



LIETUVOS JŪRŲ MUZIEJUS

PO MUZIEJAUS BURĖMIS

Muziejininkų darbai ir įvykių kronika

Klaipėda

2010, 1

Leidinio rengėjas
Lietuvos jūrų muziejus

Fotografijų autoriai
Alfonsas Mažūnas
Saulius Karalius
Vytautas Karaciejus

Redaktorė
Romualda Nikžentaitienė

Maketą spaudai parengė
Olga Padvaiskienė

Turinys

<i>Olga Žalienė. Pratarė</i>	4
<i>Grażina Juodytė. Kaip radosi Jūrų muziejus</i>	5
IŠ PRAEITIES	
<i>Aloyzas Každailis. Pirmtakai</i>	12
<i>Aloyzas Každailis, Olga Žalienė. Klaipėdos uosto istorinė raida iki Antrojo pasaulinio karo.</i> <i>Klaipėdos švyturiui – 200 metų</i>	14
<i>Romaldas Adomavičius. Lietuvos sienų sargyboje: „Prezidentas Smetona“ 1927–1932 m.</i>	18
<i>Romaldas Adomavičius. Laivų balastas Klaipėdoje XVIII–XIX a.</i>	38
<i>Romaldas Adomavičius. Garlaivis „Šiauliai“ ir jo įgulos likimas</i>	46
<i>Romualdas Adomavičius. „Windjammer’ių“ epochos liudininkas</i>	54
<i>Dainius Elertas. Vėjo gūšiai Klaipėdos krašto istorijoje</i>	61
<i>Dainius Elertas. 24-oji mokomoji povandeninių laivų flotilė „Memel“ 1940–1944 m.</i>	65
<i>Dainius Elertas. Bangpūčio mitologema baltų pasaulėžiūroje</i>	77
<i>Egidijus Bacevičius, Dainius Elertas. Istoriniai Žemės elipsoido matavimai ir Klaipėda</i>	88
DABARTIES PULSAS	
<i>Žilvinas Kleiva. Nelaisvėje laikomų Juodosios jūros afalinų <i>Tursiops truncatus ponticus</i></i> <i>susirgimų apžvalga</i>	97
<i>Arūnas Grušas, Pavel Kulikov. Ruoniai Lietuvos teritoriniuose vandenyse</i>	108
<i>Brigita Kreivinienė. Šeimų, auginančių vaikus su sunkia CP negale, ekspektacijų konstravimo delfinų</i> <i>terapijos atžvilgiu sąsaja su tradicine pagalbos sistema</i>	118
<i>Loreta Rimkienė. Edukacinės veiklos Lietuvos jūrų muziejuje apžvalga. Plėtros perspektyvos</i>	126
<i>Vaiva Lankalienė. Keliai į Europos Sąjungos struktūrinius fondus</i>	131
EKSPONATAI PASAKOJA	
<i>Dainius Elertas. Lietuvos jūrų muziejus – unikalus karinio ir jūrinio paveldo objektas</i>	134
<i>Dainius Elertas. 1757 m. birželio 29 – liepos 5 d. Klaipėdos tvirtovės puolimo planas</i>	143
<i>Romaldas Adomavičius. Žvejų dorės statyba Lietuvos jūrų muziejuje</i>	146
PARODOS MUZIEJUJE	
<i>Nika Puteikienė. Jūrų šukutės: kas geldutėje gyvena?</i>	150
<i>Nika Puteikienė. Unikaliuose kadruose – praskrendantys paukščiai</i>	151
<i>Nika Puteikienė. Apie žvejišką paveldą – moderniai ir visai Lietuvai</i>	152
<i>Romaldas Adomavičius. Lietuvos jūrų prekybos laivynas iki 1940 m.</i>	153
RENGINIAI MUZIEJUJE	
<i>Nika Puteikienė. Jūrų muziejuje – vardynų šventė</i>	156
<i>Nika Puteikienė. Jūrų muziejus skelbia jūros šventės pradžią</i>	157
<i>Nika Puteikienė. Padovanok delfinui šypseną</i>	159
MŪSŲ MUZIEJININKAI	
<i>Nika Puteikienė. 2004 metų muziejininko titulas – klaipėdietei Rūtai Mažeikienei</i>	160
RECENZIJĄ	
<i>Dainius Elertas. Prancūzai atranda Klaipėdą, o klaipėdiečiai prancūzus ...</i>	161
MUZIEJAUS SVEČIAS	
<i>Aleksandr V. Samoylov, Igor V. Afonin</i> <i>„... drįstu Jūsų Imperatoriškąją Didenybę, Visų Patvaldę su didžiai sėkminga karo operacijų pradžia</i> <i>pasveikinti...“ (Apie Memelio užėmimą 1757 m.)</i>	164

PRATARMĖ

Daugeliui Lietuvos jūrų muziejus asocijuojasi tik su tingiais ruoniais, frakuotais pingvinais ir žaismingais delfiniais. Net iš kolegų muziejininkų lūpų tenka išgirsti kandžių užuominų – „...koks čia muziejus – zoologijos sodas, ir tiek...“. Žinoma, gyvieji Muziejaus eksponatai ilgiausiai išlieka lankytojų atmintyje, tačiau visai nepelnytai pamirštama, kad jūrų gamtos, laivybos istorijos ekspozicijos ir kolekcijos yra gausiausios Lietuvos jūrų muziejuje, kad čia vyksta ne tik delfinų pasirodymai, bet ir tylus, dažniausiai nepastebimas tiriamasis darbas, kaupiami eksponatai, sisteminami gyvūnų stebėjimų duomenys, archyvuose renkama istorinė medžiaga, vėliau virstanti moksliniais straipsniais, pranešimais konferencijose, edukacine veikla. Gal mūsų pačių kaltė, kad ši Lietuvos jūrų muziejaus darbo sritis nėra pakankamai matoma, kad ilgokai stalčiuose dulkėjo istorikų parengti straipsniai, vykdytų tyrimų medžiaga. Šiandien džiaugiuosi, kad įgyvendinta seniai brandinta mintis pradėti leisti periodinį Muziejaus leidinį, kuriame vietą atrastų ne tik moksliniai straipsniai, konferencijose skaityti pranešimai, bet ir parodų, ekspozicijų, svarbiausių įvykių pristatymai. Koks bus jo periodiškumas – dveji ar treji metai – priklausys nuo mūsų darbo vaisių. Leidinio forma ir struktūra keisis ir tobulės. Didžiausias noras, kad muziejininkų darbų rinkinys „Po muziejaus burėmis“ būtų įdomus ir naudingas ne tik muziejininkams, istorikams, biologams ir kitiems specialistams, bet ir žmonėms, besidomintiems laivybos istorija, gamta bei muziejine veikla.

Olga Žalienė,

Lietuvos jūrų muziejaus direktorė

KAIP RADOSI JŪRŲ MUZIEJUS

2009 metų vidurvasarį, liepos 28 dieną, sukako lygiai 30 metų, kai Jūrų muziejus Kopgalyje atvėrė duris lankytojams. Šia proga dienraščio „Vakarų ekspresas“ žurnalistė Gražina JUODYTĖ pasakojimuose atkūrė muziejaus atsiradimo istoriją.

PRADŽIŲ PRADŽIA

Kai 1973–1976 metais dabar jau šviesaus atminimo žurnalisto Vytauto Bajoro, nušviesdavusio miesto statybas, klausdavome, kas vyksta Kopgalyje, jis tik paslaptinai šypsodavosi ir sakydavo: „Ne jūsų reikalas. Ir niekieno reikalas.“

Tuomet svarstydavome, kad gal kokį karinį objektą toje Smiltynėje renčia... Dabar iš metų aukštumėlės galvoju: kiek Klaipėdoje žmonių žinojo apie „legaliai nelegalią“ Jūrų muziejaus statybą, bet skundikų neatsirado nė vieno. O 1979 m. liepos 28 d. įvyko didinga Jūrų muziejaus atidarymo ceremonija, į kurią tarsi į atlaidus plūdo ne tik klaipėdiečiai, bet šimtai žmonių iš visos Lietuvos.

Artėjant Jūrų muziejaus 30-mečiui, „Vakarų ekspresas“ pradeda rašinių ciklą apie klaipėdiečių, o ir visos Lietuvos pasididžiavimą – Jūrų muziejų, į kurį dabar telpa ir akvariumas, ir delfinariumas.

Pastatėlis Herkaus Manto g. 14

Šiandien praeidamas pro Herkaus Manto g. 14-ąją namuką, kur dabar pardavinėjami dėvėti drabužiai, Aloyzas Každailis nesusituri jo nepastuksenęs. Jam šis pastatėlis – šventa vieta, nors ir labai sunkiai sekėsi jį



Jūrų skyrius lankytojų skaičiumi bemat aplenkė visas Kraštotyros muziejaus ekspozicijas

remontuoti. „Remontininkai – girtuokliai, darbų vykdytojas – melagis“, – dabar su šypsenėle mena tuomet Kraštotyros muziejaus Jūrų skyriaus vedėjas.

Kol remontininkai leisdavo sau visai neateiti į darbą, o ir atėję dažniausiai stikliukus „į sveikatą“ kilnodavo, jau virė paruošiamieji muziejaus ekspozicijos darbai. Pirmajame aukšte – laivybos istorija nuo seniausių laikų iki šių dienų, antrajame buvo planuojama įkurdinti locmano Felikso Rimkevičiaus surinktų kriauklių ekspoziciją. Buvo galvojama ir apie pirmųjų specialistų – biologo ir ichtiologo – viliones: iš Vilniaus universiteto Gamtos fakulteto su paskyrimais pavyko prisikviesti Eugenijų Buivydą, Algirdą Stankevičių.

Bet tai jau buvo vėliau, kai Kraštotyros muziejaus Jūrų skyrius jau egzistavo. O jo atidarymui, galima sakyti, rengėsi vienas A. Každailis. Pats vadovas, pats ir darbininkas, ir krovikas. Tiesa, smulkiems techniniams darbams moksleivių buvo prisiviliojęs. Štai – ir visa Jūrų skyriaus kūrimo komanda.

Nenumaldomai artėjo skyriaus atvėrimo diena – 1971 m. liepos 11-oji, per Jūros šventę. „Viskas strigo, viskas vėlavo. Paskutinį vakarą prieš atidarymą darbuojuosi kabinete – karpau etiketes prie eksponatų – ir girdžiu baisiausią žvangesį, bildesį. Vitrinų projektuotojui netiksliai apskaičiavus konstrukcijų atsparumą, sugriuvo lentynos. Ir sudužo Felikso Rimkevičiaus kriauklių kolekcijos pasididžiavimas – Australietiškas trimitas, – pasakojo A. Každailis.

Kriauklių savininkas – pažaliavęs, Jūrų skyriaus vedėjas – perbalęs. Na, susipakuos atgal kriaukles į dėžes ir ką rytoj pamatys lankytojai? Bet F. Rimkevičius kriauklių nesusikrovė, o baigė dėlioti į vitrinas. Muziejukas duris lankytojams atvėrė, kaip ir buvo numatyta.

Kraštotyros muziejaus Jūrų skyrius lankytojų gausa pranoko visą muziejų. Atvykstantieji į Klaipėdą pirmiausiai ieškodavo Herkaus Manto g. 14-ojo namo. O ypač jaunieji klaipėdiečiai kasdien atbėgdavo pasižiūrėti, kas tame muziejuje naujo.



Jūrų muziejaus „kapitonu“ nuo pat pradžių tapo Vilniaus universitetą baigęs istorikas Aloyzas Každailis

„Toks ir buvo tuometinio Klaipėdos vadovo Alfonso Žalio sumanymas – sudominti. O jau paskui imtis ir grandiozinio darbo Kopgalyje“, – šiandien tvirtina A. Každailis.

NUO NENDRIŲ IKI ODŲ

Muziejaus statybos startiniam penketui Aloyzas Každailis priskiria architektą Petrą Lapę, Restauracinių dirbtuvių vadovą Algirdą Aukštuolį, restauratorius Vytautą ir Laimą Šliogerius, save ir, žinoma, Klaipėdos vykdomojo komiteto pirmininką Alfonsą Žalį.

Išminavimo operacijos

Miesto vadovas A. Žalys buvo ir žaidėjas, ir komandos treneris. Kiek reikėjo išradingumo, fantazijos, kad visa tai, kas sumanyta, virstų tikrove. Projektai gulė ant stalo, tačiau iki jų įgyvendinimo – šviesmečiai.



KOMANDA ir TRENERIS. Šioje nuotraukoje beveik visa Jūrų muziejaus tvėrimo komanda (trūksta Algirdo Aukštuolio): iš kairės Eugenijus Buivydas, Aloyzas Každailis, Vytautas Šliogeris, Laima Šliogerienė, Petras Lapė, Alfonsas Žalys

Visų pirma tvirtovę Kopgalyje reikėjo išminuoti, nes ten buvo vokiečių suslėptų šaudmenų, artilerijos sviedinių saugyklos. Iškviesti išminuotojai paskėsčiojo rankomis, tuo viskas ir baigėsi. O norint pradėti statyti architekto P. Lapės suprojektuotą akvariumo pastatą, visų pirma reikėjo išvalyti tuos pavojų slepiančius griuvėsius. P. Lapė autokranininkui sukonstravo šarvuotą kabiną. Reikia įsivaizduoti, kokia turėjo būti komanda, kad savo fantazijomis, įkarščiu apkrėstų ir kitus statybų dalyvius, kad jie net rizikuodami gyvybe ryžtųsi tokiems „eksperimentams“.

Ekskavatorininko išraustus artilerijos sviedinius ar šaudmenų dėžes nukenksminti jau rasdavosi specialistų...

Išradimai ir atradimai

Kol vyko projektavimo ir statybos darbai, dviejų aukštų namuke centrinėje Klaipėdos gatvėje proto bokštai jau kūrė ekspozicinius planus. Iš Kauno zoologijos muziejaus prisiviliotas iškamšų specialistas Alvydas Laurinavičius darė savo darbus, biologas Algirdas Stankevičius ir ichtiologas Eugenijus Buivydas pagal to laikotarpio galimybes kaupė eksponatus.

Kalbantis su A. Každailiu, kilo logiškas klausimas, kur reikėjo dėti visus tuos ruošinius būsimajam milžiniškam muziejui, nes Jūrų skyrius buvo viso labo tik dviejų aukštų namukas... Tik praėjus daugiau nei 30 metų sužinojau, kas vyko mano namų Turgaus g. pašonėje. Pasirodo, dabartinėje evangelikų liuteronų bažnytelėje ant Jono kalnelio (ko ji neprisikentėjo sovietmečiu – miesto pionierių namai, kultūrnamiš, komunalininkų klubas) buvo įsteigtas Kraštotyros muziejaus liaudies meno skyrius. Keliuose namo aukštuose buvo ekspozicijos, o rūsyje – dirbtuvės ir būsimųjų eksponatų Jūrų muziejui saugyklos.

Būtent čia ir gimė įvairiausi atradimai bei išradimai. Fotografas ir fotomenininkas Vytautas Karaciejus čia išrado naujas būsimos ekspozicijos vaizdinės medžiagos rengimo technologijas panaudojant gipso ir nendrių plokštes.

Žmogaus fantazija yra beribė. A. Každailį nustebinu, kad senieji tinkuotojai vietoje medžio strypelių, kaip įprasta visoje Lietuvoje, naudojo nendrių stiebus. Taigi, atkritęs prieškarinio tinko gabalas „pamėtėjo“ idėją, kad tuos meldų stiebus gipsu užpylus puikiausios plokštės ekspozicijos stendams išeitų.

Algirdas Stankevičius su Eugenijumi Buivydu sumąstė, kaip vaizdžiau pateikti žuvų, paukščių muliažus

ir iškamšas. O kuo iškloti akvariumo salės sienas? Kuo jas apdailinti? Šviesi architekto P. Lapės galva sumastė, kad dirbtinių odų gamykloje Plungėje tą dangą galėtų pagaminti. Kai nuvažiavo pas gamyklos vadovą poną Bulovą, šis ilgai galvą krapštė. Paskui lyg prisizadėjo: „Pabandysim.“ Pabandė, išėjo.

„Toji dirbtinė oda akvariume ir šiandien tebetar nauja“, – daugiau nei prieš 30 metų padarytu išradimu džiaugiasi A. Každailis.

Na, o odų gamykla tą architekto išradimą įtraukė į gaminių katalogą.



1973–1979. Šioje nuotraukoje Jūrų muziejaus statybos pradžia – 1973 m. spalio. O štai 1979 m. vasarą treneris ir komanda apeina jau pastatyto muziejaus valdas

„KOSMINĖS“ TECHNOLOGIJOS

„Muziejaus statybose, galima sakyti, dalyvavo visa Lietuva“, – šiandien teigia kompleksinio projektavimo firmos „Klaipėdos komprojektas“ vyriausiasis inžinierius Tautvydas Petras Tubis.

„Virksnelė“ tarp Jūrų muziejaus ir anuometinio šio statinio projektavimo inžinieriaus konstruktoriaus pono Tautvydo nenukirpta iki šiol. Ir dabar ant jo darbo stalo vėl guli krūvos Jūrų muziejaus brėžinių – ir tų, kuriuos jis su architektu Petru Lape braižė prieš kelis dešimtmečius, ir netrukus numatomos muziejaus rekonstrukcijos projektų. Skirtumas tik tas, kad tie naujieji brėžiniai – kompiuteryje...

Neįtikėtini P. Lapės atradimai

Per 30 metų daug kas susidėvėjo, tad muziejų būtina atnaujinti. Šiandien visos statybinės medžiagos, vamzdynai, akvariumo stiklai, filtrai ir dauge-

lis kitų specifinių Jūrų muziejaus „įmantrybių“ yra lengvai prieinami – tik turėk pinigų. O daugiau kaip prieš trisdešimt metų teko spręsti ne tik finansines problemas.

Tokio akvariumo nebuvo visoje tuometinėje Sovietų Sąjungoje, o ir užsienio akvariumuose pasidairius nebuvo kaip patirties ar idėjų semtis. Tad architektas inžinierius Petras Lapė kreipėsi į brolių, gyvenančių JAV, kad šis padėtų gauti kokios literatūros apie akvariumų įrenginius. P. Lapės brolis teatsiuntė kažkokį bukletėlį, iš kurio galėjai susidaryti vaizdą, kaip akvariumas įrengtas Bostone. Tame bukletėlyje P. Lapę išgąsdino tris kartus už patį akvariumą didesnis vandens filtravimo „fabrikas“. Kažin kaip jis būtų atrodęs Kopgalio panoramoje, jei P. Lapė nebūtų padaręs savojo išradimo filtruotam jūros vandeniui į akvariumą pumpuoti.

„Įsivaizduokite, yra gėlas vanduo, yra pietų ir šiaurės jūrų vanduo, yra marių vanduo. Ir reikia tokių technologijų, kad tas vanduo taptų priimtinas visoms žuvis, plaukiojančioms didžiajame akvariume. Jis turi tikti ir pietų, ir šiaurės jūrų žuvis, o neretai – ir gėlavandenėms. Tad reikia tokių technologijų, kurios prilygtų kosminio laivo mechanizmams“, – sako T. Tubis.



Architektui Petru Lapei vis kildavo genialių minčių: šioje nuotraukoje užfiksuotas momentas, kai P. Lapė idėją aiškina Alfonsui Žaliui, brėžinius paįšydamas čia pat, ant smėlio

Jis tiesiog žavisi kolegos P. Lapės atradimu. Pastarasis sugalvojo paprastą, bet kartu ir genialų dalyką: vandenį siurbti tiesiai iš Baltijos jūros, kuris, praeidamas pro natūralius gamtos, t. y. smėlio, filtrus, atiteka į rezervuarą, o jame jau su tam tikrų technologijų pagalba pagal poreikį didinamas vandens druskingumas, ar atvirkščiai – jis gėlinamas bei skaidrinamas.



Tik šioje nuotraukoje galite pamatyti tai, ko atvykę į Jūrų muziejų nepamatysite...

Išskirtinis vamzdynas

Tegul ir filtruotas jūros vanduo, tačiau jis vis dėlto ne gėlas. Jūros vanduo graužia ir vamzdynus, ir gelžbetonio konstrukcijas. Koks turėtų būti tas gelžbetonis, kad nepasiduotų erozijai? Ir kokie turėtų būti vamzdynai, filtrai, sklendės, kad po kelerių metų jų, surūdijusių, pairusių, nereikėtų keisti?

Pasitarę, pagalvoję nusprendė, kad reikia ieškoti kitokių gelžbetonio gamybos formulių. O ir vamzdynai turėtų būti ne iš metalo.

1972–1973 metais Klaipėdos statybose dar buvo naudojami sunkiasvoriai metaliniai cinkuoti vamz-



Šia vamzdžių raizgalyne vanduo iš jūros patenka į muziejų

džiai. Apie nerūdijančio plieno vamzdynus dar niekas net nesvajėjo. Buvo į madą bejeina aliuminiai vamzdziai, bet jų atsparumas korozijai abejotinas, o ir kur jų gausi?

Tad muziejaus kūrėjai nusprendė: akvariumo vamzdynas turi būti plastikinis. O tokių vamzdžių, sklendžių bei jungčių jiems tais metais turbūt retas tebuvo matęs net paveiksluke. Prasidėjo didžiosios plastikinių vamzdžių ir priedų jiems paieškos...

NAUJŲ ŽEMIŲ PAIEŠKOS

Šiandieniniai muziejaus lankytojai, ypač jaunoji karta, negalėtų net įsivaizduoti, kokie išbandymai tykojo statybininkų ir restauratorių. Juk viskas nestandartiška: ir apvali paties muziejaus konstrukcija, ir negirdėti, neregėti akvariumo stiklai, ir vamzdynai, ir daug visokių kitokių neišbandytų statybinių medžiagų. Kur jų ieškoti, kur jų gauti?

Tie klausimai šiandieniniam „Vakarų ekspreso“ skaitytojui ir Jūrų muziejaus lankytojui atrodo juokingi. Mat prie vieno iš rašinių apie Klaipėdos pasididžiavimą interneto svetainėje radau tokį komentarą dėl plastikinių vamzdžių paieškų: „O kam reikėjo ieškoti? Galėjo Vilniun į „Plastos“ gamyklą Savanorių prospekte važiuoti...“ Užmirštama, kad muziejus daugiau kaip prieš 30 metų pradėtas statyti, kai tų plastų nė iš tolo tuomet Raudonosios armijos prospekte nebuvo...



Muziejaus konstruktorius Tautvydas Tubis (centre) į statybą lėkdavo po kelis kartus per dieną, vos tik statybininkams kildavo kokių klausimų

Apvalios konstrukcijos

Kas gamino statybines konstrukcijas apvaliam akvariumo pastatui, kai įprastinės konstrukcijos tebuvo „sumetamos“ tik stačiakampiams pastatams? Formų gamybai buvo reikalingas metalas, limitai jam, brėžiniai konstrukcijoms ir t. t. Ir šiandien apvalių statybinių konstrukcijų pastatų pasaulyje reta. O prieš 30 metų...

Viskas buvo išspręsta pačioje Klaipėdoje. Patys gelžbetonininkai iš 2-osios gelžbetonio konstrukcijų gamyklos, vadovaujamos direktoriaus Kleivos, be jokių brėžinių pasidarė formas, patys jas išliejo. Beje, už tai sumanūs žmonės buvo skatinami paskyromis lengviems automobiliams. Kiek tų paskyrų buvo išdalinta, istorija nutyli. Ir auksinių rankų meistrų pavardžių, regis, niekas nebeprisimena. Būtų gerai, kad koks gelžbetonininkas atsiliptų ir papasakotų, kaip tos didelės ir svarbios užduotys tuomet buvo vykdomos.

Net keturios Klaipėdos gamyklos gamino santvaras vidaus kiemui – baseinui uždengti. Metalą joms gamyklos imdavo iš savo rezervinių fondų. Betgi darbai – ne planiniai. Gamyklos buvo sąjunginio pavaldumo. Vadinasi, – griežta planinė drausmė. Tad darbai muziejui statyti buvo atliekami tik žmonių supratingumo ir entuziazmo dėka.

„Statybų pradžioje galvojome, kad pastogės nedengsime. Tačiau keturių gamyklų atsiųstos santvaros buvo skirtingų profilių. Tai Petras Lapė vėl turėjo kurti projektą dangai iš aliuminio“, – sakė muziejaus kons-

trukcijų „matematikas“ ir modeliuotojas Tautvydas Tubis. Teko ir vėl kaulyti limitų aliuminiui iš Voronežo gamyklos...

Akvariumo stiklai

Muziejaus statybininkai ilgai uostinėjo, iš kur gautų gauti 30–40 milimetrų storio stiklų akvariumams. Užudė, kad SSRS tokie stori stiklai gaminami karinei pramonei. Bet kas tau su civiliais, o tuo labiau – „po grindiniais“ muziejininkais, beprasidės...

Paskui sužinojo, kad tokie stiklai gaminami Belgijoje ir Prancūzijoje. Vėlgi šiandieninis laikraščio skaitytojas ir muziejaus lankytojas gūžtelėtų pečiaus: „Rado problemą. Paėmė katalogą ir užsisakė...“ O tuomet viskas „ėjo“ per kelias ministerijas ir jų buhalterijas...

Tiesa, šiandieniniai mano pokalbininkai – muziejaus statytojai – per daug dėl patirtų sunkumų nesiguodžia. Tai gali tik nujausti iš jų gilių atodūsių...

Plastikiniai vamzdžiai

Plastikiniai vamzdžiai ir jungtys buvo gabenami iš įvairių SSRS gamyklų. Tačiau tam reikėjo turėti ne tik reikiamų limitų, bet ir pažinčių, – šiandien sako T. Tubis. Ir tai dar ne viskas. Muziejaus statytojai turėjo būti be galo sumanūs ir energingi – juk tokios statybos Sovietų Sąjungoje, o ypač – senovinėse tvirtovėse, nebuvo leidžiamos.

Tai šiandieniniams vadybininkams, siūlantiesiems važiuoti į „Plastą“, atrodo iš fantastikos srities. O visi „voja-



Štai su tokia technika buvo kuriamos Jūrų muziejaus „kosminės technologijos“

žai“ po SSRS platybes, sumanumai ir iššvaistyta energija ne vienam muziejaus statytojui kirto per sveikatą. Žinoma, daug vėliau. Nors ilgametis Jūrų muziejaus vadovas Aloyzas Každailis puikiai prisimena, kada jis pajuto prarandąs sveikatą, – visai netrukus po muziejaus atidarymo. Nepaisydamas tų simptomų, jis vyko į pirmąsias ekspedicijas gyvųjų eksponatų muziejui „žvejoti“ ir toliau varstė tūkstančio ir vienos instancijos duris dėl Jūrų muziejaus reikalų, kurie anuometinėmis sąlygomis buvo tolygūs kosminio laivo technologijoms.

EKSPONATŲ „ŽVEJYBA“

Vilionės

Kol Kopgalyje vyko Jūrų muziejaus statybos, jo direktorius Aloyzas Každailis, įklimpęs ir į statybinius reikalus, jau galvojo apie tai, ką tuose rūmuose su neaprepiamomis patalpomis (palyginti su mažu muziejuku Herkaus Manto gatvėje) reikės eksponuoti. Mąstė ir apie žmones, kurie tame muziejuje turėtų dirbti. Iš Kauno zoologijos muziejaus parviliojo taksodermistą (iškamšų meistrą) Alvydą Laurinavičių. Žinoma, reikėjo ir ichtiologo, išmanančio jūrinių žuvų gyvenimo ypatumus, biologo... Kreipėsi į Vilniaus universiteto Gamtos fakulteto vadovybę, kad ji pasiūlytų tinkamiausias kandidatūras. Toji nurodė Algirdą Stankevičių ir Eugenijų Buivydą. Rezultatas – abu buvo prikalbinti atvykti dirbti dar besikuriančiame muziejuje.

„Aš jau buvau susiplanavęs važiuoti į aspirantūrą Maskvon. Tačiau pasikalbėjęs su manimi A. Každailis sugebėjo įtikinti, kad darbas Klaipėdoje, jauname kolektyve, būsiąs be proto įdomus. Na, ir sugundė, sudomino. Neatsispyriau“, – šiandien sako Algirdas Stankevičius, į Klaipėdą atidundėjęs 1974 m. rudenį.

Tačiau pirmieji metai nebuvo tokie jau įdomūs, kaip tuomet piešė A. Každailis. „Apie jūrą ne ką tešmaniau, juk kilęs iš Vidurio Lietuvos – Kėdainių. Privalėjau „apsičiupinėti“, kas toji jūra, ir ne tik Baltijos, yra. Kai reikėjo kurti ekspozicijų planus, pasišiaušė plaukai: kolekcininko Felikso Rimkevičiaus kriauklėmis būtume galėję užpildyti mažutę didžiulio muziejaus dalį. Ekspozicijų planus sukūrėme fantastiškus, o iš kur gausime eksponatų?“ – prieš daugiau kaip 30 metų iškilusį klausimą pacitavo A. Stankevičius.

Pirmosios ekspedicijos

Į pirmąją ekspediciją eksponatų graibyti 1975 m. su žvejų laivais išvyko A. Každailis ir E. Buivydas. Mau-

ritanijos zonoje jiedu kraustėsi iš laivo į laivą. „Buvome „apiforminti“ lektorais“, – sako ponas Aloyzas.

Abu su Eugenijumi laukdavo, kada žvejai ištrauks tralus ir jie galės išsirinkti vėžiagyvius, murenas ir kitą jūros fauną. „Kartais būdavo, kad traluose – nė žuvytės, o mums su Eugenijumi džiaugsmas – pilna mums reikalingų dalykų. Bet ir žvejai pasidžiaugdavo dėl mūsų sėkmės“, – prisiminė daugiau kaip prieš 30 metų patirtas emocijas A. Každailis.

Iš ekspedicijos, trukusios beveik tris mėnesius, muziejaus vyrai grįžo patenkinti – jau šį tą turi. Šaldytą Atlanto „produkciją“ – nuo jūros žvaigždžių iki murenų – perdavė taksodermistui A. Laurinavičiui. O netrukus, tais pačiais 1975-aisiais, E. Buivydas vėl su žvejų laivais išvyko tęsti eksponatų paieškų.

Pažintis per gintarą

Matyt, gyvenime svarbu žinoti, ko nori ir ko tau reikia... A. Stankevičius, sudaręs fantastiškus ekspozicijų planus, puikiai žinojo, ko reikia muziejui. Tačiau iš kur visa tai paimti? Taip, Klaipėda – uostas. Taip, jūreiviai raižo jūras ir vandenynus. Bet jie turi savo tiesiogines pareigas laivuose. Ir eksponatų muziejui gaudyti nėra nei laiko, nei žinių.

Tiesa, jūreiviai parplukdydavo vieną kitą vertybę muziejui, tačiau tai negelbėjo. Tai kaipgi būdavo organizuojamos ekspedicijos į kitas jūras ir vandenynus, turint omenyje sovietmečiu galiojusius apribojimus ištrukti į užsienius, kad ir pačiais kilniausiais tikslais?

„Galima sakyti, viską lėmė atsitiktinumai“, – sakė Algirdas. Pirmasis atsitiktinumas jį užklupo biologijos specialistų konferencijoje Leningrade. Per pertraukėlę jis nugirdo, kaip Jūrų biologijos instituto direktorius Viktoras Žirmunskis kolegoms pasakojo apie adatų terapiją ir guodėsi, kad joms išvalyti, o gal įelektrinti, jis niekur nerandąs gintaro gabalų. Jaunas specialistas drįso įsiterpti į pokalbį ir pasiūlė tų gintaro gabalų atsiųsti, kai sugrįš į Klaipėdą. Pažadą A. Stankevičius įvykdė. Netrukus gavo knygų siuntą apie Jūrų biologijos instituto darbą. Iš tos atsiųstos literatūros sužinojo, kad institutas jam priklausančiu laivu rengiasi didelei ekspedicijai. A. Stankevičiui pakako drąsos paklausti, ar į tą ekspediciją nepasiimtų ir jo. Ir netruko sulaukti teigiamo atsakymo. Tik su viena sąlyga – klaipėdiečiai turės priimti ekspedicijos įrangos konteinerius, pasitikti visus ekspedicijos dalyvius. Mat į ekspediciją buvo ruošiamasi nauju Gdanske pastatytu laivu. Jūrų muziejaus kolektyvėlis (vis dar keturi penki žmonės) apsiėmė ke-

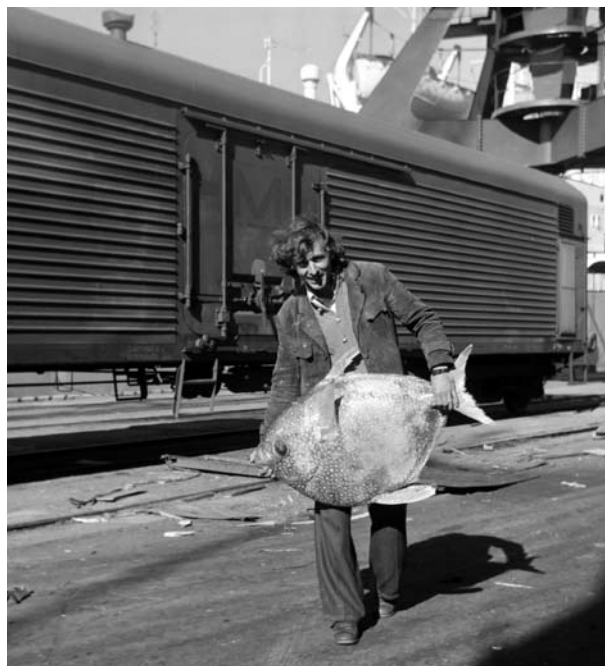
liamas sąlygas įvykdyti. A. Stankevičius džiaugėsi, kad tuo naujuoju laivu apiplauks pusę Žemės rutulio...

Nuo baseino iki vandenyno

Taip, į 1976 metų ekspediciją A. Stankevičius vyks. Tačiau eksponatų būsimoms ekspozicijoms niekas už jį nesurinks. Su Eugenijum Buivydu išvažiavo į Kaliningradą mokytis nardyti. Nes būtinais pareikalaus nardytojo sertifikato. Na, ir prasidėjo nardymo mokslai baseine, o paskui – ir Baltijos jūroje. Tad į ekspedicijos laivą Klaipėdoje A. Stankevičius įlipo jau turėdamas būtiną dokumentą. Tačiau tikruosius nardymo mokslus užbaigė jau gražiojoje Japonų jūroje.

„Pamatęs tokią šios jūros gyvybės koncentraciją, praradau žadą. Pradėjau save žnaibyti, skatindamas dirbti, o ne vėpsoti į visas tas žuvis ir žuvytes, kriaukles, vėžiagyvius, hidrokoralus ir kitokį tos jūros turtą. Pirmoji ekspedicija buvo labai sėkminga. Grįžau jausdamasis nuveikęs nemažą darbą“, – sakė A. Stankevičius.

O po metų – vėlgi per ryšius su tuo institutu – Algirdas išsirengė į antrąją ekspediciją Baltojoje jūroje. „Gal reikėjo pradėti nuo jos, o ne nuo faunos ir floros turtingos Japonų jūros?“ – kišu savo trigrašį. „Važiuavau ne ten, kur būčiau norėjęs, o ten, kur pavyko „įsi-



Iš Kauno zoologijos muziejaus parviliotam Alvydui Laurinavičiui darbo tikrai nestigo. Kol muziejus buvo statomas, jis rengė žuvų ir paukščių iškamšas. Nuotraukos iš Jūrų muziejaus ir Tautvydo Petro Tubio archyvų

sprausti“, – šiandien juokiasi A. Stankevičius, su pasididžiavimu pabrėžęs, kad jūrose ir vandenynuose yra nardęs 5000 valandų. ■

PIRMTAKAI

Aloyzas KAŽDAILIS

Lietuvos jūrų muziejaus kūrėjas, garbės direktorius

Pirmąją lietuviška laivybos organizacija tapo „Lietuvos garlaivių ir prekybos bendrovė“, įsteigta 1921 m. Kaune, nupirkusi du F. Krupo „Germaniaverft A. G.“ Kylio statykloje pastatytas škunas po 195 tonas dedveito. „Jūratės“ ir „Kastyčio“ pavadinimais laivai buvo priregistruoti Jurbarke, nes kito uosto Lietuva tada dar neturėjo, ir išnuomoti estų laivininkams, o atgavus Klaipėdą, eksploatuojami pačios savininkės. „Kastyčiui“ vadovavo svetimtautis kapitonas, kuris 1925 m. vasario mėn. kelionėje iš Bremeno į Švediją su anglių kroviniu užplaukė ant seklumos ir paskandino laivą. „Jūratei“ vadovavo lietuviškosios laivybos veteranas J. Andžejauskas. Ji plaukiojo iki 1927 m., kol buvo parduota į Olandiją, iš kur 1930 m. atsidūrė Martinikos saloje. Ten 1951 m. laivas ir baigė savo dienas.

Ne ką daugiau nuveikė ir akcinė bendrovė „Lietuvos garlaiviai“ (sutrumpintai vadinta „Lietgar“), įkurta Kaune 1928 m. Ją organizavo jūrų kapitonas Teodoras Reingardas, gimęs ir augęs Kaune, save laikęs rusu. Bendrovės pirmininku išrinktas atsargos generolas S. Žukauskas. Bendrovė vos nesuiro tik gimusi, nes norinčių savo pinigų „mesti į vandenį“ atsirado nedaug.

Nupirktieji laivai atplaukė į Klaipėdą 1929 m. sausio 22 d., su didelėmis iškilmėmis buvo pakrikštyti „Klaipėda“ ir „Palanga“. Garlaivis „Klaipėda“ buvo statytas 1880 m. Anglijoje, „Palanga“ – 1912 m. Kapitonas T. Reingardas surinko lietuvišką įgulą ir ėmė vadovauti „Palangai“, o „Klaipėdą“ perėmė gruzinas kapitonas Azguridi, pasaulinio karo atbloktas į Lietuvą.

Iš pradžių „Lietuvos garlaiviai“ dirbo pelningai, tačiau netrukus prasidėjo pasaulinė ekonomikos krizė ir 1931 m. vasarą laivai liko be darbo. Po metų bendrovė buvo likviduota.

Ekonomikos krizė dar keleriems metams atidėjo lietuviško laivyno kūrimąsi. Tik 1935 m. liepos mėn. „Maisto“ bendrovė iš norvegų keturiems mėnesiams nusisamdė du vienodus garlaivius-šaldytuvus „Rimfrost“ ir „Barfrost“, pastatytus Norvegijoje

1920 metais. Laivai su šaldytos mėsos kroviniais plaukiojo į Antverpeną, Roterdamą, vėliau – ir į Hulį. Laivus valdė Klaipėdoje įsteigta kontora „Lietuvos eksportas“, vadovaujama direktoriaus V. Grudzinsko, o krovinius Klaipėdoje ir užsienyje parūpindavo klaipėdiškė eksporto bendrovė „Sandėlis“.

1936 m. sausio 29 d. į Klaipėdą atplaukė trečiasis bendrovės laivas, pavadintas „Maistu“. Jis pastatytas 1915 m. Švedijoje, turėjo šaldytuvą. Vadovaujamas kapitono B. Krištopaičio, „Maistas“ plaukiojo linija Klaipėda–Antverpenas, pasitaikius krovinių plaukė į Amsterdamą, Roterdamą, Londoną.

Daug vilčių negausiai Lietuvos jūrininkų šeimai suteikė laivininkystės bendrovė „Lietuvos Baltijos Lloydas“, įsteigta Kaune 1936 m. pabaigoje. Bendrovę įkūrė trys galingiausios Lietuvoje valstybinio kapitalo bendrovės: „Maistas“, „Pienocentras“ ir „Lietūkis“. „Maisto“ specialistai iš „Lietuvos eksporto“ perėjo į naujai Klaipėdoje sukurtą „Baltijos transporto bendrovę“, kuri valdė laivus ir rūpinosi kroviniais.

Iki sovietinės nacionalizacijos, iki 1940 m. liepos „Lietuvos Baltijos Lloydas“ įsigijo dar penkis garlaivius.

„Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivyno istorija pažymėta tragiškais pasaulinio karo ir Lietuvos okupacijos ženklais. Garlaivis „Kaunas“, statytas 1931 m. Norvegijoje, nuskendo Šiaurės jūroje ties Belgijos krantais pakeliui į Angliją 1939 m. lapkričio 17 d. vakare. Garlaivis „Panevėžys“, statytas 1924 m. Norvegijoje, nuskendo 1939 m. lapkričio 13 d. Suomų įlankoje, šiauriau Talino, pakeliui iš Leningrado į Klaipėdą, su druskos kroviniu užplaukęs ant povandeninių uolų.

„Lietuvos Baltijos Lloydas“ buvo nacionalizuotas 1940 m. liepos mėn. Jo laivai rugsėjo 29 d. perduoti Latvijos laivininkystei Rygoje. Prasidėjus Vokietijos ir TSRS karui, „Utena“ ir „Kretinga“ plaukiojo tarp karo bazių Taline ir Kronštate. 1941 m. rugpjūčio 14 d. „Utena“ konvojuje, vedama kapitono L. Serafino, Suomų įlankoje, į šiaurę nuo Jumindos iškyšulio, užplaukė ant

minos ir paskendo, o „Kretingą“ kitą dieną subombardavo vokiečių bombonešiai.

Garlaivis „Šiauliai“, statytas 1920 m. Štetine, vedamas kapitono B. Monkevičiaus, tragiškajame konvojuje žūties išvengė. Jį subombardavo vokiečių lėktuvai rugpjūčio 30 d. ties Hoglando sala.

Garlaivis „Marijampolė“, statytas 1919 m. Štetine, 1941 m. birželio 27 d. nuskandintas Dauguvos žiotyse, kad vokiečių karo laivams užtvirtų kelią į Rygos uostą.

Ilgiausiai išgyveno garlaivis „Denny“ („Trakai“). Jis plaukiojo su Panamos, Šveicarijos, Libano vėliavomis, kol galiausiai atsidūrė Indonezijoje, kur vyko pilietinis karas. 1958 m. kovo 28 d. garlaivis buvo subombarduotas.

Nesėkmės persekiojo ir laivininkystės bendrovę „Sandėlis“ Klaipėdoje. Šiai bendrovei, galima sakyti, faktiškai nesisekė, matyt, stigo patirties. Jau pirmaisiais metais „Nida“ užplaukė ant seklumos ties Bornholmo sala. Hitlerininkams okupavus Klaipėdą, bandė palikti savo laivus Klaipėdoje, todėl 1939 m. rugsėjo 3 d., „Nidai“ stovint Škotijoje, anglai jį, kaip vokišką, areš-

tavo ir paskelbė karo grobiu. Didžiulėmis pastangomis M. Reišys po dviejų mėnesių atgavo laivą, tačiau plaukdamas su kokso kroviniu į Švediją, lemtingąją 1939 m. lapkričio 11 d. Alandų salyne „Nida“ užplaukė ant seklumos ir paskendo.

Dar labiau nepasisėkė garlaiviui „Neringa“. „Sandėlis“ jį nupirko 1938 m. sausio mėn. Pirmojoje kelionėje iš Antverpeno į Klaipėdą su kalio druskos kroviniu vasario 28 d. vidurnaktį garlaivis audroje nepataikė į Klaipėdos uosto vartus ir visu greičiu įsirėžė į krantą 14,5 km šiauriau Kopgalio, ties Meškaduobe. Nusken-do trys įgulos nariai, o garlaivis nugrimzdo į smėlį.

Trečiąjį garlaivį „Venta“, pastatytą 1908 m. Anglijoje, M. Reišys prarado panašiai kaip ir „Nidą“.

Nėra abejonių, kad visas lietuviškojo laivyno nesėkmės ir galutinę žūtį nulėmė trys objektyvios priežastys: hitlerinė Klaipėdos krašto okupacija, prasidėjęs Antrasis pasaulinis karas ir galiausiai stalininė Lietuvos okupacija. Jo tragišką istoriją išsaugojo tų įvykių dalyviai, pasitraukę į Vakarus: kapitonai B. Krištopaitis, R. Vilkas, F. Marcinkus. Jų kruopštaus darbo dėka gimė šis rašinys. ■

KLAIPĖDOS UOSTO ISTORINĖ RAIDA IKI ANTROJO PASAULINIO KARO. KLAIPĖDOS ŠVYTURIUI – 200 METŲ

Olga ŽALIENĖ

Lietuvos jūrų muziejaus direktorė

Alozas KAŽDAILIS

Lietuvos jūrų muziejaus kūrėjas, garbės direktorius

Klaipėdos miestas ir uostas pradėjo kurtis 1252 m. vasarą Kalavijuočių ordino riteriams Dangės upės žiotyse, pelkėtoje žemumoje, pastačius pilį. Perėmę seną vikingų tradiciją užgrobti upių žiotis, kad paskui galėtų kontroliuoti upių baseinuose gyvenančių tautų prekybą, riteriai įsikūrė labai palankioje jūrų uostui statyti vietoje. Kuršių nerija saugojo Dangės žiotis nuo vyraujančių vakarų vėjų, vandens keliai Kuršių mariomis, Nemunu, Prėgliumi, Deime vedė į platų būsimą uosto ekonominį užnugarį. Šiandien turimi archeologiniai radiniai patvirtina, kad iki riteriams ateinant 1252 m. tose vietose jau gyveno ir žvejyba bei laivyba vertėsi baltų gentys.

Pilies, o vėliau ir miesto, gyvenimas buvo neįmanomas be laivybos, nes tik laivais į Klaipėdą buvo galima atgabenti statybinių medžiagų, maisto, karių, amatininkų. Tikėtina, kad primityvios uosto krantinės Dangės žemupyje atsirado jau pilies statybos metu, nors rašytinis patvirtinimas Dangėje buvus uostą atsirado dviem šimtmečiais vėliau, kai 1457 m. Gdansko laivynas užgrobė 14 Dangės upėje stovėjusių Liubeko ir Hamburgo laivų. Netrukus, 1475 m., Teutonų ordino magistras suteikė klaipėdiečiams Kulmo teisės privilegiją, leidusią jiems statyti laivus ir verstis jūrų prekyba. Jie ta teise naudojosi, – tai paliudija istorinis faktas, jog 1520 m. Sekminių rytą Gdansko pirkliai jau kelintą kartą užpuolė savo konkurentus Klaipėdoje. Tą kartą jie pasiuntė tris karo laivus, kurie padegė miestą, užgrobė du Dangės upėje stovėjusius burlaivius su vynu, o išplaukdami didžiuliais akmenimis užvertė Dangės žiotis. Ši kliūtis laivybai upės dugne išgulėjo vos ne tris šimtus metų – iki 1816-ųjų.

XVII a. per Klaipėdos uostą į Vakarų Europą buvo išvežami linai, sėmenys, grūdai, kanapės, daugiausia iš Lietuvos. Per metus uostą aplankydavo nuo 20 iki 50 laivų. XVIII a. viduryje per laivybos sezoną atplaukdavo jau per šimtą burlaivių. Mažesnieji, iki 2 m grimzlės, laivai būdavo pakraunami prie krantinių Dangės upėje, didesnieji išmesdavo inkarą mariose ir būdavo pakraunami iš valčių.

Klaipėdiečiai pirkliai ir laivininkai suprato, kad jų verslą stabdo ne tik konkurentai iš gretimų uostų, bet ir jų pačių uosto bėdos: sekli, akmenimis užgriozdinta įplauka į Dangę, o dar labiau – nuolat užnešama, keičianti savo vagą įplauka Klaipėdos sąsiauryje. Įplaukai, dabar pasakytume – farvateriui, gilinti ir reguliuoti trūko pinigų, be to, ir techninės galimybės XVII a. buvo menkos, todėl būdavo apsiribojama farvaterio nužymėjimu navigaciniais ženklais. Seniausią įplaukos į Klaipėdos sąsiaurį aprašymą paliko švedų keliautojas Johanas Mansonas. 1669 m. išleistoje knygoje jis rašė, jog įplaukiant iš jūros į marias, dešinėje, t. y. Kuršių nerijos pakrantėje, stūkso didelė kopa, o priešingoje sąsiaurio pusėje (matyt, kažkur apie dabartinį naftos terminalą) stovi stiebas su iškelta vėliava. Nuo pakrančių į jūrą besitęsiančios sekumos pažymėtos mediniais plūdurai. Truputį vėlesnėje Ch. Hartknocho graviūroje (1684 m.) toje vietoje pavaizduotas aukštas stulpas su žibintu. Tai buvo primityvus švyturys, tiksliau – šviečiantis navigacinis ženklas.

XIII a. įplaukimui iš jūros į marias palengvinti jau buvo naudojama ištisa navigacinių ženklų sistema. Štai uosto statybos inspektoriaus Johanno Samuelio Lilienthalio 1778 m. parengtame Klaipėdos sąsiaurio plane matome krante stovinčias vedles, o farvaterio ri-

bas žymi juodai ir baltai dažyti mediniai plūdurai su vėliavėlėmis ant karčių. Kiek žinome, tokius plūdurus klaipėdiečiai naudojo nuo 1747 m.

Tuo metu buvo pradėta gilinti Dangės vaga. Tam darbu 1745–1747 m. pirmą kartą uosto statybos istorijoje buvo panaudotas bageris, įtaisytas ant baidoko. Šiuo įrenginiu upės vaga buvo išgilinta iki 11 pėdų (daugiau kaip 3 m). Pačioje upėje buvo statomos medinės krantinės, kurias kiekvieną pavasarį po ledonešių ir audrų tekdavo paremuntuoti. Burlaivius į upę įtempdavo, prišvartuodavo prie krantinių ir kraudavo rankomis per specialius pakrovimo-iškrovimo tiltelius. Sunkesni kroviniai būdavo kraunami naudojant burlaivių rangautą. Pakrautiems burlaiviams kartais tekdavo ilgai laukti išplaukimui palankaus rytų ar pietų vėjo.

Vykstant Septynerių metų karui, 1757 m. Klaipėdą užėmė carinės Rusijos kariuomenė ir pasiliko mieste iki 1762 m. Klaipėdai atsivėrė platus ekonominis užnugaris. Nemunu ir mariomis plaukė sieliai, baidokai plukdė grūdus. Tai davė stiprų impulsą uosto vystymuisi ir jo, kaip medžio eksporto uosto, specializacijai. Klaipėdiečiai pirkliai ir laivininkai skubėjo statyti vėjines, o vėliau ir garines lentpjūves, nes išvežti apipjaustytą medieną buvo pelninga. Pirmoji vėjinė lentpjūvė buvo pastatyta 1759 m., 1801 m. jų buvo jau 19, o 1878 m. – 17 vėjinių ir 15 garinių. Paimti medienos kasmet atplaukdavo nuo 800 iki 1000 laivų.

Dangės uoste darėsi ankšta. Lentpjūvės ir medžio uostai (poliais atitverta akvatorija) kūrėsi marių pakrantėje nuo Smeltės iki Vitės kaimo. Paskui lentpjūves į marių pakrantę kėlėsi ir uosto įrenginiai. Tarp didžiausių XVIII a. uosto statybų marių pakrantėje reikėtų paminėti 1784–1791 m. pastatytas Pietų ir Šiaurės balasto krantines, kur burlaiviai, prieš pasikraudami miško medžiagos, palikdavo savo balastą – akmenis, smėlį, žemes. Turėti balasto krantines Klaipėdos uostui buvo itin aktualu, nes didžioji dauguma laivų atplaukdavo be krovinio, su balastu, kurį turėdavo palikti krante. Uosto balasto inspektorius griežtai žiūrėjo, kad balastas nebūtų išmetamas marių protakoje ar Dangėje.

Vis dėlto iki pat XIX a. vidurio Klaipėdos uosto branduoliu ir toliau reikia laikyti Dangės upę nuo žiočių iki Biržos tilto, o marioms atiteko išorinio uosto vaidmuo, kur laivai laukdavo vietos prie krantinės Dangėje arba kraudavosi medieną prie vėjo lentpjūvių. Dangės uostui buvo skiriama didžioji uosto tvarkymo lėšų dalis. XVIII a. viduryje klaipėdiečiams atrodė

svarbiausia neleisti marių srovei smėliu užnešti upės žiočių, todėl ryžosi statyti apsauginius molus – pietinį ir šiaurinį ragus. Į upės dugną buvo kalami rąstų poliai, krantai iš marių pusės sutvirtinami akmenų pylimais. 1749 m. buvo užbaigtas šiaurinis ragas, 1752 m. – pietinis.

XIX a. pradžioje vėl imta valyti upės žiotis ir gilinti vagą bei tvirtinti krantines. Klaipėdos pirklių organizacija, 1808 m. iš valstybės perėmusi Dangės uostą, įsigijo galingesnių įrenginių ir pagilino upės vagą nuo žiočių iki Biržos tilto. Toje atkarpoje gylis siekė 12–14 pėdų (apie 4,5 m), 1814–1816 m. pagaliau buvo pašalinti akmenys iš Dangės upės žiočių.

XIX a. pradžioje Dangės uosto krantinės abipus upės turėjo beveik kilometrą ilgio. Žiemos uosto įrengimas XIX a. viduryje nenustelbė Dangės uosto, nes tuo metu palei Dangę jau buvo įsikūrusios pramonės įmonės, kurioms reikėjo savo krantinių. XIX a. pabaigoje Dangės uostas nusitęsė iki geležinkelio tilto, krantinių statybai ir remontui nuo 1850 m. imta naudoti betoną. Abipus upės stovėjo valstybiniai sandėliai (*Pakhof*), miesto svarstyklės, silkių rūšiavimo pastatas, druskos sandėlis, miško ir grūdų sandėliai, dvi dervos viryklos (Dangėje stovinčiuose laivuose buvo draudžiama kurti ugnį ir virti dervą laivų remontui).

Kuo toliau, tuo labiau darėsi aišku, kad tolesnį uosto plėtrą stabdo rizikinga ir nuolat užnešama įplauka iš jūros į Kuršių marias. Čia laukė dvejiopai kapitaliniai darbai: navigacinių priemonių sutvarkymas ir molų statyba. Pradėta nuo navigacinių priemonių.

1788 m. Klaipėdos miesto taryba pagaliau ryžosi vietoj primityvaus šviečiančio ženklo statyti švyturį pagal uosto statybos inspektoriaus Johanno Samuelio Lilienthalio projektą. Vieta švyturiui buvo parinkta ant 30 pėdų (10 m) aukščio kopos 500 žingsnių atstumu nuo jūros. Švyturys turėjo būti 75 pėdų (25 m) aukščio. Deja, miesto kasoje trūko pinigų, todėl statyba pradėta tik 1792 m. Pirmiausia, kad atlaikytų masyvų statinį, rąstų poliais ir karkasais buvo sutvirtinta pati kopa, o paskui imtas mūryti 3,3 m skersmens (vidinio) bokštas 75 cm storio sienomis. Prie bokšto priglaustame priestate buvo įtaisyti būstai prižiūrėtojams ir laiptai į bokštą. Bokšto viršūnėje turėjo būti įtaisytas svarbiausias švyturio įrenginys, vadinamasis „žibintas“ su „šviesos aparatu“. Deja, įpusėjus statybai miesto kasa pritrūko pinigų. Prasidėjo projekto „koregavimas“: bokšto aukštis apribotas 54 pėdomis (apie 18 m), o „šviesos aparate“ atsisakyta techninės



*Klaipėdos švyturys, XX a. pradžios nuotrauka.
Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys*

naujovės – parabolinių veidrodžių, nes juos būtų tekę užsakyti Anglijoje. Tad pirmojo Klaipėdos švyturio „šviesos aparatą“ sudarė 9 žalvariniai 18 ir 12 colių (45 ir 30 cm) skersmens piltuvo formos reflektoriai, kuriuos apšvietė lajus žibintai. Deja, aparato efektas buvo toks menkas, kad pusės mylios atstumu jis vos prilygo mėnulio pilnaties skrituliui, o toliau jūroje esantys laivai jo iš viso nematė.

1796 m. rugsėjo 1 d. Klaipėdos švyturys oficialiai pradėjo veikti.

Praslinkus vos 20 metų, švyturį teko rekonstruoti. Bokštas buvo paaukštintas 24 pėdomis (apie 8 m), padidintas bokšto viršutinės dalies skersmuo. Klaipėdos švyturys ūgtelėjo iki 80 pėdų (apie 24 m), o jo šviesos šaltinis pakilo į 100 pėdų (29,5 m) aukštį virš jūros lygio. Ant mūro viršaus buvo sumontuota ketinė konsolė, kuri laikė metro su trupučiu pločio galeriją (balconą) aplink svarbiausią švyturio įrenginį – „žibintą“. Šis 11 pėdų (apie 3,5 m) skersmens ir apie 3 m aukščio cilindras buvo pagamintas Klaipėdoje iš švediško plieno ir padengtas vario skarda. „Žibinto“ viršų dengė nupjauto rutulio formos plieninis variu dengtas kupolas. Virš kupolo kyšojo varinis kaminas ir paaukuotas žaibolaidis. „Žibintas“ buvo įstiklintas veidrodiniais Anglijoje pagamintais 60 x 50 cm dydžio langais.

Tą kartą pinigų švyturiui, atrodo, nepagailėta. „Apšvietimo aparatą“ pagamino garsi Džordžo Robinsono (George Robinson) firma Anglijoje. Jį sudarė 13 varinių sidabruotų apie 50 cm skersmens reflektorių. Prieš reflektorius stovėjo aliejaus lempos. Aliejaus turėjo užtekti ilgiausiai 15 valandų žiemos dienai. Kad „žibinto“ stiklai žiemą neapšaltų, „žibinte“ buvo įtaisyta krosnelė. Tad švyturio prižiūrėtojai budėjimą pradėdavo prisitempdami į bokštą malkų ir akmens anglies. Atnaujinto švyturio šviesos spindulys pasiekdavo laivus jūroje už 10 ir daugiau mylių.

Švyturio bokštas buvo nutinkuotas ir nudažytas baltai. 1827 m. iš vakarų pusės bokšto siena buvo padengta vario skarda, nes tinkas neatlaikė drėgmės ir šalčio ciklų. Nuo 1874 m. bokštą pradėta dažyti baltais ir raudonais kvadratais. Tada jam prigijo „raudonojo švyturio“ pavadinimas.

Robinsono aparatas švyturyje išbuvo iki 1909 m., kai jį pakeitė modernus dvigubas prožektorius su Fresnelio optika, kuris siuntė 4 sekundžių trukmės šviesos signalus su 1 sek. pertraukomis į 16 jūrmylių tolį. 1933 m., Lietuvos Respublikos laikais, prie švyturio įtaisytas radijo siųstuvai.

Tokį „raudonąjį švyturį“ klaipėdiečiai matė iki 1945 m. sausio. Nugriauto švyturio vietoje buvo pastatytas medinis 26,4 m aukščio laikinas švyturys su dujų degikliu, o 1950–1952 m. pastatytas dabartinis, gelžbetoninis, kurio šviesos signalo aukštis virš jūros lygio – 44,5 m. 1993 m. spalio 22 d. švyturys tapo Lietuvos Respublikos nuosavybe.

1807 m. marių pakrantėje pastatytas medinis locų bokštas, kurio viršūnėje budėjo locmanas. Pamatęs atplaukiantį laivą, locmanas skambindavo varpu, pranešdamas apie tai uosto locmanams, kurie plaukdavo pasitikti laivo. Sąsiauryje locmanai ir kapitonai orientuodavosi pagal signalines ir krypties vedles, signalus ant švyturio ir locų bokšto, pagal bujas sąsiauryje. 1900 m. vietoje medinio buvo sumūrytas mūrinis 30 m. aukščio locų bokštas.

Tačiau ir šių priemonių nepakako, kad būtų užtikrintas saugus įplaukimas. Reikėjo statyti molus.

Pirmieji bandymai XVIII a. statyti Pietų molą buvo nesėkmingi. Tik 1834 m. ryžtasi statyti Šiaurės molą. Jis buvo statomas iš akmenų ir nugramzdintų bei akmenimis prispaustų žabų ir rąstų ryšulių, viršus buvo išgrįstas storais akmenimis. 1842–1858 m. molas buvo pailgintas. Dar sunkiau sekėsi statyti Pietų molą. Prie jo statybos sugrįžta 1847 m. Abu molus audros

ir ledai smarkiai apgadindavo, dėl to 1875–1879 m. Pietų molas, o 1874–1881 m. Šiaurės molas buvo apmūryti akmenimis ir paaukštinti iki 3 m virš jūros lygio. Molų galai padaryti dar aukštesni. Ir vėliau molai buvo ilginami ir aukštinami. 1925 m. Pietų molas turėjo 1238 m, o Šiaurės – 1140 m ilgio. Protaka žemkase pailginta iki 6,5 m.

1884 m. Šiaurės molo gale pastatytas metalinis švyturys, kuriame degė raudona šviesa. Jis buvo dažomas baltai, todėl jam prigijo baltojo švyturio pavadinimas. 1927 m. Pietų molo gale pastatytas žaliai šviečiantis ženklas.

Uosto plėtrai ypač reikšmingi buvo 1855 m., kai šiauriau Dangės žiočių imta statyti Žiemos uostą. 1876–1878 m. į Žiemos uostą ir pietų balasto krantinę nutiestas geležinkelis.

Iki Pirmojo pasaulinio karo Klaipėda išliko medžio eksporto uostu. Plėsti uosto specializaciją ir didinti krovinių apyvartą trukdė tai, kad Vokietijos vyriausybė protegavo Karaliaučiaus uostą, kuris Gilija, Deime ir Priegliumi perimdavo dalį iš Rusijos Nemunu atplukdytų krovinių. Rusijoje pastačius Romnų–Liepojos geležinkelį, dalį buvusios Klaipėdos uosto rinkos Pietryčių Lietuvoje paveržė Liepoja ir Ryga.

Pagal Versalio taikos sutartį (įsigaliojo 1920 m. sausio 10 d.) Klaipėdos kraštas ir uostas buvo atskirti nuo Vokietijos. Dėl neaiškios politinės padėties, dėl blogos techninės būklės laivų judėjimas ir krovinių apyvarta uoste labai sumažėjo. 1923 m. Klaipėdą prijungus prie Lietuvos, uosto teisinę padėtį reguliavo Klaipėdos krašto konvencijos II priedėlis – Uosto statutas, kuris numatė tarptautinį uosto režimą, t. y. juo lygiomis teisėmis galėjo naudotis visos Tautų Sąjungos narės. Lietuvai, neturinčiai savo laivyno, ši nuostata buvo nenaudinga. Uosto valdymą prižiūrėjo pagal Uosto statuto 5 str. sudaryta Ypatingoji uosto direkcija, kas treji metai renkama iš trijų narių: Lietuvos Respublikos atstovo, Tautų Sąjungos atstovo, Klaipėdos krašto atstovo. Jos nutarimai priimami balsų dauguma. Direkcija skirdavo uosto kapitoną, personalą, nustatydavo jų atlyginimus, sudarydavo Jūrų teismą. Pirmoji direkcija buvo sudaryta 1924 m. spalio 1 d. Jos pirmininku išrinktas inž. Tomas Naruševičius, nariais – Klaipėdos krašto direktorijos pirmininkas Endrius Borchertas

ir norvegas Ingvaras Kjelstrupas. Vėliau direkcijai vadovavo Ernestas Galvanauskas (1927–1928), Ričardas Vysockis (1928–1934), Balys Slizys (1934–1939).

Uostą valdė Susisiekimo ministerija (perėmė 1923 m. birželio 27 d.). Uosto administraciją sudarė uosto kapitono valdyba, uosto darbų valdyba ir skyriai: laivų, uosto padargų, švyturių, ūkio, kopų priežiūros.

Imtasi tvarkyti uostą. 1925 m. pradėtas tiesinti ir iki 8 m gilinti farvateris, baigtas statyti Pietų molas, sutvirtintas Šiaurės molas ir uosto krantinės, rekonstruota elektros stotis. 1930–1932 m. Žiemos uostas išplėstas naujuoju 10 ha dydžio baseinu, kur buvo nutiesta geležinkelio linija, pastatyti 3 elektriniai kranai, specialus kranas javams krauti, elevatorius. Prie šio baseino 1935–1938 m. išaugo didžiuliai „Maisto“, „Lietūkio“, Lietuvos banko sandėliai, 3200 m² talpos šaldytuvai. Prie šiaurinės krantinės pastatyti naftos, benzino, žibalo tankai. Iki 5,5 m pagilinta Dangės upė, uosto farvateryje palaikomas 8–9 m gylis. Krantinėse stovėjo 7 elektriniai kranai. Į pietus nuo Žiemos uosto 1938 m. pradėta statyti 500 m ilgio, 10 m gylio krantinė. Bendras uosto krantinių ilgis tuomet sudarė 8 km, baseino plotas – 560 ha, bendra sandėlių talpa – 120 000 m³. 1923–1938 m. Lietuvos vyriausybė uosto plėtimui skyrė 41,7 mln. Lt. 1938 m. per Klaipėdos uostą išgabenta 420 444 t krovinių, tai sudarė 82% Lietuvos eksporto. Beveik pusę šio kiekio sudarė žemės ūkio produkcija.

Klaipėdos uosto netekimas 1939 m. kovo mėnesį sudavė labai skaudų smūgį Lietuvos ekonomikai. Pagal kovo 22 d. sutarties priedą Lietuvai Klaipėdos uoste buvo palikta (išnuomota 99 metams eksteritorialumo teisėmis) laisvoji uosto zona, kurią administravo naujai įsteigta mišri Klaipėdos uosto bendrovė su vyraujančiu Lietuvos kapitalu. Zona apėmė pusę krantinės prie naujojo prekybos baseino su „Lietūkio“, „Maisto“, ir Lietuvos banko sandėliais bei prieplaukomis, muitinę, locų bokštą. Ji buvo aptverta, darbininkai kasdien atvežami iš Kretingos. Apsikeitus Lietuvos ir Vokietijos prekybinių susitarimų dokumentais, nuo 1939 m. rugsėjo 2 d. buvo galima naudotis šia zona, tačiau jau buvo prasidėjęs karas, uostas paverstas vokiečių karo baze, todėl laisvoji zona mažai naudota, o 1940 m. vasarą ji buvo visiškai panaikinta. ■

LIETUVOS SIENŲ SARGYBOJE: „PREZIDENTAS SMETONA“ 1927–1932 M.

Romaldas ADOMAVIČIUS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus vedėjas

Vienas svarbiausių požymių, apibūdinančių suverenią valstybę, yra jos sienos, nustatytos ir įtvirtintos dvišalėmis sutartimis su kaimyninėmis valstybėmis ir tinkamai prižiūrimos, siekiant užtikrinti visuomenės ir valstybės ekonomikos saugumą.

1918 m. deklaravusi nepriklausomybę Lietuva savo šiaurės ir rytų ribas nustatė sutartimis su Latvija ir Sovietų Rusija. Ribų su Lenkijos užgrobtu Vilniaus kraštu (demarkacinė linija) problema nebuvo išspręsta per visą nepriklausomybės laikotarpį.

Neapibrėžtas buvo Antantei perduoto valdyti Klaipėdos krašto statusas. Kaimyninė Latvija 1918–1920 m. turėjo bendrą sieną su Klaipėdos kraštu, nes Latvijos–Lietuvos siena tapo buvusi Rusijos imperijos Kuršo gubernijos pietinė riba¹. Taigi Lietuva buvo likusi be priėjimo prie Baltijos jūros. 1919 m. 90% Lietuvos užsienio prekybos ėjo per Liepojos uostą². Situacija pasikeitė, kai Arbitražo komisijos 1921 m. kovo 20 d. sprendimu Lietuvai buvo pripažintas 19,5 km ilgio pajūrio ruožas su Palanga ir Šventąja³. Latvijai buvo kompensuota daug didesne teritorija Šiaurės Rytų Lietuvoje.

Taigi tik nuo 1921 m. Lietuvos valstybė ribojasi su jūra. Žinoma, šis pajūrio ruožas be tinkamai įrengto uosto Lietuvos ekonomikai didesnės reikšmės negalėjo turėti. Lietuvos politikų ir verslininkų akys krypo į Klaipėdos uostą. Pirmoji lietuviška jūrų ir upių laivininkystės firma „Lietuvos garlaivių bendrovė“ savo jūrų laivus (motorinius burlaivius „Jūratė“ ir „Kastytis“) užregistravo Jurbarke, tačiau įsteigė ir atstovybę Klaipėdoje, „Union“ viešbutyje. Bendrovė 1921 m. pra-

džioje paskelbė ketinanti statyti šešis jūrų garlaivius ir burlaivius bei registruoti juos Antantės administruojamame Klaipėdos uoste. Kovo 4 d. čia pasirodė anksčiau uoste klaipėdiečiams neregėta trispalvė vėliava: iš Kylio į Klaipėdą krovinio paimti atplaukė „Jūratė“⁴.

Karo laivo klausimas (1923–1927 m.)

Kol nebuvo išspręsta Klaipėdos krašto ir uosto statuso problema, lietuviškojo jūrų laivyno plėtros ir jūrų sienos apsaugos planai neturėjo rimtesnio pagrindo. Vis dėlto diplomatinėmis priemonėmis ruošiant sąlygas Klaipėdos krašto prijungimui prie Lietuvos, nebuvo pamiršti ir laivyno reikalai. Derybose su Sovietų Sąjunga dėl galimos karinės pagalbos žygiui į Klaipėdą Lietuva užprašė ne tik 50 000 šautuvų, 200 mln. šovinių, kelių kulkosvaidžių, bet ir *karinio laivo*⁵. Tai buvo logiškas žingsnis, nes planuojant uosto perėmimą, buvo atsižvelgta ir į tai, kad gali prireikti jį ginti.

Reikia paminėti rusų enciklopedinio pobūdžio leidiniuose ir karo laivyno istorijos mylėtojų interneto portaluose tiražuojamą žinią apie 1922 m. rugpjūčio 2 d., kaip datą, kai Lietuvos vyriausybė „Paryžiaus sutartimi“ gavo savo karo laivynui vokiečių minų tralerį. Iš pirmo žvilgsnio neaišku, kodėl įvykiai paankstinti beveik penkeriais metais, be to, iškraipyti. Ši data paminėta ir vokiečių šaltiniuose (žr. žemiau)⁶.

1923 m. sausio įvykiai, suteikę Lietuvai galimybę tapti jūrine valstybe, palietė plačius visuomenės sluoksnius. Labai gyvai į Klaipėdos uosto prijungimą sureagavo Lietuvoje gyvenantys buvę Rusijos imperijos

¹ 1819 m. prie Kuršo gubernijos buvo prijungtas Palangos pajūris iki pat tuometinės Vokietijos–Rusijos sienos ties Nemirseta.

² Butkus, Z. *Lietuvos ir Latvijos santykiai 1919–1929 m.* Vilnius, 1993, p. 19.

³ Butkus, Z. Iš Lietuvos ir Latvijos santykių istorijos 1919–1921 m. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai. Istorija*, XXVII. Vilnius, 1987, p. 70.

⁴ *Memeler Dampfboot*, 1921 03 05, Nr. 54; 1921 03 10, Nr. 58.

⁵ Butkus, Z. Bendrininkų kėslai (Vokietijos ir SSRS požiūris į Klaipėdos problemą 1923–39 metais). *Darbai ir dienos*, 21. Kaunas, 2000, p. 195.

⁶ Бережной, С. С. *Корабли и суда ВМФ СССР 1928-1945*. Москва, 1988, с. 317; Широкоград, А. *Корабли и катера ВМФ СССР 1939-1945 г. г.* Минск, 2002, с. 194.

laivyno jūrininkai, kovo mėn. susibūrę į Lietuvos jūrininkų sąjungą. Vis dėlto pirmieji svarstymai apie karo laivyno reikalingumą užfiksuoti ne šios sąjungos posėdžių protokoluose, o „Lietuvos žinių“ puslapiuose. Laikraščio skaitytojas A. Vaičiūnas sausio 26 d. numeryje išspausdintame laiške siūlė kreiptis į tautiečius Jungtinėse Amerikos Valstijose ir prašyti finansinės paramos įsigyti karo laivui, skirtam ką tik atkovotam Klaipėdos uostui ginti. Jo nuomone, kartu su įtakingais veikėjais lėšų rinkti į Ameriką reikėtų siųsti ir kelis operos solistus („kad nebūtų prakalbos nuobodžios“), paagituoti JAV gyvenančius lietuvių kilmės jūrininkus. Skaitytojas manė, kad tokio laivo pavadinimas turėtų priminti Klaipėdos sukilimą (pvz., „Budrys“), ir pirmasis pažadėjo prisidėti prie rinkliavos penkiasdešimčia litų⁷.

Uosto gynimo poreikį to meto situacijoje skatino ir nesureguliuoti santykiai su Lenkija, kuri atvirai reišė politines ir ekonomines pretenzijas į Klaipėdą. Neatsitiktinai jau sausio 16 d. į Klaipėdos uostą demonstratyviai įplaukė lenkų karo laivas – kanonierė „Komendant Pilsudski“⁸.

Vaičiūno straipsnis paskatino diskusiją spaudoje, į kurią įsitraukė ir profesionalai. Mėgėjišką sumanymą rinkti pinigų kreiseriui „Budrys“ sukritikavo laivų statybos inžinierius Tadas Šulcas laikraštyje „Lietuva“. Jis apskaičiavo, kad kreiserio tipo karinis laivas kainuotų apie 20 mln. litų, dar apie milijono litų per metus prireiktų jo išlaikymui ir „liktų toks brangus kreiseris šalia kiaurų stogų mokyklose ir ubagiškų algų valdininkams vien tik užganėdinimui nesveikos tautinės ambicijos... Verčiau rūpinsimės liekamą skatiką suvartoti įkūrimui pas save rimto prekybinio laivyno, sargybinių laivų mūito sienai jūroje apsaugot ir nesigailėti pinigų šviesai, kurios mums dar labai trūksta“⁹. T. Šulcas išreiškė tuo metu visuomenėje ir politiniuose sluoksniuose vyraujančią nuomonę.

Laikraščio „Lietuva“ puslapiuose T. Šulcą parėmė „Jūrininko“ pseudonimu pasirašęs autorius (greičiausiai tai buvo vienas Lietuvos jūrininkų sąjungos įkūrimo iniciatorių jūrų karininkas Teodoras Daukantas). Jis siūlė apsiriboti vienu pasienio laivu su 20 žmonių įgula, išvystančiu iki 16 mazgų greitį, kuris tikėtų sienų apsaugai ir skęstančių laivų gelbėjimo operacijoms. Tokie Rusijos imperijos jūrų sienos apsaugos laivai „Kondor“ ir „Oriol“ prieš karą buvo dislokuoti Rygoje¹⁰.

Jūrų kapitonas Aleksandras Azguridi (pseudonimas „Kapitonas Nemo“) manė, kad taupant lėšas, pakrančių apsaugai, sargybai ir žvalgybai galima panaudoti 50 m ilgio, 6 m pločio, 10–12 pėdų grimzlės krovininį garlaivį su dviem sraigtais ir katilais, kurių reikėtų apšarvuoti ir apginkluoti, o 26–28 žmonių įgulai kūrikus ir jūreivius rinkti iš pajūrio žvejų¹¹.

Kovo mėn. pradėjusi veikti Lietuvos jūrininkų sąjunga rūpinosi profesiniais savo narių reikalais, stengėsi aktyviai dirbti jūrinio švietimo ir kultūros srityje, skleidė tautinio prekybos laivyno ir jūrų mokyklos steigimo idėjas¹². 1923 m. rudenį Seime buvo svarstoma būsimo Jūrų mokyklos (įsteigta kaip skyrius prie Kauno aukštesniosios technikos mokyklos) sąmata. Ta proga A. Azguridi išreiškė nuomonę, kad ši mokykla turėtų būti aukštoji, rengianti kvalifikuotus kadrus tiek komerciniam, tiek kariniam laivynui¹³.

1923 m. vasario 19 d. iš Klaipėdos išplaukė Antantės karo laivai¹⁴. Uostas liko be apsaugos iš jūros pusės. Archyvuose esantys dokumentai liudija, kad Lietuvos valdžia domėjosi karinio laivo įsigijimo galimybėmis. 1923 m. birželio 11 d. Klaipėdos firma „Schreiber & Co“ nusiuntė Lietuvos vyriausybės įgaliotiniui Klaipėdos krašte raštą, kuriame aprašytas vokiečių karo laivyno minų paieškos laivas (M-Boot) ir nurodyti jo techniniai duomenys. Raštas buvo persiųstas į Kauną karo ministerijai¹⁵. To meto situacijoje kaimyninių

⁷ Vaičiūnas, A. Klaipėdos uostui reikia karo laivo. *Lietuvos žinios*, 1923 01 26, Nr. 21. Laikraščio redakcijos žiniomis, JAV tuo metu jau buvo įsikūręs komitetas, pasiūšęs ten nupirkti du karo laivus.

⁸ Lenkų laivas „Komendant Pilsudski“ Klaipėdos sukilime. *Jūra*, 1938, Nr. 1, p. 9–13. Tai buvo jau antras šio laivo vizitas į Klaipėdą. 1921 m. kovo 19–21 d. kanonierė viešėjo uoste, ją aplankė prancūzų karinės ir civilinės administracijos vadovai (*Memeler Dampfboot*, 1921 03 20, Nr. 67). Tų pat metų spalio 12–14 d. uoste lankėsi kita lenkų kanonierė „General Haler“ (*Memeler Dampfboot*, 1921 10 13, Nr. 241). Jau vien šie karo laivų vizitai rodė, kad Lenkijai svarbu, kaip klostysis įvykiai Klaipėdos krašte.

⁹ Šulcas, T. Lietuvos karo laivyno reikalu. *Lietuva*, 1923 02 10, Nr. 33.

¹⁰ Jūrininkas. Lietuvos prekybos laivyno reikalu. *Lietuva*, 1923 02 15, Nr. 37.

¹¹ Kapitonas Nemo. Kreiserio reikalu. *Lietuva*, 1923 03 22, Nr. 65. Neseną civilinės laivininkystės panaudojimo karo veiksmuose pavyzdį galima buvo atrasti Pirmojo pasaulinio karo įvykiuose Kauno apylinkėse, kai Kauno tvirtovės gynybai buvo naudojami apšarvuoti ir apginkluoti mentratiniai Nemuno garlaiviai „Jaroslavna“ ir „Venera“ (Pociūnas, A. Garlaiviai Kauno tvirtovėje. *Kauno istorijos metraštis*, 3. Kaunas, 2002, p. 101).

¹² Adomavičius, R. Lietuvos jūrininkų sąjunga 1923–1940 m. *Jūreivystės raida Lietuvoje*. Klaipėda, 2003, p. 19–24.

¹³ Kapitonas Nemo. Jūrų mokyklos klausimu. *Lietuva*, 1923 10 03, Nr. 22.

¹⁴ *Memeler Dampfboot*, 1923 02 20, Nr. 42.

¹⁵ Lietuvos centrinis valstybės archyvas (LCVA), fondas 386, apyrašas 1, byla 343 (II), lapai 579–580.

valstybių agresijos pavojaus nebuvo, tačiau labai aštriai iškilo kovos su kontrabanda problema. Prancūzmečiu įsikerojusi kontrabanda, ypač nelegalus spirito įvežimas į Lietuvą, buvo lengvo uždarbio šaltinis tūkstančiams Klaipėdos krašto gyventojų. Diplomatiniais žygiais išsprendus Klaipėdos krašto kaip autonominio darinio Lietuvos valstybės sudėtyje statusą, pirmaeilu tapo būtent muitų sienos apsaugos uždavinys.

Kontrabanda gabenta ir jūros keliu. Klaipėdos laikraščių skiltyse apie laivų judėjimą uoste 1922 m. pab. – 1923 m. pr. nurodyta daug išplaukiančių su spiritu ir „prekėmis“ mažo tonažo laivų, kurie grįždavo tušti po poros dienų, matyt, palikę krovinį nesaugomose pakrantėse. Vyriausybė 1923 m. rudenį iš Klaipėdos uosto direkcijos įsigijo ir jūrų sieną saugančiai valstybės policijai perdavė senus mažus motorlaivius „Argus“ (buvo pavadintas „Savanoriu“) ir „Möwe“ („Lietuvaitė“)¹⁶. Šie lėti laiveliai, kaip ir 1925 m. pabaigoje policijai perduotas motorlaivis „Šaulys“, kovoje su kontrabanda buvo labai neefektyvūs, jie tiesiog nepavydavo kontrabandininkų laivų, be to, buvo mediniai ir nesaugūs įguloms, nes persekiojami sienos pažeidėjai neretai



Lietuvos pasieniečiai sulaikytame kontrabandininkų burlaivyje „Kehrwieder“ 1926 m. rudenį. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

atsišaudydavo¹⁷. Buvo akivaizdu, kad reikia modernesnio metalinio laivo.

