

Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės laivybinių upių teisinis statusas XVI–XVIII amžiuje

Rimantas Bedulskis

Doktorantas
Lietuvos istorijos institutas
El. paštas: r.bedulskis@gmail.com

Santrauka. Straipsnyje, remiantis Lietuvos Statutais, seimų nutarimais (konstitucijomis), miestų privilegijomis ir kitais teisės šaltiniais bei istoriografijos duomenimis, tiriama Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės (toliau – LDK) laivybinių upių teisinis statusas XVI–XVIII a. Nagrinėjama įvairiakalbiuose šaltiniuose aptinkamo termino „laivybinės upės“ turinio problema bei vartojimas. Tyrimas parodė, kad ši sąvoka turėjo dvi reikšmes: nurodė fizinę upių charakteristiką ir apibrėžė teisinį jų kaip laisvo kelio statusą. Šiose upėse buvo draudžiama statyti bet kokias laivybą apsunkinančias kliūtis (perkolus, malūnų užtvankas ar kitas užtvankas) bei rinkti naujus, „neįprastus“ muitus. LDK teisėje laivybos kliūčių problemą mėginta spręsti dviem būdais: a) nurodyta kliūtis šalinti fiziškai ir (ar) numatytos baudos; b) perkoluose ir užtvankose reikalauta privalomai įrengti vartus.

Reikšminiai žodžiai: laivybinės upės, vandens keliai, Lietuvos Didžioji Kunigaikštystė, teisės istorija, Lietuvos Statutai.

Legal Status of the Navigable Rivers of the Grand Duchy of Lithuania in the 16th–18th Centuries

Summary. The article examines the legal status of the navigable rivers of the Grand Duchy of Lithuania (further – GDL) in the 16th–18th centuries, based on Lithuanian Statutes, Sejm resolutions (constitutions), city privileges, other legal sources, and historiographical data. The problem of the content and usage of the term "navigable river" found in multilingual sources is examined. The study showed that this term contained two meanings: it indicated the physical characteristics of rivers and defined their legal status as a free path. In these rivers, it was forbidden to build any obstacles that make navigation difficult (fish traps, mill dams, or other barriers) and to collect new "unusual" customs duties. In the GDL's law, the problem of shipping obstacles has been tried to solve in two ways: a) by specifying the obstacles to be removed physically and/or providing fines; b) by the mandatory installation of gates in fish traps and dams.

Keywords: navigable rivers, waterways, Grand Duchy of Lithuania, legal history, Statutes of Lithuania.

Įvadas

Gausėja Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės (toliau – LDK) sausumos kelių tyrimų¹, o vandens keliai susilaukė mažiau dėmesio². Visgi natūralus, patogus, beveik visą LDK teritoriją dengęs laivybinių upių tinklas puikiai tiko prekybai ir buvo pranašesnis už sausumos kelius. Tai liudija ir Trečiasis Lietuvos Statutas: „[n]es ką turėtų su šimtu pastočių <...> pardavimui išsiųsti, tai galima laivu, vandens keliu su keliais žmonėmis nusiųsti.“³ Be to, vandens keliai buvo priimtinesni dėl mažesnių transportavimo sąnaudų⁴.

Visą XVI–XVIII a. laikotarpį buvo rūpintis teisės laisvai plaukti laivybinėmis LDK upėmis apsauga, siekta gerinti navigacijos sąlygas. Miestiečiams šios teisės ir pareigos buvo nurodomos privilegijose, o bajorams surašytos Antrajame ir Trečiajame Lietuvos Statutuose, jos nuolat buvo ginamos, plečiamos ir komentuojamos seimų metu. Visa tai rodo vandens kelių svarbą valdovui, šaliai, miestams ir individualiam bajoro ūkiui. Tačiau aptariant LDK laivybinių upių teisinės apsaugos klausimą susiduriama su gana keblia situacija istoriografijoje: dauguma istorikų tik siaurai užsimena apie teisinius vandens kelių klausimus, iki šiol LDK laivybinių upių statusas nesusilaukė išsamesnės analizės. Dėl šios priežasties pasirinktas šio straipsnio objektas – LDK laivybinių upių teisinis statusas XVI–XVIII a. Ištyrus, kaip teisiškai buvo reglamentuojamas naudojimas laivybinėmis upėmis, bus galima suprasti, kaip funkcionavo vandens keliai, kaip siekta gerinti laivybos sąlygas. Viliamasi, kad šis tyrimas bus naudingas ne tik sausumos ir vandens kelių istorijai, bet ir papildys iki šiol negausią LDK viešosios teisės istoriografiją.

Straipsnio tikslas – remiantis Lietuvos Statutais, seimų nutarimais (konstitucijomis), miestų privilegijomis ir kitais teisės šaltiniais bei istoriografiniais duomenimis, rekonstruoti Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės laivybinių upių teisinį statusą XVI–XVIII a. Tikslui pasiekti formuluojami šie **uždaviniai**: 1) išsiaiškinti „laivybinės upės“ sąvokos turinį, vartoseną ir problemišumą XVI–XVIII a. LDK teisės šaltiniuose; 2) aptarti šaltiniuose minimas fizines ir ekonomines kliūtis laivybinėse upėse; 3) nustatyti, kokiomis teisinėmis priemonėmis buvo stengtasi tas kliūtis pašalinti.

Tyrimų būklė. XIX a. pabaigoje–XX a. pradžioje išleistuose enciklopediniuose Piotro Burzyńskio⁵ ir Przemysława Dąbrowskio⁶ teisės leidiniuose Lenkijos karalystės (iš dalies ir LDK) upės skirstomos į laivybines ir nelaivybines. Pasak autorių, joms galiojo skirtinga teisė: laivybinės upės buvo viešosios teisės objektas ir buvo draudžiama trukdyti laivybai šiomis upėmis; nelaivybinės upės priskirtos privačios teisės sričiai. Kadangi laivybinės upės buvo skirtos bendram naudojimui, joks privatus asmuo negalėjo šiose upėse statyti nieko, kas trukdytų nurodytai jų paskirčiai. Išskirtinius leidimus galėjo

¹ Atlikti LDK sausumos kelių tyrimai plačiau aprašyti: T. Čelkis, 2021, įvade.

² Istoriografija apie upių svarbą LDK prekyboje apibendrinta Dariaus Žiemelio daktaro disertacijoje (D. Žiemelis, 2009). Visgi iš pirmo žvilgsnio gausiuose tyrimuose mažai dėmesio skiriama upėms kaip vandens keliams.

³ „бо што бы мель на ступь подводяхъ <...> для продажи послати, то може судномъ воденьмъ путемъ черезъ колько человека отправити“ (I skyriaus 31 straipsnis: *Статут Вялікага Княства Літоўскага 1588: Тэксты. Даведнік. Каментарыі* (toliau – Statut 1588), Мінск, 1989, с. 100).

⁴ V. Žilėnas, 1994, p. 90.

⁵ P. Burzyński, 1871, p. 333–335.

⁶ P. Dąbrowski, 1932, p. 132–133, 184, 187.

suteikti tik valdovo privilegija arba Seimo nutarimai. Iš esmės tai buvo romėnų teisėje kodifikuotos nuostatos, pritaikytos Lenkijos teisėje⁷. Minėti leidiniai padeda apibrėžti tiriamą objektą, paaiškina teisinės sąvokas ir nusako pagrindinius laivybinių upių apsaugos principus. Visgi dėl tekstų glaustumo pasigendama platesnės temos analizės.

