

Prekybos Nemunu organizavimas iš Sapiegų ir Radvilų šios upės aukštupio uostų XVIII a. septintajame ir aštuntajame dešimtmečiuose

Darius Sakalauskas

Humanitarinių mokslų daktaras
Vilniaus universitetas
Istorijos fakultetas
El. paštas: darius.sakalauskas@yahoo.com

Aivaras Poška

Doktorantas
Lietuvos istorijos institutas
Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės istorijos skyrius
El. paštas: aivarasposka92@gmail.com

Santrauka. Straipsnyje analizuojama Nemuno reikšmė Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės ekonomikoje XVIII a. septintajame ir aštuntajame dešimtmečiuose. Tyrimė remiamasi žaliavų ir prekių plukdymo iš Sapiegų ir Radvilų valdų Nemuno aukštupyje pajamų ir išlaidų ataskaitomis, kurios atskleidžia transportavimo Nemunu organizavimą, ekonominį veiklos modelį ir kelionių maršrutą. Straipsnyje analizuojami grūdų gabenimas vytinėmis ir sielių plukdymas.

Raktažodžiai: Nemunas, prekyba, upė, laivai, sieliai, transportavimas.

The Organization of Trade in Nemunas from the Riverhead ports of the Radziwiłł and Sapieha families in the 1760s and 1770s

Summary. This study concerns the transportation of goods and raw materials through the Nemunas River to the Baltic Sea ports in the second half of the 18th century. The main goal of this paper is to analyse how two different methods of goods transportation (shipment of goods by river vessels and by timber rafts) were organized and to determine how their economic models functioned in practice. This research relies on the data of Income-Expenditure registers of timber rafting from Radziwiłł (Świerzeń Nowy) and goods transportation from Sapieha family (Ruzhany and Derechin) estates in current-day Belarus. The analysis showed that the Sapieha family's highest share of revenue derived mostly from the exportation of grown raw materials, mostly rye. Salt, wine, beer, various types of metal alloys, etc. were bought in exchange. Part of the revenue was used to cover debts, thus the generated income of the voyage did not reach the treasury of the Sapieha family. The analysis of timber-rafting income-expenditure showed that the timber was drifted to the town of Rusnė, near the Nemunas river delta, or to the city of Königsberg. The sources failed to show the full extent of timber trade generated revenue due to the specifics of its trade, however, the analysis showed that the biggest part of expenditures (about 90–95 percent) went on the hiring of employees and on timber preparation and its transportation to the river ports. This article also uncovers the different aspects of how these different kinds of trade voyages were organized and how the river trade-related infrastructure operated that supplements our understanding of the Nemunas river role in the economy of Grand Duchy of Lithuania in the second half of 18th century.

Keywords: Nemunas river, trade, river vessels, timber rafting, transportation.

Received: 25/05/2020. Accepted: 19/06/2020

Copyright © 2020 Darius Sakalauskas, Aivaras Poška. Published by Vilnius University Press

This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Licence, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Įvadas

Nemunas buvo neabejotinai viena iš pagrindinių keliavimo bei prekių ir žaliavų transportavimo arterijų Lietuvos Didžiojoje Kunigaikštystėje (LDK)¹. Nepaisant upės svarbos LDK ekonominei sistemai, vis dar nėra išsamesnių tyrimų, kaip vykdavo laivyba šia upe, kaip prekeiviai, keliautojai pasiekdavo Baltijos jūrą, kokie buvo laivybos ekonominiai modeliai, koks buvo kelionės kraštovaizdis. Šio straipsnio tikslas yra išanalizuoti laivybos Nemunu organizavimą ir jo ekonominį modelį XVIII a. antroje pusėje remiantis Sapiegų ir Radvilų giminių septintojo ir aštuntojo šio amžiaus dešimtmečių prekių ir žaliavų transportavimo Nemunu registrais². Tyrimo uždaviniai yra: 1) įvertinti Nemuno svarbą LDK ekonomikai kitų pagrindinių upių kontekste; 2) išanalizuoti žaliavų ir prekių transportavimo Nemunu ekonominį modelį; 3) identifikuoti esminius prekybinių kelionių Nemunu organizavimo aspektus, lokalizuoti pagrindinius laivybos Nemunu uostus.

Siekiant įgyvendinti užsibrėžtą tikslą ir uždavinius, remiamasi laivybos pajamų ir išlaidų registrais. Viena dalis šių registrų³ yra prekių ir žaliavų transportavimo iš Sapiegų valdų Valkavisko pavieta – Dziarečyno⁴ (lenk. Derecz, baltarus. Дзярэчын, dab. Baltarusija, Bresto sritis) ir Ružanų (lenk. Różana, baltarus. Ружаны, dab. Baltarusijoje, Bresto sritis) grafysčių – pajamų bei išlaidų registrai. Kita dalis apima miško produkcijos plukdymo iš Radvilų valdų, buvusių šalia Nesvyžiaus, registrus⁵. Visų pirma, atkreiptinas dėmesys į šių šaltinių fragmentiškumą: analizuojami tik kelių didikų šeimų atskirų dvarų prekių ir žaliavų plukdymo registrai, sudaryti septintajame ir aštuntajame dešimtmečiuose. Visgi šie šaltiniai leidžia atskleisti, kaip buvo organizuojamas prekių ir žaliavų transportavimas pasirinktu laikotarpiu, palyginti, kaip buvo transportuojamos skirtingo tipo žaliavos tuo pačiu prekybos keliu. Nors šių šaltinių detalumas skiriasi, dauguma jų turi tokią pat struktūrą: juose buvo nurodomos transportuojamos ir pardavimui paruoštos žaliavos (mūsų turimų šaltinių atveju – grūdų statinės ir medienos rastai), kelionės upe išlaidos, pajamos iš parduotų žaliavų ir įsigytos prekės bei jų transportavimo atgal Nemunu išlaidos. Įsigytos prekės nenurodomos miško produkcijos plukdymo registruose, bet šiuo atveju apskritai nefiksuoja kelionė atgal Nemunu. Šaltiniai ekonominio pobūdžio. Dėl šios priežasties jų pateikiama informacija paprastai lakoniška – įrašoma pajamų arba išlaidų eilutė ir nurodomas jos įvertis. Kartu šis šaltinio pobūdis ir funkcija – apskaityti žaliavų ir prekių transportavimą vidiniams dvaro poreikiams – užtikrina analizuojamų šaltinių funkcionalumą. Šaltiniai yra XVIII a. antrosios pusės⁶, tad tai tiesiogiai implikuoja ir straipsnio tyrimo chronologiją.

¹ Z. Kiaupa, 2013, p. 443; *Connecting the Baltic Area*, 2011, p. 108, 109, 112.

² Grūdų transportavimo iš Sapiegų valdų ataskaitos apima 1760–1761, 1773–1775, 1778 m. Naudojami Radvilų medienos plukdymo registrai yra 1768–1774 m. laikotarpio.

³ Transportavimo Nemunu 1760–1761 m. pajamų ir išlaidų registras, in: Vilniaus universiteto bibliotekos Rankraščių skyrius (toliau – VUB RS), F4-(A1427)12072; Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: VUB RS, F4-(A1505)12071; Transportavimo Nemunu 1778 m. pajamų ir išlaidų registras, in: VUB RS, F5-F-33034.

⁴ Tyrime vartojamas sulietuvintas gudų kalbos (baltarus. Дзярэчын) vietovardžio pavadinimas.

⁵ Pajamų ir išlaidų registrai plukdant Radvilų medienos produkciją 1761–1793 m., in: Archiwum Głównie Akt Dawnych (toliau – AGAD), AR, dz. XX, sygn. 32.

⁶ Grūdų transportavimo iš Sapiegų valdų ataskaitos apima 1760–1761, 1773–1775, 1778 m. Naudojami Radvilų medienos plukdymo registrai yra 1768–1774 m. laikotarpio.

Prekyba ir apskritai keliavimas upėmis bei konkrečiai Nemunu nėra naujas tyrimo objektas istoriografijoje. Lietuvių istoriografijos indėlių⁷ papildoma vokiečių⁸, baltarusių⁹ ir lenkų¹⁰ darbai. Apibendrinant visos temos istoriografijos įdirbį, reikia pažymėti, kad, nors Nemuno, kaip prekybos arterijos, tyrimų LDK laikotarpiu yra, jų gausa ir gylis neprilygsta gretimų svarbių upių (pavyzdžiui, Vyslos¹¹) tyrimams, o bene reikšmingiausia studija iki šiol tebėra Kurto Forstreuterio 1931 m. išleista studija¹² apie Nemuną kaip prekybos arteriją XV–XVIII a. Pažymėtina, kad iki šiol daugiau dėmesio istoriografijoje susilaukė Nemuno kaip prekybos arterijos analizė ankstyvuoju LDK laikotarpiu¹³. Esamuose tyrimuose dominuoja Nemuno nuo Kauno iki jūros vaizdinys¹⁴. Nors istoriografijoje¹⁵ pripažįstamas Nemuno aukštupio uostų svarbos didėjimas XVII–XVIII a., šių laivybos vietų analizė vis dar gana sporadiška. Taip pat istoriografijoje daugiau dėmesio skiriama pačioms upėms, jų tinklui identifikuoti, plukdomų prekių ir žaliavų skaičiui įvertinti¹⁶, tačiau iki šiol išsamiau netyrinėta pati laivyba ir jos organizavimas, prekių ir žaliavų pirkimo–pardavimo procesas, logistika, su tuo susiję įvairūs socioekonominiai reiškiniai. Atsakant į šiuos klausimus bus naudojamos iki šiol iš esmės netyrinėtos prekių ir žaliavų transportavimo Nemunu ataskaitos, kurių analizei ir yra skirtas šis straipsnis.

Straipsnį, be įvado ir išvadų, sudaro trys dalys. Pirmojoje aptarsime LDK ekonomikos struktūrą XVIII a., prekybinių upių tinklą ir Nemuno vaidmenį LDK ekonomikoje. Antrojoje pristatysime prekių plukdymo Nemunu ekonominį modelį. Trečiojoje analizuosime laivybos Nemunu nuo jo aukštupio iki Baltijos jūros uostų organizavimą skirtingais socioekonominiais pjūviais.

