*" devās uz Liepāju un tālāk uz Dancigu un Štetīnu un atveda hercogienes Elizabetes pūru no Brandenburgas uz Ventspili.⁴³

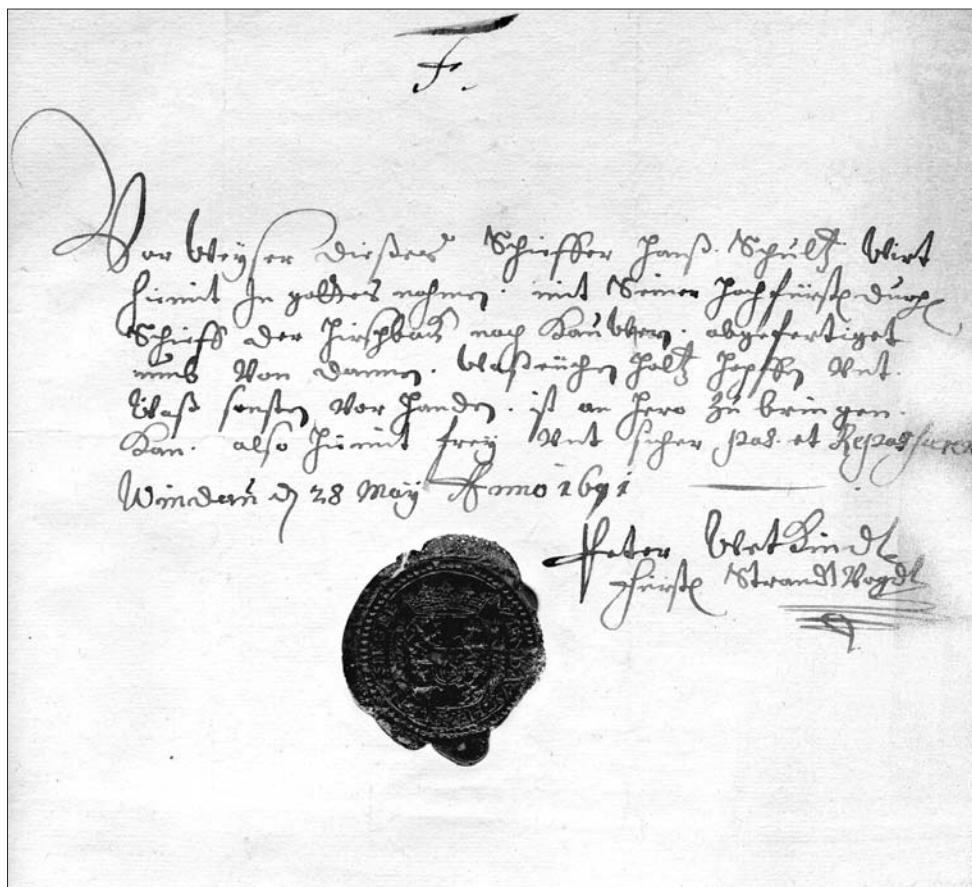
1692. gadā Grots "visu vasaru braukāja šurpu turpu", bet ziemā ar "mazo "*Jagd*" kuģoja uz Holandi. 1693. gadā viņa vadītais kuģis "*Heckboot*" avarēja pie Liepājas, un ziemu viņš pavadīja Jelgavā. No 1694. gada rudens līdz 1696. gadam viņš ar kuģi "*Karpe*" devās uz Franciju un 1695. gada jūlijā atradās Larošelā, kur viņam bija nepieciešams saņemt naudu. 1696. gadā viņš kuģoja uz Kauguriem un Stokholmu, bet vasarā bija uz kāda Daniela Prota (*Prot*) kuģa. 1697. gada novembrī Grots bija Rīgā, pēc tam Ventspilī, bet 1698. gada vasarā ar kuģi "*Persianischer Kaufmann*" Kogervīkē.⁴⁴ Kopš 1698. gada 17. decembra viņa vadītais kuģis "*Karpe*", kas veda 75 lastus rudzu, bija ceļā caur Kopenhāgenu uz Franciju, kuru viņš laimīgi sasniedza aprīļa beigās. Par šo reisu, kas ilga septiņus

mēnešus un trīs nedēļas, Grots saņēma 160 valstsdālderu, bez tam vēl 10 valstsdālderu uztura naudas un “sīkiem izdevumiem” 46 valstsdālderus 13 grašus.

1697. gada 21. novembrī kuģis “*Karpe*” no jauna tika uzticēts Grotam; kravas iekraušanai bija jāsākas 23. novembrī, taču darbs aizkavējās. Decembra sākumā pienāca hercoga rīkojums, ka kuģiniekam Grotam jādodas uz Lībeku, bet viņš negribēja paklausīt; nedēļu vēlāk hercogs izlēma, ka Grotam ar 611 mucām linsēku jākugo uz Franciju, bet, – kas to būtu domājis! – vēl pēc nedēļas pa pastu pienāca pavēle, kas lika Grotam doties uz Lībeku. Bet tad, šķiet, laika apstākļi vairs nebija labvēlīgi, un arī kapteinim Grotam nebija vairs nekādas vēlēšanās pirms Ziemassvētkiem doties jūrā, un tā krasta fogts decembra vidū jautā hercogam, vai Grotam pie pirmā atkušņa jādodas jūrā, vai arī jāsagaida labāki laika apstākļi pēc jaunā gada. Grota vilcināšanās iemesls kļūst skaidrs, kad uzzinām, ka viņš, kuģnieks un Ventspils birgeris kopš 1695. gada, 1698. janvārī svinējis kāzas ar kuģinieka un birgera Tomasa Iserhāgena (*Iserhagen*; 1666–1710) māsu.⁴⁵ Dokumentos nav ziņu par to, vai Grota sieva, kas vēl 1696. gadā dzīvoja Holandē, bija mirusi, vai arī viņš bija no viņas šķīries; 1699. gadā viņš atgriežas no Francijas, nosaukts par “veco kuģinieku Grotu”. Nākamajā gadā viņš ar kuģi “*Karpe*” devās uz Kopenhāgenu;⁴⁶ algā Grots saņēma 50 valstsdālderu, kā arī vienu vērsi un mucu darvas, bet nodoklis, ko viņš samaksāja pilsētai rātes atklātās sēdes (*Mitfasten*) laikā, bija 18 graši, tāpat arī 18 graši rektora algai.

Tirdzniecība Ventspilī, kā parasts, bija aplikta ar dažādiem nodokļiem. Akcīzi jeb patēriņa nodokli, kas bija jāmaksā arī par lopu kaušanu un alus brūvēšanu, iekasēja reizēm pilsēta, bet reizēm hercoga krasta fogts; divas trešdaļas šī nodokļa ieplūda hercoga kasē, viena trešdaļa palika pilsētai. 1646. gadā Ventspilī iekasētā akcīze bija 300 guldeņu, kas bija viena desmitā daļa no hercogistē iekasētajiem akcīzes ienākumiem, tomēr 17. gs. beigās šī summa samazinājās par vienu trešdaļu, kas uzskatāmi liecina par pilsētas pagrimšanu.⁴⁷

1687./88. gadā Ventspilī dzīvoja 68 birgeri jeb 81 nodokļa maksātājs, un pilsētas ienākumi 1698. gadā bija 6872 guldeņi.⁴⁸ Līdzās kontribūcijām, ko iekasēja visās pilsētās, Ventspils iedzīvotājiem bija jāmaksā pilsētai šādas nodevas: “Kambarnieki, kad viņi pirmo reizi brauc uz Kuldīgu, maksā pilsētai ik gadus 18 grašus, svešie zemnieki, kas zāģē malku pilsētā, dod pilsētai katrs 18 grašus; savukārt pilsētas zāgeri un tie, kas samaksājuši “laivu naudu”, nemaksā neko, arī daži citi zāgeri maksā tikai sešus līdz deviņus grašus. Laivas, kas dodas jūrā, lai izkrautu vai piekrautu reidā stāvošos kuģus, maksā par katru braucienu sešus grašus. Katra kravas laiva, kas nāk ar precēm no Kuldīgas, maksā 11 grašus. Par katru izvedamās labības lastu jāmaksā pilsētai četri graši par labības mērišanu, bet pašam mēritājam par katru lastu piecus grašus, “lastu nauda”, ko iekasē pilsēta, ir seši graši. Visu ievesto preču apjomu rēķina lastos, un par katru lastu, tāpat kā par katru lastu izvedpreču, jāmaksā pilsētai seši graši. Par ievesto sāli jāmaksā pilsētai deviņi graši par sāls mērišanu, “lastu nauda” – seši graši, mērniekam – deviņi graši. Par katru izvedamās darvas lastu jāmaksā “brāķera



Pētera Vetkinda atestāts kuģiniekam Hansam Šulcam.