Jūrų sienos apsaugos situacija 1926 m. pradžioje nupasakota Klaipėdos uosto kapitono Liudviko Stulpino rašte Lietuvos vidaus reikalų ministrui Antanui Endziulaičiui. L. Stulpinas kovą su kontrabanda pavadino nerezultatyvia, nes Klaipėdos krašto valstybinė policija naudoja senus ir tik ramiu oru jūroje galinčius plaukiojti laivus, kurie yra silpnai ginkluoti, be to, juos reikia remontuoti. Iki tol Uosto valdyba kontrabandininkams gaudyti pasieniečiams kartais leisdavo naudoti locmanų tarnybos garlaivį „Von Schlieckmann“ (vėliau pavadintą „Šarūnu“), tačiau tuo atveju šis laivas būdavo atitraukiamas nuo tiesioginių pareigų, o ir jo įgula pradėjo protestuoti, nenorėdama rizikuoti ginkluotuose susirėmimuose, nors už kiekvieną tokį išplaukimą buvo mokama 150 litų¹⁸. L. Stulpinas pasisiūlė padėti valstybei spręsti šią problemą ir pristatyti „tinkamą karo laivą kontrabandai jūroje persekiojti“. 1926 m. kovo 10 d. ministras persiuntė L. Stulpino raštą ministrui pirmininkui, prašydamas įtraukti pasiūlymo svarstymą artimiausio kabineto posėdžio dienotvarkėn¹⁹. L. Stulpinas, gavęs leidimą ir vyriausybės garantijas, žadėjo nupirkti gerai ginkluotą karo laivą, kuriuo leistų naudotis valstybės policijai muitų sienai apsaugoti už tokį atlyginimą, koks buvo numatytas įstatymų už kontrabandos sugavimą. Pirmenybę jis teikė M-Boot (taip rašte; turėtas galvoje minėtas minų paieškos laivas: vokiškai: *Minensuchboot*) tipo laivams²⁰ ir prašė 100 000 litų paskolos laivo remontui, jei tokio laivo įsigijimo klausimas būtų išspręstas teigiamai. Vidaus reikalų ministras tokį „komerciškai valstybišką“ L. Stulpino pasiūlymą apibūdino kaip priimtina. Uosto kapitonas buvo parengęs ir atsarginį variantą: kovai su kontrabanda pritaikyti laivą „Heinz“ (Klaipėdoje tokiu pavadinimu tuo metu buvo registruotas garinis jūrų vilkikas), kuriam pertvarkyti reikėtų 50 000 litų paskolos. Paskolas L. Stulpinas žadėjo garantuoti savo turtu.

¹⁶ Lietuvos policija įstatymų ir tvarkos sargyboje. Čikaga, 1974, p. 71.

¹⁷ Klaipėdos krašto pasienio policijos laivynas. *Policija*, 1933, Nr. 12, p. 189–191. Kokie tai buvo laivai, matyti iš motorlaivio „Lietuvaitė“ likimo. 1927 m. naktį į lapkričio 1 d. šis laivelis buvo pririštas prie tuo metu jau pradėjusio savo tarnybą naujojo sienų apsaugos laivo „Prezidentas Smetona“, kuris stovėjo mariose išmetęs inkarą. Naktį siautėjo audra, o rytą susiruošę krantan „Lietuvaitės“ įgulos nariai savo laivo neberado – jis nuskendo užpiltas bangų (*Memeler Dampfboot*, 1927 11 01, Nr. 256).

¹⁸ Schiesserei auf See. Missbrauch des Lotsendampfers. *Memeler Dampfboot*, 1926 02 09, Nr. 33.

¹⁹ LCVA, f. 923, ap. 1, b. 476, l. 61, 91.

²⁰ Būtent tokio tipo (analogišką 1923 m. rekomendavo įsigyti Klaipėdos firma „Schreiber & Co“) laivas buvo nupirktas ir pavadintas „Prezidentas Smetona“ 1927 m. Klaipėdos miesto spaudoje tuo metu buvo pasirodžiusių užuominų apie uosto kapitono L. Stulpino verslo ryšius su brolių Bieberių firma. Kad jos turėjo pagrindą, galime spręsti iš vėliau paaiškėjusio fakto, jog laivas Vokietijoje nupirktas tarpininkaujant būtent šiai firmai. Savo pasiūlymus dėl būsimą karo laivo pateikė ir tada Klaipėdos uosto direkcijai vadovavęs Tomas Naruševičius (*Memeler Dampfboot*, 1927 05 10, Nr. 108).

Sutartis L. Stulpino pasiūlytomis sąlygomis taip ir nebuvo sudaryta, tačiau jo siūlymas paskatino valdžią imtis konkrečių veiksmų karo laivui įsigyti. Ministrų kabineto nutarimu buvo pakeista biudžeto sąmata ir numatyta 250 000 litų „kontrabandai persekioti laivui įsigyti ir palaikyti“²¹.

Padėtis pasikeitė po 1926 m. Seimo rinkimų. Valdžia Lietuvoje atiteko kairiųjų partijų sudarytai vyriausybei, kuri nesirūpino laivo pirkimu²². Tuo tarpu per šiuos metus įvyko septyni ginkluoti pasienio policijos laivų susirėmimai su kontrabandininkais, buvo sunkiai sužeistas laivo vadas. Sulaukyti du motoriniai burlaiviai ir 45 irklinės valtys, konfiskuota 33 000 l spirito. Jūros keliu į Lietuvą patekdavo apie 70% kontrabandinio spirito²³.

Po 1926 m. gruodžio 17 d. perversmo atėjusios į valdžią politinės jėgos atgaivino pastangas įsigyti karo laivą. Jau gruodžio 20 d. naujasis vidaus reikalų ministras Ignas Musteikis, kuris prieš tapdamas ministru dvejus metus vadovavo Klaipėdos krašto pasienio policijai ir puikiai žinojo jūros sienos apsaugos problemas, kreipėsi į ministrą pirmininką, prašydamas teisę disponuoti laivo pirkimui nepanaudota suma ministerijai pratęsti iki 1927 m. rugsėjo 1 d. Kadangi tokia procedūra nebuvo numatyta įstatymuose, suma buvo perkelta į 1927 m. biudžetą.

1927 m. pradžioje užsienio spaudoje pasirodė skelbimų, kad Klaipėdos uosto ir Lietuvos jūros sienos apsaugai bus perkamas tralerio tipo laivas. Galimiems pardavėjams buvo nurodyti tokie pageidaujami laivo techniniai duomenys: talpa ne mažesnė kaip 300–500 NRT, ilgis 50–60 m, greitis – 14–17 mazgų, ginkluotė – du 75 mm kalibro pabūklai. Pasiūlymų teikimo terminas nustatytas iki kovo 1 d.²⁴

Kol buvo ieškoma tinkamo pirkinio, vyriausybė Susisiekimo ministerijai per Klaipėdos krašto direktoriją pavedė suteikti galimybę pasienio policijai kovojant su kontrabanda naudoti jos žinioje esančius laivus²⁵. Jau kovo 10 d. Klaipėdos krašto pasienio policijos vado Frydricho Emilio Šneideraičio vadovaujami pasienie-

čiai, išplaukę Uosto valdybos garlaiviu „Hagen“ (vėliau pavadintu „Aušra“), ties Kunigiškių kaimu, 8 jūrmylės nuo kranto, sulaukė kontrabandinį spiritą gabenusį motorinį burlaivį „Käthe“.

Balandžio 2–9 d. F. Šneideraitis su komisija buvo pasiūstas komandiruotėn į užsienį apžiūrėti pasienio policijai siūlomo įsigyti laivo. Komisijai grįžus, laivo įsigijimo klausimas 1927 m. balandžio 13 d. svarstytas Ministrų kabineto posėdyje ir nutarta skirti Vidaus reikalų ministerijai laivui pirkti dar 40 000 litų, pas-kui dar 28 500 litų²⁶. Pasirinktas palyginti naujas laivas – 1917 m. Vokietijos karo laivynui pastatytas minų traleris M-59. Oficialiai skelbta už pirkinį sumokėta suma – 289 000 Lt, nors 1929 m. sausio mėn. sudarytoje apyskaitoje nurodytos kiek kitokios išlaidų sumos²⁷.

Laivo tipo pavadinimas lietuvių kalba nėra nusi-stovėjęs. Vok. *Minensuchboot* verčiamas „minų paieškos laivas“, rus. *мпаууук* ir lenkų *tralowiec* – „travavimo laivas, traleris“, angl. *minehunter* – „minų naikinimo laivas“. Vartojamas ir pavadinimas „minų gaudymo laivas“. Pavadinimų variantai apibūdina šio tipo laivų pagrindinę paskirtį: tempiant specialius metalinius tralus per užminuotą akvatoriją, nutraukti nuo inkarų minas ir jas naikinti pabūklų bei kulkosvaidžių ugnimi.

Minų paieškos laivas M-59 (1917–1927 m.)

Pirmojo pasaulinio karo išvakarėse karo laivynų vystymuisi svarbią įtaką darė naujos tendencijos, kurias paskatino kovos su didžiaisiais karo laivais galimybių paieškos. XIX a. stengtasi statyti kuo didesnio tonažo šarvuotus ir didelio kalibro artilerija ginkluotus laivus, kurių susidūrimai ir nulemdavo jūrų mūšių baigtį. Tokie linijiniai laivai ir šarvuočiai ilgai neturėjo konkurentų, tačiau jų statybai ir eksploatavimui reikėjo milžiniškų išteklių. Efektyvių kovos su didžiaisiais karo laivais būdų ieškojimas atvedė prie naujų karo laivų tipų, būtent – povandeninių laivų ir torpedinių katerių, atsiradimo. XIX a. pab. – XX a. pr. tobulėjo ir bene grėsmingiausias kovos su laivais ginklas – minos,

²¹ LCVA, f. 923, ap. 1, b. 479, l. 5.

²² Klaipėdos krašto pasienio policijos laivynas. *Policija*, 1933, Nr. 12, p. 191.

²³ Kontrabanda ir kaip su ja kovojama. *Lietuva*, 1927 02 07, Nr. 30.

²⁴ Kronika. *Lietuva*, 1927 01 20, Nr. 15. Neatmestina, kad karo laivo pirkimo reikalai buvo aptarti sausio 27 d. Kaune vykusiuose Klaipėdos krašto Prekybos rūmų prezidento Louiso Jahno susitikimuose su vyriausybės ministrais, ruošiantis pradėti derybas dėl Lietuvos–Vokietijos prekybos sutarties pasirašymo (*Memeler Dampfboot*, 1927 01 29, Nr. 24).

²⁵ LCVA, f. 923, ap. 1, b. 545, l. 76; *Memeler Dampfboot*, 1927 02 24, Nr. 46.

²⁶ LCVA, f. 923, ap. 1, b. 545, l. 122; Klaipėdos krašto kronika. *Lietuva*, 1927 04 20, Nr. 87. Papildomų sumų prireikė, matyt, laivo apžiūrai doke, anglims įsigyti ir pan. (žr. 1 priedą).

²⁷ LCVA, f. 832, ap. 1, b. 1, l. 15. Tikslesnė išlaidų apyskaita 1 priede.

kurios pirmą kartą masiškai buvo panaudotos Pirmojo pasaulinio karo metais. Kariaujančių valstybių laivynai ir aviacija prieš jūrų komunikacijose (daugiausia Baltijos ir Šiaurės jūrose) pastatė apie 310 tūkstančių įvairių tipų minų²⁸. Minomis nuskandinta 180 karo laivų; tai sudarė 40% bendro žuvusių karo laivų skaičiaus.

Minoms aptikti ir naikinti apie 1910 m. buvo sukurtas specialus karo laivų tipas – gariniai minų paieškos laivai, išsivystę iš medinių irklinių, vėliau garinių barkasų, naudotų kovoje su minomis. Jiems buvo būdinga maža grimzlė (galimybė plaukti virš inkaruotų minų, kurios buvo statomos laivams su didele grimzle naikinti) ir palyginti galingas variklis (galimybė traukti sunkų metalinį tinklą, naikinantį ir nutraukiantį nuo inkarų minas). Iki 200 tonų vandens talpos mediniai traleriai naikino minas jūros priekrantėje, uostų akvatorijose. Didesnieji, plieniniai, iki 600 tonų vandens talpos laivai buvo naudojami operacijose atviroje jūroje, darė kelius minų laukuose didiesiems laivams. Nors Pirmojo pasaulinio karo metais pastatyta daug minų tralavimui skirtų laivų, šiuo tikslu buvo pritaikomi ir žvejybos laivai, nes dėl masinio minų naudojimo tokių laivų labai trūko.

Vokietijos karo laivynui tuo metu buvo tiekiami šių tipų minų paieškos laivai: M-1 (425 t vandens talpos, 2 m grimzlės, ginkluoti vienu–dviem 88 mm pabūklais, greitis 16 mazgų), M-27 ir M-87 (480–590 t vandens talpos, grimzlė 2,3 m; dvi 105 mm patrankos). Šie laivai naudoti ne tik minoms naikinti, bet ir turėjo įrangą, skirtą joms pastatyti (paimdavo iki 30 minų)²⁹.

Karo pradžioje Imperijos karo laivyno valdyba (*Reichsmarineamt*) paskelbė mažos grimzlės ir gerų jūrinių savybių minų paieškos laivo projekto konkursą, kurį laimėjo Gestemiundės laivų statykla „G. Seebeck A.G. Schiffbau, Maschinenfabrik und Trockendocks“. Įmonėje anksčiau karo laivai nebuvo statomi, tačiau projektas buvo toks vykęs, kad Imperijos karo minis-

terijos užsakymais aprūpino ne tik šią, bet ir kitas laivų statyklas³⁰. Gestemiundėje 1914–1916 m. buvo pastatyti minų paieškos laivai M1–M6, M15–M17, M31–M34, M50–M53. Per pusmetį pastatomas laivas karo įstaigoms atsieidavo pusę milijono markių. Paskutinis minų paieškos laivas M-176 Vokietijos karo laivynui buvo nuleistas 1918 m. spalio 26 d. Štetine. Tai buvo paskutinis iš 119 didžiųjų tralerių serijos, kurios pirmasis laivas M-57 buvo nuleistas į vandenį Gestemiundėje 1917 m. sausio 1 d.³¹ Šešis tokius laivus (M57–M62) buvo planuojama panaudoti Dunojaus upėje. Jie buvo vertinami kaip patvarūs ir manevringi laivai.

M-59 (būsimasis „Prezidentas Smetona“, „Pirmūnas“, „Koral“) buvo nuleistas G. Seebecko laivų statykloje 1917 m. spalio 31 d. (statybos numeris 402). Jau lapkričio 30 d. laivas turėjo sukomplektuotą įgulą ir buvo pasiruošęs išplaukti. 525 tonų vandens talpos laivo plieninio korpuso didžiausias ilgis buvo 59,3 m, didžiausias plotis – 7,3 m, grimzlė – 2,15 m. M-59 ginkluotę sudarė du 88 mm (kitais duomenimis – 105 mm) pabūklai ir 30 minų. Dvi trijų cilindų firmos „Schulz“ garo mašinos teikė 1850 AG galingumą. Reikiamas slėgis garo katiluose buvo pasiekiamas dviejose pakurose kurenant anglis, kurių bunkeriuose tilpo 160 tonų. Dviem sraigtai varomas laivas turėjo pasiekti 16–16,5 mazgų greitį. Nepapildydamas kuro atsargų jis ekonomiškai 14 mazgų greičiu galėjo nuplaukti 2000 jūrmylių³². Laivo korpusui naudotas specialios markės laivų statybai skirtas „Siemens–Martin–Flusseisen“ plienas³³.

Sprendžiant iš turimos medžiagos, M-59 karo veiksmuose pagal paskirtį nebuvo naudotas, nes karas netrukus baigėsi. „Teišarnavęs“ vos 4 mėnesius, vėliau laivas buvo nuginkluotas ir užkonservuotas³⁴, todėl 1926 m. jo būklė buvo dar nebloga. Kaune pasklidus žiniai apie perkamą karo laivą, žurnale „Kardas“ buvo išspausdintas Lietuvos jūrininkų sąjungos nario Teodoro Reingardo straipsnis, kuriame jis skaitytojus su-

²⁸ Mankowski, St. *Małe okręty wojenne*. Warszawa, 1971, s. 26.

²⁹ Kosiarz, E. *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*. Gdańsk, 1979, s. 37.

³⁰ Varkalis Georgas Dietrichas Seebeckas (1845–1928) 1870 m. įsikūrė Gestemiundėje ties Gestės ir Vėzerio upių santaka (Žemutinėje Saksionijoje, netoli Bremeno) ir pradėjo statyti nedidelius barkus bei vilkikus, vėliau – žvejybos garlaivius. 1907 m. fabrike dirbo 1054 darbininkai (<http://werften-fischtown.de/ssw1.html>).

³¹ www.german-navy.de/hochseeflotte/ships/minehunters/m1916/ships.html

³² 1932 m. laivą iš Vidaus reikalų ministerijos perimant Krašto apsaugos ministerijos žinion, komisijos laivo apžiūros aktuose nurodytos siek tiek kitokios techninės charakteristikos (Surgailis, G. Lietuvos karinis laivynas 1935–1940. Vilnius, 2003, p. 7–8). Ten taip pat nurodoma, kad laivas, statytas kaip eskadrinis minų traleris ir baigtas 1918 m., plaukiojo labai mažai (LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 102). Laivo perdavimo akte jo statybos data nurodyta vėl klaidingai: 1916 m. (ten pat, l. 86).

³³ LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 72. Po Pirmojo pasaulinio karo Vokietijoje liko 37 šio tipo laivai, iš kurių 32 sulaukė Antrojo pasaulinio karo (Гончаров, В. Строительство германского флота перед войной и во время Второй мировой войны. Приложение 1 к книге: Тулейя, Т., Вудворд, Д. *Сумерки морских богов*. Москва, 2000, с. 488.)

³⁴ Laivas „Prezidentas Smetona“. *Policija*, 1928, Nr. 6–7, p. 14. Įvairiuose šaltiniuose (ir vokiečių) šmėkšteli užuominų apie laivo perdavimą Lietuvai 1922 metais (www.german-navy... nurodoma net tiksliai 1922 m. rugpjūčio 2 d. data). Nepatikrintais duomenimis, 1922 m. laivą Hamburge

pažindino su minų tralerių paskirtimi, jų veikimo taktika ir minų tralavimo metodais. Teodoras Reingardas (1883–1947), buvęs caro Rusijos karo laivyno karininkas, 1915 m. pats vadovavo Suomiių įlankoje veikusiam aštuonių minų tralerių divizionui³⁵.

Apsisprendus dėl laivo pirkimo, jo kapitono vieta buvo pasiūlyta Adomui Daugirdui, kuris buvo baigęs karo jūrų mokyklą Peterburge ir Balaklavos povandeninių laivų mokyklą, tačiau grįžęs į Lietuvą nutolo nuo jūros reikalų ir pats jautėsi praradęs kvalifikaciją. Balandžio mėn. jis kreipėsi į LJS pirmininką gen. Vl. Nagevičių knygu ir patarimų, nes norįs „atnaujinti žinias“³⁶. Kvalifikuotus jūrininkus lietuvius buvo galima suskaičiuoti ant pirštų, o svetimšalių į karo laivyną kviesti nerizikuota. Antra vertus, Lietuvoje gyvenusių kitų tautybių jūrininkų (ne Klaipėdos krašto gyventojų) buvo vos keletas, o puikią kvalifikaciją ir patirtį turėjęs T. Reingardas nemokėjo lietuvių kalbos. Tuometinėje vidaus politinėje situacijoje tai buvo didelis trūkumas. 1927 m. rudenį visus valdininkus, „kurie per 9 mūsų nepriklausomybės gyvavimo metus nepanorėjo išmokti lietuvių kalbos“, atleido iš tarnybos Susisiekimo ministerija (Karys, 1927, Nr. 36, p. 330).

„Prezidentas Smetona“ 1927 m.

Vilhelmshafene M-59 buvo iškeltas į doką, kur perdažyta povandeninė laivo dalis. Lietuvos ir „Germanische Lloyd“ atstovai dalyvavo laivo garo katilų ir vamzdžių hidrauliniuose bandymuose 21 atm. slėgiu³⁷.

Laivas dar laukė įgulos Vilhelmshafeno uoste, o Lietuvoje jau prasidėjo svarstymai dėl jo panaudojimo. Jūrininkų sąjunga kreipėsi į ministrą pirmininką A. Voldemarą ir siūlė priskirti laivą „po karo žinybos vėliava“ bei naudoti ne tik kontrabandininkams gaudyti, bet prireikus ir krašto apsaugos reikalams, taip pat valstybės reprezentacijai, atplaukus į Klaipėdos uostą kitų valstybių karo laivams. Jūrininkų sąjunga, matyt,

pirmoji išsakė ir aiškiai konjunktūrinį pasiūlymą dėl laivo pavadinimo: „Tegu tas pirmas kariškas tvarkingai užlaikomas laivas bus vienas didžiausių ir kilniausių mūsų politinių ir tautinių aspiracijų simbolis ir tegu bus jam suteiktas mūsų tautos vado – pirmojo ir dabartinio Prezidento Smetonos vardas“³⁸.

Lietuvos jūrininkų sąjungos pareiškimo nuostatos buvo praktiškai įgyvendintos Ministrų kabineto birželio 9 d. posėdyje, kai buvo nutarta Klaipėdos krašto policijos reikmėms pirktą laivą perduoti Krašto apsaugos ministerijos žinion, jo išlaikymui naudojant Vidaus reikalų ministerijai skirtus kreditus. Laivas turėjo būti naudojamas vidaus reikalų ministro nuožiūra, pasitarus su krašto apsaugos ministru³⁹.

Ministrų kabinetui buvo pateikti ir Lietuvos karo laivyno vėliavos projektai. Lietuvos jūrininkų sąjunga siūlė ant karo laivo kelti tautinę trispalvę su raudonos spalvos skydu viduryje, ant kurio pavaizduotas aukso spalvos Vyties kryžius. Vidaus reikalų ministerijos variantas buvo raudona vėliava su žalia juosta pakraščiais ir geltonos spalvos Vyties kryžiumi viduryje⁴⁰. Kaip žinoma, pirmasis variantas pasirinktas 1935 m., įkūrus Lietuvos karo laivyną. Kol kas naujasis laivas liko Vidaus reikalų ministerijos žinioje.

Bene pirmą kartą naujo laivo pavadinimas oficialiai buvo paminėtas vidaus reikalų ministro I. Musteikio interviu dienraščio „Lietuva“ korespondentui. Ministras pranešė, kad karo laivas atplauks į Klaipėdą apie birželio 15 d., bus ginkluotas „armotomis ir kulkosvaidžiais“, plaukios su karo įgula ir karo laivyno vėliava, saugos nuo kontrabandos pajūri. Laivui duotas pavadinimas „Prezidentas Smetona“⁴¹.

Lietuvos vėliava ant „Prezidento Smetonos“ flagštoko pirmą kartą suplevėso 1927 m. birželio 5 d. Apie tai radiograma buvo pranešta Jūrininkų sąjungos valdybos pirmininkui generolui Vl. Nagevičiui, o birželio 17 d. 17.00 val. laivas įplaukė į Klaipėdos uostą, sutiktas ir lydymas locų tarnybos laivo bei abiejų jūros

nupirko Klaipėdos uoste veikusi „Bieber“ firma už 1 milijoną tuo metu infliacijos nuvertintų markių. Panašu, kad ši firma suvaidino tarpininko tarp Vokietijos ir Lietuvos žinybų vaidmenį.

³⁵ Reingardas, T. Traulerių paskyrimas. *Kardas*, 1927, Nr. 16, p. 223–225. T. Reingardo atsiminimus spaudai parengė ir išleido kapt. J. Karvelis (Reingardas, T. *Jūrininkas, karininkas, mirtininkas*. Šiauliai, 2000).

³⁶ LCVA, f. 1744, ap. 1, b. 10, l. 3.

³⁷ LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 103.

³⁸ Jūrininkų pareiškimas. *Lietuva*, 1927 05 10, Nr. 104. Pareiškimo iniciatoriumi reikia laikyti LJS vicepirmininką T. Daukantą, kuris po perversmo tapo Kariuomenės vyriausiojo štabo viršininku. Laikraščio „Lietuva“ puslapiuose jūrininkų pasiūlymą laivą naudoti įvairiems tikslams sukritikavęs skaitytojas manė, kad „tarp dviejų auklių kūdikis visada esti be galvos“ ir siūlė laivą skirti tik muitų sienos apsaugai (Baužys, V. Kontrabandininkai ir jūrų laivas. *Lietuva*, 1927 05 23, Nr. 115). Kitų pavadinimo variantų nepasigirdo.

³⁹ LCVA, f. 923, ap. 1, b. 545, l. 148.

⁴⁰ Karo laivyno vėliava. *Karys*, 1927, Nr. 26, p. 241–242.

⁴¹ Iš Vidaus reikalų ministerijos darbų (pasikalbėjimas su ministru p. Musteikiu). *Lietuva*, 1927 06 04, Nr. 125.

sienos apsaugos motorlaivių, sukeldamas didelį miestelėnų susidomėjimą⁴².

Šiek tiek paslaptinę laivo pirmojo reiso į Klaipėdą istoriją daro tai, kad nepavyko rasti žinių apie pirmąją įgulą. Radiograma buvo atsiųsta LJS vadovybei, o tai netiesiogiai rodytų, kad laivui pirmajame reise į Lietuvą tikrai vadovavo A. Daugirdas, kuris buvo LJS narys. Tačiau turint galvoje jo abejones dėl savo kvalifikacijos, reikšminga gali būti 1929 m. sausio mėn. „Kontrabandininkams persekioti laivui įsigyti padarytųjų išlaidų apyskaitoje“⁴³ nurodyta klaipėdiečio uosto locmanų komandoro Makso Radtkės (beje, irgi LJS nario) kelionė į Kauną, matyt, susijusi su įgulos laivo parplukdymui formavimu. Minėtoje apyskaitoje neminimos išlaidos įgulos nuvykimui į Vilhelmshafeną, todėl kyla klausimai: ar laivą į Klaipėdą atplukdė Lietuvos įgula? Gal įgula Vokietiją pasiekė kokiu nors laivu? M. Radtkės, kaip profesionalaus jūrininko, konsultacijų (ar netgi praktinės pagalbos) reikšmė darosi aiški, žinant tautinių jūreivystės kadru trūkumą tuo metu⁴⁴.

Laivo įsigijimo ir parplukdymo peripetijas kiek paaiškina pranešimas apie laivo atplaukimą Klaipėdos dienraštyje „Memeler Dampfboot“. Pranešime informuojama, kad šis laivas reparacijų tvarka parceliuojant vokiečių karo laivyną buvęs parduotas tūlam prancūzui, tačiau taip ir liko Vilhelmshafene, kol jį nupirko klaipėdiečių brolių Bieberių laivininkystės firma ir paskui pardavė Lietuvos vyriausybei⁴⁵. Neatsitiktinai į Klaipėdą įplaukęs traleris buvo pririštas Pietų rage, prie bendrovės „Gebrüder Bieber“ būstinės, kur turėjo įvykti laivo perdavimas. Matyt, toks laivo įsigijimo būdas – per tarpininkus – buvo paprastesnis. Pirmuoju laivo inžinieriumi reise į Klaipėdą buvo paskirtas buvęs Rusijos laivyno karininkas majoras Antanas Michelevičius⁴⁶.

Panagrinęjus minėtą 1929 m. apyskaitą matyti, kad laivas įsigytas be ginkluotės (patrankas teko pirkti atskirai, be to, mažesnio kalibro, nei buvo numatyta) ir be kai kurios navigacinės įrangos, nors korpuso ir katilų būklė buvo patenkinama. Dangėje pririšto laivo su užrašu „Prezidentas Smetona“ ant borto vaizdas

daugelį nuvylė. Keletą metų „kapinyne“ stovėjęs laivas buvo be ginkluotės (laive buvo įrenginiai dviem 75 mm pabūklams pastatyti, tralams tempti, minoms sudėti) ir, saugant nuo rūdijimo, padengtas juodos blizgančios dervos sluoksniu⁴⁷.

Vieni laivą peikė, kiti juo džiaugėsi. Pirmosiomis laivo stovėjimo Dangėje dienomis jį aplankė po Lietuvą ekskursavę Aukštesniosios policijos mokyklos kursantai. Mokyklos viršininko A. Ramanausko įspūdžiai buvo ne tokie jau blogi: „Laivas „Prezidentas Smetona“ daro gana gerą įspūdį. Pats nemažas, daro gerą išvaizdą. Jei su „Savanoriu“ ar kitais panašiais sumušdavo kontrabandistų „flotilijas“, tai šiam pasirodžius jūrose, vargu ar kontrabandistai beišdrįs pasirodyti Lietuvos pakraščiuose. Kaip įtikinantį argumentą turi porą patrankų, kulkosvaidžių gali pasistatyti, kiek norėdamas. Bet ir nemažas. Bevaikščiodamas, belandžiodamas po visokius rūsius, požemius ir kamorkas, net pavargau, bet jau visur ir išlandžiojau, viską pačiupinėjau ir gerokai rankas išsitepiau.

Ant laivo su dalimi ekskursijos ir to laivo viršininku, pasienio policijos vadu p. Šneideraičiu, nusifotografavome atsilankymo atminčiai.“⁴⁸

Žurnale „Karys“ netrukus buvo išspausdintos proginės eilės:

K. Polileika

Karo laivui „Prezidentas Smetona“

*Koks tas laivas yra mūsų,
Kurs jau atplaukė iš Prūsų?
Apie jį maž' ką žinau –
Bet ir tą jums pasakau:
Tas laivas bus labai laimingas,
Jau pats jo vardas toks garbingas.
Jis gražus, kaip gilios senovės
Mūs buvo Lietuvos tvirtovės.
Kada jis plauks arba sustos,
Jo vėliava vis plevėsuos
Po kaimynų jūras, uostus,
Didelius, gražius, išpuoštus⁴⁹.*

⁴² Pirmas Lietuvos laivas „Prezidentas Smetona“. *Lietuva*, 1927 06 07, Nr. 126; „Prezidentas Smetona“ Klaipėdos uoste. *Lietuva*, 1927 06 21, Nr. 137.

⁴³ LCVA, f. 377, ap. 11, b. 157, l. 2.

⁴⁴ Visi Klaipėdos krašto valstybinės policijos laivų vadai ir mechanikai 1926 m. buvo klaipėdiškiai: laivavedžiai J. Deringis, H. Pulkaitis ir V. Večinas, mechanikai H. Lesingas, A. Reserskis ir R. Pulkaitis (LCVA, f. 923, ap. 1, b. 476, l. 151).

⁴⁵ *Memeler Dampfboot*, 1927 06 19, Nr. 141. Šis pranešimas patvirtina Bieberių firmos kaip tarpininkų vaidmenį laivo pirkimo istorijoje.

⁴⁶ *Lietuvos policija įstatymų ir tvarkos sargyboje*. Čikaga, 1974, p. 329.

⁴⁷ Papartis, T. Šis tas apie „Prezidento Smetonos“ laivą. *Karys*, 1957, Nr. 1, p. 7.

⁴⁸ Ramanauskas, A. Per tris dienas aplink Lietuvą. *Policija*, 1927, Nr. 7, p. 19.

⁴⁹ *Karys*, 1927, Nr. 2, p. 256.

Mėgėjiškose kareivio eilėse išreikšti linkėjimai nevirto pranašyste. „Prezidento Smetonos“ tarnybos kelias buvo nelengvas ir dramatiškas.

Be abejonės, karinio laivo įsigijimas žadėjo efektyvią paspartį kontrabandininkus besigainiojantiems pasieniečiams. Vienu metu su pasiruošimu laivo remontui buvo formuojama įgula. Nuo liepos 1 d. „Prezidento Smetonos“ bocmano pareigas pradėjo eiti Juozas Tamašauskas, vyr. mechaniko – Pilypas Cvironka, mašinistais paskirti policijos vachmistrai Robertas Pulkaitis ir Adolfas Reserskis, laisvai samdomu karininku artileristu – policijos leitenantas Povilas Kazakevičius⁵⁰. Liepos 1 d. „Prezidentas Smetona“ su naująja įgula išplaukė į jūrą bandomajam plaukiojimui, išbandyti laivo greitį ir manevringumą. Pasienio policijos vadas F. E. Šneideraitis iš laivo pasiuntė sveikinimo radiogramą vidaus reikalų ministrui I. Musteikiui⁵¹.

Pirmiausia buvo stengiamasi laivui suteikti padoresnę išvaizdą, nes liepos 10 d. į Klaipėdą žadėjo atvykti pats A. Smetona, kurio vizito programoje buvo numatyti žemės ūkio parodos atidarymas, dalyvavimas 7 pėstininkų pulko šventėje ir karo laivo krikštynos⁵².

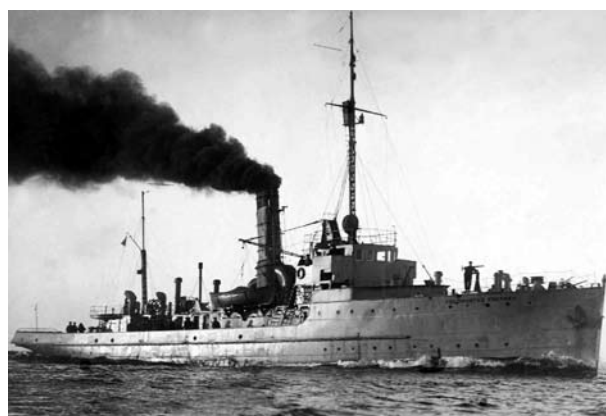
Dėl didelės darbų apimties laivas nebuvo laiku paruoštas priimti prezidentą. Klaipėdiečio dažytojo Franco Rocko įmonė laimėjo konkursą laivo korpuso antvandeninės dalies, antstatų ir patalpų dažymo darbams atlikti. Tai buvo nelengva užduotis. Derva padengti paviršiai buvo švariai nuvalyti iki metalo, nuplauti žibalu ir nudažyti švino bei geležies gruntu ir du kartus – aliejiniais šviesiai pilkais dažais, medinės detalės nulakuotos. Buvo perrinkti ir išvalyti visi mechanizmai, paremontuoti ir išplauti katilai, izoliacija (kiselguzu, asbestu, burių audeklu) padengti garo vamzdžiai. Kartu buvo sukomplektuota ir pastatyta laive būtina plaukiojimams atviroje jūroje įranga ir aparatūra: prožektoriai, lempos, radijo stotis, kompasai, lagai, lotai, valtytys ir t. t. Darbus prižiūrėjo A. Michelevičius⁵³.

Būtiniais laivo tvarkymo darbams atlikti prireikė beveik keturių mėnesių. 1927 m. spalio 28 d. 11.00–12.30 val. „Prezidentas Smetona“ su komisija „Klaipėdos uosto įlankoje“ praplaukė „bandomąją mylią“. Komisiją, kuriai pirmininkavo policijos inspektorius

V. Girštautas, sudarė laivo vadas kapitonas A. Daugirdas, vyr. mechanikas majoras A. Michelevičius, Krašto apsaugos ministerijos atstovas pulkininkas leitenantas B. Platakis, Susisiekimo ministerijos atstovas inžinierius A. Snarskis, F. Šneideraitis ir Valstybės kontrolės atstovai. Laivas plaukė pučiant vakarų–pietvakarių 7–8 balų stiprumo vėjui NNW kursu. Abiem garo mašinoms dirbant bendru 1670 arklių galių galingumu buvo pasiektas vidutinis 16,2 mazgo (8,3 m/s) greitis. Kartu su pagrindinėmis mašinomis veikė ir pagalbiniai mechanizmai, imdami garą iš tų pačių katilų: garo mašina dinamo mašinai varyti, viena vairo mašina, dvi garo mašinos katilams forsuoti, dvi garo mašinos cirkuliaciniams siurbliams, du siurbliai garo kondensatui, du garo siurbliai vandenį katilams tiekti ir garo šildymas gyvenamosioms patalpoms. Komisijos pasirašytame protokole nurodoma, kad visi mechanizmai veikė visiškai tvarkingai⁵⁴. Laivas perduotas Pasienio policijos jūros tarnybai.

Praėjus daugiau nei keturiems mėnesiams nuo tos dienos, kai „Prezidentas Smetona“ atplaukė į Klaipėdą, laivas buvo pradėtas naudoti pagal paskirtį: budėti atviroje jūroje. Jau pirmosiomis lapkričio dienomis laivas ir jo įgula gavo progą parodyti savo galimybes. Ši istorija tuo metu nuskambėjo labai plačiai, nors, matyt, daugelis pasistengė ją kuo greičiau užmiršti.

Lapkričio 3 d. „Prezidentas Smetona“ patruliavo jūroje ties Palanga. Vidurdienį 6–7 jūrmylės nuo kranto buvo pastebėtas nežinomas motorlaivis (povandeninių



„Prezidentas Smetona“ patruliuoja jūroje. 1928 m. nuotrauka. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

⁵⁰ *Policija*, 1927, Nr. 10, p. 36.

⁵¹ Sveikinimai iš „Prezidento Smetonos“ laivo jūrose. *Lietuva*, 1927 07 04, Nr. 147.

⁵² *Policija*, 1927, Nr. 28, p. 258; LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 86, 103; Prezidentas liepos 10 d. dalyvavo numatytuose renginiuose, tačiau naujojo laivo neaplankė. Vis dėlto dieną popiet laive buvo iškilmingai pakelta Lietuvos vėliava (*Lietuvis*, 1927 07 11, Nr. 151).

⁵³ Papartis, T. Šis tas apie „Prezidento Smetonos“ laivą... *Karys*, 1957, Nr. 1, p. 8.

⁵⁴ LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 95.

laivų naikintojų tipo), kuris 15–16 mazgų greičiu bandė sprukti Liepojos link. Lietuvos laive buvo iškeltas signalas, reikalaujantis sustoti, iššautas perspėjamasis šūvis, tačiau pažeidėjai bandė atitrūkti. „Prezidentas Smetona“ per 1,5 valandos juos pavijo ir privertė sustoti. Laivas buvo su Turkijos vėliava ir vadinosi „Hassan Bier“. Leitenantas J. Tamašauskas su penkiais įgulos nariais patikrino jo krovinį ir aptiko daugiau nei 30 tonų spirito, šautuvų šovinių bei kitokios kontrabandos. Kontrabandininkų laivą nutarta sulaikyti ir tempti į Klaipėdą. Tai buvo tik epopėjos pradžia.

Sustiprėjus vėjui ir bangavimui, trūkinėjant plieniniams buksyro trosams, teko atsisakyti pažeidėjų laivo tempimo. „Hassan Bier“ varikliai buvo sugadinti, ir laivas negalėjo plaukti savo eiga. Motorlaivyje likusi patikrinimo komanda su J. Tamašausku per kelias valandas pataisė vieną variklį. Kilo audra, sutemo ir – kontrabandininkų laive likusių pasieniečių nuostabai – „Prezidentas Smetona“ pasuko Klaipėdos link ir nuplaukė. Jis nesunkiai atlaikė audrą ir atplaukė į Klaipėdos uostą lapkričio 5 d. rytą. Apie „Hassan Bier“ ir jame likusius jūreivius keletą dienų nieko nebuvo žinoma, tačiau kontrabandininkų laivo kapitonas atsirado Latvijoje.

Lapkričio 6 d. „Prezidentas Smetona“ vėl išplaukė į Baltiją, šį kartą – savo jūreivių ieškoti. Laive buvo ir F. Šneideraitis su uosto kapitonu L. Stulpinu. Jūreiviai grįžo į Lietuvą lapkričio 9 d. ...sausuma iš Dancigo. Tada ir paaiškėjo jų nuotykių seka. Netekęs ryšio su „Prezidentu Smetona“, lietuvių pasieniečių valdomas kontrabandininkų motorlaivis prarado orientaciją ir įgula Klaipėdos uosto žiburiais palaikė Latvijos krante, ties Papės ežeru, degusias šviesas. Laivo mašinų skyriuje kilo gaisras, todėl vadas įsakė plaukti tiesiai

į krantą. Netoli kranto laivas užplaukė ant sekumos. Gaisrą gesinti padėjo ir išlaisvinti jų prašymu kontrabandininkai. Nutarus gelbėtis, pirmasis su virve priristu gelbėjimo ratu krantan nuplaukė areštuotojo laivo kapitonas. Tuo tarpu žuvo bangos nuplautas laivo mašinistas.

