

4. nodaļa

*Kurzemes hercogistes kuģu inventarizācijas akts 17. gadsimtā. – Izmantotās mērvienības. – Kurzemes hercogistes kuģi: galiotes, flīta «*Rothen Leuven*» («*Sarkanā lauva*»), fregate «*Das gekrönte Eulent*» («*das Eulentier*») aus *Lehulandts* («*Kurzemes kronētais alnis*»), korvete «*Der Wallfisch*» («*Valzivis*»), trīsmastrnieks «*Der weisse Schwan*» («*Baltais gulbis*»), zvejas kuģi «*Die Cabetau*» («*Mencas*»), «*Die drei Heringe*» («*Trīs siļķes*») un «*Die neue Heringfischer*» («*Jaunie siļķu zvejnieki*»). – Lielie divklāpu trīsmastrnieki*

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

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

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

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

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

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

Hercooga Jēkaba burinieki

hollandische scheffel daselbsten in Hollandt sollen zwey und neunzig auff in der Last gehen («48 šādi kuršu pūri satur 124 holandiešu šefelu, bet Holandē tie paši holandiešu šefeli vienā lastā saiet 92»). Tas nozīmēja, ka Holandes lasta (rudziem) tilpums ir ievērojami mazāks nekā ventspilnieku izmantotais (3,31 m³). Viegli aprēķināt, ka Holandes lasta tilpums ir (3,31 x 92) : 124 = 2,46 m³. Tā kā holandieši maksāja Kurzemei par 3,31 m³ lastu, bet cena atbilda holandiešu lastam, tad kurzemieki pārliecinājās, ka lasts bez papildus raksturojuma var sagādāt zaudējumus.

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

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

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

Tauw oder Taadelwerk Schriftt Liebttt tt
Ein große Want
vf die Mast
0. daumen 130 faden

| | | | |
|--|---|---|---|
| | 2 | 5 | 0 |
|--|---|---|---|

Hercooga Jēkaba burinieki

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

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

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

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

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

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

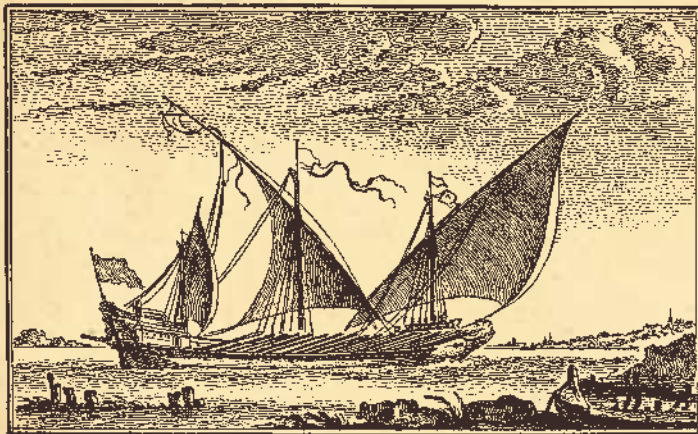
Kuģa apdrošināšanas dokumentos uzrādīts kuģa nosaukums, kapteiņa vārds un uzvārds, kravas veids un tilpums lastos

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

Hercoģa Jēkaba burinieki

29. attēls

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



(3,31 m³), pūros (68,87 litri) vai Līvzemes mucās (*Thonnen, die Tonne* = 137,7 litri).

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

Hercoģa Jēkaba burinieki

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

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

Hercoga Jēkaba burinieki

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

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

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



30. attēls

17. gadsimta otrajā pusē hercoga Jēkaba Ventspils darbnīcās darinātas kravas jahtas zīmējums. Līdzīgs korpusa aizmugures daļas izveidojums varēja būt arī tā laika Ventspils galiotēm. Šānos redzamais nolaižamais veidojums – plāksne-ķīlis mazināja dreifū (vēja spēju aizpūst jahtu sānis), ja stiprs vējš pūta no sāniem. Šādi plāksņveida ķīļi bija jahtas abos sānos. Galiotēm tāds nelietoja. Nolaižamās plāksnes-ķīļus holandieši izmantoja nelieliem un seklī peldošiem viennasta kuģiem. LVVA, 554. fonds, I. apraksts, 850. d. lieta, 9. lapa

