



# PO MUZIEJAUS BURĖMIS

MUZIEJININKŲ DARBAI IR ĮVYKIŲ KRONIKA

2018/5





METRAŠTIS

---

# PO MUZIEJAUS BURĖMIS

MUZIEJININKŲ DARBAI IR ĮVYKIŲ KRONIKA

---

2018/5  
KLAIPĖDA

Leidinio rengėjas  
Lietuvos jūrų muziejus

Maketavo ir spaudai parengė  
UAB „Baltic Printing House“

---

## TURINYS

PRATARMĖ <i>Olga Žalienė</i> .....	5
ALOYZO KAŽDAILIO ŠVIESIAM ATMINIMUI.....	6
KONFERENCIJOS „LAIVAS AUDROJE. ISTORINIS BALTIJOS JŪROS KONTEKSTAS“ PRANEŠIMAI, PRANEŠIMŲ TEZĖS	
Viltis sugrįžti. Romualdas Adomavičius.....	10
Gelbėjimo stočių tinklas Rytprūsiuose ir Klaipėda jo kontekste, XIX–XX a. pradžia. Romaldas Adomavičius. ....	11
Bandymai užtikrinti saugią laivybą ir jūrų gelbėjimo operacijos. Keli pavyzdžiai iš istorijos. Dr. Jerzy Litwin.....	12
Estijos jūrų gelbėjimo istorija. Gelbėjimo stotys ir jų tinklo plėtra. „Baltijos galbėjimo bendrovės“ veikla Estijoje. Arto Oll.....	23
Lenkijos mokslinių tyrimų apie gelbėjimo operacijas pietinėje Baltijos pakrantėje XIX–XX a. apžvalga. Prof. Antoni F. Komorowski, Iwona Pietkiewicz .....	25
Pagalba jūroje. Jūrų gelbėjimo istorija Suomijoje. Jarmo Saarinen .....	26
Pastabos dėl karinių laivų incidentų pietryčių Baltijoje priežasčių ir pasekmių. Dr. Tomasz Neubauer, Agata Antoniuk.....	28
Baltijos jūros lobiai. Naujas jūros archeologijos muziejus Stokholme. Matilda Bengtsson .....	29
KONFERENCIJOS „KLAIPĖDOS UOSTO ŠVYTURIUI – 220. NAVIGACINIAI ŽENKLAI LIETUVOS JŪROS PAKRANTĖJE IR VIDAUS VANDENYSE: ISTORIJA, SIMBOLIKA, FUNKCIJA“ PRANEŠIMAI	
Klaipėdos uosto ir Kuršių marių navigaciniai ženklai XVII–XIX amžiuje. Prūsijos kultūros paveldo slaptąjo valstybės archyvo dokumentų kopijos Lietuvos jūrų muziejaus archyve. Romaldas Adomavičius .....	32
Laivybos saugumo sąlygos Klaipėdos uosto įplaukoje XX amžiuje. Doc. Juozas Dubra, doc. dr. Vytautas Dubra .....	39
Nidos švyturys – industrinės epochos simbolis prie Kuršių marių. Doc. dr. Nijolė Strakauskaitė .....	44
Klaipėdos didysis bakenas (XIX a. pab.–XX a. pr.) – geodezinis signalu buvęs navigacinis statinys? Arminas Štuopys .....	48
Bomelsvitės didysis bakenas pokario geodezininkų dokumentuose. Arminas Štuopys .....	57
Šiuolaikinė navigacinė sistema Lietuvos jūros pakrantėje ir kuršių mariose. Administracijos švyturių šviesos navigacinės įrangos raida ir ateitis. Jurijus Gleikinas .....	64
Klaipėdos uosto švyturio istorijos blyksniai. Romualdas Adomavičius .....	66
Gdanske įsikūrusio nacionalinio jūrų muziejaus bičiulių draugijos vaidmuo saugant tautinio paveldo objektą. Rozevės II švyturio pavyzdys. Apoloniusz Łysejko .....	71
KONFERENCIJOS „EKSPONATAI IŠ JŪROS GELMIŲ: ROMANTIKA IR REALYBĖ. MELNRAGĖS BURLAIVIO LIEKANOS: DATAVIMAS, REKONSTRUKCIJA, EKSPONAVIMAS“ PRANEŠIMAI	
Burlaivio rekonstrukcija laivų architektūros požiūriu. Gvidas Misiūnas .....	78



Melnragės burlaivio liekanų gelbėjimas: precedentas ateičiai. Dr. Klaidas Perminas .....	81
Klaipėdos krašto senovinio laivo architektūros atkūrimas ir techninių charakteristikų nustatymas. Gvidas Misiūnas, Lukas Norkevičius .....	83
Burlaivių bei jų liekanų įmuziejimas: patirtys ir pavyzdžiai. Romualdas Adomavičius .....	86
Melnragės burlaivio liekanų datavimas dendrochronologiniu metodu. Dr. Rūtilė Pukienė .....	88
Medinių laivų liekanos priekrantės vandenyse ir pakrantėje. Jų išsaugojimo galimybės. Prof. habil. dr. Vladas Žulkus .....	90

#### IŠ PRAEITIES

LDK piliečių nuotykių jūrose: muštynės ir laivo sudužimas. Dainius Elertas .....	94
Žiemos uosto reliktas – „Gaidžio namas“. Dainius Elertas .....	98

#### DABARTIES PULSAS

Lietuvos jūrų muziejaus filofaleristikos rinkinio aprašas. Milda Kontrimė .....	104
Juodažiočio grundalo poveikis midijų ir žiemojančių ančių populiacijoms. Artūras Skabeikis, Andrius Šiaulys, Rasa Morkūnė.....	110
Aplinkos praturtinimo priemonių įtaka Juodosios jūros afalinių elgsenai arba ar mėgsta ir su kuo žaidžia Juodosios jūros afalinos? Rūta Žilienė .....	115

#### EKSPONATAI PASAKOJA

Kapitono Teodoro Reingardo prisiminimų labirintais. Milda Kontrimė .....	120
--	-----

#### MUZIEJAUS SVEČIAS

Lietuvos kaip jūrinės valstybės problema tarpukario Lietuvoje (istoriografinis kontekstas). Valentinas Kulevičius .....	132
--	-----

## PRATARMĖ

Po dešimtmetį trukusios rekonstrukcijos nekantraujame vėl sutikti visus savo lankytojus atnaujintose ekspozicijose, įvairovę stebinančiame akvariume ir vieninteliame povandeniniame akrilo tunelyje Baltijos šalyse, naujose intriguojančiose laivybos istorijos ekspozicijose. Tikime, kad dešimtmetis įtempto darbo siekiant tapti moderniu ir pažangiaisiais metodais dirbančiu jūros gamtos ir istorijos pažinimo centru nenuėjo veltui. Kviečiame tuo įsitikinti ir aplankyti mus!

O mes ir toliau nusiteikę augti ir tobulėti: rekonstrukcijos laukia muziejaus administracinis pastatas, muziejaus rinkinių saugyklos, rengiamas naujas, itin ambicingas projektas – eksperimentariumas ir Jūros paukščių bei žinduolių reabilitacijos centras. Greta didžiųjų darbų, nepamirštame ir apimtimi ne tokių įspūdingų, bet ne mažiau svarbių ir prasmingų darbų: laivybos istorijos ekspozicijų atnaujinimo, naujos etnografinės žvejo sodybos ekspozicijos kūrimo, laikinųjų parodų rengimo, naujų edukacinių programų kūrimo ir įgyvendinimo, lankytojų aptarnavimo sistemos tobulinimo, kruopštumo ir ypatingos atidos reikalaujančio muziejaus rinkinių aprašymo ir skaitmeninimo.

Šiais Valstybės šimtmečio metais didžiuojamės galėdami lankytojams pristatyti unikalią istorinę pirmojo Lietuvos Respublikos karo laivo „Prezidentas Smetona“ vėliavą. Lietuvos jūrų muziejus šios vėliavos dėka Valstybės šimtmečiui suteikia taip trūkstantį – jūrinės valstybės spalvą. Tarptautinę muziejų naktį – gegužės 19-ąją – pristatysime unikalų teatralizuotą istorijų ciklą „Pasivaikščiojimas su Prezidentu Antanu Smetona po Lietuvos laivybos istoriją“: pasakosime Lietuvos jūrinės valstybės istoriją tarpukariu, o siekiant platesnio laikmečio pažinimo, įtraukties ir betarpiškumo, muziejaus lankytojus kviesime tapti renginio dalyviais. Spalio pabaigoje muziejuje organizuojama tarptautinė mokslinė konferencija „Jūrinės valstybės sargyboje: Lietuvos karinis laivynas istorijos sukuriuose“, sukviesianti diskusijai Estijos, Lenkijos, Suomijos, Latvijos ir Lietuvos mokslininkus.

Šios istorinės trispalvės plazdėjimu pažymėti metai mums svarbūs ir kaip pasiruošimo Lietuvos jūrų muziejaus 40-mečiui metai: jau planuojami renginiai, rengiami leidiniai ir parodos. Muziejaus jubiliejus – proga mums visiems drauge peržiūrėti ir įvertinti muziejaus istorinę, ekonominę ir visuomeninę raidą, dabartinę situaciją bei ateities perspektyvas.

*Olga ŽALIENĖ*

Lietuvos jūrų muziejaus direktorė

# ALOYZO KAŽDAILIO ŠVIESIAM ATMINIMUI

## 1943 06 27–2018 05 08

*Aloyzas Každailis*  
*Klaipėdos miesto Garbės pilietis, Klaipėdos kultūros magistras,*  
*Didžiojo Lietuvos kunigaikščio Gedimino IV laipsnio ordino kavaliarius*  
*Lietuvos valstybinės premijos laureatas, Nusipelnęs kultūros veikėjas,*  
*Lietuvos rašytojų sąjungos narys*  
*istorikas, muziejininkas*

Gegužės 8-osios vakarą į kelionę amžinybės jūromis iškeliavo Aloyzas Každailis. Lietuva neteko asmenybės, savo gyvenimą skyrusios mūsų šalies jūrinės tapatybės įtvirtinimui.

Aloyzas Každailis – kūrėjas: istorikas, rašytojas, muziejininkas, žmogus, ne smilkęs, o degęs, savo veržlumu ir darbštumu, idėjų drąsumu įkvėpdavęs greta esančius. Jo gyvenimas buvo dovana Klaipėdai ir Lietuvai.

Klaipėdai Aloyzas Každailis su meile rašė: „Klestėk, mano brandos mieste prie jūros! Ačiū tau, kad anuomet, mano žalioje jaunystėje, patikėjai manimi, kad leidai prisiliesti prie tavo kultūros veido, išeinant, palikti pėdelę tavo kelyje į gražią ateitį. Gyvuoki, Klaipėda! Gyvuokit klaipečių kartos!“

Gimė Aloyzas Každailis 1943 m. birželio 27 d. Grinkiškyje, Radviliškio rajone, mokytojų šeimoje. 1960 m. baigė Baisogalos (Radviliškio raj.) vidurinę mokyklą, 1965 m. – Vilniaus valstybinio universiteto istorijos specialybę. 1965–1968 m. dirbo Klaipėdos kraštotyros muziejaus vyr. moksliniu bendradarbiu. Aloyzas Každailis buvo ir puikiu mokytoju, ne vienam jo pamokų ar paskaitų klausytojui padėjęs gūdžiam sovietmetį puoselėti drąsią Lietuvos idėją.

1970 m. rugsėjo 1 d. Aloyzui Každailiui buvo pavesta įkurti Klaipėdos kraštotyros muziejaus Jūrų skyrių. 1971 m. liepos 11 d. atidaryta pirmoji respublikoje jūrinė ekspozicija, tapusi šiandieninio Lietuvos jūrų muziejaus pradžia. 1975 m., įkūrus Klaipėdos jūrų muziejų, Aloyzas Každailis tapo jo direktoriumi. Jis buvo ne tik vadovu, bet ir muziejaus kūrėju: išstudijavo Merzerburgo istorinį archyvą, kur surado Nerijos forto statybos brėžinius. Ši medžiaga padėjo restauruoti Antrojo pasaulinio karo metu sugriautą Nerijos fortą, įrengti mokslinę laivybos istorijos ekspoziciją.

Už jūrinių tradicijų Lietuvoje puoselėjimą, unikalaus jūrinės kultūros ir jūrų gamtos pažinimo komplekso kūrimą, 1982 m. drauge su kitais Jūrų muziejaus ir akvariumo kūrėjais A. Každailis apdovanotas Lietuvos valstybine premija.

Aloyzas Každailis tiesiog gyveno muziejaus plėtra, naujų ekspozicijų kūrimu, pats vykdavo į jūrinės ekspedicijas rinkti eksponatų. Darbai vijo darbus, idėjos – idėjas: 1994 m. buvo atidarytas delfinariumas. Taip Kopgalyje buvo sukurtas unikalus jūros gamtos ir marinistinės kultūros pažinimo kompleksas.

Aloyzui Každailiui vadovaujant, Lietuvos jūrų muziejus tapo labiausiai lankomu muziejumi Lietuvoje, garsinančiu Klaipėdos vardą. Aloyzo Každailio dėka Lietuvos jūrų muziejus suklestėjo ir tapo tikru mokslo, Lietuvos jūrinių tradicijų puoselėjimo bei skleidimo židiniu.

Aloyzas Každailis gyveno nerimastinga kūrybos dvasia. Ji neišsitemo direktoriaus poste. 1981 m. išleista A. Každailio knyga „Laivai ir jūrininkai“ ne vienai kartai yra tapusi jūrų pasaulio pažinimo biblija, praplečianti horizontus ir įjūrinanti žemišką lietuvi. Už šią knygą jis pelnė Žvejų literatūrinę premiją. Knygelė paties mažiausiems „Ko verkė plekšnytė“ 1988-aisiais pripažinta skaitomiausia. Populiarios ir kitos jo knygos: „Žvyniuko laišakai iš Karibų jūros“ (1994), „Polonų istorijos“ (1997). Trys knygos paskirtos muziejui: „Lietuvos jūrų muziejus. Dvidešimt augimo metų“ (1999), „Veidu į jūrą: Lietuvos jūrų muziejui 25 metai“ (2004), „Smagios sunkios dienos“ (2009).

Prieš dešimt metų, Lietuvos jūrų muziejui pasitinkant 30-metį, Aloyzas Každailis parašė paskutinę savo knygą „Smagios sunkios dienos“ – Lietuvos jūrų muziejaus sukūrimo istoriją, pasak paties autoriaus, surašytą laiškais iš praeities į dabartį ir atbulai. Pats A. Každailis apie savo kūrybinį darbą pasakė: „Literatūrinė kūryba man padėjo atgauti dvasią nuo įtempto darbo muziejuje, ypač statant delfinariumą Lietuvai sudėtingu 1987-94 metų laikotarpiu. Šiuo metu literatūrinė kūryba man padeda priešintis puolančioms negalioms.“







---

**KONFERENCIJOS „LAIVAS AUDROJE. ISTORINIS  
BALTIJOS JŪROS KONTEKSTAS“  
PRANEŠIMAI, PRANEŠIMŲ TEZĖS**

---



## VILTIS SUGRĮŽTI

ROMUALDAS ADOMAVIČIUS

*Laivybos istorijos skyriaus muziejininkas istorikas, Lietuvos jūrų muziejus*

Žmogus – sausumos gyventojas, tačiau jau prieš tūkstančius metų dirbinosi primityvius laivus. Jūra jam suteikė galimybę keliauti, pažinti ir išgyventi. Tačiau vandenu pasaulis žmogui iš prigimties yra svetimas. Laivybos istorija yra žmonijos prisitaikymo gyventi su jūra ir jūroje pasakojimas. Jūrininkai iš uosto išplaukia vedini vilties sugrįžti.

Toli gražu ne visiems pasiseka. Nuo XX a. 8-ojo dešimtmečio veikiančiame Lietuvos jūrų muziejuje pasakojama įstabi žmogaus (su)gyvenimo su jūra istorija. Vienas istorijos epizodų – audros. Jūroje jos būdavo, būna ir bus. Dvejopos prigimties – gamtos stichijos ir karo veiksmai. 2017 m. vasarą atidarytoje nuolatinėje ekspozicijoje „Jūrų katas-

trofos ir Lietuva: tarp racionalumo ir mistikos“ pristatomos nelaimės jūroje ir priemonės, kurių imamasi joms išvengti. Lankytojai susipažįsta su jūrų audromis, susijusiomis su Lietuvos ir Klaipėdos uosto praeitimi.

2017 m. lapkričio 9 d. Lietuvos jūrų muziejaus rengiamos tarptautinės konferencijos „Laivas audroje. Istorinis Baltijos jūros kontekstas“ metu siekiame pagilinti žinias apie išsūkius jūreiviams Baltijos jūroje, herojišką pakrantės gelbėtojų veiklą ir po vandeniui besiilsinčius laivus, neatlaidiusius audrų.

Pranešimus pristato lektoriai iš Lietuvos, Lenkijos, Estijos, Suomijos, Švedijos ir Vokietijos.

---

## THE HOPE TO RETURN

ROMUALDAS ADOMAVIČIUS

*Lithuanian Sea Museum, museist and historian*

The man is meant to live on land, still since ancient times, he's been trying to make boats, starting with primitive ones. The sea provided the mankind with the opportunity to travel, to get to know the surrounding world and to survive. Still, the marine world is, from the outset, alien to people. The shipping history is the story of the mankind's adaptation to live with and within the sea. Seamen leave the port with the hope to return.

Unfortunately, not all of them are lucky. Lithuanian Sea Museum, established in the seventies, tells the spectacular story of the man living and getting on with the sea. One of the episodes of that story is storms. Storms have always been and will be inseparable from seas. Vessels are endan-

gered by natural calamities as well as by war incidents. Permanent exhibition *Marine disasters and Lithuania: between rationality and mysticism*, opened in the summer of 2017, introduces marine disasters and measure to avoid them. Visitors are acquainted with sea storms that hit Lithuania and Klaipėda Port in the past.

International conference *Ship in the Storm. Historical Context of the Baltic Sea*, to be arranged on 9 November 2017, will provide deeper knowledge about the challenges of the Baltic Sea, the heroic activities of the coast rescuers and about the ships resting on the sea bed that were sunken by storms. Presentations will be given by the lecturers from Lithuania, Poland, Estonia, Finland, Sweden and Germany.

## „GELBĖJIMO STOČIŲ TINKLAS RYTPRŪSIUOSE IR KLAIPĖDA JO KONTEKSTE, XIX–XX A. PRADŽIA“

ROMALDAS ADOMAVIČIUS

*Laivybos istorijos skyriaus vedėjas, Lietuvos jūrų muziejus*

Pavojų laivybai jūros pakrantėse kėlė ne tik seklumos ir uolos, bet ir „kranto teise“ besivadovaujantys pajūrio gyventojai ir žemvaldžiai. Dokumentuose ir literatūroje gausu pavyzdžių, kai ant seklumos išmesti laivai būdavo apiplėšiami.

Priešingas požiūris – nelaimėn patekusius žmones reikia gelbėti, o ne skriausti – paskatino kranto gelbėjimo stočių tinklo kūrimą britų pavyzdžiu. Bene pirmoji gelbėjimo stotis Vokietijoje atsirado Klaipėdos uoste 1802 m.

Vėliau gelbėjimo stotys su specialiomis valtimis ir gelbėjimo įranga buvo steigiamos uostų prieigose (čia intensyviausia laivyba ir didžiausia laivų nelaimių galimybė) bei nuošaliose vietovėse (pvz. Kuršių nerijoje, kur sudužėliai keliasdešimties kilometrų pakrantėje negalėjo tikėtis sulaukti pagalbos).

XIX a. antroje pusėje kranto gelbėjimo stotys Klaipėdos krašte buvo dvejopo pavaldumo. Klaipėdos uosto, Kopgalio ir Melnragės stotys buvo išlaikomos valstybės, Nidos, Juodkrantės ir Nemirsetos stočių aprūpinimu rūpinosi Vokietijos sudužėlių gelbėjimo bendrovė.

Stočių įgulos buvo formuojamos iš vietinių žvejų savanorių, kurie treniruodavosi irkluoti pagal specialius projektus pagamintas gelbėjimo valtys bei šaudyti į skęstantį laivą gelbėjimo virvę turinčiomis numesti raketomis, o už sėkmingas gelbėjimo operacijas buvo premijuojami.

1923–1939 m. Klaipėdos krašto kranto gelbėjimo stočių tinklas pavaldus Vokietijos sudužėlių gelbėjimo bendrovei.

1945 m. daugelis stočių pastatų buvo nugriauti, nes pateko į pasienio zoną.

---

## NETWORK OF LIFE-BOAT STATIONS IN EAST PRUSSIA AND KLAIPĖDA WITHIN ITS CONTEXT, 19TH-EARLY 20TH C.

ROMALDAS ADOMAVIČIUS

*Lithuanian Sea Museum*

The coastal shipping was endangered not only by shallow waters or rocks, but also by people living close to the sea and/or by landowners who used to follow the wrecking regulation. The documents and pieces of literature contain a lot of examples of stranded ships being robbed.

The contrary approach – to save people in distress instead of hurting them – encouraged the establishment of the network of life-boat stations, following the British example. The first German life-boat station appeared in Klaipėda Port in 1802.

Later on, life-boat stations with special boats and rescue equipment were established within ports (because of the most intense shipping and the largest probability of ship accidents there) and in remote areas (such as the Curonian Spit, where victims of shipwrecks couldn't hope for help within dozens kilometres of the coast).

In the second half of the 20th century, life-boat stations in Klaipėda Region operated under dual control. Klaipėda Port, Kopgalis and Melnrage stations were subsidized by the state, whereas Nida, Juodkrantė and Nemirseta stations were under the authority of the German Maritime Search and Rescue Service.

Station crews comprised local fishermen volunteers who used to train rowing special life boats and shooting rockets that would throw rescue ropes to ships in distress. Besides, the members of the crews were awarded for successful operations.

In 1923-1939, the Klaipėda Region network of life-boat stations was under the authority of the German Maritime Search and Rescue Service.

In 1945, the majority of stations were destroyed because of their location within the border area.



## „BANDYMAI UŽTIKRINTI SAUGIĄ LAIVYBĄ IR JŪRŲ GELBĖJIMO OPERACIJOS. KELI PAVYZDŽIAI IŠ ISTORIJS“

Dr. JERZY LITWIN

Nacionalinis jūrų muziejus Gdanske, Lenkijoje

### Jūrų teisės, susijusios su saugia laivyba, raida. Pavyzdžiai

Viena seniausių ir ilgiausiai gyvavusių nerašytų laivybos taisyklių buvo *ius naufragii*, vadinamoji „kranto teisė“, leidžianti po laivo katastrofos pasisavinti jūros bangų išmestą turtą tam, kieno krante jis rastas. Tai buvo taikoma ir laivo kroviniui, ir pačiam sudužusiam laivui, ir netgi to laivo keleiviams, kuriems grėsdavo pavojus patekti į vergiją. Reikia pažymėti, kad jokio įstatymo galią turinčio teisės akto, kuris suteiktų teisę kranto valdytojams ar pakrantėje gyvenantiems žmonėms pasisavinti sudužusio laivo turtą, nebuvo. Tai buvo ilgus amžius gyvavusi nerašyta paprotinė teisė, iš esmės prieštaravusi rašytinei teisei, skelbusiai, kad sudužėlių turtas priklauso sudužėliams.

Ši paprotinė teisė, kuri formavosi skirtingose Europos šalyse V–IX a., vienaip ar kitaip buvo taikoma iki pat XIX a. Nurodymas, kad avariją patyrusio laivo kroviny ir keleiviai priklauso kranto valdytojui ar kuriam kitam įgaliotam asmeniui, pirmą kartą buvo užfiksuotas seniausiam žinomame VII a. Anglijos dokumente. Jame buvo rašoma, kad „viskas, ką jūros bangos išmeta į krantą, priklauso valdytojui; išsigelbėję žmonės yra vergai, o jeigu jie tam prieštarauja, turi būti nužudyti“.<sup>1</sup> Tačiau kai kurių Europos valstybių valdovai šios paprotinės teisės atsisakė dar X a. XI a. kronikininkas Adomas Brėmenietis rašė, kad Sembos pusiasalyje gyvenantys prūsai yra labai draugiški ir skuba į pagalbą tiems, kurie jūroje patenka į nelaimę<sup>2</sup>. Tai akivaizdus įrodymas, kad pagonys prūsai jau tada gerokai skyrėsi nuo kitų Vakarų Europos gyventojų.

Seniausias žinomas teisės aktas, reglamentuojantis laivybos saugumą Gdanske, priskiriamas XIII a. pradžiai. Kunigaikščio Sventopolko II valdymo laikotarpiu (1217–1266 m.) Gdanko uostas ėmė plėstis. Tuo metu kunigaikštis išleido įsaką dėl laivybos saugumo, kuriame nurodė: „Jei prie mūsų krantų suduž burlaivis, už gelbėjimo darbus jis mokės 10 grivinų (bauda vietos valiuta), o mažesnis lavas – 5 grivinas. Jei laivas mūsų uoste užplauks ant seklumos ar

patirs avariją, jam bus suteikta visokeriopa pagalba.“<sup>3</sup> Iš šio dokumento aišku, kad tuo metu burinis laivas buvo didžiausias laivas, atplaukdavęs į Vyslos upės žiotyse esanti uostą, ir kad kunigaikštis Gdanske turėjo dirbtuves avariją patyrusiems laivams remontuoti.

Viduramžiais laivams ir jų keleiviams bei įguloms grėšė daugybė įvairių pavojų. Juos kėlė ne tik blogos oro sąlygos ar laivavedžių klaidos, bet ir piratavimas jūroje ar krante, laivui užplaukus ant seklumos. Varšuvos centriniame istorinių įrašų archyve yra 1253 m. datuotas dokumentas, kuriame Livonijos, Estijos ir Prūsijos arkivyskupas Albertas grasina bausmėmis tiems, kurie pasisavins bangų į krantą išmestą audros metu sudužusių laivų turtą<sup>4</sup>. Viduramžiais atsirado sąvoka „turtingas krantas“, leidusi savintis viską, kas buvo randama pakrantėje. Įvairių teritorijų valdytojai buvo įsitikinę, kad ši teisė priklauso jiems, tačiau ja mėgdavo pasinaudoti ir „pašaliniai“ žmonės, kaip antai plėšikai, kurie pakrantėse degindavo laužus, norėdami prisivilioti laivus ir juos apiplėšti, ypač siaučiant audroms. Kita vertus, archyve yra įrašų ir apie sąžiningai atliktas jūrų gelbėjimo operacijas. 1377 m. Gdanko burlaivis pasiklydo sekliuose sąsiaurio vandenyse. Šis laivas gabeno tekstilę ir maisto produktus, įskaitant ryžius ir aliejų, kuriuos įsigijo Torunės pirkliai. Danijos pranešimuose nurodoma, kad kroviny buvo išgelbėtas ir kad gelbėjimo operaciją vykdytojui buvo sumokėta 10 proc. krovinio vertės<sup>5</sup>.

Kalbant apie bendrąją jūrų teisę reikėtų pabrėžti, kad Gdanko laivybą reglamentavo jūrų teisė, pagrįsta Damės (miestas šalia Briugės, Flandrija) teismo sprendimais. Joje buvo nustatytos aiškios taisyklės laivų savininkams, kapitonomams, prekybininkams ir jūrininkams. Šios taisyklės imtos taikyti Gdanske 1407 m.<sup>6</sup>

1 Matysik S., *Prawo nadbrzeżne (Ius naufragii). Studium z historii prawa morskiego*, Torunė, 1950, 53 p

2 Ten pat, p. 194–195

3 Zbiernski A., *Ośrodek handlowy i portowy*, Cieślak E., (ed.) *Historia Gdańska*, Gdanskas, 1978, 205 p., 217 p.

4 Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, AGAD Nr. 579, 1253, (1065/19).

5 Bonde N., Jensen J.S., *The dating of a Hanseatic cog-ship in Denmark. What coins and tree rings can reveal in maritime archaeology*, Olsen O., Skamby Madsen J., and Rieck F., (ed.) „Shipshape“, Roskildė. 1995, p.103–121.

6 Bogucka M., *Gdańscy ludzie morza w XVI-XVIII w.*, Gdanskas, 1984, 138 p.

Gdanske įsteigus jūrų administraciją ir atsiradus daugiau su laivyba susijusių problemų, šios taisyklės (kitai – jūrų kodeksai) buvo arba keičiamos, arba išleidžiamos naujos. Tam tikros nuostatos buvo nusižiūrimos nuo kitų uostų. Štai kaip 1488 m. buvo sudarytas Gdansko jūrų teisės aktas: aštuoni straipsniai buvo pagrįsti 1254 m. Liubeko teise, o kiti šeši straipsniai, susiję su laivyba Vyslos upe, buvo paimti iš 1375 m. išleisto dokumento<sup>7</sup>.

Šios taisyklės buvo skirtingai aiškinamos, todėl skirtinguose regionuose skyrėsi ir mokesčio už gelbėjimo darbus dydis. Tai kėlė daugybę diskusijų, kurios buvo tinkamai užfiksuotos ir šiandien turi neįkainojamą vertę. Gdansko archyvuose yra vienas toks dokumentas, 1492 m. Ščecine pasirašytas Pamario kunigaikščio Boguslavo X, kuriame jis atmeta nepagrįstus Gdansko pirklių nusiskundimus dėl to, kaip Lauenburgo seniūnas pasinaudojo kranto teise jų ir švedų laivų, patyrusių avariją prie Žarnovieco, atžvilgiu. Kunigaikščio nuomone, seniūnas nurodė, kad sudužėliai sumokėtų mažiau nei šeštadalį išgelbėto turto vertės, kai tuo tarpu turėjo teisę pareikalauti trečdaliao viso krovinio vertės<sup>8</sup>. Dar vienas dokumentas, surašytas jau 1511 m., yra šiek tiek kitoks. Jame Gdansko miesto taryba aiškina Žukovo norbertinų vienuolynui, kad karaliaus leidimu jam suteikta teisė valdyti jūros krantą, todėl jis turi visas teises pasisavinti į krantą išmestą sudužusių laivų turtą. Todėl vienuolynui įsakoma visą pasisavintą turtą, taip pat ir rastą Oksyvėje, perduoti Gdansko atstovui<sup>9</sup>. Kai kuriose teritorijose visas bangų į krantą išmestas turtas – ir laivas, ir krovinys – tebebuvo pasisavinamas kranto valdytojų. Tačiau 1454 m. Lenkijos karalius Kazimieras IV Jogailaitis, o vėliau ir karalius Žygimantas Senasis šios taisyklės atsisakė. Lenkijos karaliai norėjo pagerinti laivybos saugumą ir uždrausti naudotis paprotine kranto teise. Pavyzdžiui, 1526 m. karalius Žygimantas Senasis paskelbė Gdansko statutą, kuriame išdėstė, kaip elgtis su sudužėlių turtu<sup>10</sup>. Kol teisėtas savininkas arba jo (jos) įpėdiniai nepareikalas jiems priklausančio turto, jį turėjo saugoti miesto valdytojas ir taryba. Gendančias prekes reikėjo parduoti, o už jas gautas pajamas – saugoti. Jei saugomo turto niekas nepareikalas, miesto valdytojas ir taryba turėjo informuoti karalių, o pastarasis turėjo teisę panaudoti jį savo nuožiūra<sup>11</sup>. Remiantis šiais dokumentais galima spėti, kad iki Lenkijos padalijimo kranto teisė Len-



1 pav. Pietinio Baltijos jūros kranto žemėlapis



2 pav. 1861 m. iliustracijoje matoma, kaip gelbėjamas krovinys iš šalia Skageno sudužusio laivo (medžio raižinys, *Skagens Forntidsiner*. O. Lisberg Jensen motyvais)

kijos ir Lietuvos pakrantėse nebuvo taikoma. Vis dėlto šią nuostatą buvo sunku įgyvendinti, taigi, susiklosčius palankioms sąlygoms, Gdanskas pasisavindavo sudužėlių turtą. 1531 m. nutiko garsus įvykis, Gdansko valdžiai užsimojus nustebinti karalių Žygimantą Senąjį. Vietos žvejai sugavo niekam nematytą jūrų gyvį. Kadangi gyvio forma priminė arnotą dėvintį vyskupą, jį praminė „jūrų vyskupu“ ir nutarė padovanoti Lenkijos karaliui. Tačiau karalius atsisakė tokios dovanos ir pasiūlė jį paleisti atgal į jūrą<sup>12</sup>. Kronikose nutylima, kuo ši istorija baigėsi gyviui.

Galima pakankamai pagrįstai teigti, kad pietinėse Baltijos pakrantėse kranto teisės buvo paisoma, tuo labiau, kad yra dokumentų, kuriuose užfiksuotos ištis dramatiškos situacijos. Vienas toks įvykis nutiko Lebos paplūdimyje, į kurį 1797 m. buvo išmestas laivas „Langeland“. (1 pav.)

Vietos gyventojai apiplėšė sudužusį laivą, nepaisydami 1743 m. Prūsijos karaliaus Frydricho II išleisto įsako, griežtai draudžiančio tokius plėšikavimus. Tuomet Ščecino karo

7 Janik B., *Prawo żeglugi według rękopisu gdańskiego z roku 1488*, Gdanskas, 1958.

8 Górski K., Biskup M., *Akta Stanów Prus Królewskich*, Torunė, 1961, T.III., cz. I (1492–1497), p. 6–7

9 Biskup M., *Akta Stanów Prus Królewskich*, Poznanė, 1975, T. V, cz. 3 (1511–1512) 98 p.

10 Matysik S., *Prawo morskie Gdańska*, Varšuva, 1958, 30 p.

11 Bogucka M., ten pat, 137 p.

12 Bonhomme M., *Guillaume Rondelet, Libri de Piscibus Marinie, In quibus verte Piscium effigies expressae sunt*. Lionas, 1554, 494 p.

departamentas paskelbė nuostatas dėl žmonių ir turto iš avariją patyrusių laivų gelbėjimo tvarkos. (2 pav.)

Tačiau tai neturėjo beveik jokio poveikio, nes 1824 m. Lebos miesto valdytojas oficialiai paskelbė, kad miesto gyventojams labiau rūpi grobis nei laivo avariją patyrusių žmonių gyvybė<sup>13</sup>. Panašus požiūris vyravo ir kitose Baltijos jūros pakrantėse. Net XIX a. pradžioje, kaip savo knygoje rašė Augustyn Necel, rytų Pamaro kaimelių žmonės šukuodavo pajūrio smėlį, ieškodami bangų į krantą išmesto turto<sup>14</sup>.

Kita vertus, vietos valdžia nesirūpino, kad pakrantėse ar sekluose palikti sudužę laivai buvo niokojami. Maždaug prieš penkiolika ar dvidešimt metų Jastarnioje (Helo nerija) stovėjo vila, kurios lubos buvo sukaltos iš netoliese sudužusio laivo denio lentų.

Jūrų teisės nuostatas, kurios ilgainiui keitėsi, reikėtų patyrinėti atidžiau. 1522 m. buvo pakeistos Gdansko kodekso nuostatos, kurios buvo taikomos XV a.<sup>15</sup> Originalus šio dokumento rankraštis, kuriame išdėstytas jūrų teisės akto tekstas, ir kelios jo kopijos yra išlikusios iki šių dienų. Aki vaizdu, kad dar keli 1611 m. rankraščiai, sprendžiant iš jų pavadinimo – *Ius Nauticum Civitatis Gedanensis* –, buvo taip pat surašyti Gdanske<sup>16</sup>. Be to, reikėtų paminėti, kad Gdanske buvo remiamasi ne tik Damės teismo sprendimais. Tam tikrais atvejais jūriniai ginčai buvo nagrinėjami vadovaujantis Liubeko teise ir Hansos sąjungos bei Visbio taisyklėmis.

Gdansko teisininkų svarstymai tapo municipalinių įstatų, priimtų 1761 m., pagrindu. Šių įstatų skyriuje *Von See Handeln und der Schiffahrt* (Jūrų prekyba ir laivyba) buvo dešimt skirsnių, kaip antai „Laivai ir leidimas juos statyti“, „Jūriniai dokumentai“, „Kapitonai ir jų pareigos“, „Avarijos“ ir kt.<sup>17</sup>

#### Kelios praėjusių amžių laivų katastrofos

Laivybos sezonu, kuris mediniams laivams prasidėdavo vasario 3 d. arba 23 d. ir baigdavosi lapkričio 10 d., Baltijos jūroje kasdien grėsė pavojai<sup>18</sup>. Draudimas plaukioti žiemos metu buvo taikomas tik dideliems laivams, tačiau ne kiekvieną žiemą ir mažiems laivams būdavo saugu atviroje jūroje.

Europos miestų ir miestelių kronikose užfiksuota ne viena katastrofa jūroje. Laivai duždavo ne tik itin pavojingose vandenyse. Jie duždavo visur. Bene didžiausia XVI a. katastrofa Gdansko uosto priegose tapo 1582 m. metais su-

dužęs laivas, pastatytas Gdanske Džovaniui Batistai *Ciechi* iš Florencijos<sup>19</sup>.

Tikriausiai šis ir kiti panašūs atvejai paskatino Jeržį (Georgą) Klifeldą imtis priemonių. 1616 m. jis kartu su keliais kitais asmenimis gavo Gdansko miesto valdžios leidimą pastatyti laivą, laikyti jį Vyslos žiotyse ir naudoti gelbėjimo darbams<sup>20</sup>. Deja, nėra jokių rašytinių šaltinių, nurodančių, ar šie veiksmai buvo naudingi, ar ne.

Praėjusiais amžiais jūrose įvyko daugybė katastrofų, tačiau ne visos jos buvo užfiksuotos, visų pirma tais atvejais, kai žūdavo visa laivo įgula. Taip nutiko ir laivo „Elephant“ jūrininkams. 1635 m. šis laivas išplaukė iš La Rošelio su druskos ir acto kroviniu Gdansko pirkliui. Deja, po dviejų metų buvo paskelbta, kad laivas ir įgula dingo be žinios<sup>21</sup>. Be to, kilus audrai, laivai suduždavo ir prie uostų. Taip nutiko ir 1638 m. gruodžio mėn. Laivas „Fortuna“ atplaukė į Gdansko uosto priegais. Iškrovus dalį krovinio į baržą, laivas vargais negalais įplaukė į uostą. Nakties metu sustiprėjęs audrai, nutrūko laivo grandinės ir lynai. Laivas sudužo, o visa įgula žuvo<sup>22</sup>.

Galima paminėti žinomą atvejį, nutikusį 1725 m. dėl švyturio prižiūrėtojo kaltės. Jis neužkūrė laužo ant švyturio, todėl vienas laivas nuskendo, o dar keli patyrė avariją<sup>23</sup>. Panašios nelaimės yra nutikusios Gdansko laivams ir prie užsienio valstybių krantų. Pavyzdžiui, 1672 m. įvykusi avarija prie Danijos Lesės salos Kategato sąsiauryje, kur nebuvo navigacinių ženklų. Šiai nelaimėi atminti Lesės salos šiaurės rytuose esanti smėlio kopa pavadinta *Danzigmand*<sup>24</sup>. Panašiai yra Jastarnioje (Helos nerijoje). Ten smėlio kopa pavadinta *Libek* (Liubekas) laivui iš šio miesto, sudužusiam netoli Jastarnios, atminti<sup>25</sup>.

Jūroje ir netoli kranto dažnėjant avarijoms, XVIII a. buvo priimtas įsakymas dėl sudužėlių gelbėjimo ir atlygio už gelbėjimo darbus: ankstesnis atlygis, t. y. vienas trečdalis išgelbėto krovinio ir laivo vertės, buvo pakeistas suma, proporcinga gelbėjimo darbų trukmei ir išgelbėto turto vertei<sup>26</sup>.

XIX a. kelios Europos šalys ėmė teikti kranto gelbėjimo stočių paslaugas. Tai buvo atsakas į išaugusį laivų katastrofų skaičių, susijusį su laivybos plėtra.

13 Gburczyk J., *Historia Leby*, [http://historialeby.pl/tl/Wiek-XIX-\\_-cz--I.htm](http://historialeby.pl/tl/Wiek-XIX-_-cz--I.htm); 6 p.

14 Necel A., *Kutry o czerwonych żaglach*, Varšuva, 1955, p. 70-71; 155 p.

15 Bogucka M., *ten pat*, 138 p.

16 *ten pat*

17 Matysik S., *ten pat*, p. 263-330.

18 Matysik S., *ten pat*, p. 165; Bogucka M., *ten pat*, 134 p.

19 Simson P., *Geschichte der Stadt Danzig*, Gdanskas, 1918, Bd. 263.

20 Bogucka M., *ten pat*, 137 p.

21 Bogucka M., *ten pat*, 144 p.

22 Bogucka M., *ten pat*, 141 p.

23 Bogucka M., *ten pat*, 135 p.

24 Litwin J., *Morskie dziedzictwo Gdańska*, Gdanskas, 1998, 56 p.

25 Struck R., *Półwysep Helski od A do Z*, Gdynė, 2003, 31 p.

26 Bogucka M., *ten pat*, 137 p.



Pirmoji organizacija, kurios tikslas – gelbėti patekusius į nelaimę jūroje, buvo įkurta 1824 m. Tai Didžiosios Britanijos karališkoji gelbėjimo asociacija. Ji buvo atsakinga už saugią laivybą Britanijos vandenyse ir pasiruošusi skubėti į pagalbą nelaimėliams. Tais pačiais metais panaši organizacija buvo įkurta Olandijoje. Tačiau nutekėjo nemažai laiko, kol tokios organizacijos įsikūrė kitose Europos šalyse. Vokietijoje, kuri XIX a. administravo visą pietinę Baltijos pakrantę, pirmosios gelbėjimo stotys buvo pradėtos kurti Rytų Prūsijoje XVIII a. šeštajame dešimtmetyje. 1865 m. buvo įkurta Vokietijos jūrų paieškos ir gelbėjimo tarnyba (*Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger* – DGzRS), kuri iki šiol savo veikloje vadovaujasi 1866 m. priimtais įstatais. Šios tarnybos šūkis – „Už savo brolius jūroje“<sup>27</sup>. Vokietijos jūrų paieškos ir gelbėjimo tarnyba ėmėsi aktyvios veiklos ir jau 1866 m. Leboje pastatė nedidelį namuką, kuriame įrengė vietos gelbėjimo stotį. Vėliau gelbėjimo stotys buvo pastatytos pakrantėje maždaug kas kelios dešimtys kilometrų į rytus nuo Lebos – Kopaline, Karvijos Pelkėse, Vladyslavove, Jastarnioje ir Helo nerijoje. Šias ir kitas dar toliau į rytus pastatytas stotis administravo Vokietijos jūrų paieškos ir gelbėjimo tarnybos apskričių asociacijos Gdansko taryba. Apskričių tarybų būstinė buvo Bremene. Vokietijos jūrų paieškos ir gelbėjimo tarnyba buvo finansuojama narių įnašais ir aukomis. Be to, tarnyboje buvo renkami mecenatai (dažniausiai tai buvo aukšti valdžios pareigūnai) ir garbės pirmininkai. 1872–1873 m. tarybai pirmininkavo Prūsijos princas admirolas Adalbertas. Po princo Adalberto mirties jo vardu buvo pavadinta viena Gdansko fregata. (3 pav.)

Šis laivas, vėliau perdarytas į tristiebę burlaivį, 1883 m. sudužo atsitrenkęs į uolas prie Mambleso (Glamorgano grafystė, pietų Velsas) švyturio. 1883 m. sausio 27 d. šio laivo gelbėjimo operacijoje dalyvavo didžiulis burinis ir irklinis gelbėjimo laivas „Wolverhampton“. Ši operacija gelbėjimo laivui, tarnavusiam nuo 1866 m., buvo paskutinė. Gelbėjimo metu jis apsivertė. Iš šešių įgulos narių išsigelbėjo tik du<sup>28</sup>. Tačiau drąsi įgula jau buvo spėjusi išgelbėti 78 vokiečių laivo jūrininkus.

Bet grįžkime prie savo krantų. Pirmoji priemonė, kuria naudojosi 1870 m. įkurta Jastarnios gelbėjimo stotis, buvo lynų mėtymo įtaisai. 1874 m. Jastarnioje buvo pastatyta stoginė, o jau 1887 m. – mūrinis namas. Dar vienas namas



3 pav. Gdansko laivo „Admiral Prinz Adalbert“ kapitono piešinys (privati kolekcija)



4 pav. Arklių traukiama gelbėjimo valtis



5 pav. Gelbėjimo valtis skuba prie laivo, kurio įgula laukia pagalbos

buvo pastatytas 1890 m. ir stovi iki šiol. 1911 m. buvo pastatyta stoginė valčiai su važiuokle ant ratų<sup>29</sup>.

Atsižvelgiant į anglų ir olandų patirtį, visose gelbėjimo stotyse turėjo būti irklinė ir burinė valtis. Ji iš gelbėjimo stoties būdavo traukiama arklių (4 pav.) ir įleidžiama į vandenį, o tada plaukdavo gelbėti vandenyje atsidūrusių nelaimėlių arba prie avariją patyrusio laivo (5 pav.), iš kurio į krantą pargabendavo laivo keleivius ir įgulos narius.

Senosiose fotografijose matyti, kad gelbėtojai dėvėjo specialius kostiumus ir iš kamščiamedžio žievės pagamintas gelbėjimosi liemenes. Gelbėtojais dažniausiai dirbdavo vietos žvejai, kartais – kiti tinkamai apmokyti asmenys. Už gelbėjimo darbus jie gaudavo atlygį.

27 Konkel A., *Stacja ratownictwa brzegowego w Jastarni*, Gdanskas, 2012, 15 p.

28 Internetinė sverainė: <http://lostwolverhampton.co.uk/tag/admiral-prinz-adalbert/>; [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_shipwrecks\\_in\\_1883](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_1883)

29 Konkel A., *ten pat*, p. 25–28.





**6 pav.** Jūrų gelbėjimo operacijose naudotos priemonės. Dešinėje – lynų mėtymo į nelaimę patyrusį laivą įtaisas, viduryje – dėžė su lynu



**7 pav.** Pradedama įgulos, kurios laivas užplaukė ant seklumos, gelbėjimo operacija. Nuo kranto iššautas lynas pasiekia laivą



**8 pav.** Gdansko laivų, patyrusių avariją prie Skageno, puošybos elementai. Iš kairės: „Georg“, „Friedrich Wilhelm IV“ ir „C. L. Bahr“

Pirmąją gelbėjimo valtį Lebos miestui 1865 m. nupirko Berlyno žurnalas „Daheim“ skaitytojais. Atlikus valtįs bandymus ir apmokius įgulą, valtis iš Hamburgo buvo parplukdyta į Lebą ir pavadinta „Daheim“<sup>30</sup>. Valtis buvo 9 metrų ilgio. Įgulą sudarė aštuoni yrininkai, vairininkas ir laivavedys, kuris stovėdavo valtįs priekyje.

Įsigyti visą gelbėjimo stočiai reikalingą įrangą būdavo ganėtinai brangu, tad pradžioje stotims tekdavo verstis be jos. Be arklių traukiamos valtįs, stotyse būta ir kitų priemonių. (6 pav.)

Valtis taip pat ne visuomet būdavo leidžiama į vandens, nes audros metu galėdavo kilti pavojus pačių gelbėtojų gyvybei. Jei laivas užplaukdavo ant seklumos arčiau nei per 500 metrų nuo kranto, jo keleiviai ir įgula būdavo gelbėjami kitu būdu. Pagrindinė šios sistemos dalis buvo mortyra, kuri vėliau buvo pakeista pabūklų, paleisti nuo kranto smaigiu su metamuoju lynu. (7 pav.)

Šie lynai buvo laikomi specialiose dėžėse ir kartu su kitomis priemonėmis arklių traukiamais vežimais gabenami į gelbėjimo operacijų vietą. Smaigas su metamuoju lynu būdavo paleidžiama į avariją patyrusį laivą. Gelbėjamo laivo įgulos nariai pagaudavo šį lyną ir jo padedami prisitraukdavo gelbėjimo lyną. Šis lynas laivo denyje būdavo prie ko nors tvirtinamas (pavyzdžiui, prie stiebo), o tada iš kranto į laivą būdavo traukiamas specialus gelbėjimo krepšys. Šis krepšys buvo panašus į dideles kelnes, pagamintas iš tankaus audinio. Žmonės paeiliui sėsdavo į gelbėjimo krepšį ir būdavo lynu traukiami į krantą.

Viena pavojingiausių vietų, kurioje nutikdavo daugiausiai nelaimių, buvo toliausiai į šiaurę nuo Jutlandijos nutolęs Skageno ragas, kurį reikėdavo apiplaukti norint patekti į Baltijos jūrą. Tai iliustruoja ir toks faktas, kad toje vietoje per 14 metų nukentėjo net trys Gdansko laivų savininko Georgo Linko laivai. 1857 m. laivas „Georg“ užplaukė ant seklumos, tačiau panaudojus specialų gelbėjimo krepšį

visi 23 laive buvę žmonės buvo išgelbėti<sup>31</sup>. Kitas jo laivas – „Friedrich Wilhelm IV“ – čia patyrė nelaimę 1864 m. Laimėi, visus 19 įgulos narių išgelbėjo gelbėjimo valtis<sup>32</sup>. 1871 m. teko gelbėti smėlio seklumoje įstrigusį trečiąjį šio savininko laivą – „C. L. Bahr“ – su 18 įgulos narių<sup>33</sup>. (8 pav.)

Šiuos ir daugumą kitų laivų mena laivapriekio puošybos elementai, kuriuos kažkada ėmė rinkti vieno Skageno restorano savininkas (9 pav.) ir kuriuos dabar galima pamatyti Geteborgo jūrų muziejuje<sup>34</sup>.



**9 pav.** 1938 m. padaryta Skageno viešbučio restorano nuotrauka, kurioje restoranas išpuoštas prie Skageno sudužusių laivų puošybos elementais

Skageno gelbėtojų darbas buvo užfiksuotas ne tik rašytiniuose dokumentuose, bet ir piešiniuose. Viename jų pavaizduoti vyrai su teleskopais, žvelgiantys į tolį ir tikrinantys, ar nėra prie Skageno besiartinančių laivų. Kitame pavaizduoti žvejai, stebintys, kaip manevruoja burlaivis. Na, o trečiame pavaizduota per smėlio kopas traukiama gelbėjimo valtis.

Mūsų pakrantės gelbėjimo stočių kronikose surašytos sėkmingos jūrininkų gelbėjimo istorijos. Kartais jose būdavo nurodomos nelaimių priežastys, kaip, pavyzdžiui, 1903 m. gegužės 15 d. prie Lebos įvykusi nelaimė, kuomet audros

31 Lisberg Jensen O., *Figurehead and other Ship Ornaments at the Maritime Museum of Gothenburg*, Geteborgas, 1984, 38 p.

32 *Ten pat*, 38 p.

33 *Ten pat*, 39 p.

34 *Ten pat*, p. 27–31.

laivą „Neptun“ nubloškė už 5 km į rytus nuo miesto. Gelbėjimo įgula iš Lebos atskubėjo į pagalbą su arklių traukiama gelbėjimo valtimi „Daheim“. Gelbėjimo operacija, kurią koordinavo žvejys Augustas Kaufmanas, buvo sėkminga – visi įgulos nariai saugiai pasiekė krantą. Vėliau laivo kapitonas prisipažino, kad nelaimė įvyko dėl jo kaltės. Lebos prieplaukos navigacinį žiburį jis palaikė Rozevės švyturio žiburiu...<sup>35</sup>

#### Gelbėjimosi priemonės laive: keli pavyzdžiai iš praeities

Baigdamas norėčiau pakalbėti apie gelbėjimosi priemones, kurios būdavo laivuose. Apie tai dar XIII a. pabaigoje rašė Venecijos tyrinėtojas ir pirklys Markas Polas. Viename savo pasakojimų jis rašo: „...Norėčiau pranešti, kad laivai iš Ideno, Kurmoso, Kišio ir kitų vietų Indijos vandenyse susiduria su daugybe pavojų, nes yra labai lengvi. ...Ką gi daro jais plaukiantys pirkliai ir kiti žmonės? Jie visuomet gabenasi daugybę odinių maišų. Kai pamato, kad artėja audra ir jūra ima stipriai banguoti, jie prikemša tuos maišus perlais ir brangakmeniais, kuriuos gabenasi, taip pat rūbais ir maisto atsargomis. Tada suriša maišus į krūvą ir pasigamina savotišką plaustą, kad laivui nuskendus galėtų juo išsigelbėti...“<sup>36</sup>Panašių priemonių imdavosi ir kituose vandenyse plaukiojantys jūrininkai. Yra išlikusių iliustracijų, kuriose vaizduojamos XVIII a. gelbėjimosi priemonės – šiandieninių gelbėjimo plūdžių pirmtakės<sup>37</sup>. (10 pav.)

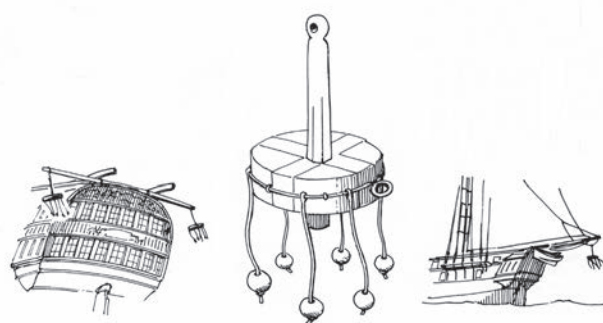
Iki XIX a. dažniausiai buvo naudojamos iš žievės pagamintos gelbėjimosi liemenės. Vėliau gelbėjimo plūdės ir patobulintos gelbėjimosi liemenės tapo privalomomis visuose laivuose.

Nuo pat viduramžių jūrinių laivų deniuose būdavo gabenamos nedidelės valtys. Esant geram orui, šios valtys būdavo tempiamos paskui laivą. Tačiau jų pakėlimas ir nuleidimas reikalavdavo daug laiko. Be to, kilus audrai, tai būdavo itin sunku padaryti. (11 pav.)

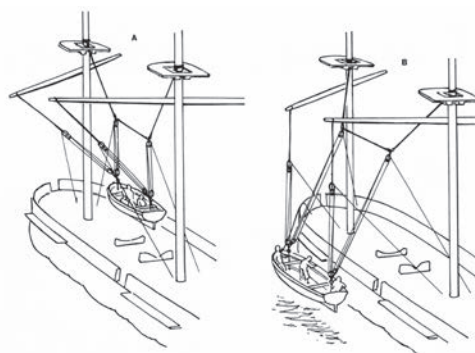
Mintis tempti valtį paskui laivą tikriausiai kilo olandų jūreiviams Kinijoje, pamačiusiems valtis tempiančius okeaninius kinų burlaivius (džonkas). Vėliau, XVIII a., olandų banginlaiviai gabendavo valtis pakabintas ant keltuvų, kad prireikus jas būtų galima greitai nuleisti į vandenį ir priplaukti arčiau banginio. (12 pav.)

Laivas su valtimis. Iki XIX a. dideli linijiniai laivai gabendavosi keletą ant keltuvų pakabintų valčių, tuo tarpu banginlaiviams tai buvo įprasta. Laivų įranga tobulėjo kartu su laivų statyba (13 pav.), tačiau turėjo praeiti šimtas metų, kol sukamieji keltuvai buvo pakeisti automatiniais.

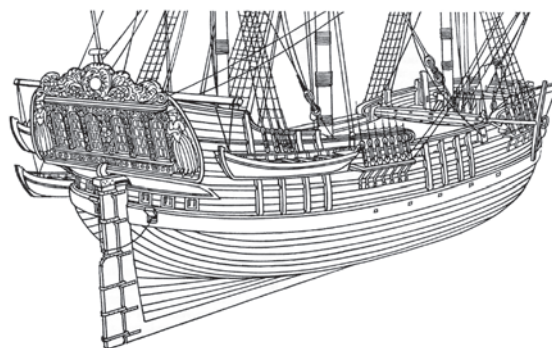
Pabaigai norėčiau pasakyti, kad jūrų gelbėjimo paslaugos ir su jomis susiję teisės aktai reikalauja papildomų tyrimų, kurie galėtų tapti išsamiais monografijomis. Laivybos nelaimės ir katastrofos, apie kurias vis tenka išgirsti, dar kartą mums primena, koks pavojingas yra jūrininkų darbas.



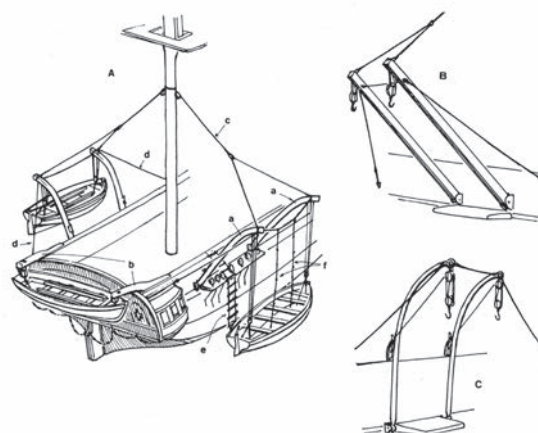
10 pav. Gelbėjimo prietaisai, kuriais naudojosi jūrininkai XVIII a.



11 pav. Kol nebuvo keltuvų, nuleisti laivo vidurinėje dalyje esančią valtį buvo daug pastangų ir laiko reikalaujantis darbas



12 pav. XVIII a. olandų laivas su valčių keltuvais laivagalyje



13 pav. Valčių keltuvai Prancūzijos laineryje (XVIII a. pradžia)

35 Gburczyk J., *ten pat*, 18 p.

36 Polo M., *Opisanie swiata*, Varšuva, 1993, 412 p.

37 Harland J., Myers M., *Seamanship in the Age of Sail*, Londonas, 1984, 289 p.



## ATTEMPTING TO ENSURE SAFETY IN SHIPPING AND MARITIME RESCUE SERVICES – SOME EXAMPLES FROM HISTORY

Dr. JERZY LITWIN

National Maritime Museum, Gdańsk, Poland

### The development of maritime law relating to safety in shipping – examples

One of the oldest and longest functioning procedures regarding shipping used to be the *ius naufragii* (right of shipwreck), that is, a custom entitling the lord of the coast to persons and property that washed ashore following a shipwreck. This applied to all the ship's cargo, even to the wreckage itself and any passengers that came ashore, who might be taken into slavery. It is important to bear in mind that no legislative act ever gave lords of coasts or the populace inhabiting them the right to castaways' property. This practice was upheld by centuries'-old custom in contradiction to the written law, which stated explicitly that the property of castaways should remain theirs.

In various parts of Europe, the *ius naufragii* developed from the 5<sup>th</sup> to the 9<sup>th</sup> century, and it was taken advantage of with varying intensity right until the 19<sup>th</sup> century. The conviction that the cargo and castaways from a wrecked ship belonged to the lord of the coast, or some other authorised person, was documented in the oldest-known record from 7<sup>th</sup> century England: this stated that “everything the sea washes ashore belongs to the lord; people should be regarded as slaves and killed if they resist<sup>1</sup>.” But in some parts of Europe, rulers rescinded the *ius naufragii* as early as the 10<sup>th</sup> century. In the 11<sup>th</sup> century, the German chronicler Adam of Bremen wrote that the (Old) Prussians inhabiting Samland were people disposed in a friendly manner to their fellow men, and would hurry to the assistance of those in danger at sea<sup>2</sup>. This evidently shows that the behaviour of the pagan Prussians was then quite different from that of western Europeans.

The oldest known legal regulations relating to safety in shipping in the seas around Gdańsk come from the early 13<sup>th</sup> century. Then, during the expansion of the port of Gdańsk in the reign of Duke Świętopełk II (1217-1266), he issued an edict regarding the protection of shipping to the effect that: “A cog, if it should be wrecked within our borders, 10 grzywna [this was a fine in the then local currency], a smaller vessel 5 [grzywna], to be paid after salvage.

If it should run aground in our port or suffer damage, all necessary assistance will be forthcoming<sup>3</sup>.” It is clear from this document that the cog was at that time the largest type of vessel entering the port at the mouth of the Vistula, and also that the Duke had technical facilities in Gdańsk for repairing damaged ships.

In the Middle Ages, ships and their passengers and crews were exposed to a great many dangers. These were due not only to bad weather and navigational errors, but also to various forms of piracy, both at sea and on shore, where a ship might run aground. The Central Archives of Historical Records in Warsaw are in possession of a document, dated 1253 and signed by Albert Suerbeer, Archbishop of Livonia, Estonia and Prussia, in which he threatens plunderers with punishments for stealing property washed ashore from ships wrecked during storms<sup>4</sup>. The concept of a “rich coast” came into being in the Middle Ages and was based on the appropriation of everything that might be found on the beach. The lords of various territories considered themselves entitled to such goods, but other, “unauthorised” persons also took advantage, like robbers, who would light bonfires on the coasts in order to lure ships to their destruction, especially during storms. On the other hand, there are archival reports of honestly conducted rescue actions. In 1377 a Gdańsk cog was lost in the shallows of the Sund; she was carrying textiles and items of food, including rice and oil, purchased by merchants from Toruń. Danish reports state that the cargo was recovered and that the salvage operator's reward was 10% of its value<sup>5</sup>.

Returning to general legislation, it is important to remember that the traditional maritime law enacted at Damme (near Bruges, in Flanders) was the norm for Gdańsk ships. This contained a codified set of resolutions which were binding on shipowners, ships' captains, merchants and mariners. These ordinances were copied in Gdańsk in 1407<sup>6</sup>.

Along with the development of the maritime admin-

1 Matysik S., *Prawo nadbrzeżne (Ius naufragii). Studium z historii prawa morskiego*, Toruń 1950, p. 53.

2 Ibidem, pp. 194-195

3 Zbierski A., *Ośrodek handlowy i portowy*, [in:] Cieślak E., (ed.) *Historia Gdańska*, Gdańsk, 1978, pp. 205, 217.

4 Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, AGAD nr 579, 1253 r., (1065/19).

5 Bonde N., Jensen J.S., *The dating of a Hanseatic cog-ship in Denmark. What coins and tree rings can reveal in maritime archaeology*, [in:] Olsen O., Skamby Madsen J., and Rieck F., (ed.) „Shipshape”, Roskilde. 1995, pp.103-121.

6 Bogucka M., *Gdańscy ludzie morza w XVI-XVIII w.*, Gdańsk, 1984, p. 138.

istration in Gdańsk and the emergence of new navigational problems, these ordinances – maritime codes – were amended and fresh ones issued. Certain examples of legislation were copied from other ports. This is what happened in the case of the Gdańsk Shipping Law of 1488. Eight of its articles were based on the Lübeck Law of 1254, while the other six, relating to shipping on the River Vistula, were taken from a document issued in 1375<sup>7</sup>.

Regulations were variously interpreted, which is why the charges levied on salvaged cargo differed from region to region. Such practices led to all manner of disputes, faithfully recorded in documents that are today an invaluable source. In the Gdańsk archives there is one such document drawn up at Szczecin in 1492 by Pomeranian Duke Bogusław X in which he rejects as unjustified the complaint lodged by Gdańsk merchants concerning the observance of *ius naufragii* by the Lębork (Lauenburg) headman (Vogt) in relation to ships of theirs and also Swedish ships wrecked off Żarnowiec. The Duke was of the opinion that the headman charged the castaways less than one sixth of the value of the salvaged property, when in fact he was legally entitled to one third of the whole cargo<sup>8</sup>. Another document, this time from 1511, is of a somewhat different nature. In it, the Gdańsk City Council explains to one Nicholas and the chapter of the Norbertine nunnery at Żukowo that it administers the sea coast by royal warrant and is legally entitled to all property washed ashore from wrecked ships. Moreover, the nunnery's subjects, including those from Oksywie, should hand over any property they appropriate to a representative of Gdańsk<sup>9</sup>. In some areas, however, all goods washed ashore – both vessels and their cargos – continued to be the property of the lord of the coast. In Poland, King Casimir IV Jagiellon in 1454 and later King Sigismund the Elder did away with this practice. The kings of Poland strove to improve safety in shipping and to ban the practice of *ius naufragii*. In 1526, for example, King Sigismund the Elder decreed a statute for Gdańsk stating the procedure to be followed regarding castaways' property<sup>10</sup>. Until the rightful owner or his/her heirs came to claim that property, this was to be placed in storage by the burgrave and the council. Perishable goods were to be sold and the proceeds retained. If no one made any claims on the stored prop-

erty, the burgrave and council were to inform the king, who had the right to dispose of it<sup>11</sup>. On the basis of these documents one can assume that until the partitions of Poland, *ius naufragii* was not applied on the coasts of Poland and Lithuania. The observance of this regulation was difficult to enforce, however, and if conditions were right, shipwrecked property was appropriated by Gdańsk. A well-known incident occurred in 1531, when the Gdańsk authorities surprised King Sigismund the Elder. The local fishermen had caught a highly unusual marine animal. As the shape of the creature resembled a bishop in his chasuble, the animal was named a "sea bishop" and offered to the Polish king. He, however, refused to accept this gift and recommended that the monster be released<sup>12</sup>. The chronicles remain silent about whether the animal survived this ordeal.

It is fairly safe to say that *ius naufragii* was observed along the southern shores of the Baltic, and documents record some quite dramatic situations. One such incident occurred on the beach at Łeba, on which in 1797 the ship "Langeland" met her end. (Fig. 1) The local populace pillaged the wreck, in contravention of the Prussian King Frederick the Second's edict of 1743, which expressly prohibited such activity. As a result, the War Department in Szczecin intervened, publishing regulations concerning the rescuing of castaways and the procedures for salvaging property from wrecks. (Fig. 2) This cannot have had much of an effect, however, since in 1824 the district head of Łeba stated officially that the town's inhabitants were more interested in booty than in the lives of the crews of wrecked vessels<sup>13</sup>. The same attitude prevailed on other parts of the Baltic coast. Even at the turn of the 19<sup>th</sup> century, as Augustyn Necel relates in his books, people from Kashubian villages on the coast would comb the beaches for booty<sup>14</sup>.

On the other hand, local authorities may well have tolerated the dismantling of wrecks abandoned on beaches or in shallow waters. Some fifteen or twenty years ago there was a cottage at Jastarnia [on the Hel peninsula] in which the ceiling beams consisted of deck boards removed from a ship that had been wrecked on the nearby beach.

The provisions of maritime law, which evolved with the passage of time, are worth another look. The provisions of the codex of Gdańsk that had been applicable in the 15<sup>th</sup>

7 Janik B., *Prawo żegluga według rękopisu gdańskiego z roku 1488*, Gdańsk, 1958.

8 Górski K., Biskup M., *Akta Stanów Prus Królewskich*, Toruń 1961, T.III., cz. I (1492-1497), pp. 6-7.

9 Biskup M., *Akta Stanów Prus Królewskich*, Poznań 1975, T. V, cz. 3 (1511-1512) p. 98.

10 Matysik S., *Prawo morskie Gdańska*, Warszawa 1958, p. 30.

11 Bogucka M., *ibidem*, p. 137.

12 Bonhomme M., *Guillaume Rondelet, Libri de Piscibus Marinis, In quibus verte Piscium effigies expressae sunt*. Lyon, 1554, p. 494.

13 Gburczyk J., *Historia Łeby*, [http://historialeby.pl/tl/Wiek-XIX\\_-cz.-I.htm](http://historialeby.pl/tl/Wiek-XIX_-cz.-I.htm); p. 6.

14 Necel A., *Kutry o czerwonych żaglach*, Warszawa 1955, pp. 70-71; 155.



century were amended in 1522<sup>15</sup>. This original manuscript of this document, containing the text of maritime law, together with a few copies, have survived to the present day. The next manuscripts relating to maritime law are from 1611: from their title – “*Ius Nauticum Civitatis Gedanensis*” – it is clear that they were produced in Gdańsk<sup>16</sup>. One should add here that the law from Damme was not the only one that was applied to certain cases in Gdańsk: maritime disputes were also adjudicated on the basis of Lübeck law, the Hanseatic recesses and the Visby codex.

The deliberations of the Gdańsk lawyers led to legislative foundations that bore fruit in the form of a municipal statute issued in 1761. One of its chapters, headed “*Von See Handeln und der Schifffahrt*” [On Maritime Trade and Shipping], contained ten sub-chapters with titles such as “Ships and the authorization for their construction”, “Maritime documents”, “Captains and their duties” and “Emergencies”<sup>17</sup>.

#### Some shipping disasters in bygone centuries.

Dangers to shipping were ever-present during the sailing season, which in the Baltic used to apply to wooden sailing ships from the 3<sup>rd</sup> or 23<sup>rd</sup> of February to the 10<sup>th</sup> of November<sup>18</sup>. The ban on sailing during the winter applied only to large ships, but not every winter was it safe for small ships to sail in open waters.

The chronicles of European towns and cities frequently recorded disasters at sea. Ships broke up not only in particularly dangerous waters: they could be wrecked anywhere. Probably the worst disaster that took place on the Gdańsk roadstead in the 16<sup>th</sup> century was the wreck in 1582 of a ship built in Gdańsk for Giovanni Battista Ciechi of Florence<sup>19</sup>.

This and other such cases may have inspired the initiative of Jerzy (Georg) Klefeld, who after 1616, together with a few other persons, obtained consent from the Gdańsk municipal authorities to build a ship that was to be based at Wisłoušcie and used for rescue/salvage actions<sup>20</sup>. Unfortunately, the sources do not say whether such actions were successful or not.

Many disasters occurred at sea in past centuries, but not all of them were recorded – this would have been the case when the entire crew perished. That is what befell the mariners of the “Elefant”, which in 1635 sailed out of La Rochelle

with a cargo of salt and vinegar for a merchant in Gdańsk: two years later, the ship and her crew were deemed lost<sup>21</sup>. A ship’s crew could also lose their lives during a storm near a port. This is what happened during a storm in December 1638. The “Fortuna” had arrived in the Gdańsk roadstead. After having transferred some of her cargo to a lighter, she just about managed to sail into port. During the night, the storm worsened and tore the ship from her moorings. She was destroyed on the shore and all her crew perished<sup>22</sup>.

There is also the notorious case of negligence on the part of the Gdańsk lighthouse keeper in 1728. He failed to maintain the fire on the lighthouse, as a result of which one vessel sank and others were damaged<sup>23</sup>. Similar disasters befell ships from Gdańsk off foreign shores. One such incident took place in 1672 in the Kattegat, off the Danish islet of Laesö, because there were no navigational marks. Local tradition commemorates the site of this shipwreck: a sand-dune on the north-eastern tip of Laesö bears the name “Danzigmand”<sup>24</sup>. In similar vein, there is a sand dune near Jastarnia on the Hel Peninsula named “Libek” (Lübeck), in memory of the destruction nearby of a ship from that city<sup>25</sup>.

Accidents at sea, especially close to the shore, led to the introduction in the 18<sup>th</sup> century of local orders requiring castaways to be rescued and regulating the means by which rescuers were remunerated: the former reward of one third of the salvaged cargo and ship was replaced by a sum proportional to the duration of the rescue action and the salvaged property<sup>26</sup>.

In the 19<sup>th</sup> century shore rescue services began to be organised in several European countries in response to the inevitable increase in maritime disasters resulting from the expansion of shipping.

The first such organisation, founded in 1824 with the aim of rescuing those in danger at sea, was the Royal National Lifeboat Institution in Great Britain. It became responsible for the safety of shipping in British waters and was to come to the aid of anyone in difficulties at sea. In the same year, a similar organisation came into being in the Netherlands. But much time elapsed before further such institutions were established elsewhere in Europe. In Germany, which administered the entire southern coast of the Baltic in the 19<sup>th</sup> century, the first attempts at setting up life-

15 Bogucka M., *ibidem*, p. 138.

16 *ibidem*

17 Matysik S., *ibidem*, pp. 263-330.

18 Matysik S., *ibidem*, p. 165; Bogucka M., *ibidem*, p. 134.

19 Simson P., *Geschichte der Stadt Danzig*, Danzig 1918, Bd. 263.

20 Bogucka M., *ibidem*, p. 137.

21 Bogucka M., *ibidem*, p. 144.

22 Bogucka M., *ibidem*, p. 141.

23 Bogucka M., *ibidem*, p. 135.

24 Litwin J., *Morskie dziedzictwo Gdańska*, Gdańsk, 1998, p. 56.

25 Struck R., *Półwysep Helski od A do Z*, Gdynia, 2003, p. 31.

26 Bogucka M., *ibidem*, p. 137.

boat stations were made in East Prussia in the 1850s. The German Maritime Search and Rescue Service (*Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger* – DGzRS) came into being in 1865; on the basis of its statute of 1866, it exists to this day. Its tasks were encompassed in the phrase “With our brothers at sea in mind”<sup>27</sup>. The DGzRS wasted no time in taking action and already in 1866, a small building was erected to house the necessary equipment at Łeba, where the local lifeboat station was situated. Further such stations were built along the coast at intervals of a score or so kilometres – east of Łeba at Kopalino, Karwieńskie Błota, Władysławowo, Jastarnia and Hel. These stations and others built even farther to the east were operated by the board of the DGzRS District Association in Gdańsk. These boards had their headquarters in Bremen, and the DGzRS was financed to a large extent by membership subscriptions and donations. There were also patrons – usually people in high office in the state – and honorary chairmen. In 1872–1873 the chairman was Prince Admiral Adalbert of Prussia. After his death, a frigate of Gdańsk was named after him “Admiral Prinz Adalbert” (Fig. 3). This vessel, later converted into a three-masted barque, broke up in 1883 on the rocks near the Mumbles Lighthouse in Glamorgan, south Wales. One of the vessels participating in the subsequent rescue operation on 27 January 1883 – for the last time, as it turned out – was the “Wolverhampton”, a large sail and oar-propelled lifeboat, which had been in service since 1866. During the rescue action she capsized, and four of her six crew were lost<sup>28</sup>. Before that the brave crew had managed to rescue 78 seamen from the German ship

But let us return to our own shores. The first piece of equipment that the Jastarnia Lifeboat Station, built in 1870, had at its disposal was a portable rocket launcher. In 1874 a shed was erected at Jastarnia, and a second, masonry one in 1887. A third one was put up in 1890, and it is still standing. In 1911 one more building was erected for this station, a boathouse for a boat on a wheeled chassis<sup>29</sup>.

Based on British and Dutch experience, every lifeboat station had to have an oar and sail propelled boat. This would be taken to the site of the rescue action on a horse-drawn carriage, (Fig. 4) after which it was launched to take up castaways out of the sea or to sail to the stricken ship, (Fig. 5) take off the passengers and crew and bring

them back to the shore. Historical photographs show that lifeboat crews wore special suits and lifebelts made from cork. These crews usually consisted of local fishermen and sometimes other suitably schooled people. They received a remuneration for their rescue services.

The first lifeboat for Łeba was purchased by the readers of the Berlin periodical “Daheim” in 1865. Following trials and crew training in Hamburg, the boat was transported to Łeba and was christened the “Daheim”<sup>30</sup>. She was 9 metres in length, and the crew consisted of eight oarsmen, a steersman, and a skipper, who took up a position in the bows.

Equipping typical shore rescue stations was expensive, and they did not have the full complement of gear right from the start. Apart from the boat on the carriage, there were other pieces of equipment. (Fig. 6) Even the boat itself could not always be used, since launching it in a heavy storm could endanger the lives of the rescuers themselves. If, on the other hand, a ship had run aground in shallows closer than 500 m from the shore, her passengers and crew were rescued in another way. The main element of this system was a mortar, or later, a more accurate cannon for launching a rocket from the shore with a hauling line. (Fig. 7) These lines were kept in special cases and together with other gear were taken to the rescue site in purpose-built horse-drawn carts. A rocket carrying the end of the hauling line would be fired over the stranded vessel. The crew members to be rescued would catch that line and pull the actual rescue line towards them. This in turn was attached to a block placed somewhere above the deck, say, to a mast, and a breeches buoy was then hauled from the shore to the ship. The breeches buoy consisted of a lifebuoy into which what looked like a large pair of shorts made from thick fabric was inserted. Each person to be rescued would get into this rig in turn and be pulled ashore.

One area notorious for the large number of accidents occurring there was the Skagen Odde peninsula in the far north of Jutland, which ships had to sail around in order to enter the Baltic. How dangerous a place this was is illustrated by the fact that the Gdansk shipowner Georg Linck lost three ships there in the space of 14 years. In 1857 the “Georg” ran aground in shallow waters there, but all 23 persons aboard were rescued with the aid of a breeches buoy rig<sup>31</sup>. A second ship – the “Friedrich Wilhelm IV” – came to grief there in 1864. Luckily, her entire crew of 19 was res-

27 Konkel A., *Stacja ratownictwa brzegowego w Jastarni*, Gdańsk, 2012, p. 15.

28 Internet: <http://lostwolverhampton.co.uk/tag/admiral-prinz-adalbert/>; [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_shipwrecks\\_in\\_1883](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_1883)

29 Konkel A., *ibidem*. pp. 25–28.

30 Gburczyk J., *ibidem*. p. 11.

31 Lisberg Jensen O., *Figurehead and other Ship Ornaments at the Maritime Museum of Gothenburg*, Göteborg, 1984, p. 38.

cued by lifeboat<sup>32</sup>. A similarly successful rescue took place in 1871, when 18 seamen were taken off the third of Linck's vessels, the "C. L. Bahr", which had become stranded on a sandbank<sup>33</sup>. (Fig. 8)

The memory of these and many other ships has been perpetuated by their figureheads, once accumulated by a restaurant owner in Skagen, (Fig. 9) and now in the collections of the Maritime Museum of Gothenburg<sup>34</sup>. The activities of the Skagen lifeboat crews were recorded not only in writing, but also in paintings. One of these depicts a number of gentlemen with telescopes, scanning the sea for ships approaching Skagen. Another illustrates a group of fishermen awaiting the results of a sailing ship's manoeuvres. A third painting shows a lifeboat being hauled over sand dunes.

The chronicles of the lifeboat stations on our coast give accounts of equally successful rescues of seamen. Sometimes, they also explain the causes of such disasters, like the one that took place off Łeba on 15<sup>th</sup> May 1903, when the "Neptun", a large Swedish sailing ship, became stranded in a storm 5 km east of the town. The rescue team from Łeba came overland along with the lifeboat "Daheim" on a carriage drawn by horses. The rescue, coordinated by the fisherman August Kaufman, was wholly successful: all the crew were brought ashore. The ship's captain later admitted that the disaster had been his fault: he had taken the navigation light on the pier at Łeba for the light from the Rozewie lighthouse ...<sup>35</sup>

#### **Life-saving gear on ships – examples from the past.**

To end this talk, I would like to say something about gear for saving seamen's lives that was carried on board ships. The earliest information on this subject is contained in reports from the late 13<sup>th</sup> century by the Venetian explorer and merchant Marco Polo. In one of his stories he says this: "... I would like you to know that ships from Eden, Kurmos, Kishi and other countries, sailing the Indian seas, often come to grief because of their light construction. ... But what do the merchants and other people sailing on these ships do? They always take a lot of leather sacks with them. And when they see that a storm is gathering and the sea is getting rough, they fill these sacks with the pearls and precious stones that they have with them, also clothes and underclothes and the necessary provisions. Then they tie all these sacks together, to form a raft, as it were, so that if

the ship should sink, they will remain floating in the water on these sacks ..."<sup>36</sup>. Preparations of this nature may well have been made by sailors elsewhere in the world. We have pictorial evidence of rescue gear for individual seamen from the 18<sup>th</sup> century: early versions of today's lifebuoys were hung from jibs in the ship's stern<sup>37</sup>. (Fig. 10) By the 19<sup>th</sup> century, lifebelts made from bark were in general use, while lifebuoys and continually improved lifebelts became compulsory on every ship.

Ever since the Middle Ages, sea-going vessels carried smaller boats on deck. On occasion, and only in good weather, such a boat would be towed behind the ship. But raising and lowering it took time and was impossible in stormy seas. (Fig. 11) The idea of towing a boat behind a ship may have originated among Dutch sailors in China, where they saw that ocean-going junks were equipped in this way. Later, in the 18<sup>th</sup> century, Dutch whalers of the "bootship" type carried boats suspended from davits, which could be quickly lowered on to the water so as to get closer to a whale. (Fig. 12) The name "bootship" implies a "ship with boats". By the 19<sup>th</sup> century, large ships of the line were carrying a few boats hung from davits, and on whalers this was standard practice. Ships' gear developed hand-in-hand with that of shipbuilding techniques, (Fig. 13) but almost 100 years were to pass before radial davits were replaced by gravity ones.

In conclusion, I can say that the history of marine rescue services and the associated legal framework requires further study, which may bear fruit in the form of thoroughly worked up monographs. The accidents and disasters to shipping that we hear about from time to time remind us that sailing the seas is as hazardous a business as it ever was.