Gelbėjimosi operaciją nutraukė iš tamsos krante pasigirdę šūviai: nežinomas laivas patraukė latvių pasieniečių dėmesį. Prie vairo stovėjusį leitenantą J. Tamašauską kulka sužeidė į koją. Mišrios „Hassan Bier“ įgulos didelėmis pastangomis pavyko nuplaukti nuo sekumos, vėl „atgaivinti“ užpiltą variklį, suremontuoti vairą ir po trijų parų klajonių šiaip taip pasiekti Dancigą⁵⁵, nes likę laive kontrabandininkai sugebėjo apgauti nepatyrusius lietuvių pasieniečius ir išvengti vizito Klaipėdoje. Atviroje jūroje nukentėjo dar du sulaikymo komandos nariai, kurie susižalojo bangų mėtomame laive. Penki jūreiviai grįžo namo, o J. Tamašauskas liko gydytis Dancige. Ši istorija buvo išsamiai nušviesta spaudoje⁵⁶. Klaipėdos laikraščiai nepraleido progos pasišaipyti iš Lietuvos pasieniečių nesėkmės. Buvo paskleista žinia, kad kontrabandininkai patys suėmė pasieniečius ir paleido jūroje. Šis įvykis laivo vadui A. Daugirdui kainavo postą⁵⁷.

Motorlaivio „Hassan Bier“ areštas buvo pripažintas teisėtu, laivas perduotas Lietuvos valstybei ir 1928 m. Klaipėdoje perduotas iš varžytinių⁵⁸.

„Prezidentas Smetona“ – jūros apsaugos laivas (1927–1932 m.)

Dar prieš nuperkant laivą užsimezgsią diskusiją dėl jo panaudojimo nusvėrė jūros sienos apsaugos poreikiai. Jis buvo paliktas Vidaus reikalų ministerijos sistemoje. Organizacijos atžvilgiu tuo metu visų Lietu-

⁵⁵ Iš dienynų ir atminties. Sunki kelių dienų kova su jūra, kontrabandininkais ir net Latvių policijos šautuvų ugnimi. *Policija*, 1933, Nr. 12, p. 201–202.

⁵⁶ Nepaprasti „Prezidento Smetonos“ nuotykių. *Lietuva*, 1927 11 05, Nr. 250; „Prezidento Smetonos“ laivo nuotykių. *Lietuva*, 1927 11 07, Nr. 251; Dėl „Prezidento Smetonos“ jūrininkų likimo. *Lietuva*, 1927 11 08, Nr. 252; Mūsų jūrininkai grįžta į Klaipėdą. *Lietuva*, 1927 11 09, Nr. 253; Mūsų jūrininkai grįžo į Klaipėdą. *Lietuva*, 1927 11 10, Nr. 254. Kokiomis legendomis pavirto šis įvykis, galime įsitikinti, paskaitę „Karyje“ (1991, Nr. 3) V. Butkaus rašinį „Laiko uždangą praskleidus“. Autorius pateikia vieno tada uoste dirbusio klaipėdiečio pasakojimą, kad „Prezidentas Smetona“ lapkričio 4 d. išplaukė į jūrą su nepatyrusia lietuvių įgula ir pateko į audrą. Bijota įplaukti pro siaurus jūros vartus į uostą, todėl laivas keletą dienų stovėjo prieš vėją su veikiančiomis mašinomis, buvo sudegintos anglies atsargos ir visos medinės laivo dalys. Galų gale laivas įplaukė į Dancigo uostą, o vėliau ilgai buvo remontuojamas Dangėje ir uosto dirbtuvėse. Akivaizdu, kad pagyvenęs žmogus supainiojo jaunystės dienų išpūdžius, tačiau jo prisiminimus už gryną pinigą priėmė ir G. Surgailis studijoje „Lietuvos karinis laivynas. 1935–1940“ (p. 20).

⁵⁷ Litauens Flotte bestand aus einem Schiff. *Memeler Dampfboot*. Korespondencijų serija dienraštyje „Memeler Dampfboot“ leidžia pasekti, kaip kito situacija nuo pirmųjų pranešimų iki tikrosios įvykių eigos atkūrimo. Beje, kiekviena suinteresuota šalis turėjo savo „legendą“ (Eine Schmutzgertragödie an der litauisch-lettländischen Grenze. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 06, Nr. 261; „Hassan Bir“ in Danzig eingetroffen. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 08, Nr. 262; Wie „Hassan Bir“ nach Danzig kam. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 13, Nr. 267; Was das Prisenkommando des „Hassan Bir“ erzählt. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 20, Nr. 272. Tautininkų oficioze buvo išspausdintas T. Reingardo straipsnis, kuriame patyręs jūrininkas profesionaliai sukritikavo pasieniečių veiksmus, pagrindinę kaltę priskirdamas laivo kapitono patyrimo stokai (Reingardas, Teodoras. Mūsų nepasisekimo priežastis suėmus kontrabandininkų laivą. *Lietuvis*, 1927 11 22, Nr. 262).

⁵⁸ Dorgeist, Th. Die Handelsflotte des Freistaates Litauen. *Strandgut*, 1985, Nr. 10, S. 108.

vos policijos padalinių veiklą koordinavo VRM Piliiečių apsaugos departamentas. Departamentui tiesiogiai pavaldus Klaipėdos krašto pasienio policijos viršininkas vadovavo krašto policijos komisariatų ir jūros apsaugos laivų veiklai. Jūros apsaugos laivuose („Prezidentas Smetona“ ir minėti motorlaiviai) 1927–1928 m. buvo 6 karininkų ir 27 žemesnio personalo tarnautojų etatai⁵⁹. Juos užėmė laisvai samdomi asmenys, kuriems buvo suteikiami sausumos policijos laipsniai. Etatus Ministrų kabinetas patvirtino dar 1927 m. liepos 26 d. Visi karininkų etatai numatyti „Prezidento Smetonos“ įguloje: laivo vadas, vyr. šturmanas, inžinierius mechanikas, karininkas artileristas, jaunesnysis karininkas, bocmanas. Motorlaivio „Šaulys“ įgulą sudarė laivo vadas (ne karininkas), mechanikas, mašinistas ir 2 jūreiviai, motorlaivio „Lietuvaitė“ – laivo vadas ir jūreivis. Be šešių karininkų, laive „Prezidentas Smetona“



Laivo kubrike jūreivius žadina bocmanas P. Balkys. 1929 m. nuotrauka. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

tarnavo 2 vyr. mechanikai, 2 vyr. kūrikai („pečkuriai“), 2 jaun. mašinistai, 4 jaun. kūrikai, 2 jūreiviai vairininkai, radiotelegrafistas, 2 artileristai, 2 kulkosvaidininkai, 2 eiliniai jūreiviai, virėjas ir pasiuntinys⁶⁰.

Po nesėkmingos motorlaivio „Hassan Bier“ sulaukymo operacijos Vidaus reikalų ministerijos vadovybė atleido laivo vadą A. Daugirdą. Šis postas buvo pasiūlytas majorui Antanui Kaškeliui, tuo metu tarnavusiam Kariuomenės štabe. A. Kaškelis buvo jūrininkas profesionalas, baigęs jūreivystės mokyklą Rusijoje, keliolika metų plaukiojęs prekybiniais ir karo laivais, dalyvavęs Rusijos–Japonijos ir Pirmajame pasauliniame karuose. 1915–1918 m. Šiaurės karo laivyne jis vadovavo būtent

minų traleriams⁶¹. Lapkričio 28 d. ministras I. Musteikis rašte ministrui pirmininkui A. Kaškelį apibūdino kaip vieną geriausių jūrų karininkų ir prašė jam skirti 1100 litų mėnesinį atlyginimą („Gero specialisto jūrininko už mažesnę atlyginimą nerasi“)⁶². Naujasis laivo vadas pareigas eiti pradėjo gruodžio 1 d.

Lietuvos įstatymais buvo nustatyta 12 jūrmylių teritorinių vandenų zona Baltijos jūroje. Pasienio apsaugos laivų veiksmus Lietuvos jūros muitų zonoje reglamentavo „Taisyklės apie pasienio apsaugos korpusą“. Kiekvieno zonoje esančio laivo kapitonas privalėjo leisti patikrinti laivą pasienio apsaugos pareigūnams. Pasienio apsaugos laivuose dieną buvo keliama nustatyta muitų vėliava, naktį laivai būdavo atpažįstami iš dviejų vertikaliai ant stiebų degančių mėlynos spalvos žibintų. Neklausančiam signalų laivui sustabdyti leista iššauti du išpėjamuosius šūvius, prireikus – šauti į kapitono tiltelį, paskui į laivą. Bėgantį iš teritorinių vandenų laivą taisyklės leido persekioti ir neutraliuose vandenyse. Ginklo panaudojimo galimybė (tik išimtiniais atvejais) numatyta, jei tikrinamo laivo įgula priešinasi laivą apžiūrint. Pasienio apsaugos laivas turėjo teisę apšaudyti ir šalia kranto neleistinoje vietoje iškraunant krovinį aptiktą pažeidėjų laivą, jei neturėjo galimybės (pvz., dėl grimzlės) prie jo priplaukti, o pažeidėjas nepasidavė po išpėjamojo šūvio. Laivai, kurių vadovybė negalėjo pateikti laivo ir krovinio dokumentų arba kurių dokumentai aiškiai neatitiko esamo krovinio, privalėjo būti sulaukomi ir pristatomi į artimiausią muitinę. Taisyklės nurodė sulaukyti ir tuos laivus, iš kurių prekės muitų zonoje perkraunamos į valtis ir jomis gabenamos į krantą. Po laivo sulaukymo ir apžiūros surašomame protokole buvo nurodomas laikas, vieta, sulaukymo priežastys ir aplinkybės, laivo vėliava, pavadinimas, vado ir įgulos narių pavardės, krovinio rūšis ir apytikrė vertė, laivo kapitono pateikti dokumentai. Protokolą pasirašydavo pasienio apsaugos laivo ir sulaukytojo laivo vadai, ir laivas tuoj pat būdavo pristatomas į Klaipėdos muitinę⁶³.

„Prezidentui Smetonai“ stojus jūros sienos apsaugos tarnybon paaiškėjo, kad su naujuoju laivu sieti lūkesčiai ne visiškai pasitvirtino. Laivas turėjo neblo-

⁵⁹ Mančinskas, Č. *Policija Lietuvoje 1918–1940 m.* Vilnius, 1998, p. 87–90.

⁶⁰ LCVA, f. 923, ap. 1, b. 514, l. 125.

⁶¹ Surgailis, G. *Lietuvos karinis laivynas. 1935–1940.* Vilnius, 2003, p. 162.

⁶² LCVA, f. 923, ap. 1, b. 513, l. 95; *Kardas*, 1927, Nr. 33, p. 490–491.

⁶³ J. T. Kova su kontrabanda jūros muitų zonoje. *Policija*, 1931, Nr. 1, p. 4.

gas jūrines savybes, atitinkamą ginkluotę, pakankamą greitį, tačiau efektyviau jį panaudoti trukdė didelės išlaikymo sąnaudos ir operatyvumo stoka. Nemažai laiko praeidavo, kol gavusio užduotį išplaukti garlaivio įgula pasiekdavo reikiamą slėgį katiluose, o iš dūmtraukio virstantys juodi tiršti dūmai buvo puikus orientyras kontrabandininkams. Kita vertus, vienam laivui kontroliuoti kad ir neilgą jūros sieną buvo sunku. 1927 m. lapkričio ir gruodžio mėn. „Prezidentas Smetona“ praleido jūroje atitinkamai 24 val. 15 min. ir 23 val. 5 min. (vidutiniškai mažiau nei po valandą per parą). Kontrabandos vežėjams likdavo pakankamai laiko netrukdomiems užsiimti savo reikalais⁶⁴.

Jūroje praleidžiamą laiką ribojó didelės eksploataavimo išlaidos.

1927 m. laivo eksploatavimas kainavo . . .	17 809,62 Lt
įgulos išlaikymas	63 411,16 Lt
laivo remontas	20 959,45 Lt

	102 180,23 Lt ⁶⁵ .

Jūroje plaukdamas vidutiniu greičiu, laivas sunaudodavo toną anglies per valandą, plaukiant didžiausiu greičiu šis kiekis padvigubėdavo. Per laivo dūmtraukį „išrūkdavo“ apie 150 litų per valandą⁶⁶.

1928 m. „Prezidentas Smetona“ jūroje praleido 433 val. 10 min. Vasarą, kai kontrabandos srautas buvo ypač didelis, daug laiko užėmė laivo įrangos ir remonto darbai (pvz., birželio mėn. plaukiota vos 10 valandų)⁶⁷. Laivagalyje ant denio buvo pastatyta ir įrengta patalpa („salonas“) su atskira kajute Lietuvos prezidentui, nes tikėtasi, kad jis aplankys savo vardu pavadintą laivą.

Naujas patalpas laive pastatė ir įrengė konkurso būdu pasirinktos Klaipėdos firmos „Franz Kaspereit“ ir „Otto Kadgien“. Klaipėdos krašto pasienio policijos vadovybei iš Vidaus reikalų ministerijos biudžeto atsiskaitymui už atliktus darbus skirta 42 416,85 Lt. Iš šios sumos beveik 7 tūkst. Lt buvo sutaupyta, taigi spalio mėn. ministerijos prašyta leisti už tuos pinigus įsigyti laivui „pelengatorinį kompasą, sekstantą, akvratį, stakles metalui tekinti, elektrinę bormašiną ir indikatorių“⁶⁸.

1928 m. laivo įgula gavo jūreivišką aprangą, kainavusią beveik 18 tūkstančių litų. Įgula buvo formuojama iš laisvai samdomų tarnautojų, jų atlyginimai sudarė didžiąją laivo išlaikymo išlaidų dalį (žr. 2 priedą).

1928 m. balandžio 12 d. laivo inžinieriaus mechaniko pareigas pradėjo eiti inžinierius kapitonas Adolfas Darginavičius. Į Klaipėdą jis atvyko iš Radviliškio, kur tarnavo Technikos pulko Geležinkelių kuopoje. A. Darginavičius buvo baigęs Peterburgo jūrų mokyklos technikos skyrių ir turėjo kelerių metų tarnybos mechaniku karo ir transporto laivuose bei ledlaužiuose patirtį⁶⁹.

Rugpjūčio 8 d. jo vardu pavadintą laivą pagaliau aplankė Lietuvos Prezidentas Antanas Smetona su žmona. Jį lydėjo aukšti valstybės pareigūnai: švietimo ministras K. Šakenis ir Klaipėdos krašto gubernatorium A. Merkys su žmonomis, krašto apsaugos ministras T. Daukantas, Klaipėdos krašto komendantas pulk. R. Liormanas ir kt. Svečiai beveik pusantros valandos praleido jūroje ir buvo pavaišinti kava⁷⁰.

Laivo ginkluotę sudarė minėtos Vokietijoje įsigytos dvi 37 mm kalibro patrankos, viena 57 mm kalibro patranka ir kulkosvaidis. Laivo įgulos nariai buvo ginkluoti revolveriais „Mauser“, „Parabellum“ ir angliš-



Jūrų apsaugos laivo „Prezidentas Smetona“ įgulos rikiuotė Teatro aikštėje 1928 m. gegužės 15 d. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

kais šautuvais. Per susidūrimą su kontrabandininkų motorlaiviu „Hasan Bier“ 1927 m. lapkričio 3 d. buvo „sunaudoti“ 4 laivo patrankos sviediniai ir 495 kulkosvaidžių bei šautuvų šoviniai⁷¹.

⁶⁴ LCVA, f. 832, ap. 1, b. 1, l. 16.

⁶⁵ Ten pat, l. 15.

⁶⁶ Klaipėdos krašto pasienio policijos laivynas. *Policija*, 1933, Nr. 12, p. 189.

⁶⁷ LCVA, f. 832, ap. 1, b. 1, l. 16.

⁶⁸ LCVA, f. 377, ap. 11, b. 157, l. 3, 5.

⁶⁹ *Policija*, 1928, Nr. 5, p. 27. Ministrų kabineto nutarimu jam paskirtas 800 Lt/mėn. atlyginimas.

⁷⁰ Ten pat, Nr. 8, p. 8.

⁷¹ LCVA, f. 377, ap. 1, b. 37, l. 169.

1929 m. „Prezidentas Smetona“ plaukiojo 212 val. 36 min., 1930 m. – 212 val. 36 min., 1931 m. – 113 val. 50 min., 1931 m. – 28 val. 45 min.⁷² Jo eksploatavimas, įgulos išlaikymas ir remontas valstybės biudžetui 1929 m. atsiėjo 328 957,56 Lt, o 1930 m. pirmąjį pusmetį – 87 621,96 Lt⁷³. Iki 1932 m. sausio mėn., kai laivas buvo pastatytas į rezervą, jis išplaukiojo beveik 900 valandų⁷⁴.

Kasmet laive buvo atliekami įvairios apimties remonto darbai. Dukart per metus dažyta laivo išorė. 1928 m. ir 1929 m. gegužės 15–24 d. „Prezidentas Smetona“ buvo tvarkomas Liepojos doke, kur laivas buvo iškeliamas apžiūrėti ir nudažyti korpuso povandeninę dalį. Klaipėdoje laivą dokuoti nebuvo kur. 1929 m. pertvarkyti laivo sraigtai, pastatytas naujas dvisienis dumlakas, 1930 m. pakeista medinė denio danga. Buvo įrengtos dirbtuvės einamajam laivo remontui.

1930 m. pradžioje laivo įgula prie Palangos įvykdė efektingą kontrabandininkų sulaikymo operaciją. Vasario 6 d. iš „Prezidento Smetonos“ ties Palanga, maždaug 10 jūrmylių nuo kranto, atviroje jūroje buvo pastebėti du motorlaiviai. Vienas pabėgo, o antrasis nespėjo pakelti inkaro ir buvo sulaikytas. Dancige registruotame motorlaivyje „Westa“ pasieniečiai aptiko 1810 l spirito. 800 litrų jau buvo spėję nusipirkti ir nugabenti į krantą žvejai. Laivas ir krovinys buvo konfiskuoti⁷⁵.

Klaipėdoje „Prezidento Smetonos“ stovėjimo vieta buvo kairysis Dangės upės krantas ties Grandinių tiltu. 1929 m. balandžio mėn. nupirktos šią vietą žyminčios dvi iškabos su užrašu *Prieplauka laivo „Prezidentas Smetona“*⁷⁶.

Didelės sumos, išleidžiamos garlaivio išlaikymui ir remontui bei įgulos aprūpinimui, vertė Vidaus reikalų ministerijos vadovybę ieškoti ekonomiškesnių ir efektyvesnių jūros sienos apsaugos būdų. 1929 m. spalio 16 d. komisija, sudaryta iš Pasienio policijos ir laivo pareigūnų bei Klaipėdos uosto tarnautojų, patikrino „Prezidento Smetonos“ laive sunaudojamų tepalų bei kuro normas ir nustatė, kad garo spaudimui katiluose pakelti nuo 0 iki 16 atmosferų kiekvienam katilui reikia sukūrenti po 1000 kg anglies, pagrindiniams



Laivo mašinų skyriuje. 1929 m. nuotrauka. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

ir pagalbiniais varikliams pašildyti – 700 kg, plaukti iki 100 aps/min. vienu katilu – 500 kg/val., plaukti iki 125 aps/min. abiem katilais – 1000 kg/val., plaukti iki 200 aps/min. – 1700 kg, garui palaikyti 24 val. apšviečiant ir šildant laivą – 2000 kg (jei oro temperatūra žemesnė nei -10 laipsnių – 2500 kg)⁷⁷. Būtent dideli kurui sunaudojamos anglies kiekiai buvo pagrindinė laivo eksploataavimo išlaidų dalis. Pavyzdžiui (LCVA, f. 377, ap. 11, b. 161, l. 19), Klaipėdos krašto valstybinės pasienio policijos 1932 metų išlaidų sąmatoje laive „Prezidentas Smetona“ sunaudojamos anglies mėnesio norma buvo nurodyta 70 tonų, o aprūpinti laivą šiuo kuru metams buvo prašoma skirti 50 400 litų, bendroms laivo eksploataavimo išlaidoms numačius apie 63 000 litų (vanduo, tepalai, žibalas, alyva, skudurai ir kt. smulkmenos)⁷⁸.

Kartu Klaipėdos krašto pasienio policijos vadovybė paaiškino prie šios sąmatos 1931 m. birželio 18 d. Vidaus reikalų ministrui siūlė keisti kontrabandininkų persekiojimo taktiką. Įsigijus „Prezidentą Smetoną“, laivai su spiritu ir kitokia kontrabanda retai berizikavo davu plaukti į 12 jūrmylių zoną, o draudžiamas prekes perkraudavo į mažus, manevringus ir mažą gramzdą turinčius žvejų laivelius, kurių susekti visame Lietuvos pajūryje nerangus garlais negalėjo. Daug efektyvesni ir ekonomiškesni naujomis sąlygomis galėjo būti nedideli greiti motorlaiviai – du Kuršmarėms ir vienas jūrai⁷⁹. Dar 1931 m. balandžio 14 d. Klaipėdos krašto pasienio

⁷² Stasiulis, Br. Mūsų laivynas ir vandenų sienų saugojimas. *Policija*, 1932, Nr. 22, p. 407.

⁷³ LCVA, f. 832, ap. 1, b. 1, l. 15–16.

⁷⁴ LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 104.

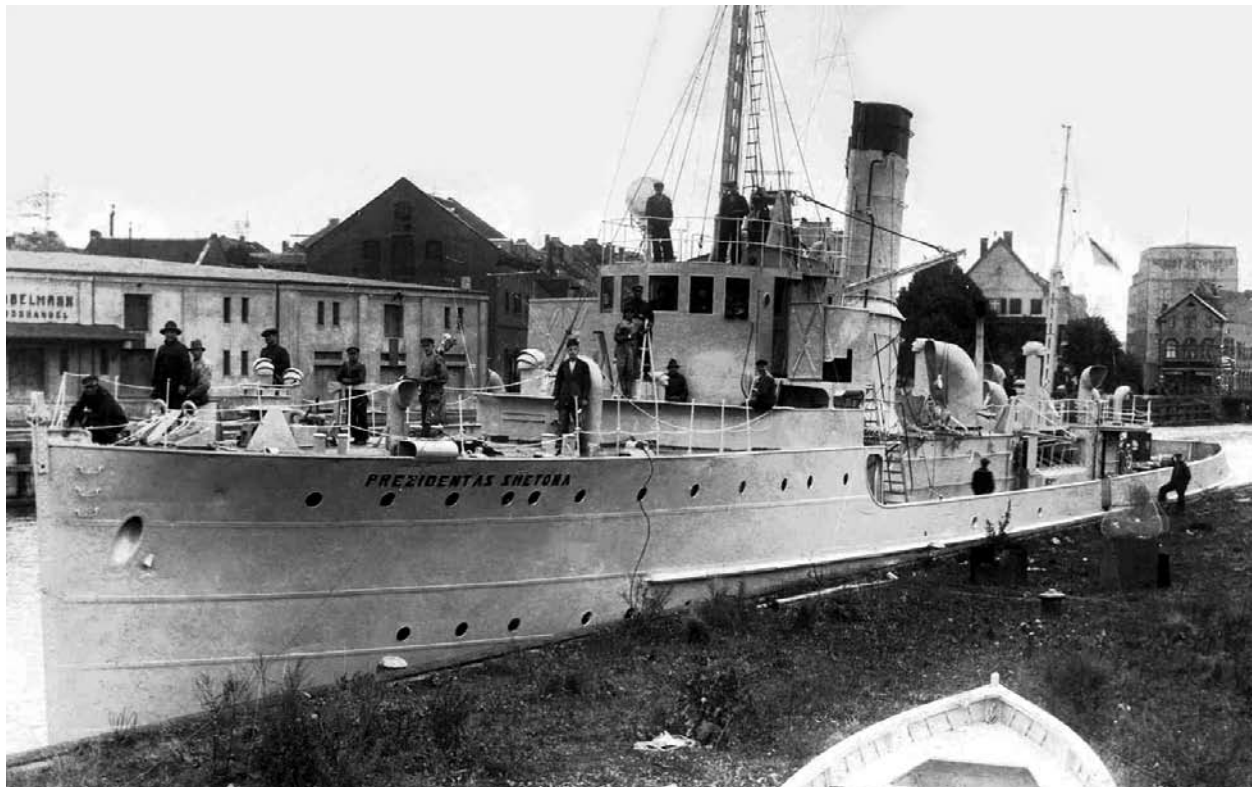
⁷⁵ Spritschmuglerboot „Westa“ aufgebracht. *Memeler Dampfboot*, 1930 02 08, Nr. 33.

⁷⁶ LCVA, f. 377, ap. 7, b. 40, l. 126.

⁷⁷ LCVA, f. 832, ap. 1, b. 1, l. 80.

⁷⁸ LCVA, f. 377, ap. 11, b. 161, l. 9.

⁷⁹ LCVA, f. 377, ap. 11, b. 160, l. 9. Ši idėja buvo įgyvendinta 1932 m., kai Klaipėdoje, „Lindenau“ laivų statykloje, buvo pastatyti ažuoliniai motorlaiviai „Aitvaras“ bei „Žaibas“ ir metalinis jūrinis motorlaivis „Partizanas“.



„Prezidentas Smetona“ Dangės upėje. 1929 m. nuotrauka. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

policijos vadas Bronius Stasiulis ir „Prezidento Smetonos“ karininkai: inžinierius mechanikas Adolfas Darginavičius ir vyr. šturmanas Adomas Janonis buvo pasiūti ilgalaikėn komandiruotėn į Latviją, Estiją, Suomiją ir Švediją susipažinti su tenykšte jūros sienos apsaugos sistema, kovos su kontrabanda būdais, naudojamų laivų tipais, „parinkti laivo tipą Lietuvos pajūrio apsaugos reikalams“⁸⁰. Ši kelionė buvo viena iš priemonių, ieškant būdų pertvarkyti pasienio apsaugos laivyną.

Naujomis sąlygomis laivą „Prezidentas Smetona“ išlaikyti Vidaus reikalų ministerijai neapsimokėjo, nes jo remontas reikalavo vis daugiau lėšų. 1931 m. laivas išplaukiojo tik nepilnas 29 valandas ir ilgam buvo prištas prie krantinės. Iš 1932 metų sąmatos matyti, kad pradėjo atsiliepti ir karo meto statybos trūkumai, nes laivo korpusas buvo pagamintas iš nekokybiško metalo: numatyta keisti 13 korpuso metalo lakštų, be to, perdirbti gelbėjimo valčių nuleidimo įrenginį, dažyti povandeninę dalį patentuotais dažais doke ir t. t. Šiems darbams atlikti reikėjo 42 000 litų⁸¹. Vyriausybė nutarė be reikalo neišlaidauti.

1931 m. lapkričio 24 d. per Susisiekimo ministeriją į Lietuvos Vyriausybę kreipėsi Klaipėdos laivų statykla „Lindenau ir Co.“ ir pasiūlė pirkti jų statomą laivą, kuris galėtų būti naudojamas pakrantėms saugoti ir valstybei reprezentuoti. Iš rašto teksto matyti, kad „Prezidentą Smetoną“ tuo metu nesėkmingai bandyta iškeisti ar parduoti (galbūt pačiai statyklai, kuri gavo užsakymą statyti aukščiau minėtus motorlaivius), kad laivas traktuojamas kaip visiškai nusidėvėjęs ir senas, tetinkantis tik išardyti, nors „karo medžiaga“ (nekokybiškas metalas) vargu ar kompensuotų išlaidas darbo jėgai apmokėti. Paulius Lindenau žadėjo paimti senąjį garlaivį metalo laužui už 50 000 litų, o už siūlomą naują laivą užsiprašė 810 000 litų⁸².

Suinteresuoti asmenys vėl pradėjo gaivinti sumanymą „Prezidentą Smetoną“ naudoti kaip karo laivą. Tokie planai, atrodo, nebuvo pamiršti tarp negausių lietuvių jūrininkų ir anksčiau. 1928 m. rugsėjo mėn. krašto apsaugos ministras Teodoras Daukantas vizito į Latviją metu su Latvijos karo ministru sutarė, kad nuo kitų metų pavasario latviai priims lietuvius, kurių mo-

⁸⁰ *Policija*, 1931, Nr. 9, p. 178; Stasiulis, Br. Pasienio apsaugos sutvarkymas Latvijoje, Estijoje, Suomijoje ir Švedijoje. *Policija*, 1931, Nr. 13–14, p. 256–258; Nr. 15, p. 280–283.

⁸¹ LCVA, f. 377, ap. 11, b. 161, l. 10.

⁸² LCVA, f. 386, ap. 1, b. 760, l. 371–374. P. Lindenau pabandė įsiūlyti Čilės vyriausybės užsakymu statomą kabotazinį motorlaivį, kurį esą nesudėtinga naudoti ir kaip pagalbinį kreiserį. Pasaulio ekonominė krizė veikė ir „Lindenau“ įmonę, turėjusią sunkumų gaunant užsakymų bei realizuojant produkciją (*75 Jahre Lindenau-Werft*. Kiel, 1994, S. 34–37).

kymas kartu su praktika laivuose būtų trukęs 21 mėnesį⁸³. Vėliau Latvijos karo laivyno vadas grafas Kaiserlingas pažadėjo T. Daukantui priimti kelis lietuvius mokytis Liepojos karo laivyno puskarininkių mokykloje nemokamai. Tada paaiškėjo, kad krašto apsaugos ministro derybos su latviais nebuvo derintos su Vidaus reikalų ministerija, kuriai tuo metu priklausė jūros sienos apsaugos laivai ir kuri pirmaisia turėjo būti suinteresuota įgulų kvalifikacija, tačiau turėjo pripažinti jau įvykusį faktą. Kai reikėjo konkrečiai atsakyti latviams apie siunčiamus į Latviją mokytis puskarininkius, Vidaus reikalų ministerijos Piliečių apsaugos departamentas lapkričio 11 d. raštu kariuomenės vyriausiajam štabui pareiškė, kad VRM su latviais tiesiogiai nesitarė ir žemesniojo techninio bei navigacijos personalo siųsti mokytis nemano, nes jiems aktualesnis yra laivo karininko artileristo parengimas⁸⁴.

Nusprendus neefektyvų garlaivį pakeisti naujais motorlaiviais (juos pastatė ta pati Pauliaus Lindenau laivų statykla 1932 m.), į „Prezidentą Smetoną“ atkreipė dėmesį karo žinyba. 1932 m. liepos 28 d. tuo metu Generalinio štabo I skyriuje tarnavęs pulkininkas leitenantas Antanas Michelevičius (buvęs pirmasis laivo mechanikas) štabo vadovybei paruošė pažymą, kurioje argumentavo, kodėl laivą reikėtų perimti iš VRM Krašto apsaugos ministerijos žinion. Jis nurodė, kad jis gali būti panaudotas kaip artilerijos laivas, povandeninių laivų medžioklės laivas, plaukiojanti priešlėktuvinė baterija, bonų uoste statymo laivas, minų statymo laivas ir naikintuvas, brandvachta, žvalgybos, mokomasis, hidrografinis, gelbėjimo, policijos laivas, netgi kaip jachta. Michelevičius siūlė laivą arba remontuoti ir ap-

ginklavus laikyti veikiančią, jame mokytis įgulas, arba išvalyti, užkonservuoti ir palikti uoste minimaliai įgulai prižiūrėti⁸⁵.

A. Michelevičius apžiūrėjo laivą ir spalio 19 d. surašė aktą, kuriame pabrėžė, kad perimamo laivo priežiūrai būtina ieškoti žmonių, nes dabartinė įgula perkeliama į rudenį baigiamus statyti naujus laivus. Laivo priežiūrai vadovauti jis rekomendavo skirti A. Kaškelį. Rašte A. Michelevičius iškėlė ir specialistų trūkumo problemą. Jų trūksta „jau dabar esamiems pasienio policijos ir uosto laivams aptarnauti. Jiems parengti reikia gan daug laiko ir plaukiojančių laivų.“ Jis rašė: „Esu įsitikinęs, kad be karo laivo jų niekas neparuoš, nes civilinės valdžios ir privatūs laivai ima samdomų tarnautojų sąlygomis tik paruoštus specialistus, bet ne mokinius.“⁸⁶

Galutinį sprendimą turėjo priimti vyriausybė. Ministrų kabineto 1932 m. gruodžio 28 d. nutarimu buvo leista Krašto apsaugos ministerijai perimti laivą „Prezidentas Smetona“ iš Vidaus reikalų ministerijos⁸⁷. Buvo pasirinktas antrasis iš Michelevičiaus siūlytų variantų. Vidaus reikalų ministerijos Piliečių apsaugos departamento viršininko įsakymu sudaryta komisija – pirmininkas policijos inspektorius Sinkevičius, Klaipėdos krašto pasienio policijos kapitonas Rimdžius ir laikinai einantis pasienio policijos laivyno vedėjo pareigas Barbarskis – 1933 m. sausio 19–23 d. perdavė pasienio policijos laivą „Prezidentas Smetona“ Vyriausiojo štabo viršininko sudarytai komisijai: pirmininkui pulkininkui leitenantui Michelevičiui, majorui Kaškeliui, kapitonui Darginavičiui, kapitonui Niauroniui⁸⁸. Laivas buvo užkonservuotas ir tik po trejų metų vėl įvestas tarnybon kaip Karo laivyno flagmanas. ■

⁸³ LCVA, f. 929, ap. 2, b. 999, l. 24, 27, 29.

⁸⁴ Ten pat, l. 22.

⁸⁵ Ten pat, ap. 9, b. 81, l. 86.

⁸⁶ Ten pat, l. 98–99.

⁸⁷ Ten pat, f. 923, ap. 1, b. 1144, l. 1.

⁸⁸ Ten pat, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 83–85.

PRIEDAI

1 priedas

Kontrabandai persekiooti laivui įsigyti padarytųjų išlaidų apyskaita*(pagal: LCVA, f. 377, ap. 11, b. 157, l. 2). 1929 m. sausis**I. Turėta kredito:*

- a) Iš 1926 m. nepaprastųjų išlaidų sąmatos paragr. 1430a /5 – 250 000 Lt;
 b) Iš 1927 m. sąmatos Klaipėdos krašto pasienio policijos susisiekimo reikalams (paragr. 96/3, str. 3) Ministrų kabineto leista – 40 000 Lt;

iš viso 290 000 Lt

- c) Be to, iš to paties kredito paragr. 96/3, str. 3 kartu su 40 000 Lt paimta laivo reikalams – 28 500 Lt

iš viso 318 500 Lt*II. Išmokėta:*

	Pardavėjo sąskaiton	Valstybės izdo sąskaiton	Iš viso
Pardavėjams	233 847,18 Lt		233 847,18 Lt
Komisijos dalyviams	8266,50 Lt		8266,50 Lt
V. Biržiškai	1803,12 Lt		1803,12 Lt
Už skelbimus laivui pirkti		42,10 Lt	42,10 Lt
Locmano Radtkės kelionė į Kauną		202 Lt	202 Lt
Pasienio policijos vado išlaidos:			
a) laivo remontui	35 617,20 Lt	2382,80 Lt	38 000 Lt
b) papildomos išlaidos instrumentams ir medžiagoms	2691 Lt	3251,73 Lt	5942,73 Lt
Firmai „O. Kadgien“ už įrengimą kajutės		28 000 Lt	28 000 Lt
Firmai „Kaspereit“ už pastatymą kajutės		7290 Lt	7290 Lt
Iš viso išleista	272 225 Lt	41 168,63 Lt	313 393,63 Lt
Grąžinta išdan			5 106,37 Lt
Iš viso			318 500 Lt

Dokumente ranka įrašyta pastaba:

Pardavėjams priklauso:

- a) Už laivą 289 000 Lt
 (atskaičius už nepristatytas patrankas 37 750 Lt 251 250 Lt)
 b) Už dvi 37 mm patrankas ir šovinius 20 000 Lt
 c) Už 15 tonų anglies 975 Lt

Iš viso 272 225 Lt

2 priedas

Laivo „Prezidentas Smetona“ per 14 mėnesių (1927 06 01 – 1928 09 01) padarytos išlaidos
(LCVA, f. 377, ap. 11, b. 157., l. 1)

I. Tarnautojų algoms	
1) Pagrindinei algai	99 563 Lt
2) Švenčių priedams	4532 Lt
3) Trimečių priedams	1127 Lt
4) Vaikų priedams	3903 Lt
5) Butpinigių priedams	18 615 Lt

iš viso	127 740 Lt
II. Laivo eksploatacijai	
1) Kuras	58 955 Lt
2) Tepalas	2351 Lt
3) Žibalas	556 Lt
4) Smulkiems reikalams	2407 Lt
5) Bėgamam remontui ir kt.	20 000 Lt

iš viso	84 269 Lt
III. Tarnautojų apmunderuotei	17 892 Lt
IV. Šovinių 12 št. po 50	60 Lt

Iš viso	230 501 Lt

Jūrų apsaugos policijos laivo „Prezidentas Smetona“ įgulos nariai 1927–1932 m.

(eiliniai jūreiviai ir kūrikai turėjo policijos vachmistro laipsnį)

Aksamitas. Laivo jūreivis nuo 1927 m. vasaros.

Vytautas Babarskis (1905 02 28 – 1975 07 05). Tolimojo plaukiojimo kapitonas. Klaipėdos krašto pasienio policijos laivyno vyriausiasis šturmanas (vedėjas) nuo 1932 01 01.

Jonas Bagdonas (g. 1900 m.). Laivo jūreivis 1927–1929 m.

Petras Balkys (g. 1902 11 25). Jūreivis nuo 1927 06 20. Laive be pertraukos tarnavo iki 1940 m. Nuo 1929 04 01 – laivo bocmanas (laivūnas).

Zigmantas Baranauskas (1906 10 12 – 1971 06 17). Laivo jūreivis 1927 06 16 – 1928 05 10 ir 1928 10 05 – 1930 12 03.

Juozas Bindokas (g. 1908 03 24). Laikinai ėjo laivo vyr. mechaniko pareigas 1930 05.

Vincas Bučys (g. 1901 04 06). Laivo jūreivis, vairininkas 1928 – 1932 01 01.

Liudas Bučys. Laivo kūrikas 1928–1930 m.

Vitoldas Budreckas. Pasienio policijos vachmistras laive 1931 m.

Pilypas Cvironka. Laivo vyr. mašinistas nuo 1927 07 01.

Adomas Daugirdas (1894–1979). Karo laivyno karininkas. Pirmasis laivo vadas 1927 m. gegužės–lapkričio mėn. Klaipėdos uosto kapitonas 1933–1939 m.

Adolfas Darginavičius (1886–1974). Laivų mechanikas. „Prezidento Smetonos“ inžinierius mechanikas 1928 04 12 – 1932 01 01, laivo inžinierius 1935 08 – 1940 05 09.

Vladas Deksnys. Policijos vachmistras, laivo įgulos narys 1929–1930 m.

Bronius Filipavičius (g. 1901 05 06). Laivo jūreivis 1928 – 1929 11 15.

Gustavas Freidankas (1895–1970). Laivų inžinierius. Laivo vyr. mašinistas 1928 06 01 – 1929 05 01.

Otto Freidankas. Laivo jaunesnysis mašinistas 1929 09 01 – 10 05.

Friedmanas. Laivo mašinistas 1927 m. Sužeistas kontrabandininkų motorlaivio „Hassan Bier“ sulaikymo metu.

Antanas Gabys. Laivo vairininkas iki 1928 05 01, bocmanas 1928 05 01 – 1929 m.

Kostas Gaižauskas. Laivo jūreivis 1932 m.

Vladas Glemža. Laivo jūreivis 1928 – 1929 10 03.

Pranas Grigas. Laivo jūreivis 1928 05 01 – 1929 09 30.

Benius Grunskis. Laivo jūreivis 1928–1929 m.

Vaclovas Gusčiauskas (g. 1906 09 28). Laivo kūrikas ir mašinistas nuo 1927 m. liepos mėn. iki 1939 m.

Jozas Ilčiukas. Laivo jūreivis iki 1929 10 01.