Nemuno svarba ir aprėptis LDK ekonomikoje

Nors apskritai LDK ekonomikos istorijos studijų bei tyrimų įvairiais aspektais trūksta, iš esmės sutinkama dėl vieno: kad po Valakų reformos XVI a. viduryje ilgainiui išgalėjo palivarkinė–lažinė sistema¹⁷, kurios esmė buvo bajorų ūkių ir jų produkcijos orientacija į užsienio prekybą¹⁸. Pagrindinė eksporto produkcija buvo įvairios grūdinės kultūros ir

⁷ Z. Ivinskis, 1933, p. 134–149; Z. Ivinskis, 1934; J. Remeika, 1962; J. Kiaupienė, 1994; I. Lukšaitė, 2004, p. 6–19; Z. Kiaupa, 2010, p. 207–214; S. Samalavičius, 2011, p. 87–93; J. Skurdauskienė, 2013, p. 118–139; L. Bucevičiūtė, 2015, p. 55–104.

⁸ K. Forstreuter, 1931; G. Willoweit, 1969; R. Straubel, 2003.

⁹ А. Р. Грицкевич, 1969, с. 54–65; Д. В. Жарын, 2011, с. 89–107; І. Ф. Кітурко, 2019.

¹⁰ Z. Guldon, J. Wijaczka, 1993, s. 21–31; Z. Guldon, J. Wijaczka, 1995, s. 39–47; Z. Guldon, J. Muszyńska, 1998, s. 141–165; J. P. Śliwiński, 2014.

¹¹ S. Kutrzeba, 1922; B. Wachowiak, 1951, s. 122–136; J. Burszta, 1954, s. 174–238; J. Burszta, 1955, s. 752–782; R. Orłowski, 1956, s. 81–100; J. Burszta, 1975, s. 23–36; H. Obuchowska-Pysiowa, 1964; A. Wyrobisz, 1984, s. 471–490.

¹² K. Forstreuter, 1931.

¹³ Z. Ivinskis, 1933, p. 134–149; Z. Ivinskis, 1934; J. Remeika, 1962; J. P. Śliwiński, 2014.

¹⁴ Pavyzdžiui, J. Skurdauskienė, 2013, p. 118–139; L. Bucevičiūtė, 2015, p. 55–104.

¹⁵ Pavyzdžiui, Z. Kiaupa, 2010, p. 207–214; S. Samalavičius, 2011, p. 87–93.

¹⁶ Pavyzdžiui, J. Труска, Р. Ясас, 1970, p. 23–35.

¹⁷ L. Prascevičiūtė, 2013, p. 47.

¹⁸ S. Pamerneckis, p. 40.

miško produkcija¹⁹, kurių didesnė ar mažesnė svarba priklausydavo nuo konkretaus regiono, jame vyraujančios ūkinės kultūros, dvaro politikos, priėjimo prie prekybos arterijos ir galbūt kitų priežasčių. Bet kokių atveju pagrindinė eksporto produkcija buvo pirminės žemės ūkio produkcijos žaliavos, skirtos Vakarų Europos rinkoms. Kelių šiai žemės ūkio produkcijai transportuoti pasirinkimas buvo labai svarbus, atsižvelgiant į didelius LDK atstumus, didelius tokios produkcijos svorius. Laivyba upėmis iki pat intensyvesnės geležinkelių plėtros XIX a. antroje pusėje buvo pats patogiausias, greičiausias ir pigiausias²⁰ būdas gabenti žaliavas ir prekes²¹. Dėl šios priežasties vandeningų upių tinklas buvo labai svarbus, jungiantis žemės ūkio produkcijos centrus su jų realizavimo kanalais jūrų uostuose. Žinoma, svarbiausios iš šio upių tinklo buvo pagrindinės arterijos, visų pirma Nemunas ir Dauguva. Prie šių pagrindinių LDK upių reikėtų pridėti kelias kitas vandens arterijas: Vyslą, per kurią buvo galima pasiekti pagrindinį Abiejų Tautų Respublikos (ATR) uostą Gdanską, taip pat Dnieprą, kuris jungė rytines LDK žemes su Juodąja jūra.

Taigi, vertinant Nemuno reikšmingumą LDK ūkinei sistemai, reikia būtinai pažymėti jo regioniškumą. Nemunas nebuvo vienintelė vandens prekybinė arterija LDK. Kartu Karaliaučius ir Klaipėda nebuvo vieninteliai prekybos uostai Baltijos jūroje, per kuriuos buvo eksportuojamos prekės ir žaliavos iš LDK. Kaip rodo Liudo Truskos ir Rimanto Jaso tyrimas, XVIII a. pabaigoje šiaurinėse LDK dalyse daug svarbesnė nei Nemunas buvo Dauguva, jos intakai ir Rygos uostas²². Pavyzdžiui, Radvilos savo produkciją iš Biržų valdų plukdydavo būtent Dauguvos baseinu ir konkrečiai Apaščios, Nemunėlio ir Lielupės upėmis, kuriomis pasiekdavo Dauguvą ir Rygą²³. Natūraliai Dauguva buvo pagrindinė prekybos arterija iki Baltijos jūros tokiems LDK miestams kaip Polockas ir Vitebskas. Tiesa, po 1772 m. padalijimo Dauguva tapo išorine LDK siena ir paribio teritorija, o Polockas ir Vitebskas atiteko Rusijos imperijai. Kaip šie politiniai įvykiai paveikė likusių LDK teritorijų prekybą – nėra iki galo aišku, tiesa, R. Jaso ir L. Truskos tyrime fiksuojamos 1786–1791 m. laikotarpiu sumažėjusios eksportuojamų per Rygos uostą prekių ir žaliavų apimtys ir išaugusi Nemuno svarba užsienio prekybai²⁴.

Dniepro prekybinė arterija nuo pat jo aukštupio prie Smolensko ir įvairių intakų jungė rytines LDK žemes su Juodąja jūra. LDK teritorijoje paruoštų žaliavų transportavimo Dniepru iki Juodosios jūros tyrimų šiandien neturime. Tiesa, faktas, kad Oginskio kanalu XVIII a. antroje pusėje buvo sujungti Nemuno ir Dniepro upių baseinai per jų intakus²⁵ rodo, jog Dniepro upė turėjusi būti reikšminga LDK ekonomikai. Reikšmingumo mastas ir upės apimamas ekonominis hinterlandas dar laukia papildomų tyrimų, kurie leistų papildyti LDK ekonomikos istorijos žinias, ypač apie rytines jos teritorijas. Panašiai nėra

¹⁹ D. Žiemelis, 2011, p. 380; Л. Трыска, П. В. Ясак, 1970, p. 23–35.

²⁰ Prekybos tinklą viduramžių Anglijoje tyrinėjantis Eljas Oksanenais teigia, kad prekių transportavimo kaina sausumoje, upėmis ir jūromis skiriasi santykiu 8:4:1, in: E. Oksanen, 2015, p. 182.

²¹ E. S. Hunt, J. Murray, 1999, p. 47.

²² Л. С. Трыска, П. В. Ясак, 1970, с. 50.

²³ Pajamų ir išlaidų knygos plukdant Radvilų medienos produkciją 1761–1793 m., in: AGAD, AR, dz. XX, sygn. 32, p. 1–8.

²⁴ Л. С. Трыска, П. В. Ясак, 1970, с. 50.

²⁵ R. Šmigelskytė-Stukienė, 2017, p. 32–33.

iki galo aiškus Vyslos ekonominis vaidmuo LDK. Istoriografijoje²⁶ įprastai teigiama, kad Vysla kartu su Nemunu ir Dauguva buvo pagrindinės LDK prekybos arterijos. Visgi šaltiniuose, ypač XVIII a., šis prekybinis kelias niekaip neatsispindi. Jeigu pažvelgtume į ATR žemėlapi, tai matytume, kad Vysla patogiau pasiekti Baltijos jūrą buvo tik iš Bresto pavieta žemių LDK pietuose. Visas kitas teritorijas LDK centrinėje dalyje siekė Nemunas ir jo intakai. Verta pažymėti, kad Gdanskas galėjo būti pasiekiamas ir jūriniu keliu per Karaliaučių. Taigi poreikis naudotis Vyslos intakais (Narevu ir Bugu), norint pasiekti Gdanską, buvo dar mažesnis. Ši trumpa pagrindinių LDK upių sistemos analizė rodo, kad Nemuno vaidmuo ir aprėptis LDK ekonomikoje tarp kitų upių buvo galbūt didžiausi, ypač po 1772 m. padalijimo, tad laivybos joje, jos organizavimo ir kasdienybės tyrimai yra reikšmingi bei aktualūs LDK ekonomikos istorijos kontekste.

Žaliavų ir prekių transportavimo Nemunu ekonominis modelis

Analizuojami šaltiniai iliustruoja du plukdymo būdus, kuriais buvo transportuojamos prekės ir žaliavos Nemuno upe: miško produkcijos, t. y. rąstų, plukdymą sieliais ir kitos produkcijos plukdymą laivais vytinėmis (lenk. *wicina*²⁷). Prekių ir žaliavų plukdymo laivais ekonominis modelis visose analizuotose kelionėse buvo panašus: pajamos iš parduotų žaliavų buvo skirtos kelionės išlaidoms padengti, įsigyti naujų prekių kelionės galutiniam taške – Karaliaučiuje bei parplukdyti jas Nemunu ir padengti susidariusiems skoloms. Pagrindinė parduodamų žaliavų kategorija buvo grūdinės kultūros, iš kurių reikšmingiausia buvo rugiai. Pavyzdžiui, 1773 m. plukdytų žaliavų registre iš Dziarečyno ir Ružanų grafysčių palivarkų minimos 2 239 rugių ir 45 kviečių statinės, o tai aiškiai rodo rugių svarbą²⁸. Šalia šių grūdinių kultūrų nurodomos ir kelios kitos mažesnes pajamas teikusios tiek žaliavos iš minėtų grafysčių palivarkų, tiek produkcija, paimta plukdyti iš trečiųjų asmenų²⁹. Sielių iš Radvilų valdų plukdymo ekonominis modelis, kaip matyti iš turimo šaltinio, šiek tiek skiriasi nuo žaliavų ir prekių plukdymo laivais. Modelių skirtingumą visų pirma iliustruoja tai, kad jiems sudaromi atskiri registrai. Antra, sielių plukdymo organizavimas techniškai skyrėsi nuo kitų žaliavų ir prekių transportavimo laivais (apie tai daugiau kitoje straipsnio dalyje). Ekonominiam modeliui šis skirtumas pasireiškia tuo, kad, nuplukdžius sielius, kelionė atgal ir išlaidos šaltinyje jau nebenurodomos. Pristačius medienos sielius, buvo kartu prarandama ir transporto priemonė. Šaltiniai neatskleidžia, kaip grįždavo samdiniai, plukdę sielius. Galbūt jie persėdavo į aukštupin plaukiančias vytines. Medienos produkcija iš Radvilų valdų buvo plukdoma iki Rusnės (ir vėliau parduodama Klaipėdoje) bei Karaliaučiaus.