Tiriamai temai reikšminga lenkų istoriko Mieczysława Rybczyńskiego knygelė, kurioje bene pirmą kartą plačiau nagrinėti Lenkijos laivybinių upių teisiniai klausimai⁸. Nemažai dėmesio joje skirta ir LDK upėms. Tiesa, darbe problema nagrinėjama labiau chronologiškai, o ne problemiška. Ši studija naudinga tuo, kad, nors ir glaustai, parodoma vandens kelių apsaugos, upių vagų valymo ir kanalų kasimo raida nuo Viduramžių iki XVIII a. pabaigos. Tačiau minėtame veikale pasigendama platesnių apibendrinimų.

XX a. pradžios istorikų darbuose LDK laivybinių upių teisiniai klausimai iškyla kitų problemų tyrimo kontekste. Mitrofanus Dovnar-Zapolskis knygoje apie LDK ūkį Jogailaičių valdymo metu⁹ išskiria muitus, renkamus nuo upinių laivų ir sielių, už praplaukimą pro perkolus ar už praplaukimą po tiltais. Pasak autoriaus, XVI a. LDK buvo didžiulė muitų ir mokesčių įvairovė (dažnai tai priklausė nuo regiono ypatybių), tuo metu tik formavosi bendra mokesčių rinkimo sistema. Ši studija naudinga tuo, kad joje nagrinėjamas „naujųjų“ muitų upėse teisėtumo klausimas, kalbama apie ekonomines kliūtis pirkliams. Fizinė kliūtis – perkolų, – kaip laivybai trukdančių įrengimų, tema nagrinėta Otto Hedemanno darbe apie LDK miškus ir upes¹⁰. Knygoje išsamiai aprašyta perkolų konstrukcija, nurodomi konkretūs atvejai, kai buvo skundžiamasi, kad jie įrengti upėse. Autorius daugiausia aprašė laivybos sąlygas Dauguvos upėje, tad teisinis laivybinių upių statusas nebuvo jo pagrindinis tyrimų objektas.

Tiriant rūpimą klausimą, būtina remtis naujausiais moksliniais darbais, kurie padeda įvairiapusiškai suprasti tyrimo reikalingumą bei problematiką. Žinias gerokai praplečia nauji lenkų istorikų tyrimai. Apie konfliktus, kylančius tarp Lenkijos bajorų dėl upėse įrengtų užtvarų, rašė Edyta Nowak-Jamróz¹¹. Remdamasi Lenkijos teisiniais šaltiniais (daugiausia XV–XVI a. seimų konstitucijomis¹²), autorė konstatavo, kad buvo ieškoma teisinio kompromiso, norint patenkinti visų (tiek perkolų savininkų, tiek prekes plukdančių bajorų) ekonominius interesus. Pasirinktų šaltinių analizė parodė, kad seimų konstitucijos daugiausia sprendė problemas, kylančias tarp bajorų, o į miestiečių pirklių interesus beveik nebuvo atsižvelgiama. Šią spragą iš dalies užpildo Maciejaus Mikułos studija, skirta 1386–1572 m. Mažosios Lenkijos miestiečiams suteiktoms privilegijoms¹³. Autorius pažymi, kad Jogailaičių valdymo laikais rūpintasi miestiečių ekonomine gerove, tad buvo draudžiama trukdyti jiems prekiauti upėmis. Daug dėmesio skirta apsaugoti miestiečius nuo naujų, „nejprastų“ muitų. Autorius konstatuoja, kad seimų priimtoms konstitucijoms dėl laisvos prekybos galiojo ne tik bajorams, bet ir miestiečiams. Šią mintį kiek anksčiau buvo išsakęs ir

⁷ Plg.: A. Ossig, 1898; A. Berger, 1991, p. 474.

⁸ M. Rybczyński, 1916.

⁹ М. Довнар-Запольский, 1901, с. 374–417.

¹⁰ O. Hedemann, 1934, p. 160–164.

¹¹ E. Nowak-Jamróz, 2003, p. 114–123.

¹² Pirmą kartą Lenkijos laivybinių upių apsaugos klausimas iškeltas 1447 m. Seime (VL, t. I, p. 69).

¹³ M. Mikula, 2014, p. 84, 86, 97–98.

Andrzejus Wyczański. Pasak jo, laisvos laivybos upėse reikalavimai atitiko „aukštuomenės, bet ne tik jų, ir kitų vandens kelių naudotojų, tarp jų ir miestiečių, interesus“¹⁴.

Teisės istoriko Jevgenijaus Machovenko teigimu, lietuvių istoriografijoje daugiau dėmesio skiriama privačiai LDK teisei, o viešosios teisės tyrimų apimtis gerokai mažesnė¹⁵. Bene išsamiausiai teisinis LDK laivybinių upių statusas aptartas Laimonto Karaliaus magistro darbe apie privačių muitų sudėtį ir teisinę raidą LDK XV a. antroje pusėje–1566 m.¹⁶ Laivybinės upės čia svarbios privačių muitų (mokesčio už praplaukimą pro perkolą) kontekste, nušviečiama teisinė laivybinių upių apsaugos raida iki Antrojo Lietuvos Statuto. Dainius Elertas, tirdamas Kauno miesto aprūpinimą žuvimi, taip pat palietė laivybos ir užtvarinės žūklės klausimą¹⁷. Straipsnyje nagrinėjami Kauno miestiečių skundai dėl laivų sulaikymo ir neteisėtų muitų (pinigais ir natūra) ėmimo už praplaukimą pro perkolus. Autorius prieina prie išvados, kad neretu atveju tokie muitai buvo imami neteisėtai. Kauniečių pirklų problemos, susijusios su Nemuno ir Neries upėmis, išsamiai aptartos ir Zigmanto Kiaupos studijoje apie Kauno miestą¹⁸.

Šaltiniai. Norint įgyvendinti tekste iškeltus tyrimo uždavinius, būtina remtis pirminiais istorijos šaltiniais. Pasak Laimonto Karaliaus, ankstyviausia laivybinių upių teisės reprezentacija reikia laikyti XV a. vidurio LDK miestų (visų pirma Vilniaus ir Kauno) privilegijas¹⁹. Jose aiškiai įvardijamos fizinės kliūtys laivybai bei muitai, miestiečiai įpareigojami prižiūrėti vandens kelius, perkoluose įrengti vartus laivams praplaukti. Visgi šie dokumentai skirti tik atskirų miestų pirkliais, neaišku, ar šios teisės ir pareigos galiojo visiems, besinaudojantiems vandens keliais. Privilegijos rodo, kad laivybinių upių teisinė apsauga dar nebuvo iki galo susiformavusi.

XVI a. kodifikuojant LDK teisę atkreiptas dėmesys ir į vandens kelių svarbą kraštui bei valdovo asmeniui. Kartu keitėsi laivybinių upių teisės pobūdis, o vykus šių kaitą rodo Lietuvos Statutai²⁰. Teisinis upių pobūdis ir statusas užfiksuoti Antrajame ir Trečiajame Lietuvos Statutuose²¹. Statutų straipsniuose pateikiamas laivybinės upės terminas, jos jau suvokiamos kaip atskiras teisės objektas. Tokioms upėms taikoma apsauga, įvardi-

¹⁴ A. Wyczański, 2000, p. 142.

¹⁵ J. Machovenko, 2011, p. 33–34.

¹⁶ L. Karalius, 1998.

¹⁷ D. Elertas, 2020, p. 39–67.

¹⁸ Z. Kiaupa, 2010, p. 222–223.

¹⁹ L. Karalius, 1998, p. 58.