Ventspils, 1691. gada 28. maijs.

LVVA, 554.f., 1. apr., 1219b. l., 180. lp.

nauda” – deviņi graši, “lastu nauda” – seši graši, bet brāķerim par katru lastu – deviņi graši. Par linsēklām rēķina deviņus grašus par lastu, “lastu nauda” – seši graši, brāķerim – deviņi graši. Katrs kuģis, kas ienāk ostā un noenkuojas pie pilsētas bolverka, maksā pilsētai 1 guldeni 15 grašus. “Svaru nauda”, ko pilsēta saņem no katra kuģa, ir trīs graši, arī svērējam pienākas trīs graši.”⁴⁹

Tirdzniecība deva ienākumus gan hercogam, gan muižniekiem un tirgotājiem. Tomēr vietējiem tirgotājiem trūka kapitāla, lai uzsāktu liela vēriena tirdzniecību, kredīta iespējas bija mazas, tāpēc tirgotājiem nācās aprobežoties ar starpnieku lomu (ārzemju) kuģu atvesto preču tālākā pārdošanā lauku teritorijā. Bija noteikts, ka šīs preces publiski jāpiedāvā tirgus laukumā, taču šo noteikumu bieži pārkāpa;⁵⁰ muižniekiem bija tiesības “tirgoties ar svešajiem tirgotājiem uz kuģa, krastā vai pilsētā”.⁵¹ Visbagātākie bija holandiešu tirdzniecības nami ar saviem aģentiem, kam bija valdošā vieta Baltijas jūras tirdzniecībā. Lai gan tika mēģināts ierobežot

viņu tirdzniecību, atļaujot to tikai noteiktās tirgus dienās, sūdzības hercogistes valdībai par holandiešu tirgotāju aktivitātēm bija bieža parādība.⁵² Saraksts, kur uzskaņīti kuģinieki, kas no 1699. gada marta līdz decembrim izbraukuši no Ventspils ostas, rāda, ka pirmajā vietā ir holandieši, kopskaitā 13, kas pārspēj deviņus lībekiešus, tad seko Anglija ar trim, Zviedrija ar diviem kuģiniekiem un visbeidzot Ventspils birgeris Karstens Dīriksens (*Diricksen*) un liepājnieks Zīverts Jansens Vits (*Witt*).⁵³ Ventspils tirgotājiem turklāt nācās cīnīties arī ar lietuviešu, skotu un ebreju konkurenci. Nenot vērā vēl arī hercoga un muižnieku aktivitātes tirdzniecības jomā, kļūst skaidrs, cik maz iespēju palika pašiem Ventspils tirgotājiem.

Jādomā, ka pēc hercoga Frīdriha Kazimira nāves pilsētā iestājās haoss, un mirušā hercoga brālis, hercogs-administrators Ferdinands, bija spiests personīgi ierasties Ventspilī. Hercoga ierēdņi mēģināja taisnoties: "Diemžēl šī pilsēta, kurai ir visai izdevīgs [ģeogrāfiskais] stāvoklis, ir nonākusi tik sliktā situācijā, ka tur, ja nebūtu iespējams iegādāties pārtiku no kuģiem vai laukos, gandrīz vai būtu jāmirst badā; pilsētā neviens vairs par savu naudu nevar nopirkt ne maizi, ne zivis, nerunājot nemaz par citām pārtikas precēm." Tālāk viņi rakstīja, ka "pilsēta mirst, bet vainīgi tur neesam mēs [valdības ierēdņi], bet gan viņi paši [birgeri], jo pret svešiniekiem viņi izturas tā, ka neviens kuģinieks, kā tas labi zināms, negrib doties uz Ventspili, jo tur viņš par savu kravu nesaņem tik daudz guldeņu cik Liepājā".⁵⁴ Tikai ar grūtībām izdevās salīgt jūrniekus kuģa komandām, – kāds kuģis gaidīja gandrīz veselu mēnesi uz stūrmani no Jelgavas, kāda cita kuģa izbraukšana aizkavējās tā iemesla dēļ, ka "nevaru pieņemt darbā nevienu vīru, ja nav maizes, ko viņiem dot".⁵⁵

Ventspilī darbojās vairāki hercoga ierēdņi, proti, pilskungs (*Hauptmann*) un amtmānis jeb muižas pārvaldnieks (*Amtmann*), krasta fogts un licences rakstvedis, kuru atalgojums salīdzinājumā ar citām hercogistes pilsētām bija zemāks.⁵⁶ Ventspilī viņiem nācās cīnīties ar neskaitāmām problēmām. Pirmkārt, grūtības sagādāja lēmumu pieņemšana jebkurā jautājumā, jo viss bija "šeфа ziņā", t. i., uz katru pieprasījumu vismaz nedēļu bija jāgaida rīkojums no Jelgavas. Vai kāds kuģis drīkst uzņemt papildu kravu, vai kāda miruša strādnieka vietā drīkst pieņemt citu, vai drīkst remontēt kādu ēku un prasīt augstāku īres maksu – neko nedrīkstēja izlemt uz savu atbildību. Līdzās komunikāciju problēmai pastāvēja transporta problēmas. Krasta fogtam, piemēram, vajadzēja vispirms sagādāt "ceļojuma pasi" kādam muciniekam no Liepājas, kas apliecinātu, ka "viņš ar savām mantām var braukt no vienas muižas uz citu līdz pat Usmai";⁵⁷ ne vienmēr bija vajadzīgie laika apstākļi, citreiz trūka līdzbraucēju vai arī steidzami nepieciešamie strādnieki attiecīgajā brīdī bija nodarbināti lauksaimniecībā ražas novākšanā.⁵⁸

Kravu pārraudzīšana un koordinēšana prasīja lielu izmāni. Preču kvantitāte un kvalitāte bieži vien neatbilda normai; gadījās, ka no Sēlpils atvestās linsēklas nebija tās labākās, bet tālā ceļa dēļ tās nevarēja sūtīt atpakaļ, citreiz kuģī atvestais vīns bija slikts, un vispirms to vīna pagrabu meistaram nācās "uzlabot". Piegāžu

koordinēšana bija gandrīz vai neiespējama lieta, ja krasta fogts, piemēram, beidzot bija saņēmis miltus, lai liktu izcept maizi matrožiem, tad nebija malkas, ar ko kurināt krāsnis: "Apkopojot sacīto, tātad, viss iet greizi."⁵⁹

Arī darbu uzraudzīšana kuģubūvētavā prasīja lielas pūles: te bloku virpotāji atkal bija piedzērušies, te smēdē izcēlies kautiņš vai enkuru kalēji strādājuši pie privātiem pasūtījumiem. Bernda Gerica (*Göritz*) atraitne pēc otrreizējas apprecēšanās zaudēja tiesības dzīvot kuģubūvētavā. Hercoga domēnes rakstvedis "uzvedas kā jucis", viņš sitot cilvēkus un dodot viņiem bojātus produktus. Kapteinā Boterhuka (*Botterhuck*) matroži, kuģim izejot jūrā, pieprasīja pilnu samaksu, kas nekādi nedrīkstēja kļūt par paradumu, bet kuģa "*Karpe*" kapteinis Hanss Šulcs (*Schulz*) ar kailu zobenu metās virsū stūrmanim Vilhelmmam Andersenam (*Andersen*), tā ka lietu nācās izskatīt tiesas sēdē pilī.⁶⁰ Atkārtoti tiek runāts par latviešu zemnieku nabadzību: "Tā kā zemnieki – zvejnieki ir ārkārtīgi nabadzīgi un maizes trūkuma dēļ nevar pildīt klaušas", krasta fogtam nācās noligt strādniekus par naudu.⁶¹ Tāpēc arī ir saprotams, ka zādzību netrūka, – mežos zaga malku, no noliktavām labību, bet naktīs zaga pat kuģu tauvas; krastmalu būtībā nebija iespējams apsargāt: "No 100 zagļiem labi ja vienu notver."⁶²