Hercoga Jēkaba burinieki

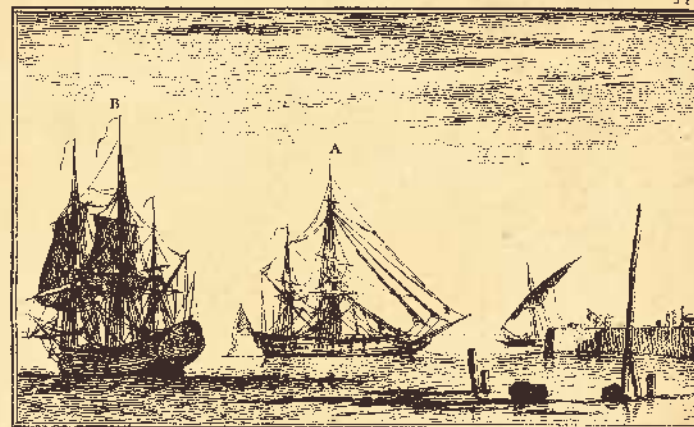
(galvenokārt atskaitēm) par hercoga Jēkaba kuģu un preču apdrošināšanu Lībekā no 1639. gada. Diemžēl lietā parasti minēti tikai kapteiņu vārdi, bet kuģu nosaukumi norādīti tikai sevišķos gadījumos, piemēram, ja vajadzēja izmaksāt lielākas summas pēc to avārijas.

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

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

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

Hercoga Jēkaba burinieki



lietās saglabājušies ne tikai hercoga Jēkaba vēstuļu uzmetumi, bet arī vēstuļu oriģināli ar parakstu «*Jacobus*» un piebildi «*mppa*» (latīņu val. *manus propria* – paša roka, personīgs paraksts). Šādā 1640. gada 11. februārī parakstītā vēstulē hercogs ziņo tēvocim, ka tikko uzbūvētajam kuģim drīz dos vārdu. No citiem dokumentiem redzams, ka šis kuģis – galiote – pabeigts 1639. gada nogalē Kuldīgā, bet tā nosaukums bijis «*Die Fortuna*» («Laimes dieve»). Tā piederējusi Kuldīgas lieltirgotājam Johanam Arendam (*J. Arendt*).¹⁸ Ārzemju braucienos galiotei vajadzējis veikt hercogistei svarīgus uzdevumus, tomēr Fortūna kuģim nav bijusi labvēlīga. Galiotes pirmais reiss sācies 1640. gada aprīlī, bet jau tā paša gada jūlijā hercogs sarūgtināts raksta, ka, neraugoties uz labajiem laika apstākļiem, tā avarējusi jau pirmajā braucienā. Nelaime notikusi iepretī «*Gotenburgh*» (*Göteborg* – Ģeteborga). Kuģis, kapteiņa Arenda Fogta (*A. Vogt*) vadīts, Liepājā uzņēmis kravu (graudus) un devies uz Holandi, bet ceļā notikusi avārija. Arī toreiz apdrošināšanas iestādes vispirms sīki noskaidrojušas avārijas apstākļus un tikai tad maksājušas naudu. Sarakste ar Lībeku turpinājusies vairākus gadus, un tieši no tās iespējams uzzināt par «*Die Fortuna*» likteni un tās vesto kravu. LVVA saglabājis arī hercoga rakstveža uzmetums ar atzīmi «*d. 15. July Mytaw*», kas izmantots vairākām vēstulēm 1640. gada 23. jūlijā. «*.. Nach dem Wier so wohl auss Euren Johan Arend abgegebenen schreiben Wie auch des Schippers*