Pajamos iš analizuotų žaliavų transportavimo, registrų duomenimis, svyrudavo ir priklausydavo nuo produkcijos kiekio. Lyginti kliudo ir šaltinių specifika. Pavyzdžiui, analizuojant transportavimo vytinėmis registrus aptinkama, kad 1761 m. pateikta dviejų

²⁶ D. Žiemelis, 2011, p. 367; Z. Ivinskis, 1933, p. 17.

²⁷ Apie laivus ir jų parengimą kelionei detaliau bus pasakojama kitoje straipsnio dalyje.

²⁸ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: VUB RS, F4-(A1505) 12071, l. 2.

²⁹ Apie šį laivybos upėmis fenomeną (lenk. *frakt*), kai transportavimo organizatoriai, plukdydami savo produkciją, priimdavo (žinoma, už sutartą mokestį) kitų asmenų prekes ir pačius asmenis, daugiau kalbėsime kitoje straipsnio dalyje.

laivų plukdymo ataskaita, o 1773, 1774, 1775 m. registrai nurodo transportavimo išlaidas ir pajamas iš 8 vytnių. Nepaisant šios problematikos, galime atlikti bent preliminarius palyginimus. Jeigu padalytume pajamų dydį iš kelionėje naudotų laivų skaičiaus, gautume, kad tiek 1761 m., tiek 1773 m., tiek 1775 m. iš vieno laivo vidutiniškai buvo gaunama apie 15 000–17 000 auksinų. Tik 1774 m. matyti didelis pajamų smukimas. Jis tik iš dalies susijęs su sumažėjusiu produkcijos, skirtos parduoti, kiekiu. 1774 m. buvo paruoštos 1 838 statinės rugių, o 1773 m. – 2 329, 1775 m. – 2 250 statinių³⁰. Tad parduoti paruoštos produkcijos kiekiai skyrėsi nedaug. Pagrindinis veiksnys, turėjęs įtakos tokiam dideliame pajamų skirtumui, kaip nurodyta 1 lentelėje, matyt, buvo kaina, už kurią buvo parduota plukdyta produkcija. Įprastai vieno plaukimo metu iš parduotų žaliavų gautomis pajamomis buvo padengiamos visos transportavimo išlaidos, apmokamos skolos ir įsigyjama reikalingų prekių. Iš analizuotų šaltinių matyti, kad pinigai nebuvo pargabenami į dvaro išdą.

1 lentelė. Žaliavų ir prekių transportavimo upe organizavimo 1761, 1773–1775 m. pajamų ir išlaidų santykis³¹

	1761 m. ³²	1773 m.	1774 m.	1775 m.
Pajamos	35 121	138 021	63 396	115 375
Išlaidos	35 218	141 161	63 406	115 375
Skirtumas tarp pajamų ir išlaidų	–96	–3 140	–10	0

Sielių plukdymo 1768–1774 m. registrai rodo, kad pajamų ir išlaidų skirtumas nebuvo pastovus. Kaip minėta, pagrindinis ekonominis skirtumas tarp šių plukdymo būdų buvo tai, kad prie transportavimo išlaidų pardavus medienos sielius nėra nurodyti jokie atskaitymai prekėms įsigyti, pajamos iš sielininkystės kasmet svyravo ir buvo tiesiogiai susijusios su plukdomos miško produkcijos kiekiu bei jos supirkimo kainomis. Analizuojamu laikotarpiu vykdomos sielininkystės apimtys nebuvo vienodos, pavyzdžiui, 1768 m. iš viso buvo plukdomi 626 skirtingo ilgio rąstai, o 1771 m. – 1 363. Tai atsispindi kasmetinėse pajamose – 1768 m. iš viso buvo gauta 4 313 auksinų, o 1771 m. – 8 874 auksinai³³.

2 lentelė. Pajamų ir išlaidų santykis iš sielininkystės 1768–1772, 1774 m.³⁴

	1768 m.	1769 m.	1770 m.	1771 m.	1772 m.	1774 m.	1768 m.
Pajamos	4 313	7 843	9 196	8 874	5 391	6 692	4 313
Išlaidos	4 347	7 693	8 359	8 806	3 379	7 454	4 347
Skirtumas tarp pajamų ir išlaidų	–34	150	837	68	2 012	–762	–34

³⁰ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: F4-(A1505)12071, l. 2, 11, 31.

³¹ Pagal šaltinius: Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1760–1761 m. registras, in: VUB RS, F4-(A1427)12072; Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: F4-(A1505)12071.

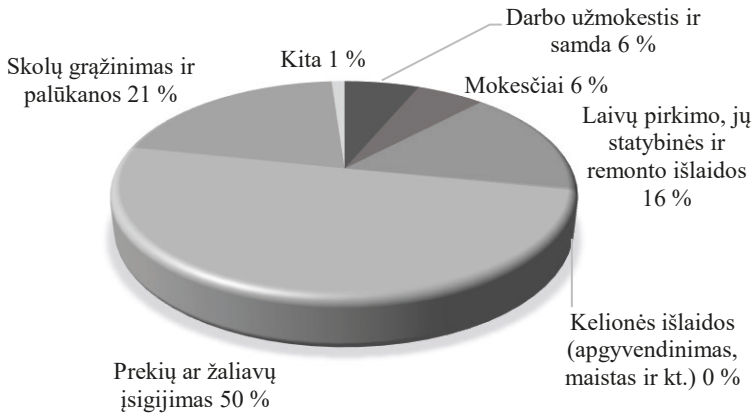
³² Šaltinis šiais metais nurodo laivybą tik dviem vytnėmis.

³³ Ibid., p. 28–68.

³⁴ Pajamų ir išlaidų registrai plukdant Radvilų medienos produkciją 1761–1793 m., in: AGAD, AR, dz. XX, sygn. 32, l. 28–68.

Palyginimui parengėme abiejų prekių ir žaliavų transportavimo tipų išlaidų struktūrą pagal 1761 m. prekių ir žaliavų plukdymo vytinėmis ir 1769 m. sielių plukdymo registrus. 1761 m. išlaidos sudarė truputį daugiau nei 35 000 auksinų. Iš 1 pav. matyti, kad prekių ir žaliavų įsigijimas sudarė tik pusę visų kelionės išlaidų. 21 % sudarė skolų gražinimas ir palūkanos. Likęs trečdalis buvo transporto organizavimo ir aptarnavimo išlaidos.

1760–1761 M. KELIONĖS NEMUNU IŠLAIDŲ KATEGORIJOS

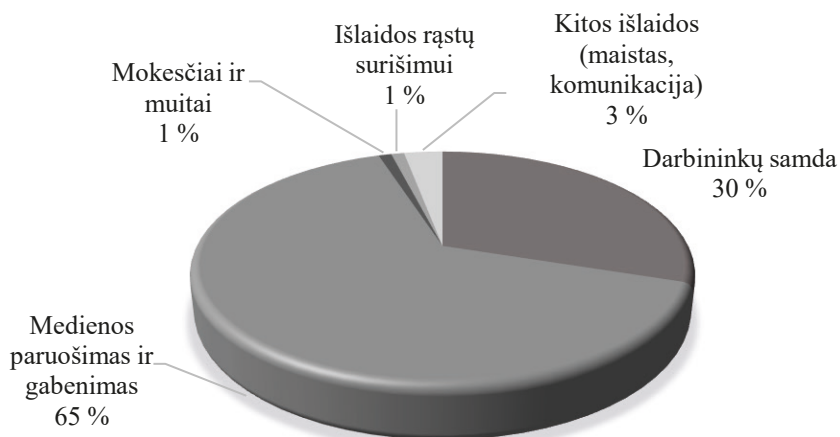


1 pav. Žaliavų ir prekių transportavimo Nemunu išlaidų kategorijos pagal transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1760–1761 m. registrą³⁵

Prekių ir žaliavų transportavimo vytinėmis organizavimo išlaidos apėmė laivų įsigijimo bei jų remonto išlaidas, įvairius mokesčius, kurių didžiausią dalį sudarė muitai. Didelę dalį išlaidų sudarė įvairių darbuotojų samda: už plukdymą upe buvo mokama įgulai, vairininkui, Karaliaučiuje ir atskiruose miestuose, miesteliuose – padieniams darbininkams už krovinių pernešimą, kitus smulkius darbus. Vytnių ekipažams skirtos išlaidos, kaip antai apgyvendinimas, maitinimas, sudarė tik kiek daugiau nei 100 auksinų. Tiesa, reikia pažymėti, kad ši suma teoriškai galėtų būti ir didesnė, nes prie samdos išlaidų buvo priskirtas darbo užmokestis svaigalais (degtine ar alumi). Tai buvo gana populiarus apmokėjimo priemonė, ypač padieniams darbininkams atskirose gyvenvietėse ar miesteliuose. Palyginti nedidelės investicijos į keliavimo kokybę, t. y. maitinimą ir apgyvendinimą, rodo, kad prekių ir žaliavų transportavimas upe greičiausiai buvo gana „spartietiškas“. Pagrindinės išlaidos maistui susidėjo iš duonos ir kepinų bei jau minėtų išlaidų alkoholiui.

³⁵ Transportavimo Nemunu 1760–1761 m. pajamų ir išlaidų registras, in: VUB RS, F4-(A1427)12072.