Minētajiem trūkumiem pievienojās nebeidzami strīdi par pienākumu sadali amatpersonu starpā. Krasta fogts sūdzējās par kuģubūvētavas meistariem, Ventspils amtmanis par citu hercoga muižu pārvaldniekiem un otrādi, – cits citu nemītīgi apsūdzēja hercogam. Atsevišķo amatpersonu pilnvaras vai iespējamās priekšrocības, piemēram, noliktavu izmantošana bez maksas, nebija strikti noteiktas, bez tam, savā starpā mainot vai ieķīlājot zemniekus, situācija nemītīgi mainījās, turklāt ikviens ierēdnis centās sagrābt lielāku varu; nesaskaņas par to, kas un kam būtu jābūvē, slikti organizētā materiālu un darbaspēka piegāde nenovēršami noveda pie nesaskaņām. Strīdu starp būvmeistarū un krasta fogtu jautājumā par ostas būvi nācās izšķirt kancleram un burggrāfam.⁶³ Kara postījumi noveda cilvēkus līdz pilnīgam spēku izsīkumam; 1705. gadā hercoga Kuldīgas muiža Ventspilij neko nevarēja palīdzēt, jo pašai bija jāveic neatliekami būvdarbi, arī Rendas muiža varēja sniegt tikai niecīgu atbalstu, bet Tigas, Vārves un Stirbes muiža bija ieķīlātas. Tāpēc nav brīnums, ka hercoga ierēdņi kara jukās pamānījās pievākt vienu otru lietu sev un nācās izmeklēt, "kur palikuši būvmeistarū darbarīki, dzelzs un visi kuģubūvei nepieciešamie materiāli".⁶⁴

Tomēr pilsēta un osta bija pieredzējusi arī spožus laikus, kad Ventspilī no stāpeļa atbrīvoja lielos Rietumeiropai būvētos kuģus, kad karakuģi, drošas uzvaras iedvesmoti, devās jūrā un Ventspilī iesākās visi atklājumu un piedzīvojumu braucieni. Osta pie Ventas vienoja Kurzemi ar tās aizjūras kolonijām, šī bija pirmā vieta, kur hercogisti sasniedza eksotiskās garšvielas un zvēri, koloniju iedzīvotāji un luksusa preces.

Daudzkārt bija jāpārdzīvo pagrīuma periodi; pēc poļu-zviedru kara postījumiem 17. gs. 20. un 30. gados zviedru karavīri 1658. gadā atkal nopostīja nenocietināto

pilsētu un ostu. 1659. gadā Ventspili iekaroja poļi. Pilsēta tik tikko bija atkopusies pēc atkārtotas zviedru okupācijas 1701.–1705. gadā, kad izcēlās mēris un 1710. gada rudenī plosījās tik spēcīgi, ka epidēmiju pārdzīvoja tikai dažas ģimenes.⁶⁵ Šī katastrofa, šķiet, lielā mērā pavēra jaunas iespējas ostas pilsētas Liepājas iedzīvotājiem, lai, izmantojot sev labvēlīgo situāciju, pastiprināti piesaistītu tirdzniecību savai pilsētai.

Pielikums/Anhang

**Inventarium, was in d[en] fürstl[ichen] Speichern und
in der Strandtvogtey zu Windau an Schiffs-proviant, Liewerey,
Gewehr und Geschütz, Bley und Eysenwerck, Zeug und Seegeltuch,
an Tobagisch Guth, Theer, Asche und Kornn und ander Gerätschaft,
Böttgerholtz de anno 1698⁶⁶**

Zur unterthänigen und gehorsahmen folge S[leine]r Hochfürstl[ichen] Durchl[aucht]⁶⁷ ergangenen Gnädigen Befehles de dato Mitaw, den 6. Junii Anno 1698 bin ich, Endes benannter Actarius, zu sambt dem Tit[el] Abel Cramer, fürstl[icem] Ampt=Schreiber,⁶⁸ nebst zweyen guhten Männern Tit[el] Caspar Seyfrieden,⁶⁹ Rahtsverwandten, und Peter Laurentz Reiter,⁷⁰ Elterman der Kauffleüthe in Windaw, auch mit zuziehunge Peter Wettkinds,⁷¹ gewesenen Strandvoigdts, den 14. Junii ietzo scheinenden 1698 Jahres nach S[leine]r Hochfürstl[ichen] Speichern, am Strande belegen, gangen, habe selbte eröffnet und nach inhaldt des obangeführten Hochfürstl[ichen] Gnädigen Befehles zuforderst das an die Grodten verkauffte Korn an deroselben Gevollmächtigen obgelieffert: So dann folgends selbten Tages und in nachfolgenden Tagen alles waß in denen dreyen Hochfürstl[ichen] Speichern, wie auch bey der Strandvoigdey befindlichen gewesen, dem Ampt=Schreiber Abell Cramer möglichsten fleiße nach inventiret alß folget.

Auß dem H[och]fürstl[ichen] neuen Speicher an der Tit[el] Grodten Gevollmächtigen gelieffert

886 Loff 2 Kilmt Roggen.⁷²

436 Loff 4½ Kilmt Gersten.

Und weilen an sothanem Korn etwas gemangelt, gab Wettkind vor, daß ers mit dem Surschen⁷³ Loff empfangen, welches etwas kleiner seyn solle.

An Schiffsprovantien, im Mittlern Speicher, so dem Ampt=Schreiber Cramer inventiret worden.

32 Loff 5 Kilmt Roggen Herrn mehl.

108 Loff Roggen diener Mehl.

35 Loff 5 Kilmt Gersten Grütz.

18 Loff 5½ Kilmt Gersten.

7 Loff 2 Kilmt Erbßen.

8 Tonnen Asch=Mehl, so nicht anders alß zur Mast zugebrauchen.

5 Tonnen Rindfleisch.

3 tonnen gesaltzen Speck, wigen zusammen 36 L[ies]pf[und]. [310v]

3 L[ies]pf[und] 10 Pf[und] Käse.

9 Tonnen Herrn=Brodt.

15 Tonnen Schiffs=Brodt.

1 Küppe⁷⁴ alt verlegen Hopfen, gewogen Bruto 1 Schiffpf[und].

An Lieberey

100 Graue Commiß=Hütte, in einem Faß.

34 Roht Lakens Röcke, mit Rohten Knöppen, ohne Futter, in einem Kasten.

98 Semisch=Lederne Leib=Gehencke,⁷⁵ mit einer Meßingen Schnall, in einem Kasten.

100 Kalb=Lederne Schieß=Taschen und Riemen, ohne Schnallen, in dito Kasten.

An Gewehr und Krieges Rüstungen

89 Flindt Musqueten.

38 dito, theils ohne Hahnen, ohne Pfannen, theils auch gar ohne Schlößer.

43 Lundt Musqueten.

165 Bandelier ohne Riemen.

11 Piquen, worunter nur 5 beschlagen.

22 Degen.

1 dito halb.

24 Degen=Scheiden.

2 Trumlen, nur 1 paar Wirbel.

1 dito Trummel, soll beim H[err]n Guberneür seyn.

21 Kasten, theils mit eysen Stück=Schrodt, theils mit eysen Musqueten, Kugeln; einige Kasten nicht voll.

1 Kast mit Eysern Fuß=Angeln.

66 Kartusen.⁷⁶ [311]

Noch 2 Kasten Stück=Schrodt, bey der Strandvoigdey, in einer Taschen befunden.

Dito an der Erden Looß=Schrodt, die Tonnen weggefallen, hat der Ampt=Schreiber auffnehmen, alles nach dem Speicher bringen lassen, und von dem losen Schrodt zwey große Kasten gefüllt.

An Stück=Kugeln im Mittelsten Speicher

16.850 Kugeln, in diversen Sorten.

4.500 dito Stück=Kugeln, in diversen Sorten, im Speicher unterm Stroh=Dach.