Adomas Janonis (1873 05 07 – 1939 06 07). Jūrų karininkas, šturmanas. Caro Rusijoje baigė jūrų mokyklą, nuo 1895 m. tarnavo Rusijos karo ir prekybos laivynuose. „Prezidento Smetonos“ jaunesnysis karininkas 1927 08 01 – 09 01, laivo vyresnysis šturmanas 1929 06 10 – 1931 08 20.

Lionginas Janušis (Jonušys). Laivo jūreivis, nuo 1929 04 01 – vyr. mašinistas, mašinistas tepėjas.

Jonas Jasiukaitis (g. 1909 10 22). Laivo jūreivis 1928 08 01 – 1931 05 02.

Pranas Jonušis. Laivo jūreivis 1928–1929 m.

Leonardas Kaminskis. Laivo radiotelegrafistas 1927–1930 m.

Aleksandras Karaška. Laivo virėjas 1929 04 15 – 11 15.

Kazimieras Kasputis. Laivo jūreivis 1927 – 1929 06 15.

Antanas Kaškelis (1879 04 12 – 1944 06 12). Karo laivyno karininkas. Vadovavo „Prezidentui Smetonai“ 1927–1932 m. ir 1935–1939 m. Prižiūrėjo laivą 1933–1935 m.

Povilas Kazakevičius. Pasienio policijos karininkas. Laivo karininkas artileristas 1927 07 01 – 1928 01 01.

Martynas Kelpša (g. 1883). Laivo mašinistas nuo 1927 05 01, vyr. mašinistas nuo 1927 12 01.

Nikonas Kirilovas. Laivo jūreivis 1928–1929 m.

Jonas Mačernis. Laivo virėjas iki 1929 01 01.

Kazys Maskoliūnas. Laivo jūreivis 1929 08.

Vladas Maslauskas. Laivo jūreivis nuo 1929 08 01, artileristas.

Stasys Mataitis. Pasienio policijos vachmistras 1927–1931 m. Kulkosvaidininkas taikytojas.

Antanas Michelevičius (1895 06 28 – 1956 02 21). Jūrų inžinierius, pirmasis laivo vyr. mechanikas 1927 05 – 1928 m., vadovavęs laivo remonto darbams 1927 m. vasarą ir rudenį.

Jonas Mikalauskas. Laivo jūreivis 1928–1929 m.

Stasys Navickas. Laivo jūreivis iki 1929 04 30.

Jonas Niauronis. Vyresnysis leitenantas. Laivo karininkas artileristas 1928 02 15 – 1929 02 09.

T. Papliovkinas. Laivo jūreivis 1927 – 1928 12 01.

Vladas Petraitis. Laivo jūreivis 1927–1930 m.

Jonas Petrauskas (Petravičius). Laivo jūreivis nuo 1929 08 05. Nuo 1930 03 10 laikinai ėjo vyr. kūriko pareigas.

Stasys Petrauskas. Laivo kūrikas, nuo 1930 02 01 – vyresnysis kūrikas, vėliau vyr. mašinistas iki 1932 02 01, 1933–1935 m.

Balys Petrutis (g. 1909 06 02). Laivo jūreivis 1928 08 01 – 1931 m.

Robertas Pulkaitis. Laivo mašinistas, vyr. mašinistas 1927 07 01 – 1928 05 01, jaunesnysis karininkas nuo 1928 05 01.

Mikas Pusvaškis. Laivo kūrikas, nuo 1930 01 01 – vyresnysis kūrikas.

Aleksas Racevičius (g. 1907 m.). Laivo kūrikas, vyr. mašinistas 1933 10 10 – 1934 07 01.

Edmundas Račkauskas. Laivo jūreivis 1928 – 1929 10 01.

Vincas Remeikis (g. 1901). Pasienio policijos karininkas. Laivo karininkas artileristas 1929 05 06 – 1930 02 01, Pasienio policijos laivyno vadas 1933 11 01 – 1936 03 01.

Adolfas Reserskis. Laivo vyr. mašinistas 1927 07 01 – 1929 06 01.

Aleksandras Sakavičius. Laivo vyresnysis šturmanas iki 1929 06 10.

Mikas Skėrys. Laivo vyresnysis kūrikas iki 1930 03 10.

Karolis Steponavičius. Laivo jūreivis iki 1929 05 03.

Mikas Šimkus. Laivo vyresnysis kūrikas iki 1929 03 01.

Richardas Šneideraitis. Laivo jūreivis, mašinistas tepėjas 1928–1931 m.

Pijus Šuliauskas. Laivo jūreivis, vairininkas 1927–1930 m.

Juozas Tamašauskas (1900 02 28 – 1975). Karo laivyno karininkas. Pirmasis laivo bocmanas 1927 07 01 – 1928 03 10. Sužeistas kontrabandininkų motorlaivio „Hassan Bier“ sulaikymo metu. 1936–1940 m. vadovavo pasienio apsaugos motorlaiviui „Partizanas“. 1940 m. vasarą laikinai ėjo „Prezidento Smetonos“ („Pirmūno“) vado pareigas.

Juozas Venskūnas. Laivo pasiuntinys 1928–1931 m.

Julius Verba (mirė 1985 04 28). Laivo vyresnysis vairininkas iki 1929 12 01. Laivo artileristas iki 1932 m. Tarnavo laive „Prezidentas Smetona“ iki 1940 m.

Marijonas Vežikauskas. Laivo jūreivis iki 1929 05 03.

Viktoras Vitkauskas. Laivo jūreivis 1927 – 1929 07 08.

ON GUARD OF THE LITHUANIAN BORDERS: *PREZIDENTAS SMENTONA* 1927 – 1932

Romaldas ADOMAVIČIUS

Republic of Lithuania established sovereignty over Klaipeda Region in 1923 and started administrating the Klaipeda Port. As the border control of Klaipeda Region was taken over the problem of fighting against contraband spirit and other goods brought in through the Sea was encountered. Lithuanian Seamen Society urged the Government to purchase a military ship for protection of the sea border and training of navy men.

In spring 1927 the Lithuanian Government bought in Germany minehunter M-59 built in 1917, which was named after the President of the country *Prezidentas Smetona*. The steamer was repaired in Klaipeda and given over to the responsibility of the Ministry of Interior Affairs for the state border protection. The ship was headed by the Captain Daugirdas; from December 1927 the leadership was assumed by Captain Kaskelis. The crew of the ship consisted of the

local seamen from Klaipeda Region and Border Policemen, i.e. hired workers.

Prezidentas Smetona took part in armed clashes with the violators of the state sea border, detained few ships of contrabandists. Seizure was made of large amounts of spirits and other contraband goods. In time the contrabandists started using more speedy motor boats, while exploitation of the steamer *Prezidentas Smetona* for the state border control required high costs. The Ministry of Interior Affairs ordered new modern motor boats in Klaipeda Lindenau Shipbuilding Yard. *Prezidentas Smetona* was taken over by the Ministry of National Defense in December 1932. The ship was suspended until 1935; afterwards she was repaired and for some period of time was a flagship of the Navy.

LITERATŪRA

- Adomavičius, R. Lietuvos jūrininkų sąjunga 1923–1940 m. *Jūreivystės raida Lietuvoje*. Klaipėda, 2003.
- Baužys, V. Kontrabandininkai ir jūrų laivas. *Lietuva*, 1927 05 23, Nr. 115.
- Butkus, Z. Bendrininkų kėslai (Vokietijos ir SSRS požiūris į Klaipėdos problemą 1923–39 metais). *Darbai ir dienos*, 21. Kaunas, 2000.
- Butkus, Z. Iš Lietuvos ir Latvijos santykių istorijos 1919–1921 m. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai. Istorija*, XXVII. Vilnius, 1987.
- Butkus, Z. *Lietuvos ir Latvijos santykiai 1919–1929 m.* Vilnius, 1993.
- Dėl „Prezidento Smetonos“ jūrininkų likimo. *Lietuva*, 1927 11 08, Nr. 252.
- Dorgeist, T. Die Handelsflotte des Freistaates Litauen. *Strandgut*, 1985, Nr. 10.
- Eine Schmuglertragödie an der litauisch–lettländischen Grenze. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 06, Nr. 261.
- „Hassan Bir“ in Danzig eingetroffen. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 08, Nr. 262.
- Iš Vidaus reikalų ministerijos darbų (pasikalbėjimas su ministru p. Musteikiu). *Lietuva*, 1927 06 04, Nr. 125.
- Iš dienynų ir atminties. Sunki kelių dienų kova su jūra, kontrabandininkais ir net Latvių policijos šautuvų ugnimi. *Policija*, 1933, Nr. 12.
- J. T. Kova su kontrabanda jūros muitų zonoje. *Policija*, 1931, Nr. 1.
- Jūrininkas. Lietuvos prekybos laivyno reikalai. *Lietuva*, 1923 02 15, Nr. 37.
- Jūrininkų pareiškimas. *Lietuva*, 1927 05 10, Nr. 104.
- Kapitonas Nemo. Jūrų mokyklos klausimu. *Lietuva*, 1923 10 03, Nr. 22.
- Kapitonas Nemo. Kreiserio reikalai. *Lietuva*, 1923 03 22, Nr. 65.
- Karo laivyno vėliava. *Karys*, 1927, Nr. 26.
- Kontrabanda ir kaip su ja kovojama. *Lietuva*, 1927 02 07, Nr. 30.

- Klaipėdos krašto kronika. *Lietuva*, 1927 04 20, Nr. 87.
- Klaipėdos krašto pasienio policijos laivynas. *Policija*, 1933, Nr. 12.
- Kosiarz, E. *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*. Gdańsk, 1979.
- Kronika. *Lietuva*, 1927 01 20, Nr. 15.
- Lenkų laivas „Komendant Pilsudski“ Klaipėdos sukilime. *Jūra*, 1938, Nr. 1.
- Lietuvos centrinis valstybės archyvas (LCVA), fondas 386, apyrašas 1, byla 343 (II), 760.
- LCVA, f. 923, ap. 1, b. 545, 476, 479, 514, 513, 1144.
- LCVA, f. 832, ap. 1, b. 1.
- LCVA, f. 1744, ap. 1, b. 10.
- LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, 999.
- LCVA, f. 377, ap. 11, b. 37, 40, 157, 161.
- Lietuvos policija įstatymų ir tvarkos sargoje*. Čikaga, 1974.
- Lietuvis*, 1927 07 11, Nr. 151.
- Mančinskas, Č. *Policija Lietuvoje 1918–1940 m.* Vilnius, 1998.
- Mankowski, St. *Małe okręty wojenne*. Warszawa, 1971.
- Memeler Dampfboot*, 1921, Nr. 54, 58.
- Memeler Dampfboot*, 1923, Nr. 42.
- Memeler Dampfboot*, 1927, Nr. 24, 46, 108, 141, 256.
- Mūsų jūrininkai grįžta į Klaipėdą. *Lietuva*, 1927, Nr. 253, 254.
- Nepaprasti „Prezidento Smetonos“ nuotyčiai. *Lietuva*, 1927 11 05, Nr. 250.
- Papartis, T. Šis tas apie „Prezidento Smetonos“ laivą. *Karys*, 1957, Nr. 1.
- Pirmas Lietuvos laivas „Prezidentas Smetona“. *Lietuva*, 1927 06 07, Nr. 126.
- Pociūnas, A. Garlaiviai Kauno tvirtovėje. *Kauno istorijos metraštis*, 3. Kaunas, 2002.
- „Prezidentas Smetona“ Klaipėdos uoste. *Lietuva*, 1927 06 21, Nr. 137.
- „Prezidento Smetonos“ laivo nuotyčiai. *Lietuva*, 1927 11 07, Nr. 251.
- Ramanauskas, A. Per tris dienas aplink Lietuvą. *Policija*, 1927, Nr. 7.
- Reingardas, T. *Jūrininkas, karininkas, mirtininkas*. Šiauliai, 2000.
- Reingardas, T. Mūsų nepasisekimo priežastis suėmus kontrabandininkų laivą. *Lietuvis*, 1927 11 22, Nr. 262.
- Reingardas, T. Traulierių paskyrimas. *Kardas*, 1927, Nr. 16.
- Schiesserei auf See. Missbrauch des Lotsendampfers. *Memeler Dampfboot*, 1926 02 09, Nr. 33.
- Stasiulis, Br. Mūsų laivynas ir vandenų sienų saugojimas. *Policija*, 1932, Nr. 22.
- Stasiulis, Br. Pasienio apsaugos sutvarkymas Latvijoje, Estijoje, Suomijoje ir Švedijoje. *Policija*, 1931, Nr. 13, 14, 15.
- Spritschmuglerboot „Westa“ aufgebracht. *Memeler Dampfboot*, 1930 02 08, Nr. 33.
- Surgailis, G. *Lietuvos karinis laivynas. 1935–1940*. Vilnius, 2003.
- Sveikinimai iš „Prezidento Smetonos“ laivo jūrose. *Lietuva*, 1927 07 04, Nr. 147.
- Šulcas, T. Lietuvos karo laivyno reikalai. *Lietuva*, 1923 02 10, Nr. 33.
- Vaičiūnas, A. Klaipėdos uostui reikia karo laivo. *Lietuvos žinios*, 1923 01 26, Nr. 21.
- Was das Prisenkommando des „Hassan Bir“ erzählt. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 20, Nr. 272.
- Wie „Hassan Bir“ nach Danzig kam. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 13, Nr. 267.
- Бережной, С. С. *Корабли и суда ВМФ СССР 1928-1945 г.* Москва, 1988.
- Гончаров, В. Строительство германского флота перед войной и во время Второй мировой войны. Приложение 1 к книге: Тулейя, Т., Вудворд, Д. *Сумерки морских богов*. Москва, 2000.
- Широкопад, А. *Корабли и катера ВМФ СССР 1939-1945 г.* Минск, 2002.

LAIVŲ BALASTAS KLAIPĖDOJE XVIII–XIX A.

Romaldas ADOMAVIČIUS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus vedėjas

Senieji (istoriniai) miestų toponimai vertinami kaip svarbus kultūrinio paveldo objektas. Gatvės, aikštės ar miesto teritorijos plotų pavadinimuose užfiksuota informacija tampa vertingu šaltiniu istoriui, miestelėnų kartoms kuria „jų miesto“ kultūrinę-istorinę aplinką. Miesto toponimų kaitaliojimas – kad ir kokia intencija tai būtų daroma – griaua šią aplinką, skurdina (paslepia) istorinį paveldą. Politinės XX a. permainos „paslėpė“ nemaža Klaipėdos miesto toponimų, daugelis jų negražinti iki šiol. Iš pastarųjų mūsų temai svarbūs trys: Šiaurės balasto aikštė, Pietų balasto aikštė, Balasto gatvė.

Abi aikštės, tiksliau, šiais pavadinimais įvardytus XVIII–XX a. pr. uosto teritorijos plotus šiandien nuo praeivio žvilgsnio slepia krovos darbų kompanijos „Klasco“ tvora. Balasto gatvė – „Malkų gatvės tęsinys pro Locų bokštą“¹ po 1945 m. sugriovimų pradingo uosto teritorijoje². Netoliese Apkasų (Schanzenstrasse) ir Rojaus (Paradiesstrasse) gatvių kampe stovėjusi mergaičių mokykla buvo vadinama Balasto aikštės mokykla³.



XIX a. pirmosios pusės plane abipus Klaipėdos sąsiaurio pažymėtos balasto iškrovimo aikštės (Ballastplatz). Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

Senuosiuose (pirminiuose) gatvių ir aikščių pavadinimuose užfiksuota tuometinė situacija. Balastas Klaipėdos toponimikoje minimas irgi neatsitiktinai. Burlaivių epochoje kiekviename žymesniame uoste nebuvo apsieinama be balasto pakrovimo į laivus ir iškrovimo iš jų, bet kaimyniniuose Liepojos, Karaliaučiaus, Dancigo uostuose analogiškų toponimų neaptiksimė. Rygos uoste iš viso pasaulio burlaivių atgabentų balastu supiltas vadinamasis Balasto pylimas Dauguvos krante⁴. Apie balastą Klaipėdos uoste kalbėti skatina tai, kad nuo XVIII a. vidurio dėl susiklosčiusios uosto krovinių apyvartos struktūros Klaipėdoje labai padidėjo iš laivų iškraunamo balasto apimtys. Vėliau apie pusantrą šimtmečio balasto iškrovimo, nuvežimo, išdėstymo problema buvo sprendžiama uosto plėtros, jo teritorijos prie Kuršių marių formavimosi kontekste. Balastas paliko žymes ir ne viename Smiltynės bei Koptgalio istorijos puslapyje.

Dideli laivais atgabento smėlio, akmenų, įvairaus grunto kaip balasto kiekiai buvo sunaudoti miesto ir uosto hidrotechninių įrenginių statybose, sausinant pelkėtus Klaipėdos ir jos apylinkių teritorijos plotus.

Chronologiniai temos rėmai pasirinkti neatsitiktinai. Priinama archyvinė medžiaga ir literatūra leidžia jau nuo XVII a. antrosios pusės pasekti Klaipėdos uosto krovinių apyvartos struktūrą ir jos kitimo tendencijas. XVIII a. viduryje vyksta didysis Klaipėdos jūrų prekybos ir laivybos lūžis. Atrandama galimybė laivais eksportuoti iš žemyno gilumos upėmis atplukdomą mišką. Šia galimybe puikiai pasinaudojama Rusijos administracijos valdymo laikais 1757–1762 m. Septynerių metų karo laikotarpiu nusistovėjo Klaipėdos pirklių ryšiai su medienos prekeiviais Lietuvoje ir Baltarusijoje. Nemunu atplukdomi į sielius surišti rąstai buvo

¹ Memeler Dampfboot. Oldenburg, 1962, Nr. 15, S. 203.

² Uebersichts-Plan der Stadt Memel. Herausgegeben durch den Steuerinspektor Quandt im Jahre 1903.

³ Zembrickis, Johanas. *Klaipėda XIX amžiuje*. Klaipėda, 2004, p. 78–79.

⁴ Pope, Arvis. *Burinieku gadsimts Latvijā*. Rīga, 1989, lp. 87.

apdirbami pamaryje įrengtose, vėjo malūnų varomose lentpjūvėse, kurių produkcija laivais buvo gabenama į savo miškus išnaikinusią Vakarų Europą, daugiausia į Angliją. Daugiau nei šimtmetį tapo įprasta, kad iš bendro į Klaipėdos uostą įplaukusio laivų skaičiaus tik 10–20%, labai retai – iki 30%, atgabendavo kokį nors krovinį. Atplukdytą balastą palikę krante, burlaiviai išplaukdavo pilnais krovinių triumais. 80% ir daugiau tų krovinių sudarė mediena. Be krovinio (su balastu) iš Klaipėdos išplaukdavo vos vienas kitas laivas. Iki minėto medienos prekybos bumо pradžios Klaipėdos jūrų prekyba buvo nedidelės apimties ir subalansuota: įvežamų ir išvežamų laivais krovinių kiekiai skyrėsi nedaug.

Susidomėjus kalbama tema kilo mintis pabandyti nors apytikriai nustatyti 1700–1900 m. į Klaipėdos uostą atplukdyto ir čia likusio balasto kiekį, lokalizuoti jo iškrovimo vietas, techniką ir reglamentavimą, galiausiai – pasekti procesą, kurio metu pagrindinės balasto sankrovos aikštės transformavosi ir buvo pritaikytos įvairių laivais atgabenamų bei išgabenamų prekių krovai.

Statistika

Ilgametė laivų statytojų patirtis suformavo fundamentalius reikalavimus jūrinių burlaivių konstrukcijai. Kad laivas galėtų plaukti bet kokio bangavimo metu, be kitų savybių, labai svarbios yra jo stovumas (stabilumas) ir atsistatomumas (gebėjimas grįžti į pirminę padėtį vėjui ar bangoms pavertus). Šių reikalavimų nepaisymas tapo daugybės tragedijų priežastimi. Bene plačiausiai nuskambėjusi – galeono „Vasa“ katastrofa Stokholmo uoste 1628 m.

Laivas, ypač burinis, jūroje tuo stabilus, kuo žemiau yra jo svorio centras, t. y. kuo pilnesni jo triumai. Buriuojant be krovinio saugios laivybos sumetimais teko imti nenaudingą, bet būtiną krovinį – balastą, kuriuo užpildoma dalis laivo triumų erdvės, kol pasiekiamas reikiamas stabilumas. Balastui dažniausiai naudota smėlis, žvyras, akmenys – medžiagos, kurios yra gana sunkios, greitai iškraunamos ir išlieka stabiliai išsidėsčiusios reiso metu. Žodis „balastas“ atėjo iš anglosaksų „bearm scipes“ („laivo vidus“) per tar-

pines formas „barmlast, barlast“, Europos pakrančių gyventojų kalbose perkeltine prasme jis vartojamas daugelyje posakių, pvz., „Laivas be balasto“ – nepatikimas verslas⁵.

Pabandykime apskaičiuoti per 200 metų į Klaipėdos uostą atgabento balasto kiekį. Statistinę medžiagą tokiam apskaičiavimui nesudėtinga surinkti iš dokumentų, senosios periodikos ir istorikų publikacijų. Ten dažniausiai pateikiamas atplaukiančių ir išplaukiančių laivų skaičius, jų dydis (tonažas), gabenamų krovinių kiekis.

Sunkiau nustatyti, kiek balasto atgabendavo ir uoste iškraudavo be krovinio įplaukdamę laivai. 1778 m. gegužės 28 d. uosto tvarkymo reikalus svarsčiusios iš valdžios pareigūnų ir pirklių sudarytos komisijos akte nurodoma, kad be krovinio į Klaipėdą atplaukiantys laivai balastu turi užpildę ketvirtadalį savo triumų talpos⁶. S. von Lilienthalis 1797 m. kalba apie trečdalį⁷. Žinant tokių laivų bendrą talpą nesunku nustatyti iš jų iškrauto balasto apimtį. Nustatę be krovinio išplaukusių laivų tonažą, sužinome išgabento balasto kiekį ir likusio uoste balasto kiekį.

Sudarant statistinę lentelę dėl duomenų trūkumo ar jų neišsamumo kai kur teko naudoti kelių ar keliolikos metų laivų judėjimo (laivų skaičiaus, tonažo, įplaukiančių ir išplaukiančių tuščių laivų santykio) duomenų vidurkius bei remtis atitinkamo laikotarpio tendencijomis prekybos konjunktūroje.



1854 m. Klaipėdoje pastatytas burlaivis „Auguste“ dažnai atplaukdavo į gimtąją uostą su balastu. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

⁵ Reich, Konrad, Pagel, Martin. *Himmelbesen über weissen Hunden*. Berlin, 1981, S. 93.

⁶ Dokumento fotokopija saugoma Lietuvos jūrų muziejaus archyve.

⁷ Lilienthal, Samuel, von. *Beschreibung des Memelschen Hafens. Sammlung nützlicher Aufsätze und Nachrichten, die Baukunst betreffend*. Berlin, 1797, Band 1, S. 65.

Nuo Hanzos laikų Europos laivynuose laivų dydžiui matuoti naudotas lastas – matavimo vienetas, kurio pirmine reikšme buvo apibūdinamas 4 arkliais tempiamu vežimu vežamų grūdų kiekis⁸. Šis žodis vokiečių kalba ir reiškia „svorį, apkrovimą, naštą“. Viduramžiais lastas tapo matu, rodančiu į laivą kraunamo krovinio kiekį. Pagal laivo dydį ir juo gabenamų prekių kiekį buvo nustatomi įvairūs mokesčiai ir uosto rinkliavos⁹. Lasto apibrėžimas buvo labai nevienodas įvairiose šalyse ar prekybos centruose. Svarbiausių prekių specifika diktavo dar kitokią lastų įvairovę. Pavyzdžiui, dėl skirtingų sutalpinimo galimybių į tą pačią laivo triumo erdvę tilpdavo 80 lastų palaidai supiltų grūdų arba 100 lastų silkių statinėse.

Viduramžiais lastas dažniausiai naudotas kaip krovinio apimties matas. Ilgainiui lastais tampa įprasta matuoti ir krovinio svorį, prilyginant jį 4000 svarų (apie 2 tonas). Šis lasto „dvilypumas“ kelia šiokių tokių problemų, nustatant laivais gabento krovinio kiekį. Apibūdinant buriniu laivu saugiai galimo gabenti krovinio kiekį (*Lastigkeit*), buvo atsižvelgiama į dvi aplinkybes: laive kroviniams sukrauti skirtų patalpų tūrį (netto registro talpa šiuolaikiniu požiūriu) ir krovinio, galimo pakrauti į laivą jam nenugrimztant žemiau vaterlinijos, svorį (naštą). Tačiau dėl nevienodo įvairių medžiagų lyginamojo svorio lengvesniu kroviniu (a) užpildžius triumus laivas nepasiekdavo maksimalios gramzdos, o kraunant sunkias prekes (b) tai įvykdavo dar likus vietos krovinių patalpose. Laive telpančio ir saugiai galimo pergabenti krovinio kiekis atrandamas maždaug viduryje tarp šių pozicijų¹⁰.

Prūsijoje iki 1872 m. galiojo laivų matavimo nuostatai, kurie rėmėsi Šlezvige-Holšteine ir Dani-

joje paplitusia sistema, pagal kurią laivo tūris buvo išreiškiamas svorio vienetais (rugių lastais, laivo lastais, normaliaisiais lastais), siekiant apibūdinti laivo keliamąją galią. Kartu nebuvo atsižvelgiama į tai, kad laivai su vienodu tūriu gali turėti labai nevienodą keliamąją galią. 1872 m. ir 1888 m. Vokietijoje priimti Laivų matavimo nuostatai, perimant Britanijoje nuo 1854 m. taikytą Moorsomo sistemą laivų *netto* registro talpai nustatyti kubiniais metrais. Šis laivo talpos apibrėžimas vėliau ir naudotas statistikoje bei moksliniams apskaičiuoti¹¹.

Siekiant nustatyti į Klaipėdos uostą burlaiviais atgabento balasto kiekį statistikoje nurodyti mato vienetai buvo perskaičiuojami į kubinius metrus. Stengtasi sužinoti kasmet Klaipėdoje *paliekamo* balasto apimtį, tariant, kad be krovinio įplaukiantys laivai iki trečdaliao triumų erdvių yra užpildę balastu, ir išskaičiuojant iš to kiekio balastą, kurį pasikraudavo be krovinio išburiuojantys laivai.

Perskaičiuojant lastais nurodomą laivo tonažą kubiniais metrais, naudoti šie santykiai: Rugių lastas = apie 3 m³¹²; Prūsijos normalusis lastas (laivo lastas) = 4,25 m³¹³; Registro tona = 100 kubinių anglišių pėdų = 2,83 m³. Tačiau turint galvoje minėtą laivo dydžio (*Grosse*) matavimo dvilypumą, apskaičiavimuose atsižvelgta į tai, kad laivo erdvių tūris ir jose gabenamo krovinio ar balasto, matuojamo svorio lastais (*Schwere Lasten*), kiekis negali būti mechaniškai sutapatinti.

Sakykime, minėtame 1778 m. dokumente balasto lastas prilyginamas 40 kub. pėdų (apie 1,2 m³). S. von Lilienthalis tą patį lastą tapatina su 30 kub. pėdų, o vienos kub. pėdos balasto svorį nurodo 130 svarų, t. y. apie 50 kg¹⁴. Kaip balasto „etaloną“ naudosome smėlį, kurio daugiausia ir būdavo atplukdoma.

⁸ [http://www.de.wikipedia.org/Last_\(Schiffahrt\)](http://www.de.wikipedia.org/Last_(Schiffahrt)).

⁹ Siekiant išvengti apmokestinimo, laivus statant ir apmatuojant naudotos įvairiausios gudrybės. Pvz., XVII a. paplitę olandų fluitos buvo statomos labai išgaubtais šonais ir siaurais deniais todėl, kad plaukiant Šiaurės jūrą su Baltija jungiančiu Zundo sąsiauriu danams tekdavo mokėti mokesčių nuo laivo dydžio, kurį nustatant svarbus rodiklis buvo denio plotis.

¹⁰ *Allgemeines Wörterbuch der Marine von Johann Hinrich Röding*. Band Z. Z. Hamburg, 1794, S. 25.

¹¹ http://e-diss.uni-kiel.de/diss_843/d843.pdf. Catharinos Spethmann daktaro disertacija *Schiffahrt in Schleswig-Holstein 1864–1939*. 2002, S. 14–15.

¹² Hooker, Fred. Baltic contacts in the Hanseatic period. *Baltic sea identity*. Gdansk, 2003, p. 37.

¹³ Apie Prūsijos burlaivių talpos ir keliamosios galios matų kitimą žr.: Fornaçon, Siegfried, Schmelzkopf, Reinhart. *Schiffe aus Ostpreussen*, II, 1815–1945. *Strandgut*, 50. Cuxhaven, 2001, S. 147–150.

¹⁴ Roerdanz, Heinrich. *Sammlung einiger Denkwürdigkeiten von der Königlich Preussischen Immediat-Stadt Memel*. Königsberg, 1792, S. 169. Skirtumo priežastis gali būti nevienodas balastui naudotos medžiagos, telpančio į kubinę pėdą, svoris. Vieną metrinę toną sveria 24 kubinės pėdos grindinio akmenų, 45 – akmens anglies, 25 – plytų, 46–48 – rugių, 23 – žyuro, 21 – smėlio. Iš: Шершов, Александр Павлович. *Устройство и теория корабля*. Санкт-Петербург, 1906, с. 323–324.

¹⁵ A. Grotho apskaičiavimais, 1664–1722 m. kasmet įplaukdavo vidutiniškai 32 laivai (vidutinio 32 lastų dydžio). „Denkschrift...“ 1669–1743 m. laikotarpiu nurodomas 40 įplaukusių laivų metinis vidurkis.

¹⁶ Iki XVIII a. pabaigos trūksta tikslesnių žinių apie atplaukiančių laivų dydį. Į Rygą tuo metu atplaukdavo 90–100 lastų vidutinio dydžio laivai (Дорошенко, Василий Васильевич. Рост Рижской морской торговли в XVII–XVIII в. в. *Известия Академии наук Латвийской ССР*. Рига, 1981, No. 1, с. 57). Turėdami galvoje mažas Klaipėdos jūrų prekybos apimtis iki XVIII a. vidurio ir sudėtingas navigacijos sąlygas tuomet

Lentelė. Balasto įvežimas į Klaipėdos uostą XVIII–XIX a.

Metai	Įplaukė laivų	Paliko balasto (m ³)	Metai	Įplaukė laivų	Paliko balasto (m ³)
1700 ¹⁵	49	apie 60	1793	1078	apie 20 000
1701	33	apie 50	1794–1805	apie 6000	apie 20 000
1702	apie 37	apie 50	1806	apie 150	apie 3000
1703	35	apie 50	1807	apie 1400	apie 27 000
1704	37	apie 50	1808	apie 70	apie 2000
1705	apie 29	apie 30	1809–1814	apie 1800	apie 30 000
1706	21	apie 30	1815	436	apie 11 000
1707	16	apie 30	1816	432	apie 11 000
1708	23	apie 30	1817	apie 600	apie 13 000
1709	25	apie 30	1818	apie 750	apie 15 000
1710	28	apie 30	1819–1820	apie 1300	apie 30 000
1711	25	apie 30	1821	apie 570	apie 10 000
1712–1716	apie 110	apie 150	1822–1824	apie 2400	apie 45 000
1717	28	apie 30	1825	apie 110	apie 17 000
1718	29	apie 30	1826–1827	apie 1700	apie 30 000
1719	30	apie 40	1828	809	apie 12 000
1720	apie 28	apie 30	1829	877	apie 12 000
1721	26	apie 30	1830	697	apie 11 000
1722	25	apie 30	1831	649	apie 10 000
1723–1726 ¹⁶	124	apie 200	1832	apie 550	apie 8000
1727	37	apie 60	1833	483	apie 7000
1728	38	apie 60	1834	apie 550	apie 8000
1729–1741	apie 650	apie 750	1835	626	apie 10 000
1742	70	apie 130	1836	792	apie 12 000
1743	49	apie 70	1837	apie 780	apie 12 000
1744–1746	apie 84	apie 180	1838	778	apie 14 000
1747	76	apie 150	1839–1840	apie 1400	apie 25 000
1748	apie 80	apie 180	1841	614	apie 10 000
1749	110	apie 400	1842	apie 540	apie 8000
1750–1753	apie 400	apie 2800	1843–1846	apie 2800	apie 50 000
1754	apie 600	apie 5400	1847	apie 900	apie 16 000
1757	400	apie 4000	1848	apie 500	apie 7000
1758–1761	apie 200	apie 550	1849	1074	apie 17 000
1762	133	apie 800	1850	848	apie 15 000
1763	apie 750	apie 6300	1851	1104	apie 17 000
1768	273	apie 3200	1852–1853	apie 2100	apie 33 000
1769	apie 300	apie 3300	1854	17 660	apie 25 000
1770–1772	apie 1500	apie 24 000	1855	apie 1600	apie 23 000
1773	510	apie 8500	1856	883	apie 12 000
1774	500	apie 8500	1857	809	apie 11 000
1775–1776	apie 600	apie 10 000	1858	815	apie 11 000
1777	683	apie 11 000	1859	835	apie 11 000
1778–1779	apie 690	apie 11 000	1860	976	apie 12 000
1780	700	apie 11 000	1861	864	apie 11 000
1781–1782	apie 1500	apie 25 000	1862	940	apie 12 000
1783	784	apie 13 000	1863	904	apie 11 000

Metai	Įplaukė laivų	Paliko balasto (m ³)	Metai	Įplaukė laivų	Paliko balasto (m ³)
1784	743	apie 12 000	1864	1023	apie 12 000
1785–1787	apie 2000	apie 30 000	1865–1869	apie 5000	apie 55 000
1788	811	apie 14 000	1870	976	apie 12 000
1789–1790	apie 1500	apie 26 000	1871	1206	apie 14 000
1791	728	apie 12 000	1872	1199	apie 14 000
1792	1029	apie 20 000	1873	1261	apie 15 000
1874 ¹⁷	1284	apie 15 000	1891	1040	apie 8000
1875	1238	apie 15 000	1892	868	apie 7000
1876	1034	apie 10 000	1893	790	apie 6000
1877	1136	apie 8000	1894	751	apie 5000
1878	1213	apie 15 000	1895	714	apie 5000
1879	1119	apie 14 000	1896	786	apie 5000
1880–1885	apie 5400	apie 35 000	1897	762	apie 5000
1886	806	apie 7000	1898	761	apie 5000
1887	960	apie 8000	1899	587	apie 3000
1888–1890	3000	apie 24 000	1900	759	apie 4000

Duomenys lentelei sudaryti imti iš periodikos, archyvo dokumentų ir šių spaudinių:

Bericht über Handel und Schiffahrt zu Memel für das Jahr 1856...1900. Memel, 1857–1901.

Denkschrift über Memels Seehandel, den Minge-Schmeltele-Canal und die Zweigbahn Insterburg-Tilsit-Memel. Memel, 1862.

Denkschrift zur Eröffnung des Posthauses Memel den 16. October 1893. Memel, 1893.

Groth, Andrzej. Klaipėdos uostas XVII–XVIII a. *Klaipėdos ir Karaliaučiaus kraštų XVI–XX a. istorijos problemos.* *Acta Historica Universitatis Klaipedensis*, VIII. Klaipėda, 2001, p. 5–16.

Sochaczewer, Ludwig. *Memel, der Hafen von Litauen.* Berlin, 1918.

Zembrickis, Johanas. *Klaipėda XIX amžiuje.* Klaipėda, 2004.

Balasto iškrovimas ir panaudojimas

Nuo XVII a. vidurio besikaupiantis uoste balastas tapo didelis rūpestis uosto administracijai. Per 50 metų (1700–1750) uoste buvo palikta apie 3000 m³ balasto, o per laikotarpį iki 1782 m. – jau apie 120 000 m³, ir kasmet jo buvo iškraunama 10–15 tūkst. m³. Iki XVIII a. balastas buvo iškraunamas kairiajame Dangės upės krante. Vėliau marių krante, šalia pirklio Ogilvie medienos uosto, įrengta speciali aikštė balastui krauti. Ji buvo greitai užpildyta, kaip ir vėliau, 1790–1791 m., įrengta kita aikštė Smiltynėje.

S. von Lilienthalis apskaičiavo, kad XVIII a. paskutiniaisiais dešimtmečiais kasmet į Klaipėdą buvo atplukdoma tiek balasto, kad kraunant iki 8 pėdų aukščio krūvą ji užimtų daugiau nei 4 margų plotą¹⁸.

1784–1786 m. įrengta pirmoji tvirta balasto aikštė šiaurinėje uosto dalyje. 1791 m. ties Didžiąja Vite buvo

pastatytos krantinės (bolverkai) Pietų balasto aikštei, veikusiai iki 1876 m. 1809 m. nauja aikštė balastui iškrauti buvo įrengta nerijoje, tačiau ji nebuvo tinkamai naudojama, nors čia balastą galima buvo iškrauti nemokamai, tuo tarpu kitame krante reikėjo mokėti balasto nuvežimo mokesčių (*Ballastfuhrgeld*)¹⁹.

Balasto problema buvo glaudžiai susijusi su uosto funkcionavimu ir raida. Jo iškrovimas buvo griežtai reglamentuojamas, siekiant išvengti uosto akvatorijos užteršimo. 1809 m. suteiktame Klaipėdos uosto ir ločių statute nurodoma, kad į uostą įplaukusio laivo kapitonas privalo rišti laivą uosto meistro ir balasto inspektoriaus nurodytoje vietoje (už neklausymą – bauda 2 taleriai nuo 10 laivo lastų). Balasto inspektorius nurodydavo kapitonui balasto iškrovimo vietą, aprūpindavo darbo jėga (tvirtovės kaliniai) ir įrankiais. Smėlį perveždavo iš laivo į krantą nuo borto nutiestomis lentomis, supylę į

netvarkomoje akvatorijoje, galime spėti, kad atplaukdavo vidutinio, apie 40 lastų, dydžio laivai. Vidutinio tonažo padidėjimas sietinas su laikotarpiu po 1770 m., o 9–10-ajame dešimtmėčiais vidutinis įplaukusių laivų dydis galėjo siekti 100 lastų, XIX a. 3-iajame dešimtmetyje – 120 lastų. Tuo metu Klaipėdoje statomi 200 lastų ir didesni burlaiviai (Schmelzkopf, R. Schiffbau in Memel bis 1945. *Strandgut*, 48. Cuxhaven, 2000, S. 91). Atplaukiančių laivų skaičius didėjo tuščių, atgabenančių balastą, burlaivių sąskaita, nes importo poreikis ženkliai neaugo.

¹⁷ XIX a. antroje pusėje uosto krovinių apyvartoje vis didėja garlaiviais pergabnamų krovinių dalis. Atplaukia vis mažiau burlaivių, todėl mažiau atplukdoma ir balasto.

¹⁸ Lilienthal..., S. 65. Margas – maždaug 0,5 ha.

¹⁹ Willoweit, Gerhard. *Die Wirtschaftsgeschichte des Memelgebietes.* Band 1. Marburg/Lahn, 1969, S. 306.



Klaipėdos uosto Šiaurės balasto aikštė žiemą XX a. pradžioje. Vaizdas iš Locų bokšto. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

karučius. Tai buvo ilgas ir gaišinantis darbas. Buvo griežtai baudžiama už balasto pylimą į vandenį (50 talerių bauda). Pedantiškai stebėta, kad kraunant balastą į pramą ar valtį, jis nekristų į vandenį. Krante balastas turėjo būti kraunamas ne pakraštyje, o mažiausiai 24 pėdos nuo vandens. Kita vertus, uosto pareigūnai privalėjo rūpintis, kad įplaukiančiuose ir išplaukiančiuose laivuose būtų reikiamas balasto kiekis; už pažeidimus grėsė svarstymas Laivybos ir prekybos teisme ir 10, 20 ar 50 talerių baudos, žiūrint, kiek trūko balasto²⁰.