31. attēls

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

Hercoga Jēkaba burinieki

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

Arī nākamā galiote «S. Jacob» («Sv. Jēkabs») nav atrodama her-
coga Jēkaba kuģu inventarizācijas aktos. (Jāatceras, ka LVVA ar-
hīvā nav visu lapu.) Galiote veikusi trīs reišus kapteiņa Rolofa Jo-
hansena (Rolv Johanssen, Rohloff Johannesse, Rolef..., Rulef...) vadībā. Tās pēdējais brauciens sācies no Libekas. Pirms tā kap-
teinis saņēmis norādi nebraukt uz paredzēto ostu Francijā, bet do-
ties atpakaļ uz Kurzemi. Tomēr Francijai paredzētā krava bijusi jau
iekrauta, tāpēc sekojusi pavēle tomēr doties uz Bordo. Braucienā
galiote avarējusi pie Jitlandes krastiem. No asekurances dokumen-
tiem uzzinām, ka «S. Jacob» būvēts 1640. gadā, tā kravietilpība
bijusi 50 lasti. Avārija reģistrēta 1641. gadā, un arī šoreiz doku-
menti par apdrošināšanas naudas saņemšanu kārtoti vairākus gadus.
Septiņpadsmitā gadsimta 40. gadu apdrošināšanas dokumen-
tos minēti vēl daži hercoga Jēkaba kapteiņi, tāpēc nav izslēgts, ka
Kuldīgā, Liepājā vai Ventspilī tolaik uzbūvēta vēl kāda galiote.

LVVA sakopotie Ventspilī inventarizēto kuģu akti sākas ar
1641. gadu. Tikai pēc vairākiem gadiem reģistrēta pirmā galiote,
kas uzbūvēta Ventspilī pirmās kuģu būvētavas darbnīcās. Tā sāka
būvēt 1644. gada 22. augustā un pabeigta tā paša gada 20. no-
vembrī. Galiotes nosaukums «Das Gallioth» («Galiote»), un to in-
ventarizējis kapteinis Jēkabs Dousons. Akti liecina, ka arī
1644. gadā bijušas grūtības ar būvmateriāliem, jo galiotes darinā-
šanā izmantoti arī veci krājumi, piemēram, norakstītu kuģu buras.
Šā iemesla dēļ buru sarakstā minētas fokmasta buras, kaut arī ga-
liotei fokmasta nebija.

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

Hercoga Jēkaba burinieki

(14,7 m), korpasa platums 18 pēdas (5,1 m), bet dziļums zem
klāja 8 pēdas (2,3 m). «Das Gallioth» uzstādīti divi masti – lielais
masts un bezānmasts. Inventāra sarakstā uzrādīti 13 kompasi un
divi smilšu pulksteņi, kuru darbība ilgusi pusstundu. Galiotes kor-
pusu veidojis ķīlis no diviem gabaliem, 10 kravas brūšas (domā-
jams, galvenie šķērsbalsti – bimsi), 30 grīdas brūšas, 174 paga-
rinātāji, 31 kneija un citas detaļas. Apšuvumam izmantotas
132 ozolkoka plankas, bet klājam 121 dēlis. Izmantotie dzelzs iz-
strādājumi uzskaitīti un to masa uzrādīta iepriekš minētajās trīs
ailēs:

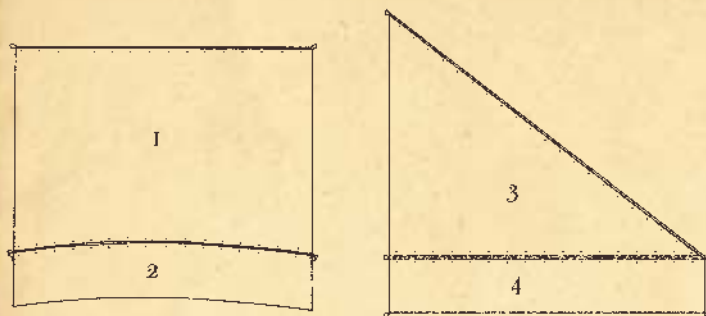
| | Birkavi | Podi | Mārciņas |
|-------------------------------|---------|------|----------|
| 12500 naglas, lielas un mazas | 2 | 14 | 19 |
| 232 bultas | 3 | 15 | 19 |
| Vēl daži dzelzs izstrādājumi | 1 | 11 | 8 |
| Enkuri: | | | |
| No Johana Meierna | – | 25 | – |
| No Hadelera, galvenais enkurs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

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

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

Hercoģa Jēkaba burinieki

32. attēls
Buras ar papildburām
(bonetēm). Apzīmējumi:
1 – četrstūra bura,
2 – tās bonete,
3 – trīsstūra bura un
4 – tās bonete.
Autora zīmējums



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

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

Hercoģa Jēkaba burinieki



33. attēls
17. gadsimta piecdesmitajos
gados Ventspilī būvēta flīta.
LVVA 554. fonds,
1. apraksts, 850. d. lieta,
2. lapa

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