1769 M. SIELIŲ TRANSPORTAVIMO IŠLAIDOS



2 pav. 1769 m. sielių transportavimo išlaidų kategorijos pagal pajamų ir išlaidų registrus plukdant Radvilų medienos produkciją³⁶

Sielių plukdymo išlaidų analizė (2 pav.), remiantis jų 1769 m. plukdymo bei pajamų ir išlaidų registru, rodo, kad daugiau nei pusę visų transportavimo išlaidų sudarydavo pačios miško produkcijos paruošimas, jos nugabenimas iki Radviloms priklausančios Mikolajevščinos (lenk. Mikołajewszczyzna, baltarus. Мікалаеўшчына, dab. Baltarusija, Minsko sritis), kur medienos raštai būdavo surišami į sielius. 1771 m. miško žaliavų paruošimas, transportavimas kainavo 5 974 auksinus (apie 65 % visų išlaidų), o visos tų metų išlaidos siekė 8 806 auksinus. Pajamų ir išlaidų registruose atskirai fiksuojamos išlaidos, susijusios su sielių rišimu, tai vidutiniškai kainuodavo 123 auksinus ir sudarydavo apie 2,25 % visų išlaidų. Kita didelė išlaidų grupė – darbininkų samda, kuri vidutiniškai sudarydavo nuo 22,17 % (1768 m.) iki 33,2 % (1771 m.) visų patiriamų išlaidų. Sieliams pajudėjus nuo Naujojo Sveržanio³⁷ (lenk. Nowy Świerżeń, baltarus. Новы Свэржань, dab. Baltarusija, Minsko sritis) pagrindines plukdymo išlaidas sudarė įvairios rinkliavos, muitai, mokesčiai vietiniams vairininkams, vežikams ar maisto produktų darbininkams maitinti įsigijimas. Kiek buvo išleidžiama darbininkų išlaikymui, yra sunku nustatyti, nes dalis maisto žaliavų buvo paimama tiesiogiai iš Radviloms priklausančių sandėlių. Kita problema ta, jog pajamų ir išlaidų registruose dažnai nedetalizuojama, ar įsigyti maisto produktai buvo skirti darbininkams maitinti, ar parduoti. Pajamų registrai rodo, jog retykais pajamų buvo gaunama iš maisto produktų pardavimo, pavyzdžiui, 1774 m. registre nurodoma, kad buvo parduota 413 svarų lašinių³⁸. Muitams ir įvairaus pobūdžio

³⁶ Pajamų ir išlaidų registrai plukdant Radvilų medienos produkciją 1761–1793 m., in: AGAD, AR, dz. XX, sygn. 32, p. 28–35.

³⁷ Miestelis buvo Radvilų sielininkystės centras Nemuno aukštupyje, apie 30 km nutolęs nuo Nesvyžiaus.

³⁸ Pajamų ir išlaidų registrai plukdant Radvilų medienos produkciją 1761–1793 m., in: AGAD, AR, dz. XX, sygn. 32, p. 68.

rinkliavoms išleidžiama pinigų dalis daugiausia priklausė nuo galutinės sielių plukdymo krypties. 1768–1769 m., 1772 m., kai sieliai buvo plukdomi į Rusnę, vidutiniškai buvo sumokami 78 auksinai, o 1770 m. ir 1774 m. plukdant sielius į Karaliaučių, vidutiniškai buvo sumokami 126 auksinai.

Importo prekių buvo įsigyjama tik plaukiant su vytinėmis. Pagal žaliavų ir prekių transportavimo registrus tarp importo prekių dominuoja tos pačios įsigytų prekių kategorijos. Didžiausią išlaidų dalį 1761 m. sudarė skirtos druskai įsigyti (20 % visų išlaidų). Šalia druskos tais pačiais metais buvo nurodytos išlaidos įsigyti prekėms geležies prekių parduotuvėje, pas bakalėjininką ir audinių pardavėją, nors pačios prekės nedetalizuotos. Tarp kitų įsigytų prekių minimas stiklas, geležies dirbiniai, tokie kaip vynys, geležies žaliava ir alavas. Iš maisto prekių asortimento ir gėrimų galime matyti, kad buvo perkama silkė bei vynas³⁹. 1773 m., kai pajamos už parduotas prekes buvo didesnės, buvo įsigyta ir įvairesnių prekių. Tarp jų buvo skirtingų vynų už 12 680 auksinų, angliško alus, geležies lydinių, stiklo, cukraus, migdolų, alyvų aliejaus, alyvuogių ir keletas kitų. Net varpas Dziarečyno cerkvei⁴⁰. Tiesa, bendrai pirkiniai sudarė tik 24 340 auksinų, o daugiau nei keturgubai didesnė suma, 105 921 auksinas, buvo skirta apmokėti įvairiems įsipareigojimams ir skoloms⁴¹. 1778 m. pajamų ir išlaidų registras rodo tik išlaidas druskai⁴², aiškiai išskiriant ją kaip pagrindinę importo prekę. 1774 m. Dziarečyno ir Ružanų grafysčių pajamų ir išlaidų ataskaita rodo, kaip ši pagrindinė importo prekė buvo realizuojama Sapiėgų valdose. Iš tais metais parsivežtų 909 druskos statinių 106 buvo iš karto sumokėtos darbininkams ir įgulai, kuri tas statines plukdė, 433 buvo paskirstytos minėtų grafysčių miesteliams ir kaimams privalomai išpirkti (už nurodytą vieneto kainą – 36 auksinus), 264 paliktos saugyklose, o likusios išdalytos atskiriems asmenimis ar jomis sumokėta už konkrečias paslaugas. Taigi atsispindi aiški druskos, kuri buvo naudojama ir kaip atsiskaitymo priemonė, svarba kasdieniame gyvenime.

Reziumuodami šią straipsnio dalį galime teigti, kad dėl techninių laivybos organizavimo skirtumų skyrėsi sielių bei prekių ir žaliavų plukdymo vytinėmis ekonominiai modeliai. Plaukiant laivais, dažniausiai buvo transportuojamos grūdinės kultūros, visų pirma rugiai, o už parduotas žaliavas įsigyjama importo prekių ir sumokamos skolos. Likęs biudžetas būdavo skiriamas padengti transportavimo organizavimo išlaidoms. Pagrindinė importo prekė, kaip matyti iš turimų šaltinių, buvo druska. Pinigai už parduotas žaliavas nebuvo skirti parvežti į dvarą, tačiau nusipirkti prekių Baltijos jūros uostuose. Sieliai būdavo parduodami arba Karaliaučiuje, arba Rusnėje Klaipėdos pirkliais, tačiau dėl to, kad pardavus sielius nebelikdavo transporto priemonės, prekių įsigijimas Baltijos jūros uostuose nebūdavo įskaičiuojamas į kelionės registrą. Didžiausią išlaidų dalį plukdant sielius sudarė medienos paruošimas ir žmonių samda.

³⁹ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1760–1761 m. registrai, in: VUB RS, F4-(A1427)12072.

⁴⁰ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: VUB RS, F4-(A1505) 12071, l. 7, 9.

⁴¹ Ibid., l. 7.

⁴² Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1778 m. registras, in: VUB RS, F5-F-33034.

Transportavimo Nemunu organizavimas

Šioje straipsnio dalyje aptarsime žaliavų ir prekių plukdymo vytinėmis bei medienos plukdymo sieliais Nemuno upe organizavimą, kelionių trukmę ir geografiją. Prekių ir žaliavų pakrovimas į vytnes iš Sapiegų valdų Dziarečyno ir Ružanų grafystėse vykdavo Mastuose (lenk. Most; baltarus. Масты, dab. Baltarusija, Gardino sritis) ir kitoje Nemuno pusėje buvusiuose Zelvianuose (lenk. Zelwiany, šiuo metu tokios gyvenvietės jau nebėra)⁴³. Šie miesteliai buvo prie Zelvos (baltarus. Зэльвянка) upelio intako į Nemuną, kuriuo irgi galėjo būti atplukdoma bent dalis žaliavų iš Sapiegų ekonomijų minėtose grafystėse. Mastuose ir Zelvianuose vykdavo laivų pakrovimas iš šiose vietovėse buvusių sandėlių (lenk. *spichlerz*). Iš 1760–1761 m. pajamų ir išlaidų registrų sužinome, kad tuo metu buvo naudojamos dvi grūdų saugyklos – sandėliai, nurodytos jų nuomos išlaidos. Tiek 1773–1775 m., tiek 1778 m. pajamų ir išlaidų registruose šis mokestis už grūdų ir kitų prekių saugyklas jau neminimas. Tikėtina, kad jos šiuo laikotarpiu jau galėjo priklausyti Sapiiegoms nuosavybės teise. Tai atspindi tendencijas Karūnos žemėse, kur įprastai stambesni didikai, kaip antai Zamoiskiai, organizuodami prekių plukdymą upėmis, turėjo savo medinius, o dažnai ir mūrinius grūdų sandėlius prie upių aukštųjų pagrindinių uostų⁴⁴.

Nors 1768–1774 m. Radvilų vykdytos Nemuno aukštupyje sielininkystės pajamų ir išlaidų registrai nėra naratyvinio pobūdžio dokumentas, kai kurie lakoniško pobūdžio registre esantys įrašai leidžia rekonstruoti tam tikrus XVIII a. antroje pusėje vykdytos sielininkystės Nemuno upe organizavimo ir jos kasdienybės aspektus. Medienos plukdymas prasidėdavo iš Naujojo Sveržanio ir Mikolajevščinos miestelių, esančių šalia Nemuno upės, dabartinėje Baltarusijos teritorijoje, Stolpcų rajone. 1768–1774 m. registrai rodo, jog plukdymui iš Naujajame Sveržanyje esančių sandėlių neretai buvo apsirūpinama maisto produktais (grūdais, druska), reikalingais darbininkų maitinimui⁴⁵.

Žaliavų paruošimas transportavimui laivais, t. y. pergabenimas iš palivarkų į miestelius prie upės ir juose esančius sandėlius, buvo atliekamas žiemą. Sielių plukdymo pajamų ir išlaidų registras nenurodo, kada būdavo paruošiami rąstai, bet galima daryti prielaidą, kad tiek žaliavų paruošimo, tiek plukdymo laikotarpiai sutapdavo. Žaliavų paruošimas žiemą vykdavo tiek dėl žemės ūkio darbų nebuvimo, kai valstiečių rankos buvo laisvesnės, tiek dėl patogių oro sąlygų (užšalę keliai, upės ir ežerai, per kuriuos buvo patogu tempti krovinius). Žiemą arba ankstyvą pavasarį, prieš kelionės pradžią, buvo stengiamasi pasirūpinti ir laivais, vytinėmis, kuriais bus plaukiama. Vytinės buvo „plokščiadugniai smailiais galais laivai, statyti daugiausia iš pušies“⁴⁶. Šie laivai šaltiniuose minimi bent jau nuo XVII a. pradžios⁴⁷. Laivų paruošimas galėdavo prasidėti dar vėlyvą rudenį, kaip,

⁴³ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1760–1761 m. registras, in: VUB RS, F4-(A1427)12072, l. 2; Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1778 m. registras, in: VUB RS, F5-F-33034, l. 21; Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registras, in: VUB RS, F4-(A1505) 12071, l. 13.

