

# **KLAIPĖDA XVII–XX A.**

## **KLAIPĖDOS UOSTAS XVII – XVIII a.**

*Andrzej Groth*

Klaipėdos uosto gamtinės sąlygos buvo puikios. Uostas įkurtas Kuršių įlankos žiotyse, prie Danės upės, netoli nuo vienintelio priėjimo prie jūros – Klaipėdos gilumos. Klaipėdos giluma puiki navigacijai: ji buvo nuo 60 iki 100 rykščių pločio, ilgis – pusė mylios, gylis – 15–16 pėdų. Per ją lengvai galėjo įplaukti laivai su 300 laštų kroviniu<sup>1</sup>.

Kaip jūrų uostas Klaipėda tam tikrą vaidmenį pradėjo vaidinti tik nuo XVI a. antrojo dešimtmečio. Tačiau ir toliau ji liko Karaliaučiaus šešėlyje, kuris visokiais būdais siekė perimti šio uosto jūrų kelius. Tam tikras permainas tuo laikotarpiu lėmė 1657 m. privilegija, užtikrinusi Klaipėdos pirkliais visišką jūrų prekybos laisvę.

Šio straipsnio pagrindinis šaltinis yra 1644 – 1722 m. Klaipėdos muitų knygos, saugomos Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz Berlyne<sup>2</sup>.

### *Laivų judėjimas uoste*

Laivų judėjimo intensyvumą Klaipėdos uoste rodo žemiau pateikta lentelė.

*1 lentelė*

#### **Laivų judėjimas Klaipėdos uoste 1664 – 1772 m.**

<b>Metai</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E<sup>a</sup></b>	<b>F</b>
1664	40	1828	45,7	41	1848	45,0
1666	47	-	-	46	-	-
1667	34	-	-	36	-	-
1668	59	-	-	54	-	-
1669	42	-	-	43	-	-
1670	38	-	-	34	-	-
1671	49	1366 <sup>b</sup>	31,0	47	1361 <sup>d</sup>	33,2
1672	34	768	22,6	34	751	22,1
1673	30	750	25,0	27	659	24,4
1675	27	632	23,4	25	586	23,4
1676	31	1169	37,7	29	1102	38,0
1677	18	620	34,4	17	595	35,0
1678	18	567	31,5	20	642	32,1
1679	22	730	33,2	22	730	33,2
1680	30	963	32,1	27	850	31,5
1681	31	844	27,2	34	947	27,8

1682	36	1019	28,3	27	862	31,9
1683	39	1276	32,7	36	1027	28,5
1684	36	1200	33,3	39	1330	34,1
1685	37	1341	36,2	35	1106	31,6
1686	39	1353	34,7	37	1352	36,5
1687	29	1084	37,4	27	1059	29,2
1688	31	923	29,8	35	1028	29,4
1689	25	881	35,2	28	870	31,1
1690	43	1401	32,6	42	1328	31,6
1691	29	1046	36,1	34	1229	36,1
1692	31	830	26,8	32	826	25,8
1696	19	909	47,8	19	887	46,7
1698	33	1128	34,2	32	1152	36,0
1701	33	1783	54,0	34	1961	57,7
1706	21	915	43,6	22	960	43,6
1708	23	929	40,4	23	874	39,7
1709	25	1165	46,6	23	985	42,8
1710	28	1332	47,6	28	1406	50,2
1711	25	1050	42,0	26	1150	44,2
1717	18	564 <sup>c</sup>	34,1	15	443 <sup>e</sup>	31,6
1719	30	744	24,8	28	828	29,6
1721	26	868	33,4	26	888	34,1
1722	25	721	28,8	25	724	28,9
Vidurkis	31,6	1020	32,2	-	1010,0	34,9

Paaiškinimai:

A= laivų, kurie įplaukė į uostą, skaičius

B= visas krovinys su laivų laštais

C= vidutinis krovinio svoris laštais

D= išplaukusių iš uosto laivų skaičius

E= visas krovinys su laivų laštais

F= vidutinis vieno laivo gabenamas svoris laštais

a – skirtumas tarp įplaukusių ir išplaukusių laivų atsirado dėl to, kad kai kurie laivai atplaukė į uostą rudenį ir ten peržiemojo. Tarp išplaukusių laivų yra ir tie, kurie buvo naujai pastatyti ir kurie neatsispindi skiltyje “įplaukė”, bei tie, kurie buvo remontuojami. Skiltyje “išplaukė” neatsispindi laivai, kurie buvo demontuoti;

b – trūksta informacijos apie 5 laivų krovinio svorį;

c – trūksta informacijos apie 2 laivų krovinio svorį;

d – trūksta informacijos apie 3 laivų krovinio svorį;

e – trūksta informacijos apie 1 laivo krovinio svorį.

Šaltinis: GSPK. Ostpreussische Folianten. Lizentkammer. Nr. 12897 – 13024.

Pateikti 1 lentelėje skaičiai liudija, kad judėjimas uoste buvo nedidelis. Jis svyravo nuo 18 iki 59 laivų. Vidutiniškai 1664 – 1722 m. atplaukdavo po 32 laivus, kurių bendras svoris siekdavo 1020 laštų.

Lygindami laivų judėjimo duomenis kituose uostuose, Klaipėdą skirtume prie Baltijos jūros uostų, koks buvo, pavyzdžiui, Elbingas<sup>3</sup>.

Mus dominančiu laikotarpiu daugiausia laivų į Klaipėdos uostą atplaukdavo iš kitų Baltijos jūros uostų. Jie bendrojoje Klaipėdos uosto priimamų laivų statistikoje sudarė nuo 48 iki 90% (vidurkis 70,8%).

Dažniausiai ir sistemingiausiai Klaipėdą lankė laivai iš Liubeko. Jų bendroji dalis skirtingais metais sudarė nuo 11 iki 50% visų į Klaipėdą atplaukusių laivų (vidutiniškai per metus 21%). Iš Liubeko dažniausiai buvo gabenamos kolonijinės prekės, gėrimai, pramonės gaminiai.

Antrieji pagal apsilankymų skaičių buvo laivai iš Gdansko. Aptariamuoju laikotarpiu jie sudarė nuo 4 iki 48% visų į Klaipėdą atplaukusių laivų (vidutiniškai 18%). Susisiekimas tarp Klaipėdos ir Gdansko uostų buvo reguliarus, šie ryšiai susilpnėjo tik po Šiaurės karo, t.y. po 1708 m., ir buvo susiję su kaperių dalyvavimu Baltijos jūros kariniuose konfliktuose. Į Klaipėdą jie atplaukdavo, norėdami čia pasiimti ar papildyti krovinį.

