

# KAIP KLAIPĖDA UOSTAMIESČIU TAPO? APIE JŪRĄ, PREKYBĄ IR MUS

Parengė:

**Lietuvos jūrų muziejaus specialistai:**

- Inga Kurtkutė, muziejininkė-educacinių programų koordinatore
- Romualdas Adomavičius, direktoriaus pavaduotojas–vyr.fondų saugotojas
- Renata Treigienė, Edukacijos ir lankytojų aptarnavimo skyriaus vedėja

**Klaipėdos Liudviko Stulpino progimnazijos specialistai:**

- Eglė Jociuvienė, istorijos mokytoja
- Ilona Simanaitienė, direktoriaus pavaduotoja ugdymui
- Dalia Budvytienė, geografijos mokytoja

## Pagrindinė žinutė

Klaipėdos miesto istorija, jo išskirtinumas ir kasdienis klaipėdiečio gyvenimas šiuolaikinio mokinio akimis.

## Anotacija

*Kuo klaipėdiečiai skiriasi nuo kitų žemyninės Lietuvos gyventojų?*

*Pilsotas + Rotušė + Dangės upė + akmuo = Klaipėda. Kokios istorijos užkoduotos šioje mįslėje?*

*Piliavietė + jūrų navigacija + prekyba + konkurencija = uostamiestis. Ar teisingas sprendimas?*

Klaipėdos miestas turi savitą istoriją, nes nuo miesto įkūrimo iki 1923 m. Niekada ne buvo Didžiosios Lietuvos dalimi, todėl šiandien uostamiestis patrauklus ne tik Baltijos jūra, bet ir savo išskirtinumu bendrame Lietuvos miestų ir vietovių kontekste. Mokinių domėjimasi savo gyvenamosios vietos istorija skaitant tekstus ir vartant vadovėlius šiandien sukelti neįmanoma. „Kaip Klaipėda uostamiesčiu tapo? Apie jūrą, prekybą ir mus“ – Lietuvos jūrų muziejaus ir Klaipėdos Liudviko Stulpino progimnazijos bendras produktas, sudarantis galimybes patyriminiam mokymuisi, įsitraukiant į veiklas, kuriose informacinių technologijų pagalba moderniai pateikiami miesto įkūrimo ir vystymosi fragmentai. Kitaip pateiktoje pamokoje mokinys gebės nustatyti savo gyvenamosios vietovės ir Lietuvos praeities ryšį, bendrais bruožais paaiškinti Lietuvos visuomenės istorinę kaitą. Trumpas 5 minučių video vaizdas pamokoje – bendraamžių keliami klausimai ir atsakymų paieška – betarpiškas įvadas į žinias ir supratimą, savarankišką, smalsumą keliančią refleksiją. Kūrybiškas pamokos turinio medžiagos

panaudojimas, inovatyvus metodų parinkimas turėtų Lietuvos mokinius supažindinti su Klaipėdos miesto istorija ir dabartimi, įkvėpti domėtis savo gyvenamąja vietove.

Tai turėtų paskatinti mokinius tyrinėti realaus ir virtualaus pasaulio objektus bei reiškinius, spręsti gyvenimiškas problemas.

## Tikslinė grupė

Pamoka papildo 6-7 klasės socialinio ugdymo programą.

## Metodinė medžiaga Mokytojui

Pamoką rekomenduojama pradėti nuo sąvokos „miestas“ sampratos. Miesto atsiradimo seką galima sužinoti sudėliojus žodžių grandinėle: Stovyklavietės I Dvarai ir pilys I Miesteliai I Sėslios gyvenvietės I Miestai I Įtvirtintos gyvenvietės.