²⁰ Straipsnyje remiamasi šiomis Lietuvos Statutų publikacijomis: *Pirmasis Lietuvos Statutas. Tekstas senąja baltarusių, lotynų ir senąja lenkų kalbomis*, t. 2, d. 1, parengė S. Lazutka, I. Valikonytė, E. Gudavičius ir kt., Vilnius, 1991; *Статут Вялікага княства Літоўскага 1566 года*, рэд. кал. Т. І. Доўнар, У. М. Саголін, А. Я. Юхо, Мінск, 2003; *Статут Вялікага княства Літоўскага 1588: Тэксты. Даведнік. Каментарыі*, Мінск, 1989. Raidėmis PLS žymimas 1529 m. Pirmasis Lietuvos Statutas, ALS – 1566 m. Antrasis Lietuvos Statutas, TLS – 1588 m. Trečiasis Lietuvos Statutas. Romėniškais skaitmenimis žymimas Statuto skyrius, arabiškais – straipsnis (artikulas).

²¹ PLS laivybinės upės neminimos. Čia upės svarbios tik kaip ribos tarp valdų (VIII skyriaus 10 straipsnis): I. Valikonytė, S. Lazutka, E. Gudavičius, *Pirmasis Lietuvos Statutas (1529 m.)*, Vilnius, 2001, p. 213; ALS laivybinės upės aptariamoms trijuose straipsniuose: I, 25 (О мыгтгъх новыхъ); I, 26 (О неданье мыта шляхте); IV, 22 (Роки завитые въ которыхъ речахъ мають быти складаны). TLS laivybinių upių klausimas keliamas 4 straipsniuose: I, 29 (О мыгахъ новыхъ и о вольности засаженья местечокъ, и о будованью мостовъ або гробель въ именьяхъ шляхетскихъ); I, 30 (О небранью мыта от шляхты и подводу ихъ); I, 31 (О прочищенью рекъ порьтовыхъ); IX, 31 (О портехъ водныхъ и о товарохъ, стонулыхъ на водахъ).

jamos kliūtys laivybai ir nurodoma, kaip tas kliūtis pašalinti, taip pat išskiriamos tam tikros išimties. Į Lietuvos Statutus įtrauktam laivybinės upės teisiniam apibrėžimui visų pirma įtakos turėjo romėnų teisės praktika. Lenkų istoriko Juliuszo Bardacho nuomone, romėnų teisė LDK plito ne tiek tiesiogiai perimant atskiras nuostatas ir perkeltiant jas į LDK teisę iš Justiniano „Corpus iuris civilis“, bet ją padėjo skleisti šalyje dirbę romėnų teisės žinovai (visų pirma, Petras Roizijus, Augustinas Rotundas ir kt.), teisininkai praktikai ir šios teisės dėstytojai Vilniaus universitete²².

Be Lietuvos Statutų, laivybinių upių klausimais dažnai diskutuota Abiejų Tautų Respublikos (toliau – ATR) seimuose. 1569–1795 m. priimtos kelios dešimtys seimų konstitucijų, kuriose apibrėžiamas, ginamas ar papildomas laivybinių upių statusas²³. Tačiau dėmesys laivybinėms upėms skirtingu laiku nebuvo tolygus. Kaip matyti iš 1 lentelės, daugiausia laivybinių upių klausimas nagrinėtas XVI a. antroje pusėje–XVII a. pirmoje pusėje, tuo laiku priimti 25 Seimo nutarimai dėl laivybinių upių. Tai susiję su įsitraukimu į prekybą su Vakarų Europa. O XVII a. antroje pusėje–XVIII a. pirmoje pusėje dėl šalyje nuolat vykstančių karų laivybinių upių klausimas Seime nagrinėtas tik tris kartus. 1764–1795 m. valdant Stanislovui Augustui Poniatovskiui sustiprėjo dėmesys vandens kelių būklei, tuo laiku priimta 15 Seimo nutarimų laivybinių upių bei kanalų klausimais.

1 lentelė. LDK laivybinių upių klausimai, kelti XVI a. antros pusės–XVIII a. seimuose

XVI a. antra pusė–XVII a. pirmą pusę	Steponas Batoras – 3, Zigmantas Vaza – 14, Vladislovas Vaza – 5, Jonas Kazimieras Vaza
XVII a. antra pusė–XVIII a. pirmą pusę	Jonas Sobieskis – 2, Augustas II – 1
XVIII a. antra pusė	Stanislovas Augustas Poniatovskis – 15
Iš viso 43 konstitucijos	

Straipsnį sudaro trys pagrindinės dalys, atliepančios išsikeltus uždavinius. Pirmojoje dalyje aiškinama sąvokos „laivybinė upė“ reikšmė, vartojimas ir problematika LDK teisės šaltiniuose. Antrojoje dalyje aiškinamasi, su kokiomis kliūtimis susidurdavo XVI–XVIII a. prekes upėmis plukdę pirkliai. Galiausiai aptariami teisiniai fizinių ir ekonominių kliūčių laivybinėse upėse šalinimo klausimai ir teisėje taikytos išimties.

I. Laivybinės upės sąvoka XVI–XVIII a. teisiniuose LDK šaltiniuose: turinys, vartoseną, problematika

Pasak Sławomiro Gawlo, Reinhardo Schneiderio ir kitų istorikų, Viduramžių Europoje vandens keliai buvo viena iš valdovo regalijų²⁴. Tai atsispindi ir Mindaugo, Gedimino

²² J. Bardach, 1999, p. 32.

²³ Remiamasi 1859–1860 m. Jozafato Ohryzko Sankt Peterburge išleistas ir XVIII a. pavadinimą „Volumina Legum“ (toliau – VL) gavusiais įstatymų rinkiniais (II–VIII tomis): *Volumina legum: przedruk zbioru praw staraniem XX. Pijarów w Warszawie, od roku 1732 do roku 1782, wydane, Petersburg: nakładem i drukiem J. Ohryzki, 1859–1889*.

²⁴ S. Gawlas, 2000, p. 19–23; R. Schneider, 2007, p. 185–200.

ir kitų LDK valdovų dokumentuose (tarptautinėse sutartyse, privilegijose ir kt.). Pavyzdžiui, 1253 m. karaliaus Mindaugo privilegijoje Rygos miestiečiams nurodyta, kad jie gali nevaržomai keliauti per Lietuvos teritoriją: „[d]uodame pilną ir amžiną teisę atvykti, būti ir grįžti per visus savo karalystės kraštus – tiek žemes, tiek vandenis, – nemokant maito ir jokių mokesčių.“²⁵ 1323 m. spalio 2 d. Gedimino taikos sutartyje su Ordin, Revelio (Talino) žemės danų vietininku, vyskupais ir Ryga nurodoma, kad „visi keliai žemėje ir vandenyje be jokio trukdymo kiekvienam žmogui, atvykstančiam ar keliaujančiam pas mus ar mums pas juos, turi būti atviri ir laisvi“²⁶. Tačiau ši laisvo keliavimo (*liber transitus*) teisė labiau nustatė prekybinius santykius su gretimomis valstybėmis ir neapibrėžė laivybinių upių naudojimo šalies viduje.

LDK susisiekimui ir prekybai buvo naudojamos didesnės upės, todėl būtų klaidinga vandens keliais laikyti visas valstybės teritorija tekančias upes. Šiuo terminu galime vadinti tik XVI–XVIII a. istorijos šaltiniuose laivybinėmis upėmis įvardytus vandens telkinius.