1.060 Einpfündige Kugeln, auß einer tonnen gezehlet.

1.830 dreyerley Sorten kleine Stück=Kugeln, auß 2 tonnen außgezehlet und zusammen in einen Kasten auß allen 3 tonnen gelegt.

Noch eine Parthey Stück=Kugeln, in einer besondern Tasche, am Mittelsten Speicher, ungezehlet, wegen Enge des Raums.

An Granaten

2.198 Handt Granaten.

89 größere Granaten.

27 Noch größere Granaten.

25 dito größere.

11 große Bomben.

14 dito große Bomben, jede mit 2 Krampffen.

1 große Steinerne Kugel.
1 paar Stangen=Kugeln.

An Eysern Stücken beym Speicher
28 Stücke.

1 großer Feüer Mörser.
18 gesprungene Stücke. [311v]

Bey der Strandtvoigdey.
30 Stücke auff Laweten.⁷⁷
5 Stücke ohne Laweten.
6 Haubitzten.
2 Feüer Mörser.
9 Gesprungene Stücke.

An Bley, Stahl, Stangen=Eysen, auch ander Eysenwerck
2 Molden Bley.⁷⁸

30 Fäßchen Stahl.

7 Schiffpf[und] 16 L[ies]pf[und] Schwedisch Eysen.

31 Schiffpf[und], 3 L[ies]pf[und] Edisch⁷⁹ Eysen.

10 Pf[und] alt Brack=Eysen.

1 Alt unnutzbahr drey=fuß.
2 Runde eyserne Pfannen, unbrauchbahr.

1 Eyserne Kelle.
9 Bradt=Pfannen.

41 Kobies=Platen.

14 Eyerne Blöck= und Rommen=Scheiben, worunter zwey mit eysern Boltzen.

1 Neuer Blaas=balch mit einer eysern Röhre, sehr verlegen.

1 Alter blaasbalch ohne Röhre, unbrauchbahr.

2 ungegärzte Rind=Leder.

1 Handt dechßel.

Etzliche Platen, von einer gantz zerbrochenen Saltz=Pfannen, alles untüglich. [312]

3 Harpunen, umb Hanff und Flachs zu fischen.

1 Förcken=Stört,⁸⁰ umb Flachs zu fischen.

1 Such Eysen.

1 dubbelter Haken zum Hanff fischen.

1 dubbelter Haken zum Eysen fischen.

1 Enckelt dito.⁸¹

1 Stoß=Eysen.

3 Paar Zangen, Stein auß der Grund zuheben, worunter ein paar in stücken.

3 Große Harcken.

1 Klein eysern Pechkeßel.

2 zerbrochene eyserne Keßel à ½ t[onnen] groß.

6 kleine zerbrochene Grapen.

1 klein untüglich Ancker, mit einem Arm.

166 Eyerne Bänder, auff 46 Waßer Fäßer.

3 Alte eyserne Gewichter, eines größer zwo kleinere.

In einem Achten=theilchen befunden

22 Feilen, klein und groß.

28 stück Decher=Meßer.

14 Schlag=Meßer.

31 Kleine Bohrs.

1 Klein Partheichen verrostete Sulen und Absatz Örter, so fast unbrauchbahr, sind
in einem Plunden versiegelt. [312v]

An Zeugen, Wull=Kratzen⁸² und Zwirn

1 stück Borkan,⁸³ braun, hält 23 Ellen.

1 stück dito, braun Borkan, 38 Ellen.

12 Paar Woll=Kratzen.

2½ L[ies]pf[und] grob Zwirn.

An Seegel=Tuch

24 Stück, in nachfolgenden Mörcken und Ellen

Alß sie auffgezeichnet Alß der Seegelmacher im übermeßen befunden

	Ellen
LC.	61
BG.	60
	62
DG.	60
LC.	63
HD.	61
DG.	60
K-	60
LC.	63
HD.	61
LC.	61½
K-	61
P.	63
DA.	60
P.	60
DG.	61
BS.	61½
K-	60
HD.	60
BG.	60
CL.	61½
HD.	61
BA.	60
	32

—
1.389½ Ell[en] [313]

An Hanff

12 Schiffpf[und] 14 L[ies]pf[und] 10 Pf[und] Paß=Hanff.

7 Schiffpf[und] 11 L[ies]pf[und] Rigisch Hanff.

An Tobagisch Guth⁸⁴

160 Cossav=Platen, ⁸⁵ Sage hundert und sechs stück.

4 dito in stücken.

84 Tobagische Hackmeßer.

29 große Hacken.

381 Kleine Hacken.

2 dito zerbrochen.

7 Mäurer Kellen.

3 Mäurer Hammer.

3 Stein=Haurer Hammer.

9 Bütten.

3 dito in zwey.

1 Eyserne Glocke und Knäpel.

1 dito großere ohne Knepel.

127 Spahents.

1 Kurtze eyserne Rinen.

1 Eysern Feyer Eymer.

1 Kleinern dito.

2 unnutzbahre Schiffs Laternen.

1 Kleine Laterne fast unnutzbahr.

1 große alte höltzern Laterne, mit einer eysern Stange und Ringe, unbrauchbahr.

[313v]

Ein Schiffss=Uhrwerck von

2 Metallen Rädern, mit Eysern Spillen, nebst anderm Zubehör.

An Ther

In dem einen Raum des Letztern Speichers, befinden sich zwar

463 Tonnen Ther, in Eychen bandt, und

Im andern Raum

100 Tonnen Ther, in Eychen band, und

69 Tonnen dito, in feyren bandt.

Summa 632 tonnen.

Weilen aber dieses ther, nicht gefüllet, einiges auch außgelauffen, und theils tonnen kaum halb, auch minder sind, und ziemlich Waßer drunter, kann keine gewiße Zahl, ehe und bevor das Waßer von dem Ther abgebracht, und die tonnen gefülltet werden, davon gesetzet oder bennennet werden.

An Kreyde und Rohte Erde

1 Tonne Kreyde.

$\frac{3}{4}$ Tonnen Rohte Erde. [314]

An Holtzen Zeug

162 Schüßeln.

12 dito Scheiben.

An Asche

1 Fäßchen Pott=Asche.

1 Faß Wed=Asche.

1 Klein Fäßchen Wed=Asche.

1 Klein Partheychen untügliche Asche in Tonnen, die Tonnen meist verfallen, und nirgends zu dienlich.

An Korn= und Leinsaats=Sieben, wie auch an Gewicht, Maaß=Tonnen, Loffen undt Kilmten

- 1 Korn Harffe mit Eysen Dradt, alt.
- 2 Lein=Saats Siebe, alt und zerflickt.
- 3 Besmer,⁸⁶ Eimer ohne Haken.
- 1 Wag=Schale mit holtzen Balcken.
- 11 Steinern Gewichter, wiegen zusammen 37 L[ies]pf[und] 17 Pf[und].
- 1 Eisern halb L[ies]pf[und] Gewicht.
- 2 beschlagene Saltz=tonnen, mit Angriffen.
- 1 Saltz L[ies]pf[und] unbeschlagen.
- 1 unbeschlagen Saltz Loff.
- 1 beschlagen Korn Loff.
- 1 beschlagen Mehl Loff.
- 1 beschlagen Tobagisch Loff.
- 2 unbeschlagen Kilmten. [314v]

An Zimmer Werck

- 2 Norcken Sagen, guht.
- 3 Brett Sagen, guht.

18 unnutzbahre, theils Norcken=, theils Brett=Sagen, worunter einige zerbrochen.

- 7 große Bohrer.
- 1 Spundt Bohrer.

An Fässer und Böthcher=Holtz, auch ander Holtzwerck

- 1 Küst mit Glaß, gantz untüglich und zerbrochen.
- 1 Alter Feld=Kasten, ohne Hängen und ohne Schloß.
- 1 Alt beschlagener Kasten, ohne Deckel, ohne Schloß.
- 4 halbe Thüren.
- 2 Holtzen Wagen, mit Fälgen Räder, die Naben beschlagen.
- 2 Netz=Wagen, mit Felchen Räder unbeschlagen, die Wagens außgeflochten mit Deckels.

900 Neue eychene Fäßer=Stäwe.

1.020 dito tonnen Stäffe.

- 170 dito halb tonnen Stäwe.
- 40 feüren Küffen=Stäwe, Alt.
- 2 feüren Küffen bodden.