---

32 *Ibidem.* p. 38

33 *Ibidem.* p. 39.

34 *Ibidem.* pp. 27-31.

35 Gburczyk J., *ibidem.* p. 18.

---

36 Polo M., *Opisanie świata*, Warszawa 1993, p. 412.

37 Harland J., Myers M., *Seamanship in the Age of Sail*, Londyn, 1984, p. 289.

## „ESTIJOS JŪRŲ GELBĖJIMO ISTORIJA. GELBĖJIMO STOTYS IR JŲ TINKLO PLĖTRA. „BALTIJOS GALBĖJIMO BENDROVĖS“ VEIKLA ESTIJOJE

ARTO OLL

*Estijos jūrų muziejus, Talinas*

Šis darbas iš esmės yra paremtas Estijos jūrų muziejaus paroda „Radijo nelaimės signalas“, kuri buvo atidaryta Taline 2017 m. kovo 23 d.

Pranešime gvildenamos dvi pagrindinės potemės: 1859–1940 m. Estijoje veikusių gelbėjimo stočių, kurių pagrindinis tikslas buvo gelbėti žmonių gyvybes, istorija ir „Baltijos laivų gelbėjimo bendrovės“, kuri rūpinosi į nelaimę patekusių laivų gelbėjimu 1887–1940 m., istorija.

Estijos krantus supantis vanduo yra labai pavojingas – tą žinojo ir žino visi jūrininkai. Viduramžiais dabartiniuose Estijos teritoriniuose vandenyse nuskendo tūkstančiai laivų, kartu nusinešdami daugybės žmonių gyvybes. Siekdama išvengti šių katastrofų, Rusijos imperijos vyriausybė Estijos ir Livonijos pakrantėse ėmėsi statyti švyturius. Be to, vykstant intensyvioms švyturių statyboms, imperijos karinis laivynas ėmė kaupti daugiau dėmesio į saugumą jūroje. Todėl viena pirmųjų Rusijos imperijos gelbėjimo stočių ir buvo pastatyta Estijoje. Iki XIX a. pabaigos Estijoje veikė maždaug 35 gelbėjimo

stotys. Vienos svarbiausių buvo Servės ir Vilsandžio gelbėjimo stotys, pastatytos 1859 m. Estijoje pastatytų gelbėjimo stočių skaičius buvo ganėtinai didelis, nes iš viso Rusijos imperijoje buvo pastatytos 125 gelbėjimo stotys. Pirmojo pasaulinio karo metais dauguma šių stočių buvo sugriautos. 1918–1919 m. jas savo žinion perėmė Estijos karinis laivynas ir perdavė jų priežiūrą nacionalinėms jūrinėms institucijoms. Iki Antrojo pasaulinio karo čia veikė maždaug 28 gelbėjimo stotys. Kartais gelbėjimo stočių įgulos skubėdavo į pagalbą katastrofą patyrusiems laivams.

„Baltijos laivų gelbėjimo bendrovė“ įkūrė vokiečiai, tačiau neturkus ją perėmė Estijos kapitonai, ir tokiu būdu ji tapo vienintele jūrine bendrove, kurią Rusijos imperijoje kontroliavo estai. Bendrovė išgelbėjo šimtus laivų, tarp jų imperatoriaus Nikolajaus II jachtą „Standart“, šarvuotą laivą „Admiral Apraxin“, kreiserį „Rossia“, JAV garlaivį „Casper“ (už kurio gelbėjimą JAV prezidentas įteikė gelbėtojams medalius) ir Suomijos garlaivį „Viri“.

---

## HISTORY OF ESTONIAN SEA RESCUE: LIFE-SAVING STATIONS AND THE DEVELOPMENT OF THEIR ORGANIZATION AND THE BALTIC RESCUE COMPANY IN ESTONIA

ARTO OLL

*Estonian Maritime Museum, Tallinn*

The current work is mainly based on the Estonian Maritime Museum's exhibition „Mayday! Mayday! Mayday!“ which opened in Tallinn on the 23-rd of March 2017.

The presentation would include two main subthemes: the history of the Estonian Life-saving Stations 1859-1940 which were focused on saving individual lives and the history of The Baltic Rescue Company which specialized on rescuing ships in distress 1887-1940.

The seas around the Estonian coastline are very dangerous and that reputation was and still is well known amongst sailors. Throughout the middle ages thousands of ships sank

in the nowadays territorial waters of Estonia and with them a lot of people perished. To prevent these events from continuing the Russian Imperial Government started to build light houses along the coasts of Estland and Livland provinces. Abreast with the intense building process the Imperial Navy also started to pay more attention to the overall safety at sea. Therefore one of the first life-saving stations in the Russian Empire were built in Estonia. By the end of the 19-th century about 35 Estonian life stations were in working order. Amongst them the most important ones were the Sörve and Vilsandi stations built in 1859. The number of life-saving stations built in Estonia was quite significant be-



cause the overall number built in the entire Russian Empire were 125 stations. During the events of the First World War many of these stations were destroyed. The Estonian Navy took command of them in 1918-1919 and forwarded them under the supervision of national maritime institutions. About 28 of these stations continued saving lives until the events of World War Two. In rare occasions the crews of the rescue stations even assisted ships in distress.

The Baltic Rescue Company was established by Germans but soon it was taken over by Estonian captains and therefore became the only maritime company that was controlled by Estonians in the Russian Empire. The company saved hundreds of ships among them Emperor Nicolas II yacht Standart, battleship Admiral Apraxin, cruiser Rossia, US steamer Casper (the crew was awarded with rescue medals by the U.S. president) and the Finnish steamer Viri.

## LENKIJOS MOKSLINIŲ TYRIMŲ APIE GELBĖJIMO OPERACIJAS PIETINĖJE BALTIJOS PAKRANTĖJE XIX–XX A. APŽVALGA

*Prof. ANTONI F. KOMOROWSKI, IWONA PIETKIEWICZ  
Lenkijos karinio jūrų laivyno akademija, Gdynia*

Saugios laivybos problema ir gelbėjimo stočių dabartinėje Lenkijos pakrantėje reikalingumo bei veiklos vertinimai jau ne pirmą kartą gvildinami moksliniuose tyrimuose bei įvairiose publikacijose. Tarpukario laikotarpiu Lenkijos pakrantėje, kurią sudarė tik 74 km, iš esmės veikė tik dvi stotys – Helio ir Jastarnios. Kitos gelbėjimo stotys – Karvijos, Kopalino ir Vladyslavovo – buvo prastesnės būklės. Stotis buvo vertinama teigiamai, tačiau po 1920 m. kilo sunkumų dėl stoties įrangos ir prietaisų perėmimo. Šiame pranešime aptariamose publikacijose yra šiek tiek informacijos apie gelbėjimo stočių įgulų veiklą.

Pasibaigus Antrajam pasauliniam karui, Lenkijai atiteko ilgesnė nei 500 km kranto linija. Krante buvo išlikę keli vokiečių gelbėjimo stoties pastatai, tačiau juose nebuvo jo-

kios įrangos. Keitėsi gelbėjimo komandų formavimas ir jų naudojama įranga. Kateriuose buvo sumontuoti varikliai, kurie palengvino manevravimą jūroje. Sudėtinga įranga buvo aprūpintos tik uostuose esančios gelbėjimo stotys. Geros būklės „raudonieji nameliai“ pateko į kitų šeiminių kūrėjų rankas ir buvo imti naudoti poilsiui bei pramogoms. Jūrų gelbėtojai naudojami tik keliomis gelbėjimo stotimis, kaip antai Lebos ir Ustkos.

Vis dėlto XIX–XX a. gelbėjimo stočių ir jų komandų vertinimas yra ištisias įdomus, nes tuo laikotarpiu jos veikė itin efektyviai ir sėkmingai. Tai atsispindi keliuose istorinėse publikacijose, kurios taip pat pateikiamos šiame pranešime.

Raktiniai žodžiai: saugi laivyba, gelbėjimo stotis, gelbėjimo stočių įgulos, stoties įranga.

---

## STATE OF POLISH RESEARCH IN THE FIELD OF COASTAL RESCUE ACTIVITY ON THE SOUTHERN BALTIC IN THE PERIOD OF 19TH AND 20TH CENTURIES

*Prof. ANTONI F. KOMOROWSKI, IWONA PIETKIEWICZ  
Polish Naval Academy, Gdynia*

The issue of the safety of shipping, assess the relevance and activity rescue station in the boundary area of the current Polish coast has been repeatedly taken in scientific research and publications. In the interwar period on the Polish coast, having only 74 km long, functioned basically two stations - in Hel and Jastarnia. Other in Karwia, Kopalino and Władysławowo were in worse condition. Assessment of the station was basically positive, although there have been difficulties in taking over the equipment and station devices after 1920. Publications discussed in this material brought forward some details of the activities of listed rescue teams.

After the end of World War II, Poland received a coastline of over 500 km. Few buildings of the German rescue station were left on the coast but, unfortunately, their equipment disappeared. The organization and equipment

of rescue teams changed. Boats and other units have been fitted with engines, which made it easier to maneuver in the sea. Such a heavy equipment was no longer based in station buildings located close to the beaches, but only in the ports and harbors. Remaining in good condition “red sheds” had new hosts, who transformed these objects for the vacation and catering facilities. Marine rescuers utilize only few objects of this type, eg. in Łeba and Ustka.

Assessment of the rescue teams and stations in the nineteenth and twentieth centuries is nevertheless extremely interesting due to their effectiveness and success of the period. It was reflected in some historical publications, which are also present in this material.

Key words: safety of shipping, rescue station, rescue teams, station equipment.

## „PAGALBA JŪROJE. JŪRŲ GELBĖJIMO ISTORIJA SUOMIJOJE“

JARMO SAARINEN

„Forum Marinum“ jūreivystės centras Turku

Žmonės nuo senų laikų stengėsi padėti tiems, kuriuos užklupo nelaimė jūroje. Gelbėjimo veikla užsiėmė įvairios organizacijos. Pradžioje ėmė kurti turto gelbėjimo bendrovės, vėliau atsirado savanorių asociacijos, besirūpinančios žmonių gelbėjimu. Galiausiai jūrų gelbėjimas tapo visuomenės pareiga. Be to, imta rūpintis išsiliejusia nafta, kuri kėlė grėsmę aplinkai.

1667 m. priimtame Švedijos jūrų kodekse buvo įtvirtinta atlygio už gelbėjimą teisės sąvoka. Ji suteikė teisę gauti atlygį už gelbėjimo operacijas. Taip ėmė kurti komercinės gelbėjimo bendrovės. Gelbėjimo operacijoms reikėjo brangios įrangos, be to, niekas negalėjo užtikrinti, kad jos pasiseks, todėl verslininkai ėmė reikalauti savo veiklai išskirtinių teisių.

1729 m. Mårten Trierwald įgijo teisę vykdyti gelbėjimo operacijas rytinėje Švedijos pakrantėje ir Suomijoje. Vėliau bendrovės monopolija buvo apribota, ir 1831 m., kai nardymas tapo visiems prieinamas, bendrovė savo veiklą nutraukė.

Pirmoji Suomijos gelbėjimo bendrovė „Helsingfors Dykeribolag“ buvo įkurta 1862 m. Ji pasirašė sutartį su Rusija dėl laivų, nuskendusį per Krymo karą fiorduose, iškėlimo.

1870 m. buvo įkurta Švedijos gelbėjimo bendrovė „Neptun“, kuri išplėtojo savo veiklą ir Suomijoje. 1898 m. buvo nuspręsta įkurti gelbėjimo bendrovę Helsinkyje. Suomijų bendrovė taip pat buvo pavadinta „Neptun“. 1918 m. bendrovė „Neptun“ pasirašė sutartį su Suomijos jūrų administracija dėl laivų gelbėjimo ir uostų akvatorijos valymo. Vėliau bendrovė ėmė teikti vilkimo, eskorto ir nardymo paslaugas.

1897 m. įvyko steigiamasis Suomijos gelbėjimo institucijos susirinkimas. Senatas skyrė šiai institucijai kasmetinę valstybės subsidiją. 1898 m. buvo pastatyta pirmoji gelbėjimo stotis.

Pagrindinės 1930 m. įkurtos Pakrančių apsaugos tarnybos užduotys buvo kova su kontrabanda ir pasienio kontrolė. Be to, ji taip pat vykdė jūrų gelbėjimo operacijas. Pažabojusi kontrabandą, tarnyba ėmė skirti daugiau dėmesio kitai veiklai. Po 1947 m. įvykdytos reformos Pakrančių apsaugos tarnybos padaliniai ėmė rūpintis ligonių pervežimu ir teikti jūrų gelbėjimo paslaugas. Kitais metais Suomija pasirašė Tarptautinę konvenciją dėl gyvybės apsaugos jūroje. 1963 m. gelbėjimo operacijos tapo pagrindine šios tarnybos veikla.

---

## HELP AT SEA. THE HISTORY OF SALVAGE AND SEA RESCUE IN FINLAND

JARMO SAARINEN

Forum Marinum Maritime Centre, Turku

Throughout the ages, people have tried to help those distressed at sea whenever possible. The rescue activities have been developed by various organisations. Initially, companies were established for the salvage of property, and later voluntary associations were founded, focussing on lifesaving. Subsequently, maritime rescue was regarded as the duty of society. Damage caused by oil spills has also raised environmental concerns as an important issue.

The Swedish Maritime Act of 1667 included the concept of the right of salvage. This made it possible to receive compensation for salvage work, which, in turn, resulted in the establishment of commercial salvage. As the work

required expensive equipment, and results could not be guaranteed, the entrepreneurs demanded exclusive rights for their activities.

In 1729, Mårten Trierwald obtained the right to salvage on the Swedish east coast and in Finland. The monopoly of the company was later restricted and it finally ceased its activities in 1831, when diving became no longer a closed profession.

The first Finnish salvage company, the Helsingfors Dykeribolag, was established in 1862. It had entered into an agreement with the Russian state to salvage the ships that had been sunk in inlets during the Crimean War.

The Swedish salvage company Neptun was established in 1870 and it managed to extend its activities also to Finland. In 1898, a decision was made in Helsinki to establish a salvage company. This Finnish company was also named Neptun. In 1918 Neptun entered an agreement with the Finnish Maritime Administration in order to salvage sunken state ships and to clear harbours. Later towing, escort and diving formed an increasing part of the activities of the company.

The founding meeting of the Finnish Lifeboat Institution was held in 1897. The Senate had granted the Institution an

annual state subsidy. The first rescue station was built in 1898.

When the Coast Guard was established in 1930, hindering of smuggling and border control were defined as its main tasks. Maritime rescue was, however, also included. As smuggling soon started to dwindle, other tasks grew in importance. According to the 1947 organisational reform, the Coast Guard Districts were to take care of the transportation of patients and provide maritime rescue. The following year Finland signed the International Convention for the Safety of Life at Sea. In 1963 rescue work was prioritised above all other tasks.



## „PASTABOS DĖL KARINIŲ LAIVŲ INCIDENTŲ PIETRYČIŲ BALTIJOJE PRIEŽASČIŲ IR PASEKMIŲ“

*Dr. TOMASZ NEUBAUER, AGATA ANTONIUK*

*Lenkijos karinio jūrų laivyno akademija, Gdynia*

Jūrų katastrofos, nelaimės ir avarijos lydi laivybą nuo senų laikų. Beveik kasdien tenka išgirsti apie nelaimę jūroje – susidūrimą, gaisrą ar užplaukimą ant sekumos. Šias problemas labai nuodugniai nagrinėja specialistai, stengdamiesi nustatyti tokių įvykių priežastis, priklausomybę ir jų

eigą. Šiame straipsnyje autorius pateikia keletą pastabų apie laivų avarijų priežastis ir pasekmes. Vienas įvykis bus nagrinėjamas, apžvelgiant situaciją, aplinkybes ir specialistų išvadas, pateiktas avarijos ataskaitoje.

Raktiniai žodžiai: laivų avarijos, laivybos saugumas.

---

## COMMENTS ON THE CAUSES AND CONSEQUENCES OF WARSHIPS ACCIDENTS ON THE SOUTHERN BALTIC

*Dr. TOMASZ NEUBAUER, AGATA ANTONIUK*

*Polish Naval Academy, Gdynia*

Sea catastrophes, accidents and breakdowns accompany shipping since the dawn of history. Nearly every day there is a sea tragedy, a collision, a fire, an entrance to the shallow. Such issues are analyzed very closely by appropriate teams of specialists, in order to determine the causes, dependencies and course of occurrences. In this article

the author will give a number of comments on the causes, consequences and consequences of ship accidents. One of them will be described taking into account the situation and the circumstances and the conclusions of specialists, which were indicated in the accident report.

Key words: ship accidents, safety of shipping.

## „BALTIJOS JŪROS LOBIAI. NAUJAS JŪROS ARCHEOLOGIJOS MUZIEJUS STOKHOLME“

MATILDA BENGTTSSON

*Dizaino studija „Expology“ Norvegija/Švedija*

Projekto „Baltijos jūros lobiai“ tikslas – įkurti naują jūrų archeologijos muziejų Stokholme po Švedijos jūrų muziejų vėliava.

Būsimasis muziejus specializuosis Baltijos jūros kultūros paveldo srityje, kuri yra aktuali daugeliui kitų valstybių. Muziejus neketina tapti nacionaline Švedijos jūrinio paveldo institucija – tai bus povandeninio kultūros paveldo, randamo visoje Baltijos jūroje, muziejus, apjungiantis visas valstybes, kurių krantus skalauja Baltijos jūra. Žinoma, įgyvendinant projektą bus glaudžiai bendradarbiaujama su jūrų archeologijos specialistais ir jūrų muziejais visose Baltijos šalyse.

Baltijos jūros povandeninis kultūros paveldas yra išties unikalus. Savitos vandens sąlygos išsaugo nuskendusią medieną tūkstančius metų. Taigi, po vandeniui slypi nemažai iki šių dienų išsilaikiusių nuskendusiu laivų ir kitokių kultūrinio paveldo objektų. Šis paveldas neturi sau lygių visame pasaulyje, o nuskendusiu laivų paieškai ir tyrinėjimams

dėmesio niekuomet nestinga. Dėmesys nuskendusiams laivams ir jų istorijai yra naudinga strategija, norint muziejui pritraukti daugiau lankytojų, sulaukti žiniasklaidos dėmesio ir atitikti nūdienos poreikius.

Pastaraisiais metais įranga ir technologija, skirta povandeninėms paieškom, tapo ir pigesnė, ir veiksmingesnė. Tai padėjo aptikti naujų itin įdomių objektų Baltijos jūros dugne per pastarąjį dešimtmetį. Nuskendę laivai retai iškeliami į paviršių šiais laikais. Jie paliekami radimvietėje vertikaloje padėtyje su aukštyn kylančiais stiebais. Todėl muziejai turėtų imtis įprastos veiklos – kolekcionuoti ir demonstruoti objektus. Technologinė pažanga suteikia galimybę atkurti ir demonstruoti kultūros paveldo objektus kuriant filmus, animaciją ir maketus.

Projektu „Baltijos jūros lobiai“ siekiama įkurti Baltijos jūrų archeologijos muziejų, kurio pagrindinė kolekcija yra jūros dugne.

---

## TREASURES OF THE BALTIC SEA: NEW MARITIME ARCHEOLOGICAL MUSEUM IN STOKHOLM

MATILDA BENGTTSSON

*Design studio Expology, Sweden*

The project “Treasures of the Baltic Sea” aims to create a new maritime archaeological Museum in Stockholm, within the Swedish Maritime Museums.

The future Museum will focus on the maritime cultural heritage of the Baltic Sea as a common concern across national boundaries. The museum does not intend to be a mere national institution for the maritime heritage within Swedish waters, but rather, strives at being a museum for the sunken cultural heritage of the entire Baltic Sea, and thus including all Baltic Sea countries. Of course, the project will collaborate intimately with maritime archaeology actors and maritime museums around the Baltic Sea.

The underwater cultural heritage in the Baltic Sea is truly unique. The distinctive water conditions preserve submerged wood for thousands of years. Subsequently, this environment has created a collection of intact shipwrecks and other cultural remains. This heritage is unmatched in the world and

the discovery and investigation of shipwrecks get constant attention. Focusing on shipwrecks and their history is a beneficial strategy for a museum with the ambition to boost visitor numbers, media visibility and contemporary relevance.

The equipment and technology necessary for underwater remains search have become both cheaper and more efficient in recent years. This has facilitated several new, highly interesting discoveries in the Baltic Sea the last 10 years. Shipwrecks are seldom salvaged nowadays. Instead they are left, in situ on the seabed, upright on their keel with the masts still standing upright. This challenges the museums' traditional role to collect and display objects. The technological advances bring about the possibility to recreate and display cultural heritage through movies, animations and models.

The “Treasures of the Baltic Sea” project aspires to establish a Baltic maritime archaeology museum with the main collection still on the seabed.



MEMEL (KLAIPĖDA) LIGHTHOUSE  
KLAIPĖDA, LITHUANIA

*A. Jurkšo piešinys*

---

**KONFERENCIJOS „KLAIPĖDOS UOSTO  
ŠVYTURIUI – 220. NAVIGACINIAI ŽENKLAI  
LIETUVOS JŪROS PAKRANTĖJE IR VIDAUS  
VANDENYSE: ISTORIJA, SIMBOLIKA,  
FUNKCIJA“ PRANEŠIMAI**

---



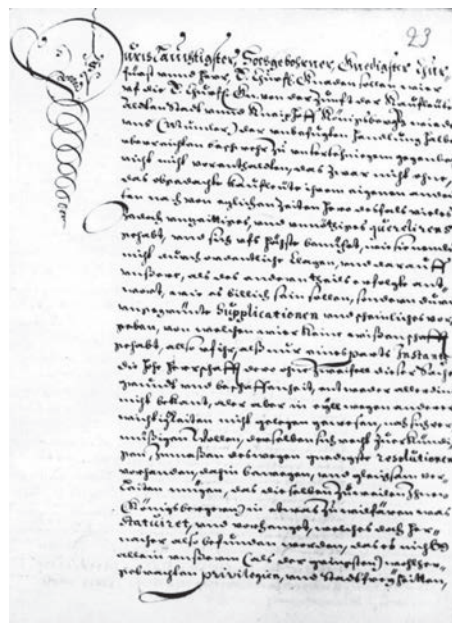
# KLAIPĖDOS UOSTO IR KURŠIŲ MARIŲ NAVIGACINIAI ŽENKLAI XVII–XIX AMŽIUJE. PRŪSIJOS KULTŪROS PAVELDO SLAPTOJO VALSTYBĖS ARCHYVO DOKUMENTŲ KOPIJOS LIETUVOS JŪRŲ MUZIEJAUS ARCHYVE

Romaldas Adomavičius

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos skyriaus vedėjas

Praejusio amžiaus 8-ajame dešimtmetyje į besikuriančio Klaipėdoje Jūrų muziejaus ir akvariumo archyvą iš Merseburgo Rytų Vokietijoje pateko pluoštas ten tuo metu saugotų Prūsijos kultūros paveldo slaptojo valstybės archyvo dokumentų fotokopijų. Muziejaus kūrėjai Vokietijos muziejuose ir archyvuose ieškojo ne tik senojo Nerijos forto brėžinių, bet ir medžiagos apie Klaipėdos uosto ir laivininkystės istorinę raidą. Dėl laiko stokos ir ribotų galimybių dokumentai kopijuoti pripuolamai ir nesilaikant kokio nors nuoseklumo. Daugelyje bylų raštai nufotografuoti pasirinktinai, ne iš eilės, todėl šios medžiagos naudojimas kruopštesniems tyrimams yra komplikuotas. Nepaisant to, dokumentų kopijos turi nemažą vertę, tiriant kai kurias konkrečius istorinius procesus ir laikotarpius: Klaipėdos miesto statybą XVI–XVII a.; Klaipėdos uosto įrengimą XVI–II a.; laivų statybos užuomazgas XVIII a. antrojoje pusėje; jūrų prekybos problemas XVIII a. pabaigoje; Kuršių marių laivybą; Navigacijos mokyklos veiklą XIX a.; laivybą Nemuno upe ir kt. Čia pabandysime pristatyti šio rinkinio dokumentus, kurie svarbūs (kaip pirminiai šaltiniai) Klaipėdos uosto navigacinių ženklų – laivakelį (farvaterį) žyminčių plūdurių, įplaukos kryptį rodančių bakenų (vedlių), šviečiančių ženklų (signalinių ugnių, švyturių) – sistemos kaitai tirti.

Chronologiškai seniausias rinkinio dokumentas, kuriame kalbama apie navigacinius ženklus, surašytas apie 1620 m.<sup>1</sup> Matyt, tai siunčiamo rašto nuorašas, nes jis nedatuotas. Klaipėdos miesto burmistras ir tarybos rašte, adresuotame naujam krašto valdovui Brandenburgo kurfiurstui (1618 m. Prūsijos hercogu tapusiam Johannui Sigismundui Hohenzollernui arba 1619 m. sostą paveldėjusiam jo sūnui Georgui Wilhelmui), pasakojama Klaipėdos miesto ir miesto istorija nuo pat įkūrimo, pristatomi politiniai ir ekonominiai sunkumai, ypač pabrėžiant Karaliaučiaus konkurenciją ir ekonominę diktatą. Navigacijos tema dokumente nuskamba labai įdomiame kontekste. Klaipėdiečiai pasakoja apie neįtikėtiną įvykį 1614 m. rudenį, kai



1 pav: 1620 (?) m. rašto fragmentas

audros bangos nuo Piliavos sąsiaurio nutraukė laivakelį į Aistmares ir Karaliaučiaus uostą žyminčius du plūdurus su sunkiais inkarais, akmenimis ir kelių sieksnių ilgio grandinėmis, atplukdė iki Klaipėdos ir čia nešiojo abipus įplaukos į uostą. Sužinoję apie tai, Karaliaučiaus pareigūnai atvyko į Klaipėdą, pasiėmė, matyt, jau į krantą išmestus plūdurus, sukrovė į šmaką ir išsigabeno Kuršių mariomis, už paslaugas sumokėję Klaipėdos pakrantės fochtui Tomui Hauenssteinui 7 florinus.

Klaipėdos pirkliai traktuoja šį įvykį kaip Dievo bandymą atverti valdovui akis ir priminti Klaipėdos prekybos ir laivybos problemas. Karaliaučiaus pareigūnų spendžiamų pinklių ryšį su minėtu įvykiu jie apibūdina Horacijaus sentencija: *Naturam expellas furca, tamen usque recurret et mala perrumpet furtim fastidia vistris* (Vyk gamtą nors su šakėmis, ji vis tiek pergalingai sugrįš ir išsityčios iš tavo kvailo pasipūtimo).

Kita vertus, ši informacija leidžia daryti išvadą, kad tuo metu įplauka į Klaipėdos uostą nebuvo pažymėta plūdurais ir jūrų prekyba per uostą praktiškai nevyko.

1 Lietuvos jūrų muziejaus archyvas (LJMA), juosta 5, kadrai 3-30.

Tai patvirtina Klaipėdos burgrafas Abrahamas von Dohna 1628 m. kovo 13 d. rašte kurfiurstui apie statybos darbų eigą pilyje ir mieste<sup>2</sup>. Jis pabrėžia, kad sąsiauryje būtina išdėstyti plūdurus (statines – Tonnen), matyt, laivakeliui laivams, atplaukiantiems su statybinėmis medžiagomis, nužymėti. Liūdną Klaipėdos komercinės laivybos būklę iliustruoja burgrafo siūlymas gaminti plūdurus Olandijoje (!) arba Karaliaučiuje. Tik kaip kraštutinį atvejį pareigūnas numato galimybę gaminti plūdurus Klaipėdoje iš valčiaus pristatytų vančosų (ąžuolinių ruošinių).

### Bakenai (vedlės)

Bakenai (vedlės) – dvi ar trys gairės ant kranto, kurias suvedus į vieną liniją atrandama įplaukos į uostą arba kelio tarp seklumų ir kitokių povandeninių kliūčių kryptis (vedlinė) – pristatomame rinkinyje pirmą kartą minimi 1722 m. balandžio 7 d. Karaliaučiaus licentų (muitų nuo jūra įvežamų prekių) kolegijos pranešime karaliui Friedrichui Wilhelmui I<sup>3</sup>. Informuojama, kad 1721 m. pabaigoje buvo gautas Klaipėdos licentų rinkėjo raštas, patvirtintas miesto komendanto generolo majoro Jacqueso de Briono, apie tai, kad tenykščiai trys jūros bakenai supuvo ir stipresnio vėjo gali būti nuverstai, labai apsunkinant laivybą. Kolegija nusiuntė sąmatą ir paprašė leidimo naujų bakenų statybai.

Neabejotina, kad bakenų sistema jau buvo Klaipėdos uoste XVII a. antroje pusėje, kai miesto jūrų prekyba suintensyvėjo.

Jau 1722 m. gruodžio 25 d. Klaipėdoje siautėjęs vėjas pastūmė iš savo vietos 14 pėdų (beveik 4,5 m) didįjį bakeną, tuo iškreipdamas vedlinę<sup>4</sup>. Už navigacinių ženklų sistemą atsakingi uosto locmanai su pagalbininkais skubiai ėmėsi atstatyti jį į vietą, tačiau neatlaikė labai tvirti geležiniai varžtai, ir bakeno ašinis stulpas sulūžo į tris dalis. Bakenai nebuvo kapitališkai įtvirtinami savo vietose, nes laivakelis ties įplauka į uostą nuolat keitėsi dėl seklumų judėjimo ir vandens lygio kitimo. Pasikeitus laivakeliui, keisdavosi ir bakenais formuojama vedlinė. Pavyzdžiui, 1747 m. gruodžio 13 d. audros bangos pastūmėjo įplaukos kanalą į šiaurę, todėl pasikeitusią situaciją teko pažymėti plūdurais, nes bakenų linija (vedline) nebuvo galima naudotis<sup>5</sup>.

Naujas bakenas buvo pastatytas labai operatyviai<sup>6</sup>. Jau sausio 4 d. pirkliai Johannui Gottschalckui sumokėta 20 rei-



2 pav: Bakenų linijų (vedlinių) kitimas pastebimas 1778 m. plane

chstalerių už naują stulpą bakeno ašiai, 1 reichstaleris – locmanams už jo nuplukdymą, 1 reichstaleris už ištraukimą iš vandens, 30 grašių už nugabenimą iki vietos, 2 reichstaleriai 36 grašiai už 6 pušines lentas. Kitas mokėjimas datuojamas sausio 16 d.: 6 grašiai už gabalą juodojo muilo ir 54 grašiai laivų dailidei už medieną ir kitas paslaugas. Sausio 20 d. bakeną montavę meistras ir du pameistriai gavo 8 reichstalerius 60 grašių, o sausio 23 d. nagelių kalvis už metalo darbus – 6 reichstalerius 59 grašius. Nepraėjus nė mėnesio, bakenas buvo atstatytas. Jis kainavo 40 reichstalerių 65 grašius.

Klaidos bakenų sistemoje kainuodavo brangiai. 1777 m. balandžio 23 d. per stiprią audrą vienas iš bakenų (signalinis, duodantis ženklus jūroje esančių laivų kapitonams) stovėjo vertikaliai, nors turėjo būti nuleistas, signalizuojant laivų kapitonams, kad liktų jūroje. Kol bakeną nuleido, 6 laivai bandė įplaukti į uostą ir pateko ant seklumų. Pavyko nuplaukti tik dviem. Locmanai dėl klaidos apkaltino savo komandorą<sup>7</sup>.

Per didelę audrą 1779 m. vasario mėn. pradžioje buvo nuverstas didysis bakenas Klaipėdos uoste<sup>8</sup>.

1800 m. žiemą Klaipėdoje prireikė skubiai atstatyti du (nukentėjusius nuo audrų?) bakenus. Vasario 14 d. sąmatas jų statybai parengė statybos konduktorius Hahnas. Artėjo navigacijos pradžia, taigi negaišta susirašinėjimui ir derinimui, nelaukta „aukščiausiojo pritarimo“. Klaipėdai buvo būdingas labai dažnas medienos kainų šokinėjimas. Pažangus medienai, už du stulpus bakenų ašims teko mokėti po 60 reichstalerių (sąmatoje numatyta po 40). Trūko lentų pjovėjų, todėl teko pirkti pusraščius iš medienos sandėlių, mokant po 12 grašių už pėdą (1 Prūsijos pėda – 31,385 cm). Išlaidos padidėjo 93 reichstaleriais 28 grašiais<sup>9</sup>.

2 LJMA, juosta 4, kadras 278.

3 LJMA, juosta 5, kadras 116.

4 1723 m. sausio 1 d. Karaliaučiaus licentų kolegijos raštas karaliui; LJMA, juosta 5, kadras 114.

5 1748 m. liepos 16 d. Klaipėdos pirklų organizacijos valdybos raštas karaliui Friedrichui II; LJMA, juosta 7, kadras 153.

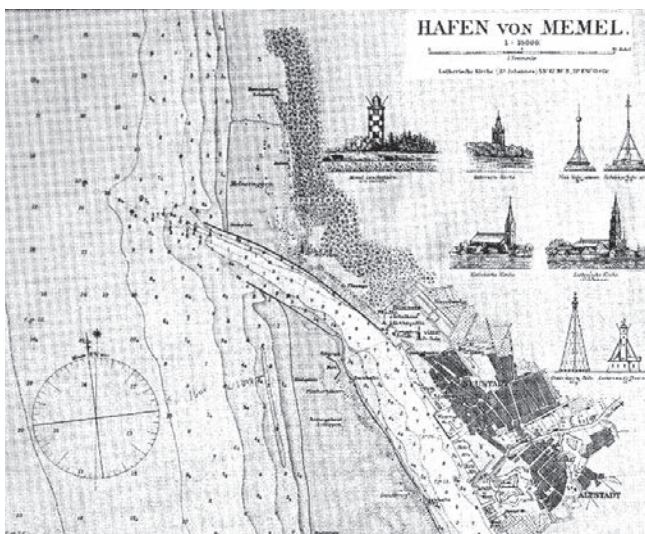
6 1723 m. gegužės 23 d. bakeno atstatymo išlaidų specifikacija; LJMA, juosta 7, kadras 223.

7 1778 m. gegužės 28 d. Karaliaučiaus karo ir domenų rūmų komisijos aktas; LJMA, juosta 5, kadras 69.

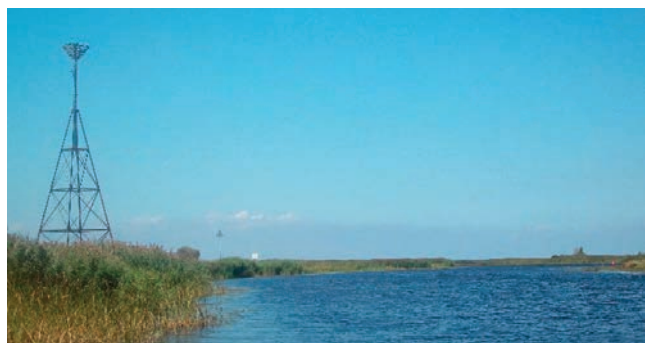
8 1779 m. vasario 11 d. Rytų Prūsijos karo ir domenų rūmų raštas karaliui; LJMA, juosta 7, kadras 110.

9 1804 m. gegužės 10 d. Rytų Prūsijos komercijos ir admiraliteto kolegijos raštas ministrui Rytprūsiam baronui K. W. von Schroetteriui; LJMA, juosta 5, kadras 195.

1804 m. Klaipėdos pirkliai pasiūlė keisti bakenų sistemą. Laivybos patogumui iš dviejų kryptų rodančių bakenų mažesnįjį numatyta paversti signaliniu bakenu (pagal Piliavos uosto pavyzdį), aprūpinant jį vėliava, kuria būtų signalizuojama per audrą įplaukiantiems laivams. Vietoj šio bakeno planuota pastatyti naują didelį krypties bakeną ir abu krypties bakenus perkelti į kitą vietą, pasikeitus laivakeliui<sup>10</sup>. Birželio 16 d. pinigai planuojamiems darbams atlikti buvo pervesti į Klaipėdos bagerių kasą<sup>11</sup>.



3 pav. Navigaciniai ženklai Klaipėdos uoste XIX a. pabaigoje



4 pav. Bakenai prie Deimenos upės žiočių 2011 m.

### Plūdurai

Akivaizdu, kad dvi navigacinių ženklų sistemos – bakenų linija (vedlinė) ir įplaukos žymėjimas plūdurais – buvo glaudžiai susijusios ir papildė viena kitą. Pristatomame dokumentų kopijų rinkinyje apie įplauką žyminčius plūdurus sužinome dažniausiai iš pranešimų, kuriuose nurodyti audrų padaryti nuostoliai ir jų šalinimo aplinkybės.

1749 m. spalio 24 d. Karaliaučiaus karo ir domenų rūmai surašė raštą karaliui apie iš tenykštės Licentų kolegijos

gautą pranešimą, kad per rugsėjo mėnesį apie savaitę prie Klaipėdos siautėjusių audrų buvo nutraukti du jūroje buvę plūdurai. Jie buvo išmesti į krantą, tačiau vienam trūko penkių sieksnių (1 Prūsijos sieksnis – 164,2 cm), kitam – keturių sieksnių grandinės ir vadinamosios dragos (keturnagis inkaras?). Plūdūrų sutvarkymo ir atstatymo išlaidos sudarė 24 reichstalerius 12 grašių<sup>12</sup>.

Situacija įplaukoje į Klaipėdos uostą paaiškėja, perskaičius minėtą 1778 m. gegužės 28 d. Karaliaučiaus karo ir domenų rūmų komisijos, tyrusios Klaipėdos pirklų skundą, aktą. Jame nurodoma, kad prieš įplauką farvateris tarp seklių jūroje pažymėtas dviem juodais plūdurais pietinėje pusėje ir dviem baltais – šiaurinėje<sup>13</sup>.

### 2 pav.

Tais pačiais metais datuojamuose dokumentuose randame informacijos apie šių plūdūrų konstrukciją. Liepos 3 d. prie Klaipėdos siautėjusios šiaurės rytų vėjo genamos bangos, nutraukė 1770 m. pastatytą didelį juodą plūdūrą (žymėjusį pietinį farvaterio pakraštį). Jį, išmestą į Melnragės paplūdimį kartu su dviem sieksniais grandinės, ištraukė į krantą ir atgabeno į miestą vietiniai valstiečiai, už tai gavę tris reichstalerius. Komisija (locmanų komandoras, kubilius ir inkarų kalvis) apžiūrėjo plūdūrą ir nustatė, kad medinis korpusas supuvęs, o jį gaubiantys 7 geležiniai apkaustai (lankai) – surūdiję. Klaipėdos licentų inspektorius G. F. Mecklenburgas skubiai ėmėsi organizuoti naujo plūdūro gamybą ir paruošė išlaidų sąmatą<sup>14</sup>.

Liepos 7 d. (keturios dienos po senojo plūdūro netekties) paruošta naujojo plūdūro gamybos išlaidų sąmata teikia svarbios informacijos apie jo konstrukciją ir gamybos eigą<sup>15</sup>:

- Kubiliui meistrui F. DeSombre už naujo didelio ažuolinio plūdūro (5 pėdų aukščio, 3 pėdų skersmens dugne) pagaminimą iš aukščiausios rūšies (Cron) medienos sijų – 20 reichstalerių;
- Inkarų kalviui W. Engeliui už 10 sieksnių sunkios grandinės su suktuku ir suktuko nageliu pagaminimą – 110 reichstalerių;
- W. Engeliui už 7 tvirtus lankus apkaustymui – 11 reichstalerių 60 grašių;
- W. Engeliui už tašytą kvadratinį akmenį (naudotą kaip inkarą?) – 3 reichstaleriai;
- W. Engeliui už plūdūro pervežimą iš kubiliaus pas kalvį, iš jo su grandine iki vandens – 2 reichstaleriai;

12 LJMA, juosta 7, kadras 149.

13 LJMA, juosta 5, kadras 69.

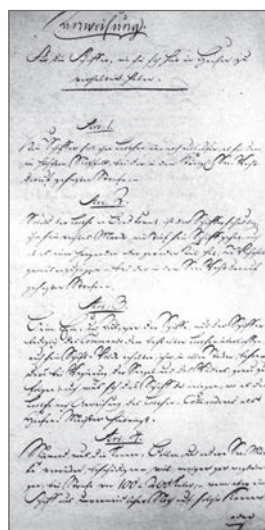
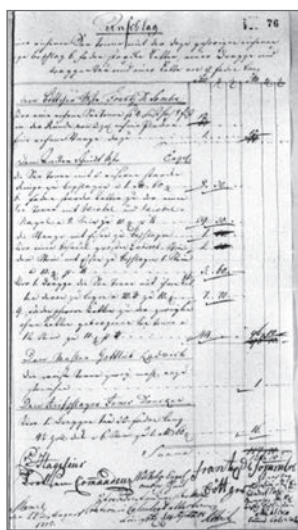
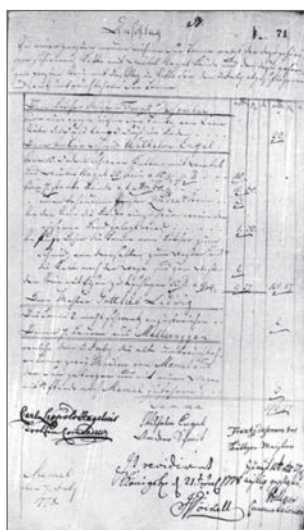
14 1778 m. liepos 21 d. Rytų Prūsijos karo ir domenų rūmų raštas karaliui; LJMA, juosta 7, kadras 121.

15 LJMA, juosta 7, kadras 119.

10 1804 m. balandžio 3 d. Rytų Prūsijos karo ir domenų rūmų raštas Rytų Prūsijos departamentui; LJMA, juosta 5, kadras 191.

11 LJMA, juosta 5, kadras 189.





**5 pav.** 1778 m. liepos 7 d. sudaryta juodojo plūduro gamybos išlaidų sąmata

**6 pav.** 1778 m. rugpjūčio 27 d. sudaryta baltojo plūduro gamybos išlaidų sąmata

**7 pav.** Instrukcijos į Klaipėdos uostą atplaukusių laivų kapitonams fragmentas

**8 pav.** 1778 m. gegužės 30 d. sąmatos fragmentas

- W. Engeliui už akmens apkaustymą geležimi – 3 reichstaleriai 27 grašiai;
- Dažytojui G. Ludwigui už plūduro nudažymą juodai du kartus – 2 reichstaleriai;
- Septyniems Melnragės valstiečiams, kurie 2 mylios (1 Prūsijos mylia – 7 536 m) nuo Klaipėdos išmestą į krantą senąjį plūdūrą vežimu su keturiais arkliais atgabeno į Klaipėdą – 3 reichstaleriai.
- Bendra išlaidų suma – 156 reichstaleriai 27 grašiai.

Daugiau nei 80 proc. sumos įvertintas kalvio darbas.

Uosto tarnyboms farvaterio žymėjimo priežiūra keldavo daug rūpesčių. Matome, kad ir tvirčiausiai pagaminti plūdurai savo poste išlaikydavo ne ilgiau kaip dešimtį metų. Jau rugpjūčio mėnesį šiaurės vakarų audra vėl suniokojo farvaterio plūdurus: nutraukė baltą plūdūrą (šiaurinėje farvaterio pusėje) su šešiais sieksniais grandinės ir juodą plūdūrą kitame farvaterio pakraštyje su devyniais sieksniais grandinės, draga ir trosu<sup>16</sup>.

Panagrinėję naujo baltojo plūduro pagaminimo sąmatą<sup>17</sup>, matome, kad jo konstrukcija gerokai skyrėsi nuo aukščiau aprašyto juodojo plūduro:

- Kubiliui meistrui F. DeSombre už naujo ažuolinio plūduro (4 pėdų aukščio, 8 pėdų skersmens dugne) pagaminimą iš 3 colių (1 Prūsijos colis – 2,6 cm) storio lentų – 12 reichstalerių;
- F. DeSombre už ažuolinės karties pagaminimą – 1 reichstaleris;

- Inkarų kalviui W. Engeliui už plūduro apkaustymą 5 tvirtais geležiniais lankais – 8 reichstaleriai 30 grašių;
- W. Engeliui už 6 sieksnius tvirtos grandinės su suktuku ir suktuko nageliu – 29 reichstaleriai 30 grašių;
- W. Engeliui už karties apkaustymą – 1 reichstaleris;
- W. Engeliui už tašytą kvadratinį akmenį (naudotą kaip inkarą?) – 2 reichstaleriai;
- W. Engeliui už akmens apkaustymą geležimi – 3 reichstaleriai 60 grašių;
- W. Engeliui už dragos plūduro sujungimui su grandine pagaminimą – 7 reichstaleriai 70 grašių;
- W. Engeliui už 9 sieksnius sunkios grandinės antrajam be grandinės išmestam plūdurai pagaminimą – 44 reichstaleriai;
- Dažytojui G. Ludwigui už plūduro nudažymą baltai du kartus – 2 reichstaleriai;
- Lynininkui J. Dunckanui už trosu dragai (30 sieksnių ilgio ir 4,5 colio storio) pagaminimą – 16 reichstalerių.
- Bendra sąmatos suma 126 reichstaleriai 10 grašių.

Matome, kad pietinį farvaterio pakraštį tuo metu žymėjo vertikalių statinių formos juodi plūdurai, o šiaurinį – baltai dažyti žemi ritulio formos plūdurai su kartimis (vėliavėlėms?).

XVIII–XIX a. sandūroje parengtos instrukcijos į Klaipėdos uostą atplaukusių laivų kapitonams § 4 griežtai nurodoma: „Draudžiama judinti ir gadinti ar, neduok Dieve, nutraukti plūdurus ir kitokius jūros ženklavimo objektus, gresiant 100–200 reichstalerių baudai; jei to išvengti nepavyksta, būtina informuoti apie tai locmanų komandorą“<sup>18</sup>.

16 1778 m. rugsėjo 15 d. Rytų Prūsijos karo ir domenų rūmų raštas karaliui; LJMA, juosta 7, kadras 117.

17 1778 m. rugpjūčio 27 d.; LJMA, juosta 7, kadras 114.

18 LJMA, juosta 4, kadras 196.



## Švyturys

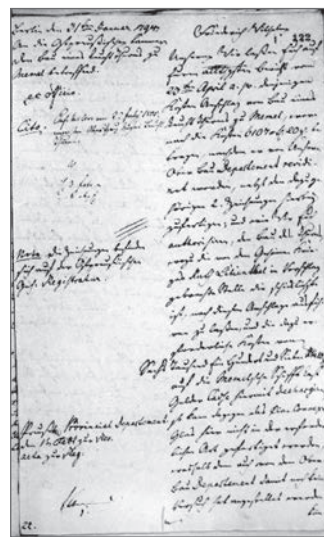
Aptariamame dokumentų rinkinyje yra pluoštas raštų, susijusių su Klaipėdos švyturio atsiradimo peripetijomis. Daugelis jų susiję su uosto statybos inspektoriaus Johanno Samuelio Lilienthalio vardu.

1777 m. lapkričio 27 d. Klaipėdos pirkliai raštu kreipėsi į karalių, argumentuodami būtinybę statyti švyturį (*Feuer-Bake*) Klaipėdos uosto prieigose. Rašte nurodoma, kad į Klaipėdos uostą plaukiančių laivų kapitonai privalo mokėti į Muitų kasą mokesčius už naudojimąsi Piliavos ir Briusterorto signaliniais žibintais, kurie esą išlaikomi jų interesais, kadangi nukreipia buriuojant naktį. Klaipėdiečiai siūlė kasmet surenkamus 4 000 reichstalerių šių mokesčių panaudoti švyturio statybai Klaipėdoje. Valdžios atsakymas buvo neigiamas<sup>19</sup>.

1778 m. gegužės 30 d. J. S. Lilienthalio parengtoje Klaipėdos uosto sąmatoje (16 877 reichstalerių 16 grašių sumai) numatyta pagaminti du žibintus (*See-Leuchten*) su rezervuarais laujui bei paraboliniams reflektoriams, kurie trosu per bloką turėjo būti pakeliami ant specialių laikiklių. Panašu, kad šis pasiūlymas susijęs su jo planuota dviejų molų su šviesos signalais statyba. Šis sumanymas nebuvo įgyvendintas<sup>20</sup>.

Po keliolikos metų santykinės ramybės švyturio problema vėl tampa aktuali 1792 m. rugsėjo 10 d. Rytų Prūsijos karo ir domenų rūmai rašte karaliui Friedrichui Wilhelmui II pristato Klaipėdos laivybos ir prekybos teismo vizitavimo ir bendravimo su Klaipėdos pirkliais rezultatus. Klaipėdos uosto prieigos esą labai pavojingos, nes beveik tris mylias į jūrą tęsiasi seklumos. Senos kalbos dėl švyturio reikalingumo nerealizuotos, negavus finansavimo. Vėl peikiami mokesčiai už Piliavos ir Briusterorto signalinius žibintus, nes jie šviečia silpnai ir neilgai. Paminima, kad Karaliaučiaus komercijos ir admiraliteto kolegija užsakė geriausių anglų ir danų švyturių brėžinius (jų aprašymai siūsti kartu su raštu). Savo variantą su tarnybine patalpa 6 budintiems locmanams parengęs ir J. S. Lilienthalis<sup>21</sup>.

J. S. Lilienthalis 1793 m. kovo 21 d. į Karaliaučių nusiuntė savo parengto švyturio projekto aprašymą. Jis siūlė statyti švyturį 35 rykštės (1 rykštė – 3,76 m) ant nukastos 18 pėdų aukščio kopos, sutvirtintos fašonomis ir apželdintos. Šalia planuota įrengti 13 pėdų gylio rūšį, skirtą bokšte prie reflektorių numatytam deginti laujui laikyti. Bokšto aukštis būtų 80 pėdų. Pridėjus 30 pėdų kopos aukštį, bokšto viršū-



9 pav. 1794 m. sausio 31 d. karaliaus vardu surašytas raštas, leidžiantis statyti Klaipėdoje švyturį

nė siektų 110 pėdų virš jūros lygio. Patalpas prižiūrėtojui ir budintiems locmanams siūloma įrengti pačiame bokšte<sup>22</sup>.

Karaliaučiaus valdininkai, susipažinę su J. S. Lilienthalio projektu, pareiškė karaliui, kad Vyriausioji statybos direkcija labiau linkusi pritarti angliško švyturio variantui nei J. S. Lilienthalio siūlymui su gyvenamąja patalpa. Per didelė pasirodė ir uosto statybos inspektoriaus sudaryta išlaidų sąmata: 8 916 reichstalerių 49 grašiai (be išlaidų išgaubtiems stiklams, lempoms ir įgaubtiems sidabruotiems veidrodžiams (reflektoriams)). Komercijos ir admiraliteto kolegijos nuomone, 110 pėdų virš jūros lygio aukštis per didelis, nes per aukštas švyturys nepadės, o kenks laivų kapitonams, kurie giedrą naktį jo šviesą painios su žvaigždėmis, kaip esą būna prie Piliavos. Užtektų 55 pėdų aukščio nuo cokolinio aukšto. Siūloma taip pat trečdaliu mažinti žibintų skaičių (nuo 12 iki 8), tuo sutaupant lajaus, o žibintų patalpą stiklinti tik jūros pusėje, o žemyno pusėje ją dengti balta skarda<sup>23</sup>.

Ekspertas vyresnysis statybos tarėjas Mencelius 1793 m. lapkričio 15 d. rašte Vyriausiajam statybos departamentui pareiškė, kad vieta švyturiui parinkta vykusiai. Jis siūlė taip formuoti 85 pėdų švyturio aukštį: 40 pėdų mūras ir 10 pėdų geležinė žibintų patalpa ant 35 m aukščio kopos. Taigi švyturio šviesa jūroje matytųsi 4 mylias. Rašte nurodoma, kad J. S. Lilienthalis parengė kitą švyturio projektą su 6 107 reichstalerių 20 grašių sąmata. Aštuonias išgaubtas lempas jis manęs pasigaminti Karaliaučiuje iš Noištato prie Dosės manufaktūros stiklo<sup>24</sup>.

19 1778 m. kovo 12 d. Lietuvos karo ir domenų rūmų raštas išdo ministru L. O.von Gaudi; LJMA, juosta 5, kadras 78.

20 LJMA, juosta 5, kadras 52, 70.

21 LJMA, juosta 7, kadras 85.

22 LJMA, juosta 7, kadras 73.

23 1793 m. balandžio 23 d. Rytų Prūsijos karo ir domenų rūmų raštas karaliui; LJMA, juosta 7, kadras 77.

24 LJMA, juosta 7, kadras 70.



**10 pav.** Audrų perspėjimo stoties stiebas Rendėje (Rinderort, Zalivino) 2011 m.

1794 m. sausio 31 d. raštu karalius Friedrichas Vilhelmas II leido pradėti statyti švyturį Klaipėdoje. Iš rašto teksto aiškėja, kad išgaubtų stiklų tinkamai pasigaminti nepavyko ir vis dėlto teko pirkti Anglijoje<sup>25</sup>.

Rytų Prūsijos valdžia nutarė, kad švyturys bus išlaikomas iš Klaipėdos muitų kasos lėšų. 1794 m. vasarą dar buvo laukiama iš Anglijos išgaubtų stiklų žibintų patalpai, nes be jų negalėjo būti pradėta laikiklių gamyba. Tuo metu jau buvo įsigyta fašinių kopai sutvirtinti, lauko akmenų pamatams ir 44 000 plytų bokšto mūriui. Pradėta ruošti aikštelė statybai. Atsirado nenumatytų sunkumų. Klaipėdos apylinkėse nebuvo kalkių, o įvežamos dėl karo dvigubai pabrango. Pritrūko ir darbininkų, nes labai suintensyvėjo komercinė laivyba, ir žmonės puolė į uostą krauti medieną į anglų laivus, uždirbdami net po 3 guldenus per dieną. Išeičių ieškota ir jos buvo rastos. Su vietiniu pirkliais sutarta, kad šis pasiųs savo laivą į Gotlandą pargabenti kalkakmenių. Statybos darbams pasamdyti 45 vyrai iš aplinkinių valsčių, mokant jiems po 20–14 grašių per dieną<sup>26</sup>.

1796 m. susirašinėjime tarp Rytų Prūsijos karo ir domenų rūmų, Vyriausiojo statybos departamento, Rytų Prūsijos departamento ir Klaipėdos uosto inspektoriaus L. Johno buvo sprendžiama, kaip sutvirtinti ir apželdinti kopą, ant kurios buvo sumūrytas švyturio bokštas<sup>27</sup>.

#### **Kuršių marios**

Savita navigacijos ženklų sistema buvo sukurta ir Kuršių mariose. Ji buvo nuolat tvarkoma ir papildoma. Ženklinimas plūdurais buvo derinamas su kranto navigacinių ženklų visuma: bakenais, audros perspėjimo stotimis, švyturiais. Kaip pavyzdį pateikiame 1892 m. Kuršių marių navigacinių ženklų sistemoje įvestas naujoves, paskelbtas Hamburge leista-me laivybos klausimus aptariančiame laikraštyje „Hansa“.

25 LjMA, juosta 7, kadras 68.

26 1794 m. birželio 3 d. Rytų Prūsijos karo ir domenų rūmų raštas išdo ministru; LjMA, juosta 7, kadras 66.

27 LjMA, juosta 7, kadrai 59, 57, 52.



**11 pav.** Rendės (Rinderort) švyturio griuvėsiai 2011 m.

1892 m. navigacijos pradžioje Kuršių marių siaurinis ir pietinis farvateriai prie Juodkrantės buvo pažymėti ne tik juodais smailiais plūdurais (*spitze Tonnen*) ir raudonais plūdurais su kartimis (*Spierrtonnen*), bet ir trimis baltai dažytais bakenais su trikampio formos ženklais viršūnėse. Ant kiekvieno bakeno dega balta lempa. Pirmasis 17,3 m aukščio virš vandens lygio bakenas stovi Juodkrantės priekplaukoje, antrasis – 21 m aukščio – pakrantėje 300 m į pietus nuo pirmojo, trečiasis – 20,75 m aukščio – pakrantėje 150 m į šiaurę nuo priekplaukos. Plaukiant šiauriniu farvateriu, reikia suvesti į liniją pirmąjį ir antrąjį bakenus, plaukiant pietiniu farvateriu – pirmąjį ir trečiąjį. Pirmojo bakeno žibintas dega 8,3 m aukštyje, kitų – 10 m aukštyje virš vandens lygio navigacijos matu nuo saulės laidos iki patekėjimo<sup>28</sup>.

Taip pat 1892 m. Kuršių marių pietiniame krante prie Labagnos (dabar Zalivino) buvo įrengta I klasės audrų perspėjimo stotis. Stiebas stovi 11,2 m virš vidutinio vandens lygio iškylančiame Rendės (*Rinderort*) kyšulio šiaurės rytų kampe, apie 0,5 km nuo baltai šviečiančio marių švyturio. Prie iš geležinkelio bėgių pagaminto apie 20 m aukščio stiebo apie 15 m aukštyje pietryčių–šiaurės vakarų kryptimi pritvirtinta 8 m ilgio rėja. Jos galuose iškeliami audros perspėjimo signalai: vėliavos ir figūriniai ženklai. Naktinio signalo (raudono žibinto) atsisakyta, kad nebūtų painiojama su tokiu pat žibintu prie įplaukos į Deimenos upę. Stiebą prilaiko trys iš galvanizuoto trosu pagamintos atotampas<sup>29</sup>.

Tokie stulpai audros perspėjimo signalams kelti tebestovi Rendėje ir Gilijoje (dabar Matrosovo). Per ant stiebo rėjos pritvirtintus blokus pervertas virves buvo pakeliami plevėsuojantys ir figūriniai ženklai, pranešantys išplaukiantiesiems į marias ar netoli kranto esantiems žvejams apie orų permainas.

28 Hansa, 1892, Nr. 35, S. 438.

29 Hansa, 1892, Nr. 52, S. 644.

### Šaltiniai ir literatūra

1. Lietuvos jūrų muziejaus archyvas, juosta 1, kadrai 11, 12, 56, 57.
2. Lietuvos jūrų muziejaus archyvas, juosta 4, kadrai 196, 278.
3. Lietuvos jūrų muziejaus archyvas, juosta 5, kadrai 30, 52, 69, 76, 78, 114–117, 175–181, 189–195.
4. Lietuvos jūrų muziejaus archyvas, juosta 7, kadrai 49–59, 66–67, 83–85, 110–120, 148–153, 221–224.
5. Lilienthal, Samuel (1797). Beschreibung des Memelschen Hafens, und der in der letzten 50 Jahren bey solchem vorgenommenen, und noch vorzunehmenden Verbesserungen, nach Maasgabe des beygefügtten Plans. *Sammlung nützlicher Aufsätze und Nachrichten, die Baukunst betreffend, Band 1*. Berlin, S. 53–73.
6. Nachrichten für Seefahrer (1892). *Hansa*, Nr. 35. Hamburg, S. 438.
7. Nachrichten für Seefahrer (1892). *Hansa*, Nr. 52. Hamburg, S. 644.
8. Veit (1821). Beschreibung des Memelschen Hafens und der daselbst angelegten Werke. *Beiträge zur Kunde Preussens, IV Band*. Königsberg, S. 458–516.

---

## NAVIGATIONAL SIGNS OF THE KLAIPĖDA PORT AND THE CURONIAN LAGOON IN THE XVII AND XIX CENTURIES. COPIES OF DOCUMENTS OF THE PRUSSIAN CULTURAL HERITAGE SECRET STATE ARCHIVE IN THE LITHUANIAN MARITIME MUSEUM.

Romaldas ADOMAVIČIUS

*Head of Navigation History Department of the Lithuanian Sea Museum*

In the archives of the Sea Museum and Aquarium in Klaipėda, which was founded in Merseburg, East of Germany, there was a bundle of photocopies of documents from the secret state archive of Prussia's cultural heritage. The museum's creators in German museums and archives sought not only the drawings of the old Nerija fort, but also materials on the historical development of Klaipėda port and shipping. Due to the lack of time and limited possibilities, documents are copied in a snap and do not respect any consistency. In most cases, the pictures are taken selectively, not in a row, so the use of this material for more careful research is complicated. Nevertheless, copies of documents are of considerable value in the study of some

specific historical processes and periods: the construction of the Klaipėda castle from the 16th to the 17th century; Installation of Klaipėda port in the XVIII century; shipbuilding in the 18th century in the second half; maritime trade problems at the end of the 18th century; Curonian lagoon shipping; Navigation School activities in the 19th century; navigation on the Nemunas river, etc. Here we will try to present the documents of this collection, which (as the primary sources) are important for Klaipėda port navigation signs: the buoys marking the shipwreck (fairway), exploration of the system of backseat (wizards), illuminating signs (signal lights, lighthouses).

## LAIVYBOS SAUGUMO SĄLYGOS KLAIPĖDOS UOSTO ĮPLAUKOJE XX AMŽIUJE

*Doc. Juozas DUBRA*

*Klaipėdos universiteto Jūrų technikos ir gamtos mokslų fakultetas*

*doc. dr. Vytautas DUBRA*

*Klaipėdos universiteto Baltijos regiono istorijos ir archeologijos institutas*

Nuo seno Klaipėdos uostas kūrėsi Danės upės žiotyse. Neringos kopos neblogai užstodavo uostą ir miestą nuo audrų iš vakarų pusės. Danės upės žiotys buvo gana gilios, todėl prie jos krantų galėjo švartuotis to meto jūrų laivai. Įplaukimas į uostą buvo ganėtinai sudėtingas, nes Baltijos jūros priekrantėje laivams tekdavo vingiuoti tarp grėsmingų šiaurinės ir pietinės seklumų, kurios dažnai keisdavo padėtį ir tik laikinai plūdurus ar kartimis pavykdavo nužymėti jų padėtį. Kelią į Danės uostą rodė bene pirmasis primityvus švyturys – paprastas, ant medinės karties pakabintas anglinis žibintas, vadintas „akmens anglies sūpuoklėmis“, kurį matome 1684 m. Ch. Hartknocho raižinyje (1 pav.). Klaipėdos miesto ir uosto vystymuisi bene didžiausią reikšmę turėjo 1743 m. įkurta pirmoji miško medžiagos pardavimo prekybos kontora, kuri pirmoji pradėjo gabenti svarbiausią Klaipėdos eksporto prekę – medieną. 1773 m. krovos darbams palengvinti Klaipėdos sąsiauryje iš nerijos pusės buvo įrengta estakada, nuo kurios ir prasidėjo uosto Klaipėdos sąsiauryje kūrimas. Iš Klaipėdos eksportuojama mediena buvo plačiai naudojama Europoje laivų statybai. Prūsijos valdžia 1808 m. uosto valdymą perdavė Klaipėdos miesto pirkliams. Jie su valstybės išdo parama vykdė uosto rekonstrukcijos darbus. Suaktyvėjus prekybai, ir toliau buvo tobulinama įplauka į Klaipėdos uostą. Praėjus šimtmečiui nuo minėto žibinto įrengimo, ant kopos, arčiau jūros, buvo įrengtas stacionarus bokštinis švyturys. 1834–1841 m. su pertraukomis buvo statomas šiaurinis Klaipėdos uosto molas, o 1847–1861 m. pastatytas ir pietinis. Pradėtas gilinti Klaipėdos uosto laivybos farvateris. Nors 1824 m. pasirodė pirmasis garlaisvis, bet burlaiviai atplaukdavo iki pat XIX a. pabaigos. Klaipėdos uostas buvo Prūsijos pakraštyje, todėl jo tobulinimas tęsėsi net ir XX a. pradžioje<sup>1</sup>. Klaipėdos uostas – svarbiausias transporto sistemos objektas Lietuvoje. Išikūręs susisiekimo atžvilgiu gana palankioje vietoje, šis uostas jungia Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos, Kazachstano ir kitų rytinių valstybių transport sistemas su daugeliu pasaulio šalių vakaruose. Lietuvoje gerai išplėta geležinkelių

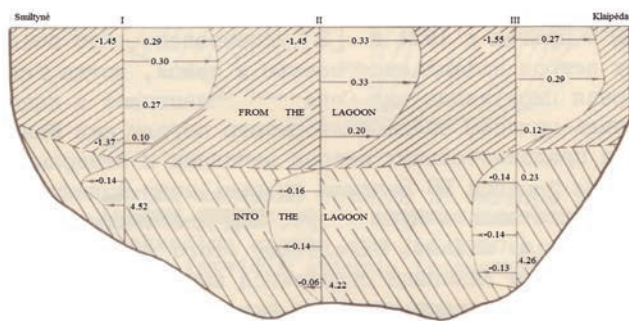


1 pav. Klaipėdos švyturys

ir automobilių kelių infrastruktūra uostui sudaro puikias sąlygas plėtoti prekybos ir turizmo ryšius ne tik su Baltijos jūros, bet ir su viso pasaulio šalių jūrinio transporto arterijomis. Klaipėdos uostas hidrotechniniu požiūriu yra gana sudėtingoje geografinėje padėtyje. Rytinės Baltijos pusės pakrantė daugiausia nuklota smulkiu smėliu, į kurį neretai patenka iš farvaterio pasukę laivai. Palei visą pakrantę, dažniausiai į šiaurę, juda galingas smulkaus smėlio srautas, užnešantis uostus ir jūros pakrantės hidrotechninius statinius. Beveik visi stipriausi vėjai pučia į rytinius jūros krantus. Susidariusios jūroje bangos kelia pavojų laivams ne tik uosto prieigose, bet ir uosto akvatorijoje. Ypač pavojingos laivams 0,5–3 minučių periodu uoste susidarantios traukūno (dar vadinamo traukliu) bangos. Dėl ištekančių į jūrą iš Kuršių marių vandenų ir vėjų veiklos susidaro stiprios srovės. Iš Kuršių marių sąsiaurio paviršiumi ištekantys gėlo vandens srautai ir priedugniu įtekantys sūresni, didesnio tankio jūros vandenys gana dažnai sukelia dvisluoksnės srovės (dar vadinamas dvigubomis). Šios srovės yra pavojingos laivams (2 pav.). Laivai su didesne gramzda, dažniau šaltuoju metų laiku, dėl žemo vandens lygio taip pat patiria pavojų. Taip pat laivams pavojingi audrų ir uraganų metu susidarantys labai aukšti vandens lygiai. Apie 40–60 dienų per metus stebimi rūkai. Nors jūros priekrantėje ir

<sup>1</sup> Merkys, Vladas. *Susisiekimas per Klaipėdos uostą istorinėje perspektyvoje* (rankraštis). Kaunas, 1940.

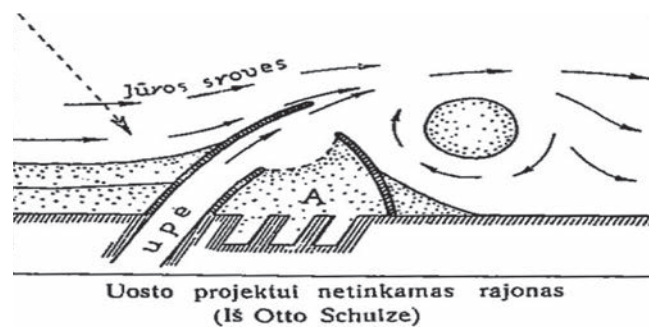




2 pav. Dvigubos srovės Klaipėdos sąsiauryje

uoste ledo danga susidaro retai, bet labai šaltomis žiemos ji kelia gana daug problemų. Kartais iš Kuršių marių į jūrą sąsiauriu plaukia storo (iki 60–70 cm) ledo lytys. Laivų korpusus raižo gėlame vandenyje susidaręs plonas ledas, vadinamas ledstikliu. Siekiant saugiam plaukiojimo, būtina turėti tikslią hidrometeorologinę informaciją ir informaciją apie besikeičiančius gylius uosto akvatorijoje bei jo prieigose. Besikuriančiam uostui ir laivybai būtini ilgalaikiai meteorologinių ir hidrologinių tyrimų duomenys. Anksčiau taupumo sumetimais šie stebėjimai buvo atliekami uosto darbuotojų.

Po karo šiuos tyrimus atlikdavo įvairios žinybos, bet gana dažnai skirtingu lygiu<sup>2</sup>. Vienas iš reikalingiausių prietaisų uostui yra vėjo matavimo įrenginiai, jų vieta ir jie patys neretai būdavo keičiami. Todėl ilgalaikės patikimos informacijos neturime. Daug kartų keitėsi stebėjimų aikštelės, prietaisų aukštis, uždengtumas. Gauti tikslią hidrometeorologinę informaciją nelengva. Bepigu buvo 1902–1944 m., kai, žiūrint iš tolo į Koppalyje įrengtą semaforą, buvo galima sužinoti vėjo greitį, kryptį, bangavimą ne tik prie Klaipėdos, bet ir Liepojoje, Brusterorte<sup>3</sup>. Kai 1923 m. Klaipėda atiteko Lietuvai, rimtai susirūpinta uosto modernizavimu. Pirmasis šio darbo ėmėsi buvęs laivo kapitonas, krašto apsaugos ministras Teodoras Daukantas (1884–1960)<sup>4</sup>. Pasak jo, uostas (4 pav.) yra apsaugotas tik 40 proc. nuo PV ir P krypčių audrų. Analizuodamas 13-os panašios struktūros užsienio uostų problemas, jis turėjo omenyje keturis variantus. Geriausiai nuo audrų apsaugota nerijos pakrantė, bet ji yra siaura, nėra vietos tinkamai įrengti geležinkelio liniją su prekių stotimi. Uostą įrengus prie įplaukos į uostą ties Melnrage, tektų nuolat semti iš uosto nešmenis. Tai analizuota vokiečių hidrotechniko O.



3 pav. Uosto statybai netinkamas rajonas pagal O. Schulze'ės schemą (Daukantas, 1930)

Schulze,ės sudarytoje schemeje (3 pav.). Pažymėtina, kad analogišką variantą daug vėliau siūlė Japonijos mokslininkai. Vėjo atžvilgiu gerai apsaugota pietinė Klaipėdos sąsiaurio dalis. Tačiau jis pripažintas ne tokiu tinkamu uosto infrastruktūrai įrengti. Tad liko 60 proc. nuo audrų ir bangų neapsaugota šiaurinė uosto pakrantė su geriausiai įrengta infrastruktūra, pamažu ją plečiant į pietryčius (4 pav.). Darbo autorius detaliai analizavo ne tik vėjų ir bangų, nešmenų, ledų poveikį, bet kiekvieną siūlomą projekto variantą įvertindavo ir pinigine išraiška. Po dešimtmečio Kauno universiteto docentas Vladas Merkys<sup>5</sup>, dirbęs Klaipėdos uosto viršininko pavaduotoju ir Vandens tarybos viršininku, paruošė rankraštinį darbą apie siūlomą Klaipėdos uosto rekonstrukciją. Buvo parengta gana plati apžvalga apie Klaipėdos uosto vystymosi peripetijas, pradedant nuo 1252 m. Akcentavo, kad vyraujantys PR krypties vėjai stumia Kuršių marių vandenį Klaipėdos sąsiaurio link, o Nemuno atplukdyti vandenys, įtekėję į Kuršių marias, čia palieka nešmenis ir būdami mažiau drumzlini, tekėdami Klaipėdos sąsiauriu į jūrą, įgauna didelę plaunamąją jėgą. Potvynių Kuršių mariose metu jie gerokai apvalo Klaipėdos sąsiaurį nuo čia nusėdusių iš jūros suneštų nešmenų. Jis pirmasis pasiūlė buna apsaugoti uostą nuo iš jūros slenkančių bangų ir kartu sumažinti nešmenų srautą. Iškilus poreikiui eksportuoti SSRS naftos produktus į vakarų šalis per neužšalantįs Baltijos jūros uostas, 1956 m. buvo pradėti planuoti Klaipėdos ir Ventspilio uostų kompleksiniai tyrimai. SSRS, planuojanti naftos produktų eksportą į kitas šalis, Baltijos jūroje šiuo tikslu buvo numatęsi piečiausią neužšalantį ir mažiau sukarintą uostą rytinėje Baltijos jūros pakrantėje – Klaipėdą. Šventoji ir Papė netiko dėl nešmenų srautų. 1957–1966 m. Lenmornii projekto ekspedicija, kurią sudarė apie 60 hidrotechnikos specialistų, vadovaujama šio instituto vyriausiojo specialisto Nikolajaus Šišovo, pra-

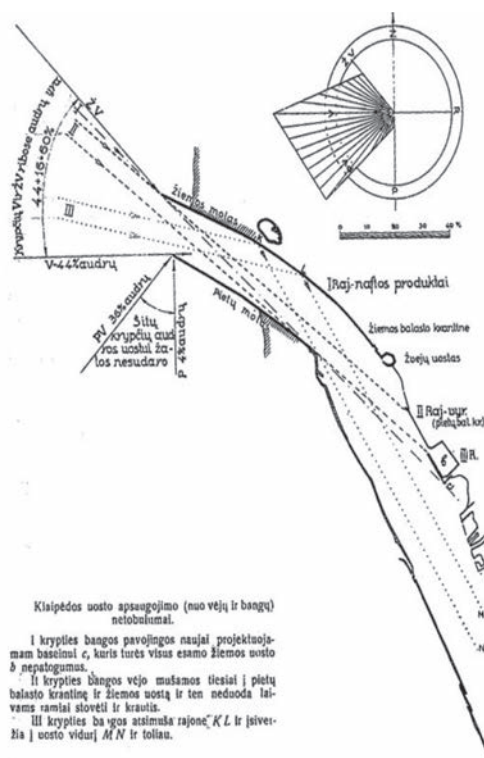
2 *Klaipėdos klimatas*. Lietuvos hidrometeorologijos tarnyba. Klaipėda, 1997.

3 Elertas, Dainius. *Koppalis*. Klaipėda, 2002.

4 Daukantas, Teodoras. *Klaipėdos uostas*. Kaunas, 1930.

5 Merkys, Vladas. *Susisiekimas per Klaipėdos uostą istorinėje perspektyvoje* (rankraštis). Kaunas, 1940.

dėjo išsamius šių dviejų uostų ir jų prieigų tyrimus. Darbuose dalyvavo specialistai iš Sojuzmornioprojekto, Sočio instituto, kuriame buvo įrengtas Klaipėdos uosto modelis, Latvijos Geologijos instituto, Valstybinio hidrologijos instituto, Klaipėdos HMO ir kitų institucijų. Beveik visi tyrimų duomenys surinkti atliekant matavimus, nenaudojant modelių. Darbo apimtis (rusų kalba) sudarė 13 didžiulių tomų, kurie saugomi Klaipėdos uosto to meto Techninia-me skyriuje<sup>6</sup>. Pagrindiniu uostu naftos produktų eksportui buvo pasirinktas Ventspilis, kuris buvo pagilintas iki 13 m ir pritaikytas lengvųjų naftos produktų eksportui, o Klaipėdos uosto šiaurinę dalį pagilinus iki 11 m, buvo įrengtas sunkiųjų naftos produktų (mazuto) eksporto terminalas. Tetrapodais sutvirtinti šiaurinės uosto dalies molai. Atlikti bangų matavimai uosto akvatorijoje ir jo prieigose jūroje. Pagal V. Merkio pasiūlymus buvo numatyta, bet neatlikta, apsauginė akmenų buna, skirta nešmenų nusėdimui uoste ir traukūniui sumažinti. Nepailginti, nors buvo numatyta tai atlikti, uosto molai. Nuolat besikaupiančius nešmenis uosto prieigose teko dažnai šalinti žemsemėmis. Jų apimtys siekė 362 tūkstančius kubinių metrų per metus. N. Šišovo bendradarbė Inesa Korobova buvo sugalvojusi uosto prieigose abipus farvaterio įrengti griovius (rus. карманы), į kuriuos turėjo patekti iš pietų ir šiaurės nešamas smėlis, ir juos valyti, ir neva farvateris bus mažiau užnešamas. Vėliau ji atsisakė šio absurdiško plano. Dar viena nevykusi jos mintis, sukėlusį didelį nepatogumą laivų kapitonomams, buvo plaukti ne tiesiai tarp molų, o už vartų, kur dažni pietvakarių vėjai laivus stumia tetrapodų link, daryti 23°16' posūkį. Rudolfas Knapsas natūriniais matavimais jūroje nustatė, kad vyraujantis priekrantės nešmenų srautas daugiausia teka į šiaurę ir sudaro 250–500 tūkstančių kubinių metrų per metus<sup>7</sup>. Klaipėdos vandens lygio matavimo poste (mareografe) pradėti traukūno tyrimai. Uostas pagilintas nuo vartų iki Danės žiočių. Mažesni rieduliai buvo iškasami, o didesni sprogdinami. Tolesnius Klaipėdos uosto tyrimus buvo pavesta atlikti Klaipėdos HMO Jūriniam skyriui. Šie tyrimai buvo atliekami maždaug iki 1972 m. Klaipėdos HMO buvo pavesta daugiausia užsiimti Baltijos ir Šiaurės jūrų tyrimais. Be to, Klaipėdos sąsiauriu pradėjo dažniau plaukioti dideli laivai, kuriems praplaukiant nebuvo leidžiama atlikti okeanografinių tyrimų.



4 pav. Klaipėdos uosto vartų problematika pagal T. Daukantą (1930)

1980 m. Lenkijoje prasidėjo Solidarumo judėjimas. Siekiant operatyviai aprūpinti karine technika sovietų kariuomenės dalį, dislokuotą VDR, Maskvoje buvo nuspręsta karinius krovinius gabenti jūra, aplenkiant sausumos kelius per politiškai nestabilią Lenkiją. Buvo numatyta Klaipėdos uoste statyti jūrų keltų perkėlą, per kurią pradžioje turėjo būti gabenami geležinkelio vagonai linija, jungiančia su Vokietijos Mukrano uostu (dabar – Zasnica (Sassnitz)). Ši 270 mylių linija buvo trumpiausias jūros kelias į Vokietiją. Dėl šio stambaus objekto statybos Klaipėdoje buvo kilęs nepasitenkinimas, nes planuota vežti radioaktyvias medžiagas. Jūrinę dalį projektavo Azerbaidžano susivienijimas Kasmornioprojekt, pasinaudojęs Lenmornioprojekto atliktais tyrimais. Perkėla buvo statoma beveik ketverius metus. 1986 m. spalio 3 d. Klaipėdoje pradėjo veikti geležinkelio vagonus gabenančių keltų tarptautinė perkėla, tądien čia atplaukus pirmajam Vokietijos keltui „Mukran“. Kuršių mariose buvo suformuota dabartinė perkėlos teritorija, susiaurinus protaką tarp Kiaulės Nugaros ir Smeltės pusiasalio. Buvo įvertintos trasos hidrometeorologinės sąlygos<sup>8</sup>.

Rusijai vykdant Lietuvos ekonominę blokadą, dar 1991 m. pavasarį kilo iniciatyva statyti naftos terminalą Lietuvos

6 Шишов, Н. Д. Доклад Ленморниипроекта об исследованиях заносимости Клайпедского порта в связи с проектом волнозащитных сооружений (рукопись). Клайпеда, 1966.

7 Кнапс, Р. Я. Перемещение наносов у берегов Восточной Балтики. Кн. Развитие берегов в условиях колебательных движений Земной коры. Таллин: Валгус, 1969.

8 Birman, B. A., Balashova, E. V., Dubra, Juozas, Mikalajūnas, M., Spona, D. *Hydrometeorologische Bedingungen in den südlichen teilen des Ostsee* / Гидрометеорологические условия южной части Балтийского моря (vokiečių ir rusų kalbomis). Schwerin, 1985.