Klaipėdos pirkliai, kurie buvo labiausiai suinteresuoti sėkmingu uosto funkcionavimu, stengėsi, kad balastas būtų iškraunamas laikantis taisyklių ir neteršiant marių bei jūros pakrantės. 1777 m. pirkliai kreipėsi į valstybės pareigūnus – karo ir domenų tarėją Lilienthalį bei admiraliteto direktorių Schnellą – ir pasiūlė informuoti į Klaipėdą atplaukiančių laivų kapitonus bei savininkus, kad jie kiek įmanoma vietoje smėlio balasto į Klaipėdą gabentų su smulkiais akmenukais maišytą vadinamąjį *Siegelbal*, o geriausiai – lauko riedulius ir skaldytus akmenis, kuriuos numatyta naudoti uosto krantinių ir molų statybose. PirkLIAI siūlė mokėti už tokį balastą po 4 talerius už achtelį (12×6×3 pėdų). Valdininkai pripažino, kad

pasiūlymas yra geras, tačiau viskas priklauso nuo laivų kapitonų geranoriškumo²¹.

XIX a. pradžioje (1820 m.) uoste prie abiejų balasto aikščių vienu metu galėjo stovėti 11 burlaivių. Tuo metu balasto nuvežimu toliau nuo kranto rūpinosi specialus rangovas, kasdien naudojantis 20–30 vežimų. 1803 m. šiuo verslu vertėsi pats balasto inspektorius Seeligas. 1839 m. vasario 19 d. laikraštyje „*Memelsches Wochenblatt*“ buvo išspausdintas skelbimas, kad kiekvienas be išimties laivo kapitonas, iškraudamas balastą iš savo laivo – tiek valstybės, tiek privačioje teritorijoje, – privalo naudotis tik balasto išvežimo rangovo vežimais. Pažeidėjai mokėjo 5–10 talerių baudą ir kompensaciją rangovui pagal nustatytą tarifą²². 1874 m. buvo nustatytas toks balasto rangovui Johannui Sergies mokamas mokestis už balasto nuvežimą: 4,25 sidabro grašių už lastą arba 1 sidabro grašis už kubinį metrą²³. 1879 m. pabaigoje uosto inspektorius Dempwolffas skelbė balasto išvežimo rangovo ateinantiems 6 metams konkursą. Pasiūlymus pretendentai per 2 savaites privalėjo pristatyti Uosto priežiūros komisijai²⁴.

Laivų savininkams balasto perkrovimas sudarydavo papildomų išlaidų. 1850 m. rugpjūčio 6 d. už

²⁰ Instrukcija į Klaipėdos uostą atplaukiančių laivų kapitonams (1808? m.). Dokumento fotokopija saugoma Lietuvos jūrų muziejaus archyve.

²¹ Dokumentų fotokopijos saugomos Lietuvos jūrų muziejaus archyve.

²² *Memelsches Wochenblatt*, 1839, Nr. 15.

²³ *Memeler Dampfboot*, 1874, Nr. 14.

²⁴ *Memeler Dampfboot*, 1879, Nr. 249.

balasto iškrovimą iš A. C. Scheu'aus barko „Myrrha“ Dangės upėje buvo sumokėta 14 reichstalerių 20 sidabro grašių²⁵. Skandinavijos šalių laivų įgulos pačios kraudavo balastą, o, pavyzdžiui, anglų laivų matrosų kontraktuose ši prievolė nebuvo numatyta. 1844 m. balandžio mėn. į Klaipėdą atplaukusio anglų burlaivio „Consort“ kapitonui balasto iškrovimas uoste atsiėjo 16 talerių 26 grašius 3 pfenigius (po 3 garšius 9 pfenigius už lastą)²⁶.

Nuobodų ir monotonišką darbą mosuojant kastuvu laivo triume ar smėlį balastui atgabenusioje baržoje lengvino jūreiviškas folkloras. Pomeranijos burlaivių matrosai kasdami balastą dainuodavo:

Rosa, mein Weibchen,
Roza, žmonele mano,
Zuckersüßes Täubchen,
Saldžioji balandėle,
Hörst du nicht das Klopfen an meiner Brust?
Ar negirdi, kas plaka man krūtinėj?
Ja, ja, ich fühle, dass du mich liebst,
Taip. Aš jaučiu, kad mylimas esu,
Dass du mein einzig bist,
Kad tu vienintelė mana,
Das ist gewiss.
Neabejoju.
Und die einundzwanzig,
Ir dvidešimt vienas,
Und die zweiundzwanzig,
Ir dvidešimt du,
Und die dreiundzwanzig...
Ir dvidešimt trys...

(Iš: Wossidlo, Richard. *Reise, Quartier, in Gottesnaam...* Rostock, 1969, S. 96, 273)

Didžiuliai kiekiai į Klaipėdą atplukdyto balasto liko mieste ir jo apylinkėse, juo buvo užpilamos pelkėtos vietos. 1781 m. rugpjūčio mėn. uosto valdžia pasiuntė keturis laivus išpilti balastą Dangės dešiniajame krante, pelkėtame sklype, kuris buvo skirtas laivadirbiui Christianui Heinrichui laivų statyklai įrengti. Minėtas Seeligas išvežamu iš uosto balastu supylė pylimą vietoje sunykusio tilto prie Malūnų vartų. Nemažai

žvyro ir akmenų sunaudota molų statybose XIX a. Kai kurių rūšių balastas (žvyras, skalda ir klintys) buvo išpilamas nerijoje ant pustomo smėlio ir jame buvo sodinami karklai, kiti želdiniai.

Balasto iškrovimo problema buvo svarbus ko-ziris Klaipėdos pirklų organizacijai 1862 m. prašant Karaliaučiaus vyriausybės leidimo iš pramonininko J. Masono įsigyti Smiltynę su kelto ir karčemos privilegijomis. Gegužės 31 d. rašte pirkliai žadėjo Smiltynėje atsodinti mišką, įrengti 4000 reichstalerių kainuosiančią krantinę balastui iškrauti (nes „ten mariose yra gilių vietų, kur laivai galėtų priplaukti ir iškrauti balastą“), buvusią medienos sankrovos aikštę panaudoti daigynui, nes ten žemė prisotinta medžių žievės atliekų ir dėl to derlingesnė. Teigiama, kad balasto išvežimas iš uosto „į apylinkes“ labai trukdo susisiekimui ir kenkia miesto gatvėms, todėl dalies jo iškrovimas nerijoje palengvintų padėti. Kaip argumentas buvo pateikiama tai, kad tinkamo augalams balasto grunto gabenimas baržomis iš balasto aikščių į neriją apželdinimui kainuoja labai brangiai ir jo iškrovimas Smiltynėje leistų sutaupyti 300 reichstalerių²⁷. Gavus leidimą, uosto statybos inspektorius P. L. Bleeckas parengė krantinės statybos sąmatą. 1865 m. kovo 9 d. Klaipėdos pirkliai aiškinosi Karaliaučiaus vyriausybei, kad praėjusį rudėnį krantinė nebuvo užbaigta dėl to, jog ankstyvi šalčiai sutrukdė priplaukti laivams su galutiniam krantinės suformavimui skirtu balastu²⁸.

XIX a. pabaigoje burlaivius nukonkuravo garlaviai, kito ir Klaipėdos uosto krovinių srautai. 1900 m. buvo parduotas paskutinis burlaivis iš kadaise garsėjusio Klaipėdos laivyno. Vis retesni svečiai uoste buvo kitų uostų burlaviai. Garlaviuose ir motorlaviuose balasto problema buvo išspręsta naujoviškai, į specialius tankus pumpuojant vandenį. Balasto iškrovimo aikštės pradėtos naudoti prekių krovai.

1700–1900 m. Klaipėdos uoste liko apie pusantro milijono kubinių metrų laivais atgabento balasto. Galime spėti, kad nemažai jo pateko į marias iškraunant, audrų ir ledonešių metu, tačiau neabejotina, kad didžiuliai jo kiekiai buvo sunaudoti formuojant dabartinį miesto ir Kuršių nerijos kraštovaizdį. ■

²⁵ Lietuvos mokslų akademijos Centrinės bibliotekos Rankraščių skyrius, fondas 170, byla 2118, lapas 24. Prūsijoje 1821–1857 m. 1 taleris = 30 sidabro grašių = 360 pfenigių.

²⁶ Parliamentary papers. *Report from the Select Committee on British Shipping together with the Minutes of Evidence*. London, 1844, p. 41, 157.

²⁷ Lietuvos centrinis valstybės archyvas (LCVA), fondas 1614, apyrašas 1, byla 10, lapai 2–3; *Bericht über Handel und Schiffahrt zu Memel für das Jahr 1862*. Memel, 1863, S. 7.

²⁸ Ten pat, l. 29.

SHIPS BALLAST IN KLAIPĖDA IN THE 18th - 19th CENTURIES

Romaldas ADOMAVIČIUS

Starting from the middle of 18 century sailing ships used to transport to England a great bulk of timber, which was rafted through the Nemunas River and the Curonian Lagoon and processed in Klaipėda. However, the need for imported goods was not big, therefore many ships arrived to the port with ballast on board. In some years almost 70–80 % of all incoming ships carried ballast. From the end of 18 century unloading and disposal of the ballast became an urgent problem

for the administration of the port. Sand, stone, gravel delivered by ships as ballast was used for construction of port facilities, upgrading of the town, or planting the Curonian Spit. Ballast unloading sites arranged along the Curonian Lagoon served as a basis for expansion of port facilities in 19 century. In two hundred years almost one million and half cubic meters of ship's ballast was brought to the Klaipėda Port what changed the landscape of the town and its suburbs significantly.

LITERATŪRA

- Allgemeines Wörterbuch der Marine von Johann Hinrich Röding.* Zweyter Band. Hamburg, 1794.
- Bericht über Handel und Schifffahrt zu Memel für das Jahr 1862.* Memel, 1863.
- Fornaçon, Siegfried, Schmelzkopf, Reinhart. *Schiffe aus Ostpreussen*, II, 1815–1945. *Strandgut*, 50. Cuxhaven, 2001.
- Hooker, Fred. *Baltic contacts in the Hanseatic period. Baltic sea identity.* Gdansk, 2003.
- http://e-diss.uni-kiel.de/diss_843/d843.pdf. Catharinos Spethmann daktaro disertacija *Schifffahrt in Schleswig-Holstein 1864–1939*. 2002. [http://www.de.wikipedia.org/Last\(Schifffahrt\)](http://www.de.wikipedia.org/Last(Schifffahrt)).
- Lietuvos centrinis valstybės archyvas, fondas 1614, apyrašas 1, byla 10, lapai 2–3.
- Lietuvos mokslų akademijos Centrinės bibliotekos Rankraščių skyrius, fondas 170, byla 2118, lapas 24.
- Lilienthal, Samuel, von. *Beschreibung des Memelschen Hafens. Sammlung nützlicher Aufsätze und Nachrichten, die Baukunst betreffend.* Band 1, Berlin, 1797.
- Memeler Dampfboot*, 1874, Nr. 14.
- Memeler Dampfboot*, 1879, Nr. 249.
- Memeler Dampfboot*. Oldenburg, 1962, Nr. 15.
- Memelsches Wochenblatt*, 1839, Nr. 15.
- Parliamentary papers. *Report from the Select Committee on British Shipping together with the Minutes of Evidence.* London, 1844.
- Pope, Arvis. *Burinieku gadsimts Latvijā.* Rīga, 1989.
- Reich, Konrad, Pagel, Martin. *Himmelbesen über weissen Hunden.* Berlin, 1981.
- Roerdanz, Heinrich. *Sammlung einiger Denkwürdigkeiten von der Königlich Preussischen Immediat-Stadt Memel.* Königsberg, 1792.
- Schmelzkopf, R. *Schiffbau in Memel bis 1945.* *Strandgut*, 48. Cuxhaven, 2000.
- Uebersichts-Plan der Stadt Memel. Herausgegeben durch den Steuerinspektor Quandt im Jahre 1903.
- Willoweit, Gerhard. *Die Wirtschaftsgeschichte des Memelgebietes.* Band 1. Marburg/Lahn.
- Wossidlo, Richard. *Reise, Quartier, in Gottesnaam...* Rostock, 1969.
- Zembrickis, Johanas. *Klaipėda XIX amžiuje.* Klaipėda, 2004.
- Дорошенко, Василий Васильевич. Рост Рижской морской торговли в XVII–XVIII в. в. *Известия Академии наук Латвийской СССР.* Рига, 1981, Nr. 1.
- Шершов, Александр Павлович. *Устройство и теория корабля.* Санкт-Петербург, 1906.

GARLAIVIS „ŠIAULIAI“ IR JO ĮGULOS LIKIMAS

Romaldas ADOMAVIČIUS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus vedėjas

Ne tokioje jau turtingoje Nepriklausomos Lietuvos laivyno istorijoje laivininkystės ir ekspedicijos akcinė bendrovė „Lietuvos Baltijos Lloydas“ užima išskirtinę vietą. Po keleto nesėkmingų laivybos kompanijų kūrimo bandymų praėjusio amžiaus 3-iajame ir 4-ajame dešimtmečiais minėtos bendrovės įkūrimas apvainikavo ne vienerius metus vykdytą kryptingą Lietuvos vyriausybės ir kelių monopolinių firmų veiklą tautinio prekybos laivyno steigimo kelyje. 1936 m. gruodžio mėnesį įsteigtas „Lietuvos Baltijos Lloydas“ iki jo nacionalizavimo 1940 metų vasarą suspėjo užsirekomenduoti kaip solidi ir konkurencinga laivininkystės įstaiga, besiremianti Lietuvoje parengtais vadybos specialistais ir nacionaliniais jūreivių kadrais.

Pirmieji „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivai buvo iš bendrovės „Maistas“ kaip jos įnašas į bendrovės akcinį kapitalą perimti maži garlaiviai refrižeratoriai „Maistas“, „Barfrost“ („Utena“) ir „Rimfrost“ („Kretinga“), naudoti linijiniuose reisuose į Angliją, Belgiją ir Olandiją su Lietuvos žemės ūkio produkcija. Kasmet bendrovė įsigydavo 1–2 vis didesnius ir naujesnius laivus, siekdama plėsti gabenamų krovinių įvairovę¹. Garlaivis „Šiauliai“ buvo pirmasis (kartu su „dvyniu“ – garlaiviu „Marijampolė“) bendrovės pirkinys 1937 m. pavasari. Neilga „Šiaulių“ plaukiojimo su Lietuvos vėliava istorija ir dramatiška jo epopėja karo pradžioje verčia imtis plunksnos, nes susikaupė įdomios dokumentinės medžiagos apie ilgai buvusį nežinomą laivo lietuviškos įgulos likimą.

1920 m. Štetine danų laivininkystės bendrovės „A/S – D/S Vesterhavet“, registruotos Esbjergo mieste, užsakymu buvo pastatytas 1560 t keliamosios galios garlaivis. Tai buvo du šimtai penkiasdešimt pirma-

sis laivų statykloje „Nüscke & Co“ pastatytas laivas². Garlaivio techniniai duomenys: ilgis 68,37 m, plotis 10,26 m, grimzlė 4,88 m, bruto talpa 939 t, netto talpa 545 t. Laivo mašinos galingumas buvo 600 AJ³. Trijų cilindrų trigubo išsiplėtimo mašinai garą tiekė anglimi kūrenamas plieninis garo katilas. Laivas buvo pavadintas „Ebba“. Jo įgaliotuoju makleriu tapo Kopenhagos bendrovė „J. Lauritzen“, 1927 m. perėmusi laivą savo nuosavybėn⁴.

Akcinė bendrovė „Lietuvos Baltijos Lloydas“ garlaivį „Ebba“ pirkė 1937 m. balandžio mėnesį už 13 500 svarų sterlingų. Kartu iš tos pačios danų firmos už tokią pačią kainą nupirktas ir vienatipis metais senesnis garlaivis „Nordsoen“⁵. Laikantis susiklosčiusios



1938 m. spalio mėn. garlaivį aplankė Šiaulių burmistras ir padovanojo miesto ir apylinkių vaizdų. Iš dešinės: laivo kapitonas B. Monkevičius, burmistras Linkevičius, „Lietuvos Baltijos Lloyd“ atstovas „Lietuvos eksporto“ direktorius V. Grudzinskas, ponia Linkevičienė, „Baltijos transporto bendrovės“ direktorius A. Kynas, kapitonas Linkevičius. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

¹ Dargis, L. Lietuvos Baltijos Lloyd ir Baltijos transporto bendrovės. *Žemės ūkio gamybinė kooperacija nepriklausomoje Lietuvoje 1920–1940*. London, 1972, p. 217–226.

² Pirmasis laivas šioje įmonėje nuleistas į vandenį dar 1841 m.

³ Dorgeist, Theodor. *Die Handelsflotte des Freistaates Litauen*. Strandgut, 10. Cuxhaven, 1982, S. 95.

⁴ Romano Vilko mašinarštis, Lietuvos jūrų muziejus (LJM), pagalbinė medžiaga (p. m.). 7934 (1), p. 105.

⁵ Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, New York, 1981, Nr. 10, p. 437.

tradicijos laivams buvo suteikti Lietuvos miestų pavadinimai: „Ebba“ tapo „Šiauliais“, „Nordsoen“ – „Marijampole“. „Šiauliai“ naują pavadinimą gavo balandžio 26 d., vėliavos patentą – gegužės 15 d. pirmojo apsilankymo naujajame registracijos uoste – Klaipėdoje – metu⁶. Pirmuoju garlaivio „Šiauliai“ kapitonu buvo paskirtas Abo (Turku) navigacijos instituto auklėtinis Feliksas Marcinkus, atplukdęs naują bendrovės pirkinį iš Antverpeno į Klaipėdą gegužės 10 d. Laivo kroviniu nurodytos „įvairios prekės“. Jau gegužės 18 d. „Šiauliai“ išplaukė su miško medžiaga į Anglijos uostą Kings Lyną⁷.

„Lietuvos Baltijos Lloyd“ vadovybės kadru politika buvo vienareikšmė: bendrovės laivų įgulos turi būti lietuviškos. Vis dėlto kvalifikuotų laivavedžių, turinčių laivo kapitonų vietoms užimti pakankamą plaukiojimo stažą, labai trūko. Susisiekimo ministerijos paremta ilgalaikė kvalifikuotų jūreivių kadru rengimo programa buvo tik pradėta realizuoti. 1937 m. penkiuose bendrovės jūrų laivuose iš 25 laivavedžių 6 buvo svetimšaliai⁸. Labai aktualus buvo laivų mašinistų ir mechanikų rengimo klausimas, nes plečiantis bendrovės laivynui jų prirėikdavo vis daugiau. Bendrovės vadovybė buvo priversta prašyti Lietuvos vyriausybės leidimo dirbti mechanikams iš užsienio: Vokietijos, Norvegijos, Latvijos. Garlaivio „Šiauliai“ antruoju mechaniku buvo paskirtas Juozas Štaras, tačiau pirmuoju mechaniku teko priimti latvį R. Jakobsoną, netgi nemokėjusį lietuviškai ir su įgula bendravusį latviškai arba rusiškai⁹. Rugsėjo mėnesį jį pakeitė kitas latvis Žanis Engelsas¹⁰.

Garlaivis „Šiauliai“ buvo naudojamas trampinėje laivyboje, plaukiojo tarp Baltijos bei Šiaurės jūrų uostų ir gabeno įvairius krovinius, kuriais rūpinosi bendrovės ir jos partnerių agentai didžiuosiuose Europos uostuose. Retkarčiais garlaivis atplaukdavo ir į Klaipėdą. 1937 m. liepos 6 d. garlaivis atplukdė į Klaipėdą akmens anglis iš Dancigo, o liepos 16 d. išplaukė su miško medžiagos kroviniu į Kings Lyną. Rugsėjo 5 d. iš Antverpeno atgabeno įvairių prekių, po 12 dienų išplaukė su mediena į tą patį Anglijos uostą. Spalio 6 d. atplaukė su akmens anglimi iš Hulio, spalio 19 d. išgabeno apdorotos miško medžiagos krovinį į Bostoną Anglijoje. Lapkričio 14 d. atplaukė su anglimi iš

Iminghamno, lapkričio 22 d. išplukdė miško medžiagą į Grenshudą. Gruodžio 15 d. atgabeno anglis iš Burntislando, po 4 dienų su balastu išplaukė į Dancigą. Beje, iš Dancigo grįžo irgi be krovinio gruodžio 27 d.

Iš krovinių struktūros matome, kad „Šiauliai“ gabeno daugiausia nepelningus birusius krovinius, be to, ne visada turėjo galimybę prisipildyti pilnus triumus. Aštrios konkurencijos sąlygomis jauni bendrovei teko grumtis dėl savo vietos krovinių rinkoje. Jai išsilaikyti padėjo valstybės krovinių gabenimas. 1937 m. per aštuonis reisus garlaivis „Šiauliai“ pergabeno 10 235,315 t ir 14 680,475 m³ krovinių.

Ir 1938 m. garlaivis „Šiauliai“ plaukiojo dažniausiai su anglies kroviniu iš Anglijos uostų Lietuvos fabrikams ir miško medžiaga iš Klaipėdos Anglijos įmonėms. Vasario mėnesį laivas buvo remontuojamas Liepojos sausajame doke, o kovo 3 d. išplukdė rugių krovinį iš Klaipėdos į Gdynę, kovo 20 d. – javus į Antverpeną¹¹.

1938 m. liepos 4 d. ant garlaivio „Šiauliai“ kapitono tiltelio F. Marcinkų pakeitė Genujos karališkojo jūrų instituto absolventas Juozas Kaminskas, o rugsėjo 1 d. iš pastarojo laivo valdymą perėmė Benediktas Monkevičius – dar vienas iš pirmųjų Nepriklausomos Lietuvos kvalifikuotų laivavedžių dešimtuko, baigusio mokslus Abo (Turku) navigacijos institute¹². Aplinky-



1938–1940 m. garlaiviui vadovavo kapitonas Benediktas Monkevičius. 1939 m. nuotrauka iš Lietuvos jūrų muziejaus rinkinio

⁶ Lietuvos centrinis valstybės archyvas (LCVA), fondas 386, apyrašas 1, byla 944, lapas 110.

⁷ *Jūra*, 6. Klaipėda, 1937, p. 184.

⁸ *Jūra*, 5. Klaipėda, 1938, p. 174.

⁹ LCVA, f. 1059, ap. 2, b. 137, l. 36–37.

¹⁰ Kauno apskrities archyvas (KAA), f. 127, ap. 1, b. 25, l. 4.

¹¹ *Jūra*, 4. Klaipėda, 1938, l. 141.

¹² KAA, f. 127, ap. 1, b. 34, l. 8; Vainoras, St. Kaip mūsų laivynas praleido pereituosius metus. *Jūra*, Nr. 1. Klaipėda, 1939, l. 6.

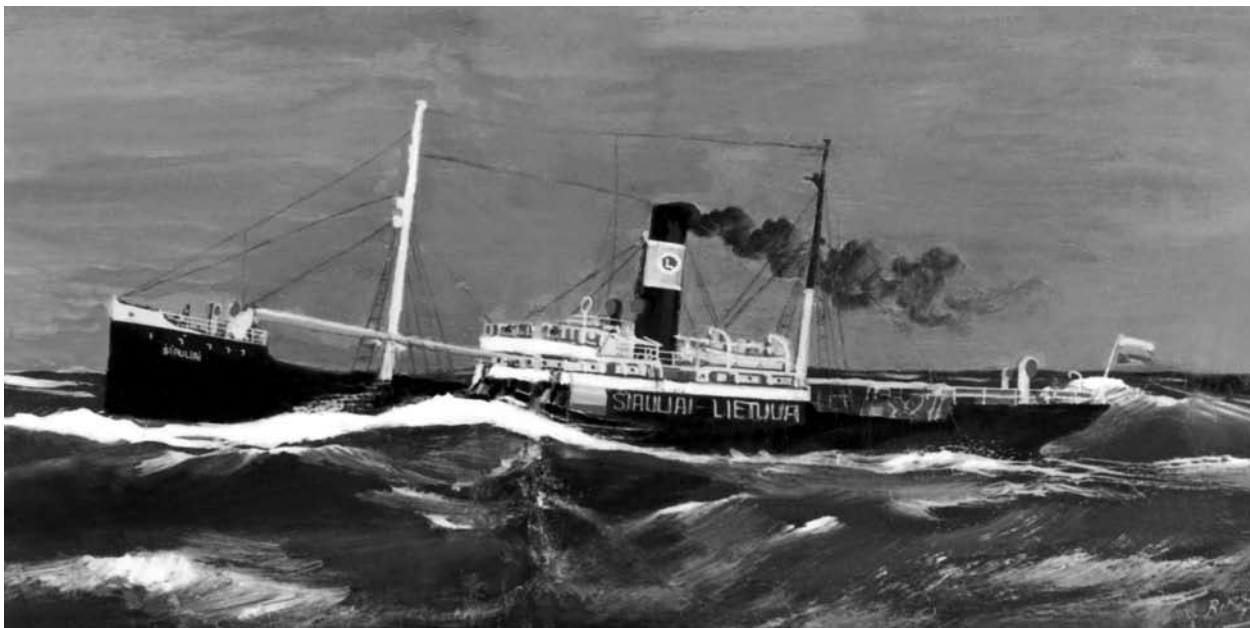
bės susiklostė taip, kad B. Monkevičius tapo ir paskutiniu garlaivio kapitonu. 1939 08 14 – 09 05 atostogų metu jį pavadavo Antanas Šimkus, 1934 m. baigęs Rygos jūrų mokyklą¹³. Vadovaujami B. Monkevičiaus garlaiviu „Šiauliai“ plaukiojo daugelis jaunų šturmanų ir praktikantų, studijavusių jūrų mokslus užsienyje. Pirmųjų šturmanų pareigas laive ėjo Liudas Serafinas, Rapolas Čemeška, Vytautas Babarskis, Eduardas Sliesoraitis, antrųjų šturmanų – L. Serafinas, Kostas Burbulis, norvegas Teodoras Tomsonas, Aleksandras Rasiulis, Vytautas Bagdavičius. Įvairiu laiku laivo mechanikai, be minėtųjų latvių, buvo Vincas Kriaučiūnas, K. Rosas, V. Puškaitis, bocmanai H. Vėsols, A. Babarskis, T. Jurgaitis, A. Daniulaitis, matrosai ir kūrikai Pavels, V. Skrinskas, V. Rukuiža, P. Šaulys (junga), J. Čerskis, J. Fledžinskas, K. Stonkus, A. Skardžius, H. Šaulys, L. Kvietkauskas, A. Musteikis, V. Vilkevičius, K. Vaitkevičius, A. Medėkša, E. Strikauskas, E. Voroneckas, virėjai P. Erlikas, broliai Čeprackai, kadetai praktikantai K. Juodis, K. Janavičius, V. Juknevičius, A. Jovaiša, M. Slabšys, Z. Balsevičius. Tiek pavardžių išliko archyvų dokumentuose ir amžininkų atsiminimuose.

1939 m. laivo maršrutai ir krovinų asortimentas beveik nepakitė: iš Anglijos į Klaipėdą plukdyta akmens anglis, iš čia – javai į Belgiją ir Olandiją. Archy-

vų puslapiuose pedantiškai suregistruotos ir laivo avarijos, kurių, nors ir smulkių, irgi neišvengta. 1937 m. lapkričio 10 d. netoli Anglijos Burntislando uosto laivas dugnu užkabino povandeninį objektą, aplaužė sraigą ir veleną, nukentėjo nuo didelių bangų. 1938 m. kovo 1 d. įplaukdamas į Klaipėdos uostą garlaivis „prisilietė“ prie anglų garlaivio „Baltanglia“, kovo 13 d. apgadino sraigą prie „Naftal & Co“ krantinės, o birželio 7 d. buvo užplaukęs ant seklumos prie Kopenhagos¹⁴.

Daug skaudesnė netektis buvo laivo bocmano Alfonso Babarskio žūtis jūroje „Šiauliams“ plaukiant iš Klaipėdos į Štetiną 1940 m. sausio 6 d. Tvarkant gelbėjimo valtį, ji atsipalaidavo ir kartu su bocmanu įkrito į jūrą. A. Babarskio išgelbėti nepavyko¹⁵.

Ne paslaptis, kad vietiniai Klaipėdos gyventojai vokiečiai, ypač profesionalai jūreiviai, kreivokai žiūrėjo į susikūrusią konkurencingą lietuvišką laivybos bendrovę. Šis neigiamas požiūris pasireiškė ir santykiuose tarp garlaivio „Šiauliai“ įgulos narių. Bene garsiausiai nuskambėjo bandymas sukompromituoti ką tik laivo pirmuoju mechaniku paskirtą Vincą Kriaučiūną. 1939 m. sausio mėn. kraunant Klaipėdoje į laivą javus, šis pakrypo, ir V. Kriaučiūnas įsakė pumpuoti vandenį į priešingame borte esantį tanką, kad laivas išsilygintų. Vokietis matrosas apsimetė nesupratęs mechaniko įsakymo ir pasielgė priešingai: ėmė pumpuoti



1939 m. Štetine jūreivio E. Voronecko įsigytas laivo piešinys. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

¹³ KAA, f. 127, ap. 1, b. 78, l. 6.

¹⁴ Ten pat, b. 50, l. 6.

¹⁵ Nuskendo Alfonsas Babarskis. *Mūsų jūra*, 1. Kaunas, 1940, p. 29.

vandenį į tame pačiame borte esantį tanką. Laivas dar labiau pakrypo ir teko imtis ryžtingesnių žygių. Neklaužada matrosas buvo išvytas iš laivo¹⁶.

Garlaivis „Šiauliai“ – vienas iš nedaugelio Lietuvos laivų, turinčių savo „portretą“. Aliejumi tapytą laivo vaizdą jūreivis E. Voroneckas už lašinius ir sviestą įsigijo iš vietinio dailininko viename Vokietijos uoste.

1939 m. kovo mėnesį netekus Klaipėdos, garlaivis „Šiauliai“ ir kiti „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivai buvo prieregistruoti Šventojoje, nors krovinius gabendavo per Liepoją ir Klaipėdos uoste Lietuvai išderėtą „laisvąją zoną“. 1939 m. lapkričio 11 d. laivą Šiaurės jūroje sulaukė vokiečių karo laivas, nuplukdė į Emdeną patikrinti ir netrukus paleido. Gruodžio mėn. garlaivis ilgai stovėjo Leningrado uoste dėl tarp Sovietų Sąjungos ir Suomijos vykusių karo veiksmų. Prasidėjus pasauliniam karui ir kariaujančioms valstybėms paskelbus priešų krantų blokadą, neutralių valstybių prekybos laivų reisai tapo labai pavojingi, nepaisant to, kad mokestis už krovinių gabenimą (kartu ir jūreivių atlyginimai) padidėjo iki 300%. Po minėto A. Babarskiui pražūtingo „Šiaulių“ reiso į Štetiną laivo įgula sužinojo, kad bendrovė siūlo mažinti tą karo rizikos priedą iki 100%. Kaip prisimena pirmojo šturmano pareigas tuo metu ėjęs Vytautas Babarskis (žuvusiojo pusbrolis), įgula nesutiko ir grįžo namo. Laive palikęs antrąjį šturmaną A. Rasiulį, kapitonas B. Monkevičius išvažiavo naujos įgulos¹⁷. Žiema buvo atšiauri, laivas ilgam įšalo Štetino uoste.

1940 m. vasaros politinės permainos ir sovietų okupacija galutinai sužlugdė Lietuvos jūrų laivyną¹⁸. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivynas rugpjūčio 3 d. buvo nacionalizuotas, jūrų laivai lapkričio (spalio?) 29 d. perduoti Tarybų Latvijos valstybinei laivininkystei, taip pat ir garlaivis „Šiauliai“, nacionalizuojant įvertintas 482 905,50 Lt. Kai kuriais duomenimis, laivas pradžioje buvo priskirtas Baltijos jūros laivininkystei Leningrade¹⁹.

Laivo įgula liko lietuviška, jam tebevadovavo B. Monkevičius, pirmojo šturmano pareigas ėjo jo

bendramokslis E. Sliesoraitis. Laivas plaukiojo tarp Sovietų Sąjungos ir Vokietijos uostų su šių bendradarbiaujančių valstybių ekonomikoms reikalingais kroviniiais.

1941 m. birželio 22 d. Vokietija pradėjo karą su Sovietų Sąjunga. Garlaivio „Šiauliai“ ir jo įgulos istoriją pirmaisiais karo mėnesiais atkurti padeda Lietuvos jūrų muziejuje saugomi įvykių dalyvių laišakai, prisiminimai ir dokumentai.

1941 m. birželio mėn. pradžioje į Liepojos uoste stovėjusį garlaivį „Šiauliai“ atvyko kėlė tik Rygos jūrų mokyklos I kursą baigęs Vytautas Skrinskas. Kapitonas B. Monkevičius priėmė jaunuolį jūreivių praktikančiu. Birželio 21 d. laivas išplaukė į Rygą ir naktį netoli Ventspilio buvo apšaudytas iš vokiečių lėktuvo. Paaškęjus, kad prasidėjo karas, „Šiauliai“ su kitais prekybos laivais buvo nusiųstas į Piarnu uostą, vėliau – prie Aegnos salos Talino prieigose²⁰. Laivas buvo mobilizuotas kaip krovininis karo laivas, jam suteiktas numeris BT-550²¹.

Rugpjūčio pabaigoje sovietų karo vadovybė nusprendė evakuoti apsuptą Taliną ir uoste likusius apie 190 karo ir prekybos laivų. Didelę šio laivyno dalį sudarė nacionalizuoti latvių ir estų laivai su tautinėmis įgulomis, kuriomis karinė vadovybė labai nepasitikėjo. Kaip šaltinis čia naudojama I. Buničiaus istorinė beletristika labai nepatikima, tačiau derindami su kitais šaltiniais bandysime atkurti to meto įvykius. I. Buničius teigia, kad garlaivio „Šiauliai“ kapitonas buvo latvis Medinšas, pirmasis šturmanas E. Sliesoraitis, antrasis šturmanas norvegas Erikas Deetjensas, mechanikas Viktoras Puškaitis. Latvis kapitonas pabėgęs į krantą, vadovauti teko E. Sliesoraičiui. Tačiau E. Sliesoraitis negalėjo būti laive, nes dar 1940 m. vasarą su šeima buvo išvežtas į Sibirą²². Nėra pagrindo abejoti, kad laivo kapitonas buvo B. Monkevičius, kadangi vėliau jį sutinkame Leningrade.

Nepasitikint pabaltijiečių įgulomis, į laivus buvo paskirti rusai kariai. Garlaivio „Šiauliai“ karo komendantu tapo jaunas leitenantas Jadrynia. Rugpjūčio 27 d.

¹⁶ КАА, f. 127, ap. 1, b. 54, l. 15.

¹⁷ Butkus, Venantas. Jūrų kapitonas – Gulago kalinys. *Klaipėda (priedas Jūra)*, 2001 05 18, Nr. 19.

¹⁸ Adomavičius, Romaldas. Lietuvos jūrų prekybos laivynas 1938–1940 metais. *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Klaipėda, 2008, p. 124–125.

¹⁹ LCVA, f. 1059, ap. 5, b. 22, l. 1; Romano Vilko mašinraštis, Lietuvos jūrų muziejus (LJM), pagalbinė medžiaga (p. m.). 7934 (1), p. 105; Dorgeist, Theodor. Die Handelsflotte des Freistaates Litauen. *Strandgut*, 10. Cuxhaven, 1982, S. 95.

²⁰ Vytauto Skrinsko 1995 09 21 laiškas autoriui.

²¹ Бунич, Игорь. *Балтийская трагедия. Агония*. Москва, 2004, с. 211.

²² Butkus, Venantas. Paskutiniai reisai – Laptevų jūroje. *Klaipėda (priedas Jūra)*, 2001 05 04, Nr. 17.

į garlaivį iš Aegnos salos buvo pakrauta ten dislokuoto artilerijos diviziono amunicija ir sulaipinti kareiviai. Rugpjūčio 28 d. visi laivai, suskirstyti į keturis konvojus, nuplaukė Kronštato link. Juose buvo gabenama sausumos kariuomenė, sužeistieji ir karo turtas. Konvojams teko perplaukti ištisinę minų užtvartą ties Jumindos pusiasaliu, atlaikyti kranto artilerijos apšaudymus ir aviacijos bei povandeninių laivų atakas.

Garlaivis „Šiauliai“ buvo paskirtas į II konvojų, kurį sudarė 7 jūrų prekybos laivai, 9 minų traleriai ir 6 nedideli karo laivai. Konvojus pajudėjo 14.30. Jau pirmąją naktį daugelis laivų nuskendo užplaukę ant minų. Kitą dieną prasidėjo bombonešių atakos. Konvojai iširo, laivai plaukė pavieniui. „Šiauliai“ išvengė minų ir rugpjūčio 19 d. tęsė kelionę vienišas. Bombų padaryti nuostoliai nebuvo tokie dideli, kad pažeistų laivo gyvybingumą. Tačiau artėjant prie Goglando salos laivą atakavo 5 bombonešiai, trys bombos sprogo prie dešiniojo borto ir laivagalyje. Buvo sugadintas vairo mechanizmas, laivas ėmė dreifuoti. Anot V. Skrinsko, jis ir jūreivis Vytautas Rukuiža B. Monkevičiaus įsakymu sutaisė vairą, o vakare latvių garlaivis „Skrunda“ nutempė „Šiaulius“ prie Goglando salos. Artileristai buvo išsodinti į krantą, įgula liko laive. Rugpjūčio 30 d. vokiečiai dar kartą bombardavo garlaivį ir jį nuskandino. I. Buničius rašo, kad laivą tempė gelbėjimo laivas „Meteor“ ir minų traleris Nr. 21. Nuo bombų sprogo laive gabenti artilerijos sviediniai, laivas užsidegė. Sumaištyje buvo „pamiršta“ evakuoti į krantą 200 priekiniame triume buvusių sužeistųjų²³. I. Buničiaus duomenimis, Talino evakuacijos metu nuskendo 66 laivai ir žuvo apie 20 000 žmonių. Šį įvykį jis vadina „krūviniausia katastrofa Rusijos ir TSRS laivyno istorijoje“²⁴.

Po kelių dienų garlaivio įgulą karinis kateris turėjo nugabenti į Kronštata, vėliau – į Leningradą. Visi buvo paskirti į Baltijos jūros valstybinės laivininkystės rezervą ir apgyvendinti barake netoli uosto²⁵. Netrukus ir Leningradas buvo apsuptas vokiečių kariuomenės. V. Skrinskas prisimena, kad prasidėjo badas, speigas siekdavo -25°C. Žiemą nuo likusiųjų buvo at-

skirti B. Monkevičius ir šturmanas praktikantas Vytautas Bagdanavičius. Juos siejo tai, kad abu (skirtingu metu) mokėsi Suomijoje, Abo (Turku) navigacijos institute. Barake mirė Vytautas Rukuiža. Stonkus ir kai kurie kiti įgulos nariai buvo evakuoti į Vidurinę Aziją, kaip ir daugelis kitų pabaltijiečių jūreivių. Ten jie gaudavo tarnybą Kaspijos, Aralo jūrose, Balchašo ežere²⁶.

Vokiečių okupuotoje Lietuvoje leistame Lietuvos Raudonojo Kryžiaus organizacijos laikraštyje „Savitarpinės pagalbos žinios“ buvo išspausdintas tūkstančių karo pradžioje dingusių ir giminių ieškomų šalies gyventojų sąrašas. Apie dingusį garlaivio „Šiauliai“ jūreivį V. Rukuižą laikraštyje skelbė kaunietė S. Gudauskienė²⁷, mama ieškojo V. Bagdanavičiaus²⁸, tėvai – plungiečių brolių Čeprackų²⁹. Iš Dzūkijos, Šventėzerio valsčiaus, parašė žinių iš sūnaus negaunantis garlaivio „Marijampolė“ mechaniko A. Krukonio tėvas³⁰.

Kaunietis Arvydas Daniulaitis, „Šiaulių“ bocmano Andriaus Daniulaičio sūnus, per Rusijos istorijos ir švietimo draugiją „Memorial“ pabandė sužinoti savo tėvo likimą Leningrade. Iš jam atsiųstų dokumentų kopijų (kopijos yra Lietuvos jūrų muziejaus archyve) paaiškėjo kai kurių garlaivio „Šiauliai“ įgulos narių likimas alkaname Leningrade 1942 m. pradžioje. A. Daniulaitis, tuo metu dirbęs kroviku gimdymo namuose, vasario 2 d. buvo suimtas. Iš apklausų protokolų matyti, kad A. Daniulaitis ir kiti lietuviai jūreiviai: Runča, Monkevičius, Jurgaitis, Puškaitis, Stonkus kaltinami nacionalizmu ir antitarybinėmis kalbomis. Vasario 15 d. tardymo metu A. Daniulaičiui buvo pateiktas kaltinimas „politiniais tikslais organizavus pabėgimą į vokiečių okupuotą teritoriją“ kartu su savo tautiečiais. Tardymų metu buvo minimi ir jūreiviai iš kitų lietuviškų laivų: šturmanas T. Dzikas, mechanikas A. Krukonis, tuo metu irgi buvę Leningrade.