250 Eychene Bodden Bretter, Neü.

46 Waßer Fäßer, mit einigen eysern bänden, die unter dem eysenwerck nominiret, nur 10 Fäßer drundter sind brauchbahr.

37 brauchbahre Waßer Fäßer, mit holtzen bänden.

6 dito gröbere.

17 Bier Tonnen, worunter einige zugebrauchen.

364 Brack Tonnen,⁸⁷ müßen übermalt werden.

68 Alte Brack=Fäßer.

Ein Partheichen Eychene und feyrne Stäwe von verfalnen Tonnen. [315]

56 Eichene Achtentheile.

2 beschlagene Baack Tonnen,⁸⁸ an jeder eine eyserne Kette von vier Gliedern, einem Wirbel und Ringe.

16 Kleine Boht=Stäffe, Eychen.

6 Kleine Boht=Köhlen,⁸⁹ Eychen.

Auff dem Hochfürstl[ichen] Schloße, in einem Gewölbe 20 tonnen Stein Kohlen.

Auf dem Schloß=Thurm, 8 fenstern umb bey Herbst Zeit, denen Seefahrenden zuleüchten, 7 Rauten in zwey.

In dito Thurm, 4 Eyserne Leüchter mit großen eysern Platen.

Womit dieses Inventarium beschlossen; und sind zwey gleichlautende Exemplaria deßelben verfertiget, davon eines S[leine]r Hochfürstl[ichen] Durchl[aucht], Unserm Aller Gnädigsten Fürsten und Herrn, unterthänigst eingesandt und das andere dem Ampt=Schreiber Abel Cramer übergeben worden. Actum Windaw. Locis, Anno et Diebus quibus supra.

Caspar Seyfried mpp

Peter L Reütter

Ad Mandatum Illustrissimi Ducis ac Domini huic Actui praefuit extradidit[us]

[Siegel] Christoph Thomae⁹⁰

Act[uarius] Vind[aviensis] mapp.

ATSAUCES UN PIEZĪMES

¹ "Trīs dienas šeit ir tik bargs sals, ka Venta ir pilnīgi aizsalusi, tā ka pa to var iet un pat braukt, aukstums ir tik briesmīgs, ka nevar pakustēties, un Ventu līdz pat ostai klāj ledus [...]." Sk.: Pētera Vetkinda (*Werkindt*) vēstule hercogam Frīdriham Kazimiram (*Friedrich Kasimir*). Ventspils, 1696. gada 23. marts: Rīga, Latvijas Valsts vēstures arhīvs (turpmāk – LVVA), 554. f., 1. apr., 1836. l., 47. lp. Nākamajā gadā ledus vēl aprīlī bija "gandrīz pusasi biezē". Sk.: Pētera Vetkinda vēstule hercogam Frīdriham Kazimiram. Ventspils, 1697. gada 4. aprīlis: turpat, 947. l., 90. lp.; 1701. gada 21. aprīlī krasta fogts Zamuels Ernsts Kalaus (*Kalau*) ziņoja, ka visu ostu vēl klāj ledus: turpat, 2. apr., 2902. l., 75. lp.

² Lai kavētu smilšu kalnu pārvietošanos, pie pilsētas bija uzbūvēti žogi. Sk.: "Specifikācija par to, ko es [muižas pārvaldnieks Kristians Frīdrihs Hardelofs (*Hardeloff*) esmu uzcēlis no 1697. līdz 1705. gadam": turpat, 5759. f., 2. apr., 111. l., 19. lp. u.c.

³ Turpat, 554. f., 1. apr., 1764. l., 40. lp. Ostas dziļums bija piemērots tikai vidēja lieluma kuģiem; citās Baltijas jūras ostas kuģu kravu nācās daļēji pārkraut mazākās laivās. Sk.: North, M. Das Leichtergewerbe in den Häfen Elbing und Königsberg der Frühen Neuzeit. *Beiträge zur Geschichte Westpreußens*. 1987. 10: 67–76.

⁴ Pētera Vetkinda ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram. Ventspils, 1694. gada 13. maijs: LVVA, 554. f., 3. apr., 1927. l., 26. lp.

⁵ Frīdriha Rekes (*Recke*) ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram. Ventspils, 1697. gada 31. marts: turpat, 1. apr., 947. l., 85. lp.

"Padevīgi ziņoju, ka darīju visu, kas bija manus spēkos, lai pie muižas uzbūvētu bolverku [...], tāpat arī savedu vislabākajā kārtībā citus bolverkus: pie krasta fogtejas, pie pils un pie noliktavas; ostu nostiprināju ar balķiem un stiprām dzelzs bultām, tik tālu, cik bija iespējams. Paveikšu arī visu citu nepieciešamo; liku arī pārbaudīt dziļumu un konstatēju, ka vietās, kur pērn ūdens bija četras pēdas dziļš, tagad ir 10–12 pēdu dziļš, tomēr tālāk ir izveidojies sēklis, kur ūdens ir septiņas ar pusi pēdas; kad ledus būs izgājis, ceru, ka tur kļūs nedaudz dziļāks, lai nu Dievs dod!" Sk.: Pētera Vetkinda ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram. Ventspils, 1697. gada 1. aprīlis: turpat, 87. lp.

⁶ Matīsa Dītriha fon Dörtezena (Zūras, 1697. gada 31. janvāris) un Frīdriha Rekes (Ventspils, 1697. gada 7. februāris) ziņojumi hercogam Frīdriham Kazimiram: turpat, 9. lp.

⁷ Heinrihs Georgs fon Mirbahs (*Mirbach*), Kristians Frīdrihs Hardelofs (*Hardeloff*) und Georgs Velfers (*Wölffer*), Ventspils muižā [Sarkanmuiža], 1705. gada 5. decembris: turpat, 3. apr., 1928. l., 89. lp. u. sekoj.

⁸ 1738. gadā krasta fogts Heinrihs Prešs (*Presch*) remontēja ostas nostiprinājumus: turpat, 1929. l., 93. lp. u. sekoj., bet 1755. gadā Ventspils ostas būvdarbos piedalījās 57–67 algoti strādnieki un 100 hercoga muižu zemnieku: turpat, 1930. l., 7. lp. u.c. Izdevumu sarakstos atrodamas ziņas par ostas izbūvi 1771., 1773., 1775. un 1787. gadā: turpat, 1931. l.

⁹ Eckert, W. *Kurland unter dem Einfluss des Merkantilismus. Ein Beitrag zur Staats- und Wirtschaftspolitik Herzog Jakobs von Kurland (1642–1682)*. Riga, 1927. S. 149f. Saskaņā ar 1664. gada 17. novembra līgumu Kurzemes hercogam kara gadījumā (izņemot karu pret Poliju-Lietuvu) bija jādodas palīgā Anglijas karalim ar vienu kuģi. Sk.: "Tractatus inter Carolum ... et Iacobum ..." In: Ziegenhorn, C. G. v. *Staats Recht der Herzogthümer Curland und Semgallen*. Königsberg, 1772 [Ndr. Hannover-Döhren 1973]. Nr. 195. S. 235f.

¹⁰ Pētera Vetkinda ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram. Ventspils, 1710. gada 6. jūlijs: LVVA, 554. f., 3. apr., 1928. l., 108. lp., arī sk.: "Līgums attiecībā uz Ventspils rēķiniem" [1700]: turpat, 5759. f., 2. apr., 111 l., 1.–5. lp.

¹¹ Takelāžas meistars Joahims Kobergs bija hercoga dienestā kopš 1664. gada, bet enkuru kalējs Kristians Brašs kopš 1686. gada; viņi abi nākuši no Lībekas. Kobergs ieguva birgera tiesības 1681. gadā, bet Brašs 1690. gadā.

¹² "Ventspils kuģubūvētava, tās iekārtojums, maksātās algas un uztura nauda." Sk.: LVVA, 554. f., 1. apr., 1754. l., 62. lp. u.c., 42. lp. u.c., 119. lp. u.c.

¹³ Viņš dzīvojot "trūcīgos apstākļos", jo "gandrīz visa viņa alga, jau kopš vairākiem gadiem, nav izmaksāta", rakstīja Nikolass Sefrenss, jaunākais, hercogam Frīdriham Kazimiram; Ventspils, 1694. gada 2. novembris: turpat, 3. apr., 1927. l., 62. lp.