5 pav. Klaipėdos uosto šiaurinė dalis po 2001–2002 m. rekonstrukcijos

pajūryje. Valdininkai ir kai kurie mokslininkai siūlė ties Melnrage į jūrą statmenai krantui iki reikiamo gylio statyti molą, prie kurio turėjo švartuotis tanklaiviai. Pakviestiems keturiems Danijos hidrotechnikams buvo siūloma pateikti projektą terminalo statybai nuo Klaipėdos į šiaurę, baigiant Karkle. Atlikę vietovės analizę ir paruošę techninį projektą, jie pasiūlė terminalą statyti prie Karklės. Iš 16 Lietuvos šio projekto vertintojų tik aš vienas pasisakiau už Karklės variantą. Galvojau, kad ten bus lengviau susidoroti su prie-krantės smėlio nešmenų srautu. Be to, prie Rikinės upelio žiočių tarpukariu buvo įrengtas žvejų uostas, kurio pastatą susprogdino sovietiniai pasieniečiai. Liko tik pamatų dalis. Nenorėjau, kad suintensyvėjus laivybai ties Klaipėda, galėtų būti pakartota garsioji tanklaivio „Globe Assimi“ avarija. Nesuprantama, kodėl kiti vertintojai norėjo naftos produktų saugyklą statyti prie Kopūstų kaimo ir tiesti vamzdynus iki Mažeikių gamyklos ir iki pastatyto molo. Danų parengtas projektas buvo atmetas, vėl vyko aštrios diskusijos dėl vietos naftos terminalui parinkimo. Kitą kartą buvo leista ieškoti vietos naftos terminalui nuo Klaipėdos iki valstybinės sienos su Latvija. Šįkart dauguma mūsų vertintojų vėl norėjo terminalo prie Klaipėdos. Už Būtingės variantą iš 16 mūsų, be manęs, pasisakė dar vienas asmuo. Šį variantą laikau geriausiu, nes vietovė yra arčiau Mažeikių ir jau iki 6 m gylio nutiestas vamzdynas jūroje apvalytiems Mažeikių įmonės vandenims išleisti. Nebereikėjo derinti vamzdyno tiesimo su kraštotyrininkais, istorikais, ūkininkais ir kt. Šį variantą pasirinko ir Lietuvos vyriausybė, atlaikiusi ne tik Lietuvos, bet ir Latvijos Žaliųjų spaudimą. Terminalo statybos darbai, vadovaujami JAV kompanijos „Williams International“, buvo atlikti iki 1999 m. Terminale per metus perkraunama apie 14 milijonų tonų naftos produktų. Nuo Būtingės terminalo eksploatavimo pradžios įvyko septyni nedideli naftos produktų prapylimai, iš kurių didžiausias – 59 tonos. 2001 m. skandalas buvo išpūstas neįvertinus, kad

kiekvieną mėnesį Klaipėdos sąsiauriu į Baltijos jūrą išteka dvigubai daugiau naftos produktų, susimaišiusių su vandeniu, negu per didžiausią avariją<sup>9</sup>.

Nesaugi Klaipėdos uosto laivybos būklė kelia daug problemų ir vis ieškoma būdų jai pagerinti. Buvo pakviesta Japonijos laivybos kompanija, kuri siūlė statyti uostą prie Melnragės. Tokiam galimam projektui dar 1930 m. nepritarė T. Daukantas<sup>10</sup>. Geriausiai šią problemą išsprendė užsienio projektuotojai, kurie 2001–2002 m. atliko uosto šiaurinės dalies rekonstrukciją. Tokią rekonstrukciją dar 1940 m. buvo siūlęs docentas V. Merkys. Molus rekonstravo Danijos ir Olandijos kompanija „Aarsleff Ballast“. Gilinimo darbus atliko Danijos firma „Rhode Nielsen“, techninę projekto įgyvendinimo priežiūrą vykdė Prancūzijos kompanija „Bceom“<sup>11</sup>. Iki 2002 m. spalio 17 d. 1,5 metų trukęs uosto įplaukos rekonstrukcijos projektas buvo vienas stambiausių ir sėkmingiausių projektų Lietuvoje (5 pav.). Nuo 12 iki 14,5 metrų buvo pagilinta uosto įplauka, rekonstruoti bangolaužiai: šiaurinis molas pailgintas 205 metrais, o pietinis – 278 metrais. Svarbiausia, kad pasukti molai gerokai sumažina bangų ir traukūno slinkimą į uostą, ir laivai gali saugiau stovėti prie uosto krantinių ir neblaškomi, kaip anksčiau, stovintieji sąsiauryje. Uostas tapo saugus, išvengiama stambių laivų avarių<sup>12</sup>. Šį puikų projektą šiek tiek pritemdė 2002 m. gruodžio 11 d. Argentinos kompanijai priklausęs su Panamos vėliava plaukęs tanklaivis „Princess Pia“, kuris, plaukdamas iš uosto, Klaipėdos sąsiauryje, prie pietinio molo, užplaukė ant sekumos. Pasukęs iš laivybos farvaterio, tanklaivyje buvo įrengtas dvigubas dugnas, todėl mazutas neišsiliejo. Laivas, kurį vedė kranto locmanas, išplaukė tiršto rūko sąlygomis, buvo blogai paruoštas plaukti – laivo radiolokacinė stotis darė paklaidą –12°. Siekiant sustiprinti Lietu-

9 Dubra, Juozas. Nafta Baltijos jūroje. *Žemėtvarka ir hidrotechnika*, Nr. 4. Vilnius, 2002.

Dubra, Juozas. Naftos produktų patekimo į Baltijos jūrą įvertinimas. *Jūra ir aplinka*, Nr. 1. Klaipėda, 2003.

Dubra, Juozas, Dubra, Vytautas. *Srovės. Naftos terminalas Būtingėje. Ekologinė situacija*. Vilnius: Baltic ECO, 1994.

10 Merkys, Vladas. *Susisiekimai per Klaipėdos uostą istorinėje perspektyvoje* (rankraštis). Kaunas, 1940.

11 *Klaipėdos uosto įplaukos rekonstravimo projektas*. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija. Klaipėda, 2002.

12 Gailiūšis, B., Kriaučiūnienė, J., Kriaučiūnas, R. *Klaipėdos uosto įplaukos kanalo tėkmės hidrodinaminio režimo pokyčiai dėl molo pertvarkymo*. *Energetika*, 2004, Nr. 1. Interneto prieiga: [www.elibrary.lt/resursai/LMA/Energetika/E-57-1.pdf](http://www.elibrary.lt/resursai/LMA/Energetika/E-57-1.pdf) [žiūrėta 2016-09-10]

Kriaučiūnienė, J., Gailiūšis, B. *Klaipėdos uosto plėtra sąsiaurio hidrodinaminio aspekto*. 2016. Interneto prieiga: [www.lei.lt/\\_img/\\_up/File/atvir/2015/naujienos/Klaipedos\\_uosto\\_pletra-MT-2016.3.pdf](http://www.lei.lt/_img/_up/File/atvir/2015/naujienos/Klaipedos_uosto_pletra-MT-2016.3.pdf) [žiūrėta 2016-09-10].



vos energetinę nepriklausomybę, 2013–2015 m. Klaipėdos uosto pietinėje dalyje, prie Kiaulės Nugaros seklos buvo pastatytas priešgaisrinis požiuiriu pavojingas Suskystintųjų gamtinių dujų (SGD) terminalas. Priešgaisrinis saugumas atžvilgiu numatoma buferinė zona aplink SGD išdujinimo įmonę ir 15 m gylis dujovežiui priimti.

### Literatūra

1. Dubra, Juozas. Hidrotechniniai darbai Lietuvos jūrinuose baseinuose: reikšmė, problemos, pasekmės. Kn. *Kuršių marių ir Baltijos jūros aplinkos būklė*. Klaipėda, 1998.
2. *Klaipėdos klimatas*. Lietuvos hidrometeorologijos tarnyba. Klaipėda, 1997.
3. Elertas, Dainius. *Kopgalis*. Klaipėda, 2002.
4. Merkys, Vladas. *Susisiekimas per Klaipėdos uostą istorinėje perspektyvoje* (rankraštis). Kaunas, 1940.
5. Daukantas, Teodoras. *Klaipėdos uostas*. Kaunas, 1930.
6. Шишов, Н. Д. Доклад Ленморниипроекта об исследованиях заносимости Клайпедского порта в связи с проектом волнозащитных сооружений (рукопись). Клайпеда, 1966.
7. Кнапс, Р. Я. Перемещение наносов у берегов Восточной Балтики. Кн. *Развитие берегов в условиях колебательных движений Земной коры*. Таллин: Валгус, 1969.
8. Dubra, Juozas. Vandens lygio svyravimai Kuršių mariose. *Hidrometeorologiniai straipsniai*, 3 t. Vilnius, 1970.
9. Birman, B. A., Balashova, E. V., Dubra, Juozas, Mikalajūnas, M., Spona, D. *Hydrometeorologische Bedingungen in den südlichen teilen des Ostsee / Гидрометеорологические условия южной части Балтийского моря* (vokiečių ir rusų kalbomis). Schwerin, 1985.
10. Dubra, Juozas. Nafta Baltijos jūroje. *Žemėtvarka ir hidrotechnika*, Nr. 4. Vilnius, 2002.
11. Dubra, Juozas. Naftos produktų patekimo į Baltijos jūrą įvertinimas. *Jūra ir aplinka*, Nr. 1. Klaipėda. 2003.
12. Dubra, Juozas, Dubra, Vytautas. Srovės. *Naftos terminalas Būtingėje. Ekologinė situacija*. Vilnius: Baltic ECO, 1994.
13. *Klaipėdos uosto įplaukos rekonstravimo projektas*. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija. Klaipėda, 2002.
14. Gailiūšis, B., Kriaučiūnienė, J., Kriaučiūnas, R. Klaipėdos uosto įplaukos kanalo tėkmės hidrodinaminio režimo pokyčiai dėl molo pertvarkymo. *Energetika*, 2004, Nr. 1. Interneto prieiga: [www.elibrary.lt/resursai/LMA/Energetika/E-57-1.pdf](http://www.elibrary.lt/resursai/LMA/Energetika/E-57-1.pdf) [žiūrėta 2016-09-10]
15. Kriaučiūnienė, J., Gailiūšis, B. *Klaipėdos uosto plėtra sąsiaurio hidrodinamikos aspektu*. 2016. Interneto prieiga: [www.lei.lt/\\_img/\\_up/File/atvir/2015/naujienos/Klaipėdos\\_uosto\\_pletra-MT-2016.3.pdf](http://www.lei.lt/_img/_up/File/atvir/2015/naujienos/Klaipėdos_uosto_pletra-MT-2016.3.pdf) [žiūrėta 2016-09-10].

## SHIPPING SAFETY CONDITIONS AT THE ENTRANCE TO THE PORT OF KLAIPEDA IN THE 20TH CENTURY

Doc Juozas DUBRA

*Klaipėda University Faculty of Marine Engineering and Natural Sciences*

Doc. dr Vytautas Dubra

*Institute of History and Archeology of the Baltic Region of Klaipėda University*

Klaipėda port was developed on the banks of the Dane river. The dunes of Neringa have badly blocked the port and the city from storms from the west. The estuary of the Dane River were quite deep, so maritime vessels of that time were able to moor its shores. It was rather complicated to enter

the port because the coastal area of the Baltic Sea had to wobble between the menacing northern and southern shallots, which often changed, and only temporarily flooded or flooded their positions.



## NIDOS ŠVYTURYS – INDUSTRINĖS EPOCHOS SIMBOLIS PRIE KURŠIŲ MARIŲ

Doc. dr. Nijolė STRAKAUSKAITĖ

Klaipėdos universiteto Baltijos regiono istorijos ir archeologijos institutas

Švyturiai, kaip ir garlaiviai, geležinkeliai – vienas ryškiausių industrinės epochos simbolių. Šie navigaciniai įrenginiai, kaip ir daugelis kitų technikos išradimų bei įrenginių, XIX amžiuje simbolizavo be atodairišką tikėjimą technikos pažanga, nes neretai jų statyba komplikuo tame kraštovaizdyje – atviroje jūroje ar Nidos atveju ant aukštos kopos tapdavo nemenku iššūkiu konstruktoriams ir statytojams.

Neabejotinai vienas garsiausių išlikusių industrinės epochos švyturių pastatytų Vokietijos imperijos vandenyse – *Raudonojo smėlio* (Roter Sand Leuchtturm) švyturys Šiaurės jūroje tarp Bremerhaveno uosto ir Helgolando salos (1885). Šis švyturys – tarptautinės reikšmės jūrinio paveldo objektas ir pirmasis ofšorinis tokio tipo statinys pasaulyje. Jo konstrukcija, nuleidžiant metalinį kesoną į jūros dugną tuomet buvo didelė techninė inovacija: bendras švyturio aukštis su povandenine dalimi – 52,5 m, o virš jūros lygio jis iškilęs 30,5 metro<sup>1</sup>.

Nidos švyturio ant Urbo kalno istorija skaičiuoja jau 142 – uosius metus. Per šį netrumpą „amžių“ švyturys patyrė įvairių transformacijų, visgi, senojo švyturio aura tebejauciama. Tebestovi vienu metu su švyturiu statytas švyturio prižiūrėtojo namas, išliko didžioji dalis iš 200 į švyturį vedusių akmeninių laiptelių, paklotų 1874 metais. Šiandien, ko gero ne daug kas susimąsto užlipęs prie naujo švyturio nuo apžvalgos aikštelės grožėdamasis įspūdingais Kuršių nerijos, jūros, marių vaizdais, jog stovi ant senojo švyturio pamato, kurį kadais suformuoti ant plikos kopos viršūnės nebuvo taip paprasta. Ganėtinai trapioje landšaftinėje aplinkoje ant tik pradėtos apželdinti didžiulės kopos techninių-inžinerinių švyturio statybos sprendimų įgyvendinimas buvo kur kas labiau komplikuo tas nei įprastinia me kraštovaizdyje. Kita vertus, Urbo kalnas leido švyturiui pakilti aukštai virš jūros lygio, kad jo skleidžiama šviesa būtų matoma kuo toliau jūroje. Visgi, esminės priežastys nulėmusios Nidos švyturio statybą buvo susijusios su industrinės epochos padiktuotais poreikiais susisiekimui ir prekybai jūrose ir vidaus vandenyse Vokietijos imperijoje. Būtent tokia me plačiame kontekste išryškėja Nidos švyturio ir daugelio kitų navigacinių įrenginių atsiradimas Kuršių marių baseine XIX a. antroje pusėje.

Nidos švyturys buvo pastatytas praėjus tik keleriems metams po Vokietijos imperijos sukūrimo 1871 m. Jau iki to laiko vokiečių žemėse vykusį sparti industrializacija, po susivienijimo įgavo dar didesnę pagreitį. Šis procesas pasiekė ir Vokietijos imperijos pakraštyje buvusį Memelį (Klaipėdą) ir Kuršių marių regioną. Dar gerokai iki imperijos susikūrimo, praėjus keliems dešimtmečiams nuo pirmojo garlaivio, ar tiksliau pasakius jo prototipo, pasirodymo Kuršių mariose (1824), reguliarius garlaivių reisai iš Memelio į Cranzą (Krantą) XIX a. viduryje tapo kasdienybe. Didelius pokyčius, įvykusius nuo pirmojo garlaivio pasirodymo mariose iki reguliarių reisų pradžios, leidžia suprasti J.Zembrickio citata: 1824 m. rugpjūčio 14 d. 65 – amė „Wochenblatt“ numeryje 7 asmenys paliudijo, kad jie per 48 valandas atvyko iš Karaliaučiaus per Labguvą į Klaipėdą „su ratiniu laivu, kuris nesant vėjo, su pavaros pagalba gali judėti“. 1839 m. pradėjo kursuoti keleivinis garlaivis tarp Karaliaučiaus ir Klaipėdos, o kitais metais (1840) garlaivio Irrwisch reisai jau buvo reguliarius – du kartus per savaitę jis plaukiojo maršrutu Klaipėda – Labguva – Tapiava – Karaliaučius<sup>2</sup>. Be to, greitai išpopuliarėjo kelionės garlaiviu iš Klaipėdos į Tilžę. 1857 m. klaipėdiečiai savo laikraštyje skaitė skelbimą, jog naujai pastatytas, metaliniu korpusu garlaivis *Falke* reguliariai triskart per savaitę plaukia maršrutu Klaipėda – Tilžė<sup>3</sup>. Šio skelbimo akcentas – laivas metalo korpusu (eiserne Dampfboot) buvo ne tik marketingo strategijos dalis, bet ir industrinės epochos mąstymo aktualija. Be to, XIX a. 6 dešimtmetyje keleivinis garlaivis Memel – Packet reguliariai kartą per savaitę plukdė klaipėdiečius Baltijos jūra į Stettino uostą<sup>4</sup>. XIX a. aštuntajame dešimtmetyje augo į Klaipėdos uostą atplaukusių ir išplaukusių laivų skaičius: 1870 m. atplaukė 965, išplaukė 933 laivai, o po dviejų metų 1872 m. atplaukė 1113, išplaukė – 1174 laivai. 1880 m. pačioje Klaipėdoje buvo 16 garlaivių.<sup>5</sup> Ne veltui naujausios *Prūsijos istorijos autorius Michel Kerautret pastebėjo, jog „Prūsijos transporto revoliucija įvyko anksčiau nei pramonės“<sup>6</sup>.*

Laivininkystės situacija Kuršių marių regione atspindėjo bendrąsias tendencijas besivienijančioje Vokietijoje.

1 Prieiga per internetą: [http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/unsere\\_geschichte/Unsere-Geschichte-1.Žiūrėta 2016.09.22](http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/unsere_geschichte/Unsere-Geschichte-1.Žiūrėta 2016.09.22)

2 Zembrickis, Johanas. *Klaipėda XIX amžiuje. Klaipėdos istorija*. Klaipėda. 2004. T. II, p. 37

3 Reklaminiis skelbimas. *Memeler Dampfboot*. 1857 April 20. Nr. 46

4 Reklaminiis skelbimas „Dampfschiff – Fahrt zwischen Stettin u. Memel. *Memeler Dampfboot*. 1857 Mai 25. Nr.60

5 Zembrickis, Johanas. *Klaipėda XIX amžiuje*. Klaipėdos istorija. p. 31, 38

6 Kerautret, Michel. *Prūsijos istorija*. Vilnius. 2013, p.254

XIX a. 7-8 dešimtmečiais intensyvėjantis prekybinių ir keleivinių laivų judėjimas Baltijos ir Šiaurės jūrose bei vidaus vandenyse diktavo poreikį unifikuoti laivybos taisykles, parengti atitinkamus teisės aktus susijusius su navigacija, uostų valdymu ir kitais aktualiais jūrinės srities klausimais. Prie šių tikslų realizavimo prisidėjo ir 1868 m. balandžio 14 d. Berlyne įkurta *Deutsche Nautische Verein* (Vokiečių laivinkystės draugija), kurios nare tapo ir *Nautische Verein zu Memel* (gyvavo nuo 1845)<sup>7</sup>.

Beveik tuo pat metu, t.y. XIX a. paskutiniame ketvirtyje buvo įkurta ir Klaipėdos apskrities katastrofą patyrusių laivų gelbėjimo draugija, kurios pavadinimas liudija Vokietijos imperijos mastu egzistavus unifikotą tokio pobūdžio gelbėjimo sistemą – *Memel Bezirks- Verwaltung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffsbrüchiger*. Šios draugijos šeštųjų metų veiklos ataskaitoje 1873 metais kovo 31 d. pažymėta, jog jai priklausė 164 nariai, pabrėžiant, jog naujų narių pritraukimas buvo aktuali problema. Ataskaitoje akcentuota ir gelbėjimo stočių veikla: trijose iš jų buvo atliktos revizijos - rugsėjo 2 d. Nidoje, 4 dieną Nemirsetoje, 5 d. Juodkrantėje. Revizoriai pripažino, jog visose gelbėjimo stotyse aparatai ir kitas inventorių rasti tinkamos būklės. Be to, buvo pažymėta, jog per 1872 metus įvyko tik viena laivo katastrofa: būrinis laivas (*Schonnerschiff*) *Otto* su keturių narių įgula buvo išmestas į pakrantę ties Melnraige: laivo komandą išgelbėjo uosto locmanai ir žvejai<sup>8</sup>. Beje, 1868 m. t.y. , ką tik pradėjus veikti minėtai Klaipėdos apskrities katastrofą patyrusių laivų gelbėjimo draugijai, Nidoje apsilankęs teisininkas, literatas ir keliautojas Ludwigas Passarge rašė, jog draugija čia pastatė didelę pašiūrę, kurioje laikė gelbėjimo valtį (*Der Verein zum Schutze Schiffbrüchiger hat hier einen Grossen Schuppen bauen Lassen und ein Rettungsboot aufgestellt*)<sup>9</sup>.

Išlikęs ne vienas paliudijimas tų, kurie XIX a. viduryje pabuvojo Kuršių nerijoje, jog nerijos pajūris buvo nusėtas katastrofą patyrusių laivų liekanomis. Tai pažymėjo ir minėtas Ludwigas Passarge: „Šiaurės vakarų vėjas išmeta laivus į krantą be galimybės išsigelbėti, kur jie tiesiog sudaužomi arba po to mėnesius jų liekanos kyšo iš vandens, kol vis giliau ir giliau nugrimzta į smėlį ar tiesiog būna bangų išblaškomi po gabalėlį“<sup>10</sup>. Tarsi šių žodžių paliudijimą Passargė matė Nidoje prie žvejų namų durų pastatytas sudužusių laivų liekanas su užrašais – *Ocean Queen, Advance, Vulkan*<sup>11</sup>. Apie nerijos pakrantę nugulusius sudužusių laivų griaučius rašė ir geografas Julius Schumannas, pėsčiomis

perėję neriją 1858 metų vasarą<sup>12</sup>.

Vis didėjanti suvienytoje Vokietijoje dėmesį laivybos saugumui jūrose atspindi 1873 metų pradžioje žengti svarbūs žingsniai šioje srityje. Jau sausio mėnesio Vokietijos imperijos admiraliteto leistame leidinyje *Žinios jūrininkams* (*Nachrichten für Seefahrer*) atsirado kas dvi savaites leidžiamas priedas su aktualia laivybos saugumui informacija: naujienos apie švyturius ir kitus navigacinius signalus, svarbiausių uostų įplaukų ypatumus ir kt. Reaguodamas į šias tendencijas Klaipėdos dienraštis *Memeler Dampfboot* nuo 1873 m. vasario 1 d. reguliariai spausdino orų pranešimus telegrafu (*Telegraphische Witterungs-bericht*), kurioje atsispindėjo Baltijos jūros uostų meteorologinės sąlygos (barometro parodymai, oro temperatūra, vėjo kryptis ir stiprumas – silpnas, vidutinis, stiprus bei debesuotumas, rūkas)<sup>13</sup>. Be abejo, ši informacija buvo svarbi laivų, besiruošiančių išplaukti iš Klaipėdos uosto, kapitonams. Retais atvejais, kai dėl techninių priežasčių meteorologinė informacija vėluodavo, laikraščio leidėjai informuodavo skaitytojus apie tai vienu sakiniu: „*Der telegraphische Witterungsbericht ist bis zum Schluss der Blattes nicht eingetroffen*“<sup>14</sup>.

Apie didelius Vokietijos imperijos vyriausybės užmojus gerinti susisiekimo vandeniu infrastruktūrą Rytų Prūsijoje, atspindėjo dideli asignavimai skirti šių tikslų įgyvendinimui 1874 metais: Karaliaus Wilhelmo kanalo užbaigimo reikmėms – 60.000 talerių, Priegliaus ir Nemunyno upių rekultivavimui – 28.000 talerių, Nemuno ir Gilgės reguliavimui 80.000 talerių, Klaipėdos uostui 80.000 talerių, Beeko upės prie Kranto (Cranz) gilinimui – 5.000 talerių<sup>15</sup>. Pastarieji darbai buvo svarbūs garlaivių susisiekimui tarp Klaipėdos ir Cranzbeeko uosto.

1873 m. gegužės mėnesį vyko jūrinių uostų atstovų konferencija Berlyne, kurios tikslas buvo paraginti valdžios institucijas kuo greičiau sukurti perspėjimo dėl audros telegrafo signalais sistemą (*System telegraphischer Sturm – Warnungs – Signale*). Svarbus pretekstas diskusijai šia tema buvo 1872 m. vėlyvą rudenį kilusi didelė audra Baltijoje, kuri sukėlė didžiulį potvynį pajūrio teritorijose. Konferencijoje buvo pažymėta, jog jei iki tol būtų buvusi sukurta perspėjimo sistema visoje pakrantėje pradedant Ryga ar Klaipėda, tai būtų buvę galima išvengti didelių nuostolių. Juolab, kad apie štorminį vakarų vėją savalaikiai išpėjo Anglijos tarnybos, o šią informaciją priėmusi Hamburge įsikūrusi *Deutsche Seewarte* (jūrinės saugos tarnyba) galėjo ją perduoti tik keliems tuomet veikusiems Vokietijos pajūryje

7 Prieiga per internetą: [https://de.wikipedia.org/wiki/Deutscher\\_Nautischer\\_Verein](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutscher_Nautischer_Verein). Žiūrėta 2016.09.01

8 Locales. *Memeler Dampfboot*. 1873 Mai 4. Nr. 104

9 Passarge, Ludwig. *Aus baltischen Lander*. Glagau. 1878. S.276

10 Passarge, Ludwig. *Aus baltischen Lander*. S. 278

11 Ibid. S. 277

12 Schumann, Julius. Ein Tag in Schwarzort. *Der neuen Preussischen Provinzial-Blätter*. B. III. Königsberg. 1859. S.92

13 Locales. *Memeler Dampfboot*. 1873 Februar 1. Nr. 27

14 *Memeler Dampfboot*. 1873 Februar 13 Nr. 37

15 Locales. *Memeler Dampfboot*. 1873 Februar 20 Nr. 43

punktams<sup>16</sup>. XIX a. paskutiniame ketvirtyje išaugusį dėmesį navigacijos sąlygų gerinimui statant naujus švyturius ne tik Baltijos pakrantėje, bet ir Šiaurės jūroje, atspindėjo ir Klaipėdos dienraštis *Memeler Dampfboot*. 1875 m. rugpjūtyje, praėjus metams po Nidos švyturio pastatymo, laikraštis informavo, jog *Deutsche Nautische Gesellschaft* kartu su Hamburgo miesto Senatu kreipėsi į vyriausybę, prašydami imtis priemonių įskaitant ir diplomatines, kad Helgolando saloje (ji tuomet priklausė Anglijai) būtų pagerintos navigacinės sąlygos (anglai švyturį čia įrengė 1811). Šioje informacijoje dar buvo atkreiptas dėmesys į tai, jog navigacijos sąlygos Šiaurės jūroje sudėtingos dėl per mažo skaičiaus švyturių ir signalinių plūdurių<sup>17</sup>.

Visa tai atspindi didelės valstybės – Vokietijos imperijos pastangas gerinti navigacines sąlygas jūrose ir vidaus vandenyse XIX a. paskutiniame ketvirtyje. Būtent šiame fone išryškėja intensyvi navigacinių įrenginių statyba Kuršių marių regione: 1873 m. pradėti statyti Nidos ir Uostadvario švyturiai, kiek anksčiau – 1860 m. pradėtas statyti mūrinis švyturys Ventės rage. 1900 m. pradėjo veikti švyturys ties Pervalka, 1904 – Rasytėje. Be abejo, saugiai navigacijai svarbus buvo ir Mažasis arba Baltasis švyturys įrengtas ant 1884 m. baigto statyti Šiaurės molo Klaipėdos uosto įplaukoje.

Visgi, kaip pažymėjo Johanas Zembickis „*laivybai ir žvejybai Kuršių mariose labai svarbiu įvykiu tapo švyturio įrengimas Nidoje*“. Jis taip pat pažymėjo, jog 1871 metais buvo paskirta statybos vieta Nidos švyturiui ant Urbo kalno<sup>18</sup>. Šioje vietoje intensyvūs statybos darbai prasidėjo 1873 metais. Tais metais Urbo kalno papėdėje buvo pastatytas švyturio prižiūrėtojo namas, išlikęs iki šiol. Klaipėdos laikraščio *Memeler Dampfboot* pranešimas suteikia papildomos įdomios informacijos apie Nidos švyturio statybos etapus: vasaros pabaigoje jau buvo paklotas švyturio pamatas iš skaldytų akmens blokų (Feldsteinlager) įleistų į 10 pėdų (apie 3 metrus) gylį. Šioje informacijoje taip pat buvo pažymėta, jog į švyturį turėjo vesti 195 akmeniniai laiptai<sup>19</sup>. Vadinas, švyturio statybos darbai prasidėjo 1873 pavasarį, vasaros pabaigoje jau buvo suformuotas fundamentas. Švyturio statytojams nemenkas iššūkis buvo aukštas smėlio kalnas be tvirtesnio pagrindo, todėl visos statybinės medžiagos, taip pat ir didžiuliai pamatams skirti akmens blokai buvo gabenami į kalną, nutiesus specialų lentinį kelią. Švyturio statyba užtruko daugiau nei metus, nes jis pradėjo veikti 1874 metų spalio 24 d. Tuomet Nidos švyturio šviesa siekė 22 jūrmylas (40.744 km), blyksnis truko

3 sekundes, pauzė – 7 sekundes<sup>20</sup>. Raudonų plytų aštuonkampio švyturio aukštis buvo 27 metrai. Beje, Nidos švyturys atliko ir perspėjimo dėl artėjančios audros funkciją (Sturmwarnungsstelle)<sup>21</sup>.

Apie Nidos švyturio reikšmę navigacijai, praėjus keliems dešimtmečiams po jo pastatymo savo knygoje *Lietuva* (Prūsijos Lietuva) rašė Klaipėdos Luisės gimnazijos mokytojas Albertas Zweckas, pabrėždamas, jog Nidos švyturys buvo ypatingai svarbus laivams plaukusiems pro Bornholmo salą, kai jie stengdavosi pasirinkti kuo tiesesnią kursą į Klaipėdos uostą, tačiau neretai jūros srovės juos nukreipdavo nuo pasirinkto kurso į šiaurę ar pietus ir todėl jiems kildavo pavojus būti išmestiems į krantą, nes 43 km ruožas tarp Klaipėdos ir Brusterorto, kaip ir 37 km ruožas tarp Klaipėdos ir Liepojos buvo neapšviesti švyturių šviesos. Taigi, Nidos švyturys padėjo laivams nustatyti kursą Nidos kryptimi ir orientuotis jau pagal trijų švyturių signalus Brusterorto, Nidos, Klaipėdos<sup>22</sup>.

Nidos švyturio, kaip ir daugelio kitų industrinės epochos objektų, atspindinčių techninės minties pažangą, atsiradimas traukė amžininkų dėmesį ir kėlė susižavėjimą. Tai akivaizdžiai paliudija ir vieno iš jų, stebėjusio Nidos švyturio statybą, išpūdžiai publikuoti Klaipėdos spaudoje, praėjus ketveriems metams po Nidos švyturio pastatymo. Anonimu panorėjęs likti asmuo rašė, kad 1878 m. gegužės 24 d. elegantišku ir patogiu garlaiviu *Terranova* išplaukė iš Kranto (Cranz) į Juodkrantę. Kelionėje, užtrukusioje 4½ valandos, jam į akis nekrito nieko naujo išskyrus raudoną švyturį, kurio fundamento klojimo ant aukšto kalno darbus jam teko stebėti prieš penkerius metus. Be to, šią impresiją jis papildė bendresniu, nestokojančiu romantinės dvasios, išpūdžiu, pabrėždamas, jog vakarais nuo krantinės Kranto kurorte žvelgiant į banguojančią jūrą galima matyti dvi blykčiojančias šviesas, tarsi švytinčias Okeano akis: viena jų – toli vakaruose prie Brusterorto, o kita – toli šiaurėje prie Nidos<sup>23</sup>.

XIX a. paskutiniame ketvirtyje Nidos žvejų kaimelyje su būdinga medine architektūra, išsiskyrė du kraštovaizdžio akcentai: 1874 m. pastatytas raudonų plytų švyturys ir 1888 m. iškilusi taip raudonų plytų neogotikinio stiliaus bažnyčia. Visgi, dominuojantis čia buvo švyturys, matomas iš bet kurios kraštovaizdžio perspektyvos.

Postindustrinės epochos žmonėms Nidos švyturys taip pat buvo įdomus. Žinomas tarpukariu hidrologas Kau-

16 Locales. *Memeler Dampfboot*. 1873 Mai 1. Nr. 101

17 Locales. *Memeler Dampfboot*. 1875 August 31. Nr. 202

18 Zembickis, Johanas. *Klaipėdos apskrities istorija*. Klaipėda. 2011. T. III, p. 252

19 Locales. *Memeler Dampfboot*. 1873 August 30 Nr. 202

20 Die Nehrung in Zahlen. *Memelland Kalender*. Oldenburg. 1954. S. 36

21 Thomaschky, Ernst. *Wasser- Wanderführer durch das nordliche Ostpreussen und das Memelland*. Königsberg. 1933. S. 74-75

22 Zweck, Albert. *Litauen. Eine Landes- und Volkskunde*. Stuttgart. 1898. S. 408

23 Ein Sonntag in Schwarzort. *Memeler Dampfboot*. Beilage zu Nr. 207 des *Memeler Dampfboot*s. „Memeler – und Grenz- Zeitung“. 1878 September 5

no universiteto profesorius ir aistringas turizmo propagotojas Steponas Kolupaila leidinyje skirtame vandens turizmui – *Mūsų vandens keliai*, aprašydamas lankytinus objektus Nidoje, kelių eilučių informacijoje išskyrė švyturį: „Nida: uostas, muitinė, paštas, viešbučiai; aukštame (51 m) Urbo kalne švyturys, jį įdomu aplankyti paprašius prižiūrėtojo sutikimo, įdomūs sudėtiniai lėšiai, toli matyti švyturio blyksėjimai (3 s šviesa, 7 s pertrauka)“<sup>24</sup>. Tarpukaryje augant Nidos – kurortinės vietos populiarumui, švyturys tapo vienu iš ryškių simbolių, dažnu reklaminių atvirukų motyvu. Apie švyturio populiarumą Nidos svečių tarpe liudija ir tai, jog būtent jie sugalvojo švyturiui vardą – „Raudonasis

Christphas“<sup>25</sup>, o vietos žvejai reikšdami simpatiją švyturiui sakydavo – „mūsų švyturys su sparnais“, nes tokiai aliuzijai pagrindą davė Nidos švyturio šoninės antenos.

Pirmasis Nidos švyturys – ryškus industrinės epochos simbolis ne tik Kuršių nerijoje, bet ir visame Kuršių marių regione, veikė lygiai 70 metų: 1944 metų pabaigoje besitraukiantys Vokietijos kariuomenės daliniai švyturio bokštą sprogdino jį smarkiai apgadindami. Pokaryje kurį laiką funkcionavo švyturio įranga ant senojo švyturio likučių, o naujasis Nidos švyturys iškilo 1951-1953 m.. Anot Jurgio Bučo jis pastatytas apie 70 metrų į rytus nuo senojo švyturio fundamento<sup>26</sup>. Šio švyturio jau kita forma, kiti parametrai, o tai reiškia - jau kita Nidos švyturio istorijos atkarpa.

24 Kolupaila, Steponas. *Mūsų vandens keliai*. Kaunas. 1938. Prieiga per internetą: [www.upes.lt/index.php/is-nemuno-ziociu-klaipda-skersai-kursiu-marias-per-nida](http://www.upes.lt/index.php/is-nemuno-ziociu-klaipda-skersai-kursiu-marias-per-nida). Žiūrėta 2016.09.20

25 Trotzky, Richard. Nidden – ein Bild der Erinnerungen. *Memelland Kalender*. Oldenburg. 1954. S. 62

26 Bučas, Jurgis. *Kuršių nerijos nacionalinis parkas*. Vilnius. 2001, p. 57

#### Literatūra:

1. Bučas, Jurgis. (2001). Kuršių nerijos nacionalinis parkas. Vilnius. Leidykla „Savastis“.
2. Kerautret, Michel. (2013) *Prūsijos istorija*. Vilnius. Leidykla „Žara“.
3. Kolupaila, Steponas. *Mūsų vandens keliai*. Kaunas. 1938. Prieiga per internetą: [www.upes.lt/index.php/is-nemuno-ziociu-klaipda-skersai-kursiu-marias-per-nida](http://www.upes.lt/index.php/is-nemuno-ziociu-klaipda-skersai-kursiu-marias-per-nida). Žiūrėta 2016.09.20
4. Memeler Dampfboot. 1857 Mai 25. Nr. 60
5. Memeler Dampfboot. 1857 April 20. Nr. 46
6. Memeler Dampfboot. 1873 Februar 1. Nr. 27
7. Memeler Dampfboot. 1873 Februar 13 Nr. 37
8. Memeler Dampfboot. 1873 Februar 20 Nr. 43
9. Memeler Dampfboot. 1873 Mai 1. Nr. 101
10. Memeler Dampfboot. 1873 Mai 4. Nr. 104
11. Memeler Dampfboot. 1873 August 30 Nr. 202
12. Memeler Dampfboot. 1875 August 31. Nr. 202
13. Memeler Dampfboot. 1878 September 5 Nr. 207
14. Passarge, Ludwig. (1878). *Aus baltischen Landen*. Glagau.
15. Thomaschky, Ernst. (1933). *Wasser- Wanderführer durch das nordliche Ostpreussen und das Memelland*. Königsberg.
16. Trotzky, Richard. Nidden – ein Bild der Erinnerungen. *Memelland Kalender*. Oldenburg. 1954. S. 62
17. Zembrickis, Johanas. (2004) *Klaipėda XIX amžiuje. Klaipėdos istorija*. Klaipėda. Leidykla „Libra Memelensis“. T. II.
18. Zweck, Albert. (1898). *Litauen. Eine Landes- und Volkskunde*. Stuttgart

## THE NIDA LIGHTHOUSE AS A SYMBOL OF THE INDUSTRIAL AGE AT THE CURONIAN LAGOON

Doc dr Nijolė STRAKAUSKAITĖ

*Institute of History and Archeology of the Baltic Region of Klaipėda University*

The first Nida lighthouse, a prominent symbol of the industrial age not only in the Curonian Spit, but also throughout the Curonian Lagoon region, was exactly 70 years old: at the end of 1944, units of the German Army detached the lighthouse to bombard it with severe damage. The lighthouse equipment on the remains of the old light-

house functioned for a while, and the new Nida lighthouse appeared in 1951-1953. According to Jurgis Bučas, he was built about 70 meters east of the base of the old lighthouse. This lighthouse is already in another shape, other parameters, which means another part of the history of the Nida Lighthouse.



## KLAIPĖDOS DIDYSIS BAKENAS (XIX A. PAB.–XX A. PR.) – GEODEZINIŲ SIGNALŲ BUVĘS NAVIGACINIS STATINYS?

Arminas ŠTUOPYS

*Klaipėdos universiteto Statybos katedros dėstytojas*

**I**vadas  
2008 m. sausio mėnesį, palaiminus tuometinei Vyriausybei, Klaipėdos uosto direkcijos iniciatyva (ji paskelbė griovimo darbų konkursą) buvo nugriautas Klaipėdos Bomelsvitės rajone, dabartinės Gulbių gatvės tašoje, prie uosto teritorijos tvoros plytinčioje dykvietėje stovėjęs ažuvinis bokštas. Iš sukniedytų plieninių profiliuotųjų ir ant aukštų betoninių pamatų sumontuotas bokštas šioje vietoje išstovėjo nuo Pirmojo pasaulinio karo pabaigos. Daugelis klaipėdiečių jį vis dar prisimena dėl mistiškų ženklų viršūnėje (kryžius, ovalinis cilindras, trikampis) ir nedvejodami pasakys, kad čia būta bakeno<sup>1</sup>.

Terminu *bakenas* vadinami laivavedžiams skirti navigacijos ir signalizacijos ženklai, aukšti plūdurai ar specialios gairės, bokštai, stovėję marių ir jūros pakrantėje<sup>2</sup>. Neretai jų viršūnėje būdavo ir šviesos šaltinis arba / ir signaliniai ženklai, specifinės formos figūros. Pasak lietuviškos jūrinės terminijos žinovų, šį statinį derėtų vadinti *vedlinės ženklu*, tačiau šnekamojoje kalboje, periodikoje dažniausiai pasirenkamas terminas *bakenas*. Matyt, taip elgiamasi dėl olandiškos kilmės termino trumpumo, todėl jį pasirinkome ir šiame straipsnyje. Bakenais, tiksliau jų viršūnių optinėmis gairėmis, buvo žymimas uosto įplaukos ir laivybos kanalų farvateris (laivybos kanalo kraštai arba ašis – laivų vedlinė), kartais panašiais ženklais laivininkai būdavo informuojami apie meteorologines sąlygas, įspėjami dėl farvateryje susidariusių seklumų, švartavimosi, įplaukos leidimo ar draudimo ir pan.

Žinomas Klaipėdos architektūros ir urbanistinės raidos tyrėjas J. Tatoris, remdamasis kartografinė ir

archyvine medžiaga, teigė, kad Klaipėdos (Memelio) planuose šie bokštai vaizduojami jau XVII a., o XIX a. pirmoje pusėje jų stovėjo jau šeši; vėliau, dar iki XIX a. pabaigos svarbiausieji iš jų statomi nebe iš medienos, o iš sukniedytų „metalinų ažuvinų“ konstrukcijų, kurios buvo „dažomos įvairiomis spalvomis“<sup>3</sup>. Taigi, šiame straipsnyje aptariamą bakeną galima įvardyti „moderniu“ ir „paskutiniu“.

Trumpame, kelis šaltinius susisteminiusiame tekste Mažosios Lietuvos enciklopedijoje (MLE) rašoma, kad senasis bakeno bokštas „buvo pastatytas 1852 m. iš metalo kampainio“ ir, kad „1915 m. Rusijos armijos karių jis buvo nupjautas, netrukus atstatytas, 2008.01.15 supjaustytas“<sup>4</sup>. Be to, šiame trumpame enciklopediniame tekste pateikiama ir kitų detalių, būdingų iki XIX a. pradžios išstovėjusiam bakenui. Iš šio teksto galima suprasti, kad buvo atstatytas tokios pačios konstrukcijos (tas pats) metalinis bakenas, tačiau ikonografinė medžiaga rodo, kad vietoje senojo rusų kariškių nugriauto metalinio bakeno buvo pastatytas naujasis, kitokios konstrukcijos, standesnis ir tikrai iš sukniedytų plieninių profiliuotųjų sukonstruotas bakenas.

Lietuviškai vienu tomu išleistoje Bomelsvitės mokytojo Bruno le Coutre prisiminimų knygos dalyje, pavadintoje „Uždaras pasaulis aplink Geležinę vedlę“<sup>5</sup> bakenui suteikiamas simbolinis vaizdinys: „Geležinė vedlė! Bomelsvitės, kaimo priešais Klaipėdos miesto vartus, simbolis. Kiekvienas paauglys svajojo užsikarti į ją.“ Panašu, kad B. le Coutre rašo apie senąjį bakeną (vedlę), nes jo stovėjimo vieta įvardijama dar kaimu – oficialiai Klaipėdos / Memelio dalimi šis priemiestis tapo tik po Pirmojo pasaulinio karo, po 1918 m.<sup>6</sup>, kada aptarimoje vietoje jau turėjo stovėti naujasis bakenas.

1 Grožinėje – memuarinėje literatūroje toks įrenginys ar statinys dar vadinamas *vedle* (le Coutre, 2014, p. 68), Mažosios Lietuvos enciklopedijoje – *farvaterio vedlinės stulpais, vedlinės bokštu* (Bacevičius ir Elertas, 2009, p.675). Tarptautinių žodžių žodynuose (Vaitkevičiūtė, 2001, p.126; Tarptautinių..., 1985, p.59) ar lietuvių – anglų jūriniame žodyne (Banaitis, 2008, p. 46) termino *bakenas* reikšmė aiškinama siaurai – *medinis plūduras su medine piramide*. Atrodo, kad Memelio / Klaipėdos miestiečiai ir vokiškų jūrlapių sudarytojai šiuo terminu įvardijo ir navigacinį statinį sausumoje – termino prasmę pakoregavo tradicijos.

2 Statybos techninis reglamentas. STR 2.02.06:2004. Hidrotechnikos statiniai. Pagrindinės nuostatos. Vilnius: Aplinkos ministerija. P. 4

3 Tatoris, J. (1994) *Senoji Klaipėda. Urbanistinė raida ir architektūra iki 1939 metų*. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla. p. 286

4 Bacevičius E., Elertas, D. (2009). *Vedlinė. Mažosios Lietuvos enciklopedija (MLE). IV t. (Rahn–Žvižežeris)*, p. 675–676. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas. P. 676

5 le Coutre, B. (1914). *Mano miestas Klaipėda 1900 – 1939 metai. Atsiminimai*. Klaipėda: Lietuvos jūrų muziejus, p. 75–78

6 Safronovas, V. (2009). *Vitė. Mažosios Lietuvos enciklopedija (MLE). IV t. (Rahn–Žvižežeris)*, p. 764–765. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas.

Manytume, kad naujasis bokštas išstovėjo ir per II Pasaulinį karą, bet neatlaikė nejaunos istoriniams artefaktams, neatmestina, kad ir noro pasipelnėti. Apie šio bokšto griovimą rašyta ir spaudoje<sup>7</sup>, deja, susigriebta jau po laiko – autoriaus žiniomis, bokšto konstrukciniai sprendimai ir matmenys, XX a. pirmųjų dešimtmečių vokiškų profiliuotųjų skerspjuvių matmenys ir gamintojų signatūros (jei jų būta), kniedytų jungčių pobūdis, kitos detalės taip ir liko neužfiksuotos.

Straipsnyje aprašomų autoriui prieinamos mokslinės – istorinės, memuarinės literatūros, ikonografijos ir kitų šaltinių tyrimų tikslas – suformuluoti ir pagrįsti hipotezę, kad 2008 m. sausį nugriautas paskutinysis iš senųjų Klaipėdos bakenų ir jo pirmtakas atliko ne tik navigacines funkcijas, bet ir buvo seno, gali būti, kad XIX a. vidurio – pabaigos geodezinio ženklų<sup>8</sup> dalimi, vadinama geodezinio signalu<sup>9</sup>, o „keistos“ figūros jo viršūnėje – ne tik navigaciniai ženklai, bet ir geodeziniai vizavimo taikiniai<sup>10</sup>. Daroma prielaida, kad šiame aukštame statinyje buvo sutapdintos dvi funkcijos – navigacinio vedlinės ženklų (bakeno) ir trianguliacinio bokšto (geodezinio signalo). Architektūriniu klasifikaciniu požiūriu, šias funkcijas atliekantys statiniai priskiriami vienai grupei – techninių bokštų<sup>11</sup>.

### Trianguliaciniai matavimai ir geodeziniai tinklai

- 7 Bacevičius, E., Elertas, D. (2014). *Senoji Klaipėdos uosto įplaukos vedlinė*. Albatrosas.lt Jūrinės informacijos svetainė. Prieiga internete: [www.albatrosas.lt/Senoji-Klaipėdos-uosto-įplaukos-vedline-p644.html#.WGwxDIOLQ9I](http://www.albatrosas.lt/Senoji-Klaipėdos-uosto-įplaukos-vedline-p644.html#.WGwxDIOLQ9I) Žiūrėta 2016 sausio 12 d.
- 8 *Geodezinis ženklas* – vietovėje specialia konstrukcija įtvirtintas įrenginys su žymeniu ir centru (ašimi), kurio parametrai (koordinatės, atstumai nuo kitų ženklų, kampai, aukštis virš sutartinio lygio – altitudė ir t.t.) *geodeziniame tinkle* yra žinomi ir fiksuojami specialiuose kataloguose. Šiame tekste vartojamas ir sinonimas – terminas *geodezinis punktas* (= geodezinis ženklas su apsaugine zona), o jų sistema vietovėje sudaro *geodezinį tinklą*.
- 9 *Geodezinis signalas* – specialus aukštas, stacionarus ar laikinas, bet stabilus statinys (antžeminis bokštas ar speciali aikštelė virš aukšto statinio ar jame) geodezinio ženklų sudedamoji dalis, tinkamas jo matavimų aikštelėje (stacionarioje ir stabilioje, gerą apžvalgą užtikrinančioje pozicijoje) įtvirtinti geodeziniais instrumentams; jis skirtas matuoti kampams bei atstumams vietovėje. Geodezinio signalo viršūnėje būdavo įrengiami geodezinių instrumentų žiūronų vizavimo taikiniai. Tokie bokštai – geodeziniai signalai – būdavo statomi taip, kad nuo vieno signalo būtų matomi mažiausiai du gretimi, nutolę nuo 3 iki 20–50 km.
- 10 *Vizavimo taikinys (vok. Zielmarke)* – simetriškas kūnas ar geometrinė figūra, į kurią nutaikomas geodezinio instrumento žiūronas (vizavimo įtaisas). Būtina, kad toks taikinys aiškiai išsiskirtų horizonto (aplinkos) fone; taikyti ir kiti optinio pobūdžio reikalavimai: taikiniai negali sudaryti optinių iliuzijų ir matavimo paklaidas lemiančių šešėlių, akinančių atspindžių, plokštumų apšviestumo skirtumo, kitų optinių efektų. Signaluose vizavimo taikinys įrengiamas taip, kad jo vertikali geometrinė ašis sutaptų su grunte pažymėta geodezinio punkto ašimi (centru).
- 11 Purvinienė, M. Purvinas, M. (2000). Bokštai. *Mažosios Lietuvos enciklopedija (MLE)*. I t. A–K, p. 192. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas.

*Trianguliacija* ir pagal paskirtį jai „gimininga“ *poligonometrija* – tai matuojamų teritorijų plotų sudalinimas trikampių (poligonometrijos atveju – daugia-kampių) grandinėmis su vietovėje išsiskiriančiomis ir geodezinių darbui bei geodeziniais ženkliams įrengti patogiomis viršūnėmis (geodeziniais punktais), kurių padėtis (koordinatės, kampai, atstumai, altitudės ir t.t.) yra tiksliai išmatuota astronominiais – geodeziniais metodais ir užfiksuota vietovėje bei žinynuose. Šie geodeziniai matavimai atliekami moksliniais, kartografiniais, žemėtvarkiniais, kariniais ir t.t. tikslais – be jų nepavyks nubraižyti gero topografinio žemėlapi (Krikščiūnas, 1928), nutiesti tiesaus plento ar tinkamo nuolydžio geležinkelio, tiksliai sudalinti žemės sklypų, artileristams nepavyks apšaudyti nematomo priešo<sup>12</sup>, mokslininkams – išsiaiškinti Žemės dydžio, formos, kitų geografinių parametru, plutos judesius<sup>13</sup> ir t.t. Taigi, trianguliaciniai vietovės matavimai, jų palikti pėdsakai, pavadinti geodeziniais ženkliais, buvo XIX a. pramoninės revoliucijos, karybos, mokslo ir technikos raidos, naujoviško, intensyvaus teritorijų įsisavinimo priemonė ir pasekmė vienu metu.

Kadangi teritorijų *trianguliacijos* (arba *poligonometrinių matavimų*) darbai buvo sudėtingas, brangus ir ilgai trunkąs procesas, tai šių (ir kitokių) geodezinių ženklų konstrukcijas XIX a. pradžioje – XX a. viduryje žymėtos ir įrengiamos tvirtuose, ilgalaikiuose statiniuose – gairėse, vadinamuose *trianguliacijos punktais* (1 pav.). Tokio statinio centras (žemės paviršiu vertikali ašis) dėl saugumo pažymima ir daugiasluoksne konstrukcija grunte; papildoma apsauga – keli *nukeltieji arba papildomi centrai* – nuo trianguliacijos punkto žinomu atstumu ir išmatuotu kampu atitraukti mažesni žymenys, įvairios gairės – į gruntą įkalti strypai, sunkus akmenys su centro žymenimis (2 pav.) ir pan. Be to, jau XIX a. viduryje išsivysčiusiose to laikotarpio valstybėse geodezinių ženklų apsauga reglamentuojama įstatymuose (Nepriklausomoje Lietuvoje – nuo XX a. trečiojo dešimtmečio, neatšauktos ir dabar galiojančios

12 Проскураков, В.В. (1948). *Топографическая служба в артиллерии. Учебник для артиллерийских училищ*. Москва: Военное издательство. P. 23–24

13 Viik, T. F. (2006). W. Bessel and geodesy. *International Conference "The Struve Arc and Extensions in Space and Time"*. 13–15 August 2006, Sweden. Haparanda and Pajala. P. 1-12. Rieiga per internetą: [www.unav.es/gep/BesselGeodesy2006.pdf](http://www.unav.es/gep/BesselGeodesy2006.pdf). Žiūrėta: 2016 rugsėjo 14 d.

taisyklės, teisinės normos<sup>14</sup>. Kita vertus, aptariamo bakeno atvejis, šiuo metu mes pergyvename šalies valstybinio geodezinio tinklo punktų irimo ir transformacijų laikotarpį.

Trianguliacinio punkto pastebimumas iš didelio atstumo – optinių geodezinių matavimų epochoje yra būtina, bet miškingoje, kalvotoje arba urbanizuotoje vietovėje sunkiai realizuojama jo savybė. Todėl logiška, kad XIX a. pr. – XX a. pr. vokiečių (ir kitų tautų) geodezininkai virš trianguliacinių ženklų statė gana sudėtingos konstrukcijos statinius, vadintus *trianguliaciniais signalais* – neaukštas piramides (iki 5–8 m aukščio) ir gerokai aukštesnius (iki 30–50 m) bokštus. Šie darbai ilgai truko, buvo brangūs, todėl geodezininkai privalėjo atkreipti dėmesį į navigacinius statinius sausumoje – bakenus (vedlinių ženklus), jūrlapiuose pažymėtus bažnyčių bokštus (špilius), aukštus dūmtraukius ir t.t.

Trianguliacijos darbų tikslumas ir geodezinių punktų klasė (tarpukaryje vartotas terminas *eilė*) priklauso nuo jais besinaudojančiųjų poreikių, todėl didesniu atstumu (kas keliasdešimt kilometrų) įrengus pirmosios klasės geodezinius trianguliacinius punktus, netrukus jie imami „tankinti“ – mažesniu atstumu įrengiami tarpusavyje susieti žemesniųjų klasių trianguliaciniai punktai. Jei norima sudaryti smulkaus mastelio vietovės žemėlapi ar bandoma ją kaip kitaip techniškai „įsisavinti“, jie yra būtini kaip topografinių, taikomųjų geodezinių, žemėtvarkos, artilerinių ir t.t. matavimų atspirties taškai. Taigi, nuo XIX a. pradžios daugelio valstybių teritorija pasidengė įvairios konstrukcijos bokštų bei santykinai mažesnių piramidžių, aukštų gairių, akmenų ir grunto sampilų (3 pav.) tinklu. Šie statiniai ir jų tinklas – kol kas mažai aptartas Klaipėdos krašte, Prūsijoje, Vokietijos imperijoje XIX a. prasidėjusio modernėjimo, kraštovaizdžio pokyčių požymis.

#### Istoriografiniai šaltiniai

Galimų aptariamo bakeno ir kitų Baltijos pajūrio navigacinių ženklų sąsajų su geodezija tyrimų pradžioje priimta loginė prielaida: XIX a. pradžioje – pirmojoje pusėje, Prūsijoje ir kitose Europos šalyse prasidėjus intensyvių mokslinių geodezinių – astronominių

matavimų ir topografinių žemėlapių sudarymo laikotarpiui<sup>15</sup> ir vėliau, iki XX a. pradžios tankinant trianguliacinius tinklus bei juos pritaikant praktiniams smulkaus mastelio kartografijos, žemėtvarkos, miestų planavimo, transporto tinklų tiesimo poreikiams, visi aiškaus silueto aukšti statiniai buvo naudojami kaip kažkurios klasės trianguliaciniai punktai. Jei mokslo ir pramoninės revoliucijos laimėjimų, kintančių racionalumo standartų veikiamas ir besivystančio kapitalizmo taupumą propaguojantis mokslininkas astronomas, geodezininkas, miesto galva ar kariškis tokiems tikslams panaudoja bažnyčių bokštus, paminklus ir švyturius<sup>16</sup>, tai kodėl jis tam negalėtų panaudoti bakenų ir kitokių stacionarių signalinių bokštų?

Tikrinant tokią galimybę, teko remtis skirtingo pobūdžio šaltiniais: senais geodezijos vadovėliais, geodezijos ir kartografijos istorijos darbais, fragmentiškomis žinybinių archyvų bylomis, šeimos ir asmeninių archyvų medžiaga, veteranų geodezininkų prisiminimais, taip pat ikonografinė medžiaga – atvirutėmis, atsitiktinėmis pokario laikotarpio nuotraukomis. Ši medžiaga teberenkama, o surinktoji yra gana padrika, neretai – atsitiktinė, todėl čia ji ir mėginama sisteminti.

Su Vokietija, Prūsija susijusių geodezijos ir kartografijos istorijos veikalų netrūksta: juose aptariami ir periodizuojami Vokietijos kunigaikštystėse, Prūsijoje atliktų geodezinių – kartografinių darbų etapai, įvardyti asmenys, iki XIX a. pabaigos nemažai nuveikę aukštosios geodezijos (Žemės matmenų ir formų, dienovidžių atkarpų, laipsnio lankų ilgio ir t.t.) matavimuose ir sudarę prielaidas susiformuoti tiksliajai, krašto trianguliacija / poligonometrija paremtai kartografijai, atskirų kraštų žemėtvarkai, mokslu grįstai navigacijai bei sklandžiai komunikacinių – transporto sistemų raidai<sup>17</sup>. Vokiškoje literatūroje nagrinėjami XVIII a. pab. –

---

14 Lietuvos Respublikos Valstybinė geodezijos tarnyba (1991). *Valstybinio geodezinio pagrindo punktų apsaugos instrukcija GKN-01-91*. Vilnius: Valstybinė geodezijos tarnyba; *Lietuvos Respublikos Geodezijos ir kartografijos įstatymas*. (2001). Prieiga per internetą: [www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.EFE69222D6BC](http://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.EFE69222D6BC). Žiūrėta 2016 rugsėjo 10 d.

15 Gliožaitis, A. A. (2013). *Mažosios Lietuvos žemė XVIII–XX amžių dokumentuose ir žemėlapiuose*. Vilnius: Gairės. P. 82

16 Bacevičius, E., Elertas, D. (2010). Istoriniai Žemės elipsoido matavimai ir Klaipėda. *Po muziejiaus burėmis. Muziejininkų darbai ir įvykių kronika*. 88–95 p. Klaipėda: Lietuvos jūrų muziejus; Das Hermannsdenkmal als trigonometrischer Punkt 1 Ordnung. (1985). *Eine Dokumentation des Landesvermessungsamtes Nordrhein – Westfalen*. Bonn: Landesvermessungsamtes Nordrhein – Westfalen.

17 Wolf, H. (1987). Datums-Bestimmungen im Bereich der deutschen Landesvermessung. *Zeitschrift für Vermessungswesen (ZfV)* 112, p. 406–413; Torge, W. (2009). *Geschichte der Geodäsie in Deutschland*. Berlin: De Gruyter; Höpfner, J. (2014). Preußische Gradmessungsarbeiten im 19. Jahrhundert. Intergeo, Berlin, Vortrag am 9. Oktober 2014. p. 1–67. Prieiga per internetą: <http://gfzpublic.gfzpotdam.de/pubman/item/escidoc:933889:1/component/escidoc:933888/Preu%C3%9Fische%20Gradmessungsarbeiten.pdf>. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 13 d.

XX a. vid. nacionaliniai ir tarptautiniai moksliniai projektai<sup>18</sup>, juos vykdžiusių asmenų nuopelnai<sup>19</sup>, nemažai ir darbų apie lokalių geodezinių tinklų įrengimo, institucijų istoriją<sup>20</sup>. Išskirtinis vokiečių geodezijos istorikų bruožas – aiškus senųjų geodezinių punktų suvokimas juos esant technikos ir mokslo paminklams<sup>21</sup>, ankstyvos Žemės ir kitų geodezinių matavimų populiarinimo pastangos<sup>22</sup>. Visgi, atrodo, kad autoriui žinomoje ir pasiekiamoje tokio pobūdžio vokiškoje<sup>23</sup> bei rusiškoje<sup>24</sup> literatūroje Klaipėdos kraštas, kaip Prūsijos ar Vokietijos imperijos periferija, geriausiu atveju politinių įvykių ir karinių batalijų paribys, minimas tik „didžiųjų“ XIX a. geodezinių projektų ar trianguliacinių (matavimo) maršrutų jungčių (Žemės formos, dienovidžio atkarpų ir laipsnio lankų ilgio, Trunco – Klaipėdos trianguliacinės atšakos, Baltijos jūros pakrantės ir t.t. matavimų – Struvės, F.W. Besselio ir Baeyerio, Tennerio ir kt. darbų) kontekste.

Lietuvos geodezininkai trianguliacijos ir krašto kartografavimo darbus pradėjo tik XX a. trečiajame dešimtmetyje, todėl iki tol turėjo remtis užsieniečių, daugiausiai rusų kariškių geodezine ir kartografinė medžiaga<sup>25</sup>. Gal todėl istorinio pobūdžio ekskursų tar-

pukario geodezininkų ir topografų raštuose netrūksta. Šiuo požiūriu yra labai naudinga S. Dirmanto publikacija<sup>26</sup>, naudingų žinių apie niveliacijos ir trianguliacijos tinklų sąsajas su Vokietijos, Latvijos tinklais, signalų aprašymų ir vaizdų galima rasti inžinieriaus P. Butrimo, M. Ratauto, prof. B. Kodačio ir S. Kolupailos ir net anoniminių autorių, taip pat ketvirtojo dešimtmečio pabaigos Karo topografijos skyriaus darbuotojų tekstuose<sup>27</sup>.

XX a. antrosios pusės ir vėlesnėje geodezijos istoriją nagrinėjančioje lietuviškoje literatūroje dažniausiai kartojami tarpukario geodezininkų teiginiai, pasakojama apie XIX a. rusų astronomų, geodezininkų ir kariškių mokslinius darbus<sup>28</sup>, populiarinami XIX a. moksliniai projektai ir išlikę bei tarptautinę reikšmę įgavę paveldo objektai<sup>29</sup>, ieškoma XIX a. šiuose projektuose panaudotų pastatų atstatymo argumentų<sup>30</sup>, nagrinėjami metodiniai tarpukario geodezininkų, topografų darbo aspektai<sup>31</sup>, aptariamos geodezininkų personalijos<sup>32</sup>, trianguliacijos darbai atskirose teritorijose<sup>33</sup> ir t.t. Deja, tekstų apie taikomuosius geodezinius, žemesnių klasių trianguliacinius matavimus Klaipėdos krašte aptikti nepavyko.

Visgi, straipsnio temos, XX a. pr. Klaipėdos ir pokario laikotarpio taikomųjų geodezijos darbų istorijos kontekste verta išskirti S. Kazakevičiaus ir kolegų straipsnį<sup>34</sup>. Jis vertingas, nes: a) pateikia aiškią ir trum-

- 18 Torge, W. (2005). The International Association of Geodesy 1862 to 1922: from a regional project to an international organization. *Journal of Geodesy*, vol. 78, p. 558–568.
- 19 Kertscher, D. (2005). Carl Friedrich Gauss – „Genie, Gigant, Titan“. *Zeitschrift für Vermessungswesen (ZfV)* 6, p. 372–378.
- 20 Hoffmann, G., Meurers, H., Nerkamp K.-H (sud.). (2010). *Geschichte der Hamburger Triangulation von ca. 1814 bis Ende des 20. Jahrhunderts*. Freie und Hansestadt Hamburg Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung. Sonderheft 2010, p.1–36. Prieiga per internetą: [www.hamburg.de/contentblob/2836212/b91df66ad112797245cd9ebdf1ab044b/data/dgeschichtetriangulation.pdf](http://www.hamburg.de/contentblob/2836212/b91df66ad112797245cd9ebdf1ab044b/data/dgeschichtetriangulation.pdf). Žiūrėta 2016 m. lapkričio 11 d.; *Das Reichsamt für Landesaufnahme und seine Kartenwerke*. (1931). Berlin: Verlag des Reichsamt für Landesaufnahme.
- 21 Spata, M., Fröhlich, H., Rocken, H. (2014). Die Nordhelle im Ebbegebirge. Ein Historischer Hauptdreieckspunkt seit 1789. *Nachrichten aus dem öffentlichen Vermessungswesen Nordrhein-Westfalen (NÖV)*. Ausgabe 2, p. 41–58. Prieiga per internetą: [www.mik.nrw.de/fileadmin/user\\_upload/Redakteure/Dokumente/Publikationen/moderne\\_verwaltung/noev2\\_2014.pdf](http://www.mik.nrw.de/fileadmin/user_upload/Redakteure/Dokumente/Publikationen/moderne_verwaltung/noev2_2014.pdf). Žiūrėta 2016 m. lapkričio 9 d.
- 22 Panterburg, V. (1970). *Das Porträt der Erde. Geschichte der Kartografie*. Stuttgart: Franckh'sche Vlg.
- 23 Autoriui kol kas tik iš citatų žinomi gausūs XIX a. vokiečių geodezininkų, kartografų darbai mokslinėse ir memuarinėse publikacijose, nuo XIX a. antros pusės leistuose specializuotuose žurnaluose.
- 24 Зебергс, В. О. (1968) Струве. Астрономия XX века. Москва: Мир.; Лавринович, К.К. (1989). Фридрих Вильгельм Бессель, Москва: Наука; Пандул, И. С., Зверевич, В. В. (2008). История и философия геодезии и маркшейдерии. Санкт-Петербург: Политехника.
- 25 Krikščiūnas, A. (1927). Trianguliacijos reikalingumas ir jos padėtis Lietuvoje. *Žemės ūkis*. Nr.5, p.405–410; Ratautas, M. (1935). Geodeziniai darbai šių dienų Lietuvoje. *Kosmos*. Nr. 1–3, p. 19–29.

- 26 Dirmantas, S. (1935). Pirmieji geodeziniai astronominiai darbai Lietuvoje. Pranešimas VDU Technikos fak. posėdyje 1934 12 05. *Kosmos*. Nr. 1–3, p. 4–18.
- 27 Butrimas, P. (1929). Precizinio niveliavimo vykdymas Lietuvoje. *Žemėtvarka ir melioracija*. Nr.3. p. 36–41.; M.R. (1931). Kauno bazės matavimo proga. *Žemėtvarka ir melioracija*. Nr. 4, p.296–299.
- 28 Eitmanavicienė, N. (1964). Geodeziniai – astronominiai darbai Lietuvoje XIX a. pradžioje. *Geodezijos darbai, 11 t.* p. 124–136.
- 29 Petroškevičius, P. (2007). Struvės geodezinis lankas ir jo mokslinė bei praktinė reikšmė. *Lietuvos dangus*. 2007, p. 69-79. Vilnius: VU Teorinės fizikos ir astronomijos institutas; Paršeliūnas, E. (2009). *Švėkšnos bazės istoriniai momentai ir šiuolaikiniai aspektai. Geodezija ir kartografija / Geodesy and Cartography*. T 35/1, p. 34–38.
- 30 Bacevičius, E., Elertas, D. (2010). Istoriniai Žemės elipsoido matavimai ir Klaipėda. *Po muziejaus burėmis. Muziejininkų darbai ir įvykių kronika*. 88–95 p. Klaipėda: Lietuvos jūrų muziejus.
- 31 Ažubalis, A. (2011). Žurnalas „Mūsų žinynas“ apie matematikos taikymus Lietuvos kariuomenėje 1922–1940 m.: autoriai ir jų straipsniai. *Mokslo ir technikos raida / Evolution of science and technology*. nr. 1 (3), p.5–31.; Ažubalis, A. (2015). *Matematikos taikymas Lietuvos kariuomenėje 1918–1940 m. Monografija*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija.
- 32 Liekis, A. (2010). *Prof. Bernardas Kodatis: sugrįžusio lietuvių gyvenimas*. Vilnius: Mokslo tyros institutas.
- 33 Urbonavičius, V., Girkus, R. (2009). Kauno miesto tarpukario trianguliacijos. *Kauno istorijos metraštinis*. T. 10, p. 81–88.
- 34 Kazakevičius, S., Petruitytė E., Stepanovienė J. (1997). Lietuvos teritorijos trianguliacijos tinklai. Istorija ir dabartis. *Geodezija ir kartografija, Nr.1(25)*, p. 18–52.



pą įvairių laikotarpių geodezinių tinklų charakteristiką (tarpukario Lietuvos geodezininkai nespėjo atlikti antrosios ir žemesnių klasių (eilių) trianguliacijos Klaipėdos krašte, o pirmosios – įrengė tik kelis punktus pajūryje, bet ne Klaipėdoje); b) patvirtina tarpukario Lietuvos geodezininkų teiginius, kad Klaipėdos krašte pirmos eilės trianguliacijos darbai buvo atlikti 1870 ir 1904 m.; c) trumpai aptaria sovietų perimtų geodezinių tinklų raidą pokaryje. Šiame straipsnyje rašoma apie XX a. šeštajame dešimtmetyje sovietinių kariškių ir geodezininkų jau nebetenkinusio prieškarinių trianguliacinių tinklų tikslumą, netiesiogiai paaiškinamos pokarinės manipuliacijos su geodeziniais punktais – jų klasių žeminimas, atsaini punktų priežiūra ir t.t.

Tenka pripažinti, kad šiems tyrimams aktualūs ir vertingi, bet istorikus, plačiąją visuomenę mažai dominantys techninio pobūdžio, skirtingų istorinių epochų Klaipėdos krašte matavimus atlikusių geodezininkų darbo dokumentai dar nėra surasti, surinkti ir išnagrinėti. Šiems tyrimams trūksta ir šaltinių, kurie padėtų tiesiogiai, nedarant aplinkinio pobūdžio tyrimų, lokalizuoti Prūsijos, Vokietijos geodezininkų įrengtų geodezinių punktų vietas, jų ir signalų konstrukcijas, vizavimo ženklų formą. Pavyzdžiui, kai kurie XX a. pirmosios pusės ir vidurio rusų autoriai polemizuoja su 1900 m. Berlyne išleisto, bet autoriaus nesurasto leidinio „*Der Signalbau der Triangulation I Ordnung der Königlich Preussischen Landesausnahme*“ teiginiais, ginčija vokiečių geodezininkų pasiūlytas konstrukcijas<sup>35</sup>. Tokiais dokumentais būtų ir vokiški (Vokietijos, Rytų Prūsijos, Tilžės apskrities, Memelio) geodezinių ženklų katalogai (kaip vokiečių geodezininkų kartais cituojamas *Nivellements der trigonometrischen Abtheilung der Landesaufnahme. Band 1-VIII. Berlin, 1883.*), retesnės trianguliacinių signalų įrengimo instrukcijos. Tiesa, šie dokumentai cituojami to laikotarpio ir šiuolaikinėje mokslinėje geodezinėje literatūroje<sup>36</sup>, jų nuorodas galima rasti ir kartografinėje svetainėje [www.maps4u.lt](http://www.maps4u.lt), bet ruošiant šį tekstą, jie buvo nepasiekiami.

---

35 Фурсов, В.И. (1953) Геодезические сигналы и их постройка. Москва: Издательство геодезической литературы. p.103–117, 325

36 Paršeliūnas, E., Sacher, M., Ihde, J. (2000). Preparation of Lithuanian levelling network data for United European levelling network. *Geodezija ir kartografija / Geodesy and Cartography. T. 26/4*, p. 171–186.

### Ikonografinė medžiaga

Su geodeziniais ir navigaciniais ženklais susijusiuose svarstymuose ypatingą svarbą įgyja vietovių nuotraukos, schemas, planai, žemėlapiai ir jūrlapiai, net meninio pobūdžio medžiaga (piešiniai, atvirutės). Čia aptariama mažiau žinoma istorinė ikonografinė medžiaga<sup>37</sup>. Deja, šio straipsnio autorius, pirmą kartą bakeną pamatęs ir jo kniedytas metalines konstrukcijas apžiūrėjęs 2007 m., nesusiprato nufotografuoti bendro bokšto vaizdo (atrodė – kas jam gali grėsti?!), todėl dabar belieka remtis kitų autorių nuotraukomis (4 pav.) ir istoriniais atvirukais.

Dėl vietos stokos čia neaptariama kartografinė medžiaga, miesto ir uosto planai, tačiau lokalizuojant aptariamą statinį, norėtusi parodyti vieno jūrlapio fragmentą (5 pav.) Tai 1915 m., Berlyne ar Leipcige, nuo *Giesecke & Devrient* firmos išgraviruotos plokštės atspausintas leidinys – 1915/1919 m. leidimo karinio jūrlapio perdirbinys, naudotas nacistinės Vokietijos karo laivyne su 1940 m. sausio 18 d. antspaudu<sup>38</sup>. Kadangi jis skirtas atvaizduoti situacijai jūroje ir Kuršo krante aplinkui Liepoją, tai Klaipėda (Memel) į jį patenka tik nedideliu krašteliu. Šis jūrlapio fragmentas įdomus tuo, kad jame pavaizduoti keli to laikotarpio navigaciniai orientyrai<sup>39</sup> – bokštai (*Wss-Tm: vok. Wasser Turm* (?) – vandenvietės spūdinis bokštas), aišku, švyturys (apkritimo centre su neiššifruotais trumpiniais), meteorologinis signalinis stiebas Kopgalyje (*W-Sem. – Wetter-Semaphor* (?), bakenas Melnragės miške (Waldbake) ir du bakenai miesto teritorijoje – (*Sgn-S. – Signal-Stelle*, signalinis statinys (?) bei pažymėtas trumpiniu *G.B.Bk.* (Didysis Bomelsvitės bakenas (?). Įdomu, kad jūrlapyje šiuos bakenus bandyta vaizduoti su jų vizavimo taikiniais – figūromis (Liepojos aukšti statiniai jame pavaizduoti atskiruose paveikslėliuose ir gerokai detaliau).

To pačio laikotarpio ir leidėjo parengto jūrlapio dalis su Memelio (Klaipėdos) uostu paskelbta K. De-

---

37 Klaipėdos uosto bakenai / vedlinių ženklai ir kitokie navigaciniai orientyrai vaizduojami skirtingų laikotarpių jūrlapiuose, uosto schemose, planuose; ne visuose tokio pobūdžio dokumentuose jie pavaizduoti detalai.

38 Jūrlapis *Ostsee Kuste von Kurland. Memel bis Steinort.* (1915/1919). Masstab auf 55°46" Breite. 1:150 000. Herausgegeben von Oberkommando der Kriegsmarine. Berlin: Dietrich Reimer (Andrews & Steiner).

39 Jūrlapyje objektų ženklavimo vokiškus trumpinius dar reikėtų aiškinti – tai būsimo straipsnio tema.

merecko parengtame leidinyje apie Klaipėdos uostą<sup>40</sup>. Nurodyta, kad jūrlapis yra iš Klaipėdos jūrų muziejaus rinkinių. Šiame jūrlapyje (ir uostui skirtame leidinyje) taip pat pavaizduoti anksčiau įvardyti bakenai; be to, jūrlapio dešiniajame laukelyje yra vaizduota Memelio panorama, kurią mato uosto įplaukos kanalu atplaukiantys laivininkai (*Memel von der Einfahrt...* – Memelis iš įplaukos pusės). Panoramoje Bomelsvitėje parodyti du greta, ne vienoje linijoje stovintys bakenai: abu į pietus nuo Šiaurinio molo. O ant pastarojo stovėjusio nedidelio švyturio šviesos jūrlapyje beveik sutampa su tikrojo švyturio signalais. Vienas iš pavaizduotų bakenų pavadintas *Richt Bake* (vedlinės bakenų?), o kitas, esantis kiek piečiau – įvardytas *Große Bake* (Didysis, straipsnyje aptariamas bakenas). Atrodo, kad įplaukos kanalą (ašį arba dešinę kanalo kraštinę) tame jūrlapyje žymėjo ir katalikų, piečiau – liuteronų bažnyčių bokštai, o reformatų bažnyčios (jos taip nedetalizuojant įvardytos jūrlapyje) bokštas panoramos vaizde sutapdintas su Pietinio molo švyturiu. Trečiasis, pavadinimo neturintis bakenas yra pavaizduotas jau uosto gilumoje; šių jūrlapio orientyrų vaidmenį kvalifikuočiau paaiškintų kompetentingi laivybos specialistai.

Senasis „geležinis bakenas“ pavaizduotas XIX a. pabaigoje išleisto (sprendžiama pagal ant jo užrašyto ir antspaudu pažymėto laiško datą) atvirlaiškio (atviruko) averse su Bomelsvitės vaizdais. Šį atviruką kažkodėl itin vertina ir brangiai įkainuoja šiuolaikiniai Klaipėdos filokartininkai, jie nepanoro pasidalinti atviruko vaizdu. Jame bakeno bokštas parodytas tarsi stilizuota Kalėdinė eglutė, su viršūnėje esančiais vizavimo taikiniais (kryžiumi, „statinaite“, sudvigubintu trikampiui) ir apačioje įvardytas *Eiserne Baake* (pastarasis žodis atspausdintas su dviem raidėmis). Viršuje esama užrašo *Gruss aus Bommelsvitte bei Memel*, o tarp trijų atvirlaiškio averso vaizdų įkomponuotas užrašas *Restaurant Aschpurwis*. Minimose nedidelėse

nuotraukose pavaizduoti šis restoranas (du skirtingi rakursai) ir žvejų uostelis. Stovinčio vedlinės ženklų aplinka šiame atvirlaiškyje neparodyta, matyt, jame nufotografuotus pastatų vaizdus su bakenų sieja tik tai, kad jų būta tame pačiame priemiestyje, vėliau – uostamiesčio rajone.

Straipsnyje aptariamo bakeno pirmtakas, stovėjęs toje pačioje Bomelsvitės vietoje – rusų kariškių nuverstas liaunų konstrukcijų bokštas su vizavimo taikiniais – buvo pavaizduotas mažiausiai dar viename atviruke: Pirmojo pasaulinio karo laikotarpiu, Tilžėje 1915 m., spaustuvininko Pawlowskio<sup>41</sup> įmonėje išleistame spaudinyje (6 pav.). Jame matyti, kad bokšto viršūnės figūros yra panašios į vėliau pastatyto ir iki mūsų dienų išstovėjusio bokšto signalus. Pavyzdžiui, vienos iš figūrų – kiaurymėto cilindro, istorinėje – geodezinėje literatūroje vadinamo „statinaite“<sup>42</sup> – konstrukcija priminė geodeziniuose signaluose nuo XIX a. pradžios naudojamą vizavimo taikinį – cilindrą, kuris konstruojamas taip, kad nuo jo atsispindėję saulės blyksniai neakintų stebėtojo pro geodezinio prietaiso žiūroną.

Abejuose aptartuose atvirukuose iki Pirmojo pasaulinio karo išstovėjusio bakeno metalinės konstrukcijos yra liaunos ir tikrai neprimena „L“ skerspjūvio formos profiliuotų (kampuotų). Mūsų dienų sulaukusiame bakene buvo panaudoti masyvūs kampuočiai ir kniedytos jų jungtys. Tikėtina, kad šis perstatytas bakenas buvo gana schematiškai pavaizduotas dar viename atviruke (atvirlaiškio formoje – 7 pav.). Jis buvo išleistas ant prasto popieriaus, matyt, Antrojo pasaulinio karo metu Berlyne (kitoje jo pusėje yra 1943 m. pradžia datuotas laiškas). Atvirlaiškio reversas yra pažymėtas „*Volksbund für das Deutschtum im Ausland*“ draugijos emblema su svastika, o averso grafinio piešinio siužetą dailininkas H.V. Nolden pavadino „Gatvė žvejybos uoste“. Piešinys yra mažai informatyvus, schematiškas. Aišku, kad dailininkui grafikui bakenas tebuvo viena iš detalių, gal todėl jis pavaizduotas be aikštelės, užtat su aiškiais vizavimo taikiniais.

40 Leidinio rengėjas, jį įvardydamas „1915 m. jūrlapiu“, klaidina skaitytojus: jame aiškiai parodytos vietos, kuriose XX a. trečiajame ir net penktojo dešimtmečio pradžioje nuskendo įvairūs laivai. Šis faktas rengėjo kažkodėl netrikdė. Nors šio jūrlapio originalo nematėme, bet manome, kad jis, kaip ir Kuršo pakrančių jūrlapis, iš tikro pirmą kartą buvo išleistas 1915 ar 1919 m., ir po beveik po 25 metų jo leidimas su nedidelėmis varinės spausdinimo plokštės raizinio korektūromis buvo pakartotas. Demereckas, K., (rengėjas). (2007). *Klaipėdos uostas*. Klaipėda: Libra Memelensis, p. 50.

41 Spaustuvininko vardas nenurodytas, tikėtina, kad tai lietuviams leidinius spausdinusi ir Lietuvos vyriausybės remta E. Pawlowskio poligrafijos įmonė, dirbusi 1899–1925 m. (Kaunas, 1996, p. 269, 545–546).

42 Фурсов, В.И. (1953) Геодезические сигналы и их постройка. Москва: Издательство геодезической литературы, p.11.