- „Minčių lietaus“ metodu sudaryti teiginiai, liudijantys jūsų gyvenamosios vietos atsiradimą.
- Ką Tu žinai apie Klaipėdą? Sudaromas dar vienas teiginių sąrašas.
- Mokytojas apibendrina mokinių atsakymus, pademonstruodamas jau medžiagoje pateiktus teiginius (užrašai lentoje, ppt skaidrė ir pan.)
- Mokytojas pademonstruoja nuotraukas su Klaipėdos vaizdais ir, įtraukdamas mokinius į pokalbį, kelia klausimą – kuo Klaipėda skiriasi nuo kitų žemyninių miestų? Atsakymai gali būti užrašomi lentoje, ant didelio popieriaus lapo ir pan.
- Kaip Klaipėda uostamiesčiu tapo? Mokiniai sužinos įrašę tinkamus atsakymus į parengtą formulę. Formulės lapus mokytojas atsispausdina ir pateikia mokinių grupėms.
- Rekomenduojama dirbti grupėse iki 6 mokinių. Pamoka gali įgyti komandinį atspalvį.
- Žiūrimas video vaizdas. Po peržiūros mokiniams leidžiama grupelėse pabendrauti ir sudėlioti iš pabirių raidžių žodį PILSOTAS. Užduotis laikui (kuo greičiau).
- Žiūrėdami video vaizdą mokiniai gali fiksuoti jiems girdėtas ar, jų manymu, susijusias su Klaipėdos miestu sąvokas.
- Remiantis video siužetu (galima mokiniams pateikti ir papildomą pamokos turinio tekstą) įrašomas į formulę pirmasis atsakymas.
- Papildomą pamokos turinio medžiagą mokiniai gali būti perskaite namuose, tuomet lengviau bus rasti tinkamą sąvoką reikiamam klausimui.
- Kuriame iš pastatų (pastatai demonstruojami mokytojo pasirinktu būdu) pavaizduotas laivo simbolis.

- Aptarus pastatą, kuris pažymėtas laivo simboliu, reikia įrašyti antrąjį atsakymą. (NAVIGACIJA.)
- KOKS PASTATAS KURIOJE NUOTRAUKOJE UŽFIKSUOTAS? Demonstruojama ir trumpai aptarinėjama. Remiamasi tekstu ir žodžių grandinėle: Sandėliai I Prekyba I Pirkliai I Burlaiviai I Druska ir įrašomas į formulę trečias nežinomas.
- KUO ŠIE ŽIEDAI SVARBŪS KLAIPĖDAI? KURIS JŲ SVARBESNIS UOSTAMIESČIO RAIDAI? Demonstracinė medžiaga. Po mokinių patyriminio atsakymo pateikiamas mokytojo siūlomas teiginių sąrašas.
- Į formulę įrašomas ketvirtas atsakymas.
- Naudodamiesi formulėmis PILSOTAS + ROTUŠĖ + DANGĖS UPĖ + AKMUO = KLAIPĖDA ir PILIAVIETĖ + JŪRŲ NAVIGACIJA + PREKYBA + KONKURENCIJA = UOSTAMIESTIS mokiniai dalyvauja pamokos refleksijoje.
- Mokiniai pasitiktina žinias atlikdami testą.
- Jeigu pamokos veiklos organizuojamos mokinių grupėse, tai rekomenduojama diferencijuoti užduotis pagal tekstų turinį, tuomet mokiniai galės pasidalinti žiniomis ir supratimu su kitais ir taip bus sutaupomas pamokos laikas. Formulės nežinomieji įrašomi savitarpio pagalbos būdu. Pavyzdžiui, pirmoji grupė analizavo tekstą „Navigaciniai ženklai“, vadinasi, informacija ji gali pasidalintisu 2,3 ir 4 grupė, 4 – oji grupė „Uosto krantinės“ pasidalija info su 1,2 ir 3 grupė.

### **Virtuali programa**

[http://www.muziejuedukacija.lt/lt/kaip\\_klaipeda\\_uostamiesciu\\_tapo\\_apie\\_jura\\_prekyba\\_ir\\_mus](http://www.muziejuedukacija.lt/lt/kaip_klaipeda_uostamiesciu_tapo_apie_jura_prekyba_ir_mus)

## **PAPILDOMA MEDŽIAGA**

### **Pradžioje buvo kuršiai**

Rytinėje Baltijos jūros pakrantėje keli šimtai metų iki Klaipėdos pilies įkūrimo (1252 m.) gyveno vakarų baltų kuršių gentis. Jų žemės driekėsi pajūrio ruožu nuo Rygos įlankos šiaurėje iki Nemuno deltos pietuose. Šalia vandens telkinių – upių ir ežerų – įsikūrusios gyvenvietės palaikė tarpusavio ryšius, bet

neišaugo į prekybinius centrus ar juolab uostus. Vokiečių ordinas pilį pastatė Pilsoto žemėse, kur Dangės upės apylinkėse egzistavo ne viena kuršių gyvenvietė<sup>1</sup>.