Kovo 20 d. surašytame kaltinamajame akte teigiama, kad Spalio geležinkelio NKVD skyrius sužinojo, jog iš Pabaltijo į Leningradą atvykę latviai ir lietuviai – Baltijos jūros valstybinės laivininkystės darbuotojai – rengė išdavikišką nelegalų kolektyvinį pabėgimą į vo-

²³ Бунич, Игорь. *Балтийская трагедия. Катастрофа*. Москва, 2003, с. 288, 289, 309.

²⁴ Ten pat, с. 331.

²⁵ Vytauto Skrinsko 1995 11 21 laiškas autoriui.

²⁶ Бунич, Игорь. *Балтийская трагедия. Агония...*, с. 74.

²⁷ *Savitarpinės pagalbos žinios*. 1941 12 08, Nr. 1.

²⁸ Ten pat, 1942 02 21, Nr. 5.

²⁹ Ten pat, 1942 04 03, Nr. 7.

³⁰ Ten pat, 1942 04 18, Nr. 8.

kiečių laikinai okupuotą teritoriją. Kaltinamieji buvo 6: buvęs garlaivio „Meero“ šturmanas Stasys Runča, buvęs garlaivio „Šiauliai“ kapitonas Benediktas Monkevičius, buvęs to garlaivio bocmanas Andrius Daniulaitis, buvęs garlaivio „Utena“ III kapitono padėjėjas Teofilis Jurgaitis, buvęs garlaivio „Šiauliai“ kapitono padėjėjas Viktoras Puškaitis, buvęs garlaivio „Adema“ matrosas Hardis Petersas. Iš kaltinamojo akto aiškėja, kad kaltinamieji buvo įskūsti, o po žiaurių tardymų liudijo vieni prieš kitus.

1942 m. kovo 31 d. Baltijos baseino karinis tribunolas nagrinėjo bylą uždaramame posėdyje ir nuteisė S. Runčą, B. Monkevičių, A. Daniulaitį ir V. Puškaitį sušaudyti.

1992 m. rugsėjo 8 d. Sankt Peterburgo prokuroro pavaduotojas pasirašė sprendimą, kad A. Daniulaičio priklausymo kontrrevoliucinei organizacijai bylos medžiaga nepatvirtina, todėl jam taikomas 1991 10 18 „Įstatymas dėl politinių represijų aukų reabilitavimo“³¹.

Manoma, kad Leningrade 1941–1942 m. mirė ar buvo nužudyti ir šie garlaivio „Šiauliai“ įgulos nariai: A. Medėkša, K. Vaitkevičius, Z. Balsevičius, V. Bagdaničius...

1942 m. pabaigoje „Savitarpinės pagalbos žinios“ paskelbė dviejų pabaltijiečių jūreivių, dalyvavusių „laivyno žygyje į Kronštata“, pasakojimus. Latvio jūreivio Pertso istorija buvo perspausdinta iš laikraščio „Minsker Zeitung“. Pertsas pateko į Leningradą liepos 14 d. su garlaivio „Turaida“ įgula. Čia kai kuriuos jūreivius suėmė sovietų saugumiečiai. Pertsas pasakojo, kad rugpjūčio mėnesį apie 300 latvių, estų ir lietuvių jūreivių Leningrade buvo susodinti į 7 vagonus ir per Kuibyševą (Samarą) bei Čkalovą (Orenburgą) nuvežti į Burlu-Tiubę prie Balchašo ežero dirbti žuvies perdirbimo įmonėse. Tokiu būdu buvo izoliuojami politiškai nepatikimi neseniai okupuotų Baltijos valstybių laivynų kadrai. Pertsas 1942 m. pradžioje pateko į Raudonosios armijos latvių dalinį ir gegužės mėnesį fronte pasidavė vokiečiams³².

1942 m. lapkričio mėnesį namo į Vilijampolę netikėtai sugrįžo buvęs garlaivio „Šiauliai“ mašinistas Juozas Pozemskis. Kauniečiams ir „Savitarpinės pagalbos žinių“ skaitytojams jis pirmasis pranešė apie garlaivio „Šiauliai“ paskutinį reisą, kai kurių laivo įgulos ir kitų



Garlaivio „Šiauliai“ jūreiviai. Pirmoje eilėje pirmas iš kairės bocmanas Andrius Daniulaitis. 1938 m. nuotrauka. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

į Leningradą patekusių lietuvių jūreivių gyvenimą ir mirtį blokados smaigiamame mieste.

Į Leningradą J. Pozemskis pateko iš Talino kartu su kitais „Šiaulių“ įgulos nariais, sėkmingai peržiemojo, o pavasarį kažkoku būdu iš apsupto miesto sugebėjo nuvykti į Kaukazą, ten sulaukti vokiečių kariuomenės atėjimo ir grįžti gimtinėn. J. Pozemskio pasakojimai apie kolegų likimą labai prieštaringi, o grįžimo namo scenarijus pakankamai paslaptingas ir sunkiai įtikėtinas.

Anot J. Pozemskio, lietuviai ir latviai jūreiviai Leningrade gyvenę barakuose po 10 vyrų viename kambaryje, maistui gaudavę 125 gramus duonos su vatos ir pjuvenų priemaišomis. Apsupto miesto gyventojai, kurių evakavimu ir aprūpinimu maistu nebuvo laiku pasirūpinta, dešimtimis tūkstančių mirė badu. J. Pozemskis pasakojo, kad blokados žiemą badu mirė jūreiviai E. Strikauskas, V. Rukuiža, Z. Balsevičius, laivo virėjai Vladas ir Pranas Čėprackai, be žinios dingo kūrikas K. Vaitkevičius. Apie kitus lietuvių jūreivius J. Pozemskio skelbti duomenys skiriasi nuo įrašų teismo dokumentuose: esą kapitonas B. Monkevičius buvo išsiųstas į Kazachstaną, garlaivio „Utena“ šturmanas T. Jurgaitis ir garlaivio „Marijampolė“ mechanikas A. Krukonis sugebėjo ištrūkti iš Leningrado į Kaspiją. Neįtikėtina, kad mirties nuosprendis B. Monkevičiui būtų pakeistas. Beje, kaltinamajame akte įrašytas T. Jurgaitis teismo nuosprendyje jau neminimas.

J. Pozemskis pasakojo išvykęs iš Leningrado balandžio 11 d. Tuo metu dar buvo gyvi V. Bagdaničius,

³¹ Dokumentų kopijos Lietuvos jūrų muziejaus archyve.

³² Šiurpi tremtinių odisėja. *Savitarpinės pagalbos žinios*. 1942 09 08, Nr. 21.

A. Medėkša, V. Puškaitis (visi kalėjime), A. Daniulaitis, K. Stonkus, garlaivio „Marijampolė“ mechanikas Vincas Pranaitis³³. Į Lietuvą jie nesugrįžo.

Pats laivas, tiksliau, jo korpuso liekanos liko stūkšoti Goglando salos kaimynystėje. Salą 1942 m. balandžio mėn. užėmė suomiai. Labai įvairuoja žinios apie laivo korpusą. Vokiečiai ar suomiai lyg ir planavo laivą

suremontuoti. Sovietų povandeninis laivas bandęs sutrukdyti šiems planams, paleisdamas į jį torpedas. Tai nepatikrintos žinios. Kiti autoriai teigia, kad laivo liekanos tebėra toje pačioje vietoje³⁴. Iš buriuotojų teko girdėti, kad sovietiniais laikais buriuojant į Leningradą galima buvo pastebėti iš vandens kyšančias garlaivio „Šiauliai“ liekanas. ■

DESTINY OF THE STEAMER SIAULIAI AND THE CREW

Romaldas ADOMAVIČIUS

Shipping Company *Lietuvos Baltijos Lloydas* founded in December 1936 became the first successful shipping company of the Lithuanian capital. The company was increasing its fleet every year by purchasing larger and larger ships. In 1936 *Lietuvos Baltijos Lloydas* bought in Denmark steamer *Ebba* and following the tradition to name its ships after the names of Lithuanian towns give the name of *Siauliai* to the ship. The ship ran between Klaipėda and the ports of the Baltic and the North Seas with timber, coal, and other cargo on board. The ship was led by the Captains Marcinkus, Kaminskas, Monkevicius trained during the years of Lithuanian independence. Engineers and motormen usually were Germans or Latvians, as Lithuania lacked local specialists of that field.

The Soviet authorities nationalized the company *Lietuvos Baltijos Lloydas* in the summer 1940. „*Siauliai*“

and three other ships were given over to the Shipping Company of the Soviet Latvia. The crew of the ship remained Lithuanian.

At the beginning of the Second World War „*Siauliai*“ took part in the evacuation of the Tallinn Military Base in 28 – 30 August 1941. The ship carried soldiers, wounded, and ammunition to Krohnstadt. Majority of the evacuating ships were wrecked during the German air and artillery attacks or by mines. The steamer „*Siauliai*“ was bombed near Gogland island. The crew was rescued and brought to Leningrad.

In winter 1941 – 1942 hundred thousand of people died of hunger in an enclosed Leningrad. Few members of „*Siauliai*“ crew also became the victims of the hunger and freeze. The Captain Monkevicius and three other Lithuanian seamen were accused in plotting to return to Lithuania occupied by Germans and sentenced to death on 31 March 1942.

³³ *Savitarpinės pagalbos žinios*. 1942 12, Nr. 28–29.

³⁴ Dorgeist, Theodor. Die Handelsflotte des Freistaates Litauen. *Strandgut*, 10. Cuxhaven, 1982, S. 95.

LITERATŪRA

- Adomavičius, Romaldas. Lietuvos jūrų prekybos laivynas 1938–1940 metais. *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Klaipėda, 2008.
- Butkus, Venantas. Jūrų kapitonas – Gulago kalinys. *Klaipėda (priedas Jūra)*, 2001 05 18, Nr. 19.
- Butkus, Venantas. Paskutiniai reisai – Laptevų jūroje. *Klaipėda (priedas Jūra)*, 2001 05 04, Nr. 17.
- Dargis, L. Lietuvos Baltijos Lloyd'o ir Baltijos transporto bendrovės. *Žemės ūkio gamybinė kooperacija nepriklausomoje Lietuvoje 1920–1940*. Londonas, 1972.
- Dorgeist, Theodor. Die Handelsflotte des Freistaates Litauen. *Strandgut*, 10. Cuxhaven, 1982, S. 95.
- Jūra*, 4. Klaipėda, 1938.
- Jūra*, 5. Klaipėda, 1938.
- Jūra*, 6. Klaipėda, 1937.
- Kauno apskrities archyvas (KAA), f. 127, ap. 1, b. 25, l. 4.
- KAA, f. 127, ap. 1, b. 34, l. 8.
- KAA, f. 127, ap. 1, b. 50, l. 6.
- KAA, f. 127, ap. 1, b. 54, l. 15.
- KAA, f. 127, ap. 1, b. 78, l. 6.
- Lietuvos centrinis valstybės archyvas (LCVA), fondas 386, apyrašas 1, byla 944, lapas 110.
- LCVA, f. 1059, ap. 2, b. 137, l. 36–37.
- LCVA, f. 1059, ap. 5, b. 22, l. 1.
- Nuskendo Alfonsas Babarskis. *Mūsų jūra*, 1. Kaunas, 1940.
- Romano Vilko mašinraštis, Lietuvos jūrų muziejus (LJM), pagalbinė medžiaga (p. m.), 7934 (1). *Savitarpinės pagalbos žinios*. 1942 12, Nr. 28–29.
- Šiurpi tremtinių odisėja. *Savitarpinės pagalbos žinios*. 1942 09 08, Nr. 21.
- Vainoras, St. Kaip mūsų laivynas praleido pereituosius metus. *Jūra*, 1. Klaipėda, 1939, l. 6.
- Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, New York, 1981, Nr. 10.
- Vytauto Skrinsko 1995 09 21 laiškas autoriui.
- Vytauto Skrinsko 1995 11 21 laiškas autoriui.
- Бунич, Игорь. *Балтийская трагедия. Агония*. Москва, 2004.
- Бунич, Игорь. *Балтийская трагедия. Катастрофа*. Москва, 2003.

WINDJAMMER'Ų EPOCHOS LIUDININKAS (APIE VIENĄ PIRMŲJŲ LIETUVOS JŪRININKŲ)

Romualdas ADOMAVIČIUS (jaunesnysis)

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus muziejininkas istorikas

Ar Lietuva – tikrai jūrų valstybė, o gal tik valstybė prie jūros? Ar lietuviai – jūrininkų tauta? Tokių ir panašių klausimų šiandien Lietuvoje iškyla gana dažnai. Turime išvystytą ir sparčiai besiplečiantį Klaipėdos uostą, tačiau abejojame dėl savo jūrinio identiteto, jūrinės politikos¹. Tikra tiesa, kad lietuviai per visą savo tautos istoriją nesiveržė prie plačių vandenų, nematė juose naudos, dėl kurios vertėtų vargintis. Tik Pirmąjį pasaulinį karą užbaigusios Paryžiaus taikos konferencijos 1919 m. nutarimai² ką tik susikūrusiai Lietuvos Respublikai suteikė galimybę pretenduoti į Baltijos pajūrio ruožą – Klaipėdos kraštą su jūrų uostu. 1923 metais išsikovojo Klaipėdą, kilo papildomų sunkumų. Jūreivystės tradicijų ir įgūdžių tvarkytis uoste nebuvo. Supratusi jūros reikšmę valstybės tarptautiniam ir ekonominiam pripažinimui, pamazū ir nelengvai Lietuvos valdžia stengėsi įsisavinti turimą pakrantę ir uostą³. Reikėjo žmonių, norinčių ir galinčių ginti Lietuvos interesus jūrininkystės srityje: ne tik krante, bet ir atviruose vandenyse. Žemės ūkininkų mentalitetu persunktoje visuomenėje vis dėlto atsirado jaunuolių, kurie užsidedė troškimu pamatyti jūrą, išbandyti save kitoje aplinkoje ir papasakoti krante likusiems apie jos nenuginčijamą naudą ką tik atgimusiai šaliai. Daugelio jų svajonė buvo vadovauti laivui, virš kurio tranco (laivagalio) plevėsuotų Trispalvė. Šiandien ir norėtume supažindinti su vienu iš tų, deja, nedaugelio jaunuolių – Vytautu Bagdanavičiumi, vaikinui iš Kėdainių, romantiškų norų nuvestu į Klaipėdą, o vėliau ir ant didžiojo burlaivio „Moshulu“ denio. Jo

gyvenimo istorija bendrame pasaulio jūreivystės raidos ir gimstančios Lietuvos jūrinės tradicijos kontekste paliko ryškią žymę. Šiomet (2009 m.), kai tame pačiame Klaipėdos uoste renkasi didesni ir mažesni vėjo gėnami laivai, lietuviai, pamatę juos, turėtų atminti, kad tokiuose burlaiviuose jau prieš 80 metų jo tautiečiai kovojo su gamtos jėgomis, turėdami tikslą – įtvirtinti Lietuvos vardą pasaulio vandenyne.

Burlaiviai milžinai

Pažvelkime į jūreivystės istorijos epochą, kurioje atsidūrė Lietuvos valstybė XX amžiaus tarpsnyje tarp dviejų pasaulinių karų. Kuo šis istorijos periodas išsiskiria bendrame jūrinės kultūros kontekste? XIX amžiuje buriniai laivai tobulėjo sparčiausiai, ir nedvejojant galima tvirtinti, kad kliperių* pavidalu pasiekė savo aukščiausią išsivystymo tašką, vertinant konstrukcijos, greičio ir grožio standartais. Tuo metu burlaivių transportu rėmėsi daugelio valstybių ekonomika. Ilgainiui, baigiantis XIX amžiui, burinių laivų reikšmė menko. Garlaiviai, kurie nebuvo tokie priklausomi nuo dažnai nenuspėjamų vėjų ir apsieidavo su mažesne įgula, perėmė burlaivių rinkas, ir pastarieji vis dažniau likdavo be darbo. 1869 metais, atidarius Sueco kanalą tarp Viduržemio ir Raudonosios jūrų, burlaiviai prarado ir greičio pranašumą tolimuosiuose maršrutuose iš Europos į Kiniją ir Australiją⁴. Burėms grėsė visiškas išstūmimas iš prekybinės laivininkystės. Buvo aišku, jog burlaivių epocha tuoj užges. Stiebų miško panoramą uostuose pakeitė iš garlaivių kaminų rūkstančių dūmų debesys,

¹ Gražulis, A. Ar Lietuva – jūrinė valstybė? *Kultūros barai*, 2007, Nr. 7, p. 7–16.

² Valsonokas, R. *Klaipėdos problema* (fotografuotas leidimas). Vilnius, 1989, p. 55.

³ Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas (1923–1939)*. Vilnius, 1990, p. 28–29.

* *Kliperis* – XIX a. viduryje ir antroje pusėje išsivystęs laivo tipas. Tristiebiai vidutinio dydžio krovininiai burlaiviai, dėl savo formos ir burių išdėstymo bei gausumo turėję iki tol neregėtas greičio savybes. Eiklūs ir patikimi audringuose vandenyse, kliperiai pagerino visus burlaivių greičio rekordus tolimuosiuose jūrų maršrutuose. Siauro ir ilgo korpuso bei aukštų stiebų su plačiomis tiesiosiomis burėmis laivo vaizdas tapo žavių ir nesustabdomų burlaivių laikotarpio simboliu.

⁴ Lavery, B. *Ship*. London, 2004, p. 235–240.

tačiau pati burinė laivininkystė pasitraukė ryškiu žybsniu, kurio pėdsakai matomi iki šiol. Tas žybsnis – tai *windjammer*’ių laikotarpis. Laikotarpis, kurio metu jūreivystės paslapčių mokėsi Vytautas Bagdanavičius.

Windjammer’is – tai XIX a. pab. – XX a. pr. prekybos burlaivis su tiesiosiomis burėmis, dažnai dvigubai didesnės nei klipierių talpos⁵. Žodis *windjammer* (liet. tariamas *vindžemer*)⁶ kilo iš buitinės jūreivių kalbos. XIX a. pab. garlaivių jūreiviai, stebėdami jūrų milžinus iš šalies, gana pašaipiai vertino jų nesugebėjimą plaukti prieš vėją. Naudingiausias kursas vėjo atžvilgiu jiems buvo bakštagas (pavėjinis kursas, kai vėjas pučia 100–170° kampu, žiūrint į laivo priekį), kurio metu vėjas spaudžia bures visa savo jėga. Iš tikrųjų keturkampės tiesiosios burės tam ir skirtos. Terminas, susidedantis iš dviejų anglišku žodžių: daiktavardžio „wind“ (vėjas) ir veiksmažodžio „to jam“ (spausti), turėtų būti verčiamas kaip „vėjo spaudžiamas“ ar „vėjo spaudėjas“. Vėliau šis žodžių derinys pradėtas vartoti su pagarba, kalbant apie tvirtus ir savo reisais išgarsėjusius burlaivius. Pavadinimas *windjammer* yra apibūdinimas to, kas netelpa į konkrečius laivų tipų ar kitų bendrų laivinių charakteristikų rėmus. Jame jaučiame romantišką ir net mistišką jūrinių nuotykių dvasiją tų laikų, kai paskutiniai prekybos burlaiviai nuolat plaukdavo ten, kur niekas kitas nedrįsdavo.

Šių laivų korpusai paprastai būdavo plieniniai. Didžiausiuose pasaulio istorijoje prekybos burlaiviuose burės skleistos ant aukštų stiebų, siekiančių daugiau kaip 60 metrų, kurių laive būdavo nuo trijų iki penkių. Amžių sandūroje anglimi kūrenami garo katilai laivuose ir patys garlaiviai tolimojoje laivyboje turėjo trūkumų, kurių buriniai laivai išvengdavo. *Windjammer*’iams nereikėjo papildomos patalpos angliai laikyti ir kelionės metu sustoti pasipildyti kuro. Taip pat, kas ypač svarbu, garlaiviai stokojo burių suteikiamo manevringumo ir stabilumo audringame pietų vandenyne ties Horno kyšuliu⁷. Tvirtai pastatyti ir didelės talpos *windjammer*’iai plaukiodavo pavojingiausiuose rajonuose: riaumojančiose keturiasdešimtosiose ir stūgaujantiose penkiasdešimtosiose lygiagretėse (aplitę tarp

jūrininkų geografinių lygiagrečių pavadinimai, kurie apibūdina 40° ir 50° platumų zonas). Kiekvienas jūreivis, XX a. pr. užsirašęs į laivą, kursuojantį Čilės salietros ar Australijos javų lenktynėse į Europą, galėjo būti tikras, kad teks šiose platumose pabuvoti. Įspūdingi ir neretai tragiškai pasibaigdavę reisai išgarsino keturstiebius bei penkiastiebius barkus ir pilno buringumo laivus*. Burlaivių savininkai taupydavo rinkdami įgulą, mokėdavo mažas algas ir priimdavo iki 20-ties metų jaunimą, kuriam pavojingos kelionės buvo geriausia praktika, reikalaujanti jūrininkų rengimo įstaigose rengiant kvalifikuotus šturmanus ir kapitonus⁸. Šiuo keliu eidami, su jūros ir *windjammer*’ių pasauliu susipažino ir nepriklausomos Lietuvos jaunuoliai – pirmieji profesionalūs tautinio prekybos laivyno laivų vadai.

Pirmieji žingsniai į jūrą

1918 m., po Pirmojo pasaulinio karo, atsikūrusi nepriklausoma Lietuva susidūrė su tuometinėmis ekonominėmis realijomis. Šalies vadovai, norėdami išlaikyti tai, ką bendromis ir sunkiomis pastangomis atkūrė, rūpinosi valstybės ūkio padėtimi. Stengiantis išvystyti šalies ūkį, reikėjo įsitvirtinti tarptautinėje prekybos sistemoje, kurioje svarbų vaidmenį vaidino prekių gabenimas jūra (laivai) ir jūrinė infrastruktūra (uostai).

Kaip minėta, 1923 metais lietuviai, panaudoję radikalias priemones, išsikovojo priėjimą prie Baltijos jūros ir įsikūrė Klaipėdos uoste. Įsitvirtinti uoste ir tuo labiau jūrų keliuose sekėsi labai nelengvai. Susidurta su visiškai nauja veiklos sritimi, kurią reikėjo įsisavinti kuo skubiau. Valstybiniam jūrų laivynui kurtis ir sėkmingai administruoti uostą kliudė užsienio, ypač kaimyninės, šalys, kurių piliečiai Lietuvą matė tik kaip dar vieną konkurentę tarptautiniame versle ir bandė ją išnaudoti savo interesais⁹. Lietuva neturėjo pakankamai jėgų priešintis. Atsirado žmonių, kurie suvokė vykstančių procesų reikšmę.

Daugeliui yra žinomi vardai politikos, kultūros ir kitų sričių veikėjų, kurie kovojo dėl jaunos valstybės „vietos po saule“. Dar viena tautiškai nusiteikusi bendraminčių grupė, kuri siekė to paties tikslo, buvo Rusijos

⁵ Palmer, J. *Jane's Dictionary of Naval Terms*. London, 1975, p. 292.

⁶ Allen, O. E. *Die Windjammer*. Amsterdam, 1980, S. 6.

⁷ Kemp, P. *The History of Ships*. London, 2000, p. 204.

* *Barkas* – trijų–penkių stiebų burlaivis su tiesiosiomis (rėjinėmis) burėmis visuose stiebuose išskyrus paskutinį. XX amžiaus pradžioje statyti iki 6000 t talpos barkai (iš Kemp, P. *The Oxford companion to Ships and the Sea*. Oxford, 1976, p. 61–62.). Pilnas laivas (pilno buringumo laivas) – visuose stiebuose naudojančias tiesiąsias bures, kaip ir barke, nuleidžiamas nuo rėjų.

⁸ Každailis, A. *Laivai ir jūrininkai*. Vilnius, 1987, p. 133–135.

⁹ Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas (1923–1939)...*, p. 28–29, 45–48.

imperijos laivyne tarnavę jūrininkai, dar 1923 m. įkūrę Lietuvos jūrininkų sąjungą, kuri tais pačiais metais paskatino valdžią įsteigti Jūrų skyrių prie Kauno aukštesniosios technikos mokyklos. Čia nuspręsta rengti jūrininkus būsimam Lietuvos prekybos laivynui¹⁰. Greitai paaiškėjo, kad šalyje nėra tinkamų sąlygų kvalifikuotiems jūrininkams, ypač laivų vadovybės, ugdyti. 1925 metais valstybė skyrė 300 litų dydžio mėnesines stipendijas jūrinei praktikai atlikti garsiuosiuose G. Eriksono *windjammer*'uose ir vėliau studijoms tęsti Suomijoje, Abo (Turku) navigacijos institute, penkio-likai Jūrų skyriaus kursantų¹¹. Jie buvo pirmieji, o po daugiau nei dešimties metų jų keliu pasuko ir Vytautas Bagdanavičius.

„Jaunosios jūrininkystės kartos pažiba“

Taip Vytautą savo atsiminimuose įvertino bene labiausiai žinomas nepriklausomos Lietuvos jūrų laivyno kapitonas Bronius Krikštopaitis. Vienas pirmųjų lietuvių, atlikusių jūrinę praktiką ant *windjammer*'io denio, prisimena vieną paskutinių tautiečių, iš arti stebėjusių „tikrųjų“ burlaivių epochos saulėlydį. Prisimena su gailėsčiu, nes lygina drąsaus jūreivio ir Lietuvos valstybės bei jūrininkystės likimus XX a. 5-ojo dešimtmečio pradžioje¹².

Vytautas, gimęs 1920 m. spalio 3 d. Kėdainiuose, buvo vienintelis vaikas Jono ir Vaclavos Bagdanavičių šeimoje¹³. Tėvas buvo Lietuvos kariuomenės karininkas, ir aplinka, kurioje augo būsimasis jūrininkas, neišvengiamai padarė didelę įtaką jo apsisprendimui tarnauti tėvynei. Mokėsi Vytautas Kėdainių I pradžios mokykloje. Nuo 1934 m. lankė Kauno jėzuitų gimnaziją, kur jo klasės draugu buvo Vincentas Sladkevičius, būsimasis Katalikų bažnyčios kardinolas¹⁴. Vytautas Bagdanavičius buvo aktyvus ir žinių trokštantis jaunuolis. Priklausė tuo metu labai veikliai skautų organizacijai – Lietuvos jūrų skautų vienetui „Birutės“ laivui. Su kitais skautais pagamino ir škunos „Birutė“ modelį. Skautiška patirtis pravertė tolesniame jo gyvenime, kurį jis glaudžiai susiejo su jūra. Klaipėdos priemiestyje Smiltynėje 1936 m. vasarą įsteigus Buriavimo mokyklą,



Vytautas Bagdanavičius (1920–1941). Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

V. Bagdanavičius su draugais skautais valtimis iš Kauno Nemunu atplaukė iki Klaipėdos, kad galėtų mokytis buriuoti. 1937 m. vasarą jis jau buriavo Baltijos jūroje. Su patyrusiais buriuotojais ir kitais jaunaisiais skautais jachta pasiekė prie Švedijos esančią Gotlando salą, dalyvavo regatose ties Liepoja (Latvija)¹⁵.

1937 metų vasaros pabaigoje šešiolikmetis Vytautas Bagdanavičius savo lėšomis išvyksta jūrinės praktikos į Suomijoje stovėjusį burlaivį. 1938 m. jam jau suteikiama valstybinė stipendija¹⁶, kad galėtų tęsti jūrininkystės studijas. Kaip minėta, jūreivystės mokslą sudarė dvi pakopos: praktika prekybos burlaivyje ir teoriniai navigacijos bei kitų dalykų kursai institute. Vytautas pateko į keturstiebį barką „Moshulu“, vieną iš paskutinių *windjammer*'ių. Laivas priklausė žymiajam švedų kapitonui Gustavui Eriksonui.

Alandų salose (Suomija) gimęs G. Eriksonas (1872–1947), iki tapdamas didelio ir žymaus laivyno savininku, 30 metų plaukiojo Šiaurės ir Baltijos jūrose, pusę šio laiko – eidamas kapitono pareigas. 1913 m. įsigijo pirmąjį laivą ir ilgainiui tapo stambiausiu burlaivių savininku regione. Jis supirkinėjo atpigusius didžiuosius laivus. Ypač jį domino klestėjimo periodą išgyvenusios Vokietijos F. Laeiszio kompanijos burlaivių, bendrai vadintų garsiu „Skraidančiosios P linijos“ vardu, laivynas¹⁷. Visą XX a. 4-ąjį dešimtmetį G. Eriksonui

¹⁰ Adomavičius, R. Lietuvos jūrininkų sąjunga 1923–1940 m. *Jūreivystės raida Lietuvoje*. Klaipėda, 2003, p. 20–21.

¹¹ Kadetai lietuviai G. Eriksono burlaivyje. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 1, p. 10; Nr. 2, p. 10.

¹² Krikštopaitis, B. *Jūrų kelias*. Čikaga, 1979, p. 223.

¹³ Ištrauka iš Kėdainių dekanato Metrikos. KAA, f. 168, ap. 2, b. 313, l. 77.

¹⁴ Lietuvos Respublikos švietimo ministerijos Kauno jėzuitų privatinės gimnazijos pažymėjimas Nr. 332 (1939 08 28). KAA, f. 168, ap. 2, b. 313, l. 79.

¹⁵ Jurgėla, P. *Lietuviškoji skautija*. New York, 1975, p. 204 ir 209.

¹⁶ 1938 07 30 Jūrininkystės inspektorius raštas Susisiekimo ministerijai. KAA, f. 1059, ap. 2, b. 136, l. 29.

¹⁷ Allen, O. E. *Die Windjammer...*, S. 145–157.

priklausė 14 keturstiebių barkų. Didžiausi ir greičiausi to meto burlaiviai kursavo iš Europos į Australiją ir, pasukdami pro atšiaurųjį Horno kyšulį, grįždavo atgal į Europą. Kelionei, kurioje atstumai tarp uostų sudarydavo pusę kelio aplink pasaulį, garlaiviai nebuvo tinkami. Burlaivių savininkams tai buvo paskutinė proga pasaulinėje prekyboje „užsidirbti iš burių“, o jūreiviams praktikantams, sumokėjus 50 svarų mokesčių, pažinti istorinius burlaivių maršrutus¹⁸.

1904 m. Škotijoje (Glazge) pastatytas plieninis 121 m (su bušpritu) ilgio, 14,3 m pločio ir 8,1 m* grimzlės barkas „Kurt“ galėjo gabenti iki 5300 t svorio krovinių. Jo stiebų aukštis siekė 63 metrus. Iki 1914 m. su Vokietijos vėliava jis gabeno nitrato, anglies ir kokso krovinius. Prasidedant Pirmajam pasauliniam karui, laivas stovėjo JAV Ramiojo vandenyno pakrantėje. 1917 metais amerikiečiai jį pasisavino, išitraukę į karą su vokiečiais. Burlaivis buvo pervadintas „Moshulu“ (vietinių indėnų kalba reiškė *bebaimis*). Iki 1928 m. daugiausia naudotas vilnai, chromui ir medienai gabenti iš Australijos į vakarinę JAV pakrantę. Kelerius metus be darbo įvairiose Š. Amerikos vakarinės pakrantės vietose stoviniavusį laivą 1935 m. nusipirko Gustavas Eriksonas. Šis laivas buvo ne tik didžiausias, bet ir paskutinis G. Eriksono pirkinys. Barkas su Suomijos vėliava iš karto buvo pasiūstas į Australijos „Javų lenktynes“, kurių metu grūdai gabenti iš Australijos į Europą¹⁹. 1939 metais „Moshulu“ laimėjo paskutines „Javų lenktynes“, kuriose plaukė 13 burlaivių. Kelionė iš Port Victoria (Pietų Australija) į Queenstowną (dabar nedidelis jūrų uostas Cobhas Pietų Airijoje) truko 91 dieną. Tuo metu tai buvo labai geras rodiklis. Prasidėjus Antrajam pasauliniam karui, Norvegijoje tuo metu buvusį laivą perėmė vokiečiai. Po karo jo stiebai buvo išmontuoti, ir legendinis „Moshulu“, o tiksliau – jo korpusas, ilgą laiką naudotas kaip grūdų sandėlis. Nuo 1971 m. barkas su netikrais stiebais stovi Filadelfijoje (JAV), laive įkurtas restoranas²⁰. Barkas „Moshulu“, kuris dvejus metus V. Bagdanavičiui atstojo namus, yra vienas iš nedaugelio iki šiol išlikusių *windjammer*’ių laikų burlaivių.



Barkas „Moshulu“ Atlanto vandenynė. Vytauto Bagdanavičiaus įrašas kitoje pusėje: „Burl. „Moshulu“, laimingai nugalėjęs Cap Horną, skuba į Europą“. Romano Vilko archyvas

„Javų lenktynės“

Pasaulio laivyboje galime išskirti kelis maršrutus, kuriuos tam tikru metu intensyviai aptarnavo kroviniai burlaiviai. Tarp jų vykdavo neoficialios, bet prestižinės lenktynės, kurių metu kapitonas privalėjo pasitelkti visą savo patirtį, o jūreiviai dažnai grumdavosi su mirtiniais jūros iššūkiais. XIX a. viduryje kliperiai varžėsi „Arbatos lenktynėse“ iš Kinijos į Angliją²¹. Pirmojo laivo, pasiekusio Britanijos salą su arbatos kroviniu, savininkas geriausia kaina parduodavo prekes, o burlaivio kapitonas užsitarnaudavo pagarbą tarp jūrininkų. Panašios varžybos, kurių nugalėtojams dažniausiai neįteikinetas trofėjus, vyko ir XX a. 3–4-ajame dešimtmėčiais iš Australijos į tą pačią Angliją, tik jau su grūdais burlaivių triumfais²². Lietuvis jūreivis, ketinantis tarnauti savo šalies prekybos laivyne, pakliuvo į šių milžiniškų burlaivių konkurencinės kovos sūkurį. Savo 1937–1939 metų plaukiojimų patirtį Vytautas Bagdanavičius aprašė dienoraštyje, kurio ištraukos spausdintos tuo metu Lietuvoje leistoje marinistinėje spaudoje. Apie „Javų lenktynes“ ir patį Vytautą rašė ir anglas Ericas Newby, žymus rašytojas marinistas, kuris 1938–1939 m. taip pat dalyvavo pergalingoje kelionėje su „Moshulu“.

¹⁸ Kadetai lietuviai G. Eriksono burlaivyje. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 1, p. 10.

* Pavyzdžiui, Klaipėdoje stovinti tristiebi barkentina „Meridianas“ yra 50 m ilgio, 9 m pločio ir 3,5 m grimzlės (iš *Nautica Fennica*. Helsinki, 1999, p. 58).

¹⁹ [http://www.bruzelius.info/nautica/Ships/Fourmast_ships/Kurt\(1904\).html](http://www.bruzelius.info/nautica/Ships/Fourmast_ships/Kurt(1904).html)

²⁰ [http://www.bruzelius.info/nautica/Ships/Fourmast_ships/Kurt\(1904\).html](http://www.bruzelius.info/nautica/Ships/Fourmast_ships/Kurt(1904).html)

²¹ Plačiau apie „Arbatos lenktynes“ žr.: Lubbock, B. *The China Clippers*. Glasgow, 1929.

²² Allen, O. E. *Die Windjammer...*, S. 156–157.

V. Bagdanavičius dukart apiplaukė pasaulį. Jam teko patirti jūros žiaurumą audrų metu, kantrybės išbandymus štilio zonose, iškęsti pavojingą ir šaltą plaukimą Horno kyšulio rajone, bet taip pat pajusti ramaus plaukimo visomis burėmis malonumą, stebėti pro šalį skrendančias žuvėdras ir ties laivo priekiu šokinėjančius delfinus. Kaip ir visiems jūreiviams, teko atlaikyti nemalonią, užtat garbingą krikšto procedūrą, kertant pusiaują. Plaukimai burlaiviais aprašomuoju laikotarpiu (XX a. 4-asis dešimtmetis) buvo ypač pavojingas užsiėmimas. Šiais laikais audringiausios vandenyno vietos aplenkiamos, o ir patys laivai tiek tobulinti, kad žmogui retai tenka susidurti

su mirtina rizika. Prieš 70–80 metų buvo kitaip. Pavyzdžiui, pasitaikydavo tarsi užkeiktų burlaivių, kuriuose kiekvienos kelionės metu žūdavo bent vienas jūreivis²³. Lietuvių tauta taip pat neišvengė jaunuolių aukų, kurias savo glėbyje priglaudė jūra²⁴. Plaukiant burlaiviu „Moshulu“, įgula, kaip ir kiekvieną kartą, artėjant prie Horno kyšulio platumų, virš bortų tvirtindavo plieninius tinklus, kad bangos nenuplautų jūreivių į jūrą arba, kaip liūdnai juokaudavo patys jūreiviai, kad neužneštų atgal ant denio²⁵. Nė dvidešimties metų neturinčio Vytauto numanomi jūros išbandymai neišgąsdino ir nesutrukdė jam sėkmingai užbaigti jūrininko praktikos.

1937 metų vasaros pabaigoje jis atvyko į Suomijos uostą Trängsundą, iš kur su tuo metu didžiausiu pasaulyje burlaiviu „Moshulu“, pakrautu lentų kroviniu, išplaukė į Lorenzo Marques (Mozambikas) uostą rytinėje Afrikos pakrantėje, o paskui ir į Australiją²⁶. Kelionės metu V. Bagdanavičius siuntė laiškus su savo įspūdžiais žurnalui „Jūra“:

„Jūsų laišką ir „Jūrą“ gavau ir labai dėkoju. Dar būdamas Lietuvoje, gimnazijoje, laukte laukdavau kiekvieno numerio išeinant, o ką bekalbėti, kaip nudžiugau gavęs čia, Australijoje. Skaičiau kelis kart. Viskas įdomu, visos žinios mielos, kas tik liečia tėvynę, mūsų jūrą ir



Garlaivio „Siauliai“ įgula Ventspilio uoste 1941 02 15. Vytautas Bagdanavičius sėdi ant denio pirmas iš dešinės (iš RVA-27A, KJM 9724(2))

jūrininkystę. Aš čia būdamas nieko nežinau, laikraščių skaityti netenka, nes uostuose būname labai retai: kas 2–3 mėnesiai. Čia kartą buvo pasklidę gandai, kad Lietuvą užėmė lenkai ir vokiečiai – iš abiejų pusių. Aš jokių būdu nenorėjau tikėti ir tikrai, kai gavome laikraščių, pasirodė, kad tai netiesa, todėl labai nudžiugau. Iš kažkur sužinoję kiti jūreiviai, kad Lietuva paimta, pradėjo reikšti man užuojautą, keikti lenkus ir vokiečius... bet, pasirodė, kad be reikalo.“ (1938 metų pavasaris)²⁷.

Australijos Port Victoria uostą „Moshulu“ pasiekė 1938 m. kovo mėnesį ir šešias savaites krovėsi kviečius. Pasikrovęs pakėlė inkarą ir audringųjų platumų keliu kirto Ramųjų vandenyną, aplenkdamas išdidžiai stūkasantį Horno ragą. Atlanto vandenynu kildamas į šiaurę, burlaivis 1938 m. rugpjūčio 23 d. pasiekė Airijos uostą Queenstowną. Plaukimas buvo vienas ilgiausių „Moshulu“ karjeroje. Laivas atplaukė į Europą paskutinis iš visų *windjammer*’ių. Vytautas taip aprašė kelis šio plaukimo ypatumus:

„Tuo metu, kai mūsų pusrutulįjį džiaugiamasi pavasariu, čia kaip tik prasideda žiema. Todėl plaukdamį gavome šalto ir blogo oro. Vakary vėjuose, kai laivas sparčiai plaukia, esant sniego pūgai ir migloms (žiemos metu), labai lengva užplaukti ant ledu kalnų, ypač jei plaukiama tiek daug pietuosna, kur yra dar šalčiau. Ge-

²³ Villiers, A. *Men, Ships and the Sea*. Washington, 1973, p. 225–235.