Panašių tikslų vedini, t.y. norėdami paimti ar pasipildyti krovinius, skirtus kitiems uostams, į Klaipėdą atvykdavo laivai iš Liepojos.

Reguliariai į Klaipėdą plaukiojo laivai iš Kolobrzego ir Gotlando, o nuo XVII a. 8-ojo dešimtmečio ir iš Stokholmo. 1664 – 1722 m. laivai iš Kolobrzego sudarė 7%, o iš Gotlando – 9% visų į Klaipėdą atplaukiančių laivų. Iš Stokholmo atplaukusių laivų nuo 1708 m. iki 1722 m. buvo apie 3%, tuo tarpu aktyvių švedų kaperių veiksmų, nukreiptų visų pirma prieš rusų tik ką užimtus Livonijos ir Estijos uostus, Baltijos jūroje suskaičiuota net 14%.

Kitų Baltijos regiono uostų dalis buvo nedidelė, ir santykiai su kitais uostais dažnai buvo atsitiktinio pobūdžio. Iš tokių uostų paminėtini Kopenhagos (1664 – 1772 m. iš šio uosto į Klaipėdą atplaukė 20 laivų), Karaliaučiaus (12 laivų), Pilavos (11 laivų), Šecino (7 laivai), Ventspilio (4 laivai), Rygos ir Alborgo (po 3 laivus), Kalmaro, Revalio, Karlskronos, Flensburgo, Trebiatavos (po 2 laivus) bei Sonderborgo, Šventosios, Nystato, Rostoko, Nyčopingo ir Vasterviko, iš kurių minėtu laikotarpiu į Klaipėdą atplaukė po vieną laivą.

Iš Vakarų šalių uostų, suprantant juos kaip uostus nuo Zundo, atplaukusių laivų Klaipėdos uoste buvo santykinai nedaug. Aptariamuoju laikotarpiu šie laivai sudarė nuo 10 iki 52% visų atplaukusių į Klaipėdą, kas vidutiniškai per metus sudarė apie 30%.

Vakarų Europos laivai daugiausia pasiimdavo krovinius iš Amsterdamo. Pastarieji sudarė vidutiniškai 17% visų į Klaipėdą atplaukusių laivų. Reikėtų pabrėžti laivininkystės ryšių tarp Amsterdamo ir Kuršių įlankos pastovumą.

Po Amsterdamo svarbią vietą Klaipėdos laivininkystėje užėmė prancūzų uostai. Tie ryšiai nebuvo tokie pastovūs ir intensyvūs kaip su Amsterdamu, ir atplaukiančių laivų skaičius labai svyravo, atsižvelgiant į tam tikrą laikotarpį. 1664 – 1671 m. iš šių uostų atplaukdavo vidutiniškai 2,5 laivo (5,4%) visų laivų. Tiesioginiai prancūzų ir Klaipėdos uostų santykiai nutrūko 1672 – 1675 m., kai vyko Anglijos ir Prancūzijos karas prieš Jungtinių Provincijų Respubliką. 1676 – 1689 m. ryšiai buvo atnaujinti ir pasižymėjo dar didesniu intensyvumu (vidutiniškai per metus į Klaipėdą iš prancūzų uostų atplaukdavo po 5 laivus, kas sudarė 15,5% visų į uostą atplaukusių laivų). Tačiau šiuos intensyvius ryšius 1689 – 1705 m. vėl nutraukė Prancūzijos karas prieš Augsburgų lygą. Po pertraukos, 1708 – 1721 m., į Klaipėdą per metus atplaukdavo tik po vieną laivą iš Prancūzijos (5% visų atplaukusių laivų).

Ryšiai su kitais Vakarų Europos uostais nebuvo reguliarūs. Lyginant su bendru įplaukusių į Klaipėdą laivų skaičiumi jų nuošimtis per šį laikotarpį buvo labai nedidelis. Iš tokių paminėtini Anglijos uostai Londonas ir Hullas bei olandų uostai Tešelingas, Flielandas,

Enkhuizenas, Harlingenas, Varbergas, Flisigenas, Roterdamas, Amelandas, be jų, iš kitų šalių dar Hamburgas, Bremenas, Oldenburgas, Ostendė, Bergenai ir St. Ibė. Klaipėdos muitų knygoje aptinkama informacijos apie laivų bendrą svorį. Tokia informacija buvo būtina muitininkams, renkantiems mokesčius, kurių dydis priklausė nuo laivo tonažo.

Į Klaipėdos uostą dažniausiai atplaudavo mažo tonažo laivai – iki 30 laštų. Tokie sudarė vidutiniškai apie 60% visų laivų, kurie buvo įplaukę į uostą. 1696 – 1717 m. jų nuošimtis buvo sumažėjęs beveik iki 40%.

Antra svarbi grupė – laivai, kurių tonažas siekė nuo 31 iki 60 laštų. Vidutiniškai per metus tokių laivų atplaukdavo maždaug vienas ketvirtadalis. 1696 – 1717 m. šios grupės laivų atplaukdavo daugiau – iki 41%. 61 – 100 laštų ir didesni laivai atplaukdavo labai retai – jų nebuvo daugiau negu keletas procentų per metus. Dėl to nenuostabu, kad 1664 – 1722 m. į Klaipėdą plaukdavo laivai, kurių vidutinis tonažas tebuvo vos 35 laštai. Tai buvo nedidelis tonažas lyginant su laivų, plaukiančių į Karaliaučių (82 laštai)<sup>4</sup>, Revalį (1617 – 1623 m. – 53,5 lašto)<sup>5</sup>, Elbingą (1664 – 1700 m. – 83,1 lašto)<sup>6</sup>, Braunsbergą (1664 – 1700 m. – 53,3 lašto)<sup>7</sup>, Gdanską (1688 m. – 73,3 lašto)<sup>8</sup> ar Rygą (1678 – 1708 m. – 87 laštai)<sup>9</sup>, tonažu.