Klaipėdos pilis iškilo Dangės upės žiočių saloje prie marių, čia formavosi ir pirmoji uostavietė jūrų laivams marių įtakos į jūrą prieigose. Į ją Ordinas iš užjūrio atsigabendavo statybinių medžiagų ir kitų būtinų resursų karinės bazės kovoje su pagoniais baltais įrengimui. Iki pat XVIII a. pab. Klaipėdos gyvenimą lėmė karinės tvirtovės funkcija. Į pilį patekdavo maisto produktai iš apylinkių žemių (pvz. žemdirbystės produkcija) ir marių (žuvis).

Kuršių vardas iki šiol skamba Klaipėdos miesto/uosto istorijos ir dabarties pasakojimuose. Dalis prieš Ordino ekspansiją neatsilaikiusios kuršių genties persikėlė į priešais Klaipėdą nusidriekusią smėlingąją neriją. Atvykėliai iš Kuršo XV–XVIII a. apsigyveno siaurame pajūrio ruože nuo Melnragės iki Klaipėdos uosto ir Kuršių nerijoje iki Kranto gyvenvietės. Kuršių vardu vadinama ir estuarinio tipo lagūna – Kuršių marios<sup>2</sup>. Tipinė Kuršių marių kuršininkų žvejų burvaltėkurėnas ir didesnės krovinės burvaltės (vytinės, baidokai, reisinės) dalyvavo Klaipėdos uosto ūkiniame gyvenime. Šiandien aukščiausias pastatas Klaipėdoje vadinamas Kuršo žemės Pilsotas vardu, o piliavietės uostas/pilies uostas mena pirmąją uostavietę, kurioje XIII–XV a. su prekėmis švartuodavosi plokščiadugniai baltų laivai ir reti svečiai – jūriniai laivai.

*Objektai: pilis, pilies uostas, kurėnas.*

### **Navigaciniai ženklai – Klaipėdos tapatumo simboliai**

Kiekvienas miestas turi savo identiteto ženklą herbą, simbolizuojantį jo išskirtinumą iš kitų. Ne išimtis ir Klaipėda. Nuo XV a. kildinamame herbe lengvai pastebimi jūrinio miesto simboliai. Dėl Klaipėdos heraldinės semantikos nepalaujama diskutuoti, tačiau neįmanoma paneigti jame atvaizduotų dviejų ažūrinių bokštų – navigacinių bakenų. Jais išreikšta jūrinė uosto prigimtis, ambicija ir realybė. Be išskirtinių navigacinių ženklų į Klaipėdos uostą laivai su prekėmis neįplauktų ir šiandien. Per kelis šimtmečius susiformavo Klaipėdos uosto įplaukos vedlinių sistema. Ją sudarė objektai vandenyje (pvz. laivakelio/farvaterio ribas žyminčios šakos, statinės, plūdurai, gairės ir pan.) ir sausumoje (pvz. medžiai,