⁴⁴ R. Orłowski, 1956, p. 84.

⁴⁵ Pajamų ir išlaidų registrai plukdant Radvilų medienos produkciją 1761–1793 m., in: AGAD, AR, dz. XX, sygn. 32, p. 28–68.

⁴⁶ S. Samalavičius, 2011, p. 87. S. Samalavičius teigia, kad laivų ilgis svyrudavo nuo 46 iki 67,7 m, plotis – nuo 5,3 iki 8,7 m.

⁴⁷ Z. Kiaupa, 2002, p. 346–347; S. Samalavičius, 2011, p. 87.

pavyzdžiui, nurodyta 1760–1761 m. išlaidų registre⁴⁸. Iš jo matyti, kad dar 1760 m. rudenį (labiausiai tikėtina, kad lapkričio pradžioje, nes pagal pajamų lentelę lapkričio 5 d. buvo paimti tam reikalingai pinigai) už 2 596 timplas ir 2 šeštokus Stolpcuose⁴⁹ (lenk. Stołpce, baltarus. Стоўбцы, dab. Baltarusija, Minsko sritis) buvo nusipirkta vytinė. Jau vėliau šalia 1761 m. įrašų minimas naujas 1 578 timplų, 2 šeštokų, 2 grašių ir 2 šilingų primokėjimas už vytinę⁵⁰. Vadinasi, bendra laivo pirkimo kaina siekė daugiau nei 4 000 timplų (apie 5 500 auksinų). Vytinė, pašventinta, vėliau buvo nuplukdyta į Mastus, kur būdavo pakraunama. Neperkant naujų laivų, laivų paruošimas prasidėdavo kovo pabaigoje arba balandžio pradžioje. Įprastai po žiemos iš vytinių būdavo išpilamas vanduo ir atliekami reikalingi remonto darbai. Pasirengimas vyko Nemuno aukštupio miesteliuose uostuose, kurie, tikėtina, dar nuo XVII a. vidurio buvo tapę pagrindiniais LDK laivų statybos, priežiūros ir krovinų pakrovimo centrais⁵¹. Žaliavų ir prekių transportavimo trukmė vytinėmis nuo Nemuno aukštupio iki Karaliaučiaus ir atgal priklausydavo nuo išplaukimo pozicijos, oro sąlygų pasikrauti ir (ar) išsikrauti ir vytinių skaičiaus, užtrukimo Karaliaučiuje, vėjo krypties, bet įprastai trukdavo iki pusės metų: nuo išvykimo kovo pabaigoje–balandžio mėnesį iki grįžimo rugpjūčio pabaigoje–spalio pirmoje pusėje. Turimi šaltiniai nurodo tik dalį vidinių intervalų tarp tarpinių plukdymo taškų. Dėl to tiksliai nežinome, kiek galėdavo užtrukti transportavimas žemyn upe, kiek būdavo praleidžiama Karaliaučiuje ir per kiek laiko grįžtama atgal.

Radvilų vykdytos sielininkystės atveju nukirsti ir paruošti medienos rąstai⁵² buvo gabenami į Mikolajevščinos miestelį, kur buvo surišami į sielius (lenk. *plyty*). 1768–1774 m. laikotarpiu įprastai buvo plukdomi 8–10 surištų rąstų sieliai⁵³. Dažniausiai surišami rąstai buvo skirstomi į keturias kategorijas pagal jų ilgį. Trumpiausi rąstai buvo penkių sieksnių, ilgiausi – aštuonių⁵⁴. Kiek trukdavo sielių plukdymas – nėra iki galo aišku, nes Radvilų 1768–1774 m. medienos plukdymo Nemunu pajamų ir išlaidų registruose įprastai buvo fiksuojamos tik pinigų priėmimo datos. Rąstų plukdymo procesas buvo dalijamas į dvi dalis, pirmoji apimdavo ruožą nuo Naujojo Sveržanio iki Kauno, antroji – nuo Kauno iki Rusnės arba Karaliaučiaus. Šaltinyje išskiriamos pagrindinės sustojimų vietos, kuriose buvo papildomos kelionės atsargos ir (arba) sumokami mokesčiai, susiję su medienos plukdymu. Iš tokių vietų minimi Gardinas, Rumšiškės, Kaunas, Jurbarkas, Tilžė, Rusnė⁵⁵, jeigu mediena plukdoma tiesiogiai į Karaliaučių – Kryžionai (vok. Groß Kryszahnen, rus. Заповедное, dab. Kaliningrado sritis, Rusija), Labguva (vok. Labigow, rus. Полесск, dab. Kaliningrado sritis, Rusija), Tepliava (vok. Таріава, rus. Гвардейск, dab. Kaliningrado

⁴⁸ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1760–1761 m. registras, in: VUB RS, F4-(A1427)12072, l. 2.

⁴⁹ Anot Kurto Forstreuterio, Stolpcai buvo pagrindinis Nemuno aukštupio uostas, in: K. Forstreuter, 1931, p. 72.

⁵⁰ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1760–1761 m. registras, in: VUB RS, F4-(A1427)12072, l. 2.

⁵¹ Z. Kiaupa, p. 212–213.

⁵² Šaltinyje nurodytas Zahalsko miškas / giria (lenk. *puszcza Zahalska*), tačiau tikslī vieta nėra aiški.

⁵³ Pajamų ir išlaidų registrai plukdant Radvilų medienos produkciją 1761–1793 m., in: AGAD, AR, dz. XX, sygn. 32, p. 28–68.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 49.

⁵⁵ Analizuojamu 1768–1772, 1774 m. laikotarpiu sieliai į Rusnę buvo plukdomi keturis kartus, o į Karaliaučių du kartus.

sritis, Rusija) ir Karaliaučius. Didžioji dalis sustojimo vietų plukdant sielius ir žaliavas vytinėmis sutampa. Plaukimo vytinėmis registruose, be jau minėtų vietų, įrašytos Merkinė, Darsūniškis⁵⁶.

Sustojimų Gardine, Kaune metu įprastai būdavo pasamdoma darbininkų ir papildomos maisto atsargos (duona, kruopos, grūdai, lašiniai). Būta atvejų, kai gabenama miško produkcija parduota pakeliui. 1768 m. registre minima, jog 40 aštuonių sieksnių rąstų buvo parduota Kauno vaistininkui ponui Vileninšui (lenk. Wileninszowi) už 400 auksinų⁵⁷. Rumšiškėse buvo mokama vairininkui (lenk. *styrnik*), kuris padėdavo perplukdyti sielius per upėje esančias kliūtis, vadinamas slenksčiais (lenk. *rapa*). Vairininkai Rumšiškėse buvo samdomi ir vytinėms. Jurbarke būdavo mokami prekių muitai. Prūsijos teritorijoje buvusiose miestuose įmokos dažniausiai būdavo siejamos su tiltų atidarymais ir praleidimais. 1772 m. registruose minimas mokestis maskvėnų karo majorui už leidimus praplaukti Gardiną⁵⁸. Tokie mokėjimai minimi ir 1773–1775 m. prekių plukdymo registruose už leidimą vytinėms praplaukti Gardiną ir Kauną⁵⁹. Šių mokėjimų teisinis pagrindas nėra aiškus. Gali būti, kad tai susiję su 1772 m. politiniais įvykiais.

Žaliavų transportavimo Nemunu maršrutas iki jo deltos buvo gana aiškus. Tačiau nuo jos maršrutas, kuriuo būdavo pasiekiamas Karaliaučius, reikalauja papildomo paaiškinimo. Nuo XVIII a. Nemunu atplaukiantys laivai Kuršių mariomis jau nebeplaukė, o naudojosi *Friedrich Graben* kanalų (didžiojo ir mažojo) sistema⁶⁰. Šis maršrutas ėjo Nemuno Gilijos vaga. Ties Kryžionais buvo sukama mažuoju *Friedrichs Graben* kanalu, kuris sujungė su Nemunu ir kuriuo toliau buvo keliaujama link Kuršių marių. Ties dabartiniu Golovkino (rus. *Головкино*, dab. Kaliningrado sritis, Rusija) kaimeliu prieš pat Kuršių marių intaką buvo įplaukiama į didįjį *Friedrich Graben* kanalą, kuriuo pasiekama Labguva. Paliekant Labguvą pašonėje buvo plaukiama Deimenos upe ir ties Tepliava pasiekama Priegliaus (vok. *Pregel*, rus. *Преголя*, dab. Kaliningrado sritis, Rusija) upė, kurios srovė tiesiai nunešdavo iki Karaliaučiaus.

Vytinės grįždavo tuo pačiu maršrutu, tačiau kelionė prieš srovę turėdavo pareikalauti daugiau jėgų ir neabejotinai laiko. Lietuviškoje historiografijoje⁶¹ minima, kad prieš srovę laivus paprasčiausiai tempdavo pakrante einantys darbininkai. S. Samalavičius net teigia, jog papildomai „vytinei vilkti samdyta 20–30 žmonių“⁶². Pažymėtina, kad naujų žmonių samda vytinei tempti prieš srovę pajamų ir išlaidų registruose nėra nurodyta, tačiau pasroviui plaukusios įgulos grįžimas prieš srovę buvo vertinamas dvigubai brangiau nei kelionė į priekį⁶³. Galima kelti hipotezę, kad vytinei tempti prieš srovę buvo paimami

⁵⁶ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1760–1761 m. registras, in: VUB RS, F4-(A1427)12072, l. 2; Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registras, in: VUB RS, F4-(A1505) 12071, l. 5–6.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 35.

⁵⁸ Pajamų ir išlaidų registrai plukdant Radvilų medienos produkciją 1761–1793 m., in: AGAD, AR, dz. XX, sygn. 32, p. 60.

⁵⁹ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: VUB RS, F4-(A1505) 12071, l. 5.

⁶⁰ L. Bucevičiūtė, 2005, p. 76; K. Forstreuter, 1931, p. 21.

⁶¹ Z. Kiaupa. XVI–XVII a., 2010, p. 210; S. Samalavičius, 2011, p. 89.