Pagal laivų, kurie atplaukdavo į Klaipėdą XVII a. antrojoje pusėje, dydį šį uostą galima lyginti su Kolobrzegu. Pagal H. Lesinskio duomenis, laivai iki 30 laštų Kolobrzego laivininkystėje 1653 – 1682 m. sudarė 60% (kaip ir Klaipėdoje) iš visų atvykusių į uostą laivų.<sup>10</sup>

Klaipėdos muitų knygų duomenys patvirtina istorinėje literatūroje aptinkamą nuomonę, kad Baltijos regiono vidinėje rinkoje buvo naudojami žymiai mažesnio tonažo laivai nei prekyboje su Vakarų Europa. 1664 – 1722 m. laivų iš kitų Baltijos uostų vidutinis tonažas sudarė 26,6 lašto.

Klaipėdos pavyzdys patvirtina ir tezę, iškeltą daugelyje istorinių tyrinėjimų, o būtent, kad prekiaujant su Vakarų Europos uostais buvo naudotasi didesnio tonažo laivais. Aptariamuoju laikotarpiu iš Vakarų Europos uostų į Klaipėdą atplaukdavo laivai, kurių vidutinis tonažas sudarė 53,9 lašto.

### ***Eksporto struktūra***

Aptariant Klaipėdos vaidmenį ir vietą Baltijos regiono prekyboje, būtina išanalizuoti ne tik laivų dydį, bet ir eksporto struktūrą.

*2 lentelė*

#### **Klaipėdos jūrų eksporto struktūra**

Metai	Prekių grupės							
	Rugiai		Kiti žemės ūkio produktai		Miško medžiagos		Pramonės dirbiniai	
	rtl	%	rtl	%	rtl	%	rtl	%
<b>1664</b>	2176	1,8	112 463	93,3	848	0,7	2061	1,7
<b>1667</b>	1109	1,2	72 771	79,5	3708	4,0	5766	6,3
<b>1680</b>	24 846	9,8	224 502	88,4	3250	1,3	623	0,2
<b>1685</b>	4618	2,1	171 635	79,8	21 676	10,1	10 823	5,0
<b>1691</b>	15 463	11,0	101 068	72,1	3051	2,2	19 357	13,8
<b>1692</b>	3209	2,9	77 340	70,5	7357	6,7	19 477	17,8
<b>1708</b>	6080	4,2	112 120	77,5	788	0,5	23 433	16,2
<b>1709</b>	2932	1,5	140 685	72,4	1665	0,9	48 063	24,7
<b>1710</b>	1628	1,0	132 136	82,2	79	0	21 804	13,6

Metai	Prekių grupės									
	E. Maisto pramonės gaminiai		F. Metalai ir mineralai		G. Žuvis		H. Reeksportas		Iš viso	
	rtl	%	rtl	%	rtl	%	rtl	%	rtl	%
1664	2582	2,1	-	-	221	0,2	244	0,2	120 595	100,0
1667	5446	6,0	-	-	43	0	2711	3,0	91 554	100,0
1680	916	0,3	-	-	15	0	-	-	254 152	100,0
1685	5071	2,4	48	0	1274	0,6	-	-	215 145	100,0
1691	1243	0,9	-	-	49	0	-	-	140 231	100,0
1692	2126	1,9	-	-	185	0,2	-	-	109 694	100,0
1708	1446	1,0	90	0,1	382	0,3	263	0,2	144 602	100,0
1709	307	0,1	-	-	348	0,2	409	0,2	194 409	100,0
1710	1213	0,8	304	0,2	69	0	3595	2,2	160 828	100,0

rtl = reichstaleriai

Šaltinis: GSPK. Ostpreussische Folianten. Nr. 12987, 13000, 13005, 13012, 13017 – 13018.

Kaip matome iš 2 lentelės, daugiausia iš Klaipėdos uosto, be rugių, buvo eksportuojama žemės ūkio produkcijos, kuri sudarė nuo 70 iki 93% viso eksporto. Iš žemės ūkio produktų daugiausia buvo eksportuojami ir sėmenys. Tai suprantama, kadangi Klaipėdos užnugarį sudarė Prūsijos seniūnijos: Tilžė, Įsrutis, Ragainė bei lietuvių žemės, garsėjančios tokiais produktais.

Aptariamuoju laikotarpiu linų išvežimas per Klaipėdą tarp kitų produktų eksporto užėmė reikšmingą vietą ir svyravo nuo 11 iki 45 tūkstančių akmenų per metus<sup>11</sup>.

1684 – 1686 m. šio produkto eksportas sudarė 57% viso eksporto iš Karaliaučiaus ir 18% eksporto iš Rygos<sup>12</sup>. Pagal linų eksportą Klaipėdą lenkė tik du Lenkijos ir Lietuvos Respublikos uostai: Elbingas ir Braunsbergas, kurių eksporte linai sudarė pačią svarbiausią dalį visos išvežamos produkcijos<sup>13</sup>.

Su linų eksportu yra susiję sėmenų išvežimas. 1664 – 1772 m. šio produkto buvo išvežama labai daug, per metus vidutiniškai 4500 statinių. Iš Klaipėdos sėmenų buvo išvežama žymiai daugiau negu iš kitų dviejų uostų, aptarnavusių lietuvių teritorijas: Karaliaučių ir Rygą. 1668 – 1701 m. iš Karaliaučiaus buvo išvežta 12,3%<sup>14</sup>, o 1686 – 1700 m. iš Rygos – 9,5%<sup>15</sup> bendro Klaipėdos sėmenų eksporto. Įdomu, kad XVII a. antrojoje pusėje nerandame duomenų apie sėmenų eksportą iš Elbingo ir Braunsbergo uostų<sup>16</sup>, kurių ūkinis užnugaris buvo Varmija. Iš kitų tos grupės prekių, turint omenyje jų skaičių ir bendrą vietą Klaipėdos eksporte, reiktų išskirti kanapes (1664 – 1772 m. vidutiniškai per metus 5619 akmenų). Tačiau kanapių išvežimas iš Klaipėdos 1684 – 1686 m. sudarė tik 0,7% viso eksporto, palyginus su 4,8%, 3,4%, 4,7% ir 4,4% kanapių eksporto iš Karaliaučiaus 1670 – 1676, 1684 – 1686, 1691 – 1692, 1696 ir 1698 m.<sup>17</sup>

Be to, buvo gabenamas lajus, karnos, žirniai, odos, šeriai, apyniai, lininės ir kanapinės pakulos, taip pat kanapių sėmenys, gyvos ožkos ir veršiai, karvės ir arkliai, švieži ir rauginti kopūstai, agurkai, griežčių sėklos, vilnos ir obuoliai<sup>18</sup>.