Akivaizdu, kad buvo ir daugiau, matyt, ne tik šio straipsnio autoriui nežinomų, nematytų bakeno vaizdų. Mokytojas B. le Coutre Bomelsvitei skirtuose prisiminimuose<sup>43</sup>, aprašydamas Klaipėdos teatro dailininko Walterio Schmidto 1943 m. tapytą akvarelę, kurioje vaizduojami šio Memelio priemiesčio vaizdai, mini dvi vedles (bakenus): „šalia pailgo locų ir navigacinės įrangos sandėlio pastato stovėjusią ir (...) senokai tapusią technikos progreso auka“ nulenkiamą vedlę (*Winkbake*) ir „už keleto žingsnių“ stovinčią „geležinę vedlę“, kurią prisiminimų autorius įvardija „savo laiko technikos stebuklu, pastatytu ant supiltos kalvos“. Šiame pasakojime neaišku, apie kokią kalvą rašo autorius – šiuo metu toje vietoje yra krūmais apaugusi plynė ir lygioje vietoje esantys „geležinės vedlės“ pamatai.

Antraplanių, ne visada aiškių, XIX a. pab. – XX a. pr. bakenų vaizdų galima pamatyti Klaipėdos apskrities viešojoje I. Simonaitytės bibliotekoje saugomuose *Arbeitsgemeinschaft der Memellandkreise e.V.* (AdM) archyvo nuotraukose, karo iš miesto išvytų miestiečių sukurtose internetinėse svetainėse, suvenyriniuose albumuose. Pavyzdžiui, jau cituotame Klaipėdos uostui skirtame leidinyje, garažų ar kitokių pastatų apsuptytas ir šešėlių metančio bakeno siluetas matomas iš orlaivio darytoje 2006 m. nuotraukoje<sup>44</sup>. Panašūs, tik mažesni navigaciniai ženklai (stiebai, bokštai) yra užfiksuoti ir prieš kelerius metus Klaipėdos apskrities archyve rastų senų nuotraukų rinkinyje<sup>45</sup>. Jo sudarytojai visus juos kažkodėl vadina „audros perspėjimo stiebais“.

Atlikus net ribotą ikonografinės medžiagos analizę, kyla abejonių dėl išimtinai navigacinės šio bokšto paskirties. Tiek prieš Pirmąjį pasaulinį karą stovėjusio liauno metalinio bokšto, tiek jo vietoje pastatyto naujojo, beveik šimtmetį prastovėjusio vedlinės ženklo iš kniedytų metalinių profiliuotųjų viršūnėse būta vienodos formos vizavimo (orienta-

vimo) taikinių<sup>46</sup>: viršuje kryžiaus, žemiau kiaurymėto cilindro ir tokio pat „tuščiavidurio“ trikampio. Tokia bakeno viršūnės figūrų forma leidžia daryti prielaidą, kad bokštas galėjo būti naudojamas ir kaip geodezinis signalas, koordinuotas su kitais pakrantėje stovėjusiais geodeziniais signalais (bokštais). Tada figūros jo viršūnėje vadintinos geodezininkų terminu „vizavimo taikiniais“.

Dar vienas klausimas, sustiprinantis prielaidą apie geodezinę bokšto paskirtį – kam aptariamame vedlinės bokšte buvo reikalinga darbo aikštelė, gana patogūs laipteliai (kopėčios) į ją? Geodeziniuose trianguliacijos bokštuose tokiose aikštelėse statomi ir pagrindo atžvilgiu centruojami instrumentai, jose būdavo specialus darbo stalelis, galėjo būti nesudėtinga matavimo ir papildomų įrankių užkėlimo įranga. Deja, apžiūrėti minėtosios darbo aikštelės nepavyko – aptariamam bakenui stovint paskutinįjį dešimtmetį, apatinėje bokšto dalyje kopėčios, rūpinantis potencialių laiptotųjų saugumu, jau buvo nupjautos.

#### **Radyns geodezininko Petro Galvelės šeimos archyve**

Šio ir ankstesnių tyrimų<sup>47</sup> pradžioje, bandydami identifikuoti skirtingų laikotarpių, įvairios paskirties geodezinius ženklus, supratome, kad su panašiomis problemomis susidūrė ir pokaryje į karo nualintą miestą atvykę geodezininkai. Dėl to ieškojome liudininkų, kurie paaikšintų pokaryje atliktų geodezinių darbų aspektus, padėtų lokalizuoti geodezinius ženklus, papasakotų apie jų reglamentavimo, įrengimo, perėmimo, saugojimo praktiką ir raidą, atsitiktinio ardymo ar sąmoningo naikinimo atvejus. Tam kalbinome pokaryje

---

43 le Coutre, B. (1914). *Mano miestas Klaipėda 1900–1939 metai. Atsiminimai*. Klaipėda: Lietuvos jūrų muziejus, p. 69

44 Demereckas, K., (rengėjas). (2007). *Klaipėdos uostas*. Klaipėda: Libra Memelensis, p.85

45 Vareikis, V., Bareiša, E. (2014). *Technika ir Gamta: Klaipėdos uostas XIX a. pabaigoje – XX a. pirmojoje pusėje*. Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla.

46 Kaip nurodoma pokarinėje geodezinėje literatūroje, pastarųjų konstrukcija geodeziniuose signaluose nuo XIX a. pradžios beveik nekito: aptardamas įvairių šalių geodezininkų bei V. Struvės patirtį šioje srityje, tarpukario ir pokario laikotarpio rusų geodezininkas V.I. Fursovas teigia, kad „signalai, naudoti šiuose darbuose, yra didelė dalimi šiuolaikinių signalų prototipai ne tik mūsų šalyje, bet ir užsienyje“ (Фурсов, 1953, p.9). Cituojamas autorius įvardija jų formą („statinaitė“ – cilindras, vertikalus tašytas ir juodai nudažytas rąstas, keturbriaunė grotuota prizmė ir t.t.) bei nurodo reikalavimus, keliamus geodezinių signalų vizavimo taikiniams: jie turi būti stabilūs, standūs (kaip ir jų pagrindai – piramidės ir kitokie bokštai – nesideformuoti dėl vėjo poveikio), lengvai pastebimi turimais optiniais prietaisais ir nesukelti įvairių optinių efektų.

47 Petrauskas, E. (2016). *Geodezinių sistemų technologinė raida ir ženklų tvarumo aspektai pajūrio regione*. Uosto statinių studijų programos magistro baigiamasis darbas (vad. A. Štuopys). Klaipėda: Klaipėdos universitetas.

ar nedaug vėliau dirbusius geodezininkus, aiškinomės, kas yra jų šeimų archyvuose.

Profesinėje Klaipėdos geodezininkų terpėje žinoma ir mūsų kalbinta seniausiai Klaipėdos mieste tebedirbanti geodezininkė Nadežda Stefanenko yra sukaupusi milžinišką lauko darbų patirtį, pasižymi unikalia atmintimi, žino daugelį Klaipėdos ir apylinkių geodezinių punktų (net sunaikintų prieš kelis dešimtmečius!). Ši geodezininkė pirmoji įvardijo, kad bakeno vietoje būta trianguliacinio (poligonometrino) punkto, kuriuo „retai kas naudodavosi, nes jis buvo šalia uosto teritorijos, kur teisės dirbti mes neturėjome“<sup>48</sup>. Ji nurodė kelis pokario Klaipėdoje dirbusius geodezininkus (matininkus), darbinę veiklą pradėjusius dar prieš II Pasaulinį karą. Mums pavyko surasti vieno jų – iš Biržų krašto kilusio Petro Galvelės – giminaičius<sup>49</sup>, kurie buvo išsaugoję šio geodezininko archyvą<sup>50</sup>. Nepriklausomoje Lietuvoje 1933 m. matininkų kursus baigęs geodezininkas P. Galvelė (1908–1969) pokaryje dirbo skirtingai vadintose geodezijos, kartografavimo ir projektavimo institucijose, tačiau plačioji visuomenė jo pavardę tegalėjo pamatyti pirmajame pokariame Klaipėdos plane (8 pav.) ir jubiliejų švenčiančiam „darbo veteranui“ skirtame Tarybinės Klaipėdos straipsnyje<sup>51</sup>.

Be istorinės – pažintinės bei memorialinės vertės, šis palikimas reikšmingas ir tuo, kad parodo geodezininko pastangas surasti ir savoms reikmėms adaptuoti įvairių epochų Klaipėdos, jos apylinkių geodezinius ženklus. Tačiau šio tyrimo kontekste naudingiausias buvo pokario Klaipėdos geodezininkų darbinę veiklą iliustruojančios nuotraukos. Vienoje jų geodezininkas P. Galvelė nufotografuotas darbo metu, stovįs

greta teodolito, tarp čia aptariamo bakeno atramų, virš geodezinio punkto centro (9 pav.). Ši nuotrauka sustiprino mūsų prielaidas apie dvigubą bakeno paskirtį, patvirtino P. Galvelės kolegės prisiminimus apie bakeną – geodezinį signalą ir inspiravo bakeno – geodezinio ženklo centro, virš kurio instrumentą su trikoju kažkada pasistatė geodezininkas P. Galvelė, paieškas vietoje.

### Išvados

Straipsnyje aptarti, tegul ir bendrojo istorinio pobūdžio, kol kas antraplaniai istoriografiniai šaltiniai, surinkta dar padrika ikonografinė medžiaga ir geodezininkų veteranų liudijimai leidžia teigti, kad:

a) Didysis arba Geležinis bakenas buvo mažiausiai vieną kartą nugriautas (I Pasaulinio karo metu, 1915 m.) ir perstatytas, pakeičiant konstrukcinę sąrangą ir plienines konstrukcijas; ar pakito ir kaip pakito jo perstatymo vieta – dar reikėtų tirti.

b) aptariamo Bomelsvitės metalinio bokšto paskirtis buvo dviguba: vedlinės ženklas – bakenas ir bokštas – geodezinis signalas, trianguliacinis (poligonometrinis) punktas.

Deja, bakeno, šio XX a. pradžios statinio, istorinės vertės bei kraštovaizdžio akcento unikalumo ir, matyt, visų techninių funkcijų, nesuprato nei jo nugriovimą inicijavę uostininkai, nei istorinius artefaktus saugoti privalančios paveldosaugos institucijos.

Kita vertus, tenka pripažinti, kad dabarties laikotarpiu, pakitus geodezinių matavimų technologijoms, geodezijoje ėmus taikyti skaitmenizuotus palydovinio pozicionavimo (GPS) metodus, o laivavedyboje senuosius vedlinių ženklus pakeitus farvaterio ribas nurodančiais sektoriniais šviestuvais, šio unikalaus geodezinio – navigacinio ženklo funkcinė svarba buvo sumenkusi. Tačiau miesto, regiono istorijos ir pažintiniu požiūriu, buvo ir tebėra svarbus jo egzistavimo faktas, žinoma vieta urbanistiniame miesto audinyje, atmintis apie šios uostamiesčio dalies įvykius, laivininkams ir geodezininkams ilgai tarnavusį statinį.

48 Interviu su geodezininke N. Stefanenko (2015.11.12. ir 2016.01.18 d.)

49 Šia medžiaga maloniai sutiko pasidalinti P. Galvelės jaunesnysis sūnus Algimantas Galvelė. Tarpukario matininkų mokyklos baigimo pažymėjimas, sena geodezinė literatūra, senieji puikios būklės instrumentai, tarpukario Lietuvos precizinės niveliacijos žurnalai, sovietų užimtame mieste rasti planai su pažymėtais geodeziniais ženklais – palikimas, vertas atskiros publikacijos.

50 Geodezininko P. Galvelės šeimos archyvas (1969–2015), žiūrėta 2015.09.17 d.

51 Mažeika, A., Kolesnikas, G. (1968). Pirmasis Klaipėdos geodezininkas. *Tarybinė Klaipėda. Balandžio 6 d.* p. 4.

*Už suteiktą medžiagą autorius dėkoja kolekcininkams p. Algimantui Galvelei, p. Egidijui Baranauskui ir Klaipėdos Savivaldybės Geodezijos ir GIS skyriaus vedėjui p. V. Nausėdai.*



---

**KLAIPĖDOS DIDYSIS BAKENAS (XIX A. PAB. – XX A. PR.) –  
GEODEZINIU SIGNALU BUVĘS NAVIGACINIS STATINYS?**

*Arminas ŠTUOPYS*

*Klaipėdos universiteto Statybos katedros dėstytojas*

Straipsnyje aptariamų mokslinės – istorinės, memuarinės literatūros, ikonografinių ir kitokių šaltinių tyrimų tikslas – suformuluoti ir pagrįsti hipotezę, kad 2008 m. nugriautas paskutinysis iš senųjų Klaipėdos bakenų ir iki Pirmojo pasaulinio karo pabaigos išstovėjęs jo pirmtakas atliko ne tik navigacinę funkciją, bet buvo ir seno, tikėtina, kad XIX a. vidurio – pabaigos geodezinio trianguliacinio

ženklų dalimi, vadinama geodeziniu signalu. Ši tezė grindžiama XIX a. – XX a. pr. trianguliacijos darbų praktika: tuomet buvo stengiamasi panaudoti visus iš tolo matomus aukštus statinius. Tokią prielaidą sustiprino pokaryje Klaipėdoje dirbusių geodezininkų atsiminimai ir viename šeimos archyve rasta nuotrauka su geodezininku, instrumentą pasistačiusiu bakeno centre.

## BOMELSVITĖS DIDYSIS BAKENAS POKARIO GEODEZININKŲ DOKUMENTUOSE

Arminas ŠTUOPYS

*Klaipėdos universiteto Statybos katedros dėstytojas*

### Įvadas

Nuo XIX a. pradžios geodeziniai signalai (trianguliaciniai bokštai) ir, kaimo apylinkėse, kur geresnis matomumas (plynėse, laukuose), įrenginėti mažesni jų analogai – piramidės – buvo tokie patys pramoninės revoliucijos, permainų moksle, kraštotvarkoje „pranašai“, kaip ir technologinius pokyčius Viduramžių Europoje reiškę vėjo malūnai<sup>1</sup>. Tiesa, laikotarpio ir aplinkybių jau būta kitokių – miestuose greta bažnyčių smailių kilo ir nauju orientyru jūrlapiuose tapę dūmtraukiai, vandentiekio spūdiniai bokštai; sodiečio akys jau nuo XX a. pradžios pratinosi prie naujovės – vėjinių elektros generatorių mentes iškėlusiu stiebų ir bokštų.

Tačiau Klaipėdoje (Memelyje), krašte ir visoje Rytų Prūsijos pakrantėje kelis šimtmečius išstovėjo formos ir konstrukcijas keitę ypatingi kraštovaizdžio akcentai – laivybos navigaciniai ženklai, vadinti bakenais (arba vedlėmis, vedlinės ženklais). Per šį laikotarpį drauge su miestų bažnyčių bokštais jie tapo kraštovaizdžio akcentu, prie kuriuo priprato ne tik žvejai bei laivininkai, bet ir paprasti miestiečiai, apylinkių gyventojai. Gal dėl ypatingo, bet visiems suprantamo „vaidmens“ sutikti iš jūros grįžtančius laukiamus laivus, tokie bokštai tapo miesto ar apylinkių legendomis, spėjama, kad ir heraldikos simboliais<sup>2</sup>. Deja, prasidėjus XXI a., originalių bakenų Klaipėdos uostas ir miestas nenorėjo ar /ir nesugebėjo išsaugoti, nors dar yra žmonių, kurie šiems statiniams jaučia sentimentus: „...visai šalia stadiono buvo vienintelis likęs metalinis bakenas – kelrodis laivams, dabar liko tik jo tvirtinimo detalės“<sup>3</sup>.

Kaip rodo istoriniai ir ikonografiniai tyrimai<sup>4</sup>, Didysis arba Geležinis Bomelsvitės bakenas, aprašomų tyrimų objektas, buvo mažiausiai vieną kartą nugriautas ir perstatytas: apie 1915 m. buvo pakeista jo metalinių konstrukcijų sąranga, skerspjūviai ir matmenys. Teigiama, kad dar XX aštuntajame dešimtmetyje buvo „sustiprinti“ jo pamatai (Naglio Puteikio..., 2009), o 2008 m. sausį, nesulaukus jau nebenaudojamo, bet dar visiškai tvirto statinio

šimtmečio, kniedytos jo profiliuočių konstrukcijos buvo nuverstos ir supjaustytos<sup>5</sup>.

Sunku suvokti tokią iniciatyvą parodžiusių uostininkų motyvus, juolab, kad kitose šalyse niekam netrukdančios laivybos navigaciniai ženklai tegul ir apleidžiami, bet negriaunami. Pavyzdžiui, Archangelsko uosto prieigose, Mudjugo saloje tebestovi 1905 m. iš kedro ir pušies medienos (!) suręstas bakenas. Pasikeitus navigacijos technologijoms, statinys buvo apleistas ir paliko neprižiūrimas nuo 1979 m.; šalia stovi ažūriniai naujųjų komunikacinių ir navigacinių sistemų (švyturio, ryšių, lokaciniai) bokštai iš šiuolaikinių metalinių konstrukcijų<sup>6</sup>. Bokštą aprašęs farologas senąją statinį vadina „mirštančiu“, tačiau pažymi, kad Archangelsko kraštotyryninkų rūpesčiu, tarpininkaujant vietinės administracijos Kultūros ir turizmo skyriui, bokštas buvo įtrauktas į saloje sukurto regioninės reikšmės gamtinio – landšaftinio draustinio objektų sąrašą.

Todėl nesinorėtų, kad istorines negandas pergyvenusio Bomelsvitės Didžiojo bakeno, navigacinio ir, kaip įrodinama šiame straipsnyje, geodezinio ženklo buvimo vieta ir liekanos grunte būtų sunaikintos uosto teritorijų plėtros arba urbanistinės miesto raidos; būtina nors popieriuje užfiksuoti šio statinio liekanas, prisiminti visas jo paskirtis ir inicijuoti išsamesnius archeologinio – istorinio pobūdžio tyrimus.

### Darbo aplinkybės, tikslai ir uždaviniai

Šiame tekste, kaip ir ankstesniame straipsnyje<sup>7</sup>, bandoma įrodyti, kad Klaipėdos Bomelsvitės, dar vadintas Geležiniu ar Didžiuoju, bakenas buvo ne tik navigacinis, bet ir senas geodezinis trianguliacijos punktas. Be pateikiamų loginio ir teberenkamų istorinio pobūdžio argumentų, tam pasitelkiami vietovės tyrimų (zondavimo) rezultatai. Istorinio pobūdžio argumentus čia atstoja „žinybiniai“ dokumentai iš geodezinių žemėtvarkos institucijų – geodezinių ženklų katalogai. Taigi, siekiant pagrindinio darbo tikslo, teko spręsti du uždavinius:

- a) rasti ir interpretuoti istorikų mažiau žinomą, daugiausiai geodezininkų ir miesto planuotojų naudotą spausdintą medžiagą, susijusią su kita Bomelsvitės bakeno paskirtimi;

1 Derry ir Williams, 1982, p. 255–258

2 Elertas, 2016

3 Janauskaitė, 2016

4 Bacevičius ir Elertas, 2009; Štuopys, 2017

5 Bacevičius ir Elertas, 2014

6 Aksentjevas, 2014

7 Štuopys, 2017

- b) ieškant šio geodezinio ženklo centro ar jo buvimo ženklų buvusioje bakeno stovėjimo vietoje, atlikti nedidelius žvalgomouosius darbus – iškasti negiliai iškasą (šurfą).

Čia susidurta su specifinėmis kliūtėmis ir sunkumais. Įvairių sovietinės Lietuvos projektinių ir geodezinių organizacijų darbas uosto teritorijoje nuo pokario iki XX a. devintojo dešimtmečio buvo apribotas – pasak geodezininkų veteranų, čia dirbo skirtingų „sąjunginio pavaldumo“, taip pat kariškių organizacijų geodezininkai iš tuometinio Lenino ir Maskvos, uždaroje uosto teritorijose susikūrusios savą geodezinių ženklų tinklą<sup>8</sup>. Jų darbo rezultatų paieškos kol kas yra bevaisės, nors atsitiktinė medžiaga, kažkokiū būdu patekusi į privačius archyvus, išliko. Pavyzdžiui, pokaryje Klaipėdoje pradėjusio dirbti geodezininko P. Galvelės šeimos archyve<sup>9</sup> yra segtuvas su 1958 m. technine ataskaita apie maskviečių ir leningradiečių tiriamuosius – inžinerinius darbus būsiamajame Žvejybos uosto naftos bazės sklype<sup>10</sup>. Joje aptarta naujai įsisavinama teritorija, esanti netoli Bomelsvitės ir įvardyta „Klaipėdos girininkijos mišku“, aiškinama kaip naudotasi „nuo vokiečių likusiais“ geodeziniais žanklais. Straipsnio kontekste ši medžiaga buvo naudinga, nes patvirtino to laikotarpio geodezininkų darbo aplinkybes, leido pajusti tvyrojusią perdėto slaptumo dvasią, joje parodytos pokario metais įrengtų geodezinių ženklų konstrukcijos, priminta negrįžtamai prarasta miesto dalelytė: „...300 m į pietus nuo projektuojamos aikštelės yra akmenimis grįstas plentas (*sic!* – *intarpas autoriaus*) Klaipėda – Melnragė“<sup>11</sup>.

Kita situacijos su pokario (sovietinio) laikotarpio ženklų katalogais ir beveik visa popieriuje buvusia informacinio pobūdžio geodezine medžiaga specifika – užsitęsęs valstybinės geodezinės informacinės sistemos irimas bei fragmentacija, duomenis kaupusių ir archyvus valdžiusių žinybų transformacijos į smulkias, riboto pajėgumo, savų archyvų nekaupiančias privataus kapitalo įmones, persiorientavimas į siaurų žemėtvarkos poreikių tenkinimą ar statybinę geodeziją ir t.t. Dėl šių pokyčių dauguma sukauptų geodezinių duomenų archyvų XX a. paskutiniame dešimtmetyje buvo išsklaidyti skirtingose organizacijose, didelė jų dalis prarasta – tai apsunkina bet kokius istorinio – geodezinio pobūdžio tyrimus.

Kitas ne tik archyvinų duomenų, bet ir geodezinių ženklų fiziniam tvarumui nepalankus veiksnys – geodezinių matavimų ir duomenų surinkimo, kartografavimo technologijų kaita. Formaliai žiūrint, perėjus prie skaitmenizuotos, palydovų ir antžeminių stočių pozicionavimo (GPS) metodais grindžiamos sistemos, iki XX a. devintojo dešimtmečio įrengti geodeziniai punktai neteka anksčiau turėtos svarbos, o visi tarnybinio naudojimo katalogai, situaciniai planai, net slaptumo grifą turėjusi popierinė archyvinė medžiaga technologiniu požiūriu tampa lyg ir neberekalinga. Tačiau jei situaciją vertinti valstybinio požiūriu, šie geodeziniai punktai, kaip valstybinio geodezinio tinklo dalis privalo būti saugomi<sup>12</sup>. Deja, valstybė nevaldo visų GPS sistemos komponentų, dalis jų priklauso privačioms įmonėms, kitoms valstybėms. Todėl susiklosčiusi situacija yra prieštaringa: dėl įvairių veiksnių prarandami ir neatstatomi ne tik tokie geodeziniai signalai, kaip bakenas, bet ir kito kio pobūdžio geodeziniai ženklai<sup>13</sup>.

#### Duomenys pokarinėje geodezininkų dokumentacijoje

Bomelsvitės bakeno stovėjimo vieta buvo pavaizduota 1947 – 1949 m. darytame miesto plane. Planą su kolegomis sudaręs geodezininkas P. Galvelė statinį pavaizdavo kaip geodezinį trianguliacinį signalą (1 pav.). Šio stovėta nedidelės kalvelės pakraštyje, kas prisimenama ir prieškarinių miesto gyventojų atsiminimuose<sup>14</sup>. Šiuo metu čia plyti visiškai lygi dykvietė, kurioje styro tik buvusio bakeno pamatai (2 pav.). Yra duomenų, kuriuos patvirtina ir bakeno pamatų apžiūra, kad sovietmečiu pamatai buvo „sustiprinti“ užbetonuojant naują betono sluoksnį<sup>15</sup>. Kodėl, kam tai reikėjo daryti? Darome prielaidą, kad tokio ant kalvelės stovėjusio bakeno pamatus stiprinti teko, kai buvo nukasta ši kalvelė, kai įgilinti senieji bokšto pamatai buvo atkasti išstumdžius gruntą. Šiai prielaidai patikrinti reikėtų grunto gręžinių, įvertinti jo sudėtį, sluoksnuotumo pobūdį – tai ateities tyrimų planai.

Dalį Inžinerinių tyrinėjimų instituto Klaipėdos skyriaus archyvo paveldėjusioje UAB „Inžineriniai tyrinėjimai“ pavyko surasti geodezinių punktų (ženklų) katalogą<sup>16</sup>, kuris, sprendžiant pagal pirmuosius, grifu „slaptai“ pažymėtus lapus, buvo sudarytas ne vėliau kaip 1962 m. ir pildytas iki 1984 m., o gal ir ilgiau. Jame suregistruoti Klaipėdos mieste buvę, sunaikinti ir naujai įrengti geodeziniai ženklai – trianguliaciniai ir poligonometrijos punktai, sieniniai ir grun-

8 Vertingų žinių apie XX a. septintojo – devintojo dešimtmečio Klaipėdos geodezininkų darbų organizaciją, naudotus geodezinių ženklų katalogus, atskirus ženklų padėtį vietovėse ir būklės raidą suteikė fenomenalios atminties ir darbštumo, teksto ruošimo metu aštuntą dešimtį metų pradėjusi geodezininkė Nadežda Stefanenko.

9 P. Galvelės..., 1969

10 О проведенных...1958

11 О проведенных...1958, p. 6

12 Lietuvos Respublikos..., 1991 ir Lietuvos Respublikos..., 2001

13 Petrauskas, 2016

14 le Coutre, 2014, p. 69

15 Naglio Puteikio..., 2009; Bacevičius ir Elertas, 2014

16 LTSR Ministrų..., 1962

tiniai reperiai<sup>17</sup>. Kataloge esančiuose miesto dalių planuose šie punktai pažymėti sutartiniais ženklais, sunumeruoti, o atskirose lentelėse yra apibūdinti detaliau.

Storame tome susegtų geodezinių punktų išdėstymo planų bendras bruožas – schematiškumas, juose tėra tik pagrindinių gatvių tinklas, kai kurie pastatai, o uosto teritorija nežymima. Dalis geodezinių ženklų plane – pieštuku apibraukti apskritimu ir kryžmai nubraukti, kas rodo, kad geodeziniai ženklai buvo naikinami ir sovietmečiu, tačiau planuose matyti, kad šalia daugumos sunaikintų ženklų buvo įrengti nauji. Viename iš šių planų<sup>18</sup> yra nurodyti aptariamoje Klaipėdos dalyje buvę geodeziniai ženklai; daugumą jų – apskritimu su įbrėžtu juodu trikampių pažymėti reperiai, bet yra ir keletas trianguliacijos punktų – žymėti trikampių su tašku viduryje (3 pav.). Įdomu, kad aptariamą planą nežinomas geodezininkas bandė naudoti kaip darbinis užrašus – bakenas jame pažymėtas pieštuku, su lietuvišku užrašu „uostas“, nuo jo vesta linija, matyt, geodezinio ėjimo maršrutas.

Iš aptariamame leidinyje esančių geodezinių ženklų registravimo bei duomenų lentelės sužinome, kad minėtasis trianguliacinis punktas „Uostas“ „Žvejonių gatvės rajone, šalia namo nr. 126“ buvo įrengtas „iki 1952 m.“. Joje nurodyta trečioji punkto klasė yra aiškiai per maža tokiam statiniui, kaip bakenas. Tai loginė išvada, grindžiama prielaida, kad šis kapitalinis statinys turėjo būti aukštesnės klasės trianguliacijos signalu: tuo metu net pirmos – antros klasių vokiečių ir lietuvių trianguliaciniai bokštai būdavo statomi panašaus ar net mažesnio aukščio ir iš trumpaamžės (8–15 metų) medienos<sup>19</sup>. Deja, puslapis, kur buvo kiti duomenys apie signalą – direkciniai (vizavimo) kampai į kitus bokštus, atstumai iki jų, yra nuplėštas. Pagal sunkiai įžiūrimus užrašus dar galima įvardyti šio geodezinio punkto koordinatas stačiakampėje  $x - y$  sistemoje ir konstatuoti, kad jo altitudė lentelėje nenurodyta. Akivaizdu, kad katalogas buvo skirtas tik specialistams – jame yra slaptumo grifas, be to, nurodyti geodezinių ženklų numeriai, pagal kuriuos vietovėje dirbsiantis geodezininkas galėjo susirasti dar vieną katalogą – detalius krokus<sup>20</sup>, palengvinančius šių ženklų

paiešką. Deja, šios miesto dalies geodezinių punktų krokių rinkinio įmonės archyve surasti nepavyko.

Geodezinio punkto vaizdavimas pieštuku, tegul ir nurodant jo sąlyginį pavadinimą bei įtraukiant į miesto koordinacijų sistemą, gali pasirodyti nepakankamai įrodymais jį tapatinti su bakenu; be to, kataloge surasta medžiaga dar neįrodo jį buvus prieškarinio laikotarpio.

Tikėtina, kad dalis arba visi<sup>21</sup> XX a. šeštojo dešimtmečio pradžioje Klaipėdos mieste egzistavusių II – III klasių trianguliaciniai punktai buvo suregistruoti 1955 m. Vilniuje, „Litgiprogorstroj“ institute paruoštame krokių kataloge<sup>22</sup>. Tai bloknoto formato leidinys, sudarytas pradžioje iš pieštuku, po to spausdinimo mašinėle surinktų tekstų rusų kalba ir ranka tušu bei spalvotais pieštukais ant storo braižybos popieriaus nubraižytų schemų<sup>23</sup>. Po kiekviena iš šio nedidelio tiražo leidinio schema yra pasirašęs jo sudarytojas V. Zlatkus<sup>24</sup> (vienintelis schemų autorius); šalia kiekvienos schemos nurodyti ir jos braižymo metai – 1953–ieji. Šiame kataloge yra suregistruoti ir tekstu bei schemomis (situaciniais planais) aprašyti 24 trianguliaciniai punktai. Be to, yra nurodyti ir jų arba tik papildomų apsauginių – orientacinių geodezinių ženklų (vadinamųjų perkeltųjų centrų) įrengimo metai – visame kataloge vieninteliai – 1952–ieji. Matyt, tuo metu buvo masiškai pertvarkomi prieškariniai geodeziniai punktai – apie tai užsimenama literatūroje: „nuo 1954 m. Sovietų Sąjungoje sudaromiems trianguliacijos arba juos pakeičiantiems poligonometrijos tinklams buvo taikomi gerokai griežtesni tikslumo reikalavimai, kuriuos Lietuvos teritorijoje tenkino tik prieškarinis 1 klasės tinklas. Žemesnių klasių tinklų tikslumas naujų reikalavimų neatitiko. Rengiantis kartografuoti krastą 1:5000 masteliu,

17 Straipsnyje aptariama viena geodezinių ženklų (punktų) atmaina – trianguliaciniai ar/ir poligonometriniai. Šių ir kitokių paminėtų ženklų paskirtis, terminija, sandara ir konstrukcija yra apibrėžta norminėje geodezinėje literatūroje (Techninių reikalavimų...2001; Geodezijos ir kartografijos... 2000 ir kt.).

18 (LTSR Ministrų..., 1962, p. 128)

19 Kazakevičius ir kt., 1997; Hoffmann ir kt., 2010; Butrimas, 1964

20 Krokis – iš prancūzų kalbos kilęs terminas (*croquis*), geodezijoje ir kartografijoje reiškiantis pagal vietovės akinį eskizą nubrėžtą jos planą su būtiniais paaiškinimais, kitaip – pavienių geodezinių ženklų įrengimo vietos aprašus ir orientavimo arba „priirišimo“ vietovėje schemas.

21 Toliau tekste aptariamas krokių katalogas yra susijęs tik su dviem šiame dokumente neįvardyto ir straipsnio autoriaus nesurasto žemėlapiu ar plano trapecijomis – 34–7 ir 34–19. Ar visos tuometinės Klaipėdos administracinės ribos „tilpo“ į šias trapecijas, neaišku.

22 Dokumentą Klaipėdos Savivaldybės Geodezijos ir GIS skyriaus archyve surado jo vadovas Vytautas Nausėda, kuriam autorius yra dėkingas ir už papildomus komentarus, susijusius su geodezinių darbų technologijų kaita, punktų tvarumo ir apsaugos situacija, dokumentų archyvais. GIS skyriaus vadovo teigimu, per visą jo darbo praktiką, šio dokumento nebuvo niekam prirėkęs.

23 Кроки пунктов..., 1955

24 Vytautas Zlatkus (1928–1989) – tuomet į pokarinę Klaipėdą komanduotas jaunas inžinierius geodezininkas, 1951 m. kartu su pirmosiomis pokario specialistų laidomis baigęs studijas Kauno politechnikos institute. Jo biografijoje (Aksamitauskas, 2012, p. 126) rašoma, kad darbą pradėjo Miestų statybos instituto techniniame skyriuje, nuo 1971 m. dirbo Inžinerinių tyrinėjimų institute, dėstė tuometiniame Vilniaus inžineriniame statybos institute, čia parengė kandidatinę disertaciją (apginta Maskvos geodezijos, aeronuotraukos ir kartografijos institute). 1989 m. sausį autokatastrofoje žuvusių geodezininką kolegos prisimena kaip kruopštų ir patyrusių darbuotoją, novatorių – jis diegė dabar jau plačiai naudojamus skaitmeninės geodezijos metodus.



reikėjo sudaryti naują, žymiai tikslesnį 2 ir žemesnių klasių trianguliacijos tinklą<sup>25</sup>

Rastasis „Uosto“ geodezinio ženklo krokis (4 pav.) įrodo, kad bakenas ir jo centro struktūra grunte tarp išlikusių pamatų tikrai sudarė geodezinį ženklą, o bakenas bent jau iki 1955 m. buvo aktyviai naudojamas kaip trianguliacinio punkto signalas. Be to, dokumento įrašai sako, kad šio ženklo centras – betoninis monolitas virš pagrindo iš kalkinių skiediniu sumūrytų akmenų – buvo įrengtas „vokiečių“. Tiesa, dėl to šio geodezinio punkto įrengimo data nepaiškėja – jis galėjo būti įrengtas ir prieš Pirmąjį pasaulinį karą, arba XIX a., nes su kalkinio skiediniu ir lauko rieduliais sumūrytas pagrindas yra archajiška konstrukcija. Štai kaip ji apibūdinama tekste apie XIX a. vokiečių geodezininkų įrengtus trianguliacinius punktus: „bazių galai ir kai kurie trianguliacijos punktai įtvirtinti ženklais, sumūrytais iš lauko akmenų ir žemėje iškastoje duobėje surištų kalkių skiediniu. Į tokį mūrą įmontuotame granitiniame stulpelyje išgręžta skylė buvo užpilama švinu, o jo paviršiuje įkirstu kryžiuku žymimas centras“<sup>26</sup>.

Geodezinio ženklo aplinkos situacinis planas taip pat įdomus: jame parodytos jau nebeegzistuojančių šios Bomelsvitės dalies gatvelių tinklas ir, spėjame, greta bakeno stovėję XIX a. pab. – XX a. pr. atvirukuose ir pokario laikotarpio miesto plane pavaizduoti namai ar sodybos. Šioje geodezininkų schemeje, kaip ir kitų ženklų krokiuose akivaizdūs sovietinio slaptumo atmosferos požymiai – joje nedetalizuojamas tvoros atskirtos uosto bei Bomelsvitės teritorijos užstatymas (užbrūkšniuoti plotai), nutrinti ir juodu tušu nebepavaizduoti juodraštiniam schemos variante parodytų kai kurių gatvių ar takų, taip pat pastatų kontūrai (skenuotame schemos paveikslėlyje jie beveik neįžiūrimi).

Krokio schemos įdomios ir tuo, kad jose nurodomas bakeno aukštis: 28,5 m – būdingas aukštos klasės prieškariniams Vokietijos, Rusijos ir Nepriklausomos Lietuvos geodeziniam signalams<sup>27</sup>, bet skiriasi nuo nurodytojo vėlesniuose bakeno aprašymuose<sup>28</sup>. Įdomu, kad bakenas – pats aukščiausias iš aptariamame krokių kataloge pavaizduotų ažūrinių signalinių bokštų (aukštesnis – tik vientisas uosto švyturys, kataloge įvardytas „Melnragės punktu“).

#### **Lauko tyrimų rezultatai**

Tyrimais vietovėje, buvusio bakeno stovėjimo vietoje norėjome patikrinti prielaidą apie „dvigubą“ jo paskirtį.

2008 m. demontavus metalines bakeno konstrukcijas, buvo paliktos jo atramos – pamatai, todėl galėjome bokšto pagrindo kraštinėmis apribotame plote ieškoti trianguliaciniams bokštams (koordinuotiems punktam) būtinų centro žymenų, kurių paviršiuje nesimatė. Visa aikštelė tarp nugriauto bokšto konstrukcijų pamatų, kaip ir jos aplinka, primena miesto dykrą – apžėlusį krūmokšniais ir nelygia velėna. Todėl bakeno centro teko ieškoti smaigu ir kasant gruntą. Aukštesnių tikslumo klasių trianguliacijos ar poligonometrijos punktuose tokie centrai įrengiami kaip gąnėtinai sudėtinga, iki kelių metrų įgilinta daugiasluoksni konstrukcija, kurios specialiai pažymėta vertikali ašis (centras) sutampa su bokšto viršūnėje esančio vizavimo taikinio ar / ir bokšte įrengtos matavimų aikštelės instrumentinio stalelio ašimi<sup>29</sup>. Trianguliacijos punkto centro žymens inžinerinis – konstrukcinis sprendimas (centro žymenų kiekis, jų „sluoksniškumas“ ir įgilinimo gylis, naudotų medžiagų atmaina bei ilgalaikiškumas) priklausė nuo punkto tikslumo klasės (jo svarbos) ir būdavo realizuojamas taip, kad koordinuota punkto centro vieta giliai grunte išliktų net nugriovus bokštą ir negeriams žmonėms ar gamtos stichijai suardžius paviršinius centro žyminis. Kita vertus, teodolitą ar kitus geodezinius instrumentus geodezininkai galėjo statyti ir ant pažymėto centro, nelipdami į bokštą. Tokie įvardytų geodezinių punktų įrengimo aspektai, jų koordinatės, kartais ir altitudės (aukščiai nuo sutartinio nulio) paprastai būdavo rūpestingai aprašomos ir eskizuojamos geodezininkų žinynuose. Be to, pagal geodezinio punkto įrengimo stilišką, panaudotas medžiagas galima apytikriai spręsti ir apie atliktų darbų laikotarpį.

Detalūs šių tyrimų rezultatai paskelbti geodezininko E. Petrausko magistriniame darbe<sup>30</sup>, čia apsiribosime tik svarbiausiais teiginiais. Bokšto antžeminių konstrukcijų centro konstrukcijos liekanos buvo kiek žemiau velėnos sluoksnio. Čia iškasus šurfą paaiškėjo, kad visa buvusio bakeno aikštelė (11,5 x 11,5 m) tarp betoninių atramų yra užpildyta skirtingų laikotarpių statybinio laužo, sumaišytu su gruntu. Santykinai nedideliame plote aptikome plonasluoksnių „olandišku“ plytų, glazūruotų ir porcelianinių indų, skalūno plokštelių (stogų dangą, mokyklinės rašymo lentelės), gaubtinių čerpių, raudonų keraminių plytų, butelių šukių, korodavusių vinių, varžtų ir t.t. Po velėnos sluoksniu būta apie 15 – 20 cm storio dirvožemio (juodžemio) sluoksnio. Pašalinus velėną, bokšto centro vietoje aptikome aptrupėjusio (apardyto?), apie 34x30

---

25 Kazakevičius ir kt., 1997

26 Kazakevičius ir kt., 1997

27 Фурсов, 1953, p.109–118; Urbonavičius ir Girkus, 2009

28 Bacevičius ir Elertas, 2009

29 Фурсов, 1953, p.79–92; Шишкин, 1965, p.34–67

30 Petrauskas, 2016

cm ploto betoninį paviršių, kuriame aiškiai įžiūrima 14 x (14...16) cm matmenų aikštelė, panaši į stulpelio pagrindą (5, 6 pav.). Prie vakarinės stulpo kraštinės iškasus apie 1,0 m gylis ir apie 70 cm ilgio bei 45 cm pločio šurfą, įsitikinome, kad minėtasis stulpas yra kiek didesnių matmenų, beveik kvadratinis, gilesniame sluoksnyje jo kraštinė yra apie 38 cm. Viršutinė jo dalis – iš lygaus, gerai sutankinto betono, o apatinė, kurios aukštis beveik sutampa su dirvožemio sluoksnio apačia – nelygi, grublėta, be to, badant smaigu – trupanti (ji galėjo būti betonuota grunte). Betoninio stulpo bendras aukštis – apie 40 cm, jis stovi ant pagrindo iš kalkių – smėlio skiediniu sumūrytų 5 – 20 cm skersmens riedulių ir skaldytų akmenų. Pagrindo iš akmenų aukštis liko nežinomas, jam nustatyti būtų tekę kasti gilesnę iškasą. Pagrindas su virš jo esančių betono bloku atrodo sujungtas standžiai. Armatūros iešiklis, vedžijamas betoninio stulpo (bloko) paviršiumi, reagavo į metalą. Spėjame, kad viršutiniame betoniniame bloke yra užbetonuoti viršutiniai inkarų galai, o jų apačia – pagrindo mūrinyje iš akmenų.

Šių lauko tyrimų rezultatai įrodė, kad bakeno pamatų centre iš tikro yra daugiasluoksnė struktūra, panaši į apardyta geodezinio punkto centrą. Tiesa, ženklų centro žymuo, matyt būta ne akmens, o betono – bet gal bakenas nebuvo matavimų bazės gale? Kita vertus, atrastoji struktūra nebuvo panaši į kitų vokiečių geodezininkų įrengtų ir pokaryje sovietų perstatytų trianguliacinių punktų, pavyzdžiui, Labrenciškių trianguliacinio punkto centrų konstrukcijas<sup>31</sup>. Archaiškos jo pagrindo medžiagos – riedulių mūrins su kalkiniu skiediniu – rodytų, kad susidurta su senos statybos statinio liekanomis, kurioms apibūdinti būtini detalūs archeologinio pobūdžio tyrimai.

#### **Išvados, teisinės kolizijos ir precedentai**

Čia aprašyti tyrimų rezultatai įrodo Didįjį Bomelsvitės bakeną buvus ir geodezinio signalu su koordinuotam geodeziniam ženklui būdinga centruota struktūra pagrindo grunte. Sprendžiant pagal konstrukciją, akivaizdu, kad ji buvo įrengta gerokai prieš XX a. penktąjį dešimtmetį (prieš Antrąjį ar net Pirmąjį pasaulinius karus), tačiau ženklų įrengimo metus dar reikėtų aiškinti.

Antroji bakeno funkcija (trianguliacinis geodezinis punktas) dar galėtų būti atkurta, nes sunaikinta tik antžeminė šio statinio dalis (signalas), bet išliko betoninės atramos, giliai žemėje – ir centro žymenys, kurių koordinatės nustatyti nesunku.

Tikėtina, kad XX a. antrojoje pusėje jo, kaip su kitais pakrantės ženklais susieto geodezinio signalo / ženklų reikšmė sumenko, sumažėjo jo panaudos dažnis. Tai galėjo lemti kelios aplinkybės: pokaryje ženklui atsidūrus už uosto teritorijos ribų, dirbti uoste leidimą turėjusiems geodezininkams susikūrus atskirą atraminių geodezinių ženklų tinklą, griežtinant geodezinio tinklo punktų tikslumo reikalavimus ir keičiant senųjų punktų klases. Ženklo paviršinė dalis galbūt sunaikinta aplinkinių daugiabučių statybos metu ir nukasus kalvelę, ant kurios ir stovėjo bakenas. Tačiau pats ženklas, giliau grunte esanti archaiškos konstrukcijos jo centro struktūra išliko.

Šios aplinkybės nepanaikina bokšto griovimo metu kilusios teisinės kolizijos: kodėl tebegaliojant valstybinėms nuostatoms saugoti geodezinius ženklus, buvo priimtas nutarimas<sup>32</sup> griauti geodezinį signalą<sup>33</sup>? Atrodo, kad valstybinėse ir savivaldos institucijose (griovimo darbus inicijavusioje Uosto direkcijoje ir leidimą davusioje Vyriausybėje, prieštarauti turėjusiose paveldosaugos, geodezijos ženklų tvarumu besirūpinančiose tarnybose) nebūta deramos koordinacijos, supratimo apie bokšto reikšmę ir noro jį išsaugoti.

Po kelerių metų žvelgiant į Bomelsvitės bakeno istoriją, tenka sutikti, kad „Klaipėdos senamiesčio ir istorinės miesto dalies statinių kultūrinė – pažintinė vertė ir svarba pasaulinės geodezijos mokslo istorijoje tik pradėta atskleisti“<sup>34</sup>. Deja, kaip galime spręsti pagal šiame straipsnyje aptariamą Klaipėdos Bomelsvitės bakeno atvejį ir žinodami geodezinių ženklų tvarumui nepalankią situaciją, dėl kito cituojamų autorių pasiūlymo – atminimo žymenimis ženklini su geodezijos mokslo istorija susijusius Klaipėdos krašto statinius – įgyvendinamumu abejotume: gali atsitikti, kad jau nebeturėsime ko ženklini.

Beveik tuo pačiu metu, kai buvo griunamas Bomelsvitės bakenas, už poros tūkstančių kilometrų nuo Klaipėdos, kilo pavojus technikos istorijoje geriau už bakeną žinomam inžinierinės minties paminklui – V.G. Šuchovo<sup>35</sup> ažūrinių konstrukcijų radijo bokštui Maskvoje. Miesto teritorijų „vystytojų“ spaudimu jis ketintas demontuoti ir vėl perstatyti kitoje vietoje, kuri

32 Vyriausybės nutarimas..., 2004

33 Nutarimu nurašyti keli tik inventoriniais numeriais įvardyti Žvejybos uosto, jūrų perkėlos, vidinių kanalų vedlinės ženklai, molų navigaciniai įrenginiai ir penki nedidelėmis sumomis įkainuoti geodeziniai ženklai.

34 Bacevičius ir Elertas, 2010, p. 94

35 Metalinių konstrukcijų specialisto, rusų inžinierius V.G. Šuchovo (1853-1939) realizuotų projektų palikimas labai didelis ir, deja, nykstantis – daugybė vandentiekio spūdinų bokštų, aušintuvų Rusijoje, Baltarusijoje, Ukrainoje, Vidurinės Azijos šalyse. Jis projektavo bei statė ir hidrotechninius įrenginius (pavyzdžiui, hiperbolodinius Chersono uosto švyturius), visuomenei mažiau žinomas kaip Baku naftos krekingo technologinių įrenginių, šildymo katilų projektuotojas.

nėra tokia patraukli investuotojams. Kaip nurodė paveldosau-  
gos entuziastai ir inžinieriaus palikimą saugantys giminaičiai,  
šis veiksmas korozijos pažeistam ir projekcinę dokumentaciją  
praradusiam bokštui reikštų sunaikinimą. Jie įvardijo tokių  
objektų vertės sandus: „paminklas – nedaloma materialaus ir  
nematerialaus pradų vienuma: inžinerinės minties, metalo,  
montavimo būdo, sukūrimo laikotarpio ir vietos miesto žemė-  
lapyje. Ir tik tada, kai šie komponentai yra originalūs, jie išlaiko  
savo vertę“<sup>36</sup>. O volutaristinių sprendimų su senaisiais techni-  
kos statiniais priežastys, pasak jų, slypi tame, kad:

- didelė dalis paveldosaugininkų ir paprastų miestie-  
čių, dauguma įvairių profesinių grupių (architektų,

statybininkų, miesto planuotojų, teritorijų adminis-  
tratorių, investuotojų ir t.t.) nesuvokia inžinerinės  
minties paveldo paminklų vertės;

- nėra kuriami pradinę funkciją praradusių tokių pa-  
veldo objektų panaudos principai;
- kokybiški tokių objektų restauravimo ir pritaikymo,  
perkėlimo ar atnaujinimo darbai negali būti atlikti,  
jei nerandami originalūs jų autoriniai brėžiniai arba  
nedaromi išsamūs matavimai ir moksliniai tyrimai.

Prisiminę dar menkai žinomą bakeno istoriją, galime  
retoriškai klausti: ar čia yra kas įvardyta, ko negalėtume  
pritaikyti Didžiajam Bomelsvitės bakeniui?

36 *Ilyxova*, 2014

### Naudota literatūra

1. Aksamitauskas, Č.V. (sud.). (2012). *Devyniasdešimt geodezijos katedros metų: 1922–2012*. Vilnius: Technika.
2. Bacevičius E., Elertas, D. (2009). *Vedlinė. Mažosios Lietuvos enciklopedija (MLE). IV t. (Rahn–Žvižežeris)*, p. 675–676. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas.
3. Bacevičius, E., Elertas, D. (2014). *Senoji Klaipėdos uosto įplaukos vedlinė*. Albatrosas.lt Jūrinės informacijos svetainė. Prieiga internete: [www.albatrosas.lt/Senoji-Klaipedos-uosto-iplaukos-vedline-p644.html#.WGwxD1OLQ9I](http://www.albatrosas.lt/Senoji-Klaipedos-uosto-iplaukos-vedline-p644.html#.WGwxD1OLQ9I) Žiūrėta 2016 sausio 12 d.
4. Bacevičius, E., Elertas, D. (2010). Istoriniai Žemės elipsoido matavimai ir Klaipėda. *Po muziejaus burėmis. Muziej-  
ninkų darbai ir įvykių kronika*. 88–95 p. Klaipėda: Lietuvos jūrų muziejus.
5. Butrimas, P. (1964). Elektros tinklams skirtų gelžbetoninių stulpų pritaikymas trianguliacijos signalų statybai. *Geo-  
dezijos darbai, 2 t.*, p.102–106.
6. le Coutre, B. (2014). *Mano miestas Klaipėda 1900–1939 metai. Atsiminimai*. Klaipėda: Lietuvos jūrų muziejus.
7. Derry, T.K., Williams, T.I. (1982) *A Short History of Technology*. Oxford: Oxford University Press.
8. Elertas D. (2016). *Bakenai Klaipėdos herbe* (viešoji paskaita). 81–asis vakaras su Senąja Klaipėda. Prieiga per internetą: <https://www.youtube.com/watch?v=CJ3EvMr5S24>. Žiūrėta: 2016.12.15.
9. Geodezijos ir kartografijos techninis reglamentas GKTR 2.08.01:2000. (2000). *Statybiniai inžineriniai geodeziniai  
tyrinėjimai*. Prieiga per internetą: [www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.ED58CED74000](http://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.ED58CED74000). Žiūrėta 2015 spalio 8 d.
10. Hoffmann, G., Meurers, H., Nerkamp K.-H (sud.). (2010). *Geschichte der Hamburger Triangulation von ca. 1814 bis  
Ende des 20. Jahrhunderts*. Freie und Hansestadt Hamburg Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung. Sonder-  
heft 2010, p.1–36. Prieiga per internetą: [www.hamburg.de/contentblob/2836212/b91df66ad112797245cd9ebdf1ab044b/data/d-geschichte-triangulation.pdf](http://www.hamburg.de/contentblob/2836212/b91df66ad112797245cd9ebdf1ab044b/data/d-geschichte-triangulation.pdf). Žiūrėta 2016 m. lapkričio 11 d.
11. Janauskaitė, D. (2016). Bibliotekininkė nėra Pelenė. *Kauno diena*. 2016.11.12. Prieiga per internetą: <http://m.kauno.diena.lt/naujienos/klaipeda/miesto-pulsas/bibliotekininke-nera-pelene-781393>. Žiūrėta: 2016.12.14.
12. Kazakevičius, S., Petrulytė E., Stepanovienė J. (1997). Lietuvos teritorijos trianguliacijos tinklai. *Istorija ir dabartis. Geodezija ir kartografija, Nr.1(25)*, p. 18–52.
13. Lietuvos Respublikos Valstybinė geodezijos tarnyba (1991). *Valstybinio geodezinio pagrindo punktų apsaugos instruk-  
cija GKN-01-91*. Vilnius: Valstybinė geodezijos tarnyba.
14. *Lietuvos Respublikos Geodezijos ir kartografijos įstatymas*. (2001). Prieiga per internetą: [www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.EFE69222D6BC](http://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.EFE69222D6BC). Žiūrėta 2016 rugsėjo 10 d.
15. LTSR Ministrų tarybos Valstybinio statybos reikalų komiteto Inžinerinių tyrinėjimų instituto Klaipėdos skyrius. (1962). *Geodezinių ženklų katalogas*. Klaipėda: ITI Klaipėdos skyrius.
16. Naglio Puteikio tinklaraštis. Už tiesą ir teisingumą. 2009.11.17. (2009). *Paveldo naikinimas Klaipėdos uoste – vedlinės supjau-  
sytumas į metalo laužą*. Prieiga per internetą: [http://puteikis.blogspot.lt/2009\\_11\\_01\\_archive.html](http://puteikis.blogspot.lt/2009_11_01_archive.html). Žiūrėta 2015 spalio 5 d.

17. Petrauskas, E. (2016). *Geodezinių sistemų technologinė raida ir ženklų tvarumo aspektai pajūrio regione*. Uosto statinių studijų programos magistro baigiamasis darbas (vad. A. Štuopys). Klaipėda: Klaipėdos universitetas.
18. Štuopys, A. (2017). Klaipėdos Didysis bakenas (XIX a. pab. – XX a. pr.) – geodezinio signalu buvęs navigacinis stacijas? *Po muziejaus burėmis. Muziejininkų darbai ir įvykių kronika*, t.7, P. Klaipėda: Lietuvos jūrų muziejus.
19. Techninių reikalavimų reglamentas GKTR 2.12.01:2001. (2001). *Lietuvos Valstybinis geodezinis vertikalusis tinklas*. Prieiga per internetą: [www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.70555220589E](http://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.70555220589E). Žiūrėta 2015 spalio 6 d.
20. Urbonavičius, V., Girkus, R. (2009). Kauno miesto tarpukario trianguliacijos. *Kauno istorijos metraštis*, t. 10, p. 81–88.
21. Vyriausybės nutarimas Nr.1150 / 2004 rugsėjo 8 d. (2004). „*Del nekilnojamųjų daiktų nurašymo*“. Prieiga per internetą: [www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.DA9E28C9BD7B](http://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.DA9E28C9BD7B). Žiūrėta 2015 spalio 4 d.
22. Аксентьев, С. (2014). Архангельский форпост. *Наука и жизнь*, no.3, стр.44–49.
23. Фурсов, В.И. (1953) Геодезические сигналы и их постройка. Москва: Издательство геодезической литературы.
24. Кроки пунктов триангуляции города Клайпеды. (1955) Проектный институт «Литгипрогорстрой». Отдел изысканий. Вильнюс: Литгипрогорстрой.
25. О проведенных технических изысканиях на площадке нефтебазы морского рыбного порта в г. Клайпеде Литовской ССР. Объект Но. 1709. Технический отчет. Москва: Госплан РСФСР, Гипрорыбпром.
26. Шухова, Е. (2014). *Новая эпоха варварства*. *Наука и жизнь*, no.5, стр.17–25.
27. Шишкин, В. Н. (1965). *Руководство по постройке геодезических знаков*. Москва: Недра.

#### Kiti šaltiniai

1. Interviu su geodezine N. Stefanenko (2015.11.12. ir 2016.01.18 d.).
2. Geodezininko P. Galvelės šeimos archyvas (1969 – 2015), žiūrėta 2015.09.17 d.
3. Klaipėdos Savivaldybės Geodezijos ir GIS skyriaus archyvas.

*Už suteiktą medžiagą autoriui dėkoja kolekcininkui p. Algimantui Galvelei ir Klaipėdos Savivaldybės Geodezijos ir GIS skyriaus vedėjui p. V. Nausėdai.*

---

## THE GREAT BOMELSVITE BAKEN (BUOY) IN THE POSTWAR GEODESISTS DOCUMENTS

*Arminas ŠTUOPYS  
Lecturer at the Department of Civil Engineering, Klaipėda University*

The results of the research described here prove the great Bomelsvite baken and the geodesic signal with the coordinated geodetic mark, characterized by a central structure in the ground. It is likely that in the second half of the 20th century, as the value of the geodetic signal / mark associated with other coastal signs decreased, its use frequency decreased. This could have been caused by several factors: during the signing of the sign outside the port ter-

ritory, working with the geodesists holding a permit in the port after the creation of a separate network of supporting geodetic signs, tightening the accuracy of geodetic network points and changing the old point classes. The surface of the mark may have been destroyed during the construction of the neighboring apartment buildings and the hailstorm on which the bakers stood. But the sign itself, the structure of its center remained in the depth of the archaeological site.



## ŠIUOLAIKINĖ NAVIGACINĖ SISTEMA LIETUVOS JŪROS PAKRANTĖJE IR KURŠIŲ MARIOSE. ADMINISTRACIJOS ŠVYTURIŲ ŠVIESOS NAVIGACINĖS ĮRANGOS RAIDA IR ATEITIS

*Jurijus GLEIKINAS*

*Lietuvos saugios laivybos administracijos Hidrografijos ir navigacinių įrenginių skyrius*

2002 metais įsteigta LSLA iš KVJUD perėmė 4 jūrinius kranto švyturius – Nidos, Juodkrantės, Klaipėdos ir Šventosios. Nors švyturiai yra jūriniai, tačiau Nidos ir Juodkrantės švyturiai padeda navigacijai ir Kuršių mariose. Švyturiai – tai navigaciniai ženklai, skirti šviesos pagalba padėti laivams orientuotis jūroje tiek tamsiu, tiek šviesiu paros metu. Navigaciniuose ženkluose sumontuota įranga, priklausomai nuo poreikių bei sąlygų, formuoja įvairių spalvų bei intensyvumo šviesos ritmus ir navigacijoje, kaip taisyklė, ženklai, kurie skleidžia savo šviesą 15 JM atstumu ir toliau, paprastai vadinami švyturiais. Švyturiai, dažniausiai yra kompleksas įvairios paskirties statinių, skirtų navigacijos užtikrinimui. Kadangi švyturiuose būna daug įvairios paskirties statinių bei juose būna sumontuota įvairios paskirties įrengimų, juose dažniausiai dirba techninis personalas, kuris atlieka švyturio aplinkos, statinių bei navigacinės įrangos techninę priežiūrą. Šiuo metu keturis (4) Administracijos švyturius dirbdami pamainomis prižiūri dvylika (12) švyturių prižiūrėtojų. Keičiantis įrengimų technologijoms ir mažėjant aptarnavimo poreikiui, ateityje iškils ir poreikis mažinti jų skaičių.

Klaipėdos švyturys yra išskirtinis tuo, kad jis veikia poroje su Klaipėdos uosto direkcijos navigaciniu ženklu, esančiu naftos bazės teritorijoje, ir kartu sudaro įplaukos į Klaipėdos uostą vedlinę liniją.

Šiuo metu Klaipėdos švyturyje yra sumontuoti įvairios paskirties įrengimai, tokie kaip diferencinė globalinė pozicionavimo sistema (DGPS), leidžianti laivams tiksliai nustatyti savo koordinates, automatinė laivų identifikavimo (AIS) įranga, leidžianti užtikrinti laivų eismo stebėseną, uosto stebėjimo kameros, šviesos navigacinė įranga bei įvairaus tipo ryšio įranga (radiorelinė, gsm ir kt.). Ilgą laiką Klaipėdos švyturyje veikė radijo švyturys, kuris 305 kHz dažniu į eterį siuntė atpažinimo signalą „KA“, tačiau, kai radijo švyturio darbas jūrininkams tapo nebe aktualus, 2005 m. jis buvo išjungtas.

Baigiantis Antrajam pasauliniam karui, Klaipėdos švyturys buvo sunaikintas.

1945 m. vietoje sunaikinto švyturio, buvo laikinai pastatytas 26 metrų aukščio medinis navigacinis bokštas.

1952 m. vietoje medinio pastatytas naujas gelžbetonis švyturio bokštas. Į švyturį nebuvo nutiesta elektros linija, todėl jame funkcionavo šviesos navigacinė įranga, kurios šviesa buvo išgaunama acetileno pagalba.

Vėliau, įvedus elektrą, buvo sumontuotas šviesos žibintas EMH-500 su elektronine valdymo įranga. Žibinte buvo patalpintas 6 lempų keitiklis, kuris perdegus vienai 1000 W lempai į žibinto fokusą pastatydavo kitą veikiančią lempą.

1991 m. Lietuvai atgavus nepriklausomybę, įkurta KVJUD iš Rusijos kariškių perėmė Klaipėdos švyturį su visa šviesos navigacine įranga. Gaila, tačiau dokumentų, bylojančių apie Klaipėdos švyturio istoriją iš Rusijos kariškių negauta.

Klaipėdos uosto direkcijai prižiūrint švyturį, navigacinė įranga seno, gedo atskiros detalės ir gauti naujas Rusijoje buvo neįmanoma – tokios tiesiog buvo nebegaminamos. Siekiant užtikrinti nenutrūkstamą švyturių funkcionavimą, buvo nuspręsta atnaujinti visų 4 švyturių šviesos navigacinę įrangą.

1999 metais Nidos, Juodkrantės, Klaipėdos ir Šventosios švyturiuose Estijos firma CYBERNETICA AS įrengė naują šviesos valdymo įrangą, o žibintai, optika, lempų keitikliai ir lempos buvo palikti funkcionuoti seni. Nors senoji valdymo įranga nuo žibintų buvo atjungta, o vietoje jos pajungta estiška, ji nebuvo demontuota – buvo palikta rezervui.

Sumontavus naują estišką įrangą, švyturiai buvo pajungti į monitoringo centrą ir GSM ryšio pagalba švyturiai į monitoringo centrą autonomiškai ir reguliariai siųsdavo duomenis apie įrangos būseną, ir darbo vietoje, kompiuterio ekrane, buvo galima stebėti švyturių parametrus – veikia ar neveikia, kuri lempa šviečia ir kiek liko lempų keitiklyje, galima buvo stebėti akumuliatorių pakrovimą, ar yra maitinimo įtampa, funkcionuoja ar ne atskiri sistemos blokai.

Laikui bėgant, estų sumontuota įranga taip pat seno.

Pakeisti sugedusius blokus ar elementus darėsi sunkiau, kadangi CYBERNETIKA AS jau nebegamino tokių įrengimų. Keitėsi programinės įrangos bei ryšio technologijos, todėl duomenys nebūdavo perduodami į monitoringo centrą ir nebuvo galima stebėti švyturių įrangos būklės. Rezerviniai akumuliatoriai nors ir palaikė įrangos funkcionavimą, tačiau jų veikimas dėl senumo (48 rezervinio maitinimo akumuliatoriai 4 švyturiuose veikia jau 16 metų, kai jų veikimo resursas – 10 metų) galėjo bet kada pasibaigti, tuo pačiu galėjo nutrūkti ir švyturių darbas.

Per estiškos įrangos švyturiuose funkcionavo laikotarpį smarkiai pasikeitė įvairios technologijos, o ypač puslaidininkinių šviesos diodų srityje. Buvo pradėti gaminti įvairios galios šviesos diodai – pasiekta net 300 W galia. Pasiektas apie 50000 val. diodų nepertraukiamo veikimo laikotarpis, diodai tapo patikimesni, ilgaamžiškesni bei energetiškai ekonomiškesni.

Atsižvelgiant į visą tai, buvo nuspręsta pakeisti švyturiuose naudojamą navigacinę įrangą nauja, su žibintais, kuriuose sumontuoti šviesos šaltiniai iš šviesos diodų.

2015 metais, konkursą naujos įrangos sumontavimui švyturiuose laimėjo Estijos firma CYBERNETICA AS.

Šiuo metu nauja įranga jau sumontuota Juodkrantės, Klaipėdos ir Šventosios švyturiuose. Nidos švyturyje numatyta pakeisti įrangą šių metų spalio mėnesį. Nauja įranga ypatinga tuo, kad joje sumontuotas naujas žibintas su šviesos diodais, kuriame nebėra lempų keitiklio su judančiomis dalimis ir 1000 W lempomis, vietoje 12 akumuliatorių rezerviniam maitinimui užtikrinti kiekviename švyturyje belieka tik du akumuliatoriai, energijos sąnaudos sumažėja 10 kartų t. y. vietoje 1000 W žibintas dabar naudoja tik 100 W energiją, išnyksta poreikis nuolatos aptarnauti judančias žibinto lempų keitiklio dalis, o taip pat išnyksta poreikis nuolatos keisti perdegusias lempas.

Nors įranga ir pakeista, tačiau senoji optika ir valdymo įranga švyturiuose bus palikta ir bus įjungama tik ypatingu atveju ar sutrikus naujos įrangos darbui. Senoji optika ir valdymo įranga bus saugojama iki tol kol ji galutinai nesusidėvės arba neperdegs paskutinė 1000W lempa.

---

## MODERN NAVIGATION SYSTEM IN THE LITHUANIAN SEA REGION AND CURONIAN LAGOON. DEVELOPMENT AND FUTURE OF THE LIGHT NAVIGATION EQUIPMENT OF THE ADMINISTRATIONS' LIGHTHOUSES

There are 4 sea lighthouses - Nida, Juodkrante, Klaipeda and Svetoji – under the supervision of the Lithuanian Maritime Safety Administration. Although the lighthouses are offshore, Nida and Juodkrante lighthouses help to navigate in the Curonian Lagoon. Currently, four (4) Ad-

ministration Lightholders are supervised by twelve (12) lighthouse supervisors during shifts. Changing equipment technologies and decreasing service needs will also require a reduction in their number in the future.

## KLAIPĖDOS UOSTO ŠVYTURIO ISTORIJOS BLYKSNIAI

Romualdas ADOMAVIČIUS  
Lietuvos jūrų muziejaus istorikas

**D**ar Senovės Romoje ir Graikijoje uostų įplaukas nak-  
tį žymėdavo aukštai iškelti laužai, atsirado pirmieji  
„šviesos namai“, „šviesos bokštai“ – švyturiai. Klaipėdos  
uostas pradėjo kurtis XIII amžiuje. Tiksliai nežinoma, kada  
atsirado pirmasis švyturys, lydėjęs laivus iš jūros į Klaipėdą.  
XVII a. pabaigos kartografijoje fiksuojamas medinių kons-  
trukcijų statinys su pakeliamu laužo narvu. 1796 m. rugsėjo  
1 d. įžiebta šviesa Johanno Samuelio Lilienthalio suprojek-  
tuotame Klaipėdos uosto švyturio mūriniame bokšte. Jis –  
vienas pirmųjų tokių statinių Baltijos jūros pietrytiniame  
krante.

### Uosto įplauka

XIII a. viduryje Livonijos ordinui įkūrus Klaipėdos pilį  
(*Memelburg*), prasidėjo įtvirtinto uostamiesčio istorija. Pi-  
lies atsiradimas kartu su visais jos aptarnavimo poreikiais  
(įgula ir naujakuriai, maistas, statybinės medžiagos, buities  
rakandai, amatininkų dirbiniai ir ginkluotė) paskatino uos-  
to ties Dangės upės žiotimis į Kuršių marias ir pastarosios į  
Baltijos jūrą atsiradimą. Ordino įsitvirtinimas pietrytinėje  
Baltijos jūros pakrantėje reišė nuolatinis aprūpinimo ir  
nuo XV–XVI a. ryškiau pastebimus prekybinius kontaktus  
jūra su krikščioniškąja Europa.

Iki XVIII a. jūrinių laivų judėjimas Klaipėdos uoste iš-  
liko nedidelis dėl Ordino karų su Lietuvos Didžiąja Kuni-  
gaikštyste, vėliau ir dėl aplinkinių uostų – Gdansko, Kara-  
liaučiaus, Liubeko – pirklų karinės agresijos. Ja buvo siekta  
išvengti konkurencijos jūrų prekybos srityje. Laivybos są-  
lygos Klaipėdos sąsiauryje (kanale), ypač įplaukiant pro jį  
iš jūros į marias, buvo praktiškai paliktos natūraliai gamtos  
raidai – vandens ir vėjo žaismui sekliuose Klaipėdos uosto  
jūros vartuose.

XIII–XVII a. laivų, atplaukdavusių į uostą iš jūros, skai-  
čius buvo nedidelis. XVI–XVIII a. pamažu stiprėjant pirklų  
bendruomenei ir plečiantis užjūrio prekybiniams kontak-  
tams<sup>1</sup>, didėjo laivybos saugumo poreikis. Jį iš dalies užti-  
krino įrenginiai, atkreipiantys laivų įgulų dėmesį į specifi-  
nes vietinės laivybos sąlygas. Įplaukimo farvateris žymėtas  
laikinais ženklais – navigaciniais orientyrais – priekrantės  
vandenyse ir krante. Dėl nepastovių farvaterio savybių  
(krypties, gylio, srovės, pločio ir ilgio) riboženkliai vande-

nyje (gairės, bujos) ir vedlinės stulpai sausumoje (bakenai)  
dažnai keitė pozicijas.

### Ankstyvieji navigaciniai ženklai ir orientyrai

Vėlyvaisiais viduramžiais ir ankstyvaisiais naujaisiais  
laikais (XIII–XV a.) Baltijos jūros rytinėje pakrantėje vieni  
pagrindinių orientavimosi (navigacijos) pagalbininkų buvo  
gamtiniai ir urbanistiniai miesto orientyrai – aukštesnės  
kalvos, pavieniai medžiai, bažnyčių ar rotušių bokštai. Ne-  
turint ankstyvųjų Klaipėdos uosto navigacinių aprašymų,  
sunku įvardyti tikslus objektus, kurie padėdavo orientuoti  
laivų įguloms jo pakrantėse. Žinoma, kad vikingai apie 880  
m. Šiaurės Europos vandenyse jau naudojami krantų aprašy-  
mais, Hanzos jūrininkai XV a. pirmojoje pusėje kelionėse  
kogais Baltijos jūroje pradėjo naudoti magnetinį kompasą.  
Trūko tikslesnio jūros krantų ir juose išsiskiriančių vizualių  
objektų grafinio atvaizdavimo. Tik XVI a. pirmojoje pusėje  
pasirodė pirmieji spausdinti Baltijos jūros regiono „jūriniai“  
žemėlapiai ir locijos – jūrų maršrutų, pakrančių ir uostų  
įplaukų aprašymai.

1527–1539 m. švedų dvasininko Olausso Magnuso suda-  
rytame viename iš pirmųjų Šiaurės Europos kraštų žemėla-  
pių „*Carta marina et descriptio septentrionalium terrarum*“  
Baltijos jūros pietrytinėje pakrantėje, ties upių žiotimis, pa-  
žymėti bent septyni ankstyvieji švyturių statiniai (mūriniai  
ugnies bokštai) ties įplaukomis į Liubeką, Vismarą, Rostoką,  
Štralzundą, Ščeciną, Gdanską ir Rygą.

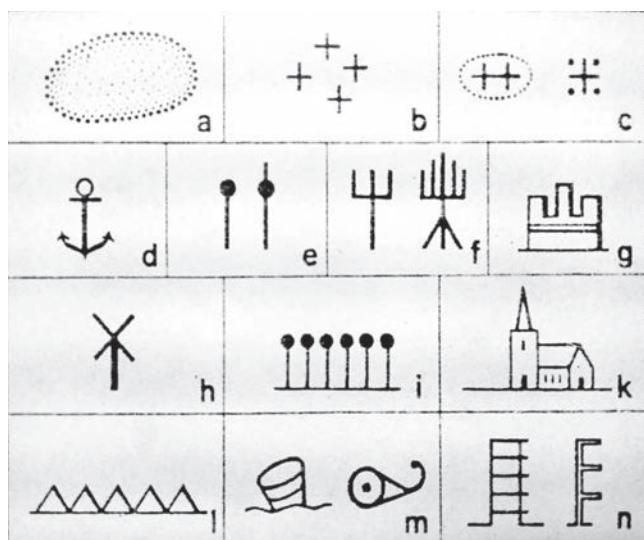


1 pav. L. J. Waghenaerio sudarytas jūrlapis  
„*Memel o tot Heel*“. Iš 1584–1585 m. Leidene išleisto  
atlaso „*Spiegel der Zeevaert*“.

<sup>1</sup> 1664–1722 m. judėjimas uoste nebuvo didelis, kiekvienais metais  
įplaukdavo vidutiniškai po 32 laivus. Iki 30 lastų (60 tonų talpos)  
dydžio laivai sudarė beveik 60 proc. laivų, atplaukiančių į uostą.

1543 m. olandų burlaivių kapitonas ir jūrlapių sudarintojas Cornelis Anthoniszas išleido Šiaurės ir Baltijos jūras vaizduojantį jūrlapį „Caerte van Oostlant“ su kompasu kryptių linijomis. 1544 m. jo pagrindu sudarytame Šiaurės ir Baltijos jūrų buriavimo vadove, arba locijoje, „Hier beghint die Caerte van die Oosterse See“ pateikiamos žinios apie atstumus tarp uostų, gylius, seklumas, kranto orientyrus, minimos ir įplaukimo į Klaipėdos uostą kryptys. Taip pat aprašyta, kaip nuplaukti iš pietvakarinio Baltijos jūros kampo pro Gdansko įlanką, Sembos pusiasalį, Kuršių neriją ir Klaipėdą iki Rygos.

*Įplauka į Klaipėdos uostą pažymėta 1583–1584 m. Hermanno Rungo paruoštame Prūsijos ir Abiejų Tautų Respublikos sienų aprašyme su žemėlapiiais, kur pavaizduota šiaurinė Kuršių marių dalis ir jūros krantas iki Palangos. Pakrantėje pirmą kartą pažymėtos seklumos abipus įplauką. 1584–1585 m. olandų kartografo Lucaso Janszoono Waghenaerio sudarytame Europos jūrlapių atlaso „Spiegel der Zeevaert“ (liet. „Jūreivio veidrodis“) jūrlapyje „Memel off tot Heel“ (liet. „Nuo Memelio iki Helo“) pažymėta kompasu kryptis į Klaipėdos uostą ir įplaukos gyliai (farvateris) tarp pakrantės seklumų – Diep vander Memel. Pirmą kartą nurodyti ir gyliai (vidutiniai) senaisiais Amsterdamo sieksniais (1 sieksnis – 1,67 m). Pagal nurodytus duomenis, XVI a. pabaigoje*



**2 pav.** Laivybai svarbių objektų žymėjimas XVI a. pabaigos olandų jūrlapiuose: a. smėlio sekluma, b. povandeniniai akmenys, c. povandeninių akmenų telkinys, d. inkaravietė, e. krypties (kurso) bakenai, f. kartys (stulpai), g. pilis, h. vėjo malūnas, i. Medžių santalka (miškas), k. bažnyčia, l. namai (frontonai), m. plūdurai (bujos), n. įplaukos vartai (molas). Iš A. W. Lango „Seekarten der südlichen Nord- und Ostsee. Ihre Entwicklung von den Anfängen bis zum Endes des 18. Jahrhunderts“. Hamburg, 1968.

gylis Klaipėdos sąsiauryje siekė nuo 2,5 sieksnio (4,17 m) iki 4 sieksnių (6,68 m). Sausumoje, ties įplaukos šiauriniu ragu, L. J. Waghenaeris pažymėjo bokšto tipo kranto statinį. 1592 m. išleistoje to paties autoriaus locijoje „Thresoor der Zeevaert“ (liet. „Jūreivystės lobis“) aprašytas įplaukimas į Klaipėdą ir gamtinė sąsiaurio aplinka.

1644 m. švedų jūrininkas ir hidrografas Johanna Månssonas, savarankiškai atlikęs Baltijos jūros matavimus, Stokholme išspausdino lociją „En Sjöbok om Sjöfarten i Östersjön“ (liet. „Baltijos jūros locija“), kurioje išdėstyta, kaip nuplaukti iš Stokholmo į Suomijos pakrantes ir iš ten pro Taliną, Rygą į Klaipėdą. Joje teigiama, kad įplauka iš Baltijos jūros į Kuršių marias buvo pažymėta jūriniais plūdurais. Žemyne stovėjo kartis su vėliava, nurodanti saugią plaukimo kryptį. Pirmą kartą minimas navigacinis objektas krante. Klaipėdos uosto locmanų įstaigos 1682 m. inventoriuje minimi du plūdurai – bujos – ir jų aptarnavimas. Bujos žymėjo laivakelio (farvaterio) kraštus ties seklumomis.

Žymus Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės karo inžinierius, XVII a. antrojoje pusėje tapęs vyriausiuoju Prūsijos kartografu, Juozas Narūnavičius-Naronskis (Józef Naronowicz-Narowski), sūnaus ir kelių bendraautorių padedamas, apie 1665–1675 m. parengė detalius visos Prūsijos seniūnijų žemėlapius. Iš viso buvo parengti 44 žemėlapiai, iš jų išliko 35. Vienas iš šių žemėlapių pavadinimu „Districtus Memeliensis (Memel) in Ducatu Prussiae eiusque tractu Schalavoniae (Schalauen)“ vaizduoja Klaipėdą ir apylinkes, žemėlapyje taip pat pateiktas Klaipėdos miesto vaizdas iš pietryčių pusės. Jame matomas ant kopos ties šiauriniu sąsiaurio krantu pavaizduotas bakeno pavidalo stulpas – galimai navigacinis orientyras.

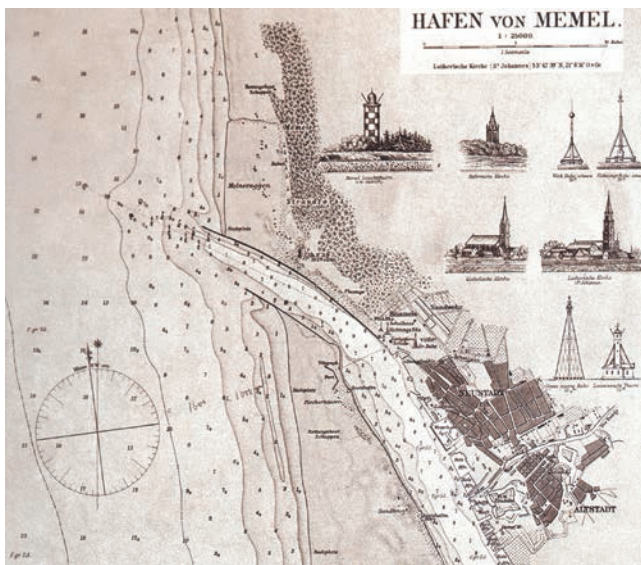
1751 m. Rusijos imperijos jūrų karininko kapitono Aleksejaus Nagajeva parengtoje Baltijos jūros locijoje, remiantis Švedijos plaukimo kursų knyga ir J. Månsono duomenimis, aprašytas įplaukimas iš jūros į Klaipėdą. Aprašyme minima farvaterio dešinėje pusėje, ties Kuršių nerija, statinė. Kairėje pusėje, ties įplauka, ant kalvos (maždaug dabartinio švyturio vietoje) stovėjo baterija, kuri minima kaip orientyras: „... praplaukiant minėtą batarėją ir statinę reikia plaukti į PR pro aukštą smėlio kalną, <...> ir čia galima stovėti ant inkaro 4 ar 5 sieksnių gylyje. Nuo čia, arti rytų pusėje, yra miestas ir pilis...“ 1774 m. švedų sudarytame Klaipėdos jūros pakrantės plane pažymėti farvaterio plūdurai jūroje. Įplaukiant į uostą iš dešinės juodos statinės, iš kairės – baltos statinės su baltomis vėliavomis. Pažymėti ir kiti navigaciniai orientyrai – gairės, vedlinės medis ir bakenai, vėjo malūnas, bažnyčia.

#### Klaipėdos uosto švyturio istorija



Pasak lenkų istoriko Andrzejaus Grotho, 1684 m. įplaukoje prie Klaipėdos sąsiaurio šiaurinio kranto buvo sumontuota gairė ir ant jos pakabinti nemaži žibintai. 1684 m. istoriko ir kartografo Christopho Hartknocho veikale „Alt- und Neues Preussen“, iliustruotame Klaipėdos vario ražiniu, pirmą kartą pavaizduotas įplaukos švyturio prototipas – bokštas su pakeliamu šviesos šaltiniu. Nėra tikslių duomenų, kada Klaipėdos jūros pakrantėje atsirado pirmasis orientyras, rodantys kelią į uostą tamsiu paros metu. XVII a. antrojoje pusėje, Klaipėdoje jūrų prekybos ir laivininkystės verslą vystant žydų Jacobsenų giminei, prie jūros vartų laivams kelią galėjo rodyti ant medinio stovo su kartimi iškeltas anglimi kūrenamas laužas metaliniame narve – „akmens anglies sūpuoklės“.