¹⁴ Kornēlija Zīverta vēstule hercogam Ferdinandam, Ventspils, 1699. gada 6. augusts: turpat, 1755. l., 82. lp.

¹⁵ Pētera Vetkinda ziņojums, Ventspils, 1696. gada 28. marts: turpat, 1836. l., 31. lp.

¹⁶ Kornēlija Zīverta vēstule hercogam Ferdinandam, Ventspils, 1699. gada 19. marts: turpat, 1755. l., 54. lp.

¹⁷ Lai izgatavotu kuģa priekšgala cilni ar hercogienes portretu, mākslinieks lūdza, lai „Viņas Gaišība hercogenei liktu uzzīmēt un atsūtīt savā tērpa paraugu [...], labi noderētu arī minētās mūsu žēlīgās hercogenei portrets, lai sejas attēlojumā sasniegstu līdzību.” Sk.: Nikolasa Sefrensa, jaunākā, vēstule hercogam Frīdriham Kazimiram, Ventspils, 1694. gada 11. novembris: turpat, 1. apr., 1927. l., 64. lp. Kāda cita kuģa apgleznošanai no Jelgavas tika pieprasītas zelta lapiņas un cinoibrī. Sk.: Zamuela Ernsta Kalaua līgums hercogam Ferdinandam, Ventspils, 1699. gada 11. oktobris: turpat, 3. apr., 1928. l., 55. lp.

¹⁸ Pētera Vetkinda ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram, Ventspils, 1696. gada 11. novembris: turpat, 1. apr., 1836. l., 165. lp.

¹⁹ Instrukcija sūtniem attiecībā uz Grobiņu, Kuldīga, 1632. gada 13. septembris: turpat, 92. l., 1. lp. u.c.: "Gadījumā, ja Jūsu Gaišība, Augstais hercogs, nolems izveidot šeit lielu darvas dedzinātavu 200 lastu darvas ražošanai, kurai būs nepieciešams daudz malkas, tad divu gadu laikā šis mežs būs pilnībā izcirsts, jo uz darvas dedzinātavu aizies 500 vezumu malkas un kuģubūvētavai arī vajadzīgs liels daudzums [kokmateriālu ...]". Sk.: Pētera Vetkinda ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram, Ventspils, 1696. gada 25. oktobris: turpat, 1836. l., 148. lp.

²⁰ Kornēlija Zīverta vēstule hercogam Ferdinandam, Ventspils, 1699. gada 28. jūnijs: turpat, 832. l., 69. lp.

²¹ "Vietējā krasta fogta uzdevums ir kopā ar mūsu ļaudīm jo čakli palīdzēt glābt [avarējušo] kuģi, kuģa iekārtas un visas preces, kas tajā atrodas, kā arī kuģa īpašnieka un tirgotāju personīgās mantas [...]. Sk. Muitas nolikuma 30. paragrāfs [18. gadā simta sākums]: turpat, 2524. l., 52. lp.

²² Zamuela Ernsta Kalaua ziņojums hercogam Ferdinandam, Ventspils, 1699. gada 17. decembris: turpat, 3. apr., 1928. l., 72. lp.

²³ Pētera Vetkinda (Ventspils, 1697. gada 20. oktobris–18. novembris) un Kristiana Frīdriha Hardelofa (Ventspils, 1697. gada 17. novembris) ziņojumi hercogam Frīdriham Kazimiram: turpat, 1. apr., 947. l., 213.–230. lp.

²⁴ Vēstule hercogam Frīdriham, Varšava, 1628. gada 25. aprīlis: turpat, 118. l., 89. lp. Kurzemes galma hofmeistars bija piesavinājies no pagraba Reinas vīna trauku 400 valsts dālderu vērtībā un droši vien

to arī nogaršojis, pirms izteicās: "Viņš ļoti labprāt dzerot labu vīnu, tāpat kā Polijas karalis, un, ja viņam negribēšot dot arī pārējo vīnu, viņš saukšot palīgā Zviedrijas karali, kurš taču drīzāk esot viņu kungs nekā Polijas karalis." Sk.: "Dokumenti par avarējušo kuģi ar vīna kravu 1628.–1630. gadā": turpat, 1764. l., 196.–202. lp.

²⁵ Seuberlich, E. *Bürger und Einwohner der Stadt Windau in Kurland*. Leipzig, 1933. Bd. 1. S. 34. (Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga. Schriften der Abteilung Familienkunde 1). Arī sk.: Antona Vetkinda rēķini par 1689. un 1690. gadu: LVVA, 554. f., 1. apr., 940. l.

²⁶ Antons Vetkinds dzimis 1670. gadā, 1697. gadā viņš ieguva Ventspils biržera tiesības: Seuberlich, E. *Bürger und Einwohner der Stadt Windau in Kurland*. S. 83.

²⁷ Pētera Vetkinda vēstule hercogam Frīdriham Kazimiram, Ventspils, 1694. gada 22. augusts: LVVA, 554. f., 3. apr., 1927. l., 49. lp.; "Ventspils baznīcas inventāra saraksts" [1699. gads]: turpat, 1900. l., 7.–14. lp.

²⁸ Turpat, 1. apr., 947. l., 310.–315. lp. Sk. pielikumu raksta beigās.

²⁹ Ventspils baznīcas grāmatā par mūs interesējošo laika posmu no 1710. gada 20. septembra līdz 1711. gada jūlijam ierakstu nav.

³⁰ Starplaikā krasta fogta pienākumus veica Abrahams Mihaels Tīrbergs (*Thierberg*): turpat, 554. f., 3. apr., 2858. l.

³¹ Hercoga Jēkaba krasta fogtejas nolikums, Jelgava, 1651. gada 8. maijs: turpat, 1902. l., 1. lp. u.c. Arī sk. publicēto pielikumu: Lux, M. *Die Hafenstadt Libau um die Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert: Magisterarbeit*. Mainz, 1996.

³² [...] par piecarpus dālderiem pūrā ar noteikumu, ka Kordesu kungs saskaņā ar vienošanos daļu maksas par kravas pārvadāšanu – 150 Alberta dālderu – samaksās šeit uz vietas, bet pārējo daļu Stokholmā vai Rīgā, kā to viszēlīgi vēlēsies Viņa Gaišība augstais hercogs. Pārējās kuģa nodevas maksās kuģinieks [...]. Līgums starp Pēteri Vetkindu un Joahimu Kordesu no Rīgas, Ventspils, 1696. gada 10. aprīlis: LVVA, 554. f., 1. apr., 1836. l., 55. lp.

³³ Dīriķa Grota alga mēnesī bija 20 valstsālderu, stūrmanis sanēma 16, bet komandas vīri 2–7 valstsālderus, kopā 131 valstsālderī mēnesī, Ventspils, 1696. gada 11. aprīlī: turpat, 60. lp.

³⁴ Turpat, 1216. l., 38. lp. Kuģinieks Kornēlijs Gilde (*Gilde*) savam braucienam ar hercoga kuģi "Schwan" uz Amsterdamu sanēma no Ventspils domēnes rakstveža Pētera Purgera (*Purger*) sekojošas preces pārtikai u. c.: piecus okshoftus "kuģa alus", divas mucas "kungu alus", desmit mucus kaltētas "kuģu maizes", puspūra mīkstas "kuģu maizes", divas mucas sviesta, vienu mucu zirķu, vienu mucu putraimū, divas aitas, vienu jēru, divus podus sveču, desmit mārciņas rožu eļļas, divas ģērētas un divas neģērētas ādas, piecas bļodas, piecas rūtis, desmit labības lāpstas, trīs mucas galas, bez tam vēl no hercoga noliktavas "30 lastu 24 pūrus labu rudzu, četrus lastus kviešu, divpadsmit krievu pīteņus." Sk.: Kvīts, Ventspils, 1679. gada 29. jūlijs: turpat, 1927. l., 13. lp.

³⁵ "Lai gan esmu pamatīgi nopūlējies, meklējot kravas Dancigā, Mēmelē, Kēnigsbergā, arī Rīgā un citās vietās, nav izdevies atrast nevienu kravu." Pētera Vetkinda ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram, Ventspils, 1696. gada 19. augusts un 1696. gada 15. aprīlis: turpat, 1836. l., 61., 92. lp.