Romėnų teisės šaltiniuose laivybinės upės įvardijamos kaip *flumina navigabilia*, *flumina publica*²⁷. Jos buvo priskirtos viešosios teisės (*iuris publici*) sričiai²⁸. Adolfas Bergeris romėnų teisės žodyne viešųjų upių teisę apibūdina taip: „viešas *flumina publica* naudojimas saugomas specialiais draudimais, kurie užtikrina laivybą, laivų iškrovimą, laivybai tinkamų upių priežiūrą ir pan.“²⁹ Taigi ši sąvoka gerokai platesnė, nei atrodytų iš pirmo žvilgsnio. Visgi, pasak teisės istorikų, terminai *flumina publica* ir *flumina navigabilia* nebuvo lygiaverčiai: pirmojo reikšmė gerokai platesnė ir apėmė ne tik laivybines, bet ir kitas (mažesnes, laivybai netinkamas) upes. Plečiantis žemėvaldai Viduramžių Europoje, dalis mažesnių upių tapo privačios, todėl sąvoką reikėjo patikslinti. 1158 m. Šventosios Romos imperijos valdovas Frydrichas I Barbarosa, padedamas teisininkų iš Bolonijos universiteto, iš naujo apibrėžė teisinį upių statusą. Remdamasis romėnų teise, imperatorius į regalijas (karališkąsias prerogatyvas) įtraukė *flumina navigabilia*, todėl *flumen publicum* nebereiškė visų upių, o tik laivybai tinkamas³⁰. Pasak Glenno J. MacGrady, lotynų kalboje žodis *navigabile* visada buvo susijęs su viešąja teise, taip pabrėžiant skirtumą nuo privačių vandenų³¹.

Kaip teigia L. Karalius, būtent Vakarų Europos Viduramžių teisės regalija *flumina navigabilia* pateko į LDK teisę (visų pirma Lietuvos Statutus), o ją atitinka šaltiniuose senąja rusėnų kalba *портовая река* ir lenkiškų *rzeka portowa*, nes šios sąvokos tiksliai atspindi konkretų teisių visumos turinį³².

Antrajame ir Trečiajame Lietuvos Statutuose išskirtinai vartojamas terminas *портовая река*. Seimų konstitucijose vartojami keli termino variantai: laivybinės upės –

²⁵ *Mindaugo knyga. Istoriniai šaltiniai apie Lietuvos karalių*, parengė D. Antanavičius, D. Baronas, A. Dubonis, R. Petrauskas, Vilnius, 2005, p. 68.

²⁶ *Chartularium Lithuaniae res gestas magni ducis Gedeminne illustrans. Gedimino laiškai*, parengė S. C. Rowell, Vilnius, 2003, p. 73.

²⁷ Žodžiu *flumen* vadindavę tik upes, o ne upelius, kurie nebuvę *flumina publica* (A. Ossig, 1898, p. 98).

²⁸ P. F. Girard, 1931, p. 317–318.

²⁹ A. Berger, 1991, p. 474.

³⁰ A. Scott, G. Coustalin, 1995, p. 821–979; R. Schneider, 2007, p. 185–200.

³¹ G. J. MacGrady, 1975, p. 514.

³² L. Karalius, 1998, p. 56.

*rzeki portowe*³³, *rzeki navigabiles*³⁴, laisvos laivybinės upės – *rzeki portowe wolne*³⁵, teisiškai apibrėžtos laivybinės upės – *rzeki portowe prawem opisane*³⁶, o 1631 m. Varšuvos seimo konstitucijoje „Apie Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės laivybines upes“ vartojamas terminas išsamiai paaiškintas: „*rzeki navigabiles, iz są iuris publici, do pożytku y używania wszystkich należą*“³⁷ taip nurodant, kad jos yra viešosios teisės objektas.

Istoriografijoje terminas *rzeka portowa* aiškinamas įvairiai. Lenkijos didžioji visuotinė enciklopedija jį apibūdina taip: „[l]aivybinė upė, karališka upė, viešoji upė – senojoje Lenkijoje taip buvo apibūdinamos upės, tinkamos laivybai, saugomos įstatymų, jose draudžiama statyti bet kokius įrenginius, galinčius trukdyti laivybai, pavyzdžiui, perkolus.“³⁸ Anna Pytasz-Kołodziejczyk, rašydama apie LDK vandens telkinių gamtinius išteklius ir jų naudojimą, laivybinių upių sąvoką apibūdina taip: „[l]aivybinės upės – tai vandens arterijos, kuriomis plukdomos miško prekės, grūdai ir kt. iš mažesnių upių uostų, sielių rišimo vietų (lenk. *binduga, rum*) į uostamiesčius, pavyzdžiui, Gdanską ar Karaliaučių, taip pat tos, kurios naudojamos vidaus prekyboje.“³⁹ O LDK miškus ir vandenį tyręs O. Hedemannas laivybines upes ir terminą *port* įvardija lakoniškai ir prilygina terminui „navigacija“⁴⁰.

Kaip seniau galėjo būti vadinamos laivybinės upės lietuvių kalba, sužinome iš 1642 m. išleisto Konstantino Sirvydo žodyno „*Dictionarium trium linguarum*“. Čia sąvoka *navigabile flumen* verčiama kaip *plaukiama vpe*⁴¹, akcentuojant galimybę plaukti tokia upe. Lietuvių kalbos žodynas žodį *plukdyti* apibrėžia „vandeniu gabenti“⁴², tačiau šis terminas tinkamesnis kalbant apie medienos plukdymą pavieniais rąstais ar sieliais (plg. lenkų *splawić*⁴³), o ne laivybą. XX a. lietuvių istoriografijoje neretai aptinkamas ir terminas *plukdomosios upės*. Pavyzdžiui, jį kalbėdamas apie Lietuvos Statutus vartojo Konstantinas Avižonis⁴⁴.

Minėtame K. Sirvydo žodyne, kiek toliau, pateikiamas lotyniškas žodis *navigabilis*, kuriam paaiškinti autorius pasirenka žodį *irtingas*⁴⁵ (plg. *irtingas* – „tinkamas laivams

³³ VL, t. II, p. 397 (1517); VL, t. III, p. 37 (52); VL, t. III, p. 90 (183) ir kt. Skliaustuose nurodomi ankstesnio XVIII a. pajorų leidimo puslapių numeriai.

³⁴ Ibid.

³⁵ VL, t. II, p. 369–370 (1457–1458).

³⁶ VL, t. VII, p. 19 (29).

³⁷ VL, t. III, p. 326 (681–682).

³⁸ „*Rzeka portowa, rzeka królewska, rzeka publiczna – w dawnej Polsce określenie rzeki uznawanej za splawną, objętej zakazem budowy wszelkich urządzeń, które mogłyby przeszkadzać żegludze, np. Jazów*“: Encyklopedia PWN: <<https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/rzeka-portowa;3970667.html>>.

³⁹ „*Rzeki portowe – arterie wodne, którymi splawiano towary leśne, i zboże i in. z mniejszych przystani rzecznych, bindug (rumów) do miast portowych, np. Gdańska czy Królewca, ale też te służące splawowi w ramach handlu wewnętrznego*“: A. Pytasz-Kołodziejczyk, 2017, p. 88.

⁴⁰ „*port (t. j. nawigacja)*“: O. Hedemann, 1934, p. 162.

⁴¹ *Dictionarium trium linguarum*, 1642, p. 419 (*spuſtn / Nauium patiens flumen, nauigabile flumen, Plaukiama vpe*): <https://kolekcijos.biblioteka.vu.lt/en/islandora/object/atmintis%3AVUB01_000362092#00431>.