---

<sup>1</sup>Šiandien yra sutariama, kad kuršių kultūra formavosi apie VI a., tačiau kaip tai vyko tebelieka priešistorio paslaptimi. V-VI a. formavosi ir atskirų kuršių žemių ribos. XIII a. Ordino šaltiniai aprašo 9 kuršių žemes (Pilsotas, Mėguva, Ceklis, Duvzarė, Pamarys, Bandava, Ventava, žemė tarp Skrundos ir Žiemgalos, Vanema). Didesnė jų dalis yra buvusi prie jūros, kitos atokiau nuo jos, bet susietos su pajūrio žemėmis sausumos ir vandens keliais. Pietinio Kuršo Pilsoto (*pilsetakuršiškai* ir *latviškai* reiškia pilį arba miestą) žemė, kurioje XIII a. vid. įsikūrė Klaipėdos miestas buvo apie 200 km<sup>2</sup> ploto. Pilsote, kuris pirmą kartą paminėtas 1252 m. Memelio pilies įkūrimo kontekste, buvusios 5 pilių apygardos – gyvenviečių telkiniai. Netoli Kuršių marių stovėjo Žardės, Laistų ir Gibišių pilys. Iš viso Pilsote IX–XIII a. priskaičiuojama 11 piliakalnių. Šalia Dangės upės buvo dauguma žemės piliakalnių ir 5-6 gyvenvietės. Eketė, piliakalnis toliau nuo marių, turėjo būti svarbiausias Pilsoto žemės politinis centras vikingų laikais ir vėliau, iki pat XIII a. vidurio (R. Jarockis ir V. Žulkus, 2013).

<sup>2</sup> Kuršių marių žvejai ir kuršininkai dabartinę Kuršių neriją vadino Pajūriais, Kalnais, Kopomis, Užmariu, Randavomis. Keliama politinė Kuršių nerijos ir marių vardo suteikimo hipotezė. XIII a. viduryje pastačius Memelio pilį išsiplėtė Livonijos ordinui pavaldžios Kuršo vyskupystės sienos iki dabartinių marių. Ordinui buvo strategiškai palanku ir tikslinga pavadinimu pabrėžti marių ir jas supančios teritorijos priklausymą Kuršo vyskupijai. Kiek žinoma iš šaltinių anksčiausiai 1283 m. nerija prie marių vadinama „*neriecuronensis*“ ir Kuršių marių vardas „*dazkurischehab*“ minimas 1303 m. Ordino dokumentuose. Yra nuomonių, kad senieji vietos gyventojai (iki XIII a. vid.) marias vadino, Nemuno mariomis, Rusna arba Rusnos mariomis (V. Gudelis, 1998).

bakenų stulpai, bažnyčių bokštai, locų bokštas, švyturys). Stacionarūs sausumos navigaciniai orientyrai formavo vedlinę, kuri laivus iš jūros vedė saugiai į uostą. Šiandien iš senosios vedlinės liko tą pačią funkciją atliekantys, tik jau elektrifikuoti ir skaitmenizuoti objektai – plūdurai (bujos), šviečiantys vedlinės bokštai, švyturys<sup>3</sup>.

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

Iki XVIII a. jūrinių laivų judėjimas Klaipėdos uoste išliko nežymus dėl Ordino karų su Lietuvos Didžiąja kunigaikštyste, vėliau ir dėl aplinkinių uostų – Gdansko, Karaliaučiaus, Liubeko – pirklių karinės agresijos. Ja buvo paremtas konkurencijos jūrų prekyboje išvengimo siekis. Laivybos sąlygos 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, skaičius buvo nedidelis. XVI–XVIII a. palaipsniui stiprėjant pirklių bendruomenei ir plečiantis užjūrio prekybiniams kontaktams\*, didėjo laivybos saugumo poreikis. Jį iš dalies užtikrino laivų įgulų dėmesį į specifines vietas laivybos sąlygas atkreipiantys įrenginiai. Įplaukimo farvateris žymėtas laikiniais ženklais – navigaciniais orientyrais – priekrantės vandenyse ir krante. Dėl nepastovių farvaterio savybių (krypties, gylių, srovės, pločio ir ilgio) riboženkliai vandenyje (gairės, bujos) ir vedlinės stulpai sausumoje (bakenai) dažnai keitė pozicijas.