³⁶ Pētera Vetkinda ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram, Ventspils, 1694. gada 21. novembris: turpat, 53. lp. Jau iepriekš kuģi iekrautos 15 lastus rudzu pēc hercoga rīkojuma atkal nācās izkraut. Pētera Vetkinda ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram, Ventspils, 1694. gada 14. novembris: turpat, 3. apr., 1927. l., 77. lp.

³⁷ "Visdažādāko preču un produktu saraksts, kas laikā no 1699. marta līdz decembrim izvestas kuģos no Ventspils": turpat, 1928. l., 16.–18. lp.

³⁸ Pētera Vetkinda ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram, Ventspils, 1696. gada 15. marts: turpat, 1. apr., 1836. l., 26. lp.

³⁹ Hercoga mantu inventārsarakstā 1682. gadā minētas sešas kules ar tūkstošiem guldeņu ar piezīmi: "Šo naudu Laviolē (*La Violet*) [Kurzemes faktors Kopenhāgenā], saskaņā ar pievienoto zīmīti, atvedis no Francijas par linsēklām." Sk.: Bues, A. *Eine schwierige Erbschaft. Die Verhandlungen nach dem Tode Herzog Jakobs von Kurland 1682/83*. Wiesbaden, 1995. Nr. 16. S. 112. (Deutsches Historisches Institut Warschau. Quellen und Studien 1.)

⁴⁰ LVVA, 554. f., 3. apr., 1929. l., 21. lp.

⁴¹ Muitas nolikums, 11. paragrāfs [18. gadsimta sākums]: turpat, 1. apr., 2524. l., 52. lp. u. sekoj.

⁴² LVVA, 554. f., 1. apr., 940. l., 125. lp. u.c.

⁴³ Brandenburgas kūrfirsta Frīdriha Vilhelma meita 1691. gada 24. aprīlī apprecēja hercogu Frīdrihu Kazimiru.

⁴⁴ Turpat, 1. apr., 1219^b. l., 270. lp.

⁴⁵ Pētera Vetkinda vēstule Kristofam Kalauam, Ventspils, 1698. gada 19. janvāris: turpat, 947. l., 303. lp.

⁴⁶ Turpat, 940. l., 258. lp.

⁴⁷ Eckert, W. *Kurland unter dem Einfluss des Merkantilismus*. S. 119. 1693. gadā – 258 guldeņi, 1694. gadā – 219 guldeņi., 1695. gadā – 191 guldenis., 1696. gadā – 165 guldeņi, 1697. gadā – 122 guldeņi, 1698. gadā – 90 guldeņu. Par vienu vērsi akcīze bija trīs guldeņi, par vienu govi – divi guldeņi, par vienu pūru iesala – arī divi guldeņi: LVVA, 554. f., 3. apr., 1900. l., 1.–6. lp.

⁴⁸ Turpat, 1. apr., 1216. l., 45. lp.

⁴⁹ Turpat, 3. apr., 1900. l., 1.–6. lp.

⁵⁰ Par ārziņju preču nelaišanu publiskā pārdošanā birgeri sūdzējās rātei iesniegtajā sūdzību rakstā (*Gravamina*), Ventspils, 1645. gada 5. aprīlis: turpat, 646. f., 1. apr., 2257. l., 51. lp. u.c.

⁵¹ Hercoga Jēkaba mandāts, Jelgava, 1645. gada 18. marts: turpat, 554. f., 3. apr., 1872. l., 1. lp. u. sekoj.; *Ziegenhorn, Staatsrecht* ..., Nr. 157, S. 204; Hercoga Jēkaba mandāts, Kuldīga, 1658. gada 9. marts: turpat, 1. apr., 1837. l., Nr. 2. Par muižnieku ietekmi uz Ventspils tirdzniecību sk.: Kohl, K. Der Handelsplatz Windau im 17. Jahrhundert. *Mare Nostrum*. 1999. 1: 72–74.

⁵² Sk.: Noteikumi par svešo tirgotāju, kuģinieku un kuģu komandas locekļu tirdzniecību, 1700. gada 4. maijs: LVVA, 646. f., 1. apr., 2232. l., 15. lp. u.c. "Sūdzība par holandiešu liģeriem. 1639. gads": turpat, 554. f., 1. apr., 1764. l., 20., 21. lp. Par tirgus dienām sk.: 1694. gada rātes likumi (*Bursprache, Bauersprache*): turpat, 646. f., 1. apr., 2058. l., 123.–126. lp.

⁵³ Pētera Vetkinda sastādīts saraksts, Ventspils, 1699. gada 29. marts: turpat, 554. f., 3. apr., 1928. l., 16.–18. lp.

⁵⁴ Licences kantora nomnieka ziņojums hercogam Ferdinandam, Jelgava, 1699. gada 22. jūnijs: turpat, 1. apr., 2525. l., 27.–30. lp.

⁵⁵ Pētera Vetkinda ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram, Ventspils, 1697. gada 6. jūnijs: turpat, 947. l., 126. lp.; Kornēlija Zīverta ziņojums hercogam Ferdinandam, Ventspils, 1698. gada 3. aprīlis: turpat, 3. apr., 1759. l., 4. lp. u.c.

⁵⁶ Ventspils pilskungs gadā saņēma 700 guldeņu, muižas pārvaldnieks – 597 guldeņus, bet viņu amata brāļi Kandavā 800 un attiecīgi 606 guldeņus. Par krasta fogta algu ziņu nav, bet viņa kolēgu alga Liepājā bija 318 guldeņi un Sventajā 114 guldeņi: turpat, 1904. l., 23.–26. lp.

⁵⁷ Pētera Vetkinda ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram, Ventspils, 1694. gada 16. septembris: turpat, 1927. l., 51. lp.

⁵⁸ "Bez tam vēl darbs pie kuģiem stipri kavējis lauksaimniecību." Sk.: Frīdriha Hardelofa ziņojums hercogam Ferdinandam, Ventspils [1699. gada augusta sākums]: turpat, 1755. l., 78. lp. u.c.

⁵⁹ Pētera Vetkinda ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram, Ventspils, 1697. gada 24. novembris: turpat, 1. apr., 947. l., 244. lp.

⁶⁰ Ventspils pilskunga Ernsta fon der Brigena (*Brüggen*) ziņojums par pilstiesas sēdi 5. augustā [1697. gads]: turpat, 335., 157. lp.

⁶¹ Pētera Vetkinda ziņojums hercogam Frīdriham Kazimiram, Ventspils, 1697. gada 6. jūnijs: turpat, 947. l., 126. lp. Būvmeistars atzīmējis, "ka pavadīt savu dzīvi tā, t.i., strādāt ar ļaudīm, kam trūkst maizes, man ir ļoti grūti". Sk.: Kornēlija Zīverta ziņojums Kristofam Kalauam, Ventspils, 1696. gada 3. jūnijs: turpat, 3. apr., 1755. l., 15. lp.

⁶² Kornēlija Zīverta ziņojums hercogam Ferdinandam, Ventspils, 1699. gada 7. jūlijs: turpat, 70. lp.; turpat, 1837. l., Nr. 13.

⁶³ "Komisijas slēdziens sakārā ar kuģubūves meistara Kornēlija Zīverta iesniegto sūdzību pret krasta fogtu Pēteri Vetkindu", Ventspils, 1705. gada 5. decembris: turpat, 1755. l., 101.–104. lp.; "Būvmeistara Zīverta iesniegtās sūdzības kopija": turpat, 1928. l., 90.–93. lp.

⁶⁴ "Lieta par Ventspils ostas būvi", Ventspils, 1705. gada 16. decembris: turpat, 100. lp. u.c.

⁶⁵ 1711. gada 22. maijā, piemēram, Ventspils birgeru kārtā uzņēma 1665. gadā dzimušo Lībekas tirgotāju Mihaelu Henku (*Henck*), Heinrihu Danielu Reiteru (*Reuter*) un Kristianu Vilhelmu Zēlu (*Seel*), "jo mēra laikā daudzi izmiruši": turpat, 5759. f., 2. apr., 111. l., 11. lp.