⁴² LKŽ: <<http://lkz.lt/?zodis=plukdyti&id=22206700000>>.

⁴³ Słownik PWN: <<https://sjp.pwn.pl/slowniki/sp%C5%82awi%C4%87.html>>.

⁴⁴ K. Avižonis, 1978, p. 129, 224, 238.

⁴⁵ *Dictionarium trium linguarum*, 1642, p. 540 (*żeglowny / Nauigabilis, Irtingas*).

plaukti⁴⁶), šiuo žodžiu taip pat nusakoma fizinė upės charakteristika, visgi šiuo metu šis žodis bendrinėje lietuvių kalboje nevartojamas.

Lietuvių kalbos žodynas žodį *laivybinis* apibūdina kaip „skirtas laivybai, tinkamas plaukti laivams“, o antroji jo reikšmė yra „susijęs su laivyba“⁴⁷. Greta šio vartojamas ir kitas žodis – *laivuojamas*, kurio reikšmė panaši – „tinkamas laivams plaukyti, laivų plaukomas“⁴⁸. L. Karaliaus manymu, geriausia vartoti lietuvišką *laivybinių upių* terminą, nes jis tiksliai atspindi konkretų teisių visumos turinį⁴⁹. Šiai minčiai pritaria ir šio straipsnio autorius.

Verta atkreipti dėmesį į tai, kad jokiam reglamente nėra tiksliai nurodyta, kada ir kuri upė turėtų būti laikoma tinkama laivybai. Kita vertus, akivaizdžiai matome, kad minėtieji teisiniai apribojimai taikomi tik tam tikros kategorijos upėms – toms, kuriomis vyksta prekyba⁵⁰. ALS I skyriaus 25 straipsnis „Apie naujuosius muitus“ nurodo neįvesti naujų muitų laivybinėse upėse ir tose, kurios gali būti laivybinės („на рекахъ портовыхъ, и на которыхъ портъ можетъ быти“⁵¹). Vadinas, kalbama ne tik apie laivybai tinkamas upes, bet ir apie kitų upių potencialą tapti laivybinėmis.

Lietuvos Statutuose konkrečios laivybinės upės nėra paminėtos, o seimų nutarimuose laivybinėmis upėmis įvardijamos arba įstatymų nuo kliūčių saugomos 17 LDK upių: Berezina⁵² (*Berezyna*), Bugas (*Bug*), Dauguva (*Dzwina*), Dniepras (*Dniepr*), Jaselda (*Jesiolda*), Lanė (*Lania*), Muchavecacas (*Muchawec*), Mūša (*Musza*), Nemunas (*Niemen*; taip pat jo atšakos Gilija (*Gilia*) ir Rusnė (*Ruś*)), Nemunėlis (*Niemenek*), Neris (*Wilia*), Nevėžis (*Niewiaza*), Pina (*Pina*), Pripetė (*Przypiec*), Styre (*Ster*), Ščiara (*Szczara*), Šventoji (*Swieta*)⁵³. Tačiau tai nėra galutinis sąrašas ir vargu ar tokį kada nors pavyks sudaryti, nes laivybinės galėjo būti ir daugiau upių, tiesiog jų apsaugos klausimas nepateko į seimų darbotvarkę. Iš to, kas pasakyta, aišku, kad tos upės, kurios fiziškai tiko laivybai, buvo saugomos teisiškai.

II. Fizinės ir ekonominės kliūtys laivybinėse upėse

Teisės šaltiniuose kaip labiausiai trukdančios laisvai laivybai upėmis nurodytos fizinės (perkolai, malūnų užtvankos ir pan.) bei ekonominės (neteisėti muitai) kliūtys. Kaip pažymėjo Jonas Matusas, didelis prekių gabenimo upėmis trūkumas buvo tai, kad dauguma jų tekėjo per privačias žemvaldžių valdas⁵⁴. Šie turėjo nemažai interesų, susijusių

⁴⁶ LKŽ: <<http://lkz.lt/?zodis=irtingas&id=13021720000>>.

⁴⁷ Lietuvių kalbos žodynas: <<http://lkz.lt/?zodis=laivybinis&id=18006860000>>.

⁴⁸ LKŽ: <<http://lkz.lt/?zodis=laivuojamas&id=18007130000>>.

⁴⁹ L. Karalius, 1998, p. 56.

⁵⁰ E. Nowak-Jamróz, 2003, p. 114–123.

⁵¹ *Статут Вялікага княства Літоўскага 1566 года*, рэд. кал. Т. І. Доўнар, У. М. Сатолін, А. Я. Юхо (toliau – Статут 1566), Мінск, 2003, с. 63.

⁵² Šį pavadinimą turi dvi upės – Dniepro ir Nemuno intakai – neaišku, apie kurią kalbama.

⁵³ Seimų nutarimuose minimos dvi Šventosios upės: Neries intakas (VL, t. II, p. 289 (1286)) ir Šventoji, įtekanti į jūrą (VL, t. V, p. 399 (819–820)). Pastaroji minima jūrų uosto įrengimo kontekste, pati upė nėra pakankamai ilga ir vandeninga, kad ją būtų galima vadinti laivybine.

⁵⁴ J. Matusas, 1943, p. 7.

su upėmis: žvejyba, malūnų statymas, laivyba ir kt., o tai reiškė, kad viena ekonominė veikla neišvengiamai galėjo trukdyti kitai. Dėl to reikėjo teisiškai apibrėžti naudojimąsi laivybinėmis upėmis.

XVI–XVIII a. LDK teisės šaltiniuose išskiriamos kelios fizinės kliūtys, trukdančios laivybai: perkolai, užtvankos, malūnai, tiltai, plg., ALS IV sk., 22 str.: „*что бы езами або млынами, гатьми, мостами реки портывые гамоваль*“⁵⁵. Nors statyti užtvankas, perkolus ir kitas kliūtis buvo draudžiama tik nuo tos vietos, kur upė jau tinkama laivybai, t. y. draudimas apėmė tik laivybai tinkančią upių atkarpą („*od tych mieysc, od ktorych rzeki navigabiles są*“⁵⁶), visgi dažnai jie būdavo statomi ir laivybai tinkamose upių atkarpose. Dėl šių priežasčių perkolai, malūnų užtvankos ir tiltai į istorijos šaltinius pateko kaip atskirų ūkinių interesų susidūrimų bei konfliktų vieta.

Dažniausiai minimas kliuvinys laivybai buvo upės vagoje įrengti žvejybos statiniai – perkolai. Perkolas – žabų užtvara upėje su spragomis, į kurias įstatomos varžos žuvims gaudyti⁵⁷. Šie žvejybos įrenginiai būdavo įrengti skersai upės vagos, todėl trukdė susisiekimui upe: neleido laivams plaukti žemyn ar aukštyn upe; gaišino laiką, laukiant, kol užtvartos vartai bus atidaryti; taip pat už vartų atidarymą buvo imami mokesčiai už praplaukimą⁵⁸. Be pagrindinės žvejybinės funkcijos, perkolai dar buvo naudojami kaip upiniai lieptai ar net tiltai per upę, vadinamieji „pervažiuojamieji perkolai“⁵⁹.