Taigi daugiausia iš Klaipėdos uosto buvo išvežama ūkio produktų. Jokia kita prekių grupė nevaidino tokio vaidmens šio miesto jūros prekyboje. Kitų žemės ūkio produktų, išskyrus kviečius, eksportas, tam tikra prasme vaidino stabilizuojantį vaidmenį Klaipėdos eksporte, lėmė ir prekybinę uosto prie Kuršių įlankos konjunktūrą bei darė įtaką eksporto kiekybei.

Tokia pat tendencija matoma ir Rygos<sup>19</sup> uoste. Trys produktai: linai, kanapių ir linų sėmenys užėmė svarbią, o kartu stabilią vietą Klaipėdos eksporte. Visi kartu jie sudarė 60 – 90% visų išvežamų prekių.

Nuo 0,2 iki 25% viso Klaipėdos eksporto sudarė pramonės gaminiai. Aptariamuoju laikotarpiu buvo išvežama per 40 pavadinimų tokių prekių. Santykinai reikšmingą vietą šių prekių grupėje užėmė verpalai – apie 90% viso šios kategorijos prekių eksporto – t.y. iš esmės pramonės pusfabrikačiai, gabenami iš kaimyninių Prūsijos ir Lietuvos kaimų. Taip pat buvo vežamos vietinės drobės, vilnonės pirštinės, pokostas, muilas ir lajinės žvakės. Buvo gabenamos tikriausiai Klaipėdoje gamintos plytos, čerpės, knatai žvakėms, pakinktai, kibirai, puodai ir medinės vynys. Jų eksportas kiekybiniu atžvilgiu buvo menkas ir atsitiktinio pobūdžio.

Taip pat nedaug (išskyrus sūdytą mėsą, kuri buvo vežama nuolat ir dideliais kiekiais) buvo išvežama ir kitų maisto produktų: kruopų, sūdytų žarnų, sviesto, lašinių, džiovinto salyklo, alaus, kumpių, sūrio, liežuvių ir galvijų kraujo<sup>20</sup>.

Kviečiai nevaidino didesnio vaidmens Klaipėdos eksporte, jų dalis svyravo nuo 1,2 iki 11% visų išvežamų prekių. Kiekybiniu atžvilgiu jų eksportas taip pat neimponavo (1664 – 1722 m. vidutiniškai per metus 136 laštai, kas sudarė tik 0,8% analogiškų prekių, išvežtų iš Karaliaučiaus 1675 – 1679 m., ar 1,6% ir 0,1% vidutinio metinio to paties uosto eksporto 1680 – 1684 ir 1685 – 1689 m.)<sup>21</sup>.

Kitų prekių išvežimas buvo labai kuklus ir tarp bendro eksporto beveik nepastebimas.

### *Importo struktūra*

*3 lentelė*

#### **Klaipėdos jūrų importo struktūra**

Metai	Prekių grupės							
	Pramonės gaminiai		Kolonijinės prekės		Žuvis ir žuvų taukai		Gėrimai	
	rtl	%	rtl	%	rtl	%	rtl	%
<b>1664</b>	6257	8,7	13 128	18,3	4972	6,9	6369	8,9
<b>1667</b>	8559	15,8	2970	5,5	428	0,8	7453	13,7
<b>1680</b>	2493	7,4	3674	10,9	3399	10,1	4682	13,9
<b>1685</b>	7668	3,5	141 141	58,2	296	0,1	2746	1,1
<b>1691</b>	7206	8,2	52 473	59,2	193	0,2	4214	4,8
<b>1692</b>	4873	7,8	32 611	52,3	463	0,7	2834	4,5
<b>1708</b>	2749	4,0	15 985	23,2	821	1,2	1604	2,3
<b>1709</b>	4096	5,5	35 768	48,0	3242	4,4	3433	4,6
<b>1710</b>	1410	1,7	33 735	41,2	462	0,6	3876	4,7

Metai	Prekių grupės									
	Druska		Maisto produktai		Kuras, žaliavos ir chemikalai		Odos		Kartu	
	rtl	%	rtl	%	rtl	%	rtl	%	rtl	%
1664	29 874	41,6	5176	7,2	5774	8,1	250	0,3	71 800	100,0
1667	23 774	43,9	4379	8,1	6018	11,1	590	1,1	54 171	100,0
1680	16 314	48,6	357	1,1	2684	8,0	9	0	33 612	100,0
1685	85 340	35,3	293	0,1	4726	2,0	-	-	242 300	100,0
1691	17 333	19,6	334	0,4	6406	7,3	39	0	88 198	100,0
1692	11 340	18,3	71	0,1	10 008	16,1	128	0,2	82 348	100,0
1708	41 906	61,0	363	0,5	5208	7,6	169	0,2	68 804	100,0
1709	23 175	31,1	997	1,3	3692	5,0	79	0,1	74 482	100,0
1710	33 597	41,0	226	0,3	8335	10,2	300	0,3	81 941	100,0

rtl = reichstaleriai

Šaltinis: GSPK. Otspreussische Folianten. Nr. 12987, 13000, 13011 – 13012, 13017 – 13018.

Kaip matyti iš 3 lentelės, importo struktūra per Klaipėdos uostą buvo kur kas sudėtingesnė. Iš importuojamų prekių pirmauja druska, sudariusi nuo 18 iki 60% viso importo. Ji buvo svarbi importinė prekė, nuolat gabenama per Klaipėdos uostą. Daugiausia druskos buvo įvežama iš Prancūzijos (82,2% viso įvežamo kiekio). Jos įvežimas nutrūko 1689 m., vykstant karui tarp Prancūzijos ir Augsburgų Lygos (1688 – 1697). Į jį įsitraukė ir Brandenburgo elektorius. Dėl šios priežasties jis uždraudė prekiauti su Prancūzija ir įvežti į Prūsijos uostus prancūziškas prekes, už nepaklusnumą grasindamas mirties bausme ir turto konfiskavimu<sup>22</sup>. Panašų draudimą Prūsijos karalius paskelbė ir 1703 m., kada Prūsija kariavo dėl Ispanijos valdų antiprancūziškos koalicijos pusėje. Prancūzišką druską, importuojamą per Klaipėdą, pakeitė druska iš Ispanijos, vežama per Amsterdamo, Liubeko, Gdansko ir Kolobrzego uostus<sup>23</sup>.