⁶² *Ibid.*

⁶³ Pavyzdžiui, 1773, 1774 m. kelionių pajamų ir išlaidų ataskaitose nurodyta, jog įgulos nariams buvo sumokėta po 12 auksinų plaukiant pasroviui ir po 24 auksinus už grįžimą atgal, in: Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: VUB RS, F4-(A1505) 12071, l. 6, 8, 14.

sielių plukdytojai, kurie šitaip grįždavo į savo namus. Tačiau ši hipotezė dar reikalauja papildomų tyrimų.

Už visų laivų kasmetinę kelionę Nemunu ir jos organizavimą buvo atsakingas kelionės vadovas – škipėris (lenk. *szypier*). Tiek 1761 m., tiek 1773–1775 m. transportuojant žaliavas ir prekes juo buvo tas pats bajoras, Jurgis Vrublevskis (Jerzy Wróblewski), Valkavisko pavieta vėliavininkas⁶⁴. Jis prižiūrėdavo prekes, jas parduodavo ir pirkdavo naujas, samdydavo įgulą, pirkdavo ir taisydavo laivus. Škipėriu pagal ATR Seimo konstituciją⁶⁵ galėjo būti tik bajoriškos kilmės žmogus⁶⁶. Panašių kelionių Vyslos upe pavyzdžiai⁶⁷ rodo, kad dažnai škipėriai net nekeliavo su laivais kartu, o sėsdavo ant žirgo ir taip pasiekdavo galutinį tikslą. Panašu, kad taip buvo ir mūsų analizuotų šaltinių, plaukimo vytinėmis registru, atveju, nes tiek 1761 m.⁶⁸, tiek 1773–1775 m.⁶⁹ nurodytos išlaidos sausumos transportui. Be škipėrio, vadovaujančią laivų komandą sudarydavo raštininkas / finansininkas (lenk. *szafarz*) ir laivų kapitonas / vairininkai. Raštininkas / finansininkas vadovaudavo visai plaukiančiai laivų grupei ir paprastai gaudavo didelį metinį atlyginimą (lenk. *jurgielt*)⁷⁰. Vytinė, kurioje plaukdavo raštininkas / finansininkas, buvo vadinama „šafaržine“ (lenk. *szafarzniowa*)⁷¹. Kiekvienas laivas turėjo savo atskirą vairininką (lenk. *styrnik*). Paprastai vairininkai gaudavo dvigubai didesnę užmokestį nei likę įgulos nariai. Pavyzdžiui, už plaukimą 1773 m. žemupiu jiems buvo sumokėta po 24 auksinus, o likusiai įgulos daliai po 12 auksinų⁷². Likusią įgulos dalį sudarydavo 11 žmonių. Taigi kiekviename laive būdavo po 12 žmonių. Šiuo atveju mūsų turimų šaltinių duomenys dėl įgulos dydžio skiriasi nuo to, ką yra nurodę laivybą upėmis ATR tyrinėję Z. Guldonas ir J. Wijaczka. Jie, remdamiesi miestų istorijos tyrinėtoju S. Alexandrowicziumi⁷³, mini, jog įprastai vytnių įgulą sudarydavo 8 žmonės. Tikėtina, kad įgulos narių skaičius galėjo kisti, nes priklausė nuo laivo dydžio, krovinių specifikos ir kitų veiksnių. Be nuolatinės įgulos, atskiruose kelionės maršrutuose dažnai būdavo mokama vietiniams žmonėms, kurie padėdavo perplaukti, matyt, sudėtingesnius etapus.

Įgulą taip pat galėdavo papildyti vadinamieji bendrakeleiviai (lenk. *froktarz*). Šis ATR ekonominis reiškiny, vadintas lenkiškai, *frakt*, leisdavo bendrakeleiviams susimokėjus gauti vietą didikų laivuose savo prekėms ir kartais sau patiems. Organizuojant laivybą Vyslos upe, iš tokių bendrakeleivių gautas užmokestis sudarydavo nemažą visos kelionės pajamų dalį⁷⁴.

⁶⁴ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1760–1761 m. registras, in: VUB RS, F4-(A1427)12072, l. 1; Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: VUB RS, F4-(A1505) 12071, l. 1; 1778 m. kelionės pajamų ir išlaidų ataskaitoje škipėris nenurodomas.

⁶⁵ Volumina legum, t. 5, 1860, s. 355.

⁶⁶ J. Burszta, 1954, s. 189.

⁶⁷ R. Orłowski, 1956, s. 88.

⁶⁸ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1760–1761 m. registras, in: VUB RS, F4-(A1427)12072, l. 2.

⁶⁹ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: VUB RS, F4-(A1505) 12071, l. 36.

⁷⁰ Pavyzdžiui, 1773 m. kelionės metu nurodyti du šafaržai, kad dvi laivų grupės į žemupį plaukė atskirai: viena nuo Stolpcų, kita – nuo Mastų. Pažymėtina, kad šafaržai gaudavo gana didelį atlyginimą, atitinkamai po 400 ir 300 auksinų. Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: VUB RS, F4-(A1505) 12071, l. 7.

⁷¹ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1760–1761 m. registras, in: VUB RS, F4-(A1427)12072, l. 4.

⁷² Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: VUB RS, F4-(A1505) 12071, l. 6.

⁷³ Z. Guldon, J. Wijaczka, 1993, s. 24.

⁷⁴ J. Burszta, 1954, s. 192–206; R. Orłowski, 1956, p. 87–88.

Mūsų turimuose šaltiniuose pajamos iš *frakt* matosi iš turimų pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registru⁷⁵, 1778 m.⁷⁶ pajamos iš *frakt* buvo labai nedidelės. Pavyzdžiui, turimame 1773 m. pajamų ir išlaidų registre jos sudaro tik 1,6 % visų pajamų. Iš turimų šaltinių sunku spręsti, ar į pačią kelionę vykdavo ir bendrakeleivis, ar tik jo prekės. Kai kalbama apie apmokestinamą objektą, visur minimos tik prekės, jų kiekis ir apmokestinimo vertė⁷⁷. Kai kur net nenurodomi prekių savininkai. Tai leidžia manyti, kad dažniausiai būdavo priimamos tik prekės, bet ne patys bendrakeleiviai. Pavyzdžiui, jau minėtoje 1773 m. kelionėje žemyn upe neminimi Dziarečyno dominikonai. Tačiau prie grįžimo atgal aukštupiu prie jų pažymėtos pajamos, už, tikėtina, jų prašymu užpirtą vyną iš Karaliaučiaus. Šitai didikai atverdavo galimybę ir kitoms socioekonominėms grupėms tiek parduoti savo produkciją, tiek apsirūpinti prekėmis Baltijos jūros uostuose.

1768–1774 m. Radvilų vykdyta sielininkyste Nemuno aukštupyje rūpinosi Radvilų miško prekių ekonomas (lenk. *dyspozytor towar lesny*) Jonas Bachmanas (Jan Bachman), kuris koordinuodavo medienos kirtimo, paruošimo, gabenimo, plukdymo, darbuotojų samdos, jų maitinimo, o galų gale ir kitus finansinius klausimus. Išanalizavus 1768–1774 m. registrus, matyti, kad samdomų darbininkų skaičius priklausydavo nuo plukdomos medienos kiekio. 1770 m., kai iš viso buvo plukdomi 1 192 rąstai, atkarpai nuo Naujojo Sveržanio iki Kauno buvo pasamdyti 55 darbininkai, vidutiniškai po kiek daugiau nei 6 vienam sieliui, o atkarpai nuo Kauno iki Karaliaučiaus buvo samdomi 33 darbininkai⁷⁸. Pirmojoje kelionės atkarpoje didesnę samdomų darbininkų skaičių, greičiausiai, sąlygojo sudėtingesnės gamtinės sąlygos, t. y. siauresnė upės vaga, didesnis jos vingiuotumas. Atkarpoje nuo Naujojo Sveržanio iki Kauno darbininkams vidutiniškai buvo mokami 32 auksinai, o nuo Kauno iki Karaliaučiaus – 36 auksinai. Kitais metais, kai mediena buvo plukdoma iki Rusnės, už atkarpą nuo Kauno iki Rusnės darbininkams buvo mokama mažiau – vidutiniškai apie 16 auksinų⁷⁹. Atlygio dydis priklausydavo ir nuo to, ar plukdant dėl darbininko kaltės buvo prarasta rąstų, tokiu atveju jų vertė buvo išskaičiuojama iš darbininkams priklausančio atlygio dalies. 1769 m. darbininkas Jonas Sienko iš Naujojo Sveržanio prarado aštuonių sieksnių rąstą, už kurį jam iš atlygio buvo išskaičiuoti 24 auksinai⁸⁰. Šaltinis neatskleidžia, kaip darbininkai, nuplaukę iki Kauno, grįždavo atgal. Galima manyti, kad dalis jų galėjo grįžti atgal kartu su parplaukiančiomis vytinėmis. Registruose išskiriami darbininkai, kurie palikdavo sielius nepasiekus suplanuoto kelionės tikslo, pavyzdžiui, 1771 m. registre įrašyta 10 tokių atvejų. Neretai tokiu atveju minima, kad darbininkas pabėgo jam davus maisto davinį ar užmokesčio avansą⁸¹. Miško prekių ekonomas Jonas Bachmanas nesirūpino plukdomos medienos pardavimu.

⁷⁵ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: VUB RS, F4-(A1505) 12071, l. 3.

⁷⁶ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1778 m. registras, in: VUB RS, F5-F-33034, l. 6.

⁷⁷ Pavyzdžiui, transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: VUB RS, F4-(A1505) 12071, l. 3.

⁷⁸ Pajamų ir išlaidų registrai plukdant Radvilų medienos produkciją 1761–1793 m., in: AGAD, AR, dz. XX, sygn. 32, p. 40–45

⁷⁹ Ibid., p. 28–68.

⁸⁰ „Jan Sienko z Swierznia Brus 8 sąznego zgubił, za który wytrąconą zlt. 24. Reszt oddana 8.“ Pajamų ir išlaidų knygos plukdant Radvilų medienos produkciją 1761–1793 m., in: AGAD, AR, dz. XX, sygn. 32, p. 38.

⁸¹ Ibid., p. 53.