XVIII a. pabaigoje galutinai susiformavo uosto įplaukos – Klaipėdos sąsiaurio (kanalo) – navigacinių ženklų sistema. 1778 m. uosto statybos inspektoriaus Johanno Samuelio Lilienthalio sudarytame plane farvateris pažymėtas baltai ir juodai dažytais bujomis su vėliavėlėmis, vedlinė – bakenų bokštais krante. Kartu buvo parengtas naujo navigacinio statinio – švyturio bokšto – projektas. 1788 m. Klaipėdos miesto taryba nusprendė jį įgyvendinti, statybos prasidėjo po ketverių metų. Dar po ketverių metų 500 žingsnių nuo jūros, ant 10 m aukščio kopos, išdygo 3,3 m vidinio skersmens ir 18 m aukščio mūrinis švyturio bokštas. Kopa sutvirtinta mediniais poliais, ant kurių paklotas horizontalus rąstų karkasas kaip plytų mūro pagrindas. Iš rytų pusės prie bokšto glaudėsi priestatas su švyturio prižiūrėtojo patalpo-



**3 pav.** XIX a. pradžioje susiformavusi Klaipėdos uosto įplaukos navigacinių orientyrų sistema 1868 m. plane: plūdurai, gairės su vėliavomis, švyturys, locmanų bokštas, bakenai (du mažesni mediniai, didysis metalinis) ir bažnyčios (Reformatų, Katalikų ir Šv. Jono).  
Iš Lietuvos jūrų muziejaus rinkinio.

mis ir laiptine iki žibinto (šviesos šaltinio), įrengto metalinėje cilindro formos stoginėje. „Šviesos aparata“ sudarė devyni žalvariniai (30 ir 45 cm skersmens) piltuvo formos reflektoriai, kuriuos apšviesdavo lajiniai žibintai. 1796 m. rugsėjo 1 d. Klaipėdos švyturyje pirmą kartą įžiebta šviesa. Nuo tada jis tapo pagrindiniu navigaciniu orientyru tamsiuoju paros metu į Klaipėdą plaukiantiems laivams. Pastovios pozicijos navigacinis įrenginys, kuris stovi beveik toje pačioje vietoje ir šiandien.

XIX a. pradžioje paaiškėjo, kad švyturio šviesos šaltinis buvo įrengtas per silpnas ir per žemas. Jūroje tamsiuoju paros metu laivų įguloms jis matėsi tik kelių kilometrų atstumu. Praėjus 20 metų švyturį teko perstatyti. Uosto inspektorius Heinrichas Karlas Veitas paskatino perstatymą, kurio metu buvo išmūrytas naujas aukštesnis bokštas su laiptine viduje, senąjį žibintą pakeitė Anglijoje Georgo Robinsono dirbtuvėse pagamintas 13-os varinių pasidabruotų reflektorių (50 cm skersmens) „šviesos aparatas“. 1819 m. naujai perdaryto švyturio šviesa pakilo į 29,5 metrų virš jūros lygio aukštį, naktį jūroje matėsi apie 20 km statumu. Šviesą skleidė priešais reflektorius sustatytos Argando aliejinės lempos su colio pločio medvilninėmis dagtimis, uždengtomis stikliniuose vamzdeliuose, kad liepsna neužgestų ir metalo plokštelės neapkrustų suodžiais. Sudėgusias dagtis švyturio prižiūrėtojai (budėdavo dviese) turėdavo keisti kas tris valandas (1879 m. aliejų pakeitė žibalais). Bokšto mūras, siekiant apsaugoti statinį nuo drėgmės, buvo padengtas tinku iš kalkių, žvyro ir smulkinėtų plytų skiedinio. Švyturys dažytas baltai. 1827 m. vakarinė bokšto dalis, tinkui neatlaikius oro sąlygų, padengta žalvarinėmis plokštėmis. Bokšto viršūnėje įrengta nauja žibinto stoginė iš švediško plieno, padengto varinėmis plokštėmis. Ją supo daugiau nei vieno metro pločio galerija su turėklais. Pro cilindro stogą kyšojo paauskuotas žaibolaidžio stiebas ir kaitinimo krosnelės varinis kaminas. Žiemą švyturio prižiūrėtojai malkomis ir anglimis kaitindavo metalinę krosnelę, nes esant  $-6\text{ }^{\circ}\text{C}$  temperatūros švyturio šviesos kameros (cilindro formos stoginės) stiklai apšaldavo. 1874 m. bokšto vakarinė dalis, kad šviesiuoju paros metu geriau matytųsi iš jūros pusės, pradėta dažyti šachmatų lentos raštu – raudonais ir baltais kvadratais. Klaipėdiečiai statinį vadindavo Raudonuoju švyturiu. „Šviesos aparatas“ su pasidabruotomis varinėmis plokštelėmis veikė iki 1909 m., kai buvo pakeistas XIX a. pradžioje Augustino-Jeano Fresnelio sukurta revoliucine stiklinių lęšių optika. 1913 m. švyturio šviesa pradėta skleisti blyksniais, kurių periodas iki šiol padeda jūreiviams identifikuoti konkretaus uosto prieigas. Klaipėdos švyturys skleidė 4 sekundžių trukmės šviesos signalą 1 sekundės in-



**4 pav.** Klaipėdos uosto švyturys tarpukariu.  
Iš Lietuvos jūrų muziejaus rinkinio.

tervalu 16 jūrmylių (apie 30 km) atstumu. Tarpukariu švyturio įrangą papildė radijo stotis, o nuo 1933 m. – ir radijo švyturys, skleidęs unikalų garsinį signalą radijo bangomis.

Švyturyje XIX a. – XX a. pradžioje, be skleidžiamos šviesos, veikė ir daugiau optinių signalų laivų įguloms. Ant stiebo bokšto viršūnėje keliamos vėliavos pranešdavo apie įplaukimo sąlygas: tamsesnės spalvos vėliava – įplaukti pavojinga, šviesesnės spalvos – įplaukti saugu. Naktį vėliavų signalai būdavo apšviečiami. Kildavo į viršų ir metalinis azūrinis skritulys („raudonas balionas“), drausdavęs įplaukti į uostą. Tikėtina, kad skritulys Klaipėdos švyturio bokšte atli-

ko ir XIX a. antrojoje pusėje jūrų navigacijai svarbią „laiko kamuolio“<sup>2</sup> funkciją.

Raudonasis švyturys stovėjo iki 1945 m. pradžios, kai Raudonosios armijos Klaipėdos šturmo metu buvo susprogdintas. Jo vietoje pastatytas laikinas 26,4 m aukščio medinis bokštas su dujiniu degikliu šviesos šaltiniui (vėliau pakeistas elektrine lempa). Naujo cilindrinio švyturio statybos prasidėjo 1949 m. ir tęsėsi iki 1952 m. Iškasta gili duobė (8 m), kurioje formuotas bokšto pamatas – krauti akmenys kartu su pilamu smėliu ir vandeniu, įbetonuotos horizontalios ir vertikalios stambios armatūros konstrukcijos. Paskui išbetonuota kampuota apatinė švyturio dalis – paviršinis postamentas, naudojant žiedo formos klojinių konstrukciją, suformavo betoninį bokštą. Viršuje pritvirtinta metalinė šviesos žibinto stoginė su apžiūros galerija. Nudažytas baltomis ir juodomis horizontaliomis juostomis. Žibintas pagamintas Iziumo optinio stiklo gamykloje (Charkovo sritis, Ukraina). Uždegtas 1953 m. sausio 31 d. Šviesos šaltinio aukštis – 44,5 m virš jūros lygio, šviesos periodas – 3 sekundės su 3 sekundžių intervalu. Matomas 18 jūrmylių atstumu. 1993 m. spalio 22 d. Rusijos Federacijos hidrografijos tarnyba Klaipėdos švyturį perdavė atsikūrusiai Lietuvos Respublikai. Dabartinėje Lietuvos jūrinių navigacinių ženklų sistemoje oficialiai vadinamas Klaipėdos įplaukos antriniu.

2 1829 m. kapitonas Robertas Wauchope Anglijoje sukonstravo pirmąjį „laiko kamuolį“ – navigacinį įrengimą, turėjusį palengvinti jūrininkams nustatyti geografinę ilgumą. Didelis pilnaviduris arba azūrinės konstrukcijos kamuolys tvirtintas ant stulpo, kuriuo kilnodavosi į viršų ir leisdavosi žemyn. Stulpas būdavo įrengiamas iš visų pusių uoste matomame taške (pvz., švyturio bokšte). Su jo pagalba laivų kapitonai galėdavo nustatyti laivo laikrodžius (chronometrus), nes pakilęs kamuolys pradėdavo leisti lygiai vidurdienį arba 1 val. po pietų. Žinodami tikslų laiką, kada saulė yra aukščiausiam taške (zenite) jūrininkai sekstantu nustatydavo platumą, o išmatavę chronometru nuplauktą atstumą nustatydavo ilgumą. Taip būdavo atrandama laivo pozicija jūroje iki radijo įrangos pritaikymo jūreivystei XX a. 3-iajame dešimtmetyje.

#### Literatūra ir šaltiniai

1. Červinskas, E. Kartografinio vaizdo raida. Kn. *Kuršių marios, I t. Gamtinės sąlygos ir raida*. Red. A. Rainys. Vilnius, 1978, p. 93–154.
2. Jurkštas, A. *Anno 1684. Klaipėdos švyturys. Memel*. Palanga, 2014.
3. *Vėjas rėjose. Burlaivių epochos atspindžiai Lietuvoje*. Sud. D. Elertas. Lietuvos jūrų muziejus. Klaipėda, 2009.
4. Žalienė, O., Každailis, A. *Klaipėdos uosto istorinė raida iki Antrojo pasaulinio karo. Klaipėdos švyturiui – 200 metų. Kn. Po muziejaus burėmis: muziejininkų darbai ir įvykių kronika*. Lietuvos jūrų muziejus, 2010, Nr. 1, p. 14–17.
5. <http://www.oldsaltblog.com/2015/01/watching-the-ball-drop-the-nautical-origins-of-a-new-years-tradition/> [žiūrėta 2017 m. sausio 23 d.]
6. [https://en.wikipedia.org/wiki/Time\\_ball](https://en.wikipedia.org/wiki/Time_ball) [žiūrėta 2017-01-23].

---

## FLASHES OF THE HISTORY OF THE LIGHTHOUSE OF KLAIPĖDA PORT

*Romualdas ADOMAVIČIUS*  
*Historian of the Lithuanian Sea Museum*

Dar Senovės Romoje ir Graikijoje uostų įplaukas naktį žymėdavo aukštai iškelti laužai, atsirado pirmieji „šviesos namai“, „šviesos bokštai“ – švyturiai. Klaipėdos uostas pradėjo kurtis XIII amžiuje. Tiksliai nežinoma, kada atsirado pirmasis švyturys, lydėjęs laivus iš jūros į Klaipėdą. XVII a. pabaigos kartografijoje fiksuojamas medinių konstrukcijų statinys su pakeliamu laužo narvu. 1796 m. rugsėjo 1 d. įžiebta šviesa Johanno Samuelio Lilienthalio suprojektuotame Klaipėdos uosto švyturio mūriniame bokšte. Jis – vienas pirmųjų tokių statinių Baltijos jūros pietrytiniame krante.

584/5000

Even in the Ancient Rome and Greece, the arrivals of ports at night were highlighted by bonfires, so the first “houses of light”, and “light towers” - lighthouses appeared. The port of Klaipėda began to develop in the 13th century. It is not exactly known when the first lighthouse appeared, which accompanied ships from the sea to Klaipėda. At the end of the XVII century the mapping of a wooden structure with a fixed folding cage happened. The light is lit at the Klaipėda port lighthouse tower designed by Johann Samuel Lilienthal on 1st of September in 1796. This was one of the first such structures on the southeastern shore of the Baltic Sea.

## GDANSKE ĮSIKŪRUSIO NACIONALINIO JŪRŲ MUZIEJAUS BIČIULIŲ DRAUGIJOS VAIDMUO SAUGANT TAUTINIO PAVELDO OBJEKTĄ, REMIANTIS ROZEVĖS II ŠVYTURIO PAVYZDŽIU

*Apoloniusz Łysejko,  
Lenkijos jūrų muziejaus Bičiulių draugijos viceprezidentas  
apolysejko@gmail.com*

**R**ozevės kyšulys yra labiausiai į šiaurę nutolęs Lenkijos iškyšulys. Tai ypatinga vieta, kurios unikalumą lėmė daugelis priežasčių.

Istoriniuose dokumentuose Rozevė pirmą kartą buvo paminėta 1359 m. Tuo metu kaimui buvo suteiktos gyvenvietės privilegijos. Kaimo teritorijoje buvo kyšulys, tuo metu vadintas *Rose-hoved*. Siekiant užtikrinti saugią kelionę jūra į Gdanską ir atgal, XVI-XVIII a. čia buvo deginami laužai. XIX a. pradžioje, t. y. 1822 m. lapkričio 15 d., Vakarų Prūsijos karališkoji administracija Gdanske pranešė, kad kasmet nuo rugpjūčio 1 d. iki gegužės 15 d. šiauriausiam Pamario iškyšulyje švies Rozevės švyturys. 1822 m. švyturio statybą imta spartinti.

Kita unikalumo priežastis yra glaudžiai susijusi su saugia laivyba. Du vienas šalia kito veikiantys švyturiai buvo retas atvejis tiek Europoje, tiek ir visame pasaulyje. Antrasis švyturys buvo pastatytas 190 metrų atstumu į vakarus nuo senojo švyturio. Jį pastatė gerai žinomas švyturių specialistas iš Vokietijos L. A. Veitmeyer. Šie du švyturiai švietė nuo 1875 m. sausio 1 d. iki 1910 m. gegužės 15 d. Pagrindinis jų tikslas buvo pagerinti Rozevės kyšulio matomumą iš jūros. Besidomintys švyturių istorija gerai žino, kad tuo metu nuo krantų sklisdavo tik švyturių šviesos. Baltijos jūroje laivai plaukiojo be šviesų, tačiau netrukus pasirodė pirmieji garlaiviai su šoninėmis šviesomis.

Tarp dviejų švyturių: Arkonos kyšulyje Uzedomo saloje ir Tarano kyšulyje (Bruzdava) Sembos pusiasalyje (dabar – Kaliningrado apskritis, Rusija). Kai 1875 m. pradėjo veikti Rozevės II švyturys, pietiniame Baltijos jūros krante stovėjo tik aštuoni švyturiai. Tai buvo: Greifsvaldo Ojė (1852 m.), Svinouiscio (1857 m.), Horsto (1866 m.), Funkenhageno (1872 m.), Jaroslavieco (1838 m.), Rozevės (1822 m.), Naujojo Uosto (1758 m.) ir Piliavos (1813 m.) švyturiai.

1909 m. Vokietijos locmanų žurnale rastas toks įrašas: „Rozevėje, ant stataus kyšulio, kur krantas staiga krypsta į vakarus, šviečia du balti navigaciniai spinduliai, kuriuos jūreiviai vadina ugningomis jūrų mergelės akimis (vokiškai *Die Feuringen Augen der Meeresjungfrau*), matomi 22 jūrmylių atstumu.

Abiejuose švyturiuose planuota įrengti elektrinius šviesos signalus, tačiau tai nebuvo padaryta. Mirksinčios elektros šviesos buvo įrengtos senajame Rozevės švyturyje. Naujesnis švyturys buvo demontuotas, o Fresnelio optinė sistema – išardyta. Šios sistemos dalys turėjo būti sumontuotos Piliavos arba Klaipėdos švyturiuose, tačiau iki šiol nežinoma, kur dingo ši įranga. Ant neveikiančio švyturio buvo pastatyti laiptai, tokiu būdu švyturys virto stebėjimo bokštu. Iš pradžių juo naudojosi vokiečių aviacija, o nuo 1920 m. – jų kolegos iš Lenkijos.

104 metus Rozevės II švyturys stovėjo neveikiantis, apleistas ir niekam nereikalingas. Jis po truputį nyko.

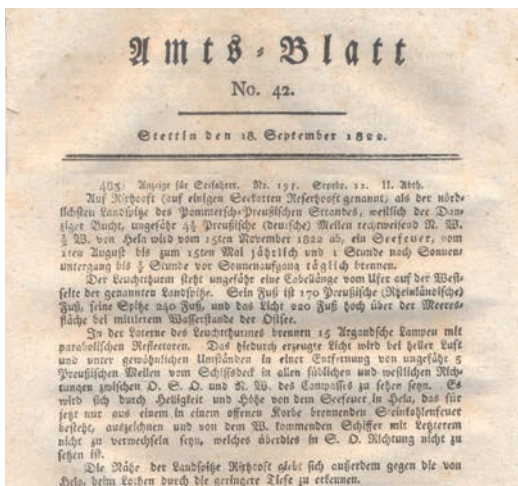
1958 m. grupė laivininkystės srities pareigūnų kartu su Lenkijos mokslo bendruomenės atstovais, aktyviai besidominčiais jūriniais reikalais, nusprendė įsteigti Gdansko jūrų muziejaus Bičiulių draugiją, kuri buvo įsteigta tais pačiais metais. Pagrindinis draugijos tikslas buvo įkurti Jūrų muziejų Gdanske. 1960 m. šis muziejus buvo sėkmingai įkurtas. Draugija veikia iki šiol ir aktyviai prisideda prie muziejaus veiklos bei plėtros. Siekiant pažymėti naują aukštesnį muziejaus statusą, 2013 m. jis buvo pavadintas Nacionaliniu jūrų muziejumi.

Draugija populiarina jūrinę medžiagą bei dvasinį paveldą ir stiprina informuotumą bei domėjimąsi jūriniu paveldu ir kultūra, visų pirma – jaunų žmonių tarpe.

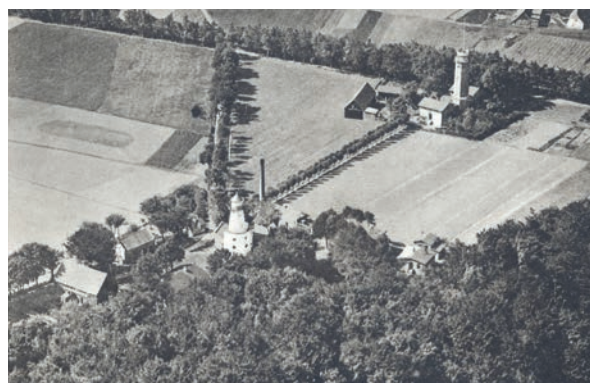
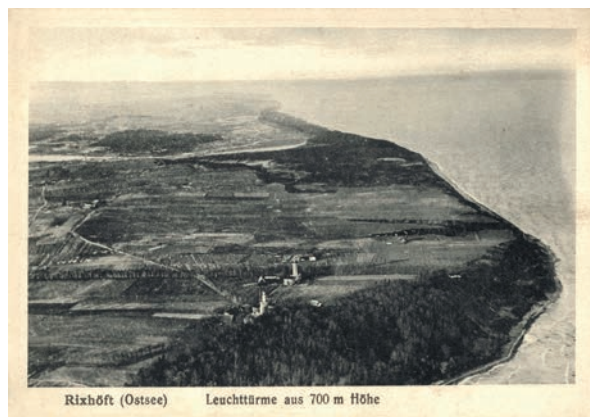
1963 m. Gdynios jūrų tarnyba ir Jūrų muziejus istoriniame Rozevės švyturyje surengė parodą apie švyturių istoriją. Kitais metais ekspozicija buvo perduota mūsų draugijai, kuri nuolatos ją atnauja ir papildo.

Per pastaruosius 53 metus ją aplankė beveik 5 mln. žmonių, o tai reiškia, kad vasaros sezonu šią parodą kiekvieną dieną aplanko daugiau nei 500 žmonių. Toks žmonių susidomėjimas įkvėpė draugiją supažindinti visuomenę ne tik su Rozevės švyturio bokštu, bet ir kitais jūrinės kultūros paveldo objektais. Vėliau šie objektai buvo sujungta į vieną kompleksą „Rozewie Blizarium“, kurį sudaro švyturys (1822 m.), daržinė (1875 m.), kepyklos ir rūkyklos pastatas (1875 m.) ir





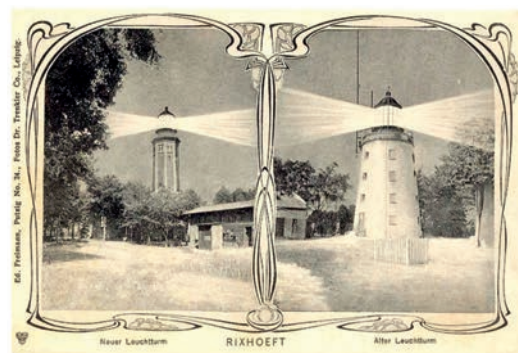
1 pav. Pranešimas apie Rozevės švyturį 1822 m. oficialiajame miesto leidinyje



4 ir 5 pav. Vaizdas iš paukščio skrydžio į Rozevės I ir II švyturius (iki 1918 m.)



2 pav. Švyturių išsidėstymas tarp Arkonos ir Bruzdavos nuo 1877 m.



3A pav. Rozevės švyturiai 1875–1910 m.

3B pav. Nespalvotas ir spalvotas atvirukai (1904 m.)



6 pav. 2014 m.

mechaninės dirbtuvės (1910 m.). Žodis *blizarium* yra sudarytas iš kašubų kalbos žodžio *bliza*, reiškiančio „švyturys“.

Be pirmo paminėtų pastatų, netoli stovėjo neveikiantis ir visų užmirštas bokštas, 1875–1910 m. skleidęs šviesos srautą kartu su senuoju švyturiu. Draugija nusprendė restauruoti švyturį ir prikelti jį naujam gyvenimui. Buvo nuspręst ne tik atstatyti švyturį, bet ir įrengti jame specialią aikštelę, iš kurios lankytojai galėtų grožėtis švyturį supančiais vaizdais. Ši koncepcija buvo kruopščiai apgalvota ir suplanuota.

2013 m. buvo parengtas švyturio renovacijos ir atgaivinimo projektas. 2014 m. rudenį pradėti atnaujinimo darbai buvo baigti 2015 m. gegužę.

Kas buvo padaryta? Atsakymas yra trumpas ir paprastas. Buvo nuplautos ir nudažytos bokšto vidaus sienos, padidinta apžvalgos aikštelė ir ant atnaujinto pagrindo atstatytas švyturio žibintas.

Tačiau įspūdingiausias ir sunkiausias darbas buvo atgaminti Fresnelio optinę sistemą. Ši sistema buvo atgaminta, remiantis Gdanskio ir Berlyno archyvuose rasta brėžiniais ir optika, sumontuota dar veikiančiuose Čiolpino, Gonskių ir Svinouiscio švyturiuose. Iš akrilo pagaminta kopija nesiskiria nuo stiklo lęšių ir prizmių. Lankytojai nė nepastebi, kad kopija yra pagaminta iš akrilo, o ne iš stiklo.

Mūsų tikslas buvo ne atkurti švyturio veiklą, bet supažindinti lankytojus su Fresnelio optine sistema. Ši sistema nusipelno dėmesio vien todėl, kad ji turėjo didžiulę įtaką vėlesnių optinių įtaisų konstrukcijai. Kopija pateisino mūsų lūkesčius. Turistams įdomu apžiūrėti švyturį, nors ir neveikiantį. Norėjome, kad švyturį galėtų apžiūrėti turistai, atvykstantys aplankyti „Rozewie Blizarium“.

Šviečiantis Rozevės I švyturys yra svarbus pietinio Bal-

tijos jūros kranto švyturių grupės elementas. Jį ir dieną, ir naktį gali atpažinti kiekvienas jūrininkas. Jis puikiai atpažįstamas ir krante.

Taip mes įgyvendinome Gdanske įsikūrusio Nacionalinio jūrų muziejaus Bičiulių draugijos tikslą ir uždavinius – saugoti istorinius jūrinės kultūros objektus. Kitas svarbus mūsų uždavinys yra šviesti būsimas kartas. Atnaujinimo darbai Rozevėje jau eina į pabaigą, taigi, jau 2017 m. turistinio sezono metu kviesime lankytojus pasigrožėti atnaujintu Rozevės II švyturiu.

Tačiau draugijos laukia dar vienas iššūkis. Mes norime įrengti liftą, kuriuo neįgalūs žmonės galėtų pakilti į švyturį. Jiems nereikės eiti – mes juos užkelsime. Tikiuosi, mums pavyks nugalėti visas kliūtis, nepaisant natūralios gamtos sukeltamų sunkumų. Teritorija aplink bokštą yra dumblyta. Be to, švyturys stovi netoli skardžio, kuris kartais ima slinkti, kartu su žemėmis nusinešdamas šimtus medžių.

Tiksliai negaliu pasakyti, kada liftas bus įrengtas, tačiau mes žinome, kad privalome siekti šio tikslo.

Apoloniusz Łysejko gimė 1946 m. Gdynėje.

Tarnavo Laivyno hidrografijos tarnyboje. Baigė tarnybą 1990 m. turėdamas trečiojo rango kapitono laipsnį.

Nuo 1991 m. dirbo Valstybinėje jūrų administracijoje. Lenkijos mokslų akademijos Jūros mokslinių tyrimų komiteto narys. 1994 m. Honolulu vykusiame kongrese išrinktas į Paryžiuje įsikūrusios Tarptautinės švyturių tarnybos asociacijos (IALA) Programų tarybą. Švyturių mylėtojas. Švyturių specialistas.

„Polish lighthouses“ (1998 m., 2000 m., 2007 m., 2011 m., 2015 m.), „Stilo“ (2006 m.), „Krynica Morska“ (2007 m.), „Hel“ (2007 m.), „Rozewie I“ (2008 m.), „Gdańsk“ (2009 m.) ir „Rozewie II“ (2016 m.) autorius.

## THE ROLE OF THE SOCIETY OF FRIENDS OF THE NATIONAL MARITIME MUSEUM IN GDANSK IN PRESERVING THE OBJECT OF NATIONAL HERITAGE, BASED ON THE EXAMPLE OF ROZEVE II LIGHTHOUSE

*Apoloniusz Łysejko,  
Vice-President of the Friends of the Polish Maritime Museum  
apolysejko@gmail.com*

Rozeve's Cape is the northernmost outcrop of Poland. This is a special place, the uniqueness of which has been determined by many reasons. In the historical documents Rozevi was first mentioned in 1359. At that time, villages were granted privileges. There was a canyon in the countryside, at that time called Rose-hoved. In order to ensure a safe journey by sea to Gdansk and back, in the 16th-18th

centuries scalds were burnt here. At the beginning of XIX century the Royal Prussia Administration in Gdansk announces that every year from August 1, until May 15 In the northernmost promontory of Pomerania, the Rozevi lighthouse will light. 1822 The lighthouse construction has been started to accelerate.





7 pav. 2014 m.



9 pav. (2015 m.)



8 pav. (2014 m.)



10 pav. 2015 m.



11 pav. 2015 m.



12 pav. Prie švyturio sumontuotas liftas





---

**KONFERENCIJOS „EKSPONATAI IŠ JŪROS GELMIŲ:  
ROMANTIKA IR REALYBĖ. MELNRAGĖS BURLAIVIO  
LIEKANOS: DATAVIMAS, REKONSTRUKCIJA,  
EKSPONAVIMAS“ PRANEŠIMAI**

---

## BURLAIVIO REKONSTRUKCIJA LAIVŲ ARCHITEKTŪROS POŽIŪRIU

Gvidas MISIŪNAS  
Laivų konstruktorius

**B**urlaivio rekonstrukciją pagal Melnragėje rastą laivagalio fragmentą pabandėme atlikti remdamiesi tiktais ir išimtinai liekanų geometrija.

Visiškai sąmoningai nesirėmėme kokiais nors kitais spėjimais ar identifikacijos bandymais.

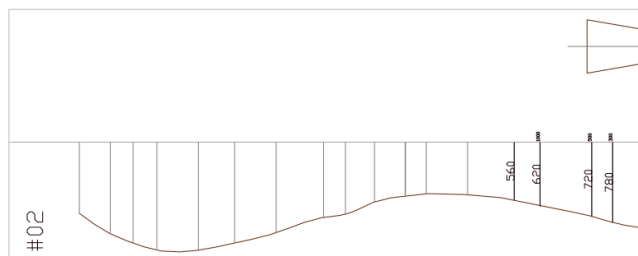
Liekanų būklė, padėtis, turimas laikas ir ištekčiai leido atlikti dalinį matavimą, naudojant įtemptą siūlą kaip bazinę liniją ir ruletę atstumams matuoti.

Buvo matuoti:

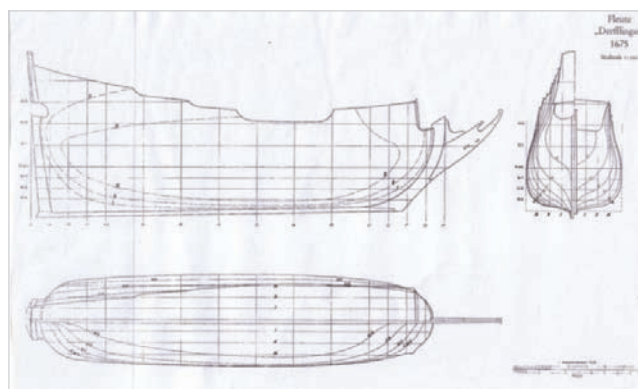
- kilio aukštis, plotis;
- kampas tarp kilio ir achterštevenio;
- penkių španhautų padėtis;
- šešių španhautų skerspjūvio matmenys;
- keturių španhautų (01, 02, 04, 06) kreivės;
- dviejų horizontalių knicų laivagalyje kreivoji linija ir padėtis DP atžvilgiu;
- trijų španhautų (01, 02, 04) florų pasvirimas DP atžvilgiu (06 španhautu floras neišlikęs).

Patvirtintos prielaidos:

- laivo konstrukcinė grimzlė su kiliu yra lygi aukščiausiai grimzlės padalai ant achterštevenio – 3 m;
- apvadai sukurti remiantis keletu atskaitos linijų, kurias išlyginus ir užfiksavus visos kitos santykinai paprastai interpoliuojamos;
- španhautai yra statmeni kiliui vaizde iš šono;
- špacijos, pradedant nuo 03 španhautu, yra 800 mm, išskyrus špaciją tarp 19 ir 20 španhautų, kuri lygi 283 mm (priežastis akivaizdi iš teorinio brėžinio);
- horizontalių knicų achterštevenio viršuje padėtį galima nustatyti sutapdinant jungiamąsias vietas su pėdsakais ant achterštevenio;
- španhautų išdėstymo dažnumą visame laive galima ekstrapoliuoti iš išlikusio fragmento;
- španhautu teorinė linija yra iš midelio pusės, t. y. španhautu „kūnas“ yra toje pusėje nuo teorinės linijos, kurioje korpusas siaurėja;
- španhautai yra numeruoti „vokiškai“ (šiuo metu naudojama sistema): 0 sutampa su achteršteveniu, numeriai didėja laivapriekio link;
- išmatuotų španhautų ir knicų „taškų“ tikslumas ~10 mm;
- išmatuotų florų „taškų“ tikslumas ~3 mm.



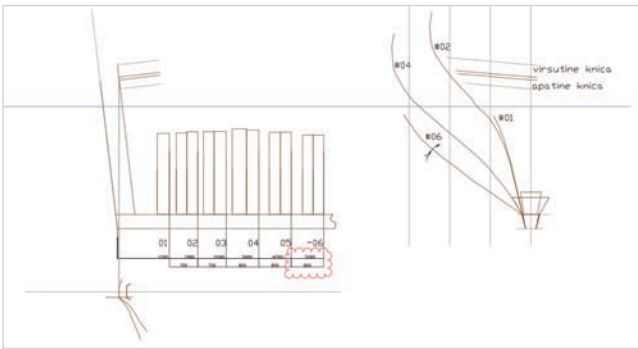
1 pav.



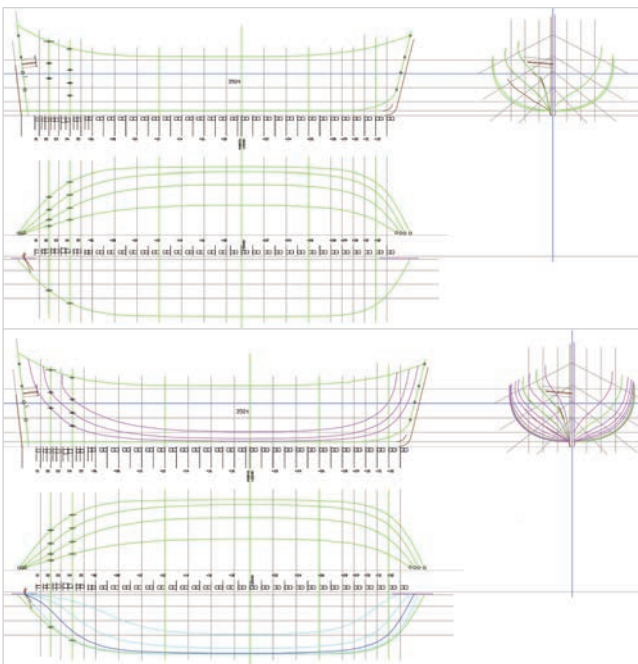
2 pav.



3 pav.



4 pav.



5 pav. Gautas preliminarus teorinis brėžinys

**Pastaba:** iš rasto fragmento neįmanoma rekonstruoti viršutinės korpuso dalies, todėl rekonstrukcijos brėžinyje ji ir neparodyta. Tai vėlesnių tyrimų ir rekonstrukcijų užduotis.

Atmestos prielaidos:

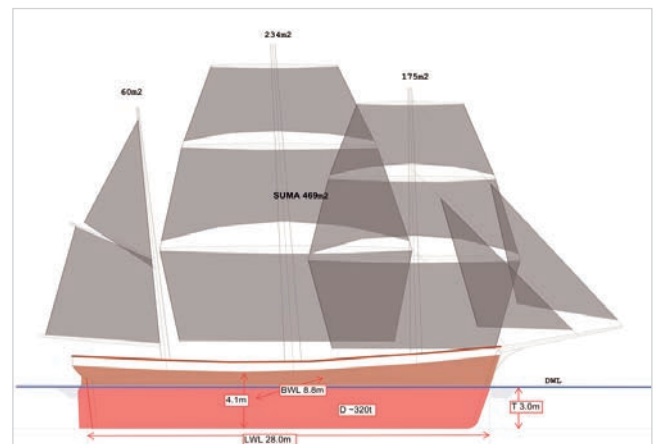
- laivo plotis 8,8 m: aptiktame fragmente nėra midelšpanhauto (didžiausio visame laive), todėl plotį teks nustatyti spėtinai, ekstrapoliuojant žinomus apvadus;
- laivo korpuso apvadų tipas panašus į XIX a. pabaigos kliperių (greitų laivų, skirtų nedideliame, lengvam, bet vertingam kroviniumi gabenti) su kompozitiniais (metaliniiais / mediniais) korpusais: jau patys pirmieji bandymai detaliau ekstrapoliuoti apvadus atskleidė, kad rasto laivo korpuso forma panašesnė į XVII–XVIII a. olandiškų fliutų;
- atitinkamai atmesta prielaida apie prizminį koeficientą 0,52, būdingą greitaeigioms XIX a. pabaigos burlaiviams.

Pastabos dėl apvadų tipo:

- atrasto laivo apvadų panašumas į daugiau nei prieš 100 metų paplitusius kito krašto laivus, viena vertus, neturėtų labai stebinti – laivų statybos tradicijos keičiasi lėtai ir ne visur vienu metu – net ir dabar;
- kita vertus, Olandijos ir Pietryčių Baltijos plaukiojimo sąlygos turi svarbių panašumų: seklias pakrantes ir uostus, nepastovius vėjus, greitai ateinančias ir praeinančias audras, „aštrų“ bangavimą;
- kartą atrastas konkrečiai akvatorijai gerai tinkantis laivo tipas gali būti tiražuojamas dešimtmečiais ir ilgiau, kol iš esmės pasikeičia jūreivystės technologinė bazė (pavyzdys – Kuršių marių žvejų burinės valty, kurios nesikeitė tol, kol motoriniai laivai jas išstūmė jau pokariu...).

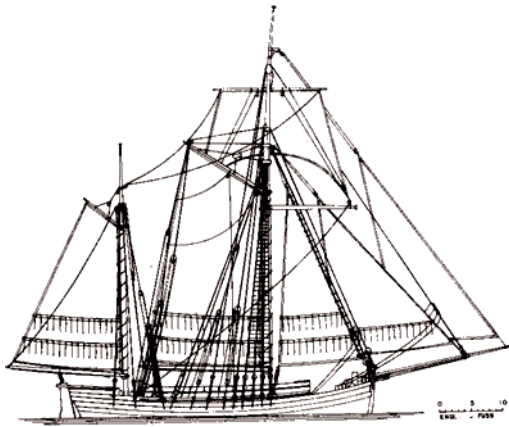
Apvadų rekonstrukcijos metodas:

- išmatuotos detalių linijos išdėstytos erdvėje taip tiksliai, kaip leido atlikti matavimai (linijos pažymėtos galutiniame brėžinyje ruda spalva);
- esama korpuso forma ekstrapoliuota, didžiausią dėmesį kreipiant į:
  - a) diagonalių sklandumą, nes būtent šios linijos maždaug sutampa su apkalos lentų klojimo kryptimi,
  - b) španhautų, kuriuos būtų patogu žymėti, naudojant lanksčią medinę lentjuostę, sklandumą;
- keliais bandymais nustatytas tikėtinas laivo ilgis ir plotis, midelio padėtis;
- keliais bandymais parinktos atskaitos linijos (išskirtos žalia spalva galutiniame brėžinyje):
  - a) tiesus kilis,
  - b) 4 diagonalės,
  - c) „denio“ linija (žr. pastabą prie teorinio brėžinio),
  - d) 6 španhautai: #2, 4, 12, 20 (midelis), 26, 32.



6 pav.





7 pav.

### **Buringumas**

Pirmas spėjimas, pateiktas konferencijoje:

Vis dėlto turint galvoje nedidelius laivo matmenis (mažiau nei 30 m ilgio), trys stiebai atrodo per daug prabangiai.

Nesant tikslesnių duomenų, galima spėti, kad burės galėjo atrodyti ir taip:

Šiose iliustracijose parodyti „Galeass“ XVIII a. Baltijos jūros krovininis laivas su pilnais apvadais (mūsiškio apva-



8 pav.

dai pilni) ir XIX a. pabaigos galiotas „Hoffnung“, taip pat krovininis, pilnų apvadų ir panašaus dydžio.

### **Greitis**

Buvo atlikti preliminarūs greičio skaičiavimai, kokie įmanomi remiantis tokiais kukliais duomenimis. Gautas galimas greitis yra 4–5 mazgai vidutiniškai per sezoną, skaičiuojant kelionės laiką ir atstumą nuo uosto iki uosto.

---

## RECONSTRUCTION OF SAILING BOAT IN TERMS OF SHIP ARCHITECTURES

*Gvidas MISIŪNAS*  
*Ship constructor*

The reconstruction of sailing boat according to the stern segment found in Melnrage was based only on the geometry of the remains. We have not been fully aware of any other assumptions or identification tests. The state of the

remains, the position, the time available and the resources allowed partial measurement to be made using a stiff yarn as a baseline and roulette to measure distances.

## MELNRAGĖS BURLAIVIO LIEKANŲ GELBĖJIMAS: PRECEDENTAS ATEIČIAI

Dr. Klaidas PERMINAS

*Klaipėdos universiteto Baltijos regiono istorijos ir archeologijos institutas*

**R**adimo aplinkybės. Liudytojų teigimu, apie 2014 m. lapkričio 1 d. į Pirmosios Melnragės paplūdimį jūros bangos atplukdė medinio burlaivio fragmentą. Jis išmestas maždaug už 120 m į pietus nuo centrinio tako į paplūdimį ir maždaug už 150 m į šiaurę nuo Antrojo pasaulinio karo įtvirtinimų komplekso „Nordmole“ šiaurinės baterijos.

2014 m. lapkričio 7 d. didesnioji fragmento dalis dar buvo vandenyje, skalaujama bangų, o 2014 m. lapkričio 13 d. didesnioji fragmento dalis jau buvo sausumoje.

Pažymėtina, kad 2014 m. lapkričio 1–2 d., kai fragmentas buvo jūros išneštas į paplūdimį, orai Klaipėdoje buvo ramūs, vyravo rytų–pietryčių, 2–5 m/s vėjas. 2014 m. lapkričio 20 d. laivo fragmentas buvo nugabentas į Lietuvos jūrų muziejų (LJM).

Šis ir anksčiau šiame rajone rasti burlaivių fragmentai sietini su šiaurinio molo pailginimu, kuris turi įtakos stipriai Pirmosios Melnragės paplūdimio erozijai. Todėl labai tikėtina, jog ateityje panašių radinių čia bus daugiau.

**Fragmento aprašymas.** Burlaivio fragmentas – laivo achteris ir dalis štirborto. Bendras apytikslis fragmento dydis – 8x7 m (kai kurios dalys – ilgesnės). Išliko didžioji dalis (apie 3 m ilgio) achterštevenio, sudaryto iš dviejų dalių. Ant achterštevenio yra išlikusios metalinės įkabos vairo plunksnai tvirtinti (pačios vairo plunksnos neišliko). Taip pat achterštevenyje yra išraižyta romėniškų skaičių skalė – vaterlinijos žymenys. Kitos fragmentiškai išlikusios dalys: kilis ir kilsonas (abu nulūžę), dedvudas, špantai (florai, futoksai (pusfloriai)), štirborto apkabos juosta, išorinė ir dalis vidinės bortų apkabos (karavelinis lentų jungimo būdas). Nageliai – mediniai ir metaliniai. Ant vieno španto yra įraižų. Rastos kelios atskiros metalinės detalės. Dalis fragmento detalių buvo nupjaustytos praėityje, galbūt iš karto po laivo sudužimo. Didžioji dalis fragmento ilgą laiką yra buvusi po smėliu – tą rodo mediena, neapaugusi moliuskais ir dumbliais. Tam tikra fragmento dalis kurį laiką buvo iškilusi virš jūros dugno – ji yra apaugusi moliuskais ir dumbliais. Fragmentui būnant jūros pakrantėje, 2014 m. lapkričio mėn. 7–13 d., jis buvo apgadintas vandalų – pavogtos kelios medinės detalės, subraižytos borto lentos.

**Fragmento datavimas.** Šiam fragmentui datuoti gali būti taikomi keli metodai.

1. *Itin reliatyviai* fragmentas datuojamas remiantis tik bendrais Klaipėdos laivybos istorijos duomenimis – XIX a. Tuo pačiu būdu galima tik *spėti*, jog tai – barko tipo laivas. Šis atvejis rodo, jog toks preliminarus data-

vimas bent iš dalies pasiteisina (žr. toliau).

2. Laivo techninės ypatybės. Problema – detalios įvairių laikotarpių burlaivių konstrukcijos šaltinių (ikonografinių, rašytinių, archeologinių ir kt.) trūkumas.
3. Dendrochronologija.
4. C-14 (radioaktyviosios anglies) datavimas – neatliktas. Problemos – finansavimas, didelė paklaidos tikimybė.
5. Radiniai (artefaktai) – tinkamų datavimui atlikti neaptikta. Problema – archeologiškai netyrinėtas fragmento aplinkos kultūrinis sluoksnis.

Šiuo atveju fragmentui datuoti tiko pirmieji trys būdai.

*Pirmasis būdas* remiasi istorine informacija apie laivybą Klaipėdoje (tuomet – Memel) XIX–XX a. pr. Žinoma, kad XIX a. buvo burlaivių laivybos Klaipėdoje klestėjimo laikotarpis, susijęs su stambaus masto medienos prekyba. Būtent XIX a. būta tokių metų, kai į Klaipėdos uostą atplaukdavo per 1 000 laivų.

*Antrasis būdas* – tam tikros techninės laivo savybės. Šiuo atveju svarbios informacijos teikia ant laivo achterštevenio išlikę vaterlinijos žymenys. Tai romėniškų skaičių skalė su horizontaliomis linijomis. Šis žymėjimas atitinka reikalavimus Britanijos laivams grimzlei žymėti, nurodytus 1874 m. dokumente „The Merchant Shipping Act“ (liet. „Prekybinės laivybos aktas“).

*Trečiasis būdas*, davęs rezultatų, yra dendrochronologinė analizė. Ją atliko dr. Rūtilė Pukienė. Analizė rodo, jog ažuolai burlaiviui statyti buvo kirsti 1838 m. Gdansko apylinkėse.

**Fragmento teisinis statusas.** Lietuvos Respublikos teisės aktai, susiję su paveldo apsauga, yra labai netobuli. Šiuo atveju du pagrindiniai LR įstatymai, skirti paveldo apsaugai, – *LR nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas* ir *LR kilnojamojo kultūros vertybių apsaugos įstatymas* – prieštarauja vienas kitam, ir jais remiantis jokia oficiali apsauga fragmentui negali būti taikoma. Fragmentas yra perduotas Lietuvos jūrų muziejaus globon, todėl jo apsaugai galima pritaikyti *LR muziejų įstatymą*. Fragmento reikšmė gali būti nustatyta vadovaujantis *Nekilnojamojo kultūros vertybių vertinimo ir atrankos kriterijų aprašu*.

**Ar tai unikalus radinys?** Istoriniai duomenys teikia informaciją apie intensyvią tarptautinę XIX a. laivybą Klaipėdoje, tačiau materialų šios laivybos iliustracijų stokojama ne tik Lietuvoje, bet ir visame Šiaurės ir Baltijos jūrų regione. Šis fragmentas būtent ir yra tokia iliustracija. Kalbant valstybės lygmeniu, *analogiškos burlaivio konstrukcijos pavyzdžio neturi*

joks Lietuvos muziejus ar kita kultūros įstaiga. Taigi šis burlaivio fragmentas vienareikšmiškai yra *unikalus* materialinis XIX a. laivybos Klaipėdoje ir Baltijos jūroje liudytojas, svarbus tiek nacionaliniu, tiek tarptautiniu lygmenimis.

**Ar tai yra kultūros paveldo objektas?** LR nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas *Kultūros paveldo objektus* (neišskiriant kilnojamųjų ir nekilnojamųjų, vadinasi, taikytinas abiejų rūšių objektams) apibūdina taip: tai yra *pavieniai ar į kompleksą įeinantys objektai, registruoti kaip nekilnojamosios kultūros vertybės* (pabraukta K. P.), t. y. *žemės sklypuose, sklypų dalyse, vandens, miško plotuose ar jų dalyse esantys statiniai ar kiti nekilnojamieji daiktai, kurie turi vertingųjų savybių ir kartu su jiems priskirta teritorija yra atskiri daiktinės teisės objektai ar gali jais būti*. Remiantis šiuo įstatymu, Melnrangės burlaivio fragmentas formaliai *a priori* negali būti kultūros paveldo objektas, nes jis nėra registruotas kaip nekilnojamoji kultūros vertybė. Maža to, šis fragmentas negali būti traktuojamas ir kaip kilnojamojo paveldo objektas (žr. pabrauktąją įstatymo dalį), nes ir LR kilnojamųjų kultūros vertybių apsaugos įstatymas kitokio kultūros paveldo objekto apibrėžimo nepateikia, tačiau jame yra 2 straipsnio 13 punktą, pagal kurį *Kitos šio įstatymo sąvokos atitinka Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatyme ir kituose teisės aktuose vartojamas sąvokas*.

**Ar tai vertingas radinys?** LR nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatyme nurodyti vertingais laikomi bruožai – etninis, *istorinis*, estetinis ir *mokslinis*. Pagal šią nuostatą fragmentas turi mažiausiai 50 proc. įstatyme numatytų vertingųjų bruožų (istorinis ir mokslinis), todėl galima teigti, jog šis burlaivis turi vertingųjų savybių.

**Fragmento gelbėjimas.** Fragmentas transportuotas į LJM naudojant įvairią techniką: ekskavatorių, traktorių su priekaba, keltą, autokraną. Šio atvejo rezultatas: fragmentas išgelbėtas, tačiau gelbėjimo proceso metu labai apgadintas. Ateityje reikėtų apsvarstyti galimybes naudoti panašių radinių gelbėjimo ir

transportavimo darbams (priklausomai nuo konkrečių aplinkybių) galbūt tinkamesnę techniką, kuri ne taip stipriai žalotų radinį: plaukiojančias priemones, pontonus, kranus, baržas ir pan.

**Problemos ir klausimai.** Kas ir kaip turėtų organizuoti pirminę analogiško radinio apsaugą *in situ*? Koks vaidmuo, sprendžiant problemas tokioje ir panašiose situacijose, tenka Kultūros paveldo departamentui, Lietuvos jūrų muziejui, Mažosios Lietuvos istorijos muziejui, Kuršių nerijos nacionaliniam ir Pajūrio regioniniam parkams, Neringos, Klaipėdos miesto ir rajono, Palangos miesto savivaldybėms?

**Po išgelbėjimo.** Po šio burlaivio fragmento išgelbėjimo reikia spręsti tolesnius klausimus, kurie bus aktualūs ir ateityje aptikus panašių radinių: kur dėti (laikyti) išsaugotą laivą? Konservuoti ar ne? Jei konservuoti, tai kaip? Eksponuoti ar ne? Jei eksponuoti, tai kaip ir kur? Ar verta atlikti detalesnius mokslinius tyrimus? Visa tai kainuoja. Iš kur gauti lėšų?

**Išvados.** Turimi duomenys leidžia manyti, jog Melnrangės laivo fragmentas – XIX a. statytas burlaivis, kurio statybai buvo naudota mediena iš dabartinio Gdanskio apylinkių. Laivas pažymėtas pagal 1874 m. reikalavimus Britanijos prekybos laivams. Kadangi laivo žuvimo vieta – Klaipėda (tuomet – Memel), galima daryti išvadą, kad šis radinys atspindi ryškų mūsų miesto istorijos etapą – prekybos mediena su Anglija laikotarpį.

Ne tik Lietuvoje, bet ir Klaipėdoje analogiško istorijos liudytojo nėra, todėl tai yra *neabejotinai unikalus* artefaktas.

Pritaikius fragmentą eksponuoti muziejuje, jis taptų puikia edukacine priemone, supažindinančia įvairių amžiaus grupių lankytojus su trimis aspektais:

- laivų statybos istorija;
- medinių burlaivių konstrukcija;
- XIX a. laivybos istorija Baltijos jūros regione.

Šis radinys turėtų tapti LJM (nes kitos tokio profilio įstaigos Lietuvoje nėra) Laivybos istorijos ekspozicijos dalimi.

---

## SAVING OF THE REMAINS OF THE MELNRAGE SAILBOAT: A PRECEDENT FOR THE FUTURE

Dr. Klaidas PERMINAS

*Institute of History and Archeology of the Baltic Region of Klaipėda University*

The available data makes it possible to assume that the remains are of the Melnrage ship built in the 19th century and for the construction of which was used timber from the current Gdansk area. Sailboat marked by the requirements for British merchant ships of 1874. As the ships' sinking place is Klaipėda (then - Memel), it can be concluded that this discovery reflects the remarkable stage of the history of our city - the trade timber with England.

Not only in Lithuania, but also in Klaipėda, there is no analogous history witness, therefore, this is undoubtedly a unique artifact.

By applying the piece to the museum, it would become an excellent educational tool for introducing visitors from different age groups to three aspects: history of shipbuilding, construction of wooden sailing vessels, history of shipping in the Baltic Sea Region in the XIX century.

This finding should become a part of the Navigation History Exhibition in Lithuanian Sea Museum (because there is no other such institution in Lithuania).

## KLAIPĖDOS KRAŠTO SENOVINIO LAIVO ARCHITEKTŪROS ATKŪRIMAS IR TECHNINIŲ CHARAKTERISTIKŲ NUSTATYMAS

*Lukas NORKEVIČIUS*

*Klaipėdos universiteto Jūrų technologijų ir  
gamtos mokslų fakulteto Jūrų inžinerijos katedra*

*Gvidas MISIŪNAS*

*Laivų konstruktorius*

Klaipėdos miesto istorija ir raida neatsiejama nuo uosto, jį lankusių ir šiandien atplaukiančių laivų. Kiekvienu skirtingu laikotarpiu Klaipėdos kraštą aplankydavo skirtingo tipo laivai. Istoriniai šaltiniai atskleidžia nenuginčijamus uostamiesčio prekybos ryšius su kitomis jūrinėmis valstybėmis (Anglija, Švedija, Danija, Nyderlandais) ir Liubeko, Dancigo uostais.

2014 m. lapkričio mėnesį Melnragės paplūdimyje Baltijos jūra į krantą išmetė senovinio nuskenusio laivo liekanas. Apžiūrėjus paaiškėjo, kad tai senovinio burlaivio laivagalio dalis (achterštevenis) su išlikusiu dešiniojo borto fragmentu. Spėjama, kad tai XIX a. pradžios krovininis burinis laivas – barkas.

Pagal išlikusias konstrukcijos dydį ir laivo grimzlės žymėjimą (romėniškais skaitmenimis, 1 pėdos atstumu vienas nuo kito iki 3 metrų) manoma, kad laivas buvo trijų stiebų, apie 40 metrų ilgio, 8 metrų pločio.

Daroma prielaida – burlaivis prekybos tikslais plaukdavo į Anglijos uostus iš Klaipėdos, išgabendavo medieną ir dažniausiai grįždavo su druskos krovinium. Siekiant patikslinti keliamas hipotezes, nustatyti galimus laivo geometrijos parametrus, išvaizdą, jūrines savybes ir galimą istorinę kilmę, buvo atliktas tyrimas.

Atlikus XIX a. pradžios Klaipėdos laivų statybos istorinę analizę, nustatyta, kokio tipo laivai galimai buvo statomi Klaipėdos krašte (krovininiai laivai barkai, skirti medienai ir biriesiems kroviniams gabenti). Pateikti istoriniai faktai, teigiantys Klaipėdos krašto prekybos ryšius su kitomis jūrinėmis valstybėmis, ypač Anglija, į kurios uostus krovinius gabendavo Klaipėdoje pastatyti laivai. Nustatyta vienos iš pirmųjų laivų statyklų vieta Klaipėdoje (prie Senosios Dangės, žemiau miesto tilto, dabar Tomo g. ir Didžioji Vandens g.) ir žymiausi statytojai (J. Simpsonas, B. Pieperis) [1, 3, 4].

### Laivo teorinio brėžinio sudarymas

Iškėlus laivą į sausumą nustatyta, kad tai laivagalio senovinio burlaivio dalis kartu su išlikusiu dešiniuju bortu. Ilgą laiką laivui išbuvus po vandeniu ir veikiamam dina-

minių jūros vandens jėgų buvo padaryta neigiama įtaka laivo korpuso konstrukcijos geometrijai: deformuota španhautų forma, nutrūkę atskirų dalių sujungimai, buvusios sujungtos dalys atitolusios viena nuo kitos. Pagal išlikusį grimzlės žymėjimą romėniškais skaitmenimis (pėdomis, buvo naudojama XIX a. Anglijoje), galima daryti prielaidą, kad tai apie 40 m ilgio „dėžės“ korpuso formos medienai gabenti skirtas burinis laivas – barkas. Buvo atlikti viso išlikusio laivagalio ir atskirų jo dalių matavimai teoriniam brėžiniui sudaryti.

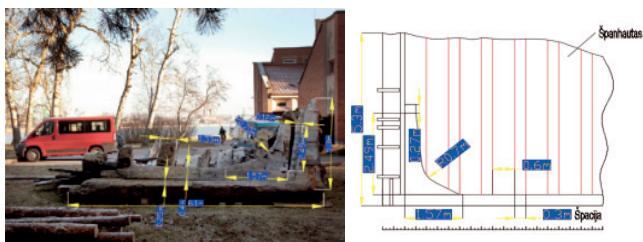
„AutoCad“ programoje tiksliai atkartojama importuotoje nuotraukoje esanti laivo geometrija ir pridedamos žinomos nuotraukoje nesančios laivo geometrinės dalys. Pažymėtos visos naujos linijos ir sukuriamas vientisas geometrinių linijų blokas, kuris nukeliamas nuo laivo nuotraukoje esančios geometrijos.

XIX a. pastatytų barkų laivapriekio formai būdinga išlenkta laivapriekio dalis. Grakštesnė forma to meto laivams suteikė galimybę lengviau įveikti vėjo ir bangų pasipriešinimą. Į priekį išsikišęs ir į viršų plātėjantis laivapriekis perskirdavo į laivo korpusą atsimušusią bangą ir apsaugodavo priekinį denį nuo užliejimo [2]. Suprojektuota laivo korpuso geometrija iš „Autoship“ programos eksportuojama į „AutoCad“ programą. Išskiriama projekcija „profilis“. Turima

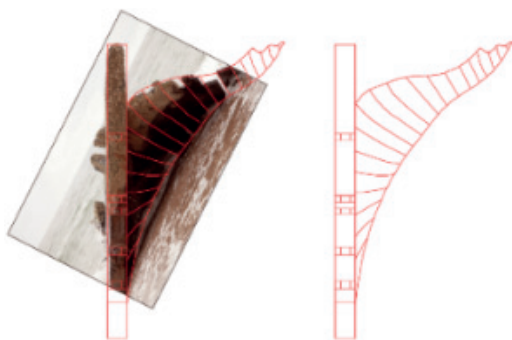


**1 pav.** Ties Melnragės paplūdimiu į krantą išmesto senovinio laivo liekanos





2 pav. Pirminiai matavimai projekcijai „profilis“ sudaryti



3 pav. Išlikusio laivagalio geometrijos perkėlimas į „AutoCad“ programą

faktinė laivagalio liekanų projekcija „profilis“ sutapatinama su „Autoship“ programa suprojektuoto korpuso laivagalio dalimi. Kontūrai koreguojami, kol sutampa faktinės ir teorinės geometrinės laivagalio formos.

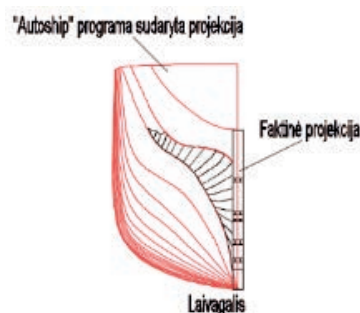
„Autohip“ programa suprojektuota laivagalio projekcija eksportuojama į „AutoCad“ programą ir palyginama su turima faktine laivagalio projekcija. Redaguojama projektuojamo laivagalio korpuso forma, kol teorinių španhautų formos sutampa su faktine konstrukcijos projekcijos forma. Gaunama patikslinta laivo korpuso geometrija. Gautos laivo korpuso projekcijos pateikiamos 6 paveiksle.

Atliekant literatūros analizę, buvo rasta graviūra, kurioje pavaizduotas vienas iš barkų, pastatytų XIX a. Klaipėdoje [3]. Nuskenuota graviūra buvo importuota į „AutoCad“ programą. Nuotrauka padidinta tiek, kad joje esančio laivo ilgis  $L_{max}$  siektų 41 m. Santykinis matmenų tikrinimas atliktas lyginant su graviūroje matomų žmonių, kurie pavaizduoti ant pagrindinio laivo denio, arčiausiai dešiniojo borto, ūgio matmenimis. Vidutinis ūgis – 1,78 m. Ant padidintos graviūroje esančios laivo geometrijos uždedamas atkuriamo laivo projekcijos „šonas“ geometrinis vaizdas. Gautas rezultatas pateikiamas 7 pav.

Atsižvelgiant į rezultatus, kurie gauti „Autohydro“ programa, naudojant atkuriamo burinio laivo geometriją, galima daryti išvadą, kad atkuriant laivo korpuso geometrinę formą nebuvo ženkliai nutolta nuo XIX a. Klaipėdoje statomų B. Pieperio barkų, turinčių panašius geometrinius parametrus. Tikslinant geometrinę formą, reikėtų pakore-



4 pav. Projekcijų „profilis“ sutapatinimas



5 pav. Projekcijų „korpusas“ sutapatinimas

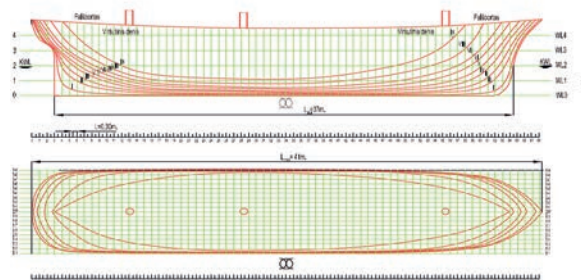
guoti laivapriekio išlinkio formą ties laivo kiliu ir padidinti falšborto išlinkį ties laivo mideliu, lyginant su 7 pav. pateiktais laivo profilių geometrijos skirtumais.

#### Vandens pasipriešinimo atkurto laivo korpusui vertinimas

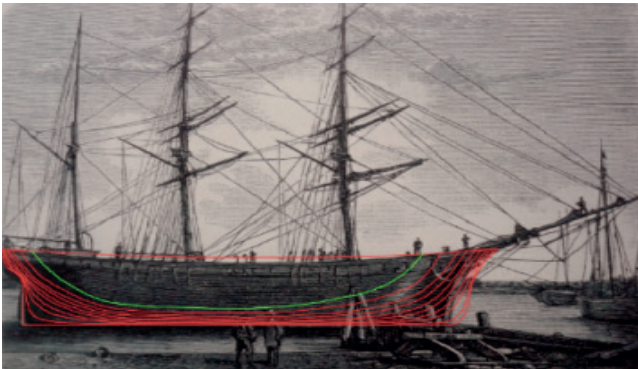
Atkuriamo XIX a. barko varytuvas – burės. Laivas judėdavo veikiamas vėjo jėgos, kuri buvo nukreipta į išskleistas bures. Burlaivio pasiekiamas greitis priklausydavo nuo vėjo jėgos, išskleistų burių ploto, povandeninės laivo korpuso dalies formos ir ploto. „Flow 3D“ programa buvo atliktas eksperimentas, kurio tikslas – nustatyti vandens pasipriešinimą atkurto laivo korpusui, esant skirtingiems greičiams (4, 6, 8, 10 mazgų.), dreifo (0, 2, 5, 15, 30 laipsn.) ir kreno (0, 5, 15, 25, 30 laipsn.) kampams ir maksimaliai 3 metrų grimzlei.

#### Išvados

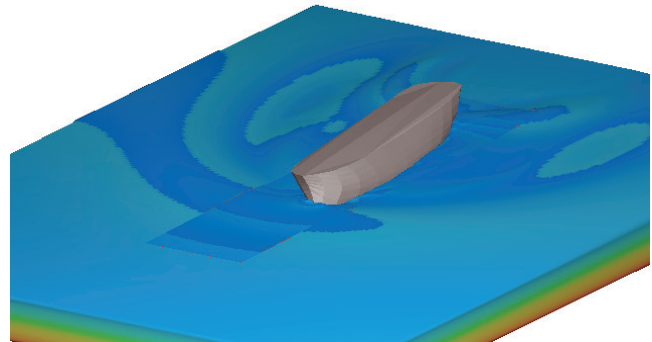
1. Atlikus XIX a. pradžios Klaipėdos laivų statybos istorinę analizę, nustatyta, kokio tipo laivai galimai buvo statomi Klaipėdos krašte.



6 pav. „Autoship“ programa gautos laivo korpuso projekcijos



7 pav. Realaus ir atkurto laivo korpuso geometrijos palyginimas



8 pav. „Flow 3D“ programa sukurta vizuali eksperimento erdvė

- Atkuriant laivo korpuso geometrinę formą, nebuvo ženkliai nutolta nuo XIX a. Klaipėdoje statomų B. Pieperio panašius geometrinius parametrus turinčių barkų. Tikslinant geometrinę formą, reikėtų pako-reguoti laivapriekio išlinkio formą ties laivo kiliu ir padidinti falšborto išlinkį ties laivo mideliu, lyginant su 7 pav. pateiktais laivo profilių geometrijos skirtumais.
- Darytas eksperimentas naudojant simuliacinę „Flow 3D“ programą. Nustatytos galimos laivo eksploataavimo ribinės sąlygos esant nurodytiems eksperimento parametrams. Maksimalus laivo greitis galėjo būti 8–10 mazgų, vidutinis greitis, pučiant 4–6 m/s vėjui, būdingam Baltijos jūroje, galėjo siekti apie 4–5 mazgus, jei nereikėjo laviruoti.

#### Literatūra

- Elertas, Dainius. *Vėjas rėjose. Burlaivių epochos atspindžiai Lietuvoje*. Klaipėda: Lietuvos jūrų muziejus, 2009.
- Holmes, George C. V. Project Gutenberg's Ancient and Modern Ships [žiūrėta 2015 03 06]. Prieiga per internetą: <http://www.gutenberg.org/files/33098/33098-h/33098-h.htm>.
- Každailis, Aloyzas. *Laivai ir jūrininkai*. Vilnius: Vyturys, 2001.
- Pirmoji Lietuvos jūrų laivininkystės bendrovė 1921–1925 m. [žiūrėta 2015 03 10]. Prieiga per internetą: <http://www.muziejus.lt/parodos/pbuores/4/4.html>.

## RECONSTRUCTION OF KLAIPĖDA REGION'S ANCIENT SHIP'S ARCHITECTURE AND DETERMINATION OF TECHNICAL CHARACTERISTICS

Lukas NORKEVIČIUS

*Department of Maritime Engineering, Faculty of Marine Technology and Natural Sciences, Klaipėda University*

Gvidas MISIŪNAS

*Ship constructor*

After the historical analysis of the 19th century Klaipėda shipbuilding, it was determined what type of ships has been built in Klaipėda region. While restoring the ship's hull's geometric shape did not significantly diverge from the B. Pieper built barks with similar geometric parameters in Klaipėda in 19th century. When adjusting the geometric shape, the shape of the bow bend along the ship's kilometer should be adjusted and the bend along the side of the

ship should be increased. An experiment was conducted using the Simulation Flow 3D program. Possible operating conditions for the vessel under the specified experimental parameters have been determined. The maximum speed of the ship could be 8-10 knots, the average speed, blowing 4-6 m / s in the wind typical of the Baltic Sea, could reach about 4-5 knots, if it was not necessary to rotate.

## BURLAIVIŲ BEI JŲ LIEKANŲ ĮMUZIEJINIMAS: PATIRTYS IR PAVYZDŽIAI

*Romualdas ADOMAVIČIUS jn.  
Lietuvos jūrų muziejaus istorikas*

Istorinių laivų ar jų liekanų išsaugojimu rūpinamasi ne vieną šimtą metų. Spartūs paskutinių 150 metų technologiniai pokyčiai laivininkystės srityje – metalo naudojimas korpusams, vidaus degimo variklio ir sraigto pritaikymas varomajai jėgai, palydovinė navigacija – iš pagrindų keitė laivų konstrukcijas. Kiekvienais metais tarp laivininkystės paveldo srities profesionalų ir entuziastų didėja poreikis išsaugoti senųjų jūrinių tradicijų ir amatų autentiškus pavyzdžius (pvz., laivus ar jų dalis). XVI a. pabaigoje Londone į sausą doką viešam lankymui buvo pastatytas sero Francio Dreiko burlaivis „Golden Hind“. Pirmasis pasaulį apiplaukęs anglų laivas tapo ir pirmuoju laivu-muziejumi. Dėl jau minėtų priežasčių šiandien tokių objektų pasaulyje daugybė. Jie simbolizuoja ir primena valstybei ar tautai reikšmingus praeities įvykius, laikotarpius. Kaip senųjų amatų ir technologijų paminklai jie tampa uostamiesčių tapatybės simboliais. Muziejų ekspozicijas papildė archeologų radiniai – po žemėmis ar vandeniui šimtmečius išgulėjusių istorinių laivų liekanos. Melnragės burlaivio liekanos neabejotinai reprezentuoja išskirtinę Klaipėdos uosto istorijos epochą. Straipsnyje pristatomi žymesni „jūros dovanų“ Europoje pavyzdžiai ir skirtingos patirtys jas įmuziejinant.

Penki XI a. Skuldelevo vietovės vikingų laivai eksponuojami Vikingų laivo muziejuje Roskildėje (Danija). „Skuldelev-1“ – ilgis 16 m, plotis 4,8 m, grimzlė 1 m, išliko 60 proc. laivo. Greičiausiai tai knaro tipo krovininis laivas, statytas Norvegijoje apie 1030 m. iš pušinių lentų ir taisytas naudojant ąžuolą bei liepą. Pastatyta replika „Ottar“. „Skuldelev-2“ – ilgis apie 30 m, plotis 3,8 m, grimzlė 1 m, maks. įgula 70–80, išliko 25 proc. laivo. Vikingų ilgasis karo laivas statytas iš ąžuolo apie 1042 m. Dublino prieigose. 2000–2004 m. pastatyta replika „Havhingsten fra Glendalough“ plaukė ekspedicijoje Roskildė–Dublinas–Roskildė. „Skuldelev-3“ – ilgis 14 m, plotis 3,3 m, grimzlė 0,9 m, išliko 75 proc. laivo. Krovininis vikingų laivas iš ąžuolo, statytas apie 1040 m. Danijoje. Pastatyta replika „Roar Eagle“. „Skuldelev-5“ – ilgis 17,3 m, plotis 2,5 m, grimzlė 0,6 m, išliko 50 proc. laivo. Mažasis karo laivas, statytas apie 1030 m. Roskildės apylinkėse, statybinė medžiaga: pušis, ąžuolas, alksnis, šermukšnis. Atkurtos dvi šio laivo replikos –

„Sebbe Als“ ir „Helge Ask“. „Skuldelev-6“ – ilgis 11,2 m, plotis 2,5 m, grimzlė 0,5 m, išliko 75 proc. laivo. Galimai žvejybinis laivas, statytas Norvegijoje apie 1030 m. iš pušies. Atstatytos dvi replikos (interpretacijos) – „Kraka Fyr“ ir „Skjoldungen“. Atkastos XI a. laivų liekanos eksponuojamos autentiškus korpusus imituojančiose metalinėse konstrukcijose uždaroje patalpoje.

1962 m. Vesperio upėje, netoli Bremeno, buvo išskasti XIV a. kogo likučiai. Matmenys: ilgis 24 m, plotis 7 m, aukštis 4 m. Konservuotas Bremeno kogas 2000 m. pateko į Vokietijos jūrų muziejaus Bremerhafene ekspoziciją. Šiuo metu baigiamas suskaitmeninti, siekiant vykdyti stebėjimus ir toliau išsaugoti. Pasitelkti trys elektroniniai optiniai skaitmeninimo metodai – fotogrametrija, 3D skenavimas ir „Total Station“ technika.

XVII a. burlaivio „Vasa“, iškelto 1961 m. Stokholmo prieigose Švedijoje, konservavimo darbai truko nuo 1962 iki 1989 metų. Po daugiau nei dešimties metų ant konservuotos medienos ėmė stebimai ryškėti sieros rūgštis, kuri gali paveikti medį, pėdsakai. Geležies ir sieros cheminis mišinys susikaupė laivo korpusui ilgus metus gulint Stokholmo įlankos dugne. Konservavimo metu medis buvo apdirbtas poletilgliukoliu ir flungicidais.

Maasilinn laivo liekanos Estijos jūrų muziejuje. XVI a. laivo dalis gulėjo ant dugno Saremos salos jūros pakrantėje, šalia buvusios Livonijos ordino Maasilinn pilies. Liekanos atrastos 1985 m., po poros metų ištrauktos iš vandens. Apytikriai laivo, kurio dalis rasta, matmenys: ilgis 15–16 m, plotis 6 m. Liekanos patalpintos laikiname statinyje prie radavietės. Metus kelis kartus per dieną buvo purškiamas vandens, politengliukolio ir etanolio mišiniu. Metus taikytas šaldymo-džiovinimo esant normaliam slėgiui metodas, kol buvo pašalinta didžioji dalis vandens iš laivo medienos. Apie 2004–2005 m. buvo pastebėta sieros žymių aplink ap-rūdijusias jungiamąsias metalo detales – požymis vykstančių cheminių procesų. Konservavimo pastate „Massi ship“ (liet. „Massi laivas“) išbuvo 25 metus, 2012 m. perkeltas į naują Estijos jūrų muziejaus ekspoziciją Vandens lėktuvų angare Taline.

Baltijos jūros burlaivių, galimai panašaus tipo kaip ir

sužušio prie Melnragės, išsaugojimo pavyzdys – suomių „Sigyn“. Statytas 1887 m. Gotenburge (Švedija) medinis prekybinis barkas buvo pritaikytas medienos kroviniams plukdyti. Plaukiojo ir Atlanto vandenyne, 1897 m. atliko tolimą kelionę į Bankoką (Tailandas), nuo 1900 m. plaukiojo tik Europoje. 1927 m. priklausė vienai paskutinių suomių valstiečių laivininkystės kompanijų Vardo uoste, Alandų salose. 1939 m. pastatytas prie Aura upės krantinės Turku uostamiestyje (Suomija) kaip laivas-muziejus.

#### „Mary Rose“

Karakos tipo burlaivio „Mary Rose“ įmuziejimo – tyrimų, konservavimo, eksponavimo ir išsaugojimo – projektas. Laivas, statytas 1510–1512 m., nuskendo 1545 m. mūšio su prancūzais metu. 1982 m. buvo ištrauktas iš Solento sąsiaurio dugno, apie 12 metų vyko pasyvus korpuso konservavimas (purkštas filtruotas 2–5 °C vanduo, kad mediena neišdžiūtų), 1994 m. prasidėjo aktyvusis konservavimo etapas. Iki 2003 m. korpusas kasdien purkštas mažos molekulinės masės poetilengliukolio tirpalu, siekiant išstumti vandenį iš medienos ląstelių, 2003–2010 m. naudotas didesnės molekulinės masės poetilengliukolio tirpalas, siekiant sustiprinti mechanines medienos paviršiaus savybes. 2016 m. vasarą planuojama užbaigti kontroliuojamą džiovinimą oru „karščio dėžėje“ – tai paskutinė konservavimo darbų stadija. Šiuo metu korpuso medžio paviršiniai sluoksniai išsausinti, bet stambesnėms dalims prireiks papildomų 5 metų pasiekti tikslinį 10 proc. medžiagos drėgnumo lygį.

Iškelti 26 000 laivo artefaktai ir atskiros medinio korpuso dalys. Nuo 1983 m. iškeltą, konservuojamą sausajame doke ir apdengtą permatomu gaubtu laivą buvo galima

apžiūrėti Portsmuto uoste. Iki 2007 m. „Mary Rose“ liekanų atvyko pasižiūrėti per 7 milijonus žmonių. 1984 m. įkurtas „Mary Rose“ muziejus. 2013 m. atidarytas naujas muziejaus pastatas virš sausojo doko (projekto vertė – 35 milijonai svarų sterlingų). Išrinkus konservavimui naudotus prietaisus ir konstrukcijas, laivas atsivers lankytojams: pirmame ir antrame ekspozicijų aukštuose jį bus galima matyti pro stiklą, trečiame – vaikstant atviroje terasoje, jis bus prieinamas ir iš dešinio borto. Klimatas aplink laivą bus palaikomas specialiais ventiliatoriais, tiekiančiais kondensuotą orą būtent tokių temperatūros ir santykinės drėgmės parametrų, reikalingų kompensuoti tūkstančių lankytojų skleidžiamą šilumą ir drėgmę. Ekspонатą bus galima matyti iš 9 žiūros taškų – galerijų.

#### Apibendrinimas

Išsaugotų XIX a. vidurio ar pabaigos Baltijos jūros regiono medinių istorinių burlaivių pavyzdžių yra vienetai. Jie išsaugoti kaip vientisas burlaivis, stovintis prie krantinės arba doke.

Baltijos jūros regiono konservavimo pavyzdžiai ir patirtys siejami su IX–XIV a. burlaiviais, rečiau su XVI–XVIII a. istoriniais laivais. Konservuojant burlaivių, statytų iki XVI–II a., medieną, taikomi džiovinimo ir padengimo cheminėmis medžiagomis metodai. Jų tikslas – pašalinti drėgmę iš radinių ir apsaugoti nuo neigiamo aplinkos poveikio.

Daugeliu atvejų eksponuojant iš dalies laivo bandoma atkurti „visą laivą“ – ištisą korpuso kontūrą. Galutinio įmuziejimo etapo – eksponavimo – įgyvendinimas priklauso nuo daugelio sąlygų: vietos erdvės ir matmenų, mikroklimato, techninių galimybių, kūrybinio sumanymo ir finansų.

## SCALING OF SAILBOATS AND THEIR REMANTS: EXPERIENCES AND EXAMPLES

*Romualdas ADOMAVIČIUS jn.  
Historian of the Lithuanian Sea Museum*

There are only a few of the saved examples of the wooden or historic sailing boats of the middle of the nineteenth century of the Baltic Sea Region. They are stored as a seamless sailing ship, standing at the quay or dock.

Examples and experiences of the Baltic Sea region conservation are associated with the 9th-14th century sailboats, less often with the historical ships of the 16th to the 18th century. The methods of drying and coating with chemicals are used to preserve the timber of sailing ships built up to

the 18th century. The purpose is to remove moisture from the findings and to protect them against adverse environmental effects.

In most cases, when exhibiting the ai mis to restore the “whole vessel” form a part of the ship. The implementation of the final phase – exposure – depends on many conditions: local space and size, microclimate, technical capabilities, creative thinking and finance.



## MELNRAGĖS BURLAIVIO LIEKANŲ DATAVIMAS DENDROCHRONOLOGINIU METODU

Dr. Rūtilė PUKIENĖ

Nacionalinio muziejaus Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės  
valdovų rūmų dendrochronologė

**D**endrochronologinis metodas remiasi medienos metinių rievų struktūros tyrimu. Ši struktūra susidaro medyje kasmet užaugant po vieną medienos rievę, kurios plotis priklauso nuo aplinkos sąlygų, bendrų tam tikro regiono medžiams. Pagal reperines datuotas to regiono rievų pločių chronologijas metinių rievų sekos gali būti kalendoriškai datuotos vienerių metų tikslumu. Metodas taikomas didesnių gabaritų paveldo objektams, padarytiems iš tam tikrų medžių rūšių ir turintiems pakankamai didelį metinių rievų skaičių. Laivų liekanų tyrimuose šis metodas taikomas dažnai, nes padeda ne tik datuoti, bet ir nustatyti medienos kilmės regioną.

Melnragės burlaivio korpusas padarytas iš ąžuolinių tašų ir lentų, sutvirtintų metalinėmis sankabomis ir mediniais kaiščiais. Nepaisant, kad kai kurioms konstrukcijų dalims naudotos kreivos ar šakotos ąžuolų kamienų dalys, mediena tinkama dendrochronologiniam tyrimui. Tyrimą apsunkino komplikuotas dendrochronologinių medienos pavyzdžių paėmimas tiek dėl sudėtingos liekanų konstrukcijos, tiek dėl medienos drėgnio ir impregnavimo dervomis.

Dendrochronologiniams tyrimams medienos pavyzdžiai buvo imami 2015 m. birželio 9–10 d. (pavyzdžių schema pateikiama 1 ir 2 pav.). Tyrimams imti trijų tipų medienos pavyzdžiai: skersinės konstrukcinių elementų (apkalo lentų ir špantų tašų) nuopjovos, medienos gręžinėliai, paimti sausos medienos prieaugio grąžtu, ir medienos

gręžinėliai, paimti augančių medžių prieaugio grąžtu (3 pav.). Gręžinėlių struktūrinis vientisumas atstatytas laboratorijoje, suklijuojant sutrūkinėjusius fragmentus į specialius medinius laikiklius (4, 5 pav.). Dendrochronologinių pavyzdžių ėmimas parodė, kad, esant galimybei, iš ne visai išdžiūvusios dervomis impregnuotos medienos imti nuopjovas geriausiai. Medienos gręžinėliams imti tinkamesnis instrumentas pasirodė augančių medžių prieaugio grąžtas. Labiausiai sutrūkinėjo ir negrįžtamai deformavosi gręžinėliai, imti sausos medienos prieaugio grąžtu.

Paruoštų medienos pavyzdžių skerspjūvių paviršius buvo preparuotas skutimosi peliukais *Gillette Rubie Platinum Plus*, nupjaunant sugniuždytas medienos skaidulų dalis ir išryškinant metinių rievų ribas.