Greta prancūziškos druskos, į Klaipėdos uostą buvo vežama druska iš jau minėtos Ispanijos (16,1% viso druskos importo) bei nedidelis kiekis kokybiškai geresnės, bet ir brangesnės druskos iš Liuneburgo (0,9% viso druskos importo). Minimaliais kiekiais druska buvo gabenama ir iš Kolobrzego bei Škotijos.

Svarbų vaidmenį Klaipėdos importe vaidino kolonijinės prekės. Jos buvo vežamos nuolat, o kai kurios iš jų, pavyzdžiui, cukrus, anyžiai, imbieras, pipirai, razinos, ryžiai, prancūziškos slyvos, netgi dideliais kiekiais. Toks importas nutrūko tik antrajame Šiaurės karo etape. Galbūt tuos pokyčius lėmė didesnis Prūsijos įsitraukimas į šį karą, tačiau, be abejonės, svarbų vaidmenį vaidino dėl sunaikinto Klaipėdos užnugario sumažėjusi šių prekių paklausa. Iš kolonijinių prekių, atvežamų į Klaipėdą, taip pat svarbią vietą užėmė tuo metu dar pakankamai brangus tabakas. 1664 – 1710 m. pagal prekių vertę tabako dalis svyravo nuo 32,1% iki 96,8% visų atvežamų kolonijinių prekių vertės.

Iš gėrimų daugiausia buvo importuojamas vynas, dažniausiai prancūziškas, ispaniškas, pareinés bei putojantis. Visiškai nedidelis buvo alaus importas. Dažniausiai buvo įvežamas Liubeko alus, taip pat alus iš Soldau, Gdansko ir Kolobrzego. Bet importuojamo alaus būta nedidelių kiekių, kadangi vietinis alus patenkino Klaipėdos gyventojų poreikius bei vietinę

rinką. Aptariamuoju laikotarpiu taip pat buvo importuojamas midus bei degtinė. Šios prekės dažniausiai atkeliaudavo iš Liubeko. Iš pramonės gaminių, importuojamų per Klaipėdą, dominavo įvairių rūšių ir dažniausiai pigi tekstilė.

Stabilią vietą iš importuojamų prekių užėmė smulkios prekės, statybinės medžiagos, stiklas, popierius, krakmolos. Mažesniais kiekiais ir dažnai atsitiktinai buvo vežami metalo dirbiniai (skarada, viela, vinys), medžio dirbiniai, namų apyvokos reikmenys bei ginklai (šoviniai, pistoletai, karabinai, špagos).

Kitokios prekės sudarė tik menką Klaipėdos importo dalį. Taigi galima konstatuoti, kad įvežamos prekės buvo skirtos daugiau prabangai nei vartojimui. Pagrindinė importuojama prekė buvo druska, be jos, kolonijinės prekės, iš kurių dominavo gėrimai ir tabakas. Tam tikrą importo vietą užėmė žuvis produkcija, masiškesnė prekė, skirta visoms visuomenės grupėms. Vienintelė prekė, skirta ne kasdieniam vartojimui, buvo statybinės medžiagos bei žaliavos tekstilės bei odų perdirbimo pramonei.

### ***Klaipėdos jūrų prekybos geografija***

Klaipėdos muitų knygos – pagrindinis šio darbo šaltinis – pateikia informaciją tik apie tai, kurioje vietoje buvo kraunami laivai, atplaukę į Klaipėdą. Dėl šios priežasties šiame straipsnyje ir yra apsiribojama tokio tipo informacija.

Iš laivų judėjimo Klaipėdos uoste analizės aiškėja, kad iš kitų Baltijos uostų į Klaipėdą atplaukusių laivų skaičius 1664 – 1772 m. svyravo nuo 48 iki 90% visų atplaukusių į Klaipėdą laivų. Gana didelė kitų Baltijos uostų dalis Klaipėdos laivininkystėje vis dėlto nepateikia viso vaizdo apie Klaipėdos prekybą su kitais Baltijos kraštais.

**4 lentelė**

#### **Kiti Baltijos uostai, importuojantys per Klaipėdą**

<b>Metai</b>	1664	1667	1680	1685	1691	1692	1708	1709	1710
<b>visų gabenimų vertė, %</b>	40,1	66,5	27,6	25,7	81,5	54,9	37,5	33,1	23,0

Šaltinis: GSPK: Ostpreussische Folianten. Nr. 12987, 13000, 13005, 13011 – 13012, 13017 – 13018.

Iš aukščiau pateiktos lentelės aiškėja, kad kiti Baltijos uostai didesnę vaidmenį vaidino atvežant prekes į Klaipėdą tik politinių perturbacijų Europos vakaruose metu, kada laisvai laivybai bendrai buvo iškilęs pavojus. Kai jūrose buvo santykinai ramu, Baltijos uostų dalis vežant jūriniu keliu prekes į Klaipėdą vertinama 25 – 30% viso šio uosto importo.

Duomenys apie kitus Baltijos uostus, gabenančius prekes į Klaipėdą, ir apskritai jų dalyvavimą Klaipėdos laivyboje yra skirtingi, ir šie skirtumai atsirado dėl to, kad Klaipėdos laivininkystė, kaip ir kiti pietiniai Baltijos uostai<sup>24</sup>, naudojami mažais laivais, galinčiais gabenti krovinius nuo 10 iki 40 laštų. Jie gabendavo tik mažus krovinius ir dažnai užsukdavo į Klaipėdą po keletą kartų per metus.

Palyginus importą iš Baltijos kraštų su eksportu iš Vakarų Europos, aiškiai matyti didesnė žaliavų, chemikalų ir žemės ūkio produkcijos dalis. Šių prekių grupės santykinis gausumas bendroje gabenamų iš Baltijos kraštų prekių skalėje gerokai skiriasi nuo importo iš

Vakarų Europos struktūros. Importuojamos buvo daugiausia prabangos ir kasdienio vartojimo prekės.

Svarbų vaidmenį – ir ne tik Baltijos regiono vidaus importe – vaidino ryšiai su Liubeku. Šis miestas, nepaisant prarasto politinio Hanzos miestų vadovo vaidmens, ir XVII a. turėjo stiprią laivininkystę, o šio miesto laivai pasiekdavo beveik visus Baltijos regiono uostus. Kartu Liubekas kaip uostas buvo savotiškas tarpininkas tarp Baltijos kraštų ir Vakarų bei Šiaurės Europos<sup>25</sup>.