Nors Lietuvos Metrikos Teismų bylų ar LDK miestų teismų knygos skundų dėl apgadintų ar perkoluose įstrigusių laivų yra gana mažai, tai nereiškia, kad tokių atvejų būta retai. Pavyzdžiui, 1563 m. vasario 26 d. Kauno miesto taryba nagrinėjo kauniečio Simono Šlenco ir lenko puodžiaus Lauryno ginčą dėl išnuomos vytinės. Byloje teigiama, kad Lauryno pasamdytas vairininkas, plaukdamas Neries upe pro perkolą (*adpersedam*), jį kliudė ir apgadino vytinę. Vairininkas savo kaltės nepripažino⁶⁰. Iš šio fakto sunku pasakyti, ar tai buvo netvarkingai pastatyto perkolo, ar vairininko nekompetencijos kaltė, tačiau bylos ieškovas kaltino vytinę išsinuomojusį asmenį ir vairininką, o ne perkolo savininką. Galima manyti, kad pro perkolus dažniausiai būdavo praplaukiama be didesnių kliūčių, o ši byla yra tik gana retų nelaimingų atsitikimų liudininė.

Tačiau kartais perkolais tiesiog būdavo užtvėriamas praplaukimas. Štai 1706 m. bajoras Karolis Ciechanoveckis skundėsi, kad kunigaikštis Kazimieras Čartoriskis laivybinėse Dauguvos ir Usviačos upėse perkolais sustabdė laivybą ir nedavė niekam praplaukti, dėl to nebuvo galima plukdyti prekių iš Maskvos kunigaikštystės. Abiejose upėse buvo įrengta daugiau nei 50 (*sic!*) perkolų⁶¹.

⁵⁵ *Cmamym 1566*, c. 110.

⁵⁶ 1631 m. Varšuvos seimo konstitucija „O rzekach portowych W. X. Litewskiego“, VL, t. III, p. 362 (681–682).

⁵⁷ Lietuvių kalbos žodynas: <<http://lkz.lt/?zodis=perkolai&id=22135760000>>.

⁵⁸ E. Nowak-Jamróz, 2003, p. 114–115.

⁵⁹ L. Karalius, 2008, p. 13–14; O. Hedemann, 1934, p. 160–164.

⁶⁰ *Kauno miesto aktų knygos XVI–XVIII a. Tarybos knyga 1555–1564*, sud. D. Antanavičius, L. Plankis, Vilnius, 2013, p. 234 (1181–1188).

⁶¹ „*Na tych że portowych rzekach Dzwynie i Uswiadczy, nie daiąc nikomu żadnego przezyścia, port iazami zata-mował <...> że nawigacy z kraioiw Moskiewskich mieć nie możemy; których iazow na obudwuch rzekach na 50 liczzy się*“; *Историко-юридические материалы, извлеченные из актовых книг губерний Витебской и Могилевской*. Витебск, 1892, т. XXIII, с. 111–114.

Nors ekonominis upių naudojimas visų pirma apsiribojo žvejyba ir laivyba, tekančio upių vandens jėga buvo naudojama ir vandens malūnuose. Skundų dėl malūnų užtvankų, kurios apribojo laivybą, pasitaiko retai, tačiau tokių būta. Pavyzdžiui, 1563 m. gegužės 13 d. Vasilijaus Petrovičiaus Zagorovskio pavaldinys skundėsi, kad Styrys upe plaukiančios komiagos (laivai) nebuvo praleistos pro Matvejevės Četvertinskajos malūno užtvanką⁶².

Be fizinių kliūčių laivybai, teisės šaltiniuose nurodomos ir ekonominės kliūtys – nauji (neteisėti) muitai. Tam skirtas ALS I skyriaus 25 straipsnis „Apie naujuosius muitus“ nurodo neįvesti naujų muitų vandens keliuose: „*а новыхъ мытъ абы на рекахъ портовыхъ и на ставехъ и на гребляхъ не было, также на езохъ абы проходы были слушные безъ завады заставованы*“⁶³. Iš šio straipsnio matyti, kur laivybinėse upėse buvo prašomas užmokestis (malūnų užtvankose ir perkoluose). Šios nuostatos pakartotos TLS I skyriaus 29 straipsnyje. Visgi naujus muitus leista rinkti tuo atveju, jeigu jie skirti navigacijai pagerinti arba kaip kompensacija už jau atliktus darbus.

Reikėtų pabrėžti, kad neretai miestiečiai ir bajorai būdavo atleidžiami nuo muitų (naujų arba visų). Jau 1492 m. didžiojo kunigaikščio Aleksandro privilegijoje Vilniaus miestiečiams kalbama apie muitų ir laivybos laisvę⁶⁴. O 1547 m. valdovas patvirtino Kauno miestiečių turėtas prekybines teises ir įsakė iš kauniškių nerinkti naujų muitų⁶⁵. ALS I skyriaus 26 straipsniu bajorai visiškai atleisti nuo muitų vandens ir sausumos keliuose, jei gabenta parduoti jų ūkiuose užauginta produkcija⁶⁶. Tas pat patvirtinta ir TLS I skyriaus 30 straipsniu⁶⁷. XVI a. antroje pusėje šiuo klausimu priimti ir pakartotiniai Seimo nutarimai⁶⁸.

III. Teisinės priemonės šalinant fizines ir ekonomines kliūtis laivybinėse upėse

Svarbiausias akcentas, nustatant laivybinių upių statusą, buvo laivybos laisvė: *wolność portu*⁶⁹, *liber transitus*⁷⁰, *liber defluitatio*⁷¹. Tad bet kokios fizinės kliūtys upėse turėjo būti panaikintos, kad netrukdytų laivybai (*nawigacyi impedyować, hamować*⁷²). Todėl nuo XVI a. seimuose vis dažniau buvo keliamas klausimas, kad laivybinėse upėse nebūtų statomi perkolai, malūnų užtvankos ar kitos kliūtys. Reikalauta, kad didysis kunigaikštis atsiųstų savo pavaldinius sunaikinti perkolus ir užtvankas ten, kur jie buvo įrengti⁷³.

⁶² Торгіяля на Україні, XIV – середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянина (ред. М. Ф. Котляр), Київ, 1990, с. 99–100, № 73.

⁶³ Статут 1566, с. 63.

⁶⁴ „*de fluitationem navium cum mercibus per fluvium Vilia sine exactione gabelli in obstaculis <...> absque nulla solutione telonei et gabelli in obstaculis alias na jazach quecunque nunc sunt vel postea denuo construi poterunt*“, in: *Zbiór praw y przywileiów miastu stolecznemu W. X. L. Wilno nadanych*, Wilno, 1788, s. 15–16.

⁶⁵ L. Karalius, 1998, p. 68.

⁶⁶ „*вольность на водахъ на дорогахъ, то есть сухимъ путемъ и воднымъ*“, in: *Статут 1566*, с. 63–64.

⁶⁷ Статут 1588, с. 99.

⁶⁸ 1567 m. (VL, t. II, p. 68 (726)); 1578 m. (ibid., p. 187 (973)).

⁶⁹ VL, t. II, p. 187 (973); ibid., p. 201–211 (1021–1022).

⁷⁰ VL, t. II, p. 226 (1045).

⁷¹ VL, t. IV, p. 440 (936); t. V, p. 258 (528).

⁷² Atitinka dabartinės lenkų kalbos *przeszkadzać*.

⁷³ М. Любавский, 1900, с. 798.

1578 m. Seimo nutarime griežtai nurodoma, kad, remiantis ankstesne konstitucija (*juxta priorem constitutionem*), perkolai visose laivybinėse upėse būtų išardyti: „*jazy aby byly zruczone na rzekach w statucie opisanych*“⁷⁴. 1581 m. Varšuvos seime priimtoje konstitucijoje dėl Nevėžio upės skelbiama, kad Nevėžyje draudžiama statyti malūnų užtvankas: „*groblą hamowany bydź nie ma*“. Ten pat nurodoma, kad remiamasi 1568 m. Gardino seime priimta konstitucija⁷⁵.