Medienos pavyzdžiai ištirti pagal įprastą dendrochronologinę metodiką. Paruoštuose nuopjovų ir gręžinėlių skerspjūviuose išmatuoti metinių rievų pločiai. Esant galimybei, kiekvienas konstruktyvinis elementas matuotas dviem kryptimis. Pločiai matuoti 0,01 mm tikslumu, naudojant stereomikroskopą ir pusiau automatinę rievų pločių matavimo liniją *Lintab (Rinntech)*. Rievų serijos verifikuotos tarpusavyje ir apskaičiuota vidutinė kiekvieno pavyzdžio rievų pločių serija. Serijos sinchronizuotos ir datuotos pagal reperines datuotas ąžuolo rievų chronologijas. Serijų sinchronizavimas atliktas naudojant programą *Dendro* (Šefildo universitetas), remiantis



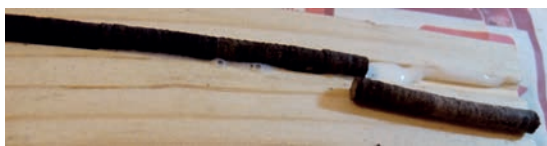
1 pav. Laivo konstrukcinių elementų dendrochronologinių pavyzdžių numeriai



2 pav. Laivo konstrukcinių elementų dendrochronologinių pavyzdžių numeriai



3 pav. Dendrochronologinių medienos gręžinėlių ėmimo grąžtai: augančių medžių (kairėje) ir sausos medienos (dešinėje)



4 pav. Gręžinėlių struktūrinio vientisumo atkūrimas



5 pav. Medienos gręžinėliai, paruošti rievių pločiui matuoti mikroskopu

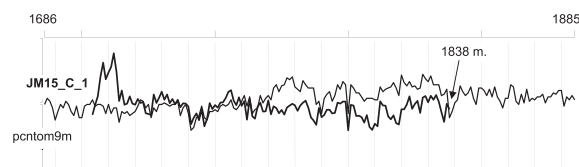
statistiniais serijų panašumo kriterijais (koreliacijos koeficiento kriterijumi  $r$ ) ir vizualiniu serijų grafikų lyginimu. Kaip reperinės chronologijos naudotos 9 ilgiausios ąžuolo chronologijos iš skirtingų Lietuvos regionų, kurių pradžia siekia 1715 m., ir tūkstantmetė Gdansko regiono (Šiaurės Pomeranijos) ąžuolo chronologija (autorius Tomasz Ważny<sup>1</sup>) bei Gdansko regiono kilmės ąžuolo chronologija iš Jungtinės Karalystės.

Iš paimtų 17 konstrukcinių elementų medienos pavyzdžių 14 struktūriškai rekonstruoti iki būklės, tinkamos medienos rievių analizei. Atlikus sinchronizaciją, datuotos 11 elementų rievių pločių serijos. Iš jų sudaryta vidutinė 135 metų trukmės ąžuolo rievių chronologija JM15\_C\_1, apimanti 1704–1838 m.

Keturi datuoti burlaivio elementai turėjo išlikusią požievio rievę, susidariusią 1838 m. Tiek atskirų medžių, tiek vidutinė burlaivio rievių chronologija geriau koreliuoja ne su Lietuvos, bet su Gdansko (Šiaurės Pomeranijos) regiono ąžuolų rievių serijomis (6 pav.).

Dendrochronologinis burlaivio konstrukcinių elemen-

1 Tomasz Ważny. *Aufbau und Anwendung der Dendrochronologie fuer Eichenholz in Polen*. Dissertation. Hamburg, 1990.



6 pav. Vidutinės burlaivio konstrukcinių elementų rievių pločio chronologijos JM15\_C\_1 (tamsesnė linija) ir Gdansko ąžuolo rievių chronologijos pcentom9m grafikų palyginimas



7 pav. Įrašas ant 1838/1839 m. kirsto ąžuolinio tašo (burlaivio špantas Nr. 13)

tų tyrimas parodė, kad ąžuolai burlaiviui kirsti 1838 m. rudens – 1839 m. pavasario sezonais Gdansko (Šiaurės Pomeranijos) regione. Tikslesnį kilmės regioną parodytų sudarytų rievių serijų palyginimas su lokalesnėmis, atskiras Lenkijos (ar Šiaurės Vokietijos) vietoves reprezentuojančiomis ąžuolo rievių serijomis.

Vienas špantas iš 1838 m. kirsto ąžuolo yra pažymėtas specialiu įrašu (7 pav.). Panašūs įrašai specialistų yra interpretuojami kaip komercinis miško medžiagos apskaitos ženklavimas<sup>2</sup>. Jų rasta ant XIX a. viduriu datuojamų spygliuočių tašų Varšuvoje ir Gdanske bei importuotų spygliuočių tašų Briuselyje.

2 <http://icomos-poland.org/index.php/pl/materiay-komisji/4-komisja-architektury-drewnianej/215-dominik-mcyszski-marta-jedlikowska-commercial-signs-on-the-surfaces-of-historical-wood-construct>.

## THE DATING OF THE MELNRAGE SAILBOATS' REMAINS USING DENDROCHRONOLOGICAL METHOD

Dr. Rūtilė PUKIENĖ

*Dendrochronologist of the Palace of the Grand Dukes of the National Museum of the Grand Duchy of Lithuania*

The dendrochronological method relies on the analysis of the structure of the annual timber ridge structure. This structure is formed in a tree each year by growing up one tree trunk, the width of which depends on the environmental conditions common to the trees of a particular region. According to the data of the reruns, the chronology of the

ridge widths of the region in the ridge series can be calendar accurate to one year. The method is applicable to larger-scale heritage objects made from certain tree species and have a sufficiently large number of annual rhizomes. This method is often used in shipwreck surveys, as it helps to determine not only the date but also the region of origin of the wood.

## MEDINIŲ LAIVŲ LIEKANOS PRIEKRANTĖS VANDENYSE IR PAKRANTĖJE. JŲ IŠSAUGOJIMO GALIMYBĖS

*Prof. habil.. dr. Vladas ŽULKUS*

*Klaipėdos universiteto Baltijos regiono istorijos ir archeologijos institutas*

Šiuo metu Lietuvos pakrantėse ir priekrantės vandenyse yra atrasta keliolika medinių laivų korpusų. Vieni jų gali paplūdinti po smėliu, kiti – vos 2–3 m gylyje, dar kiti yra nuskendę už kelių kilometrų nuo kranto. Vien tik rašytinių šaltinių duomenimis, nuo viduramžių iki naujųjų laikų sekiose Lietuvos pakrantėse yra sudužę dešimtys laivų.

Klaipėdos universiteto Baltijos regiono istorijos ir archeologijos instituto Povandeninių tyrimų centras (KU BRIAI PTC) vykdo senovinių nuskendusiu ir sudužusių laivų paiešką, atlieka jų tyrimus ir kaupia duomenis apie juos. Negiliuose priekrantės vandenyse esantys laivų korpusai yra didesne dalimi užnešti smėlio, o jų deniai su visais antstatais buvo suardyti bangų dar senovėje (W-1 prie Šventosios, W-13 ties Kunigiškiais). Kartais denio fragmentų po štormų galima aptikti krante netoli tų vietų, kur po vandeniu yra ir senovinių laivų korpusai, pvz., W-2 į šiaurę nuo Palangos. Po vandeniu galima rasti senovinių laivų atskirų detalių, kurios liudija netoliese esant ir sudužusį laivą, nors jis dar ir neaptiktas.

Nežinoma, kiek dar sudužusių senovinių laivų gali paplūdinti po smėliu. Kai kurių liekanos „pasirodo“ tik po didelių štormų ar uraganų ir greitai vėl užnešamos smėliu bangoms nurimus. Ties Nemirseta 2002 m. pavasario audros buvo bangų atneštas, manoma, XVI–XVII a. korpusas (W-9), kuris daugiau nebuvo pastebėtas. Beje, netoliese yra bangų skalaujamo kito medinio laivo W-11 liekanų.

Dar daugiau senovinių laivų randama apie Klaipėdą. Bangų į krantą išmestos laivų konstrukcijos neretai yra žmonių sunaikinamos, tik pastaraisiais metais jas bandoma fiksuoti ir saugoti. Vieno tokio laivo (W-15) liekanos, bangų atneštos ties Melnrage 1995 m., buvo apžiūrėtos LJM darbuotojų. 2003 m. jos vėl atsidengė ir buvo išmatuotos KU BRIAI PTC mokslininkų. Šio laivo vienas španhautas dendrochronologiškai buvo datuotas XVII a. pabaiga – XVIII a. pradžia.

Kito Melnragėje per audrą 2007 m. sausio mėn. išmesto medinio laivo korpuso fragmentai, nors ir gerokai apardyti, buvo perkelti į LJM. Gali būti, jog to paties laivo

(W-17) laivagalio fragmentas, pagal kurį buvo atlikta teorinė korpuso rekonstrukcija, buvo išmestas į krantą 2014 m. rudenį (2 pav.).

Sudužusių ir nuskendusiu medinių laivų korpusus datuoti dažniausiai yra sudėtinga. Apytikriai jie gali būti datuojami pagal konstrukcines ypatybes, tačiau nemaža dalis sudužusių laivų pakrantėje yra išlikę tik fragmentiškai. Be to, dėl didelės laivų statybos tradicijų įvairovės tokiu metodu dažniausiai datuojama tik labai apytikriai. Siekiant tiksliau datuoti medinius laivus, galima pasitelkti radinius, kurie aptinkami tyrimų metu, tačiau tokių laivų tyrinėta labai nedaug – tik laivai W-1 prie Šventosios ir W-14 ties Palanga. Dendrochronologiškai ištirti ir datuoti sudaužytų laivų fragmentus pavyksta retai, nes laivų konstrukcijų mediena būna labai apdirbta. Tiesa, galima nustatyti laivo medienos kilmę ir spėti, kur tas laivas galėjo būti pastatytas, tačiau medienos priskyrimas Prūsijos ar Lietuvos regionui dar nereiškia, kad laivai tikrai buvo ten statyti, nes Klaipėda prekiaavo laivų statybai tinkama mediena su Europa jau nuo XVI a.

Senovinių medinių laivų liekanų išsaugojimas kelia daug problemų. Medinių laivų konstrukcijas konservuoti ir eksponuoti muziejuje yra sudėtinga ir brangu. Mano nuomone, seklumose esančius ir bangų ardomus bei į krantą išmestus laivų korpusus būtų galima eksponuoti po vandeniu, ten pat jūroje, perkėlus juos į didesnę gylį, kur nebaisios bangos. Vienoje vietoje saugomos kelių laivų liekanos būtų ir mokslinių studijų, ir povandeninio turizmo objektas. Teisinis pagrindas tokiai veiklai yra. LR aplinkos ministro įsakyme 2013-09-02 D1-643 „Dėl pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo specialiojo plano sprendinių įgyvendinimo programos patvirtinimo“ yra numatyta organizuoti jūrinio kultūros paveldo tyrimus, užtikrinti jo išsaugojimą, prieinamumą visuomenei, pritaikyti povandeniniam turizmui (6.2). Nustatyti tokie uždaviniai: išaiškinti pakrantėje esančių senovinių medinių laivų korpusų vietas; kultūrinę vertę turinčius laivų korpusus sukelti į vieną vietą po vandeniu; sukurti povandeninį senovinių medinių laivų „skanseną“. Visa tai reikėtų padaryti 2013–2021 m. laikotarpiu. Šiame dokumente

buvo numatyti ir vykdytojai, ir finansuotojai (Kultūros paveldo departamentas, pajūrio savivaldybės, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, ES ir kitų fondų lėšos).

Kol kas veiks, susijusių su senovinių medinių laivų korpusų išsaugojimu, nėra. Kas turėtų imtis šio darbo?

---

## THE REMAINS OF WOODEN SHIPS IN THE COASTAL WATERS AND THE COAST. POSSIBILITIES FOR THEIR PRESERVATION.

*PhD. Vladas ŽULKUS  
Institute of History and Archeology of  
the Baltic Region of Klaipėda University*

At present, a dozen wooden ships' hulls have been found on Lithuanian coast and in coastal waters. Some of them lie on the beaches under the sand, others are only 2-3 m deep, others are drowned a few kilometers from the coast. According to data from written sources, from the Middle Ages until the new times, dozens of ships have been destroyed in the shallow Lithuanian coast.

The Underwater Research Center (KU BRIAI PTC) of the Baltic Region Institute of History and Archeology at Klaipėda University performs searches for ancient sunken and broken ships, conducts researches and collects data about them.

It is unknown how many crashed antique ships still lie

on the beaches under the sand. Some of the remains "appear" only after heavy storms or hurricanes, and quickly overflow with sinking waves.

The hulls of broken and sunken wooden ships are often difficult to date. They can roughly be dated by constructional features, but a significant part of the collapse of the coastline remains fragmented. In order to more accurately date the wooden ships, it is possible to use the findings found during the research, but very few vessels were investigated.

The preservation of ancient wooden ship remains a lot of problems. Preserving and exhibiting wooden ship structures in a museum is complicated and expensive.





---

# IŠ PRAEITIES

---



## LDK PILIEČIŲ NUOTYKIAI JŪROSE: MUŠTYNĖS IR LAIVO SUDUŽIMAS

Dainius ELERTAS  
*Lietuvos jūrų muziejaus istorikas*

Taip susiklostė, kad jūriniai Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės istorijos puslapiai nėra patys ryškiausi. Šios stichijos galia ir nauda buvo pažinta, bet su kitų šalių pagalba. LDK praeities epizodai su šmėkščiojančiu jūrinio burlaivio siluetu – retenybė... Vis dėlto jų esama. Šiame straipsnyje pristatysime daugiau kaip prieš tris šimtų metų aprašytus dviejų bendrakeleivių iš LDK jūros kelionių įspūdžius.

### Jūros keliauninkai

Apie jų keliones sužinome iš dviejų autobiografijų. Vieną parašė buvęs LDK vėliavininkas kunigaikštis Boguslavas Radvila (lenk. *Bogusław Radziwiłł*, 1620–1669)<sup>1</sup>, o kitą – tuo metu jam tarnavęs Janas Cedrovskis (lenk. *Jan Cedrowski*, 1617–1682)<sup>2</sup>. Jūroje patirti įspūdžiai liko neužgožti vėlesnių įvykių ir abiejų įamžinti prabėgus 30–40 metų. B. Radvila savo autobiografiją užbaigė 1666 m., o Janas Cedrovskis užrašų knygą rašė 1673–1682 m. Tai rodytų, kad neįprasta yra geriau įsimenama nei kasdieniška. Tuo labiau kad abiejų gyvenimas sutapo su audringu, tragiškų įvykių turtingu laikotarpiu. Jis garsus visą Europą ir mūsų kraštus siaubusiu Trisdešimties metų karu, karais su sukilusia kazokija, „tvanu“ praminta švedų ir maskvėnų okupacija, badmečiais ir marais...

Nepalankiai susiklosčius aplinkybėms, karvedys, diplomatas, administratorius kunigaikštis Boguslavas Radvila iš šalies gelbėtojo Kėdainiuose buvo išvadintas išdaviku ir tapo tremtiniu Prūsijoje<sup>3</sup>. 1886 m. spalvingas, bet vienušis šio kunigaikščio portretas sukurtas *Litwos* pseudonimą pasirinkusio rašytojo Henriko Sienkievičiaus (lenk.

*Henryk Sienkiewicz*) romane „Tvanas“<sup>4</sup> ir 1974 m. pagal jį pastatytame režisieriaus Ježio Hofmano (lenk. *Jerzy Hoffman*) filme<sup>5</sup>.

Jo jaunystės dienų kelionių į Amsterdamą, Paryžių, Londoną palydovas ponas Janas Cedrovskis vėliau ragavo kunigaikščio tarnybininko, žemvaldžio, pasiuntinio, teisėjo duonos. Jis ištikimai tarnavo paskutiniam Mykolo Radvilos Juodojo palikuoniui kunigaikščiui Boguslavui net 32 metus. J. Cedrovskio gyvenime sukrėtimų netrūko – trijų žmonių ir vaikų mirtys, artimųjų savižudybės, badmečiai, epidemijos, pavaldinių maištai... Tačiau grįžkime prie jūros.

### Kunigaikščio kelionė

Septyniolikmetis kunigaikštis Boguslavas susiruošė į užsienį semtis kariavimo, diplomatijos patirties ir megzti naudingų pažinčių. Iš Vilniaus iki Gdansko uosto jaunuolį lydėjo dėdė, LDK didysis etmonas, kunigaikštis Kristupas Radvila jaunas (lenk. *Krzysztof Radziwiłł młodszy*, 1585–1640)<sup>6</sup>. Anksti tėvų netekusio našlaičio globėjas turėjo ką patarti savo giminaičiui. Etmonas ir pats 1601 m. studijavo Leipcigo ir Heidelbergo universitetuose, o vėliau mokėsi karybos paslapčių Olandijoje<sup>7</sup>. Gdanskas buvo gimtasis jaunojo kunigaikščio Boguslavo miestas. Čia jis išvydo pasaulį 1620 m. gegužės 3 d. Vilniaus kašteliono Jonušo Radvilos I (lenk. *Janusz Radziwiłł*, 1579–1620) ir Prūsijos-Brandenburgio kunigaikštystės Elžbietos Sofijos Hohencolern (vok. *Elisabeth Sophie Hohenzollern von Brandenburg*, 1589–1629) šeimoje<sup>8</sup>.

Tuo metu Gdanskas buvo vienas iš trijų svarbiausių LDK eksporto uostamiesčių. Sparčiai augantis Karaliaučius jam stipriai nusileido, o lygiavertė Ryga priėmė kitą prekių

1 Naudojomės šaltinio publikacija: Radziwiłł, Bogusław. *Autobiografia*. Warszawa, 1979.

2 Naudojomės šaltinio publikacija: Cedrowski, Jan. Pamiętnik Jana Cedrowskiego Wlasną jego ręka spisany w XVII wieku. In: *Pamiętniki historyczne do wyjasnienia spraw publicznych w Polsce XVII wieku. Poslugujęce, w dziennikach domowych Obuchowiczow i Cedrowskiego pozostale*. Sud. Michal Balinski. Wilno, 1859, s. 141–152.

3 Plačiau apie sudėtingą laikotarpį lietuvių kalba žr.: Dundulis, Bronius. Švedų feodalų įsiveržimai į Lietuvą XVII–XVIII a. Vilnius, 1977; Šapoka, Adolfas. *1655 m. Kėdainių sutartis, arba švedai Lietuvoje 1655–1656 metais*. Vilnius, 1990; Šemeta, Mikalojus Kazimieras. *Reliacija*. Vilnius, 1994; Tyla, Antanas. *Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės išdas per dvidešimtmetį karą (1648–1667)*. Vilnius, 2010; Sliesoriūnas, Gintautas. Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės istorija XVI a. pabaigoje – XVIII a. pradžioje (1588–1733 metais). Lietuvos istorija. T. 6. Vilnius, 2015.

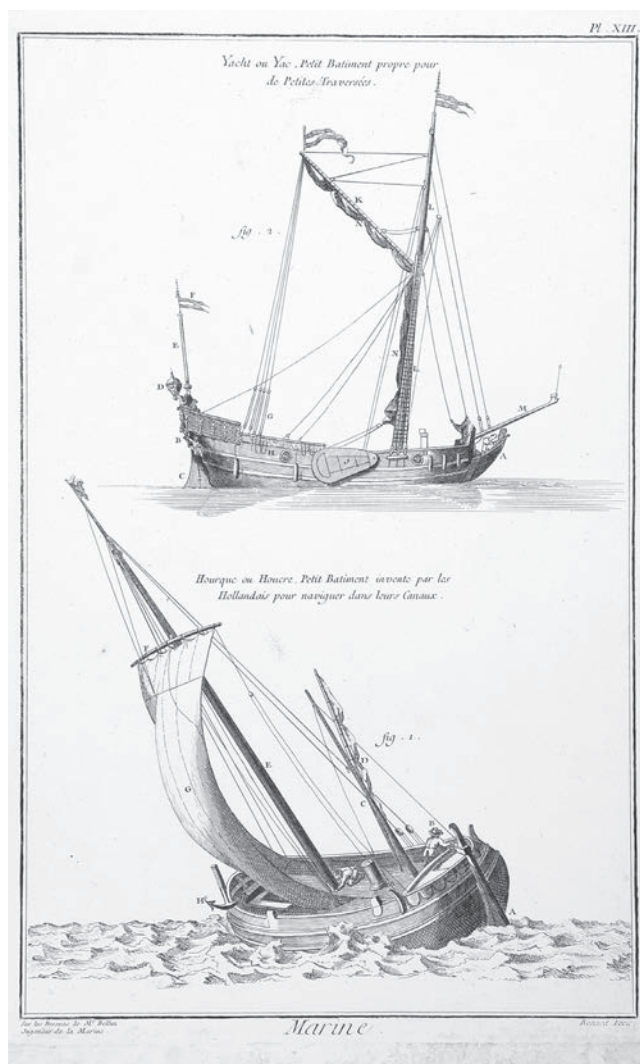
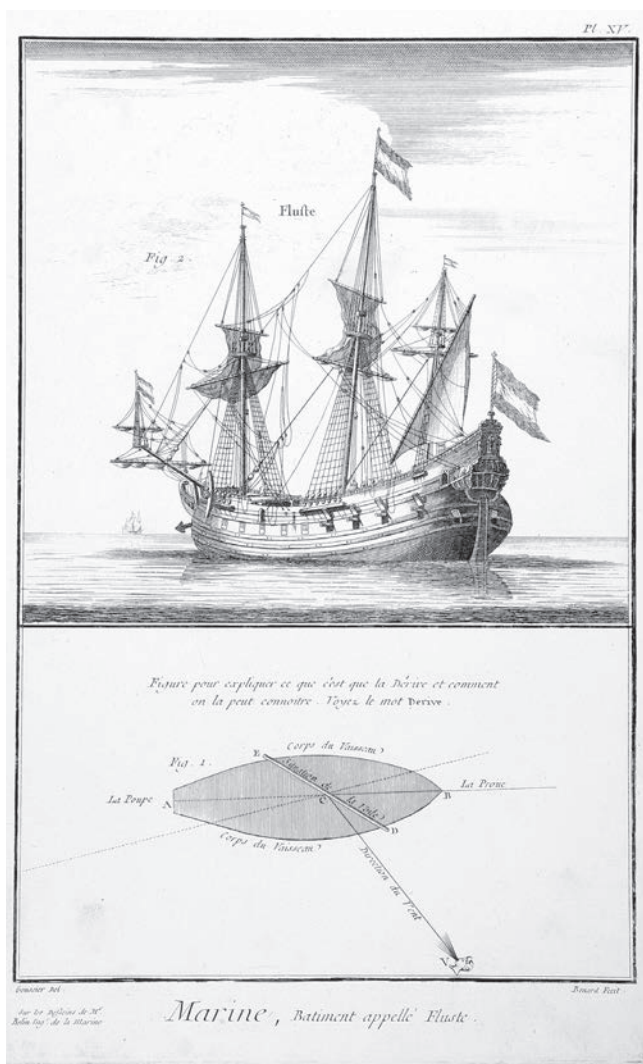
4 Pirmasis platus kritinis romano vertinimas: Dzieduszycki, Wojciech. *Głowne Postacie Powiesci Henryka Sienkiewicza p. t.: „Potop“*. Lwow, 1887. Internetu H. Sienkiewičiaus romano „Tvanas“ tekstas lenkų kalba prieinamas: <http://literat.ug.edu.pl/~literat/potop/index.htm> [žiūrėta 2016-11-16].

5 Plačiau apie filmą: Oleksiewicz, Maria. *535 dni Potopu*. Warszawa, 1975; Bujnicki, Tadeusz; Helman, Alicja. *„Potop“ Henryka Sienkiewicza. Powiść i film*. Warszawa, 1988; Sztoklisz, Marta. *Jerzy Hoffman. Goręce serce*. Warszawa, 2011.

6 Radziwiłł, Bogusław..., s. 122.

7 Plačiau apie Kristupą Radvilą jaunąjį žr.: *Dwór i klientela Krzysztofa Radziwiłła (1585–1640): mechanizmy patronatu*, Warszawa, 2001; *Augustyniak, Urszula. W służbie hetmana i Rzeczypospolitej: klientela wojskowa Krzysztofa Radziwiłła (1585–1640)*. Warszawa, 2004.

8 Radziwiłł, Bogusław..., s. 121.



1 ir 2 pav. XVII a. Nyderlandų burlaiviai. Raižinys, Prancūzija XVIII a. Originalai saugojami Lietuvos jūrų muziejaus rinkiniuose.

srautą. Karališkųjų Prūsų pažiba Gdanskas tapo didžiausiu javų eksportuotoju iš Lenkijos ir LDK. Per jį į Vakarų Europą gabenti javai, kanapių pluoštas, linai, mediena. 1600 m. Gdanske gyveno apie 53 000 žmonių<sup>9</sup>. Jis laikytas vienu iš didžiųjų Europos miestų. Nepaisant to šimtmečio nelaimių (epidemijų, karų) padarinių demografijai, šio didmiesčio gyventojų skaičius sparčiai augo. Palyginkime – 1636 m. Vilniuje surašyta 717 gynybine siena apsuptų valdų. Net pridėję maždaug dvigubai tiek priemiesčio valdų už miesto sienos ir gautą sumą padauginę iš vienai valdai vidutiniškai tekusių 10 gyventojų, gausime gerokai mažesnius skaičius<sup>10</sup>.

1637 metų rugsėjo 2 dieną Gdanske jaunas kunigaikštis įsiminė visam gyvenimui. Po 29 metų jis rašė: „<...> į lai-

9 Davies, Norman. *Dievo žaistas. Lenkijos istorija*. T. 1. Vilnius, 2008, p. 306.

10 Išsamus Vilniaus posesijų aprašas skelbtas: Paknys, Mindaugas. *Vilniaus miestas ir miestiečiai 1636 m.: namai, gyventojai, svečiai*. Vilnius, 2006, p. 85–205, 209–285.

vą sėdome, norėjome iki Liubeko nuplaukti, tačiau tuomet audra prasidėjo. Aštuonias dienas tarp Liubeko ir Gdanko vartėmės. Teko vėlei į Gdanską grįžti. Spalio 16 d. leidomės sausuma iki Olandijos, o prieš tai per Meklenburgo žemę į Hamburgą, Liubeką ir Bremeną.“<sup>11</sup>

Kunigaikščiui dar ne kartą teko plaukti laivais, tačiau savo autobiografijoje tam didesnio dėmesio nebeskyrė.

#### Dvariškio nesėkmė

Kitaip ir kitokią jūrinę patirtį perteikė trejais metais vyresnis jaunojo kunigaikščio bendrakeleivis J. Cedrovskis. Jis nurodė, kad kunigaikščiui su palyda patraukus sausuma, visa manta buvo išsiųsta laivais.

J. Cedrovskis buvo gimęs toli nuo didžiųjų vandenų. Kartu su broliu Stefanu augo tėvo dvare Ainarovičiuose, prie Slucko. Prakutę broliai tėvo pasiūsti į Karaliaučiaus

11 Radziwiłł, Bogusław..., s. 122.



universitetą mokytis vokiečių kalbos. 1631 m. čia J. Cedrovskį ištiko likimą pakeitusi nelaimė. Jaunuolis užkliuvo už marmurinio stalelio, kuris krisdamas sulaužė dešinį kelį. Gulėdamas sužalotasis visus metus gydėsi kaip galėjo. 1635 m. šlubčiojantis aštuoniolikmetis kartu su broliu tėvo nukreipti tęsti mokslo Krokuvos universitete. Mokantį svetimas kalbas, išsilavinusį jaunuolį tėvas atidavė tarnauti kunigaikščiui Boguslavui Radvilai<sup>12</sup>.

Lydėdamas jaunąjį kunigaikštį, šis ne kartą plaukė jūra. Jie su palyda laivu iš Prancūzijos uosto Kalė pasiekė Anglijos uostą Duvrą. Jame palikę palydovus, J. Cedrovskis su kunigaikščiu tęsė kelionę į Londoną. Paskui jūra visi drauge išplaukė į Olandiją. Jauniausius palydovus kunigaikštis laivu pasiuntė atgal į Lietuvą. Jų vadovu buvo paskirtas patyręs keliautojas J. Cedrovskis. Burlaivis sėkmingai pasiekė Gdanską uostą. Tačiau vėliau kelionę sudrumstė smurtinis incidentas: „Atplaukus jūra į Gdanską ir vėliau [keliaujant – D. E.] valtimis į Karaliaučių, prieš pat Karaliaučiaus pilį, iš Jo Didenybės malonės išgėrusio kunigaikščio jaunimėlio buvau sužeistas į galvą (taip stipriai, kad man galėjo baigtis mirtimi), o būtent pono Samuelio Stabrovskio, nežinomo žmogaus, raštininko Adomo Stabrovskio sūnaus.“<sup>13</sup> Tik užgijus žaizdai Janas Cedrovskis parvyko į tėviškę. Ten rado sunkiai sergantį tėvą, kuris netrukus – 1640 m. rugsėjo 20 d. – mirė<sup>14</sup>.

### Audra ir piratai

Po metų Jano Cedrovskio laukė didžiausias jūrų nuotykis. 1641 m. LDK vėliavininko kunigaikščio Boguslavo Radvilos visų dvarų ekonomas Urzendovsko seniūnas ponas Rzczyckis pasiuntė jį į Olandiją pas kunigaikštį. Janui Cedrovskiui patikėta šeimininkui nuvežti dvaruose surinktus pinigus.

Dabar leiskime toliau pasakoti pačiam kunigaikščio tarnybininkui:

„...atvykęs į Gdanską aš nauju kažkokio Petro Peterse-no laivu pasileidau jūra iki Zundo. Šis ir pats plaukė tuo laivu. Tuo metu iš Zundo mums pasukus Olandijos link ir jau praplaukus Colno kalną, Olandijos pirklių laivų šioje flotilėje būta aštuoniasdešimt, be konvojaus [lydinčių apsaugos karinių laivų – D. E.] dviejų. Tada jūroje prasidėjo audra ir didelis bangavimas. Mūsų laivas, kuriame aš plaukiau su dalimi mūsų žmonių <...>, iš tiesų perkrautas javų, ėmė siaubingai svirti ant vieno šono. Jūreiviai atidarė laivo viršų [denyje esančius liukus arba atlupo denio lentų paklotą – D. E.] ir pradėjo į jūrą semti javus. Tačiau užgriuvusių

bangų smūgiai vos nepražudė laivo. Paskui viršus vėl buvo uždarytas, bet tęsti kelionės kartu su kitais laivais buvo nebeįmanoma. Ant mūsų laivo iškeltas skęstančiųjų ženklas, t. y. juoda vėliava, kuria reikalaujama gelbėti. Tačiau tokioje didžioje audroje kiekvienas galvojo tik apie save. Todėl visi kartu su konvojaus laivais nuplaukėme į Amsterdamą, o mūsų laivas pavėjui grįžo Zundo link. Ir kai mes priartėjome prie Colno kalno, tai pastebėjome kelis piratų laivus, t. y. jūrų plėšikus iš Dunkerko uosto. Juos pamatę per binoklį [įdomu, kad šis prietaisas lenkiškai vadinamas *perspektywa – D. E.*], mūsų jūreiviai ėmė abejoti savimi ir vėl apsigręžę nuplaukė pavėjui. O piratai plaukė iš paskos. Nors mes nuo jų bėgome dvi naktis ir dvi dienas, bet pasprukti nepajėgėme. Pagaliau trečią dieną mūsų šiek tiek per binoklį pastebėjo žemyno krantą. Jo link mus nešė vėjas. Vėliau šis nubloškė tarp uolų, į kurias pradėjo daužyti mūsų laivą. Mes puolėme prie laive buvusios valtios. Visi laivu keliavę žmonės Danijai priklausantį krantą Jutlandijoje pasiekė gyvi, o laivas sudužo į šipulius. Piratai mus aplenkė iš tolo. Paskui pajūriu mes ėjome pėsčiomis iki Holšteino. Vėliau pasisamdėme vežikus iki Hamburgo ir Amsterdamo. Kunigaikštiškajai Didenybei gabenti pinigai buvo auksinėmis monetomis. Todėl juos atsigabenau su savimi, o likusiems buvo duotas vekselis iš Gdanską. Kiti Jo Didenybei kunigaikščiu gabenti daiktai nuskendo. Būtent: turkiška palapinė, vengriškas vynas. Dėl jo mūsų vos neužmušė jutlandiečiai, kai jūra išmetė statinaitę į krantą. 1642 m. Jo Kunigaikštiškoji Didenybė vėl išsiuntė mane iš Olandijos į Lietuvą.“<sup>15</sup>

### Post scriptum

Dabartiniam skaitytojui šis XVII a. amžininko liudijimas reikalauja kelių nedidelių paaiškinimų. Olandų ir kitų prekes gabenusių laivų savininkai samdydavosi lydinčius ginkluotus karo, t. y. konvojaus, laivus apsaugai. Siekiant saugumo, iš didesnių uostų ilgesniems maršrutams buvo sudaromi prekybos laivų būriai – flotilės. Flotilei vadovauti būdavo išrenkamas arba samdomas vadovas. Tarpusavio ryšiams tarp laivų palaikyti ir veiksams derinti perdavinėti garso ir vaizdo signalai: patrankos šūviais, iškeltomis vėliavomis ir žibintais. Tokią signalinę vėliavą paminėjo ir J. Cedrovskis.

Jo minėti anglų piratai taikėsi į turtingus olandų laivus. Didėjanti konkurencija tarptautinėje prekyboje ir trintis kolonijose tarp Olandijos ir Anglijos buvo paskata imtis nelegalaus verslo iki prasidedant oficialiems Olandijos ir Anglijos jūrų karams. Jiems išplieskus, dažnas piratas tap-

12 Cedrowski, Jan..., s. 141.

13 Ten pat, s. 142–143.

14 Ten pat, s. 143.

15 Ten pat, s. 143–144.

davo valstybės licenciją gavusiu korsaru. Prabėgus metams po aptaršomų įvykių, Anglijos karalystė nuskendo revoliucijos sukeltame pilietiniame kare, o tuo pasinaudojusi

Olandija pasiekė aukščiausią savo galios viršūnę...

Tuo šią pažintį su dviem istorijos šaltiniais apie LDK piliečių keliones jūra baigiame.

---

## ADVENTURES OF THE CITIZENS OF THE GRAND DUCHY OF LITHUANIA IN THE SEA: FIGHT AND SHIPWRECK

*Dainius ELERTAS*  
*Historian of the Lithuanian Sea Museum*

It is thus argued that the pages of the history of the Grand Duchy of Lithuania are not the most prominent. The power and the benefits of this verse were known, but with the help of other countries. The episodes of the GDL's past

with the silhouette of a silent sailing ship are a rarity ... Still, they exist. In this article, we will introduce the impressions of two traveling companions from the GDL sea trips described more than three hundred years ago.

## ŽIEMOS UOSTO RELIKTAS – „GAIDŽIO NAMAS“

Dainius ELERTAS

Lietuvos jūrų muziejaus istorikas

Šiandien daugelis senų idėjų gali pasirodyti keistos. Dabar sunku įsivaizduoti, kad Klaipėdos uostas ilgus šimtmečius buvo atviras miestui. XX a. pradžioje uoste veikė geležinkelio stotis, užėigos. Miestiečiai mėgdavo vaikštinėti krantinėmis bei stebėti krovos, laivų švartavimo darbus. Tiesa, kai kada saugumo sumetimais intensyvios veiklos metu dalis teritorijos buvo atribojama. Tačiau ir tuomet Klaipėdoje buvo puoselėjama uostamiesčio arba darnus abiejų pradų sugyvenimas. Idilę nutraukė 1939 m. įvykiai. Tada pradėta aklinai uždarų teritorijų kūrimo procesą uoste užbaigė visiška atskirtis pokaryje. 1947 m. pastatyta atribojanti tvora uostamiesčio sudedamasis nukreipė gilesnės atskirties vystymo keliu. Kadaisė buvusią harmoniją primena nedaugelis išlikusių relikto. Vienas jų buvęs Sveikatingumo namas (*Wohlfahrtsgebäude*. Dab. Uosto g. 22) ir jo aplinka.

### Modernėjimo ženklas

1858 m. ir 1866 m. Klaipėdos adresų knygos nurodo, kad prie Žiemos uosto esanti valda priklausė bendruomenei. Ji įvardintas mokyklos sklypu ar mokyklos aikšte.<sup>1</sup> Tai neturėtų stebinti, nes vietos prireikė greta stovėjusiai ir 1860 m. atnaujintai Ferdinando aikštės berniukų mokyklai. Tikėtina, kad sklypą nuspręsta naudoti moksleivių fiziniam lavinimui. 1898 m. ir 1909 m. Klaipėdos adresų knygos duomenimis teritorijos šeimininku nurodo buvus miesto bendruomenę ir patį miesto magistratą.<sup>2</sup> Tuo metu subrandinta mintis valdą pritaikyti kitiems poreikiams. Tuščiame sklype tarp tuometinės Malkų (*Holtz*), Plytų (*Ziegel*) ir Našlių prieglaudos (*Wittwenstift.*) gatvių turėjo iškilti statinys su iki tol visos Baltijos jūros pakrantėse neregėtų funkcijų deriniu. Atsisakyta leisti jūreiviams ant atviros ugnies skalbti, gaminti maistą, virti dervą keliose anksčiuose pastatuose prie marių dar burlaivių epochos sąlygomis. XX a. garo ir elektros technologijų plėtra alsuojanti Klaipėda tikėjosi naujų sprendimų. Jų įgyvendinimas turėjo patenkinti miesto ir uosto darnos lūkesčius. Primityvias burlaivių epochos Virtuves–Dervų viryklas nuspręsta pakeisti moderniu daugiafunkciu pastatu. Taip atsirado puiki proga pasireikšti 29–30 metų architektui Walther Kleemann. Šio projekto sėkmė atvėrė kelius jaunojo specialisto įvertinimui

ir pripažinimui. 1914 m. W. Kleemann patikėtos Klaipėdos miesto architekto pareigos. Dalis jo projektuotų pastatų išliko ir tebedžiugina savo atpažįstama originalia forma.

### Pirmasis Baltijos jūros pakrantėje

Apie 1910 m. minėtame sklype buvo pastatytas W. Kleemann suprojektuotas Sveikatingumo namas (*Wohlfahrtsgebäude*. Tometinis Malkų g. 13). Tai didelis trijų aukštų simetriškas pastatas su dviem erkeriais. Fasadą puošia arkiniai langai, ovalūs stoglangiai, erkerių langai. Taip pat, ir simetriškos ovalios rozetės. Iki Antrojo pasaulinio karo jis išsiskyrė laikrodžiu virš stogo iškilusiame bokštelyje su kupoliniu stogeliu. Erkerių stogų smailes puošė iškelti ažūriniai metaliniai simboliai – Klaipėdos herbas ir stilizuotas burlaivis. Puošmenos informavo apie pastato funkcijas ir priklausomybę.<sup>3</sup> Galima numanyti, kad jos buvo primenamos neatsitiktinai. Čia kryžiuosiai atvykusių bei išvykstančių garlaiviais keleivių, jūreivių ir laivus aptarnaujančių uosto darbininkų keliai. Žiemos uosto, Anglikonų bažnyčios, Locmanų tarnybos, Uosto geležinkelio stoties gretimybėje buvo galima pasirūpinti drabužių švara, higiena, maistu, bilietais, gauti informaciją apie laivų judėjimą bei miesto įžymybes. Priminsime, kad kelionės garlaiviais trukdavo ilgiau nei dabar. Žemos ir vidutinės klasės bilietus įsigijusių keleivių gyvenimo sąlygos buvo kuklios ar net skurdžios. Dauguma miegodavo perpildytose bendrose patalpose ar tiesiog ant denio. Dažnai nebuvo galimybės išsiskalbtį drabužių, patalynės, o kai kada net pakvėpuoti grynu oru. Maisto kokybe ir įvairove lepinosi tik aukščiausios klasės bilietų savininkai. Todėl kelionės jūra vargino ir alino sveikatą. Krova, garlaivių aptarnavimo darbai taip pat reikalavo didelių fizinių žmonių pastangų. Dulkės, įvairūs techniniai skysčiai, prakaitas ir mažesnės ar didesnės traumos lydėjo jūreivių, uosto darbininkų kasdienybę. Šiame kontekste lengviau suprasti, kodėl Sveikatingumo namo idėjos įgyvendinimui suteiktas estetiško daugiafunkcio komplekso pavidalas. XX a. pradžios spaudoje rašyta, kad Sveikatingumo namas buvo pirmasis toks statinys Baltijos jūros pakrantėje. Jame veikė valgykla, pirtis ir dušo kabinos uosto darbininkams, rėderių mokesčių kasos, garlaivių bilietų kasos. Taip pat – vaikų darželis, kuriame atvykusieji ir uoste dirbančios motinos galėjo laikinai priglauti vaikus.<sup>4</sup> 1926–

1 *Adressbuch der See und Handels Stadt Memel, Memel, 1858, S.49; Adressbuch der See und Handels Stadt Memel fur das Jahr 1866, Memel, 1866, S.57*

2 *Adressbuch fur die Konigliche See und Handelsstadt Memel, Memel, 1898, S.88; Adressbuch fur die Kgl. Preuss. See und Handelsstadt Memel und deren Vororte 1909. Zusammengeitellt auf Grund amtlichen Materials, Memel, 1909, S.17*

3 TATORIS Jonas, *Senoji Klaipėda*. Urbanistinė raida ir architektūra iki 1939 metų, Vilnius, 1994, p.228-229

4 BITTENS Arthur, *Fuhrer durch Memel und Umgebung - 1913*, Memel, 1913, S.27; KRIPS Richard, *Fuhrer durch Memel und seine Ostseebader*, 1930, S.50-51

1931 m. pastate dirbo keliaujančiųjų sveikatos apžiūros įstaiga, Hennings ligoninė (*Wohlfahrtsanstalt, Hennings – Hospital*).<sup>5</sup> 1935 m. pirtis su sveikatinimo įstaigomis susivienijo į „*Hennings – Hospital und Wohlfahrtsanstalt*“. Tais metais patalpas nuomavosi ir „*Memeler – Seemannsheim e. V.*“ draugija.<sup>6</sup> 1942 m. pagrindines šių namų funkcijas tęsė visuomenės sveikatos priežiūros įstaiga „*Wohlfahrtsgebäude*“, o nuomavosi maitinimo įstaiga „*Schank – u. Kantinenwirtschaft Klebigat*“ bei uosto logistikos įmonė „*Geschäftsraume Gesamthafenbetrieb*“. Adresų knygos patvirtina, kad kai kuriose patalpose buvo įrengti nuomojami butai. Jose gyveno ne tik darbuotojai, bet ir kiti asmenys. 1915 m. čia įregistruoti 6 gyventojai, 1926 m. – 6, 1929 m. – 8, 1931 m. – 12, 1935 m. – 10, 1942 m. – 2.<sup>7</sup> Duomenys apie juos apibendrinti žemiau pateikiamoje lentelėje. Paryškinti skirtingais metais besikartojantys asmenys ir bendrapavardžiai (numanomi giminaičiai):

#### Pamiršta miesto viešoji erdvė

1913 m. aplinką papuošė ir papildė prieš Sveikatingumo namą įrengtas fontanas – šulinys. Karštą vasaros dieną numalšinti troškulį ar atsivėsinti vandeniui buvo galima tiesiog vietoje. Fontanas – šulinys buvo sudarytas iš keturių susiekiančių dalių. Šonuose prišlietos dvi stilizuotais žiedlapiais – pailgomis plunksnomis papuoštos akmeninės kubo formos talpos vandeniui. Svarbiausiu akcentu tapo ant trijų metrų akmeninio obelisko iškelta gaidžio iš balto akmens figūra. Būtent ji tapo pretekstu Sveikatingumo namą pradėti neoficialiai vadinti „Gaidžio namu“. Iš dviejų obelisko pusių buvo po didelį čiaupą su rankine pompa. Tad vanduo imdavo trykšti truputį pasidarbavus rankomis. Fontaną – šulinį sukūrė Berlyno skulptorius profesorius Gerhard'as Janensch (1860–1933 m.).<sup>8</sup> Šis praktiškas ir dekoratyvus objektas pagyvino poilsinę veiklą prie Sveikatingumo namo. Už pastato buvo puoselėjimas L raidės formos ūksmingas skveras. Jo viduryje suformuotas ovalus žolynas.

Šio centre buvo ir pjeđestalas su skulptūriniais akcentais. Kas tai buvo – skulptūra ar dekoratyvus elementas kol kas duomenų neturime. Pietrytiniame skvero kampe buvo įrengta nedidelė apskrita aikštelė. Suformuotais takais buvo galima apeiti du ratus. Visa teritorija paversta gazonu. Greta gazonus supančių takelių įrengta 10 – 12 suoliukų. Teritorija iš gatvių ir gretimos sklypo pusės apsodinta dekoratyviniais krūmais ir medžiais.<sup>9</sup> Sukurta nuo uosto šurmulio atskirta kompaktiška viešoji erdvė poilsiui. Nesunku įsivaizduoti čia besiuilinsčius garlaivių keleivius, aptariančius dienos naujienas uosto darbininkus, išimylėjusių miestiečių porulę, lakstančius vaikus ar laukiančius parengtų dokumentų uosto tarnautojus. Po 1940 m. rytiniame skvero pakraštyje jau stovėjo neaukštas ūkinės paskirties pastatas.<sup>10</sup> 1944 m. žiemą Vokietijos karo lakūnų padarytoje Klaipėdos oro fotografijoje matome Sveikatingumo namo kompleksą visai nenukentėjusį. Nepakitęs pažymėtas ir Raudonosios Armijos topografo parengtoje pirmoje pokario Klaipėdos topografoje.<sup>11</sup>

#### Dabarties miglos

Po Antrojo pasaulinio karo aplinka nedaug pakito. Sveikatingumo name įsikūrė Jungų, o vėliau – vakarinė mokykla. Išlikęs fontanas – šulinys užtikrino neoficialaus – „gaidžio namo“ arba rusiško – „petušok“ pavadinimo gyvavimą. Buvusio Sveikatingumo namo aplinka buvo suniokota. Sovietmečiui pasibaigus, pastate įsikūrė miesto archyvas. Buvusį skverą dabar primena išlikę, bet nepuoslėjami želdynai. Miesto ir uosto „darnos“ tęstinumą atspindi Žiemos uostą atskirianti tvora ir naujajietuvių sodybose klojamas išvogtas sunaikintos Malkų gatvės grindinys. Taip pat intensyvinamos krovos Klaipėdos centre padariniai – triukšmas, dulkės, smarvė, pauosčio gyventojų nepasitenkinimas... Po daugelio metų įrengus perregimas tvoros atkarpa miestui buvo atvertas vaizdas į Kuršių marias ir neriją. Tačiau dabar jis vėl užveriamas naujai statomais sandėliais. Koks buvo tolesnis fontano – šulinio likimas mums nežinoma. Gal būt žinių suteiks straipsnio skaitytojai?

2016 m. vasarą – rudenį Žiemos uostas, jo aplinka plačiau buvo pristatyti Lietuvos jūrų muziejaus lauko parodoje „Jūrinio paveldo ženklai. Žiemos uostas“, kuri Jūros šventės metu eksponuota Tiltų gatvėje, o vėliau – greta perkėlos Šiauriniame Dangės rage.

5 *Adressbuch für die See und Handelstadt Memel. Zusammengestellt auf Grund amtlichen Materials*, Memel, 1929, S.30; *Adressbuch 1931 für die See und Handelsstadt Memel. Zusammengestellt auf Grund aml. Materials*, Memel, 1931, S.29

6 *Klaipėdos Miesto Adresų knyga 1935. Sustatyta pagal oficialią medžiagą*, Klaipėda, 1935, p.20

7 *Adressbuch Königliche Preussische See und Handelstadt Memel und deren Vorort 1915. Zusammengestellt auf Grund amtlichen Materials*, Memel, 1915, S.32, 48, 56, 66, 68, 78; *Adressbuch für die See und Handelstadt Memel. Zusammengestellt auf Grund aml. Materials*, Memel, 1926, S.32; *Adressbuch für die See und Handelstadt Memel. Zusammengestellt auf Grund amtlichen Materials*, Memel, 1929, S.30; *Adressbuch 1931 für die See und Handelsstadt Memel. Zusammengestellt auf Grund aml. Materials*, Memel, 1931, S.29; *Klaipėdos Miesto Adresų knyga 1935. Sustatyta pagal oficialią medžiagą*, Klaipėda, 1935, p.20; *Einwohnerbuch für Stadt und Landkreis Memel*, Memel, 1942, S.16

8 BITTENS Arthur, *Führer durch Memel und Umgebung - 1913*, Memel, 1913, S.27; KRIPS Richard, *Führer durch Memel und seine Ostseebäder*, 1930, S.51; TATORIS Jonas, *Senoji Klaipėda*. Urbanistinė raida ir architektūra iki 1939 metų, Vilnius, 1994, p.292

9 Detalus tarpukario želdynų planas publikuojamas internete: <http://www.bork-on-line.de/Memel/maps-de/000127.htm> Paskutinį kartą tikrinta 2016 m. lapkričio 16 d.

10 Jis pažymėtas 1941 – 1942 m. *Memel – Bommelsvitte. Katasterplankarte 1:5000*. Žemėlapiu sudarytojai naudojo 1939 m. oro fotografiją.

11 Parengtas 1947 – 1949 m. taचेometrines nuotraukas pagrindu *Plan g. Klaipeda M 1:5000*



## Iš praeities

<i>metai</i>	<i>vardas pavardė</i>	<i>kiti duomenys</i>
1915 m.	A. Kausch	Siuvėjo gyzelis
	A. Müller	Kepėjas
	R. Radtke	Šaltkalvis
	M. Schultz	Pensininkas laivo kapitonas
	T. Seidler	Namų prižiūrėtojas - ūkvedys
	A. Werner	Mėsininko gyzelis
1926 m.	Thomas Seidler	Namų prižiūrėtojas - ūkvedys
	Konstantin Bröderlow	Pirklys
	Ernst Machne	Pensininkas
	Erna Naumann	Advokato našlė
	Heinrich Pokallnischkies	Stalius
	Urte Pokallnischkies	Tarnaitė
1929 m.	Thomas Seidler	Namų prižiūrėtojas - ūkvedys
	Konstantin Bröderlow	Pirklys
	Ernst Machne	Magistrato sekretorius
	Karl Missath	Rentjie t.y. užsiimantis nekilnojamo turto nuoma
	Wilhelm Müller	Prekeivis
	Erna Naumann	Advokato našlė
	Johannes Rohde	Pirklys
	Johannes Zinnau	Taupomosios kasos sekretorius
1931 m.	Thomas Seidler	Namų prižiūrėtojas - ūkvedys ir valdytojas
	Konstantin Bröderlow	Pirklys
	Gertrud Hellbach	Ištekėjusi moteris - namų šeiminė
	Ernst Machne	Pensininkas magistrato sekretorius
	Henry Manleitner	Mėsininkas
	Karl Missath	Rentjie
	Wilhelm Müller	Prekeivis
	Erna Naumann	Advokato našlė
	Johannes Rohde	Pirklys
	Erna Sauer	Kambarinė
	Marie Weiss	Pensininkė
	Herta Zinnau	Ištekėjusi moteris - namų šeiminė
1935 m.	Johann Klebingat	Namų prižiūrėtojas - ūkvedys. Jis turėjo telefoną.
	Mellachas Alatko	Siuvėjas
	Fritz Aschmutat	Policininko asistentas
	Marta Borchert	Šeimininkė
	Hans Klebingat	Pensininkas
	Ernst Machne	Magistrato sekretorius ir privatus rašytojas
	Henry Manleitner	Mėsinininkas
	Erna Naumann	Advokato našlė
	Till Neumann	Studentas
	Trude Neumann	Studentė
	Urte Perkams	Tarnaitė
1940 m. skelbiami 1942 m.	Johann Klebingat	Namų prižiūrėtojas - ūkvedys. Jis ir šios įstaigos valdytojas. Jis turėjo telefoną.
	Fritz Aschmutat	Policininkas



3 pav. Sveikatingumo namas, XX a. 3 deš.

---

## THE RELICT OF THE WINTER PORT - “GAIDŽIO HOUSE”

*Dainius ELERTAS*  
*Historian of the Lithuanian Sea Museum*

Today, many of the old ideas may seem weird. It is hard to imagine that the port of Klaipėda has been open to the city for centuries. At the beginning of the 20th century there was a railway station, pubs. The town dwellers liked to walk on the quays and watch stevedoring, ship mooring work. It is true that some of the territory was partially restricted for security reasons during intense activity. However, in Klaipėda, there was also a fostering of a port city or

a coherent coexistence of both the port and the city. Idyl stopped in 1939 events. At that time, the complete closure of the enclosed territories in the port was completed by a complete exclusion at the time of the event. 1947 The fence has been built. The former harmony was reminiscent of the few surviving relics. One of them is the former Wellness House (Wohlfahrtsgebäude Nature Reserve St. 22) and its surroundings.





*E. Lasio nuotrauka*

---

## DABARTIES PULSAS

---



# LIETUVOS JŪRŲ MUZIEJAUS FILOFALERISTIKOS RINKINIO APRAŠAS

Milda KONTRIMĖ  
*Lietuvos jūrų muziejaus istorikė*

Lietuvos jūrų muziejaus filofaleristikos (suvenyrinių ir proginių ženklelių) rinkinys pradėtas formuoti XX a. 9-ajame dešimtmetyje tuometinio muziejaus direktoriaus Aloyzo Každailio. Šiandien šiame rinkinyje yra 1 358 ženkleliai. Jie yra muziejaus numizmatikos rinkinio dalis (be ženklelių, jį sudaro monetos, medaliai, bonistika – iš viso per 3 600 eksponatų). Filofaleristikos rinkinys, kuris kasmet pildomas, skirstomas į pagrindinį (30 ženklelių) ir pagalbinį (1 328 ženkleliai) fondus (žr. 1 priedą).

## Filofaleristikos istorija Lietuvoje

Filofaleristikos pradžią Lietuvoje galima sieti su 1858 m. Motiejaus Valančiaus iniciatyva išleistu ženkleliu, skirtu blaivybės sąjūdžiui paminėti<sup>1</sup>.

XX a. pr. ženkleliai daugiausia buvo leidžiami Vilniuje. Tuo metu lietuviškus ženklelius leido ir Lietuvos išeiviai Latvijoje, Anglijoje, Jungtinėse Amerikos Valstijose<sup>2</sup>. Amerikos lietuvių organizacijas ir jų ženklelius, kurių nemaža dalis dar 1935 m. pateko į Nacionalinį M. K. Čiurlionio dailės muziejų, 2002 m. balandžio 26 d. įvykusioje LMA rinkinių mokslinio tyrimo sekcijos V mokslinėje konferencijoje „Lietuvos muziejų mokslinė veikla“ trumpai pristatė Rūta Verkeliene<sup>3</sup>.

Iki šiol išsamiausiai tyrinėti ir aprašyti XX a. pirmosios pusės ženkleliai. 1993 m., jau po Lietuvos (filo)aleristikos pradininku laikomo Algimanto Astiko (1929–1990 m.) mirties, publikuota knyga „Lietuvos ordinais, medaliai ir ženkleliai 1918–1940“. Ženklelius knygoje pasiūlyta skirstyti į grupes: sportiniai, mokyklų, uniforminiai, skautų, organizacijų, religiniai, propagandiniai, aviacijos, proginiai ir neišaiškinamos paskirties<sup>4</sup>. A. Astiko indėlis į lietuviškos (filo)aleristikos tyrimus dar kartą prisimintas 2010 m. balandžio 27 d. įvykusios LMA rinkinių mokslinio tyrimo sekcijos XIII mokslinės konferencijos „Lietuvos muziejininkytė: raiša, asmenybės, perspektyvos“ metu<sup>5</sup>. Dar po kelerių metų,

2012 m. sausio mėn., Lietuvos nacionalinis muziejus pristatė ir pirmąją virtualią parodą, kurioje buvo eksponuojami A. Astiko sukaupti ir po jo mirties muziejui perduoti XX a. 3–4-ojo dešimtmečių Lietuvos sporto ženkleliai<sup>6</sup>. Dabar internete galima apžiūrėti ir kitus A. Astiko Lietuvos nacionaliniam muziejui perduotus ženklelius, kurie suskirstyti temomis: skautų ženkleliai<sup>7</sup>, religinių organizacijų ženkleliai<sup>8</sup>, sukarintų organizacijų ženkleliai<sup>9</sup>, aviacijos organizacijų ženkleliai<sup>10</sup>, ugniagesių organizacijų ženkleliai<sup>11</sup>, politinių organizacijų<sup>12</sup> ir kitų organizacijų ženkleliai<sup>13</sup>. A. Astiko darbą tęsia faleristas Vilius Kavaliauskas. Jo knygos „Ordinais ir medaliai: Estija, Latvija, Lietuva (1918–1940)“ (1997 m.), „Už nuopelnus Lietuvai“ (2003 m.) ir kt. toliau pildo XX a. pirmosios pusės (filo)aleristikos tyrimų spragas.

XX a. antrosios pusės lietuviški ženkleliai iki šiol išsamiau neanalizuoti. Žinoma, kad daugiausia jų buvo gaminama Vilniaus<sup>14</sup> ir Klaipėdos dailės<sup>15</sup> kombinateuose, Telšiu

1 ASTIKAS, A. *Lietuvos ordinais, medaliai ir ženkleliai 1918–1940*, Vilnius, 1993, p. 12.

2 Ten pat, p. 13.

3 VERKELIENĖ, R. Amerikos lietuvių organizacijos ir jų ženkleliai, *In Lietuvos muziejų rinkiniai*, Sud.:R. Navardauskas-Palaima, 2002, Nr. 1, Kėdainiai, p. 36–37.

4 ASTIKAS, A. ..., p. 30.

5 KUODYTĖ, R. Algimanto Astiko kolekcija ir jos reikšmė Lietuvos nacionalinio muziejaus faleristikos ir filofaleristikos rinkinių formavimui, *In Lietuvos muziejų rinkiniai*, Sud. V. Šiukščenė, 2010, Nr. 9, p. 93–97.

6 1918–1940 m. Lietuvos organizacijų ženkleliai iš Algimanto Astiko kolekcijos [interaktyvus]. Prieitis per internetą: <<http://www.lnm.lt/virtualios-parodos/1918-1940-m-lietuvos-organizaciju-zenkleliai-is-algimanto-astiko-kolekcijos>>.

7 Skautų ženkleliai [interaktyvus]. Prieitis per internetą: <<http://www.lnm.lt/virtualios-parodos/1918-1940-m-lietuvos-organizaciju-zenkleliai-is-algimanto-astiko-kolekcijos?task=view&id=593>>.

8 Religinių organizacijų ženkleliai [interaktyvus]. Prieitis per internetą: <<http://www.lnm.lt/virtualios-parodos/1918-1940-m-lietuvos-organizaciju-zenkleliai-is-algimanto-astiko-kolekcijos?task=view&id=594>>.

9 Sukarintų organizacijų ženkleliai [interaktyvus]. Prieitis per internetą: <<http://www.lnm.lt/virtualios-parodos/1918-1940-m-lietuvos-organizaciju-zenkleliai-is-algimanto-astiko-kolekcijos?task=view&id=595>>.

10 Aviacijos organizacijų ženkleliai [interaktyvus]. Prieitis per internetą: <<http://www.lnm.lt/virtualios-parodos/1918-1940-m-lietuvos-organizaciju-zenkleliai-is-algimanto-astiko-kolekcijos?task=view&id=596>>.

11 Ugniagesių organizacijos ženkleliai [interaktyvus]. Prieitis per internetą: <<http://www.lnm.lt/virtualios-parodos/1918-1940-m-lietuvos-organizaciju-zenkleliai-is-algimanto-astiko-kolekcijos>>.

12 Politinių organizacijų ženkleliai [interaktyvus]. Prieitis per internetą: <<http://www.lnm.lt/virtualios-parodos/1918-1940-m-lietuvos-organizaciju-zenkleliai-is-algimanto-astiko-kolekcijos?task=view&id=598>>.

13 Kitų organizacijų ženkleliai [interaktyvus]. Prieitis per internetą: <<http://www.lnm.lt/virtualios-parodos/1918-1940-m-lietuvos-organizaciju-zenkleliai-is-algimanto-astiko-kolekcijos?task=view&id=599>>.

14 Vilniaus Naujamiestyje dailės kombinatas „Dailė“ veikė nuo 1946 m. Šiandien buvusiam „Dailės“ pastate planuojama įrengti meno inkubatorius (dailės dirbtuves).

15 Klaipėdos dailės kombinatas „Dailė“ veikė nuo 1946 m. Šiandien buvęs „Dailės“ pastatas nugriautas.

„Praktikoje“<sup>16</sup>. Visgi didžiausia dalis šio laikotarpio ženklelių Lietuvos kolekcionierius pasiekė iš kitų Tarybų Sąjungos respublikų.

To meto ženklelius galima skirstyti į dvi pagrindines grupes: proginius ir propagandinius:

**Proginiai ženkleliai** – ženkleliai, susiję su konkrečiais įvykiais, vieta: šventės, parodos, jubiliejai. Jie skirstomi į:

1. Renginių – švenčių, parodų ženkleliai dalyviams, vadovams, svečiams.
2. Pasitarimų – suvažiavimų, konferencijų dalyviams, svečiams.
3. Kiti – jubiliejiniai, statyboms, stovykloms paminėti<sup>17</sup>.

**Propagandiniai ženkleliai** – tiesiogiai nesusiję su kuria nors organizacija, jos veikla. Jie skirti įteigti, priminti. Skirstomi į:

1. Kryptingus – su konkrečiu motyvu, bet be konkrečios paskirties.
2. Suvenyrinius – dekoratyvinio pobūdžio, be konkrečios paskirties<sup>18</sup>.

Lietuvai atgavus nepriklausomybę, dėl geresnės kokybės ženklelių, apdovanojimų buvo kreipiamasi ir į Prancūzijos, Šveicarijos, Estijos įmones<sup>19</sup>.

Pastaruosiu metu kolekcininkų, muziejų darbuotojų dėmesio sulaukia jau ne tik (filo)aleristikos kolekcijų pildymas, sisteminimas, aprašymas, bet ir korozija – oro, deguonies reagavimas su metalu. Būtent apie muziejuose saugomų ženklelių koroziją ir apsaugojimo nuo jos būdus diskutuota 2009 m. balandžio 28 d. vykusios LMA rinkinių mokslinio tyrimo sekcijos XII mokslinės konferencijos „Lituanistika muziejuose“ metu<sup>20</sup>.

#### Kolekcijos: jų dydis, reikšmė

Pirmieji 4 ženkleliai – „Baltijai 30“ («Балтия, 30») ir „Baltija“ («Балтия») A. Každailio muziejaus fondams perduoti 1982 m.<sup>21</sup> Pagaminti Lietuvoje tais pačiais 1982 m., jie gali būti priskirtini prie proginių ženklelių grupės – laivų statykla „Baltija“, Tarybų Sąjungos laivų statybos ministerijos nurodymu įkurta 1952 m.<sup>22</sup>, 1982 m. minėjo savo 30-metį.

Apdovanojimams, ženkleliams ir medaliams gaminti

16 Telšių „Praktika“ savo veiklą pradėjo 1961 m.; šiandien įmonė savo veiklą tęsia kaip UAB „Telšių praktika“.

17 Ten pat, p. 24.

18 Ten pat, p. 34.

19 Ten pat, p. 24.

20 JAKŠTIENĖ, A., KUODYTĖ, R., POVILOVSKA, R. Šiuolaikinių lituanistinių faleristikos eksponatų saugojimo problemos, *In Lietuvos muziejų rinkiniai*, Sud. V. Šiukščenė, 2009, Nr. 8, Vilnius, p. 97–100.

21 Eksp. priėmimo aktras Nr. 34; 1982-10-18. Ženklelių numeris pirminės apskaitos knygoje KJM 3005 (1–4).

22 Baltijos laivų statykla. Sud. K. Demereckas, Klaipėda, 2002, p. 39–42.

dažniausiai buvo (ir yra) naudojami septyni metalai: platinas, auksas, sidabras, varis, aliuminis, cinkas, alavas ir nikelis<sup>23</sup>. Pirmieji keturi ženkleliai, manytina, yra iš nikelio (smulkesnė medžiagos sudėtis nenagrinėta nė vieno ženklelio atveju). Trys iš jų – dengti spalvotu emaliu.

Ženklelių matmenys: didžiausio – 26x26x1 mm, mažiausio – 15x23x0,5 mm.

Prieiga prie kolekcijos: visi keturi ženkleliai inventorinti muziejinių vertybių inventorinėje knygoje, eilės numeris NF 544–547. Inventoriniai aprašai su fotografijomis perkelti į integralią muziejų informacinę sistemą LIMIS (<http://www.limis.lt/>).

1982 m. G. S. Volkov Lietuvos jūrų muziejui pardavė 281 ženklelį<sup>24</sup>. Visi jie pagaminti XX a. 8–9-uoju dešimtmėčiais Tarybų Sąjungoje iš balto ar spalvoto metalo lydinio, dengti permatomo arba spalvoto emalio sluoksniu arba užklijuoti veidrodinio stiklo gabalėliu. Keli ženkleliai pagaminti iš plastiko arba juo dengti.

Didžiąją dalį šios kolekcijos ženklelių galima priskirti propagandinių ženklelių grupei, kryptingų ženklelių, t. y. ženklelių su konkrečiu motyvu, tačiau be aiškesnės paskirties, pogrūpiui<sup>25</sup> (pavyzdžiui, ženklelių KJM pm 4594 (108–113) averse išpausti užrašai: «Вся власть советам!» (Visa valdžia taryboms!)).

Temiškai visus ženklelius būtų galima suskirstyti į: Rusijos burinis laivynas (19 vnt.), karinis laivynas (17 vnt.), motorlaiviai (11 vnt.), 1917 m. Spalio revoliucijos laivų eskadrai skirti laivai (5 vnt.), 1905 m. Rusijos revoliucijos laivai (2 vnt.), upių laivininkystės laivai (2 vnt.), kruiziniai laivai (2 vnt.), mokslinių tyrimų laivai (2 vnt.), miškovežiai (1 vnt.), tanklaiviai (1 vnt.), garlaivis (1 vnt.), ledlaužis (1 vnt.), kita (2vnt.).

Ženklelių matmenys: plačiausias ženklelis šioje kolekcijoje – 58 mm, aukščiausias – 58 mm. Ženklelių storis svyruoja nuo 0,5 mm iki 4 mm.

Prieiga prie kolekcijos: 61 ženklelis inventorintas muziejinių vertybių inventorinėje knygoje, eilės numeris NF 555–614. Inventoriniai aprašai su fotografijomis perkelti į integralią muziejų informacinę sistemą LIMIS (<http://www.limis.lt/>).

1983 m. A. Monkus muziejui padovanojo 2 propagandinius ženklelius: „Socialistinio lenktyniavimo nugalėtojas 1976 m.“ («Победитель соцсоревнования, 1976») ir „10-

23 JAKŠTIENĖ, A., KUODYTĖ, R., POVILOVSKA, R. ..., p. 98.

24 Eksp. priėmimo aktras Nr. 42; 1982-12-11. Ženklelių numeris pirminės apskaitos knygoje KJM pm 4594 (1–281).

25 ASTIKAS, A. ..., p. 34.

ojo penkmečio spartuolis“ («Ударник 10 пятилетки»)<sup>26</sup>. Abu ženkleliai pagaminti (pagaminimo vieta tiksliai nenusakoma) XX a. antrojoje pusėje iš spalvoto metalo lydinio, dengti spalvoto emalio sluoksniu.

1984 m. L. Šmerauskienė muziejui padovanojo 1 XX a. antrojoje pusėje Taline pagamintą ženklelį „Lietuvos jūrų jachtklubas“<sup>27</sup> (ženklelio pagaminimo vietą nurodo atspaudas reverse). Pagamintą iš balto metalo lydinio, dengtą spalvoto emalio sluoksniu, ženklelį galima priskirti organizacijų grupei – jai priskiriami įvairių sąjungų, draugijų, įstaigų, kitų atskirų grupuočių ir susivienijimų, taip pat tarptautiniai ženkleliai<sup>28</sup>.

Ženklelio matmenys: 20x15x1 mm.

Prieiga prie kolekcijos: ženklelis inventorintas muziejinių vertybių inventorinėje knygoje, eilės numeris NF 554. Inventorinis aprašas su fotografijomis perkeltas į integralią muziejų informacinę sistemą LIMIS (<http://www.limis.lt/>).

1987 m. vidutinio žvejybos tralerio (VŽT) kapitonas G. Potapenka padovanojo 2 ženklelius: „9-ojo penkmečio spartuolis“ («Ударник 9 пятилетки») ir „TSRS žuvininkystės ministerija. Socialistinis lenktyniavimas“ («Отличник соцсоревнования. ССРС министерство рыбного хозяйства»)<sup>29</sup>. Abu propagandiniai ženkleliai (pagaminimo vieta tiksliai nenusakoma) pagaminti XX a. antrojoje pusėje iš spalvoto metalo lydinio, dengti spalvoto emalio sluoksniu.

1987 m. M. Jakubovas muziejui padovanojo 1 ženklelį „Komunistinio darbo spartuolis“ («Ударник коммунистического труда»)<sup>30</sup>. Propagandinis ženklelis pagamintas (pagaminimo vieta tiksliai nenusakoma) XX a. antrojoje pusėje iš spalvoto metalo lydinio, dengtas spalvoto emalio sluoksniu.

1988 m. pirmasis vidutinio žvejybos tralerio (VŽT) „Dubingiai“ kapitonas V. Jakimenko muziejui padovanojo 2 ženklelius: „TSRS žuvininkystės ministerija – už 5 metų beavarinį darbą“ («За безаварийную работу. Минрыбхоз СССР. 5 лет») ir „TSRS žuvininkystės ministerija – už 10 metų beavarinį darbą“ («За безаварийную работу. Минрыбхоз СССР. 10 лет»)<sup>31</sup>. Ženkleliai pagaminti (paga-

minimo vieta tiksliai nenusakoma) XX a. antrojoje pusėje iš spalvoto metalo lydinio, dengti spalvoto emalio sluoksniu.

1989 m. pirmasis Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus vedėjas V. Drevinskas fondams perdavė 2 ženklelius: „Lietuvos buruiotojų žygis per Atlantą“ ir „New York–Klaipėda“<sup>32</sup>. Abu ženkleliai pagaminti iš metalo lydinio, vienas iš jų dengtas spalvoto emalio sluoksniu. Išleisti Lietuvoje 1989 m. gegužės 1 d. – rugsėjo 2 d. „Žygiui per Atlantą“ paminėti (tomis dienomis patyrę lietuviai buruiotojai jachtomis „Lietuva“, „Audra“ ir „Dailė“ iš Klaipėdos nuplaukė į Niujorką ir atgal, tuo simboliškai pažymėdami SSRS režimo pabaigą ir Nepriklausomos Lietuvos atgimimą<sup>33</sup>), todėl gali būti priskirti prie proginių ženklelių grupės.

Ženklelių matmenys: 24x19x1 mm ir 31x21,5x1 mm.

Prieiga prie kolekcijos: ženkleliai inventorinti muziejinių vertybių inventorinėje knygoje, eilės numeris NF 548–549. Inventoriniai aprašai su fotografijomis perkelti į integralią muziejų informacinę sistemą LIMIS (<http://www.limis.lt/>).

1993 m. jachtos „Lietuva“ kapitonas S. Kudzevičius muziejui padovanojo 4 ženklelius: „Klaipėdos miesto jūrinis buruiotojų klubas“ (organizacijų grupė), „Lietuvos buruiotojų žygis per Atlantą“ (2 vnt. – proginiai ženkleliai), „Grand regatta Columbus 1992“ (proginis ženklelis)<sup>34</sup>. Trys ženkleliai pagaminti Lietuvoje XX a. 9-ajame dešimtmetyje iš spalvoto ir balto metalo lydinio, vienas iš jų dengtas spalvoto emalio sluoksniu. Vienas ženklelis pagamintas Ispanijoje iš balto metalo lydinio, apklijuotas plastikumu, skirtas 1992 m. balandžio–rugpjūčio mėnesiais vykusiai burlaivių ir jachtų regatai per Atlanto vandenyną paminėti.

Ženklelių matmenys: plačiausias – 31 mm, aukščiausias – 21,5 mm, didžiausio skersmens apvalus ženklelis – 56 mm. Ženklelių storis svyruoja nuo 1 iki 2 mm.

Prieiga prie kolekcijos: ženkleliai inventorinti muziejinių vertybių inventorinėje knygoje, eilės numeris NF 550–553. Inventoriniai aprašai su fotografijomis perkelti į integralią muziejų informacinę sistemą LIMIS (<http://www.limis.lt/>).

2011 m. kolekcininkas A. J. Urbonas padovanojo 1 031 ženklelį<sup>35</sup>.

26 Eksp. priėmimo aktras Nr. 10; 1983-03-23. Ženklelių numeris pirminės apskaitos knygoje KJM 3485–3486.

27 Eksp. priėmimo aktras Nr. 6; 1984-02-24. Ženklelių numeris pirminės apskaitos knygoje KJM pm 5240.

28 ASTIKAS, A. ..., p. 34.

29 Eksp. priėmimo aktras Nr. 28; 1987-12-22. Ženklelių numeris pirminės apskaitos knygoje KJM pm 7004, 7006.

30 Eksp. priėmimo aktras Nr. 29; 1987-12-22. Ženklelių numeris pirminės apskaitos knygoje KJM pm 7019.

31 Eksp. priėmimo aktras Nr. 37; 1988-12-26. Ženklelių numeris pirminės apskaitos knygoje KJM 6953, 6954.

32 Eksp. priėmimo aktras Nr. 8; 1989-05-10. Ženklelių numeris pirminės apskaitos knygoje KJM 6991 ir KJM 6993.

33 Žygis per Atlantą / *Across the Atlantic*. Sud.: S. Šemeškevičienė, G. Pilaitis. Vilnius: Lietuvos tautinis olimpinis komitetas, 1991.

34 Eksp. priėmimo aktras Nr. 14; 1993-07-19. Ženklelių numeris pirminės apskaitos knygoje KJM 7737, KJM 7738, KJM 7739 ir KJM 7740.

35 Eksp. priėmimo aktras Nr. 12; 2011-11-03. Ženklelių numeris pirminės apskaitos knygoje LJM pm 10712 (1–1031).

Visi ženkleliai pagaminti XX a. antrojoje pusėje Tarybų Sąjungos respublikose: Latvijoje (35 vnt.), Estijoje (37 vnt.) ir t. t.

Iš visos kolekcijos Lietuvoje pagaminta 115 ženklelių: 33 vnt. su Palangos miesto heraldika, miesto paminklais, įvykiais; 14 vnt. skirta Lietuvos jūrų laivininkystei, okeaninio ir žvejybos laivyno žvejybos bazėms; 14-oje ženklelių pavaizduota Kuršių nerija: jos miestelių heraldika, žvejų burvaltė – kurėnas, vėtrungės; 14 ženklelių skirta Klaipėdos miestui; 2 – Ignalinos; 10 ženklelių su Lietuvos jūrų muziejaus ir akvariumo fauna (jūrų arkliukai, pingvinai, ruoniai ir kt.); 3 – su žuvimis; 3 skirti Palangos gintaro muziejui; po 2 ženklelius – Palangos vaikų turistinei bazei-stovyklai, Klaipėdos ir Debreceno miestų draugystei pažymėti, paminklui tarybiniais kariams Klaipėdoje; po vieną – Žuvintams, Žvejo diena, 1988 m. Jūros šventei, Liudvikui Rėzai. Ženklelių „Korčaginietis“ («Корчагинец») (LJM pm 10712 (17–24) (Vilniaus dailės kombinatas), „Suchumis“ («Сухум») (LJM pm 10712 (527)) (Telšiai), „Baku“ («Баку») (LJM pm 10712 (530)), „Kaspijos jūros laivininkystės kompanija“ («Каспир») (LJM pm 10712 (548)) ir „Šiaurės jūrų laivininkystė“ («СМП») (LJM pm 10712 (549)) (Klaipėdos dailės kombinatas) pagaminimo vietą nurodė pats kolekcininkas. Reverse jokių išpaudų, nurodančių pagaminimo vietą, nėra.

Beveik visi ženkleliai – iš balto arba spalvoto metalo lydinio, padengti permatomu arba spalvotu emaliu. Vos kelios dešimtys ženklelių pagaminti iš metalo lydinio, padengti veidrodiniu stiklu. Dar mažesnė ženklelių dalis – plastiko pagrindu.

Remiantis A. Astiko ženklelių grupavimo principu, iš A. J. Urbono kolekcijos išskirtini proginiai ženkleliai, susiję su konkrečiais įvykiais, vieta, datomis. Tai 1981 m. pagamintas ženklelis, skirtas Gusevo šviesos technikos armatūros gamyklos 25 metų sukakčiai paminėti; ženklelis „Palangos turbazei – 10 metų“; ženklelis „Jūros šventė 1988 m.“; ženklelis „Klaipėdos okeaninio laivyno bazei 25 metai“; du ženkleliai, išleisti 1970 m. Klaipėdos ir Debreceno miestų draugystei pažymėti; du ženkleliai, išleisti 1980 m. ir 1985 m. minint 35-ąsias ir 40-ąsias Klaipėdos užėmimo metines; ženklelis „Baltijos laivų remonto įmonei – 25 metai“; ženkleliai „Palanga 1976 metais“ ir „Palanga 1987 metais“; ženklelis „Estradinės muzikos festivalis Palangoje 1982 m.“; 1972 m. pagamintas ženklelis, skirtas Nachodkos jūrų prekybos uostui 25 metų jubiliejui paminėti; 1979 m. ženklelis, skirtas Tarptautiniams vaikų metams pažymėti; 1973 m. ženklelis Kerčės miesto-didvyrio statuso (už nuopelnus Antrajame pasauliniame kare) 30-mečiui pažymėti; 1984 m. ženklelis,

skirtas Antrojo visos Sovietų Sąjungos speleologų suvažiavimo dalyviams; 3 ženkleliai skirti Juodosios jūros laivininkystės 50-mečiui pažymėti; 19 ženklelių, išleistų 1984 m., skirta tų metų gegužės 25 d. – birželio 3 d. vykusiam jaunių futbolo čempionatui pažymėti; 1988 m. išleistas ženklelis „Ledlaužis SIBIRAS“, skirtas naujos laivų trasos Murmanskas–Dudinka dešimtmečiui pažymėti ir t. t.

Kolekcininkas 1 031 ženklelių buvo suskirstęs temomis: Baltijos jūra (285 vnt.), Tolimieji Rytai (27 vnt.), Juodosios jūros uostai ir kurortai (237 vnt.), pasaulio valstybės, kurių sienas skalauja jūros ir vandenynai (26 vnt.), buriniai laivai (35 vnt.), ledlaužiai (35 vnt.), įvairūs su jūreivyste ir žuvininkyste susiję ženklai (70 vnt.), jūrų tema (58 vnt.), karo laivynas (87 vnt.), jūreivystė (25 vnt.), kreiseris „Aurora“ (18 vnt.), vandens sportas (82 vnt.), ? (57 vnt.).

Ženklelių matmenys: plačiausias ženklelis šioje kolekcijoje – 33 mm, aukščiausias – 40 mm, didžiausio skersmens apvalus ženklelis – 43 mm. Ženklelių storis svyruoja nuo 0,5 mm iki 3 mm.

Prieiga prie kolekcijos: 619 ženklelių inventorinta muziejinių vertybių inventorinėje knygoje, eilės numeris NF 1–543, 616–691. Inventoriniai aprašai kartu su fotografijomis perkelti į integralią muziejų informacinę sistemą LIMIS (<http://www.limis.lt/>).

2011 m. Laivybos istorijos skyriaus vedėjas R. Adomavičius fondams perdavė 21 ženklelių: 16 – į pagrindinį fondą ir 5 – į pagalbinį.

Pagrindinio fondo eksponatai: „Klaipėdos valstybinis jūrų uostas“ (2 vnt. – suvenyriniai ženkleliai), „UAB Limarko“ (4 vnt. – suvenyriniai ženkleliai), „Vėliuonos herbas“ (suvenyrinis ženklelis), „Lindesnes švyturys Norvegijoje“ (suvenyrinis ženklelis), „Vėjų rožė“ (2009 m. išleistas proginis ženklelis), „MCC“ (suvenyrinis ženklelis), „Jūrų muziejus-akvariumas“ (2 vnt. – proginiai ženkleliai, skirti Lietuvos jūrų muziejaus 30-mečiui pažymėti), „Lietuvos jūrų muziejus“ (3 vnt.; iš jų vienas – proginis, skirtas Lietuvos jūrų muziejaus 25-mečiui pažymėti ir du – suvenyriniai), „Klaipėdos švyturys“ (proginis ženklelis, skirtas Klaipėdos švyturio 200 m. gimtadieniui pažymėti). Ženkleliai pagaminti XX a. antrojoje pusėje – XXI a. 1-ajame dešimtmetyje, iš balto ir spalvoto metalo lydinio; dauguma dengti spalvoto emalio sluoksniu. Vienas ženklelis pagamintas Norvegijoje, vienas – Ispanijoje, likusieji – Lietuvoje.