Jūriniai ryšiai tarp Liubeko ir Klaipėdos mūsų aptariamuoju laikotarpiu buvo pastovūs. XVII a. 7-ajame dešimtmetyje į Klaipėdos uostą iš Liubeko atplaukdavo vidutiniškai 13 laivų per metus, kas sudarė 27% visų į Klaipėdą atplaukiančių laivų. XVII a. 8, 9, 10-ąjį dešimtmečiais kasmet į Klaipėdą vidutiniškai atplaukdavo atitinkamai 7, 6 ir 6–7 laivai. XVIII a. 1-ajame dešimtmetyje vidutiniškai Klaipėdoje apsilankydavo 4 laivai, atvykdamę iš Liubeko. Nepaisant to, kad atplaukiančių iš miesto nuo Travės laivų sumažėjo (tai atspindėjo bendras atplaukiančių į Klaipėdą laivų mažėjimo tendencijas), šio uosto įnašas į Klaipėdos laivybą ir toliau buvo didelis, o 1670 – 1722 m. siekė nuo 17 iki 27% visų laivų, tuo laikotarpiu apsilankusių Klaipėdoje.

Prekių gabenimas iš Liubeko į Klaipėdą, kaip ir pati laivyba tarp šių uostų, buvo pastovi. 1664 – 1710 m. importas svyravo tarp 6 ir 60 000 reichstalerių, kas sudarė 33 – 85% vertės visų iš Baltijos uostų atvežamų prekių ir 7 – 50% visų į Klaipėdą atvežamų prekių. Šie skaičiai leidžia Liubeką vadinti svarbiausiu Klaipėdos partneriu tarp Baltijos uostų ir antruoju po Amsterdamo uostu, iš kurio buvo importuojamos prekės.

Importą iš Liubeko daugiausia sudarė vartojimo prekės. Jame dominavo trys produktai: kolonijinės prekės, druska bei gėrimai. Tam tikrą dalį sudarė ir pramoninės prekės.

Baltijos regione antrasis pagal svarbą Klaipėdai buvo Gdanskas. 1664 – 1710 m. iš Gdansko importuotų prekių vertė sudarė nuo 0,6 iki 11% visų į Klaipėdą atvežamų prekių, nors pati suma ir nebuvo didelė: nuo 500 iki 7800 reichstalerių. Nepaisant to, Gdanskas greta Liubeko buvo vienas svarbiausių Klaipėdos jūros prekybos partnerių.

Klaipėdos ir Gdansko prekybiniai santykiai, nepaisant nedidelių jų apimčių, iki Šiaurės karo buvo pastovūs. Šiaurės karo metu importas iš Gdansko gerokai sumažėjo ir apsiribojo tik nedideliais druskos kiekiais, taip pat kolonijinėmis prekėmis ir pramonės dirbiniais.

Panašios tendencijos pastebimos ir laivyboje. Iki XVII a. pabaigos laivai iš Gdansko į Klaipėdą plaukiojo reguliariai. XVII a. 7-ajame, 8-ajame bei 9-ajame ir 10-ajame dešimtmečiais Klaipėdos uostą vidutiniškai per metus aplankė atitinkamai 9, 7, 6 ir 10 laivų iš Gdansko. Karo metu pastebima ilgesnė pertrauka, ir laivų, atplaukusių iš Gdansko į Klaipėdą, vidurkis sumažėjo iki 2 per metus.

Būdingas laivybos tarp Gdansko ir Klaipėdos bruožas buvo tai, kad daugiau laivų į šį uostą atvykdavo prisikrovę balasto arba tik su nedideliais krovinių (1664 – 1679 m. – 1/3, 1680 – 1722 m. – beveik pusė).

Gdansko pirkliai Klaipėdoje visų pirma ieškojo krovinių Vakarų Europos uostams, o atvežami kroviniai turėjo šiek tiek pagerinti bendruosius prekybinius reikalus. Importas iš Gdansko apsiribojo daugiausia druska ir pramonės dirbiniais. Kitos prekės neturėjo svarbesnės reikšmės, kadangi jų kiekis nebuvo didelis, o pačių prekių grupės gana atsitiktinės.

Svarbūs Klaipėdos prekyboje buvo ir švedų uostai. Iki 1715 m., t.y. iki Prūsijos įsitraukimo į Šiaurės karą prieš Švediją, prekybiniai ryšiai ir laivyba tarp Klaipėdos ir švedų uostų buvo pastovūs. Kaip matome iš Klaipėdos muitų knygų, 1664 – 1711 m. į Klaipėdą iš šių

uostų per metus vidutiniškai atvykdavo 3 – 4 laivai, o Prūsijos karaliui panaikinus prekybos draudimą su Švedija 1719 – 1722 m. – po 6 – 7 laivus.

Iš švedų uostų buvo gabenamos daugiausia žaliavos: kalkės, geležies liejiniai, varis. Iš Skandinavijos pusiasalio taip pat buvo vežama šiek tiek pramonės gaminių: dirbiniai iš metalo, žalvario ar vario, viny, viela, katilai, puodai ir keptuvės.

Laivininkystė ir prekyba su švedais daugiausia ribojosi dviem uostais: Gotlando (tikriausiai su Visbiu) ir Stokholmu.

Iš Gotlando į Klaipėdą daugiausia buvo vežamos kalkės bei nedideliais kiekiais ir dažnai pavienėmis progomis taip pat žaliavos: geležis, varis, degutas, smala, akmeninės plytos, šiek tiek žuvies, žuvies taukų, ruonių odos bei sūdytos mėsos, arkliai, avys.

Laivai tarp Gotlando ir Klaipėdos plaukiojo reguliariai ir laivyba tarp šių miestų nutrūko tik 1715 – 1717 m. Kitas švedų uostas, turėjęs su Klaipėda glaudesnius ryšius, buvo Stokholmas. Laivų judėjimas tarp Klaipėdos ir Stokholmo yra žinomas nuo 1681 m. Prekybiniai šių uostų pirklių ryšiai nebuvo pastovūs, jie dažnai nutrūkdavo (1682 – 1684, 1690, 1696 – 1698, 1701, 1709 – 1711, 1715 – 1718 m.). Iš Stokholmo į Klaipėdą buvo gabenamos tos prekės, kuriomis garsėjo Švedija: geležis ir varis bei įvairūs metalo dirbiniai, be to, šiek tiek smalos, deguto, lentų, silkių bei lapių kailių. Kiti Skandinavijos pusiasalio uostai prekyboje su Klaipėda nevaidino didesnio vaidmens<sup>26</sup>.