*Objektai: vedlinės bokštai, plūdurai (bujos), švyturys.*

### **Uosto krantinės – saugus laivų prieglobstis**

Uostai būna natūralūs, gamtos sukurti, ir dirbtiniai, žmogaus suformuoti. Jūrininkai, valdantys laivus, plaukia į tuos uostus, kuriuose galėtų saugiai išsikrauti/pasikrauti krovinį ar išlaipinti/įlaipinti keleivius. Jūrinio uosto, esančio pakrantėje, didžiausi iššūkiai – užuovėjos nuo vėjo ir bangų poveikio sukūrimas, reikiamo gylio užtikrinimas. Šimtmečius ir Klaipėdos uostamiesčiui jie sukelia daugiausia rūpesčių. Klaipėda buvo įkurta geografiškai prekių tranzitui ypač palankioje vietoje, kur Lietuvos ir Gudijos vidaus vandenys per Nemuną ir Kuršių marias susijungia su Baltijos jūra. Prie gamtos suteiktos vietos žmogui dar teko nemažai padirbėti, kad sukurtų saugų uostamiestį.

Nuo XIII iki XIX a. nedidelis uostas tilpo prie sutvirtintų Dangės upės krantinių ir tik prieš du šimtus metų uostas išsikėlė prie Kuršių marių krantinių Klaipėdos sąsiauryje. Didesniems jūrų laivams pradėjus dažniau lankyti uostą iš seklių įlankų čia palaipsniui pradėtos formuoti krantinės su krovinių aptarnavimo infrastruktūra ir sandėliais. XVIII–XIX a. daugelis laivų į Klaipėdą atplaukdavo be krovinio, su balastu (pvz. smėlis, žvyras, akmenys), kurį iškraudavo specialiose vietose. Vėliau balastas

<sup>3</sup> Plačiau žr. R. Adomavičiaus straipsnyje *Klaipėdos uosto švyturio istorijos blyksniai* LJM metraštyje Nr. 5, 2018.

\* 1664–1722 m. judėjimas uoste nebuvo didelis, kiekvienais metais įplaukdavo vidutiniškai po 32 laivus. Iki 30 kastų (60 tonų talpos) dydžio laivai sudarė beveik 60 % laivų, atplaukiančių į uostą.

(ypač smėlis) buvo panaudotas miesto ir uosto poreikiams. Balastiniu smėliu buvo užpiltos pelkėtos besiformuojančio Naujamiesčio (Krūmiamiesčio ir Vitės priemiesčių) teritorijos, iš jo pradėtos statyti pirmos tvirtos marių krantinės\*, supiltas Nerijos forto pylimas.

Lygiagrečiai su krantinių statybų vyko jūros vartų tvirtinimas – molų statyba. Tvarkingai įrengtos krantinės netenka prasmės, jei prie jų negali priplaukti laivai. XIX a. pradžioje imtasi nuoseklių molų statybos, tvirtinimo, ilginimo ir priežiūros darbų, kurie vyksta iki šiol. XIX a. eigoje pastatyti šiaurinis ir pietinis jūros vartų molai bei nuolat gilinama uosto akvatorija pavertė Klaipėdą saugiu ir draugišku laivams uostamiesčiu.

Pradėti uosto įplaukos tvarkymo darbai davė pradžią pirmosioms krantinėms. Pastatytos Šiaurinė ir Pietinė balasto krantinės (atitinkamai 1786 ir 1791 metais) burlaiviams su balastiniu smėliu išsikrauti. Pietinėje balasto krantinėje XVIII a. pr. pradėtos sandėliuoti prekės. Čia 1839 m. jau buvo muitinės pastatas. Šiaurinė balasto aikštė įrengta pačioje pavojingiausioje sąsiaurio vietoje. Po XIX a. pr. audrų pastatyta nauja 250 m. ilgio krantinė. Balasto krantinėse kas 30 metrų įkalti poliai laivams prisišvartuoti. Dėl per didelio apkrovimo rytinei pakrantei trys balasto aikštės 1809 m. įrengtos Kuršių nerijos smaigalyje ir balasto krovimas perkeltas ten. Prie buvusių balasto krantinių ėmė kurtis prekių sandėliai ir kontoros. Šiaurinėje balasto aikštėje, netoli molo, 1857 m. pradėta sandėliuoti žibalą (naftą). Iš laivų triumų iškrautas smėlis naudotas Klaipėdos miesto statybai, o iš marių kasamas molis su akmenimis – uosto krantinių ir molų sutvirtinimui. Dabartiniam prekybiniam jūrų uostui pradžią davė smėlio iškrovimo reikalams stabilizuotos krantinės. Jų teritorijoje vyksta evoliuciniai procesai, bet nuo XIX a. pr. jos išlaiko tą pačią uosto funkciją. Kaip ir naftos produktų laikymo talpos dominuojančios šiuolaikiniame kraštovaizdyje, jau prieš 150 metų įsikuria toje vietoje, kur ir dabar yra naftos uostas.