Ženklelių matmenys: plačiausias ženklelis šioje kolekcijoje – 24 mm, aukščiausias – 25 mm, didžiausio skersmens apvalus ženklelis – 26 mm. Ženklelių storis svyruoja nuo 0,5 mm iki 2 mm.



Prieiga prie kolekcijos: visi ženkleliai inventorinti muziejinių vertybių inventorinėje knygoje, eilės numeris NF 692–707. Inventoriniai aprašai (be fotografijų) perkelti į integralią muziejų informacinę sistemą LIMIS (<http://www.limis.lt/>).

Pagalbinio fondo eksponatai – tai atminimo renginių, kuriuose dalyvavo istoriniai karo klubai, proginiai ženkleliai: „Lietuvos jūrų muziejus, 2004“ (3 vnt. – Lietuvos jūrų muziejaus 25-erių metų jubiliejui skirtų teatralizuotų istorinių kautynių „Nerijos šturmas“ dalyviams) ir „Berezina, 1812“ (2 vnt., skirti 1812 m. Berezinos mūšio inscenizacijos dalyviams). Visi ženkleliai pagaminti iš spalvoto metalo lydinio, dengti spalvoto emalio sluoksniu.

2015 m. muziejiniškė istorikė M. Kontrimė fondams perdavė 7 suvenyrinius ženklelius, pagamintus Lietuvoje XX a. antrojoje pusėje. Tai: „Nida“, „Jūrinis vėžlys“, „Jūrų muziejus ir akvariumas“ (5 vnt.)<sup>36</sup>. Visi ženkleliai pagaminti

36 ASTIKAS, A. ..., p. 34.

iš balto ar spalvoto metalo lydinio, dengti spalvoto emalio sluoksniu.

Ženklelių matmenys: plačiausias ženklelis šioje kolekcijoje – 22 mm, aukščiausias – 22 mm, didžiausio skersmens apvalus ženklelis – 19 mm. Ženklelių storis svyruoja nuo 0,5 iki 3 mm.

Prieiga prie kolekcijos: visi ženkleliai inventorinti muziejinių vertybių inventorinėje knygoje, eilės numeris NF 708–714. Inventoriniai aprašai (be fotografijų) perkelti į integralią muziejų informacinę sistemą LIMIS (<http://www.limis.lt/>).

Kolekcionieriai ar besidomintieji faleristika kviečiami apžiūrėti, tyrinėti muziejaus fonduose saugomus ženklelius tik iš anksto suderinus atvykimo laiką su vyr. fondų saugotoja R. Mažeikiene.

Tel.: (8 46) 490 740, (8 46) 490 751; el. p.: [r.mazeikiene@muziejus.lt](mailto:r.mazeikiene@muziejus.lt)

### Literatūra

1. Astikas, A. *Lietuvos ordinai, medaliai ir ženkleliai 1918–1940*, Vilnius, 1993.
2. Remeckas, E. *Lietuvos numizmatikos bibliografija 1815–1999: bonistika, faleristika, medalininkystė, numizmatika*, Vilnius: Lietuvos nacionalinis muziejus, 2001.

### 1 priedas

Vnt.	Pagrindinis fondas	Pagalbinis fondas	Iš kur ir koku būdu daiktas gautas, gavimo dokumentas ir data
4	KJM 3005 (1–4) NF 544–547		Perdavė A. Každailis, Eksp. pr. aktas Nr. 37 1982-10-18
281		KJM pm 4594 (1–281) NF 555–614	Perdavė G. S. Volkov, Eksp. pr. aktas Nr. 42 1982-12-11
2	KJM 3485–3486		Padovanojo A. Monkus, Eksp. pr. aktas Nr. 10 1983-03-23
1		KJM pm 5240 NF 554	Padovanojo L. Šmerauskienė, Eksp. pr. aktas Nr. 6 1984-02-24
2		KJM pm 7004, 7006	Padovanojo G. Potapenka, Eksp. pr. aktas Nr. 28 1987-12-22
1		KJM pm 7019	Padovanojo M. Jakubovas, Eksp. pr. aktas Nr. 29 1987-12-22
2	KJM 6953–6954		Padovanojo V. Jakimenko, Eksp. pr. aktas Nr. 37 1988-12-26
2	KJM 6991 KJM 6993 NF 548–549		Perdavė V. Drevinskas, Eksp. pr. aktas Nr. 8 1989-05-10
4	KJM 7737–7740 NF 550–553		Padovanojo S. Kudzevičius, Eksp. pr. aktas Nr. 14 1993-07-19

Vnt.	Pagrindinis fondas	Pagalbinis fondas	Iš kur ir koku būdu daiktas gautas, gavimo dokumentas ir data
1 031		LJM pm 10712 (1–1031) NF 1–543, 616–691	Padovanojo A. J. Urbonas, Eksp. pr. aktas Nr. 12 2011-11-03
21	LJM 10774 (1–16) NF 692–707	LJM pm 10713 (1–5)	Perdavė R. Adomavičius, Eksp. pr. aktas Nr. 17 2011-12-29
7		LJM pm 10784 (1–7) NF 708–714	Padovanojo M. Kontrimė, Eksp. pr. aktas Nr. 8 2015-08-18
<b>Iš viso: 1 358</b>	Iš viso: 30	Iš viso: 1 328	

**DESCRIPTION OF THE PHILOPHALETIC COLLECTION OF  
THE LITHUANIAN SEA MUSEUM**

*Milda KONTRIMĖ*  
*Historian of the Lithuanian Sea Museum*

The collection of philophaletics (souvenir and commemorative badges) of the Lithuanian Sea Museum was started to form in the 20th century by the director of the museum Aloyzas Každailis. Today's collection contains 1,358 badges. They are a part of the numismatic collection

of the museum (without badges, it consists of coins, medals - a total of 3,600 exhibits). A collection, which is filled annually, is divided into main (30 badges) and auxiliary (1 328 badges) funds.

## JUODAŽIOČIO GRUNDALO POVEIKIS MIDIJŲ IR ŽIEMOJANČIŲ ANČIŲ POPULIACIJOMS

Artūras SKABEIKIS

Lietuvos jūrų muziejaus Akvariumo ir jūrų gamtos skyriaus specialistas  
Klaipėdos Universitetas, Jūros technologijų ir gamtos mokslų fakultetas, Gamtos mokslų katedra

Andrius ŠIAULYS

Klaipėdos Universitetas, Jūros technologijų ir gamtos mokslų fakultetas, Gamtos mokslų katedra

Rasa MORKŪNĖ

Klaipėdos Universitetas, Jūros technologijų ir gamtos mokslų fakultetas, Gamtos mokslų katedra

Juodažiotis grundalas *Neogobius melanostomus* (1A pav.), smulki dugninė žuvis, kilusi iš Ponto-Kaspijos regiono (Juodosios ir Kaspijos jūrų baseinų), yra viena sėkmingiausių invazinių stuburinių gyvūnų rūšių, išplitusi daugelyje Europos (Copp et al., 2005; Kotta et al., 2016) ir Šiaurės Amerikos (Cooper et al., 2007; Bronnenhuber et al., 2011) vandens telkinių. Įsitvirtinę vietinėje ekosistemoje, grundalai paveikia natūralų mitybos tinklo funkcionavimą, išėsdami didelius kiekius dugno bestuburių (Copp et al., 2008; Krakowiak, Pennuto, 2008), žuvų ikrų ir mailiaus (Steinhart et al., 2004), konkuruodami dėl išteklių su kitomis bentosinėmis žuvimis (Janssen, Jude, 2001; Abbett et al., 2013) ir tapdami pagrindiniu plėšriųjų žuvų, roplių bei paukščių mitybos objektu (King et al., 2006; Almqvist et al., 2010; Reyjol et al., 2010; Johnson et al., 2015).

Juodažiočių grundalų dietos pagrindą sudaro dvigeldžiai moliuskai (Karlson et al., 2007), tačiau jie minta ir pilvakojais moliuskais, vėžiagyviais, daugiašerėmis kirmėlėmis, vabzdžių lervomis bei zooplanktonu (Pennuto et al., 2010; Borchering et al., 2013). Anksčiau atliktų tyrimų metu (Barton et al., 2005; Lederer et al., 2006; Poos et al., 2010) nustatyta, kad didelės grundalų populiacijos sumažina epibentinės bendrijos gausą, biomasę ir rūšinę įvairovę, dėl to intensyviai tarprūšinė konkurencija su kitomis panašią mitybos nišą turinčiomis hidrobiontų rūšimis. Grundalų keliamo maisto stoka neigiamai paveikė Šiaurės Amerikos Didžiųjų ežerų kūjagalvių (French, Jude, 2001; Reid, Mandrak, 2008; Burkett, Jude, 2015) ir Baltijos jūros upinių plekšnių bei otų jauniklių (Ustups et al., 2015) populiacijų gausą.

Nuo 2000 m. stebimas ženklus žiemojančių ledinių ančių (*Clangula hyemalis*) (1B pav.) gausos mažėjimas siejamas su antropogenine veikla: jūros tarša, žvejybos pramone, medžiokle, vėjo energetikos plėtra ir kt. (Skov et al., 2011), neatsižvelgiant į daugiametę pašarinės bazės produktyvumo kaitą. Baltijos jūros regione kol kas neat-

likta tyrimų, analizuojančių juodažiočio grundalo poveikį jo pagrindinio dietos komponento – dvigeldžio moliusko ir potencialaus mitybos konkurento – ledinės anties populiacijoms, todėl sudėtinga tiksliai įvertinti šios invazinės žuvies reikšmę skirtingiems priekrantės mitybos tinklo lygmenims priklausantiems organizmams.

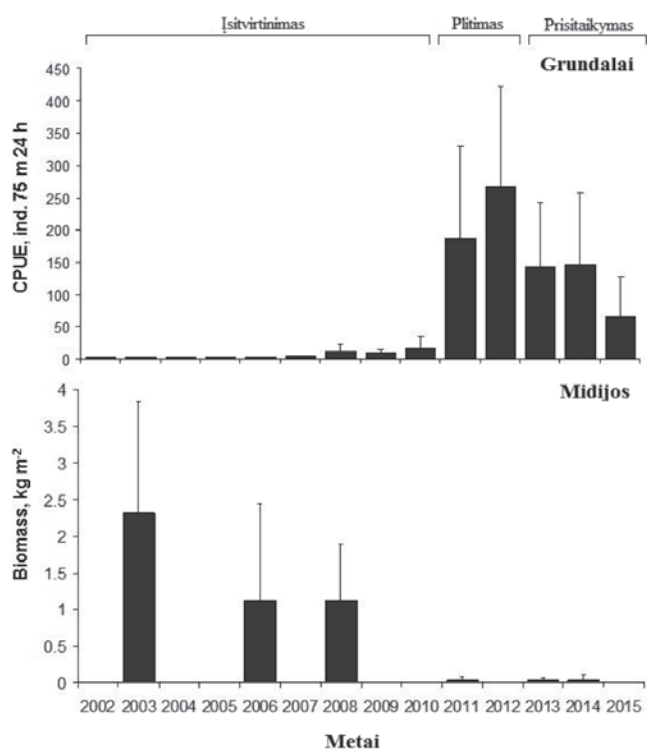
**Darbo tikslas** – įvertinti juodažiočio grundalo poveikį epibentinių dvigeldžių moliuskų ir žiemojančių ančių populiacijoms Baltijos jūros Lietuvos priekrantėje.

### Uždaviniai:

1. Nustatyti daugiametę juodažiočio grundalo ir midijų (*Mytilus edulis*) populiacinę dinamiką.
2. Įvertinti juodažiočio grundalo ir ledinės anties dietos sudėtis, mitybos efektyvumo ir mitybos nišos sanklotą skirtingų grundalo invazijos stadijų metu.



**1 pav.** Baltijos jūros priekrantės bentofagai: juodažiotis grundalas (A) (© J. Fedotova) ir ledinė antis (B) (© S. Karalius)



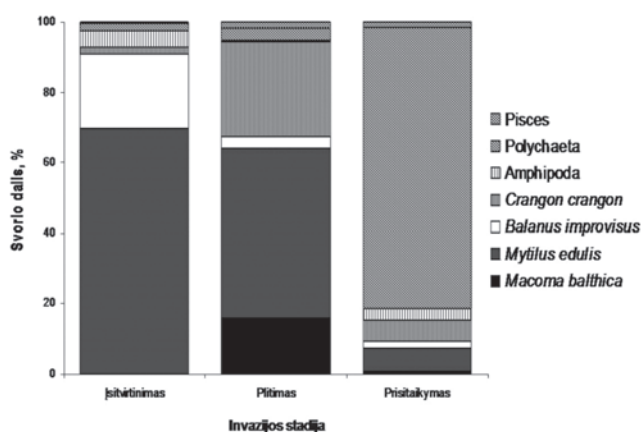
2 pav. Juodažiočio grundalo ir midijų populiacinė dinamika Baltijos jūros Lietuvos priekrantėje 2002–2015 m.

#### Metodika

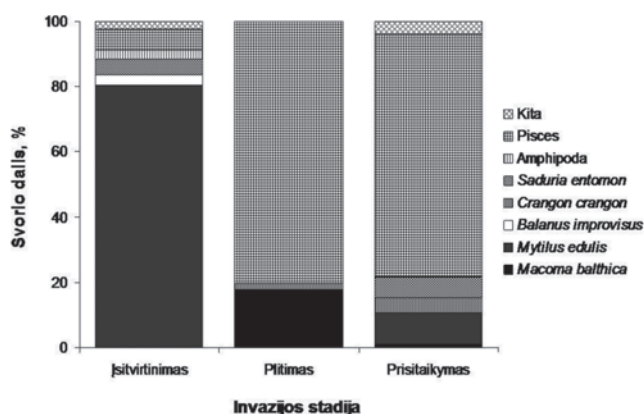
Daugiametė juodažiočių grundalų gausumo dinamika vertinta analizuojant 2002–2015 m. Smiltynės zonoje surinktus ichtiologinės stebėsenos duomenis. Grundalų gausumas išreikštas kaip individų skaičius, sugautas per 24 valandų periodą naudojant 75 m<sup>2</sup> ilgio 20 mm aktyumo statomąjį tinklą (angl. *catch per unit effort* – CPUE). Midijų biomasės dinamika vertinta analizuojant KU JMTC bentologų surinktus duomenis. Mėginiai nuo kietų substratų imti naudojant 20x20 cm rėmelį. Epifaunos mėginiai buvo plaunami per 0,5 mm sietelį, visos midijos išmatuotos ( $\pm$ mm) ir pasvertos ( $\pm$ 0,1 g). Midijų biomasė išreikšta kaip individų, surinktų nuo 1 m<sup>2</sup> kieto dugno, svoris.

Remiantis tradicine biologinės invazijos kreive, buvo išskirtos 3 grundalų invazijos stadijos: isitvirtinimas, plitimas ir prisitaikymas (1 lent.). Žuvų mėginiai rinkti 5–12 m gylyje, naudojant įvairiačius (14–60 mm) statomuosius tinklaidžius. Sugauti grundalai buvo išmatuoti ( $\pm$ mm), pasverti ( $\pm$ 0,1 g), atlikta jų mitybos analizė. Skrandžių ir žarnynų turiniai tirti šviesiniu mikroskopu identifikuojant mitybos objektus iki žemiausio įmanomo taksono. Šlapias mitybos organizmų svoris nustatytas naudojant alometrines ilgių-svorių priklausomybių funkcijas (Rumohr et al., 1987).

Tinkluose nuskendusius ledinių ančių mitybos tyrimams buvo gauta iš akmenuotame biotope (Karklės–Šven-



3 pav. Juodažiočio grundalo mityba skirtingų invazijos stadijų metu



4 pav. Ledinės anties mityba skirtingų juodažiočio grundalo invazijos stadijų metu

tosios zonoje) dirbančių žvejų. Antys buvo matuojamos, sveriamos ir užšaldomos tolesniems tyrimams. Atliekant trofologinę analizę, buvo tiriami ančių gūžių ir skrandžių turiniai, atpažįstant mitybos objektus iki žemiausio įmanomo taksono. Visi tam tikram taksonui priklausantys maistagyviai buvo sudedami ir pasveriami, iš analizės išmetant neorganinės kilmės žvirgždą ir gargždą. Retai juodažiočių grundalų ir ledinių ančių racione rasti makrodumbliai, pilvakojai *Theodoxus fluviatilis* ir *Hydrobia ulvae* bei dvigeldžiai *Cerastoderma edule* ir *Mya arenaria* moliuskai, midzidės *Neomysis integer* ir jūrų tarakonai *Saduria entomon* buvo laikomi kitais mitybos objektais.

Grundalų ir ančių mitybos nišų sanklota vertinta naudojant Schonerio indeksą (1970), kurio vertės svyruoja nuo 0 (nišos visai nesikloja) iki 1 (nišos klojasi 100 %), o esant  $<0,6$ , mitybos nišų sanklota laikoma reikšminga, jei maisto išteklių yra riboti (Martin, 1984).

#### Rezultatai

Juodažiočio grundalo gausumas buvo sąlyginai nedidelis pirmus 9 metus po pradinės introdukcijos ( $9,9 \pm 11,3$



ind. 75 m 24 h), jis reikšmingai išaugo 2011–2012 m. (234,4 ± 152,3 ind. 75 m 24 h), tačiau nuo 2013 m. pradėjo laipsniškai mažėti (113,2 ± 90,9 ind. 75 m 24 h) rūšiai prisitaikius prie naujos ekosistemos (2 pav.).

Midijų biomasė nuosekliai mažėjo nuo 2,31 ± 1,51 kg m<sup>2</sup> (2003 m.) iki 0,001 ± 0,001 kg m<sup>2</sup> (2012 m.) ir šiek tiek išaugo (0,03 ± 0,004 kg m<sup>2</sup>) 2013–2014 m. laikotarpiu (2 pav.).

Juodažiočio grundalo ir ledinės anties mityba kardinaliai kito skirtingų grundalo invazijos stadijų metu. Įsitvirtinimo stadijoje, kai aplinkoje buvo didelis kiekis lengvai prieinamų midijų, abiejų bentofaginių rūšių dietos pagrindą sudarė būtent šie dvigeldžiai moliuskai (3 ir 4 pav.).

Išaugus grundalų gausumui ir sumažėjus midijų biomasei (plitimo ir prisitaikymo stadijos), jų dietoje pradėjo dominuoti smėlėto dugno bestuburiai: smėlinės krevetės (*Crangon crangon*), Baltijos makomos (*Macoma balthica*) ir daugiašerės kirmėlės (*Polychaeta*), tuo tarpu ledinių ančių racione svarbiausiais mitybos objektais tapo smulkios žuvys (*Pisces*): stintos, smėliniai grundalai ir mažieji tobai (4 pav.).

Prieš invazinių juodažiočių grundalų išplitimo stadiją tiek grundalai, tiek ir priekrantėje žiemojančios ledinės antys maitinosi efektyviau (1 lent.).

Juodažiočių grundalų ir ledinių ančių mitybos nišos reikšmingai klojosi tik grundalų įsitvirtinimo stadijos metu (0,76), kai abi rūšys pirmenybę teikė midijoms, tuo tarpu per grundalų plitimo ir įsitvirtinimo stadijas, žuvims ir paukščiams pradėjus misti skirtingais objektais, jų mitybos konkurencija tapo nereikšminga (atitinkamai 0,20 ir 0,17).

#### Diskusija

Šio tyrimo rezultatai atskleidė, kad juodažiotis grundalas yra pajėgus per sąlyginai trumpą laikotarpį pasiekti didelį gausumą ir reikšmingai paveikti vietinės ekosistemos mitybos tinklo funkcionavimą. Per pastarąjį dešimtmetį ekstremaliai padidėjusios grundalų populiacijos plėšrūniškumas lėmė buveines formuojančių midijų kolonijų išnykimą, dėl to Lietuvos priekrantėje pakito dugno heterogeniškumas, suprastėjo epibentinės bendrijos produktyvumas ir pašarinės bazės kokybė. Drastiškai sumažėjus midijų biomasei, pakito

grundalų ir žiemojančių ledinių ančių mitybos efektyvumas bei racionas; tikėtina, kad ir kitų dugno bestuburiais mintančių žuvų: gyvavedės vėgėlės, upinės plekšnės, karšio ir žiobrio (Bubinas, Ložys, 2000; Karlson et al., 2007; Järv et al., 2011) mitybos įpročiai taip pat pasikeitė.

Nuolatinis grundalų plėšrūniškumas reikšmingai paveikė ne tik midijų biomasę, bet ir ūgio struktūrą bei erdvinį pasiskirstymą. Prieš grundalų invaziją visi kieti substratai 5–30 m gylyje buvo padengti gausiomis midijų kolonijomis, kuriose pagal gausumą dominavo 4–10 mm individai (Olenin, Daunys, 2004) (5A pav.). Šiuo metu grundalams lengvai pasiekiami riedulių pakraščiai ir viršūnės yra apaugę menką energetinę vertę turinčiomis, prie substratų stipriai prisitvirtinusiomis jūrų gilėmis (*Balanus improvisus*) ir pavienėmis <20 mm midijomis (5B pav.), kurios yra per didelės vartoti grundalams (Andraso et al., 2011). Didžioji dauguma >10 mm epibentinių dvigeldžių aptinkama grundalams nepasiekiamose vietose, pvz., po rieduliais arba įvairiuose kietuose substratuose, esančiuose plyšiuose, kas apsaugo midijų populiaciją nuo visiško sunaikinimo.

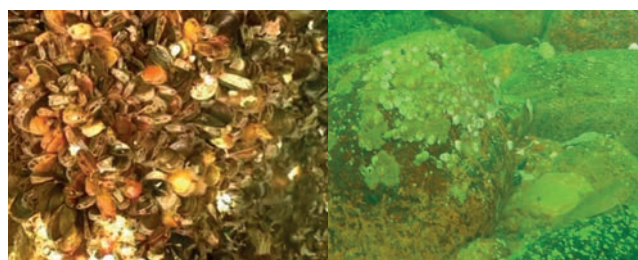
Midijų biomasės atsikūrimas Lietuvos priekrantėje yra labai mažai tikėtinas, kadangi gausi ir ganėtinai stabili grundalų populiacija rudens sezonu sunaikina didžiąją dalį ant kietų substratų nusėdusių 2–3 mm midijų jauniklių. Nepaisant mažos biomasės (nedidelė energetinė vertė), tikėtina, kad midijų jaunikliai gali būti vertingiausi maistagyviai, nes jie pasižymi dideliu gausumu, dėl to jiems rasti ir suvartoti išnaudojama mažiau energijos, nei mintant dugno nuosėdose gyvenančia infauna, nuo substratų sunkiai nuplėšiamomis ir sutraiškomomis jūrų gilėmis ir stambiomis midijomis arba greitai judančiomis žuvimis. Taip pat naujos generacijos midijos yra tinkamo dydžio mitybos objektai visiems grundalams, nepriklausomai nuo žiočių aukščio (Andraso et al., 2011).

Lietuvos priekrantėje nustatytos tendencijos leidžia teigti, kad invaziniai juodažiočiai grundalai turi didelį potencialą neigiamai paveikti natūralų akmenuotų priekrančių ekosistemų funkcionavimą visos Baltijos jūros mastu.

**1 lentelė.** Juodažiočio grundalo (JG) ir ledinės anties (LA) imčių dydžiai ir besimaitinančių individų dalis skirtingų juodažiočio grundalo invazijos stadijų metu

Invazijos stadija	Metai		Imčių dydžiai, vnt.		Besimaitinančių individų dalis, %	
	JG	LA	JG	LA	JG	LA
Įsitvirtinimas	2002–2010	2002–2004	36	46	100	73,9
Plitimas	2011–2012	2011–2012	115	31	80,1	25,8
Prisitaikymas	2013–2015	2014–2016	359	30	67,7	53,3

Gausios, nuolat plintančios ir lengvai naujose buveinėse įsitvirtinančios grundalų populiacijos gali tiesiogiai (plėšrūniškumas, konkurencija dėl buveinių) ar netiesiogiai (mitybos konkurencija) sumažinti tiek dominuojančių, tiek ir nykstančių rūšių gausumą, o tai kelia rimtą grėsmę negausiai Baltijos jūros bioįvairovei ir lemia drastiškus mitybos tinklo struktūros pokyčius.



5 pav. Lietuvos priekrantės epibentinė bendrija prieš (A) ir po (B) grundalų išplitimo stadijos (© A. Stupelytė)

#### Literatūra

1. Abbett, R., Waldt, E. M., Johnson, J. H., McKenna, J. E., Dittman, D. E. (2013). Interactions between invasive round gobies (*Neogobius melanostomus*) and fantail darters (*Etheostoma flabellare*) in a tributary of the St. Lawrence River, New York, USA. *J Freshw Ecol*, 28(4): 529–537.
2. Almqvist, G., Strandmark, A. K., Apellberg, M. (2010). Has the invasive round goby caused new links in Baltic food webs? *Environ Biol Fishes*, 89 (1): 79–93.
3. Andraso, G. M., Ganger, M. T., Adamczyk, J. (2011). Size-selective predation by round gobies (*Neogobius melanostomus*) on dreissenid mussels in the field. *J Great Lakes Res*, 37 (2): 298–304.
4. Barton, D. R., Johnson, R. A., Campbell, L., Petruniak, J., Patterson, M. (2005). Effects of round gobies (*Neogobius melanostomus*) on dreissenid mussels and other invertebrates in eastern Lake Erie, 2002–2004. *J Great Lakes Res*, 31 (2): 252–261.
5. Borchering, J., Dolina, M., Heermann, L., Knutzen, P., Kruger, S., Marten, S., van Treek, R., Gertzen, J. (2013). Feeding and niche differentiation in three invasive gobies in the Lower Rhine, Germany. *Limnologica*, 43 (1): 49–58.
6. Bronnenhuber, J. E., Dufour, B. A., Higgs, D. M., Heath, D. D. (2011). Dispersal strategies, secondary range expansion and invasion genetics of the nonindigenous round goby, *Neogobius melanostomus*, in Great Lakes tributaries. *Mol Ecol*, 20 (9): 1845–1859.
7. Bubinas, A., Ložys, L. (2000). The nutrition of fish in the Curonian Lagoon and the coastal zone of the Baltic Sea. *Acta Zool Litu*, 10 (4): 56–67.
8. Burkett, E. M., Jude, D. J. (2015). Long-term impacts of invasive round goby *Neogobius melanostomus* on fish community diversity and diets in the St. Clair River, Michigan. *J Great Lakes Res*, 41 (3): 862–872.
9. Cooper, M. J., Ruetz, III C. J., Uzarski, D. G., Burton, T. M. (2007). Distribution of round gobies in coastal areas of Lake Michigan: are wetlands resistant to invasion? *J Great Lakes Res*, 33 (2): 303–313.
10. Copp, G. H., Bianco, P. G., Bogutskaya, N. G. et al. (2005). To be, or not to be, a non-native freshwater fish? *J Appl Ichthyol*, 21 (4): 242–262.
11. Copp, G. H., Kováč, V., Zweimüller, I., Dias, A., Nascimento, M., Balážová, M. (2008). Preliminary study of dietary interactions between invading Ponto-Caspian gobies and some native fish species in the River Danube near Bratislava (Slovakia). *Aquat Invasions*, 3 (2): 193–200.
12. French, J. R. P., Jude, D. J. (2001). Diets and diet overlap of nonindigenous gobies and small benthic native fishes co-inhabiting the St. Clair River, Michigan. *J Great Lakes Res*, 27 (3): 300–311.
13. Janssen, J., Jude, D. J. (2001). Recruitment failure of mottled sculpin *Cottus bairdi* in Calumet Harbor, southern Lake Michigan, induced by the newly introduced round goby *Neogobius melanostomus*. *J Great Lakes Res*, 27 (3): 319–328.
14. Järv, L., Kotta, J., Kotta, I., Raid, T. (2011). Linking the structure of benthic invertebrate communities and the diet of native and invasive fish species in a brackish water ecosystem. *Ann Zool Fennici*, 48 (3): 129–141.
15. Johnson, J. H., Farquhar, J. F., Klindt, R. M., Mazzocchi, I., Mathers, A. (2015). From yellow perch to round goby: a review of double-crested cormorant diet and fish consumption at three St. Lawrence River colonies, 1999–2013. *J Great Lakes Res*, 41 (1): 259–265.
16. Karlson, A. M. L., Almqvist, G., Skóra, K. E., Appelberg, M. (2007). Indications of competition between non-indigenous round goby and native flounder in the Baltic Sea. *ICES J Mar Sci*, 64: 479–486.
17. King, R. B., Ray, J. M., Stanford, K. M. (2006). Gorging on gobies: beneficial effects of alien prey on a threatened vertebrate. *Can J Zool*, 84 (1): 108–115.

18. Kotta, J., Nurkse, K., Puntila, R., Ojaveer, H. (2016). Shipping and natural environmental conditions determine the distribution of the invasive non-indigenous round goby *Neogobius melanostomus* in a regional sea. *Estuar Coast Shelf Sci*, 169: 15–24.
19. Krakowiak, P. J., Pennuto, C. M. (2008). Fish and macroinvertebrate communities in tributary streams of eastern Lake Erie with and without round gobies (*Neogobius melanostomus*, Pallas 1814). *J Great Lakes Res*, 34 (4): 675–689.
20. Lederer, A., Massart, J., Janssen, J. (2006). Impact of round gobies (*Neogobius melanostomus*) on dreissenids (*Dreissena polymorpha* and *Dreissena bugensis*) and the associated macroinvertebrate community across an invasion front. *J Great Lakes Res*, 32 (1): 1–10.
21. Martin, F. D. (1984). Diets of four sympatric species of *Etheostoma* (*Pisces: Percidae*) from southern Indiana: interspecific and intraspecific multiple comparisons. *Environ Biol Fishes*, 11 (2): 113–120.
22. Olenin, S., Daunys, D. (2004). Coastal typology based on benthic biotope and community data: The Lithuanian case study. *Coastline Reports*, 4: 65–83.
23. Pennuto, C. M., Krakowiak, P. J., Janik, C. E. (2010). Seasonal abundance, diet, and energy consumption of round gobies (*Neogobius melanostomus*) in Lake Erie tributary streams. *Ecol Freshw Fish*, 19 (2): 206–215.
24. Poos, M., Dextrase, A. J., Schwalb, A. N., Ackerman, J. D. (2010). Secondary invasion of the round goby into high diversity Great Lakes tributaries and species at risk hotspots: potential new concerns for endangered freshwater species. *Biol Invasions*, 12(5): 1269–1284.
25. Reid, S. M., Mandrak, N. E. (2008). Historical changes in the distribution of threatened channel darter (*Percina copelandi*) in Lake Erie with general observations on the beach fish assemblage. *J Great Lakes Res*, 34 (2): 324–333.
26. Reyjol, Y., Brodeur, P., Mailhot, Y., Mingelbier, M., Dumont, P. (2010). Do native predators feed on non-native prey? The case of round goby in a fluvial piscivorous fish assemblage. *J Great Lakes Res*, 36 (4): 618–624.
27. Rumohr, H., Brey, T., Ankar, S. (1987). A compilation of biometrics conversion factors for benthic invertebrates of the Baltic Sea. *Baltic Marine Biologists Publication*, 9.
28. Schoener, T. W. (1970). Non-synchronous spatial overlap of lizards in patchy environments. *Ecology*, 51 (3): 408–418.
29. Skov, H., Heinänen, S., Žydelis, R., et al. (2011). Waterbird populations and pressures in the Baltic Sea. *Tema Nord*, pp. 550.
30. Steinhart, G. B., Marschall, E. A., Stein, R. (2004). Round goby predation on smallmouth bass offspring in nests during simulated catch-and-release angling. *Trans Am Fish Soc*, 133 (1): 121–131.
31. Ustups, D., Bergström, U., Florin, A. B., Kruze, E., Zilniece, D., Elferts, D., Knospina, E., Uzars, D. (2015). Diet overlap between juvenile flatfish and the invasive round goby in the central Baltic Sea. *J Sea Res*, 107 (1): 121–129.

---

## THE IMPACT OF BLACKHEADS ON POPULATIONS OF MUSSELS AND WINTERING DUCKS

*Artūras SKABEIKIS*

*Specialist of the Aquarium of the Lithuanian Sea Museum*

*Klaipėda University, Faculty of Marine Technology and Natural Sciences, Department of Natural Sciences*

*Andrius ŠIAULYS*

*Klaipėda University, Faculty of Marine Technology and Natural Sciences, Department of Natural Sciences*

*Rasa MORKŪNĖ*

*Klaipėda University, Faculty of Marine Technology and Natural Sciences, Department of Natural Sciences*

Blackheads *Neogobius melanostomus* (Fig. 1A), small bottom fish from the Ponto-Caspian region (Black Sea and Caspian Sea basins), is one of the most successful invasive species of vertebrates that has spread to most of Europe (Copp et al., 2005; Kotta et al., 2016) and North America (Cooper et al., 2007; Bronnhuber et al., 2011). The results of this study revealed that these fishes are able to reach abundance in a relatively short period of time and significantly affect the function-

ing of the native ecosystem's nutrition network. During the last decade, the extreme increase in the predator population of the cluster has led to the disappearance of habitat-forming mussel colonies, which has led to a change in the bottom heterogeneity of the Lithuanian coast, the productivity of the epibenthic community and the quality of the feed base has deteriorated. Drastically reducing the mussels' biomass, the nutritional efficiency and diet of grunts and wintering ducks changed.



## APLINKOS PRATURTINIMO PRIEMONIŲ ĮTAKA JUODOSIOS JŪROS AFALINŲ ELGSENAI ARBA AR MĖGSTA IR SU KUO ŽAIDŽIA JUODOSIOS JŪROS AFALINOS?

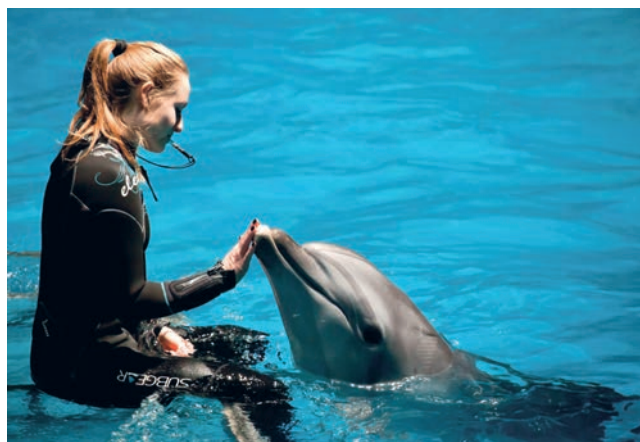
Rūta ŽILINĖ

Lietuvos jūrų muziejaus biologė, delfinų trenerė  
Klaipėdos universiteto

Gyvūnų elgsena yra viena svarbiausių jų prisitaikymo formų aplinkoje, atspindinti organizme vykstančius procesus, tarsi atsakas į vidinius ir išorinius aplinkos stimulus. Elgesio išraiška gali būti lengvai pastebima: gyvūno mityba, kvėpavimas, judėjimo greitis, tačiau ne mažiau svarbus gali būti ir vos pastebimas elgesys: ausų judinimas, pasišiaušę plaukai, mimika ar žvilgsnis. Sustingimas vietoje yra įžanga prieš tolimesnius veiksmus, tarsi gyvūnas svarstytų, kaip pasiegti toliau.

Pagrindiniai elgesio išraiškas lemiantys veiksniai yra motyvacija, stimulus, reakcija. Norėdami suprasti gyvūno elgesį mes turime žinoti, kokios yra šio elgesio paskatos bei gyvūno suvokimo galimybės. Vieni mokslininkai gyvūnų elgsenoje įžvelgia tik tam tikrų biologinių mechanizmų veikimą, kiti mano, kad tai – žymiai sudėtingesnis mechanizmas. Gyvūnų elgesio srities tyrinėjimus galima išskirti į tam tikras grupes, kurios skiriasi tyrimo metodais bei interesų sferomis. Vienas iš gyvūnų elgsenos stebėjimo metodų yra elgsenos etogramų sudarymas – išsamus gyvūno elgsenos aprašymas tam tikru dažnumu. Visa tai – nuoseklus rutininis darbas. Būtent todėl etologai gana greitai apsiginklavo itin sudėtinga technika ir pradėjo derinti stebėjimus natūralioje aplinkoje su elgesio modeliavimu uždaroje sistemoje. Nuo 2012 metų pradėti Juodosios jūros afalinų elgsenos stebėjimai, o po metų sukurta Juodosios jūros afalinų individualios ir socialinės elgsenos stebėjimų etograma. Etologai neapsiriboja tik elgesio registravimu. Jie plačiai naudoja duomenis iš susijusių sričių tam, kad geriau galėtų suprasti, kaip formuojasi elgsena. Etologijos tyrimų sritys apima instinktų teoriją, motyvaciją ir mokymąsi. Vienos iš svarbiausių yra kognityvinė etologija ir gyvūnų sociologija.

Taigi norint labiau suprasti gyvūno elgesį, svarbu suvokti skirtingas elgesio formas, kurios sudaro gyvūnų individualaus elgesio tipus. Kiekvienas iš jų patenkina tam tikrus gyvūno poreikius. Elgesio formavimasis suvokiamas kaip elgesio vystymosi procesas, susijęs su įgimtais instinktais. Pagrindiniai yra šie: mitybos, lytinis, paveldėtas, komforto, gynimosi, orientacijos, socialinis. Socialinis elgesys kaip



1 ir 2 pav. Alfonso Mažūno nuotraukos

gyvūnų individualaus elgesio tipas yra jų sambūvio, socialinės organizacijos pagrindas. Socialinio elgesio tipą gana sunku išskirti, vien todėl, kad šis elgesys jungia gynimąsi, lytinį elgesį ir sąlygoja elgesio formavimąsi. Šis elgesys apibrėžia gyvūnų santykius grupėje. Grupėje kiekvienas gyvūnas elgiasi kitaip, tuo metu pasireiškia individualus elgesys bei jo formos. Individualus elgesys gali būti skirstomas į judėsenos, mitybos, komforto, tyrinėjimo, orientacijos, žaidybinę ir kt. formas. Judėsenos elgesio forma yra labai nevienoda, priklauso nuo gyvūno rūšies, morfologinių-anatominių ypatumų: delfinai juda intensyviai judindami savo uodegą, kuri yra pagrindinis variklis, leidžiantis išvys-



tyti didelį greitį, tuo tarpu Kaliforninių jūrų liūtų judėjimui svarbesni yra plaukmenys. Mitybos elgesio forma priklauso nuo gyvūno rūšies, individualių savybių, jo gyvenimo sąlygų. Gyvūnai yra skirtingi, kiekvienas turi individualų maitinimosi greitį, ritmą, apetitą, maisto objektų pasirinkimą. Pagrindinė motyvacija ieškoti maisto yra alkis. Vidinės terpės pasikeitimas aktyvina alkio centrą, skatina mitybos elgesio aktus: maisto paiešką, ėdimą, rijimą. Mitybos būdas priklauso nuo gyvūno ekologijos ir pasireiškia jo išvaizdoje. Taip pat svarbios yra komfortinio elgesio formos: kūno priežiūra, kuri apjungia kasymąsi, sąžymąsi, purtymąsi, valymąsi ir šalinimą, kuris apibūdinamas pagal tuštinimosi, šlapinimosi dažnį ir kiekį. Šalinimo dažnis priklauso ir nuo gyvūno emocionalumo. Kartu tai gali būti gyvūno rūšies, lyties, individo informacija apie save. Miegas taip pat yra komfortinio elgesio forma, kitaip vadinamas laikino neaktyvumo periodas, kurio požymiai yra paroje susidarantis ritmas, buvimas tam tikroje vietoje, skirtingoms gyvūno rūšims būdinga poza, aktyvumo pokyčiai.

Tyrinėjimo-orientacijos elgesio forma, kuri lydi bet kurią kitą elgesio formą ar tipą, yra priskiriama savarankiško elgesio tipui. Nuolat tikrindami aplinką gyvūnai gerai išdėmi mitybos ir poilsio vietas.

Žaidimas gali reikštis kaip gyvūno individualus elgesys ir kaip bendravimo forma. Tai – atskira, ilgainiui tobulėjanti elgesio forma. Barnard (2004) žaidimą apibūdina kaip elgesį, kuris vysto ir išlaiko fizinius ir suvokimo įgūdžius bei socialinius ryšius, naudojant taktikas ir strategijas, varijuojant, kartojant arba iš naujo sujungiant jau funkciškai egzistuojančias elgsenos grandinėles.

Žaidimas ir gerai išsivysčiusi smegenų žievė tobulėja kartu. Nors socialinė ir mitybinė elgsenos formos yra gerai išsivysčiusios daugelio žuvų ir vabzdžių grupių atstovų, žaidimas, šių smegenų žievės neturinčių rūšių atstovų elgsyje stebimas labai retai (Dapporto ir kiti, 2006; Kortmulder, 1998).

Vienas iš modelių, aiškinančių žaidimo elgsenos paplitimą tik tam tikrose, labiau išsivysčiusiose gyvūnų grupėse yra Burghardt'o Resursų pertekliaus teorija (*Surplus Recourse Theory*). Tai evoliucinis modelis, kuris apibūdina sąlygas, reikalingas išsivystyti žaidimui. Šios sąlygos – tėvų globa ir su tuo susijęs ilgas brendimo periodas bei metabolizmo tipas, leidžiantis gyvūno organizmui kontroliuoti termoreguliaciją, dalyvauti ir atsigausti po daug energijos reikalaujančios veiklos. Būtent Resursų pertekliaus teorija įrodo, kad žaidimas buvo stebimas daugiausia žinduolių ir paukščių rūšyse, kurioms būdingas ilgas brendimo peri-



3 pav. E. Lasio nuotrauka

odas, aukštas metabolizmo lygis ir gerai išsivysčiusi smegenų žievė. Žaidimo patirtis vysto ne tik jėgą ir motorinę koordinaciją, bet ir palaiko fizinius įgūdžius, aplinkos suvokimą. Žaidimai lemia ryšių tarp individų susidarymą bei socializaciją, ypač svarbią jaunikliams. Socialinių įgūdžių įgijimas lemia pagerintą gyvūno veiksmų plastiškumą ir įvairovę. Žaidimas yra tarpininkas tarp aplinkos ir fenotipo, nes jo metu smegenų žievė yra stimuliuojama augti, vystytis ir kontroliuoti elgseną. Taip pat vysto ir palaiko suvokimo įgūdžius. Greitesni atsakai į aplinkos sąlygas paruošia individus prisitaikymui prie įvairių pokyčių aplinkoje. Šis gebėjimas greitai reaguoti į aplinkos sąlygas pagerina suvokimo vystymąsi, naujos informacijos apdorojimą ir kūrybiškumą.

Žmonėms dažnai atrodo, jog delfinai nuolat žaidžia. Daugelis žmonių taip mano vien todėl, kad delfinų anatomija nulėmė jų pačių nekontroliuojamą šypsena. Taip pat tai gali atsispindėti delfinų elgsyje, kurį mes suvokiame kaip žaidybinį – greitas plaukimas, šokinėjimas, vandens taškymas uodega. Bet visa tai delfinams nėra tik žaidimai, tokia elgsena gali turėti reikšmingą funkciją jų gyvenime, kuomet individai aiškinasi tarpusavio santykius. Pavyzdžiui, šokinėjimas gali būti tiesiog pasikasymas ar oro įkvėpimas paviršiuje, greitai plaukiant, o uodegos pliaukštelėjimas – pykčio išraiška. Tačiau tai nereiškia, kad delfinai nežaidžia. Žaidimai yra svarbus delfinų elgsenos elementas. Visi žaidimo elementai reiškiams tam tikru laiku, kai nėra būtinybės elgtis kitaip, kai nėra išgyvenimo arba priešų grėsmės problemos. Žaidimas teikia teigiamas emocijas.

Pastaraisiais metais pasaulyje vis labiau imta rūpintis gyvūnų gerove ne tik reglamentuojant gyvūnų laikymo sąlygas, bet ir skatinant natūralią elgseną bei gyvūnų socializaciją naudojant rūšiai specifines aplinkos praturtinimo priemones. Uždarose sistemose laikomiems gyvūnams

yra numatyti aplinkos praturtinimo tipai (pagal Hoy ir kt., 2009): žmogaus ir gyvūno bendravimas (treniravimas, pozityvus bendravimas tarp gyvūno ir jį prižiūrinčio personalo arba tarp gyvūno ir nepažįstamo asmens), **vizualinis aplinkos praturtinimas** (veidrodis, televizorius), **garsinis aplinkos praturtinimas** (gyvūnų garsų įrašas, muzika), **uoslės stiprinimas** (gamtiniai arba dirbtiniai kvapai), **aplinkos praturtinimas maistu** (maisto ieškojimas, pagavimas, paslėpimas, keičiant maisto ar slėptuvių dydį, kiekį, formą), **struktūrinis aplinkos pakeitimas** (vietos pakeitimas, aplinkos išdėstymo keitimas), ir **socialinės grupės kaita** (partnerės ar partnerio pašalinimas iš grupės). Vienas iš svarbiausių aplinkos praturtinimo tipų yra pagrįstas lytėjimo stiprinimu. Stebint Juodosios jūros afalinių elgseną buvo įvertinta paprastų ir kompleksinių aplinkos praturtinimo priemonių reikšmė bei žmogaus ir gyvūno bendravimo svarba uždaroje ekosistemoje gyvenančioms afalinoms. Gyvūnų elgsenos tyrimui naudojant individo stebėjimo metodą buvo išskirti 65 skirtingi elgsenos elementai, dominavo individuali elgsena. Taip pat buvo išskirti 4 stereotipinės elgsenos elementai, išreikšti prieš afalinių pasirodymus žiūrovams. Pradėjus naudoti lytėjimą stiprinančias aplinkos praturtinimo priemones buvo užregistruota 20 žaidybinės elgsenos elementų, kurie buvo išreiškiami tiek grupėje, tiek individualiai. Afalinių patelių žaidybinė elgsena registruota tik aplinkoje esant praturtinimo priemonėms.

Žaidybinė elgsena lemia didesnę gyvūno veiksmų plas-

tiškumą ir įvairovę, vysto ir palaiko suvokimo įgūdžius, gerina vystymąsi bei naujos informacijos apdorojimą. Žaidybinės elgsenos elementų skaičius priklausė nuo socializacijos tarp individų laipsnio, kuris buvo matuotas asociacijos indeksu ( $r=0.7$ ,  $p<0.01$ ), t. y. naudojant aplinkos praturtinimo priemones didėjo individų asociacija, kuriai būdinga žaidybinė elgsena.

Nustatyta, jog aplinkos praturtinimo priemonių naudojimas turi reikšmingą įtaką ne tik fizinei, bet ir psichologinei Juodosios jūros afalinių būsenai. Afalinių stereotipinės elgsenos elementų skaičius aplinkoje reikšmingai sumažėjo esant bet kokioms tyrime naudotoms praturtinimo priemonėms (t testas,  $p<0.05$ ), o gyvenamojo ploto išnaudojimas visada buvo reikšmingai didesnis (t testas  $p<0.01$ ). Taip pat prieš pasirodymą taikant aplinkos praturtinimo priemones, afalinos pasirodymų metu tapo mažiau nervingos ( $r=0.51$ ,  $p<0.05$ ) ir labiau dėmesingos ( $r=0.78$ ,  $p<0.05$ ).

Šiuolaikinės technologijos gali pakeisti gyvūnus supančią aplinką ir vertinimo metodus. Vizualius elgsenos stebėjimus siekiama papildyti prie gyvūnų tvirtinamais sensoriais, kurių pagalba galima sekti nuolatinius biologinių ir fizinių parametrų pokyčius. Nors išorinių sensorių taikymas aukšto intelekto gyvūnų elgsenos stebėjimams kelia papildomus reikalavimus sensorių tvirtinimui, apsaugai ir naudojimui, tačiau tokios naujos technologijos leis iš esmės pakeisti aplinkos praturtinimo priemonių svarbos vertinimą jūrinių žinduolių gerovei.

## THE INFLUENCE OF ENVIRONMENTAL ENRICHMENT TOOLS ON THE BEHAVIOR OF THE BLACK SEA BOTTLENOSE DOLPHINS

Ruta ŽILIENĖ

*Biologist of the Lithuanian Sea Museum, dolphin coach  
Klaipėda University*

Behavior of animals is one of the most important forms of adaptation in their environment, reflecting the processes taking place in the body, as if they were responses to internal and external environmental stimuli. Behavioral expres-

sion can be easily seen: animal nutrition, breathing, speed of movement, but the same can be no less important behavior: ear movements, hair stroke, mimic or glance.



своему, или ушел: в шмажке, ка-  
тежась корпачах какадими, ружко  
ведется седи своих товарищей,  
достоинства порадав, своим парова-  
лами.

Его характеризовало врожденное ду-  
шевное благородство и отменный хра-  
бривый и всемогущий характер,  
но редко встречается, в наше время  
чужды и злые люди товарищами,  
содержавшим и карающим. Будучи  
молодым соратником, он в тайную  
ночь в морском док заставил  
путь шлюпки с 13-го ярусами.  
где, что она врата, и матросы  
ведут наголову в воду, на своем  
себя плывет и бросил в неприятель-  
скую шлюпку, предлагая заключить  
контракт, сам отбывал в исключитель-  
ную в доках шлюпку соратник. По-  
лучил по отношению к подвигу  
неприятелью пенитенциарный  
камер вост Франции.

Большевики при разе сражении  
о в торжестве, где его имя, образо-  
вание и предводительские таланты были  
известны ему разгорелся, но его див-  
ные подвиги, совершившие в на-  
стоящее время, убивая друзей, его  
жизни.

Его мать большевик разгорелся  
в Спасском, когда он начал  
быть в морском доке, что он  
начал быть организатором в мор-  
ском доке, что он начал быть

А знать его с детства, много его  
и друживший с ним. Его поступки и физиче-  
ская всегда интересовали, и я старался  
не потерять его из виду. Желая, что он  
ведет дневник и пишет интересные  
воспоминания, я предлагал ему уда-  
чить. Он всегда отказывался, писая, что  
в мире мало разумных и справедливых  
людей, которые поймут его и не осудят,  
доказывая, что все человечество еще сто-  
ит на низкой ступени развития.

Узнав о его кончине, я посетил в  
месту его детства, чтобы поклониться  
памяти его. <sup>Вот и все, что осталось от него</sup> <sup>в морском доке</sup>  
Рожай в его вещах, я каменья  
его воспоминания. Многомудрый из книг  
друзья заставила меня счастья и  
он уничтожил, и я антику прикраси  
книжечкой оригинальней, но у него  
такой была прощальное письмо на  
датель, интересней и поучительней и  
не выходящий в наше время в  
истинности его судьбы.

7 июня 1929 года грузовой пароход, со-  
вращая рейс из Родина, встал в  
Боткинской гавани. Шварц 3-й раз утра-  
тил, показывая из за горизонта,  
представляло вместилище картину.  
На востоке парохода, стояла мор-  
ская гавань, что было в состоянии

---

## EKSPONATAI PASAKOJA

---



## KAPITONO TEODORO REINGARDO PRISIMINIMŲ LABIRINTAIS

Milda KONTRIMĖ  
Lietuvos jūrų muziejaus istorikė

Teodoro Reingardo (1883–1947) asmenybė geriausiai (at)pažįstama skaičiusiems 2000 m. publikuotą knygą „Jūrininkas, karininkas, mirtininkas: prisiminimai“<sup>1</sup>: gimė Ukmergėje<sup>2</sup>, savo vaikystės dienas praleido Kaune. Kaune 1892 m. įstojo į gimnaziją<sup>3</sup>; mokslus tęsė Rusijos karo jūrų mokyklose (Nuotr. 1 ir Nuotr. 2). Sulaukęs 20-ies, gavo tuometinės Rusijos pirmojo jūrų karininko laipsnį ir buvo pasiūstas ginti Port Artūro (Порт-Артура) tvirtovės<sup>4</sup>, kur sužeistas pateko į nelaisvę<sup>5</sup>. Pastarosios dienos T. Reingardo atsiminimuose įrašytos kaip „(...) tada dar buvau jaunas karininkas, bet dalyvavau penkiasdešimt keturiuose jūrų mūšiuose, tralavau minas, koviausi desantinėse kautynėse sausumoje ir šimtą keturiasdešimt keturias dienas mane be perstojo iš savo patrankų apšaudė japonai (...)“<sup>6</sup>, tačiau toji nelaisvė mums dabar atrodo kaip rytietiška pasaka.<sup>7</sup> Grįžus iš Japonijos T. Reingardas paskirtas minų kreiserio<sup>8</sup> „Voevoda“ („Боевода“) vadu<sup>9</sup>, kiek vėliau, kaip vyresnysis artileristas (laive paaukštintas iki vyresniojo karininko)<sup>10</sup> paskirtas į šarvuotlaivį<sup>11</sup> „Imperatorius Aleksandras II“ („Император Александр II“) (Nuotr. 3 ir Nuotr. 4). Nors nesitikėjo, „(...) kad mums vėl teks kariauti (...)“<sup>12</sup>, prasidėjus Pirmajam pasauliniam karui (1914 m.) mobilizuotas į Kronštata (Kotlino sala), greičiau nei po metų paskirtas diviziono vadu ir vadovavo jau 8 minų tralu-

tojams<sup>13</sup>. Nuolatinės įtampos kamuojamas pasiprašė perkeliamas į kitas pareigas, savo pasirinkimą tuomet pakomentavo kaip „neturėjimą patento drąsai“. Nukreiptas į sausumos tarnybą Orø saloje (prie Danijos krantų).

1916 m. pabaigoje, už gynybą prieš povandeninius laivus, paskirtas kreiserio „Jaroslavna“ („Ярославна“) – paties jo žodžiais sakant „(...) geriausio laivo ne tik Rusijoje, bet ir visame pasaulyje (...)“<sup>14</sup> – kapitonu. Juo buvo iki 1917 m. balandžio 14 dienos. Beveik po mėnesio, gegužės 30 d., paskirtas „(...) nuolatinės komisijos naujai statomų ir remontuojamų karo laivų išbandymams nuolatinio nariu artilerijos srityje (...)“<sup>15</sup>. Ši komisija savo darbą tęsė tik iki 1918 m. kovo<sup>16</sup>. Po jos likvidavimo T. Reingardas kartu su dar septyniais buvusiais laivyno karininkais įsigijo bankrutavusią technikos kontorą ir atkūrė jos veiklą, tačiau bet kokią naują veiklą pradėjo stabdyti tuo metu Rusijoje prasidėjęs valdžios perversmas, kuris kardinaliai pakeitė ne tik paties T. Reingardo, bet ir beveik visų tuometinių Baltijos laivyne tarnavusių jūrininkų gyvenimus: „(...) matome žmoniją sergant masine komunizmo psychoze. Tai – baisi ir sunkiai išgydoma liga; saugokitės jos!“<sup>17</sup>. 1917 m. rudenį T. Reingardas buvo suimtas kaip politinis kalinys. Kelių pastarųjų mėnesių periodą jis aprašė kaip „(...) buvo purvina, šalome dėl seniai išdaužytų langų, valgyti mums nedavė, maitinamės vien tuo, ką atnešdavo artimieji (...)“<sup>18</sup>.

Grįžęs iš kalėjimo ir priėmęs sprendimą su žmona bei ketverių metų dukrele bėgti į Lietuvą, T. Reingardas sunaikino beveik visus jo nuveiktus darbus liudijančius dokumentus: „(...) apsimečiau batsiuviu ir sunaikinau visus popierius, liudijančius mane buvus karininku ir inžinieriumi, – net savo mokslinius darbus. Išsaugojau vien mano karinės tarnybos sąrašą (...)“<sup>19</sup>. Tačiau bandymas

1 Reingardas, T. *Jūrininkas, karininkas, mirtininkas: prisiminimai*, Sud.: J. Karvelis, Vilnius: „Titnagas“, 2000.

2 Ten pat, p. 197.

3 Ten pat, p. 110.

4 Port Artūro tvirtovės gynyba – ilgiausias mūšis Rusijos-Japonijos kare, vykusiame 1904–1905 m. dėl Mandžūrijos ir Korėjos kontrolės.

5 Reingardas, T. Ten pat, p. 60.

6 Ten pat, p. 9.

7 Ten pat, p. 186.

8 Kreiseris – didelis greitas karo laivas. Būna linijiniai, sunkieji ir lengvieji. Pirmą kartą istorijoje kreiseris paminėtas XVII amžiuje Nyderlanduose. Žr.: *Lietuvių kalbos žodynas* KL–KV, t. VI, Vilnius, 1962, p. 503.

9 Reingardas, T. Ten pat, p. 86.

10 Ten pat, p. 42.

11 Šarvuotlaivis (linijinis karo laivas) – itin didelis, šarvuotas ir gerai apginkluotas karo laivas. Žr.: *Dabartinis lietuvių kalbos žodynas*, Vilnius, 1972, p. 805.

12 Reingardas, T. Ten pat, p. 9.

13 Minų traleris – nedidelis karo laivas su negilia grimzle, skirtas minų užtvarams susekti ir sunaikinti. Žr.: *Dabartinis lietuvių kalbos žodynas*, Vilnius, 1972, p. 856.

14 Reingardas, T. Ten pat, p. 25.

15 Ten pat, p. 42, 44.

16 Ten pat, p. 53, 61.

17 Ten pat, p. 55.

18 Ten pat, p. 59.

19 Ten pat, p. 66.

slėpti savo tapatybę nebuso sėkmingas – antrą kartą sumintas Ukrainoje: „(...) – už ką? – kaip gi-juk jūs antrojo rango kapitonas! Dėkokite dievui, kad jūsų dar nesušaudė!“ (...)“<sup>20</sup>. Čia kalėjo iki 1919 m. vasaros pabaigos.

1920 m. rugpjūtį T. Reingardas paskirtas į „karinių laivų iškrovimo ir laivų paspartinimo“ komisiją<sup>21</sup>, tačiau dėl tuo metu prasidėjusios Krymo evakuacijos su broliu skubiai pasitraukė į Konstantinopolį<sup>22</sup>. Nors gyvenimas čia klostėsi neblogai, tačiau pats T. Reingardas nebegalėjo pakęsti pabėgėlio gyvenimo, kur „(...) beteisė, negarantuota dabartis ir neapibrėžta, niūri ateitis (...)“<sup>23</sup>.

1922 m. kovą jis pagaliau išsiruošė grįžti į Lietuvą, kurioje nebuvo ilgiau kaip 18 metų...

### Rankraštis

T. Reingardo atsiminimų knyga, apimanti jo gyvenimo įvykius nuo vaikystės iki paskutinių gyvenimo dienų 1946 m. Vokietijoje, publikuota remiantis išlikusiu jo rankraščiu. Tai – beveik 800 paskirų lapelių (sukarpytų blankų antrosios pusės ar kalkinio popierius lapeliai, ant kurių rašyta cheminiu pieštuku, rašalu). Lietuvos jūrų muziejų rankraščio fragmentai (Nuotr. 5) pasiekė įvairiais keliais. Nemažą dalį jų iš JAV persiuntė tarpukario prekybinio laivyno šturmanas, Lietuvos jūreivystės istorinių dokumentų rinkėjas Romanas Vilčinskis-Vilkas. Likusią rankraščio dalį muziejui 2001–2002 m. perdavė T. Reingardo atsiminimų knygos sudarytojas, jūrų kapitonas, Lietuvos Nepriklausomybės akto signataras Juozas Karvelis. Rankraščio originalas į pastarojo rankas, siekiant išsaugoti (restauruoti) unikalų ir istorinę vertę turintį šaltinį, pateko iš T. Reingardo dukters Irinos Vladimirovos. 2014 m. jis restauruotas Mažosios Lietuvos muziejaus specialistės-restauratorės Jolantos Mažeikaitės (Nuotr. 6).

Analizuojant publikuotą prisiminimų knygą ar tyrinėjant pačias rankraščio nuotrupas išryškėja, jog T. Reingardas savo prisiminimais dažniausiai grįždavo į tarnavimo Rusijos imperatoriškajame laivyne laikus, gana nuosekliai yra aprašęs kalėjimo laikotarpį ir pabėgimą iš Kauno IX forto 1941 m., skaudžiai vienišo žmogaus mintys atsiskleidžia ir paskutinių jo gyvenimo dienų eilutėse: „(...) sėdžiu sau vienas ir prisimenu vaikystės ir jaunystės metus, kadetų korpusą, Port-Artūrą, Japoniją,

plaukiojimus jūrose, senus draugus(...)“<sup>24</sup>. Deja, atsiminimuose T. Reingardas beveik neaktualizavo savo paties veiklos Lietuvoje tarpukariu. Tik iš kelių sakinių galima nustatyti, kad kapitonas tarnavo Lietuvos kariuomenėje (žr.: 1922–1927 m.) ar publikavo straipsnius tuometinėje periodinėje spaudoje (žr.: Skleidžiant jūrinę žinią). Šio straipsnio tikslas – išanalizavus archyvinę medžiagą bei tuometinę spaudą, rasti trūkstamas jo rankraščio dėlionės dalis, atskleidžiančias aktyvią visuomeninę veiklą XX a. 3-ajame dešimtm., kuomet T. Reingardas buvo vienas iš Lietuvos jūrininkų sąjungos Kaune steigėjų (1923 m.), vienas iš nedaugelio dėstytojų, skaičiusių paskaitas pirmojoje Lietuvoje jūrininkų rengimo mokykloje (1923–1925m.), pirmojo jūrinių reikalų žurnalo „Inkaras“ redaktorius (1928 m.) bei „Lietgar“ bendrovės įsteigėjas (1928 m.).

### 1922–1927 m.

T. Reingardas, kaip ir didžioji dalis XX a. 3-ajame dešimtm. į Lietuvą grįžusių buvusių Rusijos imperatoriškojo laivyno jūrininkų, apsigyveno laikinojoje sostinėje Kaune. Apsipratęs gimtinėje, įstojo į Lietuvos kariuomenę, kur jam kaip inžinieriui technologui paskirtos ginklų dirbtuvės viršininko pareigos (Nuotr. 7). Tuometines jo pareigas iliustruoja tokie išlikę dokumentai kaip „Šovinių fabriko projektas Plungėje ir jos sąmata“<sup>25</sup>. Sąmata atskleidžia, kad T. Reingardas, kaip ginklų dirbtuvių viršininkas bei numatyto projekto komisijos pirmininkas, 1922 m. rugpjūčio mėnesį slapta apžiūrinėjo Plungės dvaro pastatus, kuriuos būtų galima pritaikyti šovinių gamybai. Tuo metu gana optimistiškai numatyta įdarbinti 500 darbininkų, juos apgyvendinti dvaro teritorijoje įrengtuose pastatuose, koplyčią pertvarkyti į būsimo šovinių fabriko elektros stotį<sup>26</sup> ir t.t. Tačiau net ir nutarus, jog Plungės dvaro komplekse esantys pastatai puikiai tinka šovinių fabriko steigimui, tai, kad šalia nebuvo geležinkelio trasos tokių idėjų realizavimą kiek stabdė. Dėl galutinės darbų sąmatos, tuomet T. Reingardo paskaičiavimais turėjusios siekti net 145 mln. auksinių, šovinių fabriko projektas taip ir nebuvo įgyvendintas<sup>27</sup>.

Iš karo tarnybos T. Reingardas pasitraukė 1927 m.

20 Ten pat, p. 74.

21 Ten pat, p. 88.

22 Ten pat, p. 89.

23 Ten pat, p. 106.

24 Reingardas, T. Ten pat, p. 193–194.

25 Lietuvos centrinis valstybės archyvas (toliau – LCVA), fondas 3, apyrašas 1, byla 20 (1), lapai 1–7.

26 Ten pat.

27 Jonaitis, M. Lietuvos karinė pramonė tarpukariu: ginklų dirbtuvės atvejais, Magistro baigiamasis darbas, Klaipėda, 2014, p. 29.

### Permainų metas

1923 m. sausio 15 d. Klaipėdos kraštą prijungus prie Lietuvos, vienu aktualiausių šalies klausimų tapo atgauto neužšalancio Klaipėdos uosto eksploatavimas bei valdymo galimybės. Lygiai mėnuo po šio įvykio, pirmajame politinių apžvalgų dienraščio „Lietuva“ puslapyje pasirodė straipsnis „Lietuvos prekybinio laivyno reikalu“, kviečiantis atsilipti ir susiburti visus išsiblaškiusius karo ir prekybos laivyno jūrininkus. Jame tuomet skelbta: „(...) esančius Lietuvoje jūrininkus, ypač prekybinio laivyno, galima suskaičiuoti ant pirštų, o ir tie patys yra išsiblaškę nesusiporganizavę ir beveik vienas apie kitą nieko nežino. Pirmiausia, manyčiau, reikėtų susiorganizuoti patiems jūrininkams į draugiją ir pradėti dalyką visapusiškai spręsti ir tvarkyti (...)“<sup>28</sup>.

Atgarsis ir įvykiai, rutuliojėsi po pastarojo straipsnio, greičiausiai buvo netikėti ne tik pagrindiniam entuziastui – jūrų kapitonui Juozui Andžejauskui (1887–1938), bet ir kitiems jūrininkams. Į tų pačių metų kovo 10 d. laikraštyje „Lietuvos žinios“ Kauno naujienų skiltyje išspausdintą kvietimą – jau kovo 11 d. 17 val. Aleksoto gatvėje Nr. 6.<sup>29</sup> organizuojamą Lietuvos jūrininkų organizacinį susirinkimą<sup>30</sup> – atsišaukė 28 Lietuvos jūreivystės reikalams neabejingi vyrai: Rusijos karo laivyno jūrininkas Bronius Platakis (1882–1938), jūrų kapitonas Aleksandras Azguridi (1870–1951), šturmanas V. Krečetovas (1875–?), kapitonas Pranas Šuipys (1867–?), profesorius Tadas Šulcas (1880–1940), Stasys Meižis, jūrų kapitonas Jurgis Šulginas, Mikalauskas, laivų inžinierius Adolfas Darginavičius (1886–1947), Sakarušis, laivų mechanikas Viktoras Rėklaitis (1890–1942), šturmanas Aleksandras Sakavičius, radiotechnikos Lietuvoje pradininkas, plk. ltn. Adolfas Jurskis (1894–1966), karo medikas, Kauno karo muziejaus įkūrėjas, gen. Vladas Nagius-Nagevičius (1880–1954), jūrų kapitonas Adomas Daugirdas (1895–1979), laivo kapitonas Vladislav Novicki, Koroliovas, Stungevičius, laivo kapitonas Valentas Serafinas, karo medikas Jurgis Karuža (1866–1953), Geistoras, Žvalionis, Juozas Andžejauskas, Saliamonas

Banaitis, profesorius, miškininkas Povilas Matulionis (1860–1932), Teodoras Daukantas (1884–1960), jūrų radijo telegrafistas Aleksandras Čiužas, jų tarpe – ir pats Teodoras Reingardas<sup>31</sup>.

Kovo 11 d. įvykusio susirinkimo metu nuspręsta, jog steigiamoji Jūrininkų Sąjunga bus „grynai jūreivių specialistų organizacija, kurios tikraisiais nariais galės būti tik asmenys baigę spec. jūrininkų mokyklą arba jūrininkai praktikai“<sup>32</sup>, nutarta jau kitame susirinkime peržiūrėti jūrininkams T. Daukantui, A. Azguridi ir P. Šuipiui pavestą parengti statutą, atspindintį pamatinius Sąjungos tikslus ir jos narių veiklą.

### 74 punktų statutas

Kovo 25 d., po daugiau kaip 5 valandas vykusių pasiūlymų bei diskusijų, Jūrininkų sąjungos Statutas įgavo IX skyrių ir 74 punktų formą. Tuomet nutarta, jog Lietuvos jūrininkų sąjunga bus apolitinė organizacija, kurios pagrindiniai tikslai: „žadinti tautos supratimą apie laivyno Lietuvai svarbą, būtiną reikalingumą ir naudingumą; savo narių mokslu ir prityrimu padėti Lietuvos visuomenei ir valdžiai kuo greičiausiai laivyną įsteigti ir vandens transportą išsamiai ir tiksliai išnaudoti“. Savo tikslams pasiekti Sąjunga nutarė pasitelkti periodinę spaudą, leisti mokslinę bei populiariąją literatūrą ir, be abejo, užmegzti ryšius su kitomis tarptautinėmis organizacijomis<sup>33</sup> (Nuotr. 8).

Statute būsimieji sąjungos nariai suskirstyti į tris grupes: tikrieji Sąjungos nariai, garbės nariai ir nariarėmėjai. Visiems numatytas ir 10 litų stojimo į sąjungą bei 5 litų mėnesinis nario mokestis. Šis nario mokestis tapo vienu iš Sąjungos narių galvos skausmu, nes buvo gautas ne vienas laiškas su prašymu į Sąjungą priimti be jokių įmokų. Pavyzdžiui 1925 m. gegužės 24 d. eilinio J. K. laiškas Lietuvos Jūrininkų sąjungos pirmininkui T. Daukantui: „ (...) Prašau Tamstos, užskaityti manęs nariu Lietuvos Jūrininkų Sąjungos... ir kad nereikėtų mokėti nariškių mokesčių, nes aš kaip neturtingas ir kareivis dabar neturiu pinigų (...)“<sup>34</sup>. Numatyta, kad mėnesinio mokesčio nemoka tik Sąjungos garbės nariai, kuriais tapti galėjo tik už laivyno steigimo populiarinimą ir įgyven-

28 Jūrininkas. Lietuvos prekybos laivyno reikalu, *Lietuva*, 1923 m. vasario 15 d., Nr. 37 (1154), p. 1.

29 Aleksoto g. Nr. 6 tuomet – Nepriklausomybės akto signataro, „Lietuvos garlaivių akcinės bendrovės“ įkūrėjo Saliomono Balaičio (1866–1933), vėliau tapusio ir vieno iš Lietuvos jūrininkų sąjungos narių, butas.

30 Jūrininkų susirinkimas, *Lietuvos žinios*, 1923 m. kovo 10 d., Nr. 57, p. 3.

31 LCVA, f. 1744, ap. 1. b. 2, l. 1.

32 LCVA, f. 1744, ap. 1. b. 2, l. 2.

33 LCVA, f. 1744, ap. 1., b. 2, l. 3.

34 LCVA, f. 1744, ap. 1., b. 8, l. 2.

dinimą nusipelnę, arba 10 000 litų auka sąjungą parėmęs asmenys<sup>35</sup>.

Oficialiai Jūrininkų sąjunga buvo įregistruota kovo 29 d. 11 val., tuometinio Kauno miesto ir apskrities viršininko kabinete. Dar tos pačios dienos pavakarę, apie 17 val., Kauno karo muziejaus raštinėje susirinkę jūrininkai (21 sąjungos narys) slaptu balsavimu išrinko Sąjungos valdybą ir revizijos komisiją. Sąjungos pirmininku vienbalsiai išrinktas gen. ltn. V. Nagevičius. T. Reingardas, surinkęs 16 balsų, kartu su panašiu balsų skaičiumi išrinktais V. Rėklaičiu ir S. Kuizinu, išrinktas į revizijos komisiją<sup>36</sup>.

### Balandžio 8 d.

Sąjungos įregistravimo dieną Karo muziejuje, kuris tapo laikinąją Sąjungos būstine, buvo numatytas ir jūrininkystės idėjai skleisti skirtas koncertas. Į renginį tuomet numatyta sukviesti ryškiausius visuomenės narius, spaudos atstovus. Pagrindinis koncerto tikslas – „*paduoti iniciatyvą jūros rėmėjų draugijai įsikurti*“<sup>37</sup>. Buvo aišku, jog be finansinės paramos išsvajotas laivynas aiškių kontūrų gali taip ir neįgauti. Tiesa, sąjungos steigimo dienomis, dar vieną idėją, kaip surinkti kapitalą laivų įsigijimui siūlė ir S. Kuizinas, teigdamas, jog: „*Dabartiniu metu Didžiojoje ir Mažojoje Lietuvoje yra apie tris milijonus gyventojų ir jei kiekvienas nuspręstų, sakysim, kasmet aukoti laivynui po 1 litą, tai neužilgo susidarytų gan žymi suma, už kurią jau būtų galima įsigyti nors keleta mums taip reikalingų laivų...*“<sup>38</sup> (už tokias pinigines visuomenės aukas vėlesniais metais T. Reingardas, kaip vyriausias jūrinio žurnalo „Inkaras“ redaktorius, asmeniškai padėkodavo paskutiniuosiuose žurnalo puslapiuose<sup>39</sup>).

Balandžio 8-osios iškilmių metu, Karo muziejaus kiemelyje pašventinus ir iškėlus Sąjungos vėliavą<sup>40</sup>, iš Kauno radijo stoties viso pasaulio jūrininkams buvo pasiųsta radiograma: „*atkariavus Lietuvos nepriklausomybę ir gavus per Klaipėdos uostą išėjimą į jūrą, Lietuvos jūrininkai, iki šiol tarnavę įvairių kraštų laivynuose, dabar įgijo galimybę aktyviai prisidėti prie Lietuvos laivyno*

*steigimo. Šiandien įsikūrusi Lietuvos Jūrininkų Sąjunga, stodama į darbą, siunčia visiems laivams, šiuo metu jūroje plaukiojantiems, linkėjimus laimingos kelionės ir sveikina visas jūrų organizacijas ir sąjungas*“<sup>41</sup>.

### Jūrų skyrius Kaune

Išėjus prie jūros per prijungtą Klaipėdos uostą ir siekiant realizuoti Lietuvą kaip jūrinę valstybę tarptautinėje erdvėje vien 1923 m. balandžio 8 d. pasauliui pasiųstos radiogramos ir laivyno steigimo idėjos nepakako. Susibūrusios Lietuvos jūrininkų sąjungos nariai, tame tarpe ir T. Reingardas, suprato ir naujų specialistų – „*karo ir prekybos kapitonų, inžinierių mechanikų ir laivų statytojų...*“<sup>42</sup> – galinčių plaukioti po Lietuvos vėliava paruošimo svarbą. Taip dar tą pačių 1923 m. rudenį prie tuometinės Kauno Aukštesniosios Technikos mokyklos (šiandieninė Kauno Technikos kolegija) įsteigtas Jūrų skyrius.

Tuomet steigiamą jūrininkų rengimo klasė susilaukė nemažai dėmesio, tačiau pirmaisiais mokslo metais į ją pateko tik 23 fiziškai stiprūs jaunuoliai<sup>43</sup>. Iš kitų mokyklos auklėtinių juos išskyrė uniformos: besnapės kepurės su užrašu „Jūrų mokykla“, juodas puspaltis su antpečiais.

Nors jūrų skyriaus įkūrimo ar dėstymo jame atsiminimuose T. Reingardas neminėjo, tačiau, greičiausiai jo pozicija, jog „(...) aš – jūrininkas ir inžinierius, tad domiuosi astronomija, matematika, statybų technika, geologija, chemija ir visada skaitau tik atitinkančią mano interesus literatūrą (...)“<sup>44</sup> lėmė, jog jauniems studentams jis buvo paskirtas dėstyti specialiąją navigaciją ir fiziką<sup>45</sup>.

Jūrininkų mokyklos įsteigimo būtinybė svarstyta nuo pirmųjų Jūrininkų sąjungos susibūrimo dienų<sup>46</sup>. Deja, 1925 m. rugpjūčio 25 d. Ministrų kabinete nutarta jūri-

35 Lietuvos jūrininkų sąjungos statutas, *Lietuvos ūkis*, 1923 m. gegužė–birželis, Nr. 10, p. 42.

36 Iš Lietuvos jūrininkų gyvenimo, *Lietuvos žinios*, 1923 m. balandžio 8 d., Nr. 78, p. 3.

LCVA, f. 1744, ap. 1, b. 2, l. 4.

37 LCVA, f. 1744, ap. 1., b. 2, l. 4.

38 Kuizinas, S. Lietuvos jūrininkų balsas į visuomenę, *Lietuva*, 1923 m. balandžio 8 d., Nr. 77(1194), p. 1.

39 Redakcija yra gavusi tokių aukų fondui laivynui įkurti, *Inkaras*, 1928 m. kovas–balandis, Nr. 3, p. 24.

40 Chronika: Lietuva, *Lietuvos ūkis*, 1923 m. gegužė–birželis, Nr. 10, p. 42.

41 Adomavičius, R. Lietuvos jūrininkų sąjunga 1923–1940 m., *Jūreivystės raida Lietuvoje*, Mokslinės konferencijos medžiaga, Klaipėda, 2003, p. 19–24.

42 Kapitonas Nemo. Jūrų mokyklos klausimu, *Lietuva*, 1923 m. spalio 3 d., Nr. 222 (1339), p. 3.

43 Mūsų jūrininkų praktikos plaukiojimas (tęsinys), *Inkaras*, 1928 m. Nr. 2, p. 10.

44 Reingardas, T. Ten pat, p. 60.

45 Adomavičius, R. Ten pat, p. 22.

46 Jūrininkų mokyklos reikalu, *Lietuvos žinios*, 1923 m. birželio 15 d., Nr. 129, p. 3; Kapitonas Nemo. A. Jūrų mokyklos klausimu, *Lietuva*, 1923 m. spalio 3 d., Nr. 222 (1339), p. 3–4.



ninkų mokyklos Lietuvoje nusteigti, o jūrininkus rengti užsienyje, teikiant jiems vastybines stipendijas<sup>47</sup>.

Išleidus pirmąjį jūrininkų laidą, Jūrų skyriaus veikla nutrūko.

### Skleidžiant jūrinę žinią

„1927 metais, ištarnavęs Lietuvos kariuomenėje per penkerius metus, išėjau dimisijon (...)“<sup>48</sup> – atsiminimuose rašė T. Reingardas. Nutrūkus jaunųjų jūrininkų ruošimo skyriaus veiklai bei pasitraukus iš karo tarnybos, T. Reingardas ne ilgai buvo be aktyvios visuomeninės veiklos. Būdamas jūrininkų sąjungos, kurios vienas iš pagrindinių išskeltų tikslų buvo laivyno ir vandens transporto aktualinimo klausimais paremtos mokslinės ir populiariosios literatūros leidimas<sup>49</sup>, nariu, jau 1928 m. pradžioje kartu su kolegomis išleido pirmąjį jūrinę kultūrą propagavusį žurnalą „Inkaras“ (Nuotr. 9).

Siekiant į naują žurnalą atkreipti kuo didesnę visuomenės dėmesį, sausio 13 d., tuo metu viename populiariausių dienraščių „Lietuvos žinios“, išspausdinama informacinė žinutė, skelbianti, jog šiais metais išleidžiamas „naujas iliustruotas moksliskai populiarus žurnalas“<sup>50</sup>, kurį redaguos „jūrų kap. akad. Teodoras Reingardas“<sup>51</sup>.

Atsiminimuose T. Reingardas darbo „Inkare“ tiesiogiai neįvardija, tiesa, rašymo, kaip jūrinės propagandos visuomenei sklaidos būtinybę, minėjo ne kartą: „(...) parašiau (...) keletą straipsnių, žadindamas lietuvių visuomenės susidomėjimą laivais ir laivynu, aiškinau, kiek lėšų valstybė praranda, mokėdama svetimšaliams frachtus už prekių gabenimą (...)“<sup>52</sup> Ir iš tiesų, nuo pirmųjų grįžimo

į Lietuvą dienų, kuriantis jūrininkų sąjungai ar leidžiant pirmąjį mėnesinį jūrinių reikalų žurnalą, T. Reingardas labiausiai aktualizavo nuosavo lietuviško laivyno Lietuvai svarbą „Komerčinio laivyno įkūrimas – svarbiausias mūsų uždavinys“ – didelėmis raidėmis buvo išspausdinta ant pirmojo „Inkaro“ viršelio, o beveik kiekviename leidinio puslapyje, išskirti kitu šriftu, skelbiami ir kiti panašūs lozungai: „Savas komercinis laivynas praturtins šalį“, „Isteigimas savojo komercinio laivyno Lietuvoje būtinas reikalas“<sup>53</sup> ir kt. (Nuotr. 10).

Įžanginiame „Inkaro“ numeryje T. Reingardas nurodė, jog „(...) šio mūsų leidinio tikslas toli gražu nėra komercinis. Jis visai nesiekia kokio nors asmeninio pelno, bet eina tik vykdyti valstybinio gyvenimo masto tikslų(...)“<sup>54</sup>, tačiau, net ir nesiekiant greitos finansinės sėkmės, žurnalo numeriai pasirodė tik trys. Kiekviename jų T. Reingardas, Lietuvos jūrininkų sąjungos nariai (kai kurie sąjungos nariai straipsnius į žurnalą rašė pasislėpę po pseudonimais: Kapitonas Nemo tuomet buvo A. Azguridi, o Kapitonu Sista prisistatinėjo S. Kuizinas) bei kiti tuometiniai inteligentai (vienas jų ir prof. Steponas Kolupaila) dėstė savo mintis ne tik apie jūros reikšmę šalies prekybai, pramonei ar kiekvienam Lietuvos piliečiui asmeniškai, bet ir dalijosi savo prisiminimais iš plaukiojimų jūromis (vienas tokių straipsnių, pavadinimu „Iš gražios praeities prisiminimų“, publikuotų trečiajame „Inkaro“ numeryje, buvo ir paties T. Reingardo<sup>55</sup>).