Nors 1768–1774 m. medienos plukdyto Nemuno aukštupiu registrai mažai pasako apie tolesnę medienos realizaciją Rusnėje ar Karaliaučiuje, patį medienos realizavimo mechanizmą detaliau atskleidžia 1766–1767 m. Dubingių ir Vyžuonų sielininkystės registras⁸². Remiantis jame pateikiamais įrašais, panašu, kad atplukdytos medienos tolesniu pardavimu rūpinosi laivybos komisorius (lenk. *komisarz splawowy*)⁸³. Dalis nuplukdytos medienos buvo parduodama Rusnėje atvykstantiems Klaipėdos pirkliais, dalis Karaliaučiuje. Turimi įrašai liudija, jog dalis medienos buvo parduodama pagal anksčiau sudarytus kontraktus, tačiau dalis nuplukdytos medienos neturėjo savo išankstinio pirkėjo.

Ekonominiai šaltiniai, tokie kaip mūsų turimi XVIII a. žaliavų ir prekių plukdyto Nemunu pajamų ir išlaidų registrai, nėra labai informatyvūs norint nušviesti tokios ūkinės veiklos kasdienybę. Tačiau tam tikras išvadas pasidaryti galima. Visų pirma, galima tik įsivaizduoti Nemuno (ar kartu ir kitų pagrindinių upių) užimtumą, kai tuo pačiu metu iš skirtingų aukštupio uostų pajudėdavo 2–8 (o galbūt ir didesnės) vytinų flotilės ar 8–9 sielių vilkstinės. Visai tikėtina, kad vietomis galėdavo susidaryti ir tikras laivų, sielių kamštis. Tokia laivų ir sielių santalka neabejotinai turėdavo susidaryti ir galutiniame kelionės tikslu – Karaliaučiuje. Čia tą vieną ar kelis vasaros mėnesius gyvendavo ne tik didikų įgalioti vykdyti prekybą asmenys, bet ir visa likusi įgula. Vėlgi, galima tik įsivaizduoti, kokia marga tuo metu turėjo būti miesto erdvė. Kaip minėta, pati kelionė tikriausiai buvusi gana spartietiška: naudojantis šiltuoju metu sezonu, greičiausiai buvo ilsimasi sustojus pakrantėse po atviru dangumi. Tarp nurodytų maisto išlaidų figūruoja tik duona ir degtinė⁸⁴. Pastaroji naudota ir kaip svarbi atsiskaitymo priemonė⁸⁵. Tiesa, ji buvo naudojama daugiau kaip priemoka už papildomus darbus. Visai įgulai už kelionę tiek žemupiu, tiek aukštupiu būdavo sumokama grynaisiais pinigais, o tai iliustruoja darbo santykių formą.

Apibendrinant šį skyrių, galima teigti, kad žaliavų ir prekių transportavimas Nemunu, jo žemupiu ir aukštupiu, užtrukdavo visą šiltąjį sezoną. Kelionė prasidėdavo kovo–balandžio mėnesį, išpylus vandenį iš naudotų laivų, jei reikia, juos sutvarkius ir pakrovus krovinius iš prie Nemuno buvusių sandėlių. Duomenų apie sielių plukdyto trukmę neturime, tačiau jų paruošimas irgi, tikėtina, vyko ankstyvą pavasarį. Pagrindiniai sustojimai, transportuojant tiek vienu, tiek kitu būdu, LDK teritorijoje buvo Gardinas, Kaunas ir Jurbarkas, kuriame buvo sumokami muitai. Grūdai būdavo plukdomi į Karaliaučių, o sieliai šalia Karaliaučiaus – plukdomi į Rusnę, kur juos nupirkdavo Klaipėdos pirkliai. Plaukiant į Karaliaučių, Prūsijos teritorijoje pasiekus Nemuno deltą buvo naudojama *Friedrich Graben* kanalų sistema. Jais buvo pasiekama Deimenos, vėliau Priegliaus upė, kuri galiausiai nunešdavo iki Karaliaučiaus. Vytinės įgulą standartiškai sudarydavo 12 žmonių, laivų grupei vadovaudavo raštininkas / finansininkas, o visą kelionę kuruodavo škipėris. Sieliams plukdyti buvo samdoma irgi nemaža įgula – po 4–6 žmones vienam sieliui. Didesnio skaičiaus žmonių reikėdavo plukdant sielius iš Nemuno aukštupio iki Kauno, nuo kurio naviguoti upė tapdavo paprasčiau.

⁸² Pajamų ir išlaidų knygos plukdant Radvilų medienos produkciją 1761–1793 m., in: AGAD, AR, dz. XX, sygn. 32, p. 9–28.

⁸³ Ibid., p. 25.

⁸⁴ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1760–1761 m. registras, in: VUB RS, F4-(A1427)12072, l. 2–3.

⁸⁵ Transportavimo Nemunu pajamų ir išlaidų 1773–1775 m. registrai, in: VUB RS, F4-(A1505) 12071, l. 6.

Išvados. Nemuno vaidmuo LDK socioekonominiame kraštovaizdyje

Šiam tyrimui naudoti ekonominiai šaltiniai, žaliavų ir prekių, plukdomų Nemunu iš Sapiegu valdų Dziarečyno ir Ružanų grafystėse, pajamų ir išlaidų registrai (1760–1761, 1773, 1774, 1775 ir 1778 m.) bei sielių plukdymo iš Radviloms priklausiusių miškų netoliese Nesvyžiaus pajamų ir išlaidų registrai (1768–1774 m.) leidžia lengviau identifikuoti šių kartą per metus rengtų žaliavų ir prekių transportavimo kelionių ekonominius modelius ir jų skirtumus. Prekybinių kelionių vytinėmis ekonominis modelis: už parduotus grūdus Karaliaučiuje buvo įsigyjama druskos, vyno, alaus, prieskonių, metalo lydinių ir kt., taip pat padengiamos įvairios skolos. Prekybinis modelis neteikė grynųjų pinigų, tačiau vertę kūrė įvežtiniai produktai dvarui. Sielių transportavimo ekonominis modelis: sieliai buvo plukdomi tik į vieną pusę – Karaliaučiaus ir Rusnės link, kur jie vėliau buvo parduodami per tarpininkus. Dėl šios priežasties galutinės pajamos už sielius nėra aiškios. Didžiąją (apie 90–95 %) visų medienos transportavimo sąnaudų dalį sudarydavo medienos paruošimas ir transportavimas iš kirtaviečių iki Radvilų uosto bei darbuotojų samda.

Analizuoti žaliavų ir prekių plukdymo pajamų ir išlaidų registrai bent iš dalies atskleidžia Nemuno, kaip prekybos arterijos LDK, kraštovaizdį ir funkcionavimą. Iš jų matome pagrindinius laivų statybos ir remonto centrus (pavyzdžiui, Stolpcai), kurie nuo XVII a. antrosios pusės persikėlė į Nemuno aukštupį, kad būtų arčiau didikų valdų. Atskirose vietovėse palei Nemuną susidarydavo reikalingų specialistų tinklas, kuris aptarnaudavo tokių žaliavų ir prekių transportavimą upe. Pavyzdžiui, Rumšiškėse nuolatos būdavo samdomi laivų vairininkai, kad padėtų perplaukti pavojingus ruožus. Čia taip pat būdavo galima apsistoti. Karaliaučius buvo ir svarbus regiono informacijos šaltinis, o vytinė – jos sklaidos priemonė iki Nemuno aukštupio. Visa tai rodo Nemuno ir prekybinių kelionių juo reikšmingumą LDK ekonomikos sistemai, kartu suponuoja didesnę tyrimų, kurių objektas būtų prekyba ir prekybinės kelionės Nemunu (ar kitomis LDK upėmis), poreikį.

Bibliografija

- Bucevičiūtė L., 2005 – Laima Bucevičiūtė, „Vandens kelias Kaunas – Karaliaučius XV–XVIII a. kartografijoje“, in: *Kauno istorijos metraštis*, 2005, Nr. 6, p. 55–104.
- Burszta J., 1954 – Józef Burszta, „Handel magnacki i kupiecki między Sieniawą nad Sanem a Gdańskiem od końca XVII do połowy XVIII wieku“, in: *Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych*, 1954, t. 16, s. 174–238.
- Burszta J., 1955 – Józef Burszta, „Materiały do techniki splawu rzecznoego na Sanie i średniej Wiśle z XVII i XVIII w.“, in: *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*, 1955, t. 3, nr 4, s. 752–782, 824–825.
- Burszta J., 1975 – Józef Burszta, „Z badań nad splawem w dorzeczu środkowej Wisły w drugiej połowie XVIII wieku“, in: *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*, 1975, t. 23, nr 1, s. 23–36.
- Connecting the Baltic Area, 2011 – *Connecting the Baltic Area. The Swedish Postal System in the Seventeenth Century*, ed. Heiko Droste, Huddinge: Södertörns högskola, 2011, 227 p.
- Čelkis T., 2013 – Tomas Čelkis, „Keliasis po viduramžių Lietuvą. I: XIII–XV a. pirmosios pusės sausumos kelių samprata“, in: *Lituanistica*, 2013, t. 59, Nr. 2 (92), p. 61–76. <https://doi.org/10.6001/lituanistica.v59i2.2683>
- Forstreuter K., 1931 – Kurt Forstreuter, *Die Memel als Handelsstraße Preußens nach Osten*, Königsberg Pr.: Gräfe u. Unzer, 1931.