1631 m. Seime nutarta, kad pagal senąją teisę laivybinėse upėse neturi būti jokių kliūčių: „*rzeki navigabiles <...> wedlug starych praw <...> maią bydź wolne od grobel, tam, młynow, y od wszystkiego cokolwiek zwykło impedyować nawigacyą*“. Vadinasi, esančias kliūtis reikėjo šalinti, o jeigu kam būtų padaryta žala, savininkas turėtų tą žalą atlyginti nukentėjusiajam, be to, už kliudymą laivybai turėtų sumokėti 1 000 grivinų baudą („*winy tysiąc grzywien*“): pusę sumos teisėjui, o kitą pusę išdui⁷⁶. Tokio pat dydžio bauda nurodoma ir 1641 m. konstitucijoje dėl kliūčių Bugo upėje⁷⁷.

Tačiau greičiausiai šie nutarimai turėjo mažai įtakos, nes nauji perkolai, užtvankos ir kitos kliūtys vis tiek buvo įrengiami. Todėl buvo ieškoma kompromiso, kuris atitiktų tiek perkolų ar malūnų savininkų, tiek laivais prekes plukdančiųjų interesus. Nors ne kartą bandyta kliūtis laivybinėse upėse pašalinti, dažniausiai buvo pasirenkamos nuosai-kesnės, abi konflikto šalis tenkinančios, priemonės. Jau iš 1443 m. liepos 5 d. Vilniaus miestiečių mandatinio rašto bajorams, gyvenantiems prie Neries upės iki pat Kauno, su-žinome, kad perkoluose įrengti vartai laivams praleisti, o tuos vartus nurodoma taisyti⁷⁸.

ALS I skyriaus 25 straipsnis nustatė, kad laivybinėse upėse, kur nuo seno buvo perkolai, turi būti įrengti vartai (šliuzai), kad niekam nekiltų kliūčių⁷⁹. TLS ši nuostata dar kartą pakartojama⁸⁰. Iš šių nutarimų matyti, kad nesvarbu, ar laivybai tinkamos upės užtvanka egzistuoja jau seniai, ar dar bus pastatyta – ji visada gali būti teisėta, jei tik jos konstrukcija su įrengtais vartais leidžia saugiai praleisti laivus ir sielius.

Visgi tokia išimtis iš perkolų savininkų reikalavo finansinių išlaidų, o laivams vis tiek grėsė pavojus praplaukiant pro vartus. Todėl, norint sumažinti upeivių patiriamą žalą plaukiant pro perkolus, prie jų nuolat budėjo perkolininkai (*jazowniczy*), kurie padėdavo laivams praplaukti pro kliūtį. Už praplaukimą pro perkolą reikėjo sumokėti atitinkamą mokesį jį prižiūrinčiam perkolininkui⁸¹.

Tiltų per LDK laivybines upes nebuvo daug, tačiau XVI–XVIII a. šaltiniuose minimi mokesčiai ne tik už pervažiavimą jais, bet ir už praplaukimą po tiltu (lenk. *mostowe*). Pavyzdžiui, 1556 m. gegužės 25 d. Eustachijus Valavičius gavo teisę Neries upėje rinkti

⁷⁴ VL, II, p. 187 (973); t. III, 362 (681–682).

⁷⁵ VL, t. II, p. 210–211 (1021–1022).

⁷⁶ VL, t. III, p. 326 (681–682).

⁷⁷ VL, t. IV, p. 17 (26–27).

⁷⁸ *Собрание древних грамот и актов городов Вильны, Ковна, Трока, православных монастырей, церквей и по разным предметам, Вильно, 1843, т. 1, с. 10, № 8.*

⁷⁹ „*езы на рекахъ портовыхъ, где зъ стародавна бывали, хтобы ставиль; тогды предсе маеть местца заставляти такъ слушие, абы езомъ або тамованьемъ никому се шкода не стала*“.

⁸⁰ *Статут 1588, с. 98.*

⁸¹ O. Hedemann, 1934, p. 160–164. Įdomu, kad mokestis už praplaukimą pro perkolą buvo imamas (ne visada teisėtai) ne tik pinigais, bet ir natūra (duonos kepalu ar pan.). Plačiau apie tai: D. Elertas, 2020.

2 grašių muitą nuo kiekvienos po tiltu plaukiančios vytinės, o nuo pergo – po graši⁸². Kad laivai galėtų praplaukti, tiltuose būdavo įrengiami pakeliami tilteliai. Tai liudija 1647 m. kovo 8 d. Jonušiui Radvilai priklausiusio Liubčios miestelio nuostatai, kuriuose, be kitų miestelėnams suteiktų teisių ir pareigų, nurodoma pastatyti tiltą per Nemuną ir kad jame būtų įrengtas pakeliamas tiltelis (*wzwód*) laivams praplaukti⁸³. Panašūs mokesčiai už praplaukimą po tiltu ar tiltuose įrengtus vartus minimi ir kitose LDK vietovėse⁸⁴.

Atliktas tyrimas rodo, kad LDK laivybinių upių teisinis statusas netiesiogiai buvo perimtas iš romėnų teisės ir adaptuotas vietinėje teisėje. Valdovo ir seimų nutarimais siekta ginti viešąjį visų valstybės gyventojų interesą ir laisvę nekludomai plaukti laivybinėmis upėmis. Visgi ateityje tikslinga iširti, kiek normatyvinių šaltinių turinys atspindėjo tikrovėje, kaip šių nuostatų buvo laikomasi. Mažai nagrinėti laivybinių upių vagų valymo ir kanalų kasimo klausimai taip pat paliekami ateities tyrimams.

Išvados

1. Į XVI–XVIII a. Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės teisės šaltinius sąvoka „laivybinė upė“ (lot. *flumina navigabilia*, rusėn. *нопмовая река*, lenk. *rzeka portowa*) netiesiogiai pateko iš romėnų teisės. Ji turėjo dvi neatsiejamas reikšmes: a) nurodė fizinę upių charakteristiką (pakankamai plačios, gilios ir be gamtinių ar antropogeninės kilmės kliūčių); b) nurodė teisinį jų (laisvo kelio) statusą. Kitaip sakant, laivybinė upė buvo suvokiama kaip „fiziškai laivybinė“ ir „teisiškai laivybinė“. XVI–XVIII a. LDK teisės šaltiniuose kaip laivybinių nurodoma 17 LDK upių.
2. Pastangos apibrėžti teisinį LDK laivybinių upių statusą matyti jau XV a. vidurio Vilniaus ir Kauno miestų privilegijose ir aktuose. Galutinai jis buvo įtvirtintas Antrajame ir Trečiajame Lietuvos Statutuose, vėliau gintas ir plėtotas Abiejų Tautų Respublikos seimuose. Buvo garantuojama laisvo plaukimo teisė, kuri pasireiškė draudimu įvairiais įrenginiais (perkolais, malūnų užtvankomis ir kt.) trukdyti susisiekimui, taip pat rinkti naujus muitus.
3. LDK teisėje laivybos kliūčių klausimą mėginta spręsti dviem būdais: a) nurodant kliūtis šalinti fiziškai ir (ar) numatant baudas; b) reikalaujant perkoluose privalomai įrengti vartus, šitaip siekiant kompromiso ir atsižvelgiant į abiejų konflikto šalių (perkolo, malūno ar tilto savininko ir prekeivio) interesus.