Prekybos ryšiai su kitais Baltijos regionais, pvz., Jutlandija, Danų salomis, Vakarų Pamariu, Kuršu, neturėjo įtakos Klaipėdos importui.

Kaip minėta, Klaipėda orientavosi į prekių įvežimą iš Vakarų Europos. Klaipėdos pirklius domino iš ten gabenama druska bei kolonijinės prekės.

Importą iš Vakarų savo rankose laikė olandai, visų pirma pirkliai iš Amsterdamo. 1664 – 1710 m. įvežamų prekių vertė buvo nuo 68 iki 120 reichstalerių per metus, kas sudarė 18 – 71% viso Klaipėdos importo.

Didžiausią reikšmę iš įvežamų prekių turėjo druska bei kolonijinės prekės.

Be šių prekių, buvo atvežami dideli kiekiai gėrimų, o būtent prancūziškų, ispaniškų, putojančio ir pareinės vynų, pramoninių dirbinių (pigių tekstilės dirbinių, metalo, stiklo, popieriaus, knygų, parako, krakmolo, muilo), žuvies, visų pirma silkės.

Prekių iš Jungtinių Provincijų vežimu į Klaipėdą rūpinosi 9 olandų uostai: Amsterdamas, Edamas, Enkhuizenas, Teršlingas, Roterdamas, Flielandas, Vlingenas ir Varnes. Nuo 1683 m. prekės į Klaipėdą keliaudavo išimtinai per Amsterdamą.

Tarp kitų Vakarų Europos uostų pirmavo Prancūzijos uostai. Importo iš Prancūzijos intensyvumas aptariamuoju laikotarpiu priklausė nuo politinių santykių tarp Versalio ir Brandenburgo elektoriaus, o vėliau nuo Prūsijos karaliaus.

Laivai iš Prancūzijos uostų plaukdavo nuolat, išskyrus karinių konfliktų laikotarpį. 1664 – 1671 m. per metus iš Prancūzijos kasmet vidutiniškai atplaukdavo 2 – 3 laivai. Laivyba šioje trasoje buvo vėl atnaujinta 1676 m., ir laivai į Klaipėdą atvykdavo nuolat iki 1689 m. Šiuo laikotarpiu iš Prancūzijos uostų į Klaipėdą vidutiniškai per metus atplaukdavo po 5 laivus. Įprastas nuosmukis laivyboje tarp Klaipėdos ir Prancūzijos uostų truko iki 1708 m. Atnaujinus prekybos ryšius, laivų minėta trasa atplaukdavo nedaug (vidutiniškai po vieną laivą per metus).

Pagrindinė prekė, gabenama iš prancūzų uostų į Klaipėdą, buvo druska.

1664 – 1671 m. vidutiniškai per metus į Klaipėdą buvo atvežama 138 laštai druskos, o 1677 – 1688 m. – net 369 laštai. Prūsijai dalyvaujant kare dėl Ispanijos valdų bei dėl

neramumą Šiaurės karo metu, atvežamos druskos kiekis, kaip ir pati laivyba, buvo menkas ir nereguliariai pristatomas.

Be druskos, iš prancūzų uostų į Klaipėdą nedideliais kiekiais ir ne nuolat buvo vežamas tabakas, pomidorai, slyvos, sirupas, vyno actas, degtinė bei pramonės dirbiniai: stikliniai bei geležiniai puodai.

Prekės iš Prancūzijos į Klaipėdą atkeliaudavo iš šešių uostų: Nanto, Havro, Le Graco, e Croisico, St. Martino, Baye de Bourgneuf'o ir Pouliguen'o.

Aptariamuojų laikotarpiu (1644 – 1722 m.) nedidelė importo dalis į Klaipėdą keliavo iš Hamburgo (kolonijinės prekės, pramonės dirbiniai, druska, žuvis ir žuvies taukai), Anglijos ir Škotijos (daugiausia iš Hullo: šiaurės šalių gelumbė, alavas, klijai, tabakas), iš Bremeno (1 laivas), Oldenburgo (1 laivas) bei iš St. Ibės Iberijos pusiasalyje.

Aptarus duomenis apie Klaipėdos laivybą ir jūrų prekybą 1664 – 1722 m., galima būtų daryti šiuos apibendrinimus:

1) Klaipėdos uosto gamtinės sąlygos buvo pakankamai geros, gylis, ypač 1710 m. pagilinus uostą, tiko laivybai, techninė struktūra gerai išvystyta.

2) Laivų judėjimas buvo nedidelis, per metus atplaukdavo vidutiniškai 32 laivai, kurių tonažas buvo apie 1020 laštų.

3) Mus dominančiu laikotarpiu Klaipėdos laivyboje dominavo nedideli (iki 30 laštų) laivai iš Baltijos uostų.

4) Prekių mainus daugiausia vykdė laivai iš kitų uostų.

5) Eksportas iš Klaipėdos buvo pakankamai vienusis. Dominavo linai, linų ir kanapių sėmenys (60 – 90% viso eksporto).

6) Importas buvo orientuotas į prabangos ir plataus vartojimo prekes. Pagrindinę importo dalį sudarė druska, po to – kolonijinės prekės, iš jų – didelis kiekis tabako bei gėrimų.

7) Įsivyravus santykinėi politinei ramybei jūrose daugiausia prekybinių sandėrių su Klaipėda sudarydavo Vakarų Europos uostai.

### *Išnašos*

<sup>1</sup> Denkschrift über Memels Seehandel, den Minge-Schmeltelle-Canal und die Zweigbahn Insterburg-Tilsit-Memel. Nach authentischen Quellen herausgegeben auf Veranvassung und unter Mitwirkung von Memeler Kaufleuten un dem Vorsteheramte der Kaufmannschaft zu Memel. Memel, 1862. S. 16 – 17. Plg.: *Sembritzki J.* Geschichte der Königlich-Preussischen See- und Handelstadt Memel, 1926; *Urban A.* Die Entwicklung der Memeler Hafen. Eine Handels-verkehrspolitische und statistische Studie. Würzburg, 1923. S. 62.

<sup>2</sup> Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz (toliau – GSPK). Ostpreussische Folianten. Lizentkammer. Nr. 12987 – 13024.