*Objektai: krantinės, Žiemos uostas, uosto molai, Nerijos fortas.*

## **Prekės ir sandėliai**

Klaipėdos uostas įsikūrė didžiausioje Dangės deltos saloje – Stadholme. Saloje anksčiausiai pradėtos sandėlių ir medinių krantinių statybos. Nuo XVII a. Klaipėdos uostas plėtėsi pagrindine ir vienintele Dangės vaga. Čia kūrėsi: svarstyklės, pakavimo namai, privatūs sandėliai, druskos sandėliai ir sankrovos aikštės. Klaipėda kaip jūrų uostas svarbą įgavo tik nuo antro XVI a. dešimtmečio.

1520 m. buvo įkurta muitinės įstaiga. Muitinės tarnautojai fiksavo iš jūros atplukdomų ir išplukdomų prekių rūšis, kiekį ir matmenis, sutikrindavo su laivo kapitono pateikiamais daviniais ir nustatydavo uosto mokesčių dydį. 1597 m. įkurta Klaipėdos pirklių gildija. 1540–1541 m. į Klaipėdą įplaukė 8 burlaiviai, 1589–1590 m. – jau 62. 1657 m. Klaipėdai buvo suteikta jūrinės prekybos privilegija, bet iki XVIII a. pradžios pagal laivų judėjimą uostas išliko vienas mažiausių rytiniame Baltijos pajūryje.

Nuo 1664 m. iki 1722 m. kasmet atplaukdavo apie 30 laivų. Jie išgabendavo žemės ūkio produkciją (60–90 % eksporto sudarė linai, kanapės, linų ir kanapių sėmenys) ir vietos pramonės dirbinius (daugiausia verpalus, mezginius, pokostą, muilą ir lajines žvakes)\*. Populiariausias kroviny iš jūros

---

\*\*Iki XX a. išliko Klaipėdos sąsiaurio senųjų krantinių pavadinimai – Šiaurinė balasto krantinė, Pietinė balasto krantinė.

\*Be to, jūra iš Klaipėdos plukdė, iš žemės ūkio produkcijos: grūdus, lajų, karnas, žirnius, svogūnus, odas, šerius, žoles dažymui, apynius, linų ir kanapių pakulus, gyvas ožkas, veršiukus, karves, arklius, šviežius ir raugintus kopūstus, agurkus, rapsų sėklas,

pasiėkdavęs Klaipėdą buvo druska (15–60 % viso importo), bakalėjos prekės (cukrus, anyžiai, imbieras, riešutai, pipirai, tabakas, razinos, ryžiai ir prancūziškos slyvos) ir pramonės dirbiniai (tekstilė, statybinės medžiagos, popierius ir krakmolos)\*.

*Sandėlyje Aukštojoje gatvėje Nr. 3 XIX a. buvo laikomi, rūšiuojami ir ruošiami išgabenti linų sėmenys. Pastate daug langų (uždaromų langinėmis) ir stoglangių vėdinimui, nes grūdai, sėmenys džiūdavo daugiausia natūraliai: būdavo supilami ant grindų 1,2 – 2 m sluoksniu ir perkasinėjami. Supilti į statines grūdai buvo uždaromi dangčiu su žymekliu išdeginta emblema: širdies kontūras, kurio viduryje raidės „ML“ (vok. MemelscheLeinsaat – Klaipėdos sėmenys) ir metai. (iš J. Tatoris. Senoji Klaipėda. Vilnius, 1994).*

*Objektai: sandėliai, sandėlis Aukštojoje g. Nr. 3, dervų viryklė (pamatų vieta prie kelto š. raga), ... .*

Galimi objektai ...