⁶⁶ LVVA, 5759. f., 2. apr., 554. 1, 947, fol. 310–315.

⁶⁷ Prinz Ferdinand von Kurland (1655–1737), Regent 1698.

⁶⁸ Abel Cramer, von 12.07.1693–02.10.1711 Amtschreiber zu Rothof: Seuberlich, Bürger (wie Anm. 25), S. 39.

⁶⁹ Caspar Seyfried erhielt 1651 das Bürgerrecht, von 1674–1677 und 1696 bis zu seinem Tode 1699 war er Ratsverwandter sowie von 07.04.1677–1694 und 01.09.1698–31.12.1698 Gerichtsvogt, 1670 und 1671 Stadtältermann: Seuberlich, E. *Bürger und Einwohner der Stadt Windau in Kurland*. (wie Anm. 25). S. 77, 43, 47, 53.

⁷⁰ Peter Lorenz Reuter war 1696–1697 Kirchenvorsteher, 1698–1699 Ältermann der Kaufmannschaft: Seuberlich, E. *Bürger und Einwohner der Stadt Windau in Kurland* (wie Anm. 25). S. 60, 53.

⁷¹ Peter Wetkindt war von März 1691–1698 und September 1705 bis zu seinem Tode im Winter 1710/11 Strandvogt in Windau.

⁷² Die Maße entsprechen: 1 Lof = 68,91 l; 1 Külmet = 11,477 l; 1 Schiffpfund = 163,8 kg; 1 Liespfund = 8,19 kg; 1 Pfund = 0,409 kg. 1 Elle rigisch = ca. 56,30 cm.

⁷³ Suhrs.

⁷⁴ Küpe = niederdeutsche Form zu Kufe = Bottich.

⁷⁵ Sämischnleder bezeichnet ein geschmeidiges Leder; Gehenk ist die Vorrichtung zum Anhängen des Degens.

⁷⁶ Kartätsche bezeichnet ein Artilleriegeschoss.

⁷⁷ Lafette = Untergestell eines Geschützes.

⁷⁸ Mulde = längliches Gefäß oder Vertiefung in der Erde.

⁷⁹ Ehden/Édas.

⁸⁰ Forke = Heugabel, stören = stochern.

⁸¹ Enkel = Gelenk.

⁸² Wollkämme.

⁸³ Bourre frz. = grober, brauner Wollstoff.

⁸⁴ Die Insel Tobago war in der Mitte des 17. Jahrhunderts zeitweise kurländische Kolonie.

⁸⁵ Später hinzugefügt.

⁸⁶ Besemer = Hand-Schnellwaage

⁸⁷ Bracker = Warenprüfer.

⁸⁸ Bake = Seezeichen.

⁸⁹ Kohl, Kolben = Stangen.

⁹⁰ Christoph Thomae war 03.03.1677–1705 Stadtschreiber von Windau, 1699 ist er als Kommissar für das Armenhaus erwähnt.

Almut Bues

STRANDVOGTEI, WERFT, HAFEN VON WINDAU ZUR ZEIT VON PETER WETKINDT

Die kurländischen Häfen waren nicht eisfrei und noch weit bis in das Frühjahr zugefroren, sie versandeten, da an Flussmündungen gelegen, relativ schnell, und mussten kostspielig ausgebaggert werden. Nicht nur die Fahrinne des Hafens musste gepflegt werden, auch die Bollwerke waren häufig auszubessern. Das galt auch für den Naturhafen Windau.

Zur Wirtschaftspolitik Herzog Jakobs hatte die Förderung des Schiffsbaus gehört. Die Werft, die sich nach einem Plan des 17. Jahrhunderts am linken Ufer der Windau, östlich der Stadt in Richtung des herzoglichen Amts Rothof befand,

bestand aus der Baustätte, der Segelmacherei und der Reeperbahn; hier arbeiteten um die 70 Personen. Auf der Werft wurden Schiffe umgebaut oder ausgebessert, denn die rauhe See ramponierte manches Gefährt.

Die Strandvögte waren sowohl Zollbeamte und Steuereinnehmer mit richterlichen Befugnissen als auch herzogliche Spediteure und Faktoren. Sie wachten über die Strand-Speicher, übermittelten Nachrichten von Schiffen und nannten die Preise der Waren, sie sandten die bestellten Güter an den herzoglichen Hof. Nehmen wir als Beispiel Peter Wetkindt, der 1691 die Strandvogtei von seinem Vater übernahm. Er scheint ein angesehener und wohl nicht ganz armer Bürger gewesen zu sein. In den Unruhen nach dem Tode Herzog Friedrich Casimirs 1698 musste er die Strandvogtei aufgeben. 1705, nach dem Abzug der Schweden, wurde Wetkindt wieder in sein Amt eingesetzt; er starb wohl bei der großen Pestepidemie 1710/11.

Einige Handelsmechanismen zeigt am besten der Schiffsalltag in Windau. In der herzoglichen Strandordnung aus dem Jahre 1651 war die Ankunft der Schiffe genau geregelt. Nicht nur für die Überwachung des Strandes und des Zolles war der Strandvogt zuständig, er hatte darüber hinaus das Heranführen der herzoglichen Waren zu beaufsichtigen, deren Qualität zu überprüfen und die Verschiffung und Verproviantierung zu koordinieren. Ein in Windau anerkannter Schiffer war der aus Holland stammende Dirick Gerets Grodt, der dem Herzog seit 1686 diente.

Die Erträge des Handels teilten sich Landesherr, Adel und die Kaufleute. Doch für ein Handeln im größeren Rahmen fehlte es den Einheimischen an Kapital; Kredite gab es nur schwer, die Kaufleute mussten sich daher auf den Zwischenhandel von den (ausländischen) Schiffen in das Hinterland beschränken.

Als herzogliche Beamte fungierten in Windau der Haupt- und Amtmann, der Strandvogt und Lizentschreiber, die mit unzähligen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten. Da war zuerst einmal der Weg zur Entscheidungsfindung, alles lief als „Chefsache“, das heißt, man musste mindestens eine Woche auf die Anweisungen aus Mitau warten. Ob ein Schiff zusätzliche Fracht laden sollte, ob für einen verstorbenen Arbeiter ein Nachfolger eingestellt werden konnte, ob ein Haus repariert oder die Miete erhöht werden durfte, nichts konnte in Eigenverantwortung angeordnet werden. Neben Kommunikations- gab es auch Transportprobleme; das Wetter spielte nicht mit, es waren keine Gefährte frei oder die dringend benötigten Arbeiter waren gerade bei der Ernte. Überwachung und Koordination der Fracht erforderten ein großes Geschick; Qualität und Maß der Ware ließen oftmals zu wünschen übrig. Diebstähle waren zahlreich, der Strand konnte eigentlich nicht überwacht werden. Diese Unlänglichkeiten wurden von ewigen Kompetenzstreitigkeiten begleitet.

Doch sahen Stadt und Hafen auch glanzvolle Zeiten, von Windau liefen die großen, für Westeuropa gebauten Schiffe vom Stapel, von hier stachen die Kriegsschiffe siegesgewiss in See, und von Windau begannen alle Entdeckungs- und Abenteuerfahrten. Der Hafen an der Windau war das Verbindungsglied zu

den kurländischen Übersee-Kolonien, hier erreichten die exotischen Gewürze und Tiere, die Bewohner der Kolonien und die Luxuswaren das Herzogtum.

Mehrmals musste man Rückschläge einstecken, nach den Verwüstungen der polnisch-schwedischen Kriege in den zwanziger und dreißiger Jahren des 17. Jahrhunderts zerstörten schwedische Soldaten im Jahre 1658 das unbefestigte Windau und den Hafen, 1659 wurde die Stadt von Polen erobert. Kaum hatte man sich von der erneuten schwedischen Besetzung der Jahre 1701 bis 1705 erholt, wütete die Pest im Herbst 1710 in Windau so sehr, dass nur wenige Familien die Seuche überlebten. Diese Naturkatastrophe sollte mit ausschlaggebend sein, dass die Bürger der Hafenstadt Libau, ihre Chance nutzend, den Handel vermehrt in ihre Stadt lenken konnten.

Iesniegts 2002. gada 17. jūnijā