T. Reingardo straipsniai buvo publikuoti ne tik „Inkare“. Dar 1927 m., metai iki „Inkaro“ išleidimo, pasirodė keli jo darbai pakrančių apsaugos klausimais<sup>56</sup>. Šiuose straipsniuose T. Reingardas dalijosi savo patirtimi Rusijos laivyne, apžvelgė kaimyninių valstybių pakrančių apsaugos situaciją ir darbą su itin suaktyvėjusia kontrabanda, ragino „plačiąją visuomenę“<sup>57</sup> atkreipti dėmesį į karo laivo įsigijimo būtinumą.

47 15-os Jūrų skyrių Kaune baigusį jaunuolių – V. Babarskio, Z. Domeikos, S. Kudirkos, F. Marcinkaus, B. Monkevičiaus, E. Sliesoraičio, R. Raudonikio, J. Vosylius, S. Dagio, K. Daugėlos, M. Limbos, A. Mėlynio, P. Šaltenio, A. Rasiulio, B. Krikštopaičio – praktikos akimirks Suomijos didžiuosiuose keturstiebiuose barkuose „Olivebank“ ir „Archibald Russell“ 2010 m. pristatytos parodoje „Jūros pašaukti... Lietuviai didžiųjų burlaivių laivyne 1923–1939 m.“. Tuo pačiu pavadinimu 2011 m. Lietuvos jūrų muziejaus metraštyje publikuotas R. Adomavičiaus j. istorinis straipsnis. Žr.: Adomavičius, J. Jūros pašaukti... Lietuviai didžiųjų burlaivių laivyne 1923–1939 m., *Po muziejaus burėmis: muziejinių darbų ir įvykių kronika*, Klaipėda, 2011, p. 20–47.

48 Reingardas, T. Ten pat, p. 114.

49 LCVA, f. 1744, ap. 1, b. 2, l. 4.

50 Naujas žurnalas „Inkaras“, *Lietuvos žinios*, 1928 m. sausio 13 d., Nr. 10 (2624), p. 3.

51 Ten pat.

52 Reingardas, T. Ten pat, p. 115.

Nors rankraštyje nenurodoma, kur tokie jo paskaičiavimai tuomet buvo spausdinti, tačiau, išanalizavus tarpukario periodiką, tikėtina, jog tai buvę straipsniai „Išplaukim į Jūrą! Neatidėtinasis reikalas“ ir „Neatidėtinasis reikalas“.

Reingardas, T. Išplaukim į jūrą! Neatidėtinasis reikalas, *Lietuva*, 1927 m. birželio 7 d., Nr. 126 (2509), p. 2–3.

Reingardas, T. Neatidėtinasis reikalas, *Inkaras*, 1928 m. sausis, Nr. 1, p. 3.

53 *Inkaras*, 1928 m. sausis, Nr. 1, p. 3.

54 Ten pat, p. 1.

55 Reingardas, T. Iš gražios praeities prisiminimų, *Inkaras*, 1928 m. kovas, Nr. 3, p. 5–8.

56 Reingardas, T. Kaip apsisaugoti nuo kontrabandininkų, *Lietuva*, 1927 m. gegužės 10 d., Nr. 104 (2487), p. 5–6.; Reingardas, T. Mūsų nepasisekimo priežastis suėmus kontrabandininkų laivą, *Lietuvis*, 1927 m. lapkričio 22 d., Nr. 262, p. 1.; Reingardas, T. Laiškas Redakcijai, *Lietuvis*, 1927 m. gruodžio 28 d., Nr. 290, p. 4.;

57 Beveik kiekviename savo straipsnyje T. Reingardas kreipdavosi į „plačiąją visuomenę“ ir būtent didžiaiai visuomenės daliai skirdavo savo publikuojamas žinias, pamąstymus ar prisiminimus. Pavyzdžiui straipsnis apie įsigytą pirmąjį karinį laivą „Traulerių paskyrimas“: Reingardas, T. Traulerių paskyrimas, *Kardas*, 1927 m. birželio 10 d., Nr. 16 (76), p. 223–225.

**„LIETGAR“ bendrovė**

Kai Lietuvos jūrininkų sąjungos narių raginimai ir siūlymai kurti jūrų laivyną nesulaukė valdžios dėmesio, alternatyvių būdų, steigiant jūrų laivininkystės kompaniją vienas pirmųjų ėmėsi ieškoti T. Reingardas. Pirmoji nesėkminga jo iniciatyva datuojama 1928 m. pradžioje, kuomet bandyta įkurti „Pirmąją Lietuvos komercinio laivyno“ lietuvių ir užsienio kapitalo akcinę bendrovę. Tuomet, negavus raštiško valdžios sutikimo remti bendrovę krovniais, užtruko tiek lėšų plėtotis paieška, tiek ir naujų laivų pirkimo reikalai<sup>58</sup>. Tačiau dar tų pačių metų balandžio mėnesio „Inkaro“ numeryje pasirodė skelbimas, kuriame pristatyta jau nauja bendrovė. Antraštė skelbė: „Š.m. balandžio 19 d. Finansų Ministerija patvirtino Akc. Jūrininkystės ir Prekybos B-vės „Lietgar“ įstatus.“<sup>59</sup>. Tai, jog naujos bendrovės steigimas buvo inicijuotas T. Reingardo, atskleidžia jo atsiminimai, kuriuose pastarasis metas prisimenamas kaip: „(...) *Parašiau bendrovės „Lietgar“ ... įstatus, patvirtinau juos vyriausybės, tada ėmiau ieškoti lėšų; tai užtruko visus metus, Pinių davė vokiečių ir prancūzų bankai (...)*“<sup>60</sup>.

„Lietgar“ – Lietuvos garlaivių ir prekybos bendrovė – buvo įregistruota Kaune. Steigėjai, kurių tarpe buvo ir gen. Silvestras Žukauskas, prof. Povilas Čechavičius ir kt.<sup>61</sup>, planavo, jog naujos bendrovės agentūros galėtų iškilti didžiausiuose uostuose – Hamburge, Roterdame, Antverpene. Prie didžiausių steigėjų užmojų galima priskirti ir siekį monopolizuoti Lietuvos upių ir jūrų laivininkystę. Deja, „Lietgar“ egzistavimas truko vos keletą metų – iki 1932 m., kuomet bendrovė, neįstengusi sumokėti uosto mokesčių Vokietijoje, likviduota<sup>62</sup>.

Kitaip nei iki šiol apžvelgtiems įvykiams – Jūrų skyriaus steigimui ar „Inkaro“ redagavimui –

„Lietgar“ bendrovės veiklai, o ypač – plaukiojimui su vienu iš įmonės laivų, T. Reingardo prisiminimuose skirta itin daug eilučių. Gana plačiai atpasakojamos išskilmės, kurių metu pakrikštyti abu „Lietgar“ bendrovei iš vienos Vokietijos laivininkystės kompanijos perduoti motoriniai garlaiviai: „(...) *dalyvavo apie tris šimtus svečių, jų tarpe – ministras, gubernatorius ir kiti dignitoriai bei pi-*

*nigus mums skolinę bankai*“<sup>63</sup>. Nuosekliai aprašomas ir T. Reingardo plaukiojimas „Palanga“: „(...) šiuose plaukiojimuose aplankėme visas Europos vastybes, išskyrus Viduržemio jūros šalis (...) plaukiodamas „Palanga“, aš 21 kartą praplaukiau Kylio kanalu (...)“<sup>64</sup>.

Nuo pat grįžimo į Lietuvą 1922 m. balandžio 14 d., vienu didžiausių T. Reingardo tikslų buvo tokios įmonės kaip „Lietgar“ įsteigimas. Nenuostabu, jog įgyvendinus savo didžiausią lietuvišką svajonę, jai iš XX a. 3-ojo dešimtme. laikotarpio ir skirtas didžiausias dėmesys.

**Vietoje išvadų**

„(...) *taip, aš jau senas ir išstumtas iš gyvenimo, bet savo dienas aš praleidau labai gražiai ir idomia, ir jas malonu prisiminti.*“<sup>65</sup> – rašė T. Reingardas. Šiandien galima patvirtinti, jog jo gyvenimas buvo ne tik įdomus, tačiau ir prasmingas, ypač atkreipiant dėmesį į jo XX a. 3-ajame dešimtm. nuveiktus darbus: švietėjišką veiklą (straipsniai jūriniais klausimais, dėstymas Jūrų skyriuje Kaune), jo iniciatyvos, Lietuvai atgavus Klaipėdos uostą, sukurti lietuvišką laivyną, su laivais, plaukiojančiais po pasaulį su Lietuvos trispalve („Lietgar“ bendrovės įsteigimas).

Po „Lietgar“ bendrovės bankrutavimo 1932 m., iki 1940 m. spalio 15 d. (kuomet buvo suimtas 8 mėnesiams), T. Reingardas, kaip statybų inžinierius, dirbo pavienius darbus. Po kalėjimo Kauno IX forte, 1944 m. vasarą išvyko pas brolių į Vieną. Iki 1945 m. gyveno pensionate, mirė Baironte 1946 m.<sup>66</sup>

2015 m. liepos 22 d. Klaipėdos apskrities viešojoje I. Simonaitytės bibliotekoje Klaipėdos visuomenei ir miesto svečiams buvo pristatyta paroda „Jūrų kapitonas Teodoras Reingardas“. Paroda supažindino su pagrindiniais T. Reingardo XX a. 3-ojo dešimtme. gyvenimo ir veiklos etapais. Ji buvo eksponuojama skaitmeninės spaudos stenduose, iliustruojant juos originaliais T. Reingardo rankraščio lapeliais. Tų pačių metų rudenį paroda buvo perkelta į Kauno IX fortą, kur eksponuojama ir dabar.

63 Reingardas, T. Ten pat., p. 115–116.

64 Ten pat., p. 120, 132.

Klaipėdos krašto gubernatorius Antanas Merkys ir „Lietgar“ bendrovės pirmininko gen. S. Žukausko žmona tapo „Palangos“ (buvusio „Bugsee“) krikštėtvėiais, visuomenės veikėjas Petras Variakojis ir A. Merkio žmona – „Klaipėdos“ (buvusio „Hochsee“).

65 Reingardas, T. Iš gražios praeities prisiminimų, *Inkaras*, 1928 m. kovas–balandis, Nr. 3, p. 8.

66 Visas glaustas T. Reingardo gyvenimo aprašymas publikuotas 2015 m. pasirodžiusiame elektriniame leidinyje „Prie Lietuvos laivyno ištakų: žmonės ir laivai“ (Sud.: R. Adomavičius, Klaipėda: Lietuvos jūrų muziejus).

58 Adomavičius, R. Lietuvos Respublikos prekybinio laivyno raida 1921–1936 m., *„Istorija“ Mokslo darbai*. T. 84, Vilnius, 2011 balandis, p. 7.

59 Jūrų kronika, *Inkaras*, 1928 m. balandis, Nr. 3, p. 24.

60 Reingardas, T. *Jūrininkas, karininkas, mirtininkas: prisiminimai...* p. 115.

61 Jūrų kronika, *Inkaras*, 1928 m. balandis, Nr. 3, p. 24.

62 Adomavičius, R. Ten pat., p. 8.



**1 pav.** Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

Polocko (Baltarusija) kadetų korpuse, XIX a. 10-ais dešimtme. (Teodoras Reingardas – pirmasis iš kairės).

Polocko kadetų korpusas (Полоцкий кадетский корпус) buvo įkurtas 1830 m. vasario 1 d. imperatoriaus Nikolajaus I įsaku. Įkurdintas buvusio Polocko jėzuitų vienuolyno patalpose. Oficialus Korpuso atidarymas įvyko 1835 m. birželio 25 d.



**2 pav.** Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

Teodoras Reingardas Sankt Peterburgo Jūrų korpuso absolventas su paradeine Rusijos karališkojo karinio laivyno uniforma, 1904 m. pr.

Jūrų kadetų korpusas (Морской кадетский корпус) Sankt Peterburge veikė 1891 m. lapkričio 2 d.–1906 m. gruodžio 20 d. Vėliau pervadintas į Imperatoriškąjį jūrų kadetų korpusą.



**3 pav.** Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

T. Reingardas – šarvuotlaivio „Император Александр II“ (Imperatorius Aleksandras II“) vyresnysis karininkas, XX a. 2-asis dešimtme.



**4 pav.** Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

Ženklio autorius nežinomas

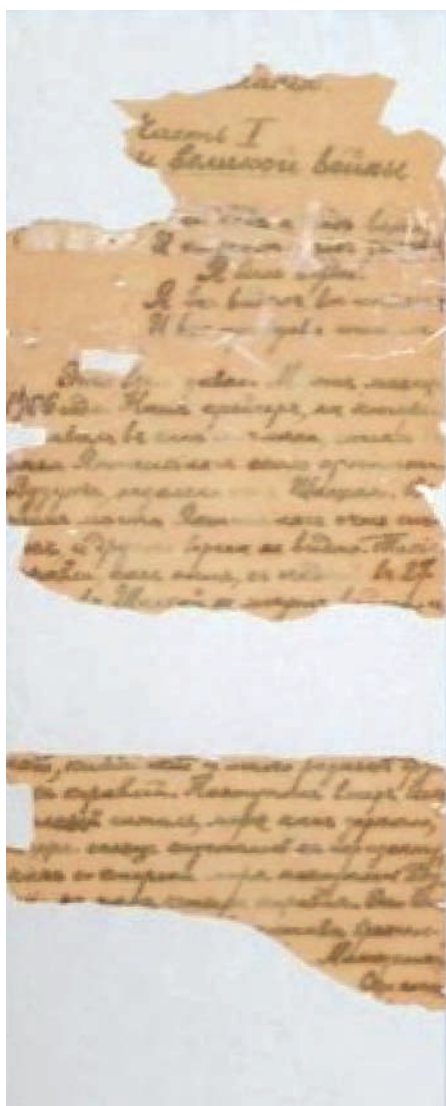
Serija: 1917 m. Spalio revoliucijos laivų eskadra Averse: laivas „Заря Свободы“ („Laisvės aušra“)

Reverse: ženklė gaminusios įmonės logotipas

TSRS, XX a. II pusė, spalvoto metalo lydinys, 31\*20\*1 mm Beveik 102 metrų ilgio ir 20 metrų pločio laivas „Император Александр II“ (Imperatorius Aleksandras II“) pradėtas statyti 1883 m. rudenį, į vandenį nuleistas tik po daugiau kaip 7 metų. Prasidėjus Rusijos revoliucijai laivas pervadintas į „Laisvės aušrą“. 1922 m. laivas išmontuotas.

Savo prisiminimuose T. Reingardas laivą „Imperatorius Aleksandras II“ prisimindavo, turbūt, dažniausiai: „(...) nuvykau į Kronštata aplankyti linijinio laivo „Imperatorius Aleksandras II“, kuriame keletą metų tarnavau vyresniuoju artileristu, o paskui ir vyresniuoju karininku. Bet „Aleksandro II“ nebebuvo – laivas dabar vadinosi „Заря Свободы“ („Laisvės aušra“)..."<sup>43</sup>.





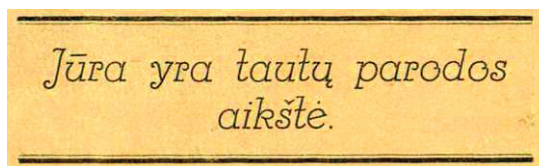
5 pav. A. Mažūno nuotrauka, Lietuvos jūrų muziejus T. Reingardo rankraščio lapelis prieš restauravimą: didžioji dalis jų buvo pageltę, nutrupėję.



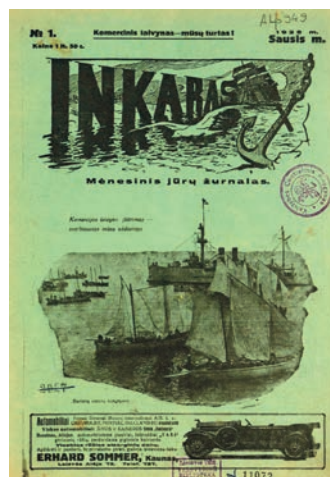
6 pav. A. Mažūno nuotrauka, Lietuvos jūrų muziejus „(...) sunkiausiai buvo restauruoti kalkinius rankraščio lapelius. Lašas vandens, siekiant lapelį pavalyti, rašalą teisiog išliedavo...“ – 2015 m. liepos 22 d. parodos „Jūrų kapitonas Teodoras Reingardas“ atidarymo metu savo patirtimi dalijosi Mažosios Lietuvos muziejaus specialistė-restauratorė Jolanta Mažeikaitė.



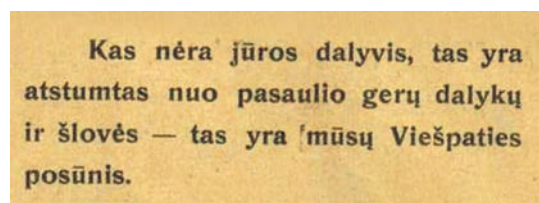
7 pav. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys T. Reingardas – pulkininkas leitenantas. XX a. 3-ojo dešimtmečio nuotrauka.



8 pav. Nežinomo autoriaus citata iš žurnalo „Inkaras“, 1928 m. vasaris, Nr. 2, p. 12



9 pav. Pirmojo jūrinę kultūrą propagavusio mėnesinio žurnalo pirmojo numerio viršelis. *Inkaras*, 1928 m. sausis, Nr. 1.



10 pav. Nežinomo autoriaus citata iš žurnalo „Inkaras“, 1928 m. vasaris, Nr. 2, p. 8



**PRIEDAS.**

**XX a. 3-ojo dešimtmečio periodika.**

**Apie Lietuvos jūrininkų sąjungos susibūrimą Kaune:**

1. Chronika: Lietuva, *Lietuvos ūkis*, 1923 m. gegužė–birželis, Nr. 10, p. 41–42.
2. Iš Lietuvos jūrininkų gyvenimo, *Lietuvos žinios*, 1923 m. gegužės 12 d., Nr. 105, p. 3.
3. Jūrininkų iškilmės, *Lietuvos ūkis*, 1923 m. kovas–balandis, Nr. 9, p. 31 ir gegužė–birželis, Nr. 10, p. 42.
4. Jūrininkų susirinkimas, *Lietuvos žinios*, 1923 m. kovo 10 d., Nr. 57, p. 3.
5. Kapitonas Kuizinas. Lietuvos jūrininkų balsas į visuomenę, *Lietuva*, 1923 m. balandžio 8 d., Nr. 77(1194), p. 1–2.
6. K. S. K. Iš Lietuvos jūrininkų gyvenimo, *Lietuvos žinios*, 1923 m. balandžio 8 d., Nr. 78, p. 3.
7. Laivyno problema Lietuvoj 1918–1928 metų laikotarpy, *Inkaras*, 1928 m. vasaris, Nr. 2, p. 2–4.
8. Lietuvos jūrininkų sąjunga, *Lietuvos žinios*, 1923 m. rugsėjo 23 d., Nr. 212, p. 3.
9. Lietuvos jūrininkų sąjunga, *Lietuvos žinios*, 1924 m. spalio 14 d., Nr. 232, p. 3.
10. Lietuvos jūrininkų sąjungos statutas, *Lietuvos ūkis*, 1923 m. gegužė–birželis, Nr. 10, p. 42.
11. Pakvietimas visuomenei į Jūrininkų Sąjungos atidarymo iškilmę š. m. balandžio mėnesio 8 dieną, *Lietuvos žinios*, 1923 m. balandžio 6 d., Nr. 76, p. 3.

**Apie Jūrų skyrių:**

1. Aukštesniosios technikos mokyklos jūrininkų skyriuj, *Lietuvos žinios*, 1925 m. vasario 10 d., Nr. 33, p. 3.
2. Kapitonas Nemo. Jūrų mokyklos klausimu, *Lietuva*, 1923 m. spalio 3 d., Nr. 222 (1339), p. 3–4.
3. Gaminami jūrininkai, *Lietuvos žinios*, 1925 m. liepos 12 d., Nr. 153, p. 5.
4. Jūrininkų mokyklos nebus, *Lietuvos žinios*, 1925 m. rugsėjo 26 d., Nr. 215, p. 4.
5. Jūrininkų mokyklos reikalu, *Lietuvos žinios*, 1923 m. birželio 15 d., Nr. 129, p. 3.
6. Jūrininkų sąjunga, *Lietuvos žinios*, 1924 m. gegužės 21 d., Nr. 114, p. 3.
7. Lietuvos Jūrininkų Sąjungos Valdyba. Jūros mokykla, *Lietuvos žinios*, 1923 m. rugpjūčio 29 d., Nr. 190, p. 2.
8. Lietuvos Jūrininkų Sąjungos Valdyba. Pranešima, *Lietuvos žinios*, 1926 m. rugpjūčio 19 d., Nr. 189(2210), p. 4.
9. Klaipėda: Jūrų mokykla, *Lietuvos žinios*, 1923 m. gegužės 17 d., Nr. 109, p. 3.
10. Mūsų jūrininkų praktikos plaukiojimas (tęsinys), *Inkaras*, 1928 m. Nr. 2, p. 8–10.
11. Praktiški pasiplaukiojimai mūsų jūrų kadetų, *Inkaras*, 1928 m. Nr. 1, p. 6.

**Apie laivus ir laivininkystės reikšmę Lietuvai:**

1. Apie mūsų laivyno perspektyvas, *Lietuvos ūkis*, 1923 m. gegužė–birželis, Nr. 10, p. 42.
2. Antanas A-s. Mūsų laivynui vystyti sąlygos, *Inkaras*, 1928 m. kovas–balandis, Nr. 3, p. 2–3.
3. Dabartinis laivynas, laivų rūšys ir jų paskirtys, *Karys*, 1929 m., Nr. 7, p. 110–111.
4. J. de-Bondi, Prekybos laivynas, *Inkaras*, 1928 m. kovas–balandis, Nr. 3, p. 1–2
5. Jūrininkas. Lietuvos prekybos laivyno reikalu, *Lietuva*, 1923 m. vasario 15 d., Nr. 37(1154), p. 1.
6. Jūrininkų sąjunga, *Lietuvos žinios*, 1924 m. rugsėjo 4 d., Nr. 199, p. 3.
7. Kapitonas Sista. Laivyno problema Lietuvoj 1918–1928 metų, *Inkaras*, 1928 m. vasaris, Nr. 2, p. 2–4.
8. Lietuvos jūrininkų sąjunga, *Lietuvos žinios*, 1923 m. rugsėjo 23 d., Nr. 212, p. 3.
9. Lietuvos jūrininkų sąjunga, *Lietuvos žinios*, 1924 m. liepos 12 d., Nr. 155, p. 3.
10. Lietuvos vėliava jūroje, *Darbininkas*, 1929 m. sausio 27 d., Nr. 4(490), p. 4.
11. Mūrų laivininkystė, *Diena*, 1929 m. liepos 14 d., Nr. 49, p. 8.
12. Neatidėtinai reikalas, *Inkaras*, 1928 m. sausis, Nr. 1, p. 3–5.
13. Reingardas, T. Išplaukim į jūrą! Neatidėtinai reikalas, *Lietuva*, 1927 m. birželio 7 d., Nr. 126 (2509), p. 2–3.
14. Stulpinas, L. Keletas žodžių prekybos laivyno klausimu, *Inkaras*, 1928 m. vasaris, Nr. 2, p. 5–7.
15. Susisiekimai Lietuvos laivais, *Lietuvos žinios*, 1923 m. gegužės 25 d., Nr. 115, p. 3.
16. Vaisės Lietuvos laivyno jūrininkui, *Diena*, 1929 m. liepos 7 d., Nr. 48, p. 7.

**Jūrinė propaganda:**

1. „Inkaras“, *Karys*, 1928 m. vasario 8–15 d., Nr. 7(455), p. 102.
2. Kapitonas Nemo. Balsas iš jūros bangų, *Lietuvos žinios*, 1923 m. liepos 17 d., Nr. 155, p. 2–3.
3. Klaipėdos uostas, *Lietuva*, 1923 m. kovo 10 d., Nr. 56(1173), p. 4.
4. Kuizinas, S. Lietuvos jūrininkų balsas į visuomenę, *Lietuva*, 1923 m. balandžio 8 d., Nr. 77 (1194), p. 1–2.
5. Mūsų siekimai, *Inkaras*, 1928 m. sausis, Nr. 1, p. 1–2.
6. Naujas žurnalas „Inkaras“, *Lietuvos žinios*, 1928 m. sausio 13 d., Nr. 10(2624), p. 3.
7. Senas jūrininkas. Jūros reikšmė šalies prekybai ir pramonei, *Inkaras*, 1928 m. sausis, Nr. 1, p. 2.

**Kita:**

1. Reingardas, T. Kaip apsaugoti nuo kontrabandininkų, *Lietuva*, 1927 m. gegužės 10 d., Nr. 104 (2487), p. 5–6.
2. Reingardas, T. Laiškas Redakcijai, *Lietuvis*, 1927 m. gruodžio 28 d., Nr. 290, p. 4. Reingardas, T. Mūsų nepasisekimo priežastis suėmus kontrabandininkų laivą, *Lietuvis*, 1927 m. lapkričio 22 d., Nr. 262, p. 1.
3. Reingardas, T. Traulierių paskyrimas, *Kardas*, 1927 m. birželio 10 d., Nr. 16 (76), p. 223–224.





*E. Lasio nuotrauka*

---

# MUZIEJAUS SVEČIAS

---



## LIETUVOS KAIP JŪRINĖS VALSTYBĖS PROBLEMA TARPUKARIO LIETUVOJE (ISTORIOGRAFINIS KONTEKSTAS)

Valentinas KULEVIČIUS

*Klaipėdos universiteto Baltijos regiono istorijos ir archeologijos instituto studentas*

Tarpukario Lietuvoje „jūrinės valstybės“ idėja buvo plėtojama ir propaguojama ne tik siekiant populiarinti jūrinę kultūrą Lietuvoje, bet ir siekiant tam tikrų ekonominių, kultūrinių, politinių ir ideologinių tikslų (vienas iš jų – integruoti Klaipėdos kraštą į Lietuvos teritoriją). Jūrinės kultūros idėjos ir jų sklaida visuomenėje ne mažiau svarbios negu konkretūs veiksmai ir sprendimai prekybinio ir karinio laivyno kūrimo, Klaipėdos ir Šventosios uosto infrastruktūros plėtros srityse. Temą padeda atskleisti ne tik konkrečios to metų autorių idėjos, bet ir reiškiniai (pvz. Jūros diena), susiję su Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos populiarinimu.

Šio straipsnio tikslas – išanalizuoti Lietuvos kaip jūrinės valstybės koncepciją tarpukariu remiantis geografo Kazio Pakšto, geopolitiko Stanislovo Tarvydo, politiko Antano Smetonos, žurnalisto Pulgio Andrieušio idėjomis ir bandymus kurti jūrinį mentalitetą. Šių žmonių mintys pasirinktos neatsitiktinai: visi jie gyveno ir aktyviai veikė tarpukario Lietuvoje, buvo išsilavinę elito atstovai, atstovavo didžiosios Lietuvos interesus, turėjo platų akiratį, išmanė geografiją ir / ar geopolitiką.

### **Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos atsiradimo prielaidos ir kontekstas**

Prieš Klaipėdos krašto prijungimą Lietuva neturėjo priėjimo prie jūros: 1919–1921 m. Lietuva dėl Palangos ginčijosi su Latvija, kuri siekė išlaikyti šį pajūrio miestą savo sudėtyje, argumentuodama buvusiomis Rusijos imperijos gubernijų ribomis. Palanga Kuršo gubernijai buvo priskirta 1841 metais. Iki tol šis nedidelis pajūrio ruožas priklausė Lietuvai, be to, jame, remiantis skirtingais gyventojų surašymais, daugumą gyventojų sudarė lietuviai, tad Lietuva savo pretenzijas grindė istoriniu ir etnografiniu principu.<sup>1</sup> Nepavykstant susitarti su Latvija dėl Palangos priklausomybės sudaryta Arbitražo komisija, kurios pirmininku tarpininkaujanti Didžiosios Britanijos vyriausybė paskyrė Edinburgo universiteto profesorį J. Y. Simpsoną. Jis kartu su komisija „1921 m. sausio 6–10 d. lankėsi Palangoje, kalbėjosi su gyventojais, nustatinėjo jų tautybę, tikybą, pragyvenimo šaltinius ir politines nuostatas. Pokalbių su J. Simp-

sonu metu palangiškiai pareiškė norą priklausyti Lietuvai, nors Palangoje buvo latvių policija, kariuomenės postai ir administracija.“ <...> „Nepavykus pasiekti kompromiso tarp latvių ir lietuvių delegacijų J. Simpsonas ginčytinose vietose nustatė sieną ir 1921 m. kovo 21 d. paskelbė galutinį sprendimą. Lietuvos siena su Latvija Baltijos pajūryje buvo išvesta 4,5 kilometrų į Šiaurę nuo Šventosios žiočių ir ėjo palei Nidos pelkes beveik tiesiai į Šventosios upę. Lietuva gavo 19,5 kilometrų platumo priėjimą prie jūros.“<sup>2</sup> Tokiu būdu Lietuva ne tik išsprendė teritorinį ginčą su Latvija, bet ir gavo priėjimą prie jūros. Tačiau iki pat 1938–1939 m. įvykių Šventosios uostas, nepaisant 1923–1925 m. vykusių statybos darbų, nebuvo laikomas rimta alternatyva Klaipėdos uostui; be to, Lietuvos valstybei trūko pinigų Šventosios uosto modernizavimo darbams<sup>3</sup>.

Situacija ėmė keistis tik po Klaipėdos krašto atiteikimo Lietuvai. 1923 metų Klaipėdos krašto prijungimas prie Lietuvos buvo ne vien tik teritorijos su uostu gavimas bet ir didelė strateginė pergalė – jeigu Lietuva nebūtų organizavusi 1923 metų Klaipėdos krašto „sukilimo“, gali būti, kad Klaipėda būtų tapusi laisvuju miestu arba atitekusi Prancūzijos remiamai Lenkijai<sup>4</sup> (bet koku atveju, susidarius vienai iš šių galimų situacijų, būtų susilpnėjusi ne tik Lietuvos padėtis regione, tačiau ir pačios neseniai paskelbusios nepriklausomybę Lietuvos valstybės tarptautinė padėtis: lenkų sėkmės Klaipėdoje atveju, Lietuvą Lenkija būtų spaudusi ir iš vakarų pusės). Nei Vokietija, nei tarptautinė bendruomenė neprieštaravo tokiam drąšiam Lietuvos žingsniui ir pripažino Klaipėdos kraštą Lietuvai su sąlyga, kad tai bus autonominė valstybės dalis ir jos gyventojai turės plačią savivaldą.<sup>5</sup> Klaipėdos krašto prijungimas buvo reikšmingas Lietuvai ne tik (geo)politiniu ar ekonominiu aspektu, bet ir ideologiniu požiūriu. Tik prijungus Klaipėdos kraštą, atsirado galimybė besikuriančią Lietuvos

2 Ibid., p. 265.

3 Ibid., p. 278.

4 VAREIKIS, V. Sukilėliai, šauliai, savanoriai. In *Nauji požiūriai į Klaipėdos miesto ir krašto praeitį*. (Acta Historia Universitatis Klaipedensis, t. XVII). Sud. S. POCYTĖ, V. SAFRONOVAS. Klaipėda, 2008, p. 191 – 195.

5 ŽOSTAUTAITĖ, P. *Klaipėdos kraštas 1923 – 1939*. Vilnius, 1992.

1 *Palangos istorija*. Sud. V. ŽULKUS. Klaipėda, 1999, p. 258 - 259.

valstybę pavaizduoti ne tik kaip jūrinę, bet ir kaip turinčią senas marinistines tradicijas (apelijuota į vakarų baltų – kuršių ir prūsų – paveldą), kurias nutraukė vokiečių Ordino agresija rytinėje Baltijos jūros pakrantės dalyje. Tokie to meto bandymai senovės lietuvius vaizduoti kaip jūrinę tautą dabar atrodo nepagrįsti arba bent jau diskutuoti, tikrai nederėtų visų tarpukario laikotarpio diskusijų ir idėjų apie Lietuvą kaip jūrinę valstybę at mesti kaip romantizuotų fantazijų arba vien tik grynos propagandos: nepaisant kai kurių tuomet paplitusių teiginių (ypač apie senovės lietuvių jūrinę patirtį) klaidingumo arba pagražinimo, negalime teigti, kad to meto intelektualinis elitas (tiksliau, dalis intelektualinio elito) nesuprato jūros reikšmės arba klaidingai vertino praeities procesus. Priešingai, kai kurie – Antanas Smetona, Kazys Pakštas, Stanislovas Tarvydas, Pulgis Andriūšis ir kiti su jūrine tradicija vienaip ar kitaip susiję žmonės – gerai suprato jūros panaudojimo galimybę ir jos reikšmę stiprinant besikuriančią Lietuvos valstybę. Jūros, tiksliau Klaipėdos uosto, reikšmės suvokimas neapsiribojo vien tik marinistinių idėjų formavimu ir jų sklaida visuomenėje. Anot istoriko Vyganto Vareikio: „Lietuvos laikais Klaipėdos uostas iš beveik jokios modernios infrastruktūros neturėjusio medienos uosto virto tikru jūriniu uostu.“<sup>6</sup> Radosi ir buvo plėtojama Lietuvos kaip jūrinės valstybės koncepcija, tautos dabarties bei ateities misija su istorine galimybe. Vasilijus Safronovas yra pateikęs keletą svarbių išvalgų apie 1934 metų Jūros dienos ideologinius aspektus, kurios gali būti naudingos bandant suvokti šią koncepciją. „Per keliolika pirmųjų Lietuvos nepriklausomybės metų jau buvo gana toli pažengta lietuvių mentalitete įtvirtinant jūros kaip „maitintojos“, „nepriklausomybės laiduotojos“ ir pan. įvaizdžius, turėjusius įveikti ir potencialiai pakeisti lietuvių kaip „agrarinės tautos“ (arba, kaip neretai teigta tarpukariu, vartojant klasikinės geopolitikos sąvokas, „kontinentinės tautos“) mentalitetą. <...> Lietuvos „išėjimo prie jūros“ idėja 1923 – 1939 m. buvo beveik išimtinai tapatinama tik su disponavimu Klaipėdos uostu; Lietuvai priklausęs pajūrio ruožas su Palanga ir Šventaja, neįėjęs į Klaipėdos krašto ribas, figūravo kur kas rečiau ir faktiškai nebuvo laikomas lygiaverčiu. Kitaip tariant, jūra buvo simbolis, kuris lietuviams pirmiausia asocijavosi su Klaipėda. <...> Marinistinės semantikos pripildytas renginys 1934 m. rugpjūtį atvykusiems turėjo sudaryti įspūdį, kad Klaipėda, kurioje tuo metu visur skambėjo lietuvių kalba – sava, lietuviška. Antra vertus, Jūros dienos semantinė prasmė buvo

orientuojama ne tik į Klaipėdą iš visos Lietuvos suvažiuavusių lietuvių. Šiuo renginiu taip pat buvo bandoma įtikinti ir vietos gyventojus (ne tik vokiečius, bet ir lietuvius), kad, kaip teigė gubernatorius J. Navakas, „lietuvių tauta, atsistojusi prie jūros, tvirtai ją saugos ir neleis, kad pajūrio gyvenimas būtų drumsčiamas“. Taigi sykiu tai buvo priemonė, turėjusi sutvirtinti politinį lituanizavimo kursą Klaipėdos krašte ir galimai sustiprinti krašto gyventojų orientavimąsi į Lietuvą. <...> Jūros simbolį naudojant kaip lietuvių ir Klaipėdos mentalinio suartinimo priemonę, taip pat buvo apelijuojama į praeities vaizdinius.“<sup>7</sup>

### **Kazys Pakštas: Lietuvos kaip jūrinės valstybės koncepcija**

Kazys Pakštas (1893 – 1960) buvo „profesionaliosios geografijos Lietuvoje pradininkas, dėjęs klimatologijos, ežerotyros mokslų pagrindus, plėtojęs istorinę, politinę, ekonominę ir socialinę geografiją. Jis įkūrė Lietuvos geografų draugiją, užmezgė ir palaikė ryšius su Baltijos, kitų šalių mokslininkais, propagavo žinias apie Lietuvą.“<sup>8</sup> K. Pakštas taip pat buvo vienas garsiausių tarpukario Lietuvos keliautojų. Geografas turbūt iki šiol yra labiausiai žinomas dėl Lietuvos „planingos emigracijos“ idėjos, iš pradžių nepatikusios tautininkų valdžiai, todėl neteisingai ir dirbtinai visuomenės sąmonėje susietos su Lietuvos perkėlimu į Madagaskarą.<sup>9</sup> Vėliau į K. Pakšto idėjas buvo žvelgiama rimčiau, ir ne be pagrindo: mokslininkas nuspėjo, kad Lietuva „per kelias dešimtis metų“ neteks Klaipėdos krašto, jeigu nesugebės išsaugoti ir išplėsti jame lietuviybę; o lietuviybę išsaugoti Klaipėdos krašte nepavyks, jeigu, anot K. Pakšto, „nepasikeis tame krašte lietuvių teisinė padėtis“.<sup>10</sup> Studijų Fribūre metais Pakštas buvo nuvykęs prie Viduržemio jūros ir susipažino su jos šalių istorija, politine, ekonomine bei socialine raida; tada suprato jūros reikšmę atskirų tautų bei visos žmonijos gyvenime ir „jūros tautų“ turimus pranašumus prieš „kontinentines tautas“.<sup>11</sup> Šį suvokimą geografais vaizdžiai išreiškėdavo tokiais mintimis, kaip pavyzdžiui: lėtai galvojančius ir neveiklius elementus jūra atrinkdavo „savo dugnui nutręšti ir žuvims pašerti“. Pakštas didelį dėmesį skyrė vidinėms jūroms, turinčioms vingiuotus krantus, kurie yra patogūs laivybai. Vis dėlto mokslininkas manė, kad mažiau vingiuotas trumpas krantas – kaip tik

6 VAREIKIS, V.; BAREIŠA, E. *Technika ir Gamta: Klaipėdos uostas XIX a. pabaigoje – XX a. pirmojoje pusėje*. Klaipėda, 2014, p. 10.

7 SAFRONOVAS, V. *Praeitis kaip konflikto šaltinis: Tapatybės ideologijų konkurencija XX amžiaus Klaipėdoje*. Vilnius, 2011, p. 139 – 141.

8 PŠIBILSKIS, V. B. *Kazys Pakštas: tarp vizijų ir realybės*. Vilnius, 2003.

9 Ibid., p. 6 – 7.

10 Ibid., p. 243.

11 PŠIBILSKIS, V. B. *Kazys Pakštas: tarp vizijų ir realybės*. Vilnius, 2003, p. 240.

toks, kokį turėjo tarpukario Lietuva, yra tinkamesnis Lietuvai už ilgą ir vingiuotą krantą, nes „ilgas krantas išbarsto, išsklaido jėgas, tuo labiau apsunkina jūros strategiją, kuri kaip tik iš Lietuvos reikalauja didesnių jėgų sukonzentravimo pajūriuose nei sausžemy“.<sup>12</sup>

Kazys Pakštas buvo stipriai veikiamas pagrindinių to meto geopolitikos autoritetų (vokiečių F. Ratzelio, Karlo Ernsto Haushoferio, amerikiečio Alfredo Thayerio Mahano) minčių. Pakšto idėjos tapo aktualios Lietuvai gavus Klaipėdos kraštą, tačiau iki pat trečiojo XX a. dešimtmečio pabaigos Lietuva beveik nieko nenuveikė, kad „priartėtų“ prie jūros.<sup>13</sup> Todėl geografas nuo trečiojo dešimtmečio pabaigos pradėjo Lietuvos valdžiai siūlyti konkrečias iniciatyvas jūros įsisavinimui, nes tik Lietuvoje, atsikusioje „veidu į jūrą“, matė jos ateitį. Mokslininkas siūlė imti pavyzdį iš Latvijos ir nedelsiant kurti prekybinį laivyną, steigti lietuvišką jūreivystės mokyklą, įsteigti Jūros departamentą, baigti įrengti Šventosios uostą, plėsti ir modernizuoti jūrų žvejybą, planingai kreipti lietuvių turistus į pajūrį, kasmet rengti Jūros dieną, propaguoti vandens sportą ir t.t.<sup>14</sup> Geografas buvo vienas iš tų žmonių, kuriems į akis krito tai, kad Lietuva 1934 metais vis dar neturėjo stipraus savo laivyno, be to, į Klaipėdą įplaukiančių laivų tonažas 1931 – 1933 metais augo ne taip greitai, kaip aplinkiniuose uostuose.<sup>15</sup> Anot K. Pakšto, Lietuva yra tiltas tarp Rytų, Vidurio ir Šiaurės Europos, taigi, Lietuva susitvarkiusi savo kelių tinklą ir naudodama neužšalantį Klaipėdos uostą, būtų galėjusi tapti svarbia tranzito šalimi.<sup>16</sup> Geografas, siekdamas suaktyvinti lietuvių tautą ir pajūrį, siūlė Vilniaus krašto netekimą kompensuoti sostinę perkeltiant į Klaipėdą, nes tai Lietuvai būtų geriau dėl sėkmingesnio Klaipėdos panaudojimo. Kazys Pakštas matė galimybę Lietuvai per tapimą jūrine valstybe išlaviruoti į Vakarų civilizacijos geopolitinę, kultūrinę ir ekonominę erdvę, o Baltijos jūros reikšmę galbūt kiek pervertino, plėtodamas savo teoriją, kad Europos civilizacijos centras krypsta link Baltijos jūros.<sup>17</sup> Tačiau šią istoriniais argumentais pagrįstą mintį apie civilizacijos plėtrą iš rytų į vakarus, o iš vakarų į šiaurę ir šiaurės rytus, Kazys Pakštas suformuoja taip: „Svarbu pastebėti, kad civilizacija, teikdama pirmenybės tai ar kitai tautai, dažniausiai eidavo iš rytų į vakarus, vadinasi, iš Egipto – į Graikiją, iš Graikijos – į Romą; iš Bizantijos – į Italiją, iš Italijos – į Ispa-

niją ir Portugaliją. Tik, kai Prancūzija įgavo pirmenybės tarp civilizuotų tautų, t.y. XVIII amžiuje, civilizacijos kelias pasisuko nauju krypsniu: nuo pietų į šiaurę ir į šiaurės rytus. <...> XIX amžiaus gale belgai, olandai, vokiečiai ir visos trys Skandinavų šalys apreiškia daug kuriamojo veiklumo ir atsistoja greta prancūzų bei anglų. Civilizacijos, ypač materialinės, židiniai smarkiu šuoliu pasistumia į šiaurę ir į šiaurės rytus ir vis labiau artinasi prie Baltijos rytinių krantų. <...> kultūringiausios tautos, stovinčios šių laikų civilizacijos priešaky, spiečiasi šiandien aplink Šiaurės jūros, kurios pirmą kartą žmonijos istorijos paveržia viduržemio jurių pirmenybę.“<sup>18</sup> Tokiu būdu geografas, remdamasis šimtamečių civilizacinių – geopolitinių procesų analize, matė ateityje galimybę Lietuvai, su sąlyga, kad lietuviams pavyks „atgręžti veidą į jūrą“; tačiau įžvelgė ir grėsmių Lietuvos išlikimui šiuose procesuose.

Lietuvius mokslininkas matė kaip „pusiausvyros palaikytojus tarp slavų ir germanų“, tokiu būdu siūlydamas išnaudoti jų interesų prie Baltijos jūros susikirtimą; be to, siūlė sukurti Pabaltijo valstybių sąjungą.<sup>19</sup> 1934 metais, visuomeninių organizacijų dėka, kilo galingas jūrinis sąjūdis ir suorganizuota pirmoji Jūros diena, kuri buvo itin sėkminga. Tokiu būdu visuomenės nuomonė formavo valstybės jūrinę politiką, kurios anksčiau Lietuva neturėjo; tais metais suaktyvėjo su jūra susijusios infrastruktūros plėtra Klaipėdoje ir Šventojoje.<sup>20</sup>

Kaziui Pakštui įspūdį darė istoriškai ir kitais atžvilgiais visiškai kontinentinės Lenkijos pastangos įsitvirtinti prie iš Vokietijos po pirmojo pasaulinio karo gauto išėjimo į Baltijos jūrą. Nepaisant vokiečių pastangų sutrukdyti Lenkijai įsitvirtinti prie Baltijos jūros, lenkams pavyko tai padaryti, nes jūrinės valstybės idėjos įgyvendinimui buvo mesti dideli resursai: „1926 metais Torūnėje įsteigtas Baltijos institutas, Jūrinė ir kolonijinė lyga, kitos organizacijos, kurių rengiamos paskaitos, leidiniai, jūros šventės, plačios diskusijos daug prisidėjo, kad būtų sukurtas savo prekybos, karo laivynas, jūreivystės mokyklos, imtasi kitų įsitvirtinimo jūroje priemonių.“<sup>21</sup> Pakštas teigė, kad tai nebuvo lengva ne tik ekonomiškai, bet ir psichologiškai, tačiau anot jo, tai „išvedė Lenkiją į plačius pasaulio vieškelius“.<sup>22</sup>

Kazys Pakštas ne tik kūrė Lietuvos „sujūrinimo“ idėjas, bet ir pats jas skleidė spaudoje ir kitur: „Naujojoje Romuvoje“ geografas, kurdamas patrauklius pajūrio vaizdinius,

12 Ibid., p. 241.

13 Ten pat.

14 Ibid., p. 247 – 248.

15 PAKŠTAS, K. *Kultūra, civilizacija, geopolitika*. Vilnius, 2003, p. 166.

16 PŠIBILSKIS, V. B. *Kazys Pakštas: tarp vizijų ir realybės*. Vilnius, 2003, p. 243.

17 Ibid., p. 247.

18 PAKŠTAS, K. *Kultūra, civilizacija, geopolitika*. Vilnius, 2003, p. 125.

19 PŠIBILSKIS, V. B. *Kazys Pakštas: tarp vizijų ir realybės*. Vilnius, 2003, p. 247.

20 Ibid., p. 249.

21 Ibid., p. 250.

22 Ten pat.

pavyzdžiui, lygindamas Kuršių Nerijos gamtos grožį su Sachara, skatino skaitytoją nuvykti prie jūros.<sup>23</sup> Kai Lietuva (kaip ir buvo numatęs K. Pakštas) neteko Klaipėdos krašto, mokslininkas siūlė susitelkti į „grynai lietuviško“ Šventosios uosto ir miesto kūrimą, pateikdamas konkretų plėtros planą, ir teigdamas, kad svarbu ne priėjimo prie jūros ilgis, bet turimos prie jūros teritorijos panaudojimo intensyvumas.<sup>24</sup> K. Pakštas tikėjosi, kad šio projekto įgyvendinimą finansuos ne tik valstybė, bet ir JAV išeivija. Deja, bet prasidėjęs karas neleido įgyvendinti drąsių mokslininko idėjų. Be visų šių konkrečių idėjų Lietuvos „sujūrinimui“, Kazys Pakštas gana daug dėmesio savo svarstymuose skyrė lietuvių tautos mentaliteto, kultūros, ekonominio, socialinio, intelektualinio ir kultūrinio gyvenimo, demografijos, tautiško, sveikatingumo klausimams. Mokslininko koncepcijoje buvo akcentuojamas ne tik Klaipėdos krašto, bet ir Šventosios uosto vaidmuo: kartą K. Pakštas memorandume dėl Šventosios uosto kreipėsi į A. Smetoną ir buvo išklaustas; J. Tūbelis norėjo nebeperkti Šventosios uosto valymo paslaugų iš vienos Hamburgo firmos, kurios per metus kainuodavo net kelis šimtus tūkstančių litų, tačiau buvo priverstas „persvarstyti pajūrinius reikalus“.<sup>25</sup> K. Pakštas manė, kad taip Lietuva neteks „atsarginio“ uosto, kurį susidarius kritinei situacijai galima būtų paversti prekybiniu. Šiuo atveju yra matomas tam tikras mokslininko nepasitikėjimas „vokiška“ Klaipėda (bijant jos netekti), todėl galima teigti, kad Pakštas mąstė plačiau, nei Lietuvos vyriausybė, skyrusi daug resursų „nelietuviškam“ Klaipėdos uostui, bet beveik visiškai „pamiršusiai“ Šventąją, kurią prisiminė tik kai 1939 metais po Klaipėdos krašto netekimo reikėjo pasirūpinti vienintelio lietuviško karinio laivo „Prezidentas Smetona“ švartavimosi vieta. Tačiau pats K. Pakštas suprato, kad Šventosios pakrantė nėra labai tinkama uostui, todėl galima suprasti, kodėl Lietuva ignoravo šio uosto plėtrą. Verta atkreipti dėmesį ir į tai, kad Kazio Pakšto jūrinės valstybės samprata apima ne vien tik konkrečius materialinius jūrinės valstybės elementus, tokius kaip uostai ar prekybinis laivynas; mokslininkas ne ką mažiau dėmesio skyrė jūrinės kultūros ir mentaliteto formavimui Lietuvoje, akcentuodamas jų turėjimo būtinybę.

#### Stanislovas Tarvydas: geopolitinis aspektas

Stanislovas Tarvydas (1899 – 1975) buvo lietuviškų mokyklinių geografijos vadovėlių autorius, vienas geopolitikos

ir ekonominės geografijos Lietuvoje pradininkų.<sup>26</sup> Stanislovo Tarvydo mintys sutampa su Kazio Pakšto mintimis, bet reikia pažymėti, kad Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos plėtojimui jis skyrė nepalyginamai mažiau dėmesio nei Kazys Pakštas, kuris buvo išplėtojęs savarankišką ir gerai pagrįstą koncepciją bei nurodęs konkrečius būdus jai įgyvendinti. S. Tarvydas taip pat gerai kaip ir K. Pakštas suprato jūros įvaldymo reikšmę tautų likimui, o jo ekonominiai ir geopolitiniai argumentai buvo labai panašūs į Pakšto. Tą galėjo lemti panašus šių autorių mokslinių interesų laukas. Todėl galima teigti, kad šių autorių mintyse yra daugiau panašumų nei skirtumų; jos greičiau viena kitą papildo negu prieštarauja.

Galima išskirti kelias esmines S. Tarvydo geopolitines idėjas apie Lietuvą. Tarvydas teigia, kad „Jūra visoms tautoms yra praturtėjimo ir galybės versmė. Ji įgalina didelę galybę ir mažoje erdvėje. Turint ir siaurus jūros pakraščius, galima valdyti didelius žemės plotus – kolonijas. Didelės galybės pasiekia ir kontinentinės tautos, bet jų galybei reikia didelių žemės plotų.“<sup>27</sup> Tarvydas kaip argumentą pateikia Venecijos, Hanzos sąjungos ir Olandijos pavyzdžius – „didelės galybės mažoje erdvėje“ atvejus. Kaip ir pagrindiniai geopolitikos teoretikai, mokslininkas mano, kad jūrinės valstybės yra gerokai pranašesnės už sausumos. Rašydamas apie Lietuvą, Tarvydas teigia, kad „Lietuvio prakeikimas buvo jo pavėlavimas. Jeigu mūsų protėviai būtų įvertinę jūros reikšmę, šito tradicinio pavėlavimo būtų buvę galima išvengti, ir mūsų tautai likimo smūgiai nebūtų buvę taip žiaurūs.“<sup>28</sup> Autorius Lietuvos Didžiosios kunigaikštystės valdovo Vytauto veiksmus iš dalies laiko klaida, nes mano, jog geriau reikėjo įsitvirtinti prie jūros, negu bandyti įveikti „neįveikiamus Rytus“, kurie, anot Tarvydo, pražudė Napoleoną ir kaizerį Vilhelmą II.<sup>29</sup> Mokslininkas teigia, kad „Jūros keliai turi pirmenybę prieš sausumos kelius ir dėl to, kad pastarieji priklauso nuo gamtos, reikalauja didelių išlaidų ir remonto. Tuo tarpu jūros keliai yra gamtos dovana; čia išlaidas tenka padaryti tik laivų statybai ir uostų įrengimui. Jūra galima vežti daug didesnius krovinus, ir jų pristatymas daug pigiau atsieina.“<sup>30</sup> Taip pat rašo, jog „Valstybės, neturinčios sienų su jūra <...> susisiekimo atžvilgiu priklauso nuo kaimynių. Netekę Klaipėdos, ir mes esame atsidūrę panašioje padėtyje.“ Tai rodo, kad Tarvydas, kaip ir Pakštas, Lietuvą geopolitiškai suvokė kaip tranzito šalį, stipriai priklausomą nuo Klaipėdos uosto ir krašto likimo.

23 Ibid., p. 251.

24 Ten pat.

25 PŠIBILSKIS, V. B. *Kazys Pakštas: tarp vizijų ir realybės*. Vilnius, 2003, p. 246.

26 *Lietuvos geopolitika*. Sud. S. VAITEKŪNAS. Vilnius, 1991, p. 517.

27 Ibid., p. 284.

28 Ten pat.

29 Ibid., p. 292.

30 Ibid., p. 284.



Tokie teiginiai kaip, pavyzdžiui, „tauta be išėjimo į banguojančią jūrą yra tauta be ateities.“ parodo dar vieną bendrą bruožą su Pakšto idėjomis: Lietuva privalo tinkamai naudotis jūra jei nori išlikti kaip valstybė.

S. Tarvydas akcentavo Nemuno žiočių reikšmę laikydamas jas „raktu į Nemuno upyną“, o taip pat mąstė apie Šventosios uosto plėtros būtinybę netekus Klaipėdos krašto. Daug dėmesio autorius skyrė „Klaipėdos klausimo“ aptarimui per istorijos ir geopolitikos prizmę, vėlgi Vytautui suversdamas kaltę dėl to, kad Žemaitija Lietuvai buvo pripažinta be Klaipėdos: anot Tarvydo, „Vytautas padarė klaidą, kad taip greitai pasišalino iš kovos lauko, *neprisijungė Klaipėdos krašto* (sic!), bet įsileido į bergždžias derybas <...>.“<sup>31</sup>

#### Antanas Smetona: ideologinis akcentas

1934 metų rugpjūčio 12 dieną Klaipėdoje pasakyta Lietuvos prezidento Antano Smetonos kalba, skirta tuo metu vykusios Jūros dienos progai<sup>32</sup>, nėra ilga ar kažkuo išsiskirianti iš kitų Antano Smetonos kalbų, tačiau yra svarbi mūsų klausimo aptarimui. Priešingai nei mokslinės Kazio Pakšto ar Stanislovo Tarvydo tezės, ši kalba buvo skirta platesnei auditorijai ir reprezentuoja tiek asmeninę A. Smetonos poziciją, tiek oficialų Lietuvos valstybės požiūrį. Kalboje nėra akivaizdaus siekio pavaizduoti Lietuvą kaip jūrinę valstybę ar gerai išplėtotos koncepcijos kaip K. Pakšto darbuose, tačiau čia galima aptikti bandymų apeliuoti į praeitį siekiant pagrįsti Lietuvos teises į Klaipėdos kraštą. Su Pakšto ir Tarvydo idėjomis Smetonos kalboje išsakytas mintis sieja vienas identiškas naratyvas – dėl Lietuvos istorinių nesėkmių kaltinamas nesugebėjimas įsitvirtinti prie jūros: anot A. Smetonos, „Nuo Baltijos jūros ligi Juodųjų marių ėjo senovėje Lietuvos Imperija. Kad ji tokia buvo, mes didžiuojamės. Lietuviai gynė pajūrius, bet neįveikė išsaugoti savo teisės jūroje, neinstengė sukurti nei savo laivyno nei sudaryti savos laisvos prekybos. Kad tatai jiems nepavyko, tai gal dėl to dingo jų didžiulė Imperija ir vos išliko pati tauta, suskaldyta ir nukamuota.“<sup>33</sup> Kreipdamasis į Jūros dienos dalyvius, A. Smetona kalbėjo: „Tas tvarkingai suburtas minias atvedė čionai vieningas tikslas pareikšti visiems, kad lietuviai atjaučia ir supranta jūros svarbą savo tėvynės laisvei, kad jie savo jūros teisę saugos ir gins, kiek tik galės.“<sup>34</sup>

Analizuojant šią mintį, galima padaryti kelias išvadas:

1) jūrą Prezidentas suprato kaip vieną iš galimų priemonių konsoliduoti ir mobilizuoti lietuvių tautą; 2) Klaipėdos

krašto (priėjimo prie jūros) turėjimas A. Smetonos buvo suvokiamas kaip viena iš sąlygų, garantuojančių Lietuvos laisvę; 3) A. Smetona siedamas priėjimą prie jūros su Lietuvos laisve ir kalbėdamas apie „jūros teisės saugojimą ir gynimą“ galbūt siekia pateisinti Lietuvos ginklavimąsi, o taip pat stiprinti savo kaip tautos vado ir gynėjo įvaizdį. Galima teigti, kad kalboje yra užslėptų ideologinių motyvų; manipuliavimas Lietuvos pajūrio kaip vieno iš Lietuvos laisvės garantų vaizdiniu, prezidentui Smetonai yra gera priemonė netiesiogiai pagrįsti savo valdžią ir Lietuvos politiką Klaipėdos krašto atžvilgiu.

Apie ekonominę pajūrio naudą Lietuvai Smetona kalba taip: „Jei kas kėsintųsi siaurinti mūsų jūros pakraštį ar užgrobti mūsų vienintelį uostą, tai kėsintųsi pavergti visą Lietuvą. Ji būtų vergė, jos prekybai būtų statomos sunkiausios sąlygos, ir veikiai būtų išbraukta ji iš laisvųjų valstybių tarpo. Šitaip manydami, mes labai branginame savo pajūrį.“ Tad, Klaipėdos krašto reikšmė Lietuvai buvo gerai suvokiama, ką patvirtina ir didelės Lietuvos investicijos į Klaipėdos uostą. „Iš neatmenamo meto, kurio joks raštas nėra užrašęs, lietuviai, latviai ir prūsai yra insikūrę Baltijos pajūryje. Taigi mūsų jūros teisė eina iš senų senovės ir mes esame tikrieji jūros tėvonys.“<sup>35</sup> A. Smetona visus baltus tapatindamas su lietuviais, tokiu būdu grindžia istorines tarpukario Lietuvos teises į Klaipėdos kraštą, tuo pat metu dėdamas lygybės ženklą tarp vokiečių ordinų ir nacistinės Vokietijos („Kaip senovėje kalavijuočių ir kryžiuočių ordinams ne Kristaus evangelija ir ne krikščionių mokslo šviesa Pabaltijoje rupėjo (jie tik buvo apsimitę ją skleidžią), o tik šio krašto žmones pavergti ir jų turtas naudoti, taip dabar rytų erdvės jėškotojams maga smurtu pralobti svetimomis žemėmis.“ <...> „Kaip senovėje tie ordinais jėškojo savo plėšriams žygiams užuojautos galingoje Romoje visokiais neteisingais pasakojimais apie Pabaltijo tautas, taip dabar jų palikonys, jėškodami čia sau erdvės, stengiasi falsifikuotu mokslu civilizuotam pasauliui inrodyti, kad lietuvių gimines senovėje nebuvo nei Klaipėdos krašte nei iš viso pajūryje.“<sup>36</sup> A. Smetona, matyt, turėjo omenyje G. ir H. Mortensenų, P. Kargės, R. Trautmano ir kitų to meto Vokietijos mokslininkų teorijas, kurios, anot Petronėlės Žostautaitės, politiškai tendencingos ir provokiškos, teigiančios, kad Klaipėdos kraštas yra vokiečių žemė, o vokiečiai – autochtonai.<sup>37</sup> „<...> Visas pajūris apšlakstytas mūsų protėvių krauju. To mes nepamiršime, seksime jų pėdomis ir sunkiomis valan-

31 Ibid., p. 329.

32 SMETONA, A. *Pasakyta parašyta*. Kaunas, 1992, p. 297 – 300.

33 Ibid., p. 297.

34 Ten pat.

35 Ibid., p. 298.

36 Ibid., p. 298 – 299.

37 ŽOSTAUTAITĖ, P. *Klaipėdos kraštas 1923 – 1939*. Vilnius, 1992, p. 3.

domis nenusiminsime. Tas gausingas suvažiavimas iš visos Lietuvos nėra tik smalsumas pamatyti jūrą, bet yra didžiausias pasiryžimas dirbti ir taip gyventi, kad visa Lietuva mokėtų insigalėti jūroje.<sup>38</sup>

Iš šių A. Smetonos citatų galima padaryti kelias išvadas: 1) prezidentas gebėjimą naudotis jūros teikiamomis galimybėmis sieja su ekonominiais Lietuvos pajėgumais, įdėtu konkrečiu darbu / investicijomis ir tautos vienybe; 2) Klaipėdos kraštas savo reikšme kalboje prilyginamas Vilniaus kraštui; 3) akcentuojami „istorinio teisingumo“ Klaipėdos krašte argumentai; 4) kalboje yra siekiama visuomenei parodyti jūros svarbą valstybės gyvenimui tuo pačiu siekiant ją visokeriopai „nukreipti prie jūros“ ir skatinti ugdyti jūrinę mentalitetą. Galima teigti, kad tarpukario Lietuvos Prezidento Antano Smetonos Jūros dienos proga pasakytoje kalboje nors ir negalime rasti išplėtos Lietuvos kaip jūrinės valstybės koncepcijos, tačiau galime įžvelgti jūros reikšmės akcentavimą. Pats A. Smetona tarpukario Lietuvos tikriausiai nelaiškė jūrine valstybe, nes ne vienoje pasakytos kalbos vietoje lietuviai yra skatinami tai „insigalėti jūroje“, tai kelti ekonominį krašto ir visos šalies lygį: tad, apie Lietuvą kaip jūrinę valstybę tarp eilučių kalbama kaip apie procesą, kuris turėtų vykti, siekiamybę, o ne rezultatą. Labiau nei „jūriniai reikalai“ buvo akcentuojami Klaipėdos krašto teritorijos lietuviškumo argumentai ir deklaruojamas siekis bet kokia kaina išlaikyti kraštą Lietuvos Respublikos sudėtyje.

#### **Pulgis Andriušis: jūrinės kultūros sklaida**

Nors žurnalistas ir keliautojas Pulgis Andriušis (1907 – 1970) nesukūrė argumentuotos sistemos kaip Kazys Pakštas, į jo idėjas verta atsižvelgti. Knygoje „Kelionės po Lietuvą“<sup>39</sup> Pulgis Andriušis vaizdingu stiliumi pasakoja apie Klaipėdos kraštą bei apie savo buriavimo patirtį Švedijoje. Pulgio Andriušio prisiminimai parodo to meto gyvenimą ne iš „sausos“ statistikos, faktų, skaičių, koncepcijų ir t.t. pusės, bet tarsi iš „vidaus“ – atskleidžia nuotaiką, atmosferą, emocijas ir viltis. Žinoma, tai yra subjektyvios patirtys, tačiau atsiminimai yra svarbūs tuo, kad padeda atskleisti ne tik atskiro individo požiūrį į tam tikrus dalykus, bet ir visuomenės, kurioje asmuo gyveno ir veikė nuotaikas. Šiuo atveju čia svarbiausia yra medžiaga apie Klaipėdos kraštą, kuriame Pulgis Andriušis gyveno, dirbo žurnalistu „Lietuvos keleivio“ redakcijoje nuo 1934 metų pavasario iki Klaipėdos krašto aneksijos 1939 metų kovo 22 dieną. Tai buvo žmogus, kuris ne tik aktyviai pasisakė už Lietuvos

„sujūrinimo“ idėją, pajūrio kurortų plėtrą ir lietuviškumo juose stiprinimą, vandens sporto sklaidą ir kitus panašius dalykus, bet ir pats gyveno pagal savo skleidžiamas jūrines idėjas – buvo buriuotojas.

Anot Pulgio Andriušio, jam dirbant „pagrindiamė Klaipėdos krašto tautinio bei kultūrinio gyvenimo nervų mazge – redakcijoje, teko artimai susidurti su centrinės ir vietinės valdžios pareigūnais, veikėjais, politikais, menininkais, laukininkais, kopininkais, pelkininkais, žvejais, lankyti Rambyno šventėse, dalyvauti Jūros dienos, dalyvauti buriuotojų regatose Švedijoje, paplaukioti pirmaisiais lietuviško prekybos laivyno dūmtraukiais, stebėti žiemos ir pavasario audras prie molų, didžiuosius šaktarpus (potvynius) Nemuno žemupy, bastytis smėlio kopose Neringoje, švęsti sklandymo mokyklos šventės Nidoje, lydėti gubernatorių ir šyšioniškius propagandistus į priešrinkiminius mitingus, Valstybės Prezidento svitoje vizituoti svetimus karo laivus, atplaukiančius su geros valios bei draugingumo misija <...>“<sup>40</sup> Tad nemaža žurnalisto gyvenimo patirties dalis buvo vienaip ar kitaip susijusi su jūra.

P. Andriušis ragino lietuvius atsisukti į jūrą, ir atsiminti, kad „didžiosios yra dėl to didelės, kad savo geležiniu būdu sutramdė vandenį“.<sup>41</sup> Tuo jo pažiūros primena K. Pakšto, S. Tarvydo, A. Smetonos ir kitų Lietuvos – jūrinės valstybės idėjos propaguotojų raginimus lietuviui „atgręžti veidą į jūrą“. P. Andriušis norėjo, kad prie jūros atvyktų kuo įvairesnių socialinių sluoksnių žmoniai; o ypač pageidaujami menininkai, kurie galėtų įamžinti pajūrio vaizdus ir per meną artinti lietuvius prie jūros, kartu išsaugant vietos etninės lietuvių kultūros paveldą: „Verta būtų, kad mūsų meno mokykla atkreiptų dėmesį į Nidos statybą, ir kas vakarą su bloknotais bei paletėmis apsišarvoję plauktų čionai užfiksuoti Lietuvos praeities paminklų, kurių dar nesunaikino daugybė vokiškos priespaudos ir pažeminimų amžių.“<sup>42</sup> Taip jis tikėjosi sustiprinti lietuvių tokiuose multikultūrinėse vietose kaip, pavyzdžiui, Kuršių nerija: „Paskiros įstaigos ir organizacijos turėtų Nidoj, Juodkrantėj, Pervalkoj ir Preiloj pasistatydinti ir vilų. Taip šios vasarvietės ir galėtų būti sulietuvintos.“<sup>43</sup> Skaitant Andriušio reportažus iš karto krinta į akis lankytojų vietovių idealizavimas ir romantinei istoriografijai būdingas požiūris į istoriją. Andriušis manė, kad Lietuvai trūksta jūriškumo: „Žemėje – nuo 1918 metų, ore – taip pat, o jūroje – galbūt tik pastaraisiais. Savi laivai, savi jūrininkai iškėlė vėliavą tik-

38 SMETONA, A. *Pasakyta parašyta*. Kaunas, 1992, p. 299 – 300.

39 ANDRIUŠIS, P. *Kelionės po Lietuvą*. Vilnius, 2013.

40 ANDRIUŠIS, P. *Septinton įleidus*. Kaunas, 1992, p. 104.

41 ANDRIUŠIS, P. *Kelionės po Lietuvą*. Vilnius, 2013, p. 16.

42 Ibid., p. 133.

43 Ibid., p. 150.

tai šiais metais (greičiausiai turėta omenyje 1936 metus, nes tai citata iš tų metų gegužės 10 dienos straipsnio „Lietuvos aide“) ir laimingai linguoja mūsų perteklius bangomis į sve-timus pasviečius. <...> Dūmais kvėpuojanti, didingai plau-nanti jūros sukurius, skinanti vandeninius kelius Lietuva tebūnie mūsų veiksmas ir siekimas.<sup>44</sup>

Įdomu tai, kad kaip ir K. Pakštas, S. Tarvydas ir A. Sme-tona, P. Andriušis Lietuvos buvimą jūrine valstybe nurodo kaip siekiamybę, bet jokia būdu ne kaip jau esamą dalyką. Žurnalistas daug dėmesio skyrė savo buriavimo patirčiai Švedijoje aprašyti; taip pat rašė ir apie Lietuvos buriuotojų sąjungą, jos veiklą, tikslus, planus, siekį „sujūrinti“ Lietu-vos jaunimą, taip pat ir apie buriuotojų sąjungos dalyva-vimą įvairiose Baltijos jūros regatose. Apie buriavimo mo-kyklą P. Andriušis rašė: „Visoms spaudos skiltims šaukiant „Jūra“, Klaipėdoje ėjo kruopštus ir tylus darbas, kurį stūmė priekin Lietuvos buriuotojų sąjunga. Ir dar metams neprasliskus, su pavasariu pasirodė vaisiai: Lietuvos jaunimas pagaliau galės ne tik gražius žodžius apie jūrą išgirsti, bet ir praktiškai pajusti *Mare Nostrum*. Kūno kultūros rūmai patvirtino buriavimo mokyklos statutą ir suteikė medžiagines sąlygas darbui. Nuo pirmos liepos Klaipėdoje, Smiltynės pamiškėje prie kuršmarių, iš visos Lietuvos suvažiavęs jau-nimas pratintis prie kovos su jūra ir jos techniškos perga-lės. Priimant mokinius bus laikomasi tokio principo: visos Lietuvos ežeringosios apskritys ir valsčiai galės parinkti po vieną jaunuolį, kuris išėjęs buriavimo kursą, grįš prie savo gimtojo ežero ir čia pritaikys savo žinias. Jis ne iškalbingais žodžiais, bet vidaus plaukiojimui pritaikinta jachta uždegs visą apylinkę vandens entuziazmu. Kaip sklandytojas, pate-kęs į aviaciją, jaučiasi namie, taip buriuotojas – laivyne.“<sup>45</sup>

Tad galima padaryti kelias išvadas: 1) tarpukario Lie-tuvos spauda aktyviai skleidė „jūrinę propagandą“; 2) Lie-tuvos buriuotojų sąjunga turėjo atlikti svarbų vaidmenį įtraukiant jaunimą, o vėliau ir platesnę visuomenę į „sujū-rinimo“ programą; 3) buvo tikimasi, kad jauni buriuoto-jai ateityje susies savo gyvenimą su Lietuvos laivynu; tokiu būdu tikėtasi išspręsti kvalifikuotų lietuvių jūrininkų trū-kumo problemą. Rašydamas apie Baltijos jūroje vykstan-čias ir numatomas regatas (pavyzdžiui, 1937 metų didžiąją Gotlando regatą). Žurnalistas lygino Lietuvos buriavimo tradicijų jaunumą su senomis Klaipėdos krašto buriavi-mo tradicijomis: „Tuo metu, kai Klaipėdos „Segelvereit“ neseniai atšventė savo 50 metų sukaktuves, mūsų buriuo-tojai atsistojo ant kojų tik pastaraisiais metais.“ <...> „Tik

pernai įsikūrusi Lietuvos buriuotojų sąjunga padedama vyriausybės išklestėjo į tikrą jūrinio auklėjimo įstaigą, kuri per kelerius metus pakreips lietuvių psichologiją prie *Mare Nostrum*.“<sup>46</sup> Galima teigti, kad kai kurios Pulgio Andriušio idėjos Lietuvos kaip jūrinės valstybės klausimu buvo panašios į K. Pakšto, S. Tarvydo, A. Smetonos ir daugelio kitų tarpukario Lietuvos „sujūrinimo“ ideologų mintis, tačiau Andriušis sugebėjo ne tik į jas pažvelgti plačiau, bet ir ne-apsiriboti vien deklaracijomis, o skleisti jūrinės idėjas kon-krečiais veiksmais bei savo gyvenimo pavyzdžiu.

#### IŠVADOS

1) Tarpukario Lietuvoje buvo kuriama Lietuvos kaip jūrinės valstybės koncepcija, turėjusi bandyti paversti lie-tuvius jūrine tauta. Ši idėja turėjo akivaizdų ideologinį atspalvį, nes pasinaudojant ja siekta konsoliduoti tarpu-kario Lietuvos visuomenę, atsiriboti nuo kitų tautų (ypač vokiečių) kultūrinės įtakos bei išvirtinti Klaipėdos krašte. Kazio Pakšto, Stanislovo Tarvydo, prezidento Antano Sme-tonos, žurnalisto Pulgio Andriušio idėjose įnašas į jūrinės koncepcijos plėtojamą yra nevienodas. Visi šie autoriai jū-rinės valstybės koncepciją suprato gana panašiai ir laikė lemtinga klaida lietuvių nesugebėjimą praeityje išvirtinti prie Baltijos jūros; o taip pat rašė apie lietuviško prekybos laivyno kūrimo būtinybę. Pabrėžtina ir tai, kad jūrinė kon-cepcija buvo siejama daugiausia tik su Klaipėda; o Šven-toji ir Palanga liko nuošalyje. Koncepciją iš dalies galima traktuoti ir kaip „atlietuvinimo“ sąjūdžio komponentą, nes jūros įsisavinimo idėjos beveik visada turėjo etnopolitinį motyvą, pasireiškusį priešišku požiūriu į „vokiškumą“ bei lietuviybės skatinimu „jūrinuose reikaluose“. Argumentuo-jant marinistines idėjas kaip sektingas pavyzdys dažnai buvo pateikiama Latvija.

2) Remiantis jūrinę koncepciją Lietuvoje plėtojusiu tarpukario autorių mintimis, galima išskirti kelis konkre-čius Lietuvos kaip jūrinės valstybės koncepcijos bruožus: 1) ideologinį; 2) geopolitinį; 3) ekonominį; 4) kultūrinį; 5) socialinį. Ideologinis aspektas pasireiškė nuolat deklaruo-jamu siekiu atitaisyti lietuvių „istorinę klaidą“ išvirtinant prie Baltijos jūros ir panaudojant Klaipėdos uosto teikia-mas galimybes bei manipuluojant istoriniu vakarų baltų laivybos paveldu jį priskiriant lietuviams, taip pat siekiant parodyti, kad Lietuva ateityje nebijos ginti Klaipėdos kraš-tą. Geopolitinis aspektas šioje koncepcijoje buvo suvokia-mas kaip valstybės geopolitinės orientacijos keitimas (ban-dymas tapti jūrine valstybe reiškė ne tik siekį palaiapsniui

44 Ibid., p. 142.

45 ANDRIUŠIS, P. *Kelionės po Lietuvą*. Vilnius, 2013, p. 143.

46 Ibid., p. 145.

atsikratyti kontinentinei valstybei būdingų mąstymo kategorijų, bet ir norą išsivaduoti nuo neigiamo buvimo Rusijos imperijos sudėtyje paveldo orientuojantis į tokias šalis kaip Anglija ar Švedija). Be to, Klaipėdos kraštas iš tikrųjų buvo geopolitiškai svarbus dėl savo strateginės padėties, ir tai nuolat buvo pabrėžiama. Ekonominis aspektas jūrinėje koncepcijoje buvo tiesiogiai siejamas su Lietuvos ateitimi ir buvo pristatomas kaip nepriklausomybės išlaikymo garantas. Rašyta apie tokius dalykus kaip ekonomikos stiprinimas per lietuviško prekybinio laivyno kūrimą, investicijų į uostą bei infrastruktūrą būtinybę, apie Klaipėdos uostamiesčio svarbą Lietuvos importui ir eksportui bei naudą, kurią iš uosto tada gaudavo valstybė, ir kurios ateityje buvo tikimasi gauti dar daugiau. Kultūriniai ir socialiniai aspektai buvo ne mažiau svarbus negu trys anksčiau paminėti aspektai, nes jie buvo kur kas geriau matomi visuomenėje,

be to, juos buvo daug lengviau įgyvendinti praktikoje. Tarp tokių dalykų galima paminėti jūrinės kultūros formavimą; „jūrinės propagandos“ skleidimą; lietuviybės akcentavimą, išsaugojimą ir stiprinimą Klaipėdos krašte; buriavimo ir kitų vandens sporto šakų propagavimą tarp jaunimo ir platesnės visuomenės. Šių veiklų pagrindiniai tikslai – pajūrio reikšmės suvokimo didinimas Lietuvos visuomenėje bei lietuviybės palaikymas Klaipėdos krašte. Iš esmės visus penkis Lietuvos jūrinės koncepcijos aspektus apibendrintai galima laikyti lietuvių tautos konsolidavimu iškeliant didingą tikslą (Lietuvos „priartinimas prie jūros“ buvo strateginis valstybės uždavinys, turėjęs apimti plačius visuomenės sluoksnius – verslininkus, menininkus, akademikus, miestiečius, darbininkus, ūkininkus, jaunimą ir kt.), kuris turėjo tapti įvairių šalies ekonominių, socialinių, kultūrinių ir kitų problemų sprendimu.

#### Literatūros sąrašas

1. Andriušis, P. (2013). *Kelionės po Lietuvą*. Vilnius: Bonus animus.
2. Andriušis, P. (1992). *Septinton įleidus*. Kaunas: Spindulys.
3. Baltuška, R. (2009). *Baltijos jūra ir Lietuvos laivynas*. Vilnius: Baltos Lankos.
4. Butkus, A. (1995). *Latviai*. Kaunas: Aesti.
5. Laurinavičius, Č. (2005). *Baltijos valstybių geopolitikos bruožai XX amžius*. Vilnius: Lietuvos istorijos instituto leidykla.
6. Mickevičius, A. (2004). *Normanai ir baltai IX – XII a.* Vilnius: Versus Aureus.
7. Pakštas, K. (2003). *Kultūra. Civilizacija. Geopolitika*. Vilnius: Pasviręs pasaulis.
8. Pšibilskis, V. B. (2003). *Kazys Pakštas: tarp vizijų ir realybės*. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla.
9. Safronovas, V. (2011). *Praeitis kaip konflikto šaltinis: Tapatybės ideologijų konkurencija XX amžiaus Klaipėdoje*. Vilnius: Lietuvos istorijos instituto leidykla.
10. Senčila, V. (2008). *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Klaipėda: Libra Memelensis.
11. Smetona, A. (1990). *Rinktiniai raštai*. Kaunas: Menta.
12. Smetona, A. (1992). *Pasakyta parašyta*. Kaunas: Spindulys.
13. Vaitekūnas, S. (1991). *Lietuvos geopolitika*. Vilnius: Mintis.
14. Vareikis, E. (2005). *Tarptautinis ir nacionalinis saugumas*. Vilnius: Vytauto Didžiojo universiteto leidykla.
15. Vareikis, V. (2008). Sukilėliai, šauliai, savanoriai. *Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t. XVII*. Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla.
16. Vareikis, V.; Bareiša, E. (2014). *Technika ir Gamta: Klaipėdos uostas XIX a. pabaigoje – XX a. pirmojoje pusėje*. Klaipėda: Klaipėdos apskrities archyvas.
17. Žalys, V. (1993). *Kova dėl identiteto. Kodėl Lietuvai nesisekė Klaipėdoje tarp 1923 – 1939 m.* Lüneburg: Nordostdeutsches Kulturwerk.
18. Žaromskis, R. (1998). *Šventosios uostas*. Vilnius: Baltic ECO.
19. Žostautaitė, P. (1992). *Klaipėdos kraštas 1923 – 1939*. Vilnius: Mokslas.
20. Žukas, J. (2008). Lietuva ir Klaipėdos problema: istoriko akimis per klasikinės geopolitikos prizmę. *Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t. XVII*. Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla.
21. Žulkus, V. (1999). *Palangos istorija*. Klaipėda: Libra Memelensis.



---

# PO MUZIEJAUS BURĖMIS

MUZIEJININKŲ DARBAI IR ĮVYKIŲ KRONIKA

Metraštis. 2018/5

## LEIDINIO RENGĖJAS

Lietuvos jūrų muziejus  
Smiltynės g. 3, LT-93100 Klaipėda  
Tel. +370 46 490740  
lmj@muziejus.lt  
www.muziejus.lt

## MAKETAVO IR SPAUSDINO

UAB „Baltic Printing House“  
Svajonės g. 40, LT-94101 Klaipėda  
Mob. +370 656 33665  
info@balticprinting.com  
www.balticprinting.com

© Lietuvos jūrų muziejus

Klaipėda, 2018

ISSN 2029-3593



*Drauge su Jumis mokomės pažinti, džiaugtis  
ir saugoti žmogaus harmoniją su jūra*



91772029359018