Bibliografija

- Avižonis K., 1978 – Konstantinas Avižonis, *Rinktiniai raštai*, t. II, Roma, 1978.
 Bardach J., 1999 – Juliusz Bardach, *Statuty litewskie a prawo rzymskie. Ośrodek badań nad tradycją Antyczną w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej*, Warszawa, 1999.

⁸² L. Karalius, 1998, p. 63.

⁸³ 1647 m. kovo 8 d. priimti nuostatai „*Puncta miastu Lubeckiemu*“ (publikuota: S. Alexandrowicz, „Ordynacja miasteczka Lubcza nad Niemnem z 1647 roku“, in: *Rocznik Białostocki*, nr 3, 1962, s. 444).

⁸⁴ J. Kunigielis, 2021, p. 43, 46–52.

- Berger A., 1991 – Adolf Berger, *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, The American Philosophical Society, 1991, t. 43.
- Burzyński P., 1871 – *Prawo Polskie prywatne: napisane i poświęcone pamięci ubiegłych w roku 1864 pięciuset lat istnienia Uniwersytetu Krakowskiego przez Piotra Burzyńskiego. Tom drugi*, Kraków, 1871.
- Čelkis T., 2021 – Tomas Čelkis, *Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės kelių evoliucija. Sausumos užvaldymas*, Vilnius, 2021.
- Dąbrowski P., 1932 – Przemysław Dąbrowski, „Księga alfabetyczna dawnego prawa prywatnego polskiego“, in: *Pamiętnik Historyczno-Prawny*, tom XI, zeszyt 8, Lwów, 1932.
- Elertas D., 2020 – Dainius Elertas, „Miesto aprūpinimo žuvimi kasdienybė XVI a.: 1555–1564 m. ir 1568–1575 m. Kauno tarybos bei 1561–1564 m. Kauno vaito knygų duomenys“, in: *Po muziejaus burėmis*, Nr. 6, 2020, p. 39–67.
- Gawlas S., 2000 – Sławomir Gawlas, *O kształt zjednoczonego Królestwa*, Warszawa, 2000.
- Girard F. P., 1931 – Paul Frédéric Girard, *Romėnų teisė*, vert. A. Tamošaitis, Kaunas, t. 1, 1931.
- Hedemann O., 1934 – Otto Hedemann, *Dawne puszcze i wody*, Wilno, 1934.
- Karalius L., 1998 – Laimontas Karalius, *Privačių maitų sudėtis ir teisinė raida Lietuvos Didžiojoje Kunigaikštystėje (XV a. II p.–1566 m.)*, magistro darbas, Vilniaus universitetas, 1998.
- Karalius L., 2008 – Laimontas Karalius, „Tiltai, pervažiuojamieji perkolai, kamšos, pagrandos, mediniai grindiniai, pylimai Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės sausumos keliuose XVI amžiuje“, in: *Lietuvos istorijos metraštis*, 2008, Nr. 1, p. 5–25.
- Kiaupa Z., 2010 – Zigmantas Kiaupa, *Kauno istorija*, I tomas, Vilnius, 2010.
- Kunigielis J., 2021 – Joanna Kunigielis, „Organizacja funkcjonowania mostów i grobli w Wielkim Księstwie Litewskim od drugiej połowy XV do końca XVI wieku – zarys problematyki“, in: *Rocznik Lituanistyczny*, nr 7, 2021, s. 39–58.
- MacGrady G. J., 1975 – Glenn J. MacGrady, „The Navigability Concept in the Civil and Common Law: Historical Development, Current Importance, and Some Doctrines That Don't Hold Water“, in: *Florida State University Law Review*, Vol. 3, No. 4, 1975, p. 513–615.
- Machovenko J., 2011 – Jevgenij Machovenko, „Lietuvos viešosios teisės iki XVIII a. pabaigos istorijos tyrimų būklė ir perspektyvos“, in: *Teisė*, 2011, Nr. 79, p. 22–34.
- Matusas J., 1943 – Jonas Matusas, „Lietuvos miško gaminiai ir jų transportas iki XVI amžiaus pabaigos“, in: *Mūsų girios*, Kaunas, 1943 rugpjūčio–spalio mėn.
- Mikuła M., 2014 – Maciej Mikuła, *Prawodawstwo króla i sejmu dla małopolskich miast królewskich (1386–1572). Studium z dziejów rządów prawa w Polsce*, Kraków, 2014.
- Nowak-Jamróż E., 2003 – Edyta Nowak-Jamróż, „Z problematyki nieskuteczności prawa – szlachecki konflikt o jazy“, in: *Studia z Dziejów Państwa i Prawa Polskiego*, nr 8, 2003, s. 114–123.
- Ossig A., 1898 – Alfred Ossig, *Römisches Wasserrecht*, Leipzig, 1898.
- Pytasz-Kołodziejczyk A., 2017 – Anna Pytasz-Kołodziejczyk, *Zasoby wodne w dobrach wielkksiążęcych zachodniej Grodzieńszczyzny w XVI wieku. Administracja i eksploatacja*, Olsztyn, 2017.
- Rybczyński M., 1916 – Mieczysław Rybczyński, *Żegluga śródlądowa i regulacja rzek w ustawodawstwie sejmów Polskich*, Lwów, 1916.
- Schneider R., 2007 – Reinhard Schneider, „Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen“, in: *Strassen- und Verkehrsweesen im hohen und späten Mittelalter*, ed. R. Schwinges, Ostfildern, 2007, p. 185–200.
- Scott A., Coustalin G., 1995 – Anthony Scott, Georgina Coustalin, „The Evolution of Water Rights“, in: *Natural Resources Journal*, Vol. 35, Iss. 4, Fall 1995, p. 821–979.
- Žiemelis D., 2009 – Darius Žiemelis, *Abiejų Tautų Respublikos socialinė ekonominė raida XVI–XVIII amžiuje: feodalizmas ar periferinis kapitalizmas? Istorio grafinė analizė*, daktaro disertacija, Vilnius, 2009.
- Žilėnas V., 1994 – Vincas Žilėnas, „Vilniaus miesto prekybos bruožai XVI ir XVII šimtmetyje“, in: *Mūsų praeitis*, t. 4, Vilnius, 1994, p. 90–130.
- Wyczański A., 2000 – Andrzej Wyczański, „Szlachcic wobec miasta w Polsce w pierwszej połowie XVI wieku“, in: *Aetas media, aetas moderna. Studia ofiarowane profesorowi Henrykowi Samsonowiczowi*

w *siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. H. Manikowska, A. Bartoszewicz, W. Falkowski, Warszawa, 2000, s. 140–146.

Довнар-Запольский М., 1901 – Митрофан Довнар-Запольский, *Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах*. Т. 1, Киев, 1901.

[Dovnar-Zapol'skij M., 1901 – Mitrofan Dovnar-Zapol'skij, *Gosudarstvennoe hozyajstvo Velikogo Knyazhestva Litovskogo pri Yagellonah*. Т. 1, Kiev, 1901.]

Любавский М., 1900 – Матвей Любавский, *Литовско-русский Сейм. Опыт по истории учреждения в связи с внутренним строем и внешней жизнью государства*, Москва, 1900.

[Lyubavskij M., 1900 – Matvej Lyubavskij, *Litovsko-russkij Sejm. Opyt po istorii uchrezhdeniya v svyazi s vnutrennim stroem i vneshnej zhizn'yu gosudarstva*, Moskva, 1900.]