### **Lentpjūvės**

*Iki XVIII a. vid. mediena Klaipėdoje buvo apdirbama rankomis, vėliau atplukdytus rąstus pjovė ir ruošė medieną eksportui vėjinės lentpjūvės. Pirmoji vėjinė lentpjūvė užmiestyje pastatyta 1759 m., mieste ir priemiesčiuose 1791 m. jų buvo 14, 1801 m. – 19, 1824 m. – 24 vėjo lentpjūvės. Jos stovėjo prie marių, kur vyravo stipresnis vėjas ir buvo įrengti miško medžiagos uostai – „vandens sodai“. Pučiant vidutiniam vėjui lentpjūvėje judėjo daugiau kaip 20 pjūklų. Vėjui sustiprėjus, pjūklų buvo galima prijungti dvigubai daugiau. Rąstai pjauti riboto ilgio – iki 7,5 metrų. Ilgesni pjauti rankiniu būdu. Minima, kad Klaipėdoje medieną pjovė labai švariai., todėl klaipėdiečių produkcija buvo žinoma ir vertinama. Lentpjūvių vardai: „Pavydo“, „Fortūnos“, „Galijoto“, „Helios“ ir k.t. Nuo 1840 m. vėjinės lentpjūvės pradėjo keisti garinės. 1879 m. mieste ir priemiesčiuose veikė 15 garinių ir 17 vėjinių lentpjūvių.*

(iš J. Tatoris. Senoji Klaipėda. Vilnius, 1994)

*„...ilga virtinė vėju varomų lentpjūvių marių krante, už Klaipėdos pirkliams priklausiusių medienos sandėlių...Galingi tristiebiai burlaiviai stovėjo mariose išmetę inkarą ir pro visai arti vandens esantį liuką priiminėjo jiems skirtą rąstų ir lentų krovinį...pasirodė malonus pažiūrėti miestas su giliai į vidų įsirežusiu, laivais nusėstu uostu. Tolumoje, ant iškyšulio, prailginto akmeniniu molu, matėsi švyturys su šviesiu stikliniu kupolu...kaimiško stiliaus su nedideliais sodeliais nameliai, daug kur iškelti tikri laivų stiebai su spalvotais vimpalais: čia gyveno paprasti žmogeliai, kurių visa būtis susijusi su jūra.“*

(teisėjo Ernsto Vicherto (Ernst Wichert) atsiminimai, apie 1860 m.)

*„Skaidrią, saulėtą žiemos dieną nuvykome apžiūrėti mūsų šeimnininko (Argelanderio) lentpjūvę. Įdomus kūrinys. Rąstas suktuvu įstatomas į pjūklo griovelį, o visi pjūklai kartu paleidžiami labai paprastai. Lentų rietuvės. Visos iškeliaus į Angliją...“*

---

vilną ir obuolius; iš pramonės dirbinių: plytas, čerpes, dagtis žvakėms, pakinktus, kibirus, puodus ir medines vinis; iš maisto produktų: gausiausiai sūdytą mėsą, kruopas, sūdytus žirnius, sviestą, lašinius, salyklą, alų, kumpį, sūrį, jaučio liežuvius ir kraują.

\* Be to, jūra į Klaipėdą plukdė, iš maisto produkcijos: žuvį (silkę), vaisius, vyną, midų, degtinę ir šie tiek alaus; iš pramonės dirbinių: skardą, vielą, vinis, geležies ir vario dirbinius, trikotažą, namų apyvokos prekes, knygas ir ginklus.

(iš Friedricho Delbriuko dienoraščio, 1807 m. sausio 29 d.)