- Gloger Z., 1903 – Zygmunt Gloger, *Dolinami rzek: opisy podróży wzdłuż Niemna, Wisły, Bugu i Biebrz*, Warszawa, 1903.
- Groth A., 2007 – Andrzej Groth, „Port w Królewcu – jego funkcje i zaplecze w XVI–XVIII wieku“, in: *Ślupskie Studia Historyczne*, 2007, t. 13, s. 199–203.
- Guldon Z., Wijaczka J., 1993 – Zenon Guldon, Jacek Wijaczka, „Związki handlowe ziem litewskich i białoruskich z Królewcem w świetle rejestrów celnych komory grodzieńskiej z lat 1600 i 1605“, in: *Komunikaty Mazursko-Warmińskie*, 1993, nr 1, s. 21–31.
- Guldon Z., Wijaczka J., 1995 – Zenon Guldon, Jacek Wijaczka, „Handel ekonomii litewskich z Królewcem w latach 1765–1768“, in: *Zapiski Historyczne*, 1995, t. 60, zeszyt 2/3, s. 39–47.
- Guldon Z., Muszyńska J., 1998 – Zenon Guldon, Jadwiga Muszyńska, „Zasięg gdańskiego i królewieckiego rynku zbożowego a rozwój gospodarki folwarczno-pańszczyźnianej w XVI–XVIII wieku“, in: *Czasy Nowożytne*, 1998, t. 4, s. 141–165.
- Hunt S. E., Murray J., 1999 – Edwin S. Hunt, James Murray, *A History of Business in Medieval Europe, 1200–1550*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999. <https://doi.org/10.1017/cbo9780511626005>
- Ivinskis Z., 1933 – Zenonas Ivinskis, „Lietuvių ir prūsų prekybiniai santykiai pirmoje 16-tojo amžiaus pusėje (Iš Lietuvos prekybos istorijos 16-tame šimtmečiuje)“, in: *Židinys*, 1933, Nr. 8–9, p. 134–149.
- Ivinskis Z., 1933 – Zenonas Ivinskis, „Lietuvos valstiečių luomo susiformavimas ir raida: įnašai valstiečių luomo 14-ojo ir 15-ojo šimtmečio socialiniams bei ekonominiams santykiams pažinti“, in: *Athenaeum*, 1933, Nr. 1.
- Ivinskis Z., 1934 – Zenonas Ivinskis, *Lietuvos prekyba su prūsais iki XVI a. pr.*, Kaunas, 1934.
- Kiaupa Z., 2004 – Zigmantas Kiaupa, „Archyvinės smulkmenos Kauno istorijai. Šaltinių publikacijos“, in: *Kauno istorijos metraštis*, 2004, t. 5, p. 343–348.
- Kiaupa Z., 2010 – Zigmantas Kiaupa, „XVI–XVII a. Aleksoto laivų statykla Kaune“, in: *Florilegium Lithuanum: in honorem eximii professoris atque academici Lithuani domini Eugenii Jovaiša anniversarii sexagesimi causa dicatum*, Vilnius: Vilniaus pedagoginio universiteto leidykla, 2010, p. 207–214.
- Kiaupa Z., 2013 – Zigmantas Kiaupa, *Lietuvos istorija, VII tomas, I dalis. Trumpasis XVIII amžius*, 2013.
- Kiaupienė J., 1994 – Jūratė Kiaupienė, „Nemuno prekybos kelio į Baltijos jūros uostus XVII a.“, in: *Klaipėdos miesto ir regiono archeologijos ir istorijos problemos. Acta Historica Universitatis Klaipedensis*, 1994, t. 2, p. 40–43.
- Kutrzeba S., 1922 – Stanisław Kutrzeba, *Wisła w historii gospodarczej dawnej Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa: Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, 1922.
- Lukšaitė I., 2004 – Ingė Lukšaitė, „Didžiosios Lietuvos ir Prūsų Lietuvos kontaktai XVI a. pabaigoje – XVII a.“, in: *Acta Historica Universitatis Klaipedensis*, 2004, t. 10, p. 6–19.
- Mączak A., 1976 – Antoni Mączak, *Historia Pomorza, tom II do roku 1815. Część I (1464/66–1648/1657)*, pod. red. Gerard Labuda, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 1976.
- Monaha E., 2016 – Erika Monaha, *The Merchants of Siberia: Trade in Early Modern Eurasia*, Cornell University Press, 2016.
- Musgrave P., 1999 – Peter Musgrave, *The Early Modern European Economy*, London: Palgrave, 1999.
- Obuchowska-Pysiowa H., 1964 – Honorata Obuchowska-Pysiowa, *Handel wiślany w pierwszej połowie XVII wieku*, Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1964.
- Oksanen E., 2015 – Eljas Oksanen, „Trade and Travel in England during the Long Twelfth Century“, *Anglo-Norman Studies*, 37, Boydell & Brewer, Woodbridge, 2015, p. 181–204.
- Oksanen E., 2017 – Eljas Oksanen, „Inland Waterways and Commerce in Medieval England“, in: *European Journal of Post-Classical Archaeologies*, 7, 2017, p. 7–32.
- Ossowski W., 2010 – Waldemar Ossowski, *Przemiany w szkatnictwie rzeczonym w Polsce. Studium archeologiczne*, Gdańsk, 2010.
- Orłowski R., 1956 – Ryszard Orłowski, „Z dziejów organizacji handlu śpiwnego w Ordynacji Zamojskiej w końcu XVIII wieku“, in: *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, sectio F, Nauki Filozoficzne i Humanistyczne*, 1956, vol. 11 (5), s. 81–100.
- Pamerneckis S., 2004 – Stanislovas Pamerneckis, *Agrarinių santykių raida ir dinamika Lietuvoje: XVIII a. pabaiga – XIX a. pirmoji pusė (statistinė analizė)*, Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2004.
- Prascevičiūtė L., 2013 – Laura Prascevičiūtė, *Valakų reformos paveldas: tyrimų ir apsaugos problemos: daktaro disertacija*, Vilnius: Vilniaus universitetas, 2013.

- Remeika J., 1962 – Jonas Remeika, „Prekyba Nemunu iki 1430. Pirmųjų Gediminaičių laikų Lietuvos prekybiniai ryšiai su Vakarais“, in: *Tauta ir praeitis*, t. 1, kn. 4, Chicago, 1962, p. 521–565.
- Samalavičius S., 2011 – Stasys Samalavičius, *Vilniaus miesto kultūra ir kasdienybė XVII–XVIII amžiuose*, sud. Almantas Samalavičius, par. Aivas Ragauskas, Vilnius: Edukologija, 2011.
- Samalavičius S., 2013 – Stasys Samalavičius, *Vilniaus miestiečiai ir miestų kultūra XVII–XVIII amžiuose*: monografija, sud. Almantas Samalavičius, Vilnius: Edukologija, 2013.
- Skurdauskienė J., 2013 – Jolanta Skurdauskienė, „Privatūs valdų kompleksai ir susisiekimas. Dar vienas atvykusių bajorų evangelikų, bažnyčių fundatorių, žemėvaldos formavimo aspektas Žemaitijoje XVI a. antroje pusėje – XVII a. pradžioje“, in: *Acta Historica Universitatis Klaipedensis*, 2013, t. 27, p. 118–139.
- Straubel R., 2003 – Rolf Straubel, *Die Handelsstädte Königsberg und Memel in friderizianischer Zeit: ein Beitrag zur Geschichte des ost- und gesamtpreußischen „Commercium“ sowie seiner sozialen Träger (1763 – 1806/15)*, Berlin: BWV, Berliner Wiss.-Verl., 2003.
- Šmigelskytė-Stukienė R., 2017 – Ramunė Šmigelskytė-Stukienė, „Tarp plunksnos, stryko ir etmono buožės: Mykolo Kazimiero Oginskio valstybinės veiklos horizontai / Between the Plume, the Bow and the Hetman's Mace: The Broads Horizons of Michał Ogiński's State Activities“, in: *Slanime atgijusi Antika. Lietuvos etmono Mykolo Kazimiero Oginskio gobelenai / Antiquity Comes Alive in Slonim*, sudarytojas Vydas Dolinskas. Serija: Lietuvos didžiųjų kunigaikščių rūmų parodų katalogai, t. XIII, Vilnius, 2017, p. 18–37.
- Śliwiński P. J., 2014 – Józef Piotr Śliwiński, *Uwarunkowania produkcji i splawu przemysłowych towarów leśnych z Wielkiego Księstwa Litewskiego do portów Bałtyku za Zygmunta II Augusta (1544–1572)*, Olsztyn: Center Badań Europy Wschodniej, 2014.
- Žiemelis D., 2011 – Darius Žiemelis, „XVI–XVIII a. Abiejų Tautų Respublikos užsienio prekybos struktūra bei mastas: LDK atvejis (II)“, in: *Lituanistica*, 2011, t. 57, Nr. 4 (86), p. 365–385. <https://doi.org/10.6001/lituanistica.v57i4.2170>
- Wachowiak B., 1951 – Bogdan Wachowiak, „Ze studiów nad splawem na Wisle w XVI–XVIII w.“, in: *Przegląd Zachodni*, 1951, t. 7, s. 122–136.
- Waligórska K., 1960 – Krystyna Waligórska, „Konstrukcje statków pływających po Sanie i Wiśle w XVIII w.“, in: *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*, 1960, t. 8, s. 229–41.
- Willoweit G., 1969 – Gerhard Willoweit, *Wirtschaftsgeschichte des Memelland*. Bd. 1. Marburg, L.: Herder-Inst., 1969.
- Wyrobisz A., 1966 – Andrzej Wyrobisz, „Handel w Solcu nad Wisłą do końca XVIII wieku: przyczynki do historii rynku wewnętrznego w Polsce przedrozbiorowej“, in: *Przegląd Historyczny*, 1966, t. 57, nr 1, 1966, s. 15–48.
- Wyrobisz A., 1984 – Andrzej Wyrobisz, „Splaw na Bugu w XVI i w pierwszej połowie XVII wieku“, in: *Kwartalnik Historii i Kultury Materialnej*, 1984, t. 32, nr 2, s. 471–490.
- Грицкевич Р. А., 1969 – А. Р. Грицкевич, „Торговые связи Слуцка с городами Польши и Прибалтики в XVI–XVIII веках и их роль в иноземной торговле города“, in: *Acta Baltico-Slavica*, 1969, № 6, с. 54–65.
- Труска Л., Ясас Р., 1970 – Л. Труска, Р. Ясас, „Внешняя торговля Великого Княжества Литовского в последние годы его существования (1785–1792)“, in: *Lietuvos TSR Mokslų akademijos darbai*, A serija, 1970, t. 1, Nr. 32, p. 23–53.
- Жарын В. Д., 2011 – Д. В. Жарын, „«Нёманскі гандлёвы шлях» і яго значэнне для гандлю Ордэна і Ганзы на усходзе Еўропы ў канцы XIV – першай палове XVI стст“, in: *Studia Historica Europae Orientalis*, 2011, № 4, с. 89–107.
- Кітурко Ф. І., 2019 – Ірына Фёдарэўна Кітурко, „Укрепление экономической самостоятельности ВКЛ“, in: *История белорусской государственности. Белорусская государственность: от источников до конца XVIII в.*, отв. ред. О. Н. Левко, В. Ф. Голубев, 2019, т. 1, с. 503–525.