<sup>3</sup> Pagal duomenis, surinktus: *Gierszewski S.* Statystyka zeglugi Gdanska w latach 1670 – 1815. Warszawa, 1963. S. 65 – 66, 260 ir *Groth A.* Ruch statkow e porcie gdanskim 1670 – 1693 // *Rocznik Gdanski.* 1971. Z. 2. S. 181, į Gdanską uostą 1670 m. įplaukė 725, 1679 m. – 712, 1688 m. – 657 ir 1693 m. – 707 laivai. Liubeką aplankė 1672 m. – 1656, 1676 m. – 1580, 1677 m. – 1440, 1681 m. – 1616, 1690 m. – 1682 ir 1691 m. – 1518 laivų. Žr.: *Brand A.* Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Geschichte der Ostseeschiffahrt // *Scandia.* 1947. Bd. 18. S. 46. Iš E. Dunsdorfo sudarytos laivų statistikos išeina, kad iš Karaliaučiaus uosto 1623, 1630, 1665 ir 1684 m. išplaukė vidutiniškai per metus po 480 laivų. Žr. *Dunsdorf E.* Merchant Shipping in the Baltic during the 17<sup>th</sup> Century // *Contributions of Baltic University.* Prinneberg, 1947. Nr. 40. S. 3; iš Stokholmo 1615 – 1622 ir 1659 m. per metus į jūrą vidutiniškai išplaukdavo 160 laivų. Žr. Ten pat. P. 3. Verta taip pat paminėti analogišką statistiką, susijusią su Elbingo, Rygos, Braunsbergo ir Kolobrzego uostais. Elbingo uostą 1666 – 1700 m. per metus vidutiniškai aplankė 33 laivai. Žr. *Groth A.* Ruch statkow w porcie elblągskim 1585 – 1700 // *Rocznik Gdanski.* 1977. T. 37. S. 41, Rygą

- 1678 m. – 148, 1689 m. – 148, 1694 m. – 484, 1699 m. – 514, 1704 m. – 287 ir 1708 m. – 195 laivai. Plg. *Dorošenko B.* Torgovlja i Kupiečestvo Rigi v XVII viekie. Riga, 1985. S. 114. Į Braunsbergą 1664 – 1712 m. per metus vidutiniškai atplaukdavo daugiau nei 3 laivai. Žr. *Groth A.* Zegluga i handel morski Braniewa i Fromborka w latach 1638 – 1712 // Rocznik Elbląski. 1982. T. 9. S. 12, į Kolobrzegą 1664 – 1715 m. vidutiniškai per metus – 91 laivas. Žr. *Lesinski H.* Handel morski Kolobrzegu w XVII i XVIII wieku. Szczecin, 1982. S. 10, tuo tarpu į Revalį 1617 – 1623 m. vidutiniškai per metus atplaukdavo net 84 laivai. Plg. *Rühe W.* Revals Seehandel 1617 – 1624 // Zeitschrift für Ostforschung. 1989. S. 199.
- <sup>4</sup> Skaičiavimai atlikti remiantis: *Kempas H.* Seeverkehr und Pfundzoll im Herzogtum Preussen. Ein Beitrag zur Geschichte des Seehandels im 16. und 17. Jahrhundert. Bonn, 1964. Tab. 1. S. 304 – 305.
- <sup>5</sup> *Rühe W. R.* Op. cit. S. 207.
- <sup>6</sup> GSPK. Ostpreussische Folianten. Lizentkammer. Nr. 12290 – 12974.
- <sup>7</sup> Apskaičiuota remiantis: *Groth A.* Zegluga i handel morski Braniewa ... Tab. 1. S. 12.
- <sup>8</sup> *Gierszewski S.* Zegluga Gdanska w roku 1688 (na marginesie artykulu H. Samsonowicza) // Kwartalnik historii kultury materialnej. 1963. R. 11. Nr. 1. S. 112.
- <sup>9</sup> *Dorošenko B.* Op. cit. S. 113.
- <sup>10</sup> Skaičiuota remiantis: *Lesinski H.* Op. cit. Tab. 11. S. 182.
- <sup>11</sup> Žr. *Groth A.* Zegluga i handel morski Klajpeda w latach 1664 – 1722. Statystyka obrotu towarowego. Gdansk, 1995. Tab. 3.
- <sup>12</sup> *Rachel H.* Op. cit. S. 422.
- <sup>13</sup> Išsamiau: *Groth A.* Statystyka handlu morskiego portow Zalewu Wislanego w latach 1581 – 1712. Warszawa, 1990. Tab. 2. S. 31 – 42.
- <sup>14</sup> *Rachel H.* Op. cit. S. 442.
- <sup>15</sup> *Dorošenko B.* Op. cit. S. 134.
- <sup>16</sup> Žr. *Groth A.* Statystyka... Tab. 2. S. 31 – 42. Tab. 5. S. 55 – 113.
- <sup>17</sup> GSPK. General-Finanzdirektorium. Tit. 25. Nr. 4. K. 53.
- <sup>18</sup> Išsamiau: *Groth A.* Zegluga i handel ... Tab. 3.
- <sup>19</sup> *Dorošenko B.* Op. cit. Tab. 20. S. 140. Tab. 21. S. 141. Tab. 22. S. 142.
- <sup>20</sup> Išsamiau: *Groth A.* Zegluga i handel ... Tab. 3.
- <sup>21</sup> Skaičiuota remiantis: *Rachel H.* Op. cit. S. 371.
- <sup>22</sup> GSPK. Etats Ministerium. Abt. 36a. Nr. 3. K. 4; 36a. Nr. 2. K. 1.
- <sup>23</sup> Žr.: *Groth A.* Zegluga i handel ... Tab. 3.
- <sup>24</sup> Plg. *Groth A.* Zegluga bałtycka i jej warunki techniczne w XVII i początkach XVIII wieku // Zapiski historyczne. 1986. T. 51. Z. 2. S. 8.
- <sup>25</sup> Plg. *Brand A.* Lübecker Überseefahrer im 17. Jahrhundert // Zeitschrift für die Lübecker Geschichte. 1940. Bd. 30; To paties. Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Geschichte des Ostseeschiffahrt // Scandia. 1947. Bd. 18; *Dollinger P.* Dzieje Hanzy (XII – XVII wiek). Gdansk, 1975.
- <sup>26</sup> Žr.: *Groth A.* Zegluga i handel ... Tab. 3.