*„Aukšta ir plati garinė lentpjūvė buvo H. Plavo (H. Plaw) medienos aikštės centras. Žemame iš trijų pusių atvirame priestate buvo įrengti pjūklai. Juos prižiūrėjo lentpjūvės meistras, kuris, prieš sureguliuojant ašmenis, nuodugniai įvertindavo kiekvieną rąstą, kaip galima naudingiau jį suvartoti. Nuo jo priklausė lentpjūvės klestėjimas ir nauda, tuo pačiu ir visos firmos gerovė...Nedidelė armija aikštės darbininkų – vyrų, dirbančių lentpjūvėje prie gaterių ir diskinių pjūklų, gabenančių rąstus į lentpjūvę ar nešančių šviežiai supjautas lentas ir skersinius į sandėlius, prilygo pirmyn atgal zujančioms darbščioms skruzdėms.“*

(iš Edvinas Radtkė (EdwinRadtkė) Malkų gatvė, Senasis sargo namelis)

*„Mano gerasis gimtasis miestas Klaipėda pasižymėjo klestinčia burine laivininkyste ir vėjo varomų lentpjūvių gausa.“*

(iš Hugo Šojus (Hugo Scheu) Laivininkystės klestėjimas)

*„Aplink miestą išdygęs visas vėjinių malūnų miškas, nes čia ir lentpjūvės, varomos vėjo pagalba.“*  
(iš Liebeskindas. Kelionė iš Palangos į Klaipėdą)

### **Eksportuojama mediena – rąstai, stiebai, pabėgiai, šulai, lentos su „Memel“ ženklu, apipjaustytas ažuolas laivų statybai (vok. *Wagenschoss*).**

*Paskutiniaisiais XIX a. dešimtmečiais medienos prekyba Klaipėdos uoste dar vis užėmė vyraujančias pozicijas uosto apyvartoje. Daugiausia buvo prekiaujama su Reino krašto bendrovėmis ir Anglija. Medienos prekybos regento profesija buvo ypač geidžiama tarp jaunųjų miestiečių. Vakarų Vokietijos statybos firmoms tiekiami eglės ir pušies mediena iš Klaipėdos buvo vadinama „MemelerBoard“. Visgi, XIX a. pabaigoje medienos prekių rinkoje atsirado stiprus konkurentas – miško medžiaga iš Šiaurės Amerikos, ypač šiurkščioji pušis (angl. pitch pine). Konkurenciją sudarė ir Švedijos medienos tiekėjai.*

[...]

*Medienos prekyboje Klaipėdoje ne tik vyravo anglų kalba, bet ir angliški mato vienetai buvo išstūmę metrinę sistemą – buvo matuojama coliais ir angliškomis pėdomis. Klaipėdos pjautinė mediena (lentos) buvo paklausios dėl geros kokybės ir pirkėjai mielai mokėdavo šiek tiek didesnę kainą, tačiau viskas turi ribas. Medienos verslui itin pakenkė aukštos frachtos - pervežimo laivais kainos.*

(iš Edvino Radtkės (EdwinRadtkė) atsiminimų apie konsulą Lui Miulerį)

### **Medienos aikštės (vok. *Holzplatz*)**

*„Šalia kiekvienos medienos aikštės, iškart už sukamųjų durų, stovėjo užėiga, kurioje darbininkai ir tarnautojai palikdavo geroką dalį savaitinio uždarbio. Kartais netgi medienos pirkliai, priklausę išdidžiai gildijai, ten susiburdavo ankstyvam bokalui alaus.“*



(iš R. Naujokas (*R. Naujok*) Kelionė į Klaipėdą)

Malkų įlanka-miško uostas (vok. *Holzhafen*)

*Kai buvo iškastas Vilhelmo kanalas, jo žiotyse, prie Smeltelės įrengtas erdvus miško medžiagos uostas. Kanalu atplukdyti sieliai pirmiausia patekdavo į šį uostą. Jis buvo 1,5 km ilgio ir 300 m pločio. Nuo marių pusės baseiną saugojo panašus į iškyšulį pylimas. Į daugelį sektorių padalintas uosto baseinas buvo nuomojamas pirkliais. Kad audros rąstų neblaškytų ir negadintų buvo įkasta daugybė polių atplukdytiems rąstams pritvirtinti, o kad į krantą pučiantis vėjas neišmestų rąstų į sausumą, pakrantėje buvo sukalta dar viena eilė polių, priešais ją plūduriuodavo rąstų užtvara.*

(iš J. Tatoris. *Senoji Klaipėda*. Vilnius, 1994)