²⁴ Krikštopaitis, B. *Jūrų kelias...*, p. 39–44.

²⁵ Njubėjus, E. Paskutinės „javų“ lenktynės. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 13, p. 10.

²⁶ Equatorius (iš lietuvių jūrininko dienoraščio). *Jūra*, 1938, Nr. 3, p. 98.

²⁷ Laiškas iš Australijos. *Jūra*, 1938, Nr. 6, p. 190.

rokai į pietvakarius nuo Cap Horno sutikome ledo kalnus, laimei, dienos metu ir juos praplaukėme gana tolokai. <...> Susidūrus su ledkalniu, laivo ir įgulos likimas aiškus.“ (Plaukimas iš Australijos į Europą 1938 m.)²⁸

Kitas reisas, prasidėjęs 1938 m. spalio 18 d. Belfast (Airija), barkui „Moshulu“ buvo kur kas sėkmingesnis. Su balastu* burlaivis pasiekė Port Lincolną Australijoje po 82 dienų, 1939 m. sausio 8 d. Šį plaukimą išsamiai aprašė Ericas Newby knygoje „The Last Grain Race“ („Paskutinės Javų lenktynės“). Visame pasaulyje išgarsėjusiuose atsiminimuose minimi ne tik tokie kelionės išskirtinimai kaip audros, škvalai, krikštynos, jūreivių azartas pasiekti greičio rekordą, bet ir jaunuolis iš Lietuvos – Vytautas Bagdanavičius. Anglas lietuvi vadina sielos broliu ir „šiaudu skęstančiajam“, kuris padėjo prisitaikyti prie gyvenimo jūroje²⁹. 1939 m. birželį, užtrukusi kelionėje iš Australijos 91 dieną, „Moshulu“ įgula laimėjo paskutines „Javų lenktynes“. Tais pačiais metais prasidėjęs Antrasis pasaulinis karas nutraukė vienas įspūdingiausių jūreivystės istorijoje paskutinių prekybos burlaivių lenktynes. Nuo to laiko burlaiviai išnyko iš pasaulinės prekybos maršrutų.

Vytauto Bagdanavičiaus likimas

Atlikęs privalomąją jūrinę praktiką ir norėdamas gauti profesionalaus jūrininko diplomą, Vytautas dar turėjo baigti teorijos kursus. Dėl karo diktuojamų aplinkybių iš Suomijos jam teko persikelti į Švediją. Kaip minėta, mokslus jau finansavo Lietuvos valdžia. 1940 metais V. Bagdanavičius baigė Švedijos karališkąją jūrų akademią aukso medaliu ir degė noru kuo greičiau įsilieti į Lietuvos prekybos laivyną. 1940 m. vasarą Sovietų Sąjungai okupavus Lietuvą, Vytautą tėvai bandė atkalbėti nuo grįžimo namo, tačiau jaunatviško ryžto vedinas jūrininkas nepagalvojo, kad galėtų kam nors užkliūti³⁰. Iš Švedijos jis grįžo su tolimojo plaukiojimo laivavedžio diplomu ir 1940 metų vasarą ieškojo, kur galėtų išvykti mokytis dar vienerius metus, kurių reikėjo kapitono licencijai gauti. Tuo metu

Lietuvoje jau buvo įsitvirtinusi sovietų valdžia, ir jam buvo siūloma tik Leningrado jūreivystės mokykla, bet Vytautas visiškai nemokėjo rusų kalbos³¹. Vėl išvykti į Švediją leidimo negavo.

V. Bagdanavičius iš dalies išpildė savo svajonę ir tapo Lietuvos, nors ir okupuotos, prekybos laivo „Šiauliai“ įgulos nariu. Simboliška tai, kad šis garlavis buvo statytas 1920 metais, kada gimė ir jo naujasis jūreivis. Kaip ir kiti likę Lietuvos prekybos laivyno laivai, „Šiauliai“ 1940 m. vasarą buvo nacionalizuotas ir perduotas Sovietų Latvijos valstybinei laivininkystei³². Vokietijos ir Sovietų Sąjungos karo pradžioje „Šiauliai“ masinės Talino evakuacijos metu bendrame laivų konvojuje plukdė kareivius į Leningradą. Rugsėjo 30 d. vokiečių lėktuvo bomba pataikė į mašinų skyrių, garlavis buvo nuvilktas į seklesnę vietą prie Goglando salos, o įgula kitu garlaiviu nuplukdyta į Leningradą. Čia Vytautas Bagdanavičius buvo suimtas ir pateko į kalėjimą, iš kurio nebegrižo. Jūreivis sovietų agentams atrodė įtartinas vien dėl to, kad buvo plaukiojęs po pasaulį Suomijos burlaiviu. Taip beprasmiškai užgeso dvidešimtmečio jaunuolio, siekusio pramušti sau ir visai Lietuvai kelią į plačiuosius vandenius, gyvybė. Jo žūtis žymėjo ir visą Lietuvą užgriuvusias nelaimes.

Jūreivis iš Kėdainių buvo neeilinis žmogus. Vytautas Bagdanavičius neturėjo galimybės įgyvendinti savo troškimų, bet rūpesčiu Lietuvos jūreivystės reikalais ir noru dirbti šalies naudai yra pavyzdys kiekvienam, siekiančiam tapti jūrininku vėl nepriklausomoje Lietuvoje. Jaunuolio mintys³³, kad Lietuvai reikia mokojojo burlaivio, yra aktualios ir šiandien, kai mes vėl bandome priartėti prie jūros. Vis ieškome lietuviškos jūrinės tradicijos. Ji yra, tik kiek primiršta. Kai Klaipėdoje pasirodys gražuoliai burlaiviai, atsiminkime vaikiną atlėpusiomis ausimis, kuris turėjo teisę ne tik įsiverti auskarą į vieną iš jų, bet ir švilpauti laivo denyje, nes jis dukart apiplaukė baisųjį Horno ragą, nes jis buvo tikras *windjammer*’ių laikų jūreivis. ■

²⁸ Kelionė iš Australijos į Europą (165 dienos vandenyne). *Jūra*, 1938, Nr. 11, p. 371.

* Balastas – papildomas svoris prekybos burlaiviuose, pagerinantis be krovinių plaukiančio laivo stabilumo ir stovumo savybes. Kaip balastą naudodavo akmenis, žvyrą, smėlį, metalą (iš Kemp, P. *The Oxford companion to Ships and the Sea*. Oksford, 1990).

²⁹ Njubėjus, E. Paskutinės „javų“ lenktynės..., p. 10.

³⁰ Mano skausmas. *Švyturys*, 1989, Nr. 21.

³¹ Stundžia, B. *Jūrų suviloti*. Torontas, 2006, p. 166.

³² Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, 1981, Nr. 10, p. 436–437.

³³ Mokojojo burlaivio pirkimo reikalas. *Jūra*, 1938, Nr. 6, p. 189.

CONTEMPORARY OF WINDJAMMER TIMES

Romualdas ADOMAVIČIUS

After World War I Lithuania was among those Central-Eastern Europe countries that became independent from empires. In 1923 the territory of Klaipėda with a port on the Baltic sea became the part of Lithuania. For the states development it was very important to use connection with the world's market through the open sea. New experiences were to be faced, because Lithuanian nation's history wasn't linked

with maritime traditions. We present an attempt to join world's shipping history with independent Lithuania's effort to take part in maritime life. In this article we try to achieve this by telling the story about young Lithuanian seaman Vytautas Bagdanavicius, who took part in creating his nation's tradition of seamanship. His life is an example of country's seagoing past and is still very actual today.

LITERATŪRA

- Adomavičius, R. Lietuvos jūrininkų sąjunga 1923–1940 m. *Jūreivystės raida Lietuvoje*. Klaipėda, 2003.
- Allen, O. E. *Die Windjammer*. Amsterdam, 1980.
- Equatorius (iš lietuvių jūrininko dienoraščio). *Jūra*, 1938, Nr. 3.
- Gražulis, A. Ar Lietuva – jūrinė valstybė? *Kultūros barai*, 2007, Nr. 7.
- Jurgėla, P. *Lietuviškoji skautija*. New York, 1975.
- Kadetai lietuviai G. Eriksono burlaivyje. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 1, Nr. 2.
- Každailis, A. *Laivai ir jūrininkai*. Vilnius, 1987.
- Kelionė iš Australijos į Europą (165 dienos vandenyne). *Jūra*, 1938, Nr. 11.
- Kemp, P. *The History of Ships*. London, 2000.
- Kėdainių dekanato metrika* (KAA), f. 168, ap. 2, b. 313.
- Krikštopaitis, B. *Jūrų keliais*. Čikaga, 1979.
- Laiškas iš Australijos. *Jūra*, 1938, Nr. 6.
- Lavery, B. *Ship*. London, 2004.
- Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, 1981, Nr. 10.
- Mano skausmas. *Švyturys*, 1989, Nr. 21.
- Mokomojo burlaivio pirkimo reikalas. *Jūra*, 1938, Nr. 6.
- Njūbėjus, E. Paskutinės „javų“ lenktynės. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 13.
- Palmer, J. *Jane's Dictionary of Naval Terms*. London, 1975.
- Stundžia, B. *Jūrų suviloti*. Torontas, 2006.
- Valsonokas, R. *Klaipėdos problema* (fotografuotas leidimas). Vilnius, 1989.
- Villiers, A. *Men, Ships and the Sea*. Washington, 1973.
- Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas (1923–1939)*. Vilnius, 1990.

VĖJO GŪSIAI KLAIPĖDOS KRAŠTO ISTORIJOJE

Dainius ELERTAS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus muziejininkas istorikas

Vėjas – didžiulė jėga. Jis sieja priešybes – vėjas griauantis ir vėjas kuriantis, vėjas duodantis ir vėjas atimantis. Bendravimas su juo keičia ne tik aplinką, bet ir pačius žmones, jų mintis. Mūsų pasakojimas – apie nesutramdytą ir jaukinamą vėją Klaipėdos krašte.

Kraštas prie jūros nuo neatmetamų laikų patirdavo vėjo rūstį. Tai buvo tiek viduramžiais, tiek vėlesniais amžiais. Vėjas trikdydavo net karo veiksmus. 1219 m. lyvių ir lettų (latvių) kariuomenė žygiavo prieš Revelio estus: „ėjo jie jūros ledu <...> ir pūtė priešais stiprus šaltas šiaurės vėjas, prasidėjo tokie dideli šalčiai, kad neatlaikė plikos kūno dalys; vieni nušalo nosis, kiti rankas arba kojas, nusilupo veido oda, buvo ir tokių, kurie mirė...“ 1220 m. sausį „Livonijos bažnyčios žygi prieš atsimetėlius, susibūrusius Meztotijoje, sutrukdė lietingas pietų vėjas“. Panaši padėtis nebuvo svetima ir mūsų kraštui. 1352 m. vasario pabaigoje persekiodami grįžtančius po žygio kryžiuočius lietuviai įsiveržė į pamarį. Ties Labguva jiems buvo pasipriešinta. Lietuviai traukėsi link Deimės upės, „kur karalius [Smolensko kunigaikštis – D. E.] įkrito ir beveik būtų nuskendęs. Joje nuskendo daug jo karių, apie 500. Juos srovės nešė į marias, vadinamas Siautulingomis mariomis.“ 1352 m. įvykiuose vėjo vaidmuo tik numanomas, o 1377 m. jis reiškėsi aiškiau. Austrijos princui Albrechtui su kryžiuočiais laivu grįžtant iš žygio prieš žemaičius „vėjas varė jį Karaliaučiaus link. Kurie vos per visą mylią jam iš paskos keliavo, tuos vėjas staiga nuvarė toli į Kuršių marias“.

Stiprus vėjas sukeldavo audras. Įsisiūbavusios jūros ir marių bangos pasiglemždavo laivus, burvaltes, valteles, sielius, prekes ir žmonių gyvybes. 1829 m. audros metu nuskendo net 4 laivai, žuvo 11 žmonių; 1881 m. sausio 31 d. vėjui pajudinus ledą žuvo per dešimt ties Nida lašišas žvejojusių žvejų, vyrų neteko 6 nerijos moterys, o tėvų – 23 vaikai. 1804 m. sausio 31 d. ties Klaipėda įvyko bene didžiausia katastrofa: vykdant gelbėjimo darbus pasikeitęs vėjas ir srovės

nunešė į atvirą jūrą bei nugramzdino burlaivį „Quardian“ – žuvo 53 šio krašto bei gretimos Žemaitijos vyrai. 1862 m. spalį audra mariose suardė 24 sielius, o lapkričio 9 d. pietų vėjas su ledais išnešė juos į jūrą. Patirtas 70 000 talerių nuostolis vertė pirkliaus ieškoti alternatyvų. Stiprūs nepalankūs vėjai nutraukdavo sielių plukdymą ne tik mariose, bet ir Vilhelmo kanale. Kartais audrų bangų išmestos „jūros dovanos“ buvo laukiamos – pajūrio žvejų sodybas puošdavo rakandai, detalės iš sudužusių laivų..., o XVIII–XIX a. pr. Ventės žvejai prašydavo kunigo laikyti mišias, kad vėjas išblaškytų pro šalį plukdomus sielius. Tiesa, už neteisėtą gintaro, šių vėjo ir jūros siunčiamų gėrybių pasisavinimą, grėšė didžiulės baudmės ir iki XIX a. pr. – mirtis.

Audros, uraganai ne tik kėlė pavojų vandenyse. Vėjas niokojo žemyne stovinčius pastatus, pasėlius. 1625 m. vasario 10 d. uraganas grasinosi nugriauti pastatus, kilnojo stogus... 1802 m. audra apgadino Klaipėdos miestiečių šv. Jono bažnyčios bokštą. 1829 m. balandžio mėn. audra nuplovė naujakurių dirbamos žemės sklypus Kopgalyje. 1829 m. gegužės 1 d. potvynį Nemuno deltoje padidino pietvakarių vėjas. 24 valandas siautusi audra pralaužė pylimus. Šyštoje vanduo pakilo tiek, kad Šilokarčemos turgaus aikšte pradėjo plaukioti valtys. Potvynis Šilokarčemos apskrityje sugriovė 23 gyvenamuosius, 16 ūkinių pastatų, apgadino 212 pastatų, nugaišino 170 arklių, 378 karves, 18 jaučių, 562 avis, 118 kiaulių. 1839 m. rugpjūčio 5 d. viesulas Rusnėje sugriovė neseniai pastatytą namą, jo atnešta kruša sukapojo ką tik nupjautą vasarojų.

Vėjas keitė kraštovaizdį – jo stumdomos smėlio kopos XVI–XIX a. užpildavo derlingas žemes, vertė keltis gyventojus tiek Kuršių nerijoje, tiek pajūryje šiauriau Klaipėdos. Jo nešamas smėlis ėmė grasinti ir pačiam Klaipėdos miestui, jo laivybai. 1676 m. ir prieš 1700 m. persikėlė Nidos, apie 1724 m. – Schwartzorto (Juodkrantės), 1782–1786 m. ir 1804 m. – Smėlio karčemos, apie 1678 m., 1723–1748 m., 1763 m., 1854 m. – Naglių, prieš 1719 m., prieš 1736 m., 1798 m. – Karvaičių,

1880–1881 m. – Pervalkos, 1817 m. ir 1831 m. – Kopgalio gyventojai. Išnyko nerijos konfesinio gyvenimo centrais tapę Naglių ir Karvaičių kaimai. Spaudžiami vėjo genamų smėlio kopų nerijos kaimai iš pajūrio kėlėsi į pamarį, o iš žemyno pajūrio – kiek atokiau nuo jūros.

Itin pavojinga vėjo ir ugnies sąjunga. Vėjas neša spiečius žarijų ir kreipia pragaištingą liepsnų šokį pavėjui... 1540 m. gaisras Klaipėdoje paliko tik 6 sveikus namus. 1623 m. jis sunaikino Odų gatvelės priemiestį. 1678 m. lapkričio 19 d., ginant miestą nuo švedų, buvo padegtas Krūmamiestis ir Vitė, tačiau vėjo nešama liepsna persimetė į Senamiestį – ugnis aplenkė tik pilį, kelis namus šalia jos, bažnyčią, klebonijos pastatus ir kelis namus priešingoje pusėje. 1854 m. spalio 4–6 d. gaisras sunaikino daugumą XVIII–XIX a. pradžios pastatų. Šiaurės vakarų vėjas iš Vitės permetė liepsną per upę, išplėtė ją po visą Senamiestį ir dalį priemiesčių ryčiau. 1774 m. gegužės 23 d. Rusnėje, Shtengelio smuklėje, kilusi ugnis persimetė į gretimus namus, bažnyčią. Sudegė gražiausia Rusnės miestelio dalis, bažnytinis ir domenų valdybos archyvas.

Atsakydami į vėjo iššūkį žmonės ėmė formuoti savitą kultūrinį kraštovaizdį. Stengiantis bent kiek sušvelninti laivų sudužimų nuostolius, XIX a. steigtos gelbėtojų stotys su apmokytų gelbėtojų įgulomis – pirmoji 1832 m. Bomelsvitėje. Vengiant vėjo, Klaipėdos senamiesčio kvartalai buvo formuojami taip, kad nesusidarytų didesni skersvėjai. Atsižvelgiant į vyraujančią vėjo kryptį, jau 1604 m. lengvai įsiliepsnojantys pastatai – dūminės pirkios, kluonai, pirtys – turėjo būti statomi arčiau vandens už miesto vartų ar atokiau nuo kitų statinių, į rytų pusę. Po 1854 m. gaisro ir saugantis nuo panašių atvejų Klaipėdoje didesni sandėlių kvartalai buvo formuojami prie Dangės upės. Iš vakarų – vyraujančių vėjų pusės pastatų sienos būdavo papildomai apšiltinamos, impregnuojamos: apkalamos lentomis, apmūrijamos, mūras tepamas derva. Miestiečiai kambarius šiltindavo izoliaciniu kartonu, iškaldami specialiu toliu ir tinkuodami. XIX a. pab. taip imta šiltinti ir kaimo sodybas. Drožinėtos vėjalentės, dažytos langinės ne tik puošdavo namus, bet ir saugojo nuo stiprių vėjo gūsių ar jo nešamo smėlio. Ant kaminų įtaisytas vėjo pasukamas metalinis ar tiesiog stabilus mūrinis stogelis jau XVII a. kreipdavo dūmus, neleisdamas šuorams jų įpūsti atgal. Kuršių nerijos gyvenviečių suplanavimui ir 1843–1845 m. Preilos, 1836–1843 m. Pervalkos atsiradimui įtakos turėjo vėjo pustomų kopų spaudimas.

1814 m. Klaipėdos šiaurinį pakraštį puolusiam smėliui sulaikyti buvo įsteigtas miesto išdo kaimas Sandwehr. 1796 m. kopų želdinimo-stiprinimo darbai žemyne, ties Klaipėdos švyturiu, o 1791–1793 m. nerijoje, ties Kopgaliumi, pradėjo formuoti pajūrio apsauginį kopagūbrį. Vengdami vėjo ir rizikingo sielių plukdymo marionomis, Klaipėdos medienos pirkliai 1873 m. skatino karaliaus Vilhelmo kanalo įrengimą. 1614 m. stipriais vėjais teisinosi Šilokarčemos turguje, o ne Klaipėdoje ar Tilžėje parduodantys žuvį ir įsigyjantys duoną, kanapes, linus, vašką, grūdus Rusnės apylinkių žvejai. Ši prekyba sudarė palankias sąlygas Šilokarčemos miestui formuotis.

Žmogus bandė prijaukinti netramdomą vėją, jo galią palenkti sau. Pradžioje Klaipėdos krašte vėjo jėga buvo naudota laivybai. Buriniais nefais, kogaiais iki XVI a. į Klaipėdą keliaudavo amunicija, prekės, paštas, keleiviai, ginklai. Vėliau šiuos keitė grakštesnės fliutos, galeonai, galeros... Burės atvėrė kraštą pasauliui ir skatino platesnių horizontų paieškas. Apie 1541 m. Klaipėdoje pastatytas pirmasis burlaivis, o 1648 m. laivų statytojas Paulas Leydas paminėtas Rusnėje. 1780 m. Klaipėdoje registruoti 8, 1801 m. – 27, 1855–1866 m. – 49 vietoje statyti burlaiviai. 1875 m. būta 96 burlaivių ir 7 garlaivių. Jau nuo XIII a. pab. minimas žvejojimas jūroje ir mariose patvirtina, kad burvaltės galėjo būti naudojamos gerokai anksčiau iki jų pirmųjų paminėjimų. Nuo XVI a. mus pasiekęs burvalčių pavidalas nepakito iki pat XX a. vidurio. Vėjas ilgus šimtmečius plukdė Pamario ir Kuršių nerijos gyventojų kurėnus, kiudelvaltes, bradines, venterines, turgines, timbrines, albotus su žuvimi, gyvuliais, šieniu, daržovėmis. Mario mis, kanalais prekes vežiojo didelės krovininės burvaltės – reisinės ir baidokai. Rusnės valsčiuje buvo užregistruota: 1751 m. – 43, 1752 m. – 46, 1760 m. – 28, 1762 m. – 34, 1794 m. – 78 burvaltės.

1732 m. prasidėjęs sielių plukdymas iš Nemuno iki Klaipėdos taip pat priklausė nuo vėjo užgaidų. Ventės ragą sieliai apeidavo pučiant rytų, o toliau buvo plukdomi su pietų vėju. Kartais tinkamo dvelksmo tekdavo laukti savaitę ar ilgiau. Sieliai išjudino krašto medžio prekybą, ši – laivybą ir medžio apdirbimo pramonę.

XVII a. vėjas Klaipėdos krašte ėmė sukti malūnų sparnus. Ožiniai mediniu balkių keturkampio plano korpusu į vėją apie savo medinę ašį besisukantys malūnai buvo labiau paplitę kaimo vietovėse. Olandiški mūriniu šešiakampiu–aštuonkampiu korpusu, bet turintys pasukamą kepurę – miestuose. Rečiau nau-

doti riedutiniai, stovėję ant metro aukščio pamato su metaliniu žiedu riedantiems rieduliams. Malūnai kilo aukštesnėse vietose. XVII a. Klaipėdoje aukštumėlė prieš Kulių Vartus gavo „Muhlenberg“ vardą, o XIX a. gatvelė ties pakiluma Vitėje – „Malūnininkų“. XVIII a. malūnų sparnai ėmė sukintis net ant miestą juosusių gynybinių pylimų. Netrukus jie išplito ir kitose vietose: 1674 m. ožinis malūnas paminėtas Rusnėje, 1740 m. pastatytas Verdainėje, 1745 m. jie minimi Rusnėje, Poviluose, Šakūnuose, Špukuose, o 1796 m. Brioniškyje. 1808 m. panaikinus malūnų steigimo suvaržymus jų skaičius augo. Olandiški malūnai pastatyti: 1823 m. Vepriuose, 1827 m. Kalnininkuose, 1828 m. Kiškiuose ir Einaičiuose. 1866 m. Klaipėdoje buvo 16, 1863 m. – 10, o 1901 m. tik 1 vėjinis malūnas. XIX a. pab. Klaipėdos apskrityje jų priskaičiuojama 135, Šilokarčemos – 129, Pagėgių apylinkėse – 56. Jie išsidėstė netoli pagrindinių kelių. Daugiausia malūnų būta palei kelią Klaipėda–Šilutė–Pagėgiai. Būta šių didesnių masyvų: Nemirseta–Kretingalė, Priekulė–Lankupiai, Šilutė–Rusnė, Pagėgiai–Lauksargiai. Po Pirmojo pasaulinio karo pavienius malūnus bandyta pritaikyti elektrai gaminti. Ilgėliau jie išliko kaime – galime pasidžiaugti autentiškomis detalėmis iš Agluonėnų ir Vidgirių malūnininko Funcko malūnų. Klaipėdos krašte malūnai malė ne tik grūdus. Nuo 1759 m. iki Pirmojo pasaulinio karo Klaipėdos medinių vėjinių lentpjūvių su kepuriniu malūnu sparnai buvo neatskiriama marių pakrantės kraštovaizdžio dalis: 1791 m. – jų 14, 1801 m. – 19, 1821 m. – 24, 1879 m. – 17. Vidutinis vėjas paleisdavo per 20 pjūklų, o stiprus – per 40. Lentpjūvėse buvo pjaunamos iki 7,5 m ilgio lentos. Šios krautos į laivus ir gabentos Anglijon, Olandijon, Švedijon.

Siekis išvengti griauančių ir įvaldyti kuriančias vėjo galias skatino pažinimo pastangas. Lietuvininkų, kuršių, vokiečių kalbomis užrašytoje tautosakoje atsispindi ilgametė stebėjimų patirtis, sumišusi su pagarbja baime, noru sutramdyti, pažinti, apibendrinti ir palenkti į savo pusę. Poreikį stebėti vėjo kryptį ir stiprumą architektūroje išreiškia vėjarodės. Paausuota burlaivio pavidalo vėtrungė iškilo 1696–1706 m. Klaipėdos miestiečių šv. Jono bažnyčios bokšte. Vėja-

rodės puikavosi ant kitų Klaipėdos pastatų bokštelių: 1777 m. ir 1856 m. – biržos, 1893 m. – pašto, 1897 m. – leprozoriumo, 1910 m. – „Sveikatingumo namo“, etc. Jomis dabinti pastatų stogai ir kitose Klaipėdos krašto vietose. Išliko XVIII a. vėjarodė iš Bachmano dvaro. Nuo 1844 m. birželio 26 d. vėtrungės su kaimo ženklų privalėjo iškilti didžiųjų žvejybinių burvalčių (kurėnų, kiudelvalčių, bradinių) stiebų viršūnėse. Žvejybą prižiūrinčių pareigūnų patogumui skirta vėtrungė netrukus tapo burvalčių puošmena, savininko išskirtinumo ir pasididžiavimo ženklu. Pati mintis burlaivio stiebo viršūnėje įtaisyti vėtrungę, vimpelą vėjo kryptiai sekti Klaipėdos krašte nebuvo nauja. Juos matome XVI–XX a. vytinių, reisinių, marių žvejų burvalčių, mažesnių jūrinių burlaivių atvaizduose. Vėjas buvo labai svarbus įplaukiant ir paliekant Klaipėdos uostą. Jis kreipdavo sroves, nešdavo laivus. XVII a. įplauką ženklino mediniai bakenai. XVIII a. prie jų kabinti įvairūs žymenys ir vėliavos, rodančios srovės kryptį, įplaukimo sąlygas. 1796 m. pastatytame Klaipėdos švyturyje raudona vėliava rodė, kad įplaukti į uostą pavojinga, o geltona – saugu. 1807 m. iškilusio locmanų bokšto signalinės vėliavos pranešdavo srovės ir oro permainas. 1902 m. pradėjo veikti signalinė stotis – Vėjo semaforas Kopgalyje. Stebėdami ant trijų stiebų iškeltus apskritus ženklus bei lentas, jūreiviai galėjo sužinoti, kokia vėjo kryptis, stiprumas yra ne tik Klaipėdoje, bet ir Liepojos ir Brusterorto uostuose.

Po 1832 m. prijaukinto vėjo įtaka karšto gyvensenai sumenko. Pamažu vėjo galia užleido vietą garo katilui: burlaivius keitė garlaiviai, jūrines burvaltes – kuteriai, vėjinius malūnus – gariniai, vėjines lentpjūves – garinės. XIX a. pab. – XX a. vid. – garo katilų, mašinų era, tačiau keliose srityse vėjo svarba neblėso. Griežtas motorlaivių mariose ribojimas iki 1945 m. pavertė jas savotišku burvalčių draustiniu. Vėjui ištikimi liko 1884 m. ėmę telktis Klaipėdos krašto buriavimo, o vėliau ledrogių – bujerių entuziastai. Jo dvelksmui neliko abejingi Pirmojo pasaulinio karo metais prie Klaipėdos į padanges pradėjusių kilti lėktuvų pilotai ir 1933 m. Nidoje įkurtos sklandymo mokyklos auklėtiniai. ■

THE WINDFLAWS IN KLAIPĖDA REGION HISTORY

Dainius ELERTAS

For centuries the wind had been a destructing and building power. In the Middle Ages the wind effected the motion of the army and the fleet and changed the history course in that way. Till the XIX century the possibility to resist the appearances induced by wind (floods, storms, fires) was rather poor. Furthermore, in the beginning of the XIX century the wind and the drifting sand moved villages from one place to another. Taking measures against the wind, the King Wilhelm

Canal was excavated in the XVIII-XIX c., the protective foredune of the Curonian Spit was shaped and a specific street-planning of Klaipėda was formed. The necessity to know the direction of the wind was materialized by different weathercocks on buildings and ships, pennants, and wind-watching stations. Since the Middle Ages the power of the wind had been employed in navigation, milling. The importance of the wind diminished in relation with the steam engine invention.

24-OJI MOKOMOJI POVANDENINIŲ LAIVŲ FLOTILĖ „MEMEL“ 1940–1944 M.

Dainius ELERTAS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus muziejininkas istorikas

1939 m. balandžio 20 d. lietuvišką Klaipėdos krašto istorijos tarpsnį Vokietija užbaigė karinės jėgos demonstravimu. Į Klaipėdos uostą įplaukusi vokiečių karo laivų flotilė ir darniai miesto gatvėmis žygiuojantys karo jūreiviai vokiškai nusiteikusiems klaipėdiečiams reiškė senųjų ryšių atkūrimą, o lietuviškai – jų lūkesčių žlugimą. Karių ir kitų uniformuotų žmonių gausa bylojo, kad Klaipėdos kraštas įtrauktas į karui besirengiančią valstybę. Po kelių mėnesių šiuo ritmu gyvenančios šalies nepatogumai – eilės, kortelės maisto produktams ir pramonės prekėms, didėjanti kontrolė, spartėjantis jaunimo rengimas karo tarnybai, vyrų mobilizacija – tapo ir Klaipėdos krašto kasdienybe¹. 1939 m. rugsėjo 1 d. Vokietijos ir SSRS žygio į Lenkiją įžiebtos karo verpetas įsisuko ir Klaipėdoje. Vienas jo epizodų – 24-osios mokomosios povandeninių laivų flotilės „Memel“ likimas.

Jos įkūrimo prielaidos mezgėsi dar neišblėsus Pirmojo pasaulinio karo įspūdžiams. Apmąstydamas karo patirtį, grosadmirolas (vok. *Großadmiral* (didysis admirolas) – aukščiausias istorinis kai kurių šalių karinio laivyno laipsnis – *red.*) Alfredas von Tirpitzas teigė, kad Anglijos tiekimą galėjo blokuoti tik povandeniniai laivai, ir pasisakė už aktyvią povandeninio laivyno veiklą². 1919 m. Versalio taikos sutarties 188, 189, 191 straipsniais Vokietijai buvo uždrausta statyti bet kokius povandeninius laivus, o visa vokiečių rengta techninė dokumentacija ir povandeninis laivynas perduoti Santarvės šalims³. Tačiau Vokietijos karo laivy-

no remiama priedangos kampanija Olandijoje 1922–1932 m. slapta statė povandeninius laivus Turkijai ir pardavinėjo jų projektus Argentinos, Italijos, Švedijos laivų statykloms⁴. 1932 m. Vokietija pradėjo karo laivyno atkūrimo programą⁵. 1933 m. spalio 1 d. Kylio uoste duris atvėrė „Priešlaivinės gynybos mokykla“ (*Unterseebootabwehrschule*), kurioje imta rengti karininkus ir puskarininkius povandeniniams laivams. Trečiajame reiche A. von Tirpitzo idėjos šalininku ir įgyvendintoju tapo nuo 1935 m. sausio 1 d. Vokietijos povandeninio laivyno, o nuo 1944 m. sausio 30 d. Vokietijos karo laivyno vadas Karlas Dönitzas⁶. 1935 m. birželio 29 d. buvo nuleistas povandeninis laivas „U-1“, o tų pačių metų rugsėjo 27 d. parengta 1-oji povandeninių laivų flotilė „Wenddigen“⁷. 1937 m. buvo įkurta povandenininkų mokykla Neustadte. 1939 m. išaugus kursantų skaičiui, mokyklai suteiktas mokomosios flotilės statusas (*Unterseebootsschulflotile, ULD*). Nuo 1940 m. balandžio mokykla imta vadinti 1-uoju mokomuoju povandeninių laivų divizionu (1. *Unterseebootsschuldivision*). Jam buvo skirta bazė Piluvoje. Po septynių mėnesių Gotenhavene buvo įsteigtas 2-asis divizionas (2. ULD). Karo pabaigoje tokių divizionų buvo keturi. Kiekvienam divizionui buvo skiriama povandeninių laivų. Plaukiojančiosioms kareivinėms bei mokymo patalpoms įsirengti divizionai gavo ir keleivinių lainerių⁸. Klaipėda buvo laikoma 4-ojo mokomojo diviziono baze⁹. Šiaurės ir Baltijos jūrose veikė šios mokomosios povandeninių laivų flotilės: 4-oji (Štetinas), 8-oji (Dan-

¹ Vareikis, V. *Klaipėda XX amžiuje*. Klaipėda, 1993, p. 48–51.

² Тирпиц, А. *Воспоминания*. Москва: Воениздат, 1957, с. 399–401, 408, 419–420, 569–587.

³ Уилсон, Г. *Подводные асы Гитлера волчьей стаи*. Москва: Эскиммо, 2007, с. 12.

⁴ Ten pat, p. 13.

⁵ Ten pat.

⁶ Ten pat, p. 7, 10, 11.

⁷ Ten pat, p. 7, 10.

⁸ Ten pat, p. 152.

⁹ Ten pat, p. 115.

cigas), 18-oji (Helis), 19-oji (Piluva), 20-oji (Piluva), 21-oji (Piluva), 22-oji (Gotenhavenas), 23-ioji (Dancigas), 24-oji (Memelis, t. y. Klaipėda, Gotenhavenas, Dancigas), 25-oji (Liepoja, Gotenhavenas, Dancigas), 26-oji (Piluva), 27-oji (Gotenhavenas), 31-oji (Hamburgas), 32-oji (Karaliaučius). Dar buvo įkurta karinės praktikos dalis – Agrufrent (*Ausbildungsgruppe für Front – U-Boote*). Šis intensyvaus mokymo padalinys buvo skirtas įvertinti ekipažo ir laivo gebėjimą veikti kovinėmis sąlygomis¹⁰. Baltijoje veikusios flotilės buvo pavaldžios grupės „FdUOst“ vadovybei Dancige. Po 1943 m. jos vaidmenį perėmė grupės „FdUMitte“ vadovybė¹¹.

Koviniai vokiečių povandeniniai laivai lankėsi Klaipėdoje karo su Lenkija išvakarėse ir jam prasidėjus. 1939 m. rugpjūčio 25 d. link Klaipėdos pasuko 3-iosios povandeninių laivų flotilės „Lohs“ submarinos „U-14“, „U-18“, „U-22“. Taip pat atstūmiant politinei padėčiai įsakyta į Klaipėdą prisistatyti 2-osios povandeninių laivų flotilės „Saltzwedel“ laivams „U-31“, „U-32“, „U-35“. Kitą dieną iš čia šie laivai išplaukė patruliuoti ir saugoti tiekiamą iš Švedijos¹². Ten praleido tris valandas. „Lohs“ flotilės laivai išplaukė 4 valandoms į jūrą. Priverstinio vienos valandos remonto į Klaipėdą atplaukė 5-osios povandeninių laivų flotilės „Emsmann“ laivas „U-57“¹³. Rugpjūčio 27 d. Klaipėdoje stovėjo „Lohs“ flotilės submarinos „U-14“, „U-18“ ir 2-osios povandeninių laivų flotilės „Saltzwedel“ laivai „U-31“, „U-32“, „U-35“. Pastarieji trys paliko uostą dar tą patį vakarą¹⁴. Rugpjūčio 28–29 d. ties Klaipėda užregistruotos „Lohs“ flotilės submarinos „U-14“, „U-18“. Kitos dienos vakare jos patraukė iš Klaipėdos į paskirtą veiksmų kvadrantą¹⁵. Pirmomis karo dienomis Klaipėdą lankė kelios submarinos: rugsėjo 2 d. po patruliavimo trumpam užsuko 5-osios povandeninių laivų flotilės „Emsmann“ laivas „U-57“, o rugsėjo 3 d. – dar ir „Lohs“ flotilės laivas „U-22“. Abu laivai paliko uostą rugsėjo 3 d. vaka-

re¹⁶. Karo veiksmams iš Lenkijos persikėlus į vakarus – Prancūzijos ir Anglijos link – Vokietijai kilo būtinybė nutraukti ir izoliuoti susisiekimą su Didžiąja Britanija. Povandeninio vokiečių laivyno veikla buvo perkelta iš Baltijos į Šiaurės jūrą ir Atlantą. Tam reikėjo daugiau povandeninių laivų ir jiems parengtų įgulų. Uždara, vokiečių karo laivų kontroliuojama Baltija tapo saugia povandenininkų rengimo vieta. Jos uostai Piluva, Dancigas buvo paversti net kelių mokomųjų povandeninių laivų flotilių bazėmis. 1939 m. lapkričio mėn. Dancige buvo suformuota karinės praktikos povandeninių laivų flotilė (*U-Boots-Ausbildungsflottille*). 1940 m. balandį ji pervadinta 1-ąja karinės praktikos povandeninių laivų flotile, o liepą – 24-ąja mokomąja povandeninių laivų flotile¹⁷. Karo veiksmų perkėlimu iš Baltijos galima paaiškinti ir povandeninių laivų vizitų Klaipėdoje sumažėjimą 1939 m. rugsėjį – 1940 m. gegužę. 1939 m. gruodžio 6 d. Klaipėdos uoste pusvalandį svečiavosi iš Šiaurės jūros grįžęs 5-osios povandeninių laivų flotilės „Emsmann“ laivas „U-58“. Jis pasižymėjo nuskandindamas 3 laivus (1470 BRT), 1 laivą 200 BRT¹⁸. 1940 m. ši submarina vėl užregistruota Klaipėdoje jūros žygyje iš Lecho į Kylio įlanką. Jo metu povandeninis laivas nuskandino 2 laivus (4426 BRT)¹⁹.

Vokiečių karo povandenininkų rengimo pradžia Klaipėdoje galima būtų laikyti 1940 m. gegužę. 1940 m. gegužės 11–15 d. Klaipėdoje viešėjo du 1-osios karinės praktikos flotilės (*U-Bootsausbildungsflottille*) laivai „U-18“ (vadas Ernstas Mengersenas), „U-19“ (vadas Wilfriedas Prellbergas). Į Klaipėdą jie atvyko iš Gotenhaveno. „U-18“ jau buvo nuskandinęs 2 laivus (1500 BRT), o „U-19“ – 9 (15 715 BRT) ir 4 (18 175 BRT) laivus²⁰. Juose stebint patyrusiems jūrininkams buvo tikrinamas kursantų pasirengimas veikti kovinėmis sąlygomis. 1940 m. birželį – 1941 m. birželį Klaipėdoje buvo dislokuota visa flotilė. 1940 m. liepą jai suteiktas 24-osios mokomosios flotilės pavadinimas, o netrukus

¹⁰ Уилсон, Г. *Подводные асы...*, с. 194–195.

¹¹ Ten pat, p. 115, 192–193.

¹² Berr, R. *Das Kriegstagebuch der U-bootwaffe, 19. Augusto 1939 – 31. Augusto 1939*, S. 192–193, 196–197, 218–219, 223, skelbta: <http://ktb.ubootwaffe.net/>

¹³ Ten pat, p. 223–225; 227, 228; 232; 232, skelbta: <http://ktb.ubootwaffe.net/>

¹⁴ Ten pat, p. 254–255; 258–259; 280, skelbta: <http://ktb.ubootwaffe.net/>

¹⁵ Ten pat, p. 285–286; 316–317; 347–348; 373; 375, skelbta: <http://ktb.ubootwaffe.net/>

¹⁶ Berr, R. *Das Kriegstagebuch der U-bootwaffe, 01. September 1939 – 15. September 1939*, S. 45; 61; 63; 68; 75; 92; 94, skelbta: <http://ktb.ubootwaffe.net/> (žiūrėta 2008 10 20)

¹⁷ http://www.u-boot-archiv.de/heimat/flottillen/flottille_24.html

¹⁸ Berr, R. *Das Kriegstagebuch der U-bootwaffe, 01. December 1939 – 15. December 1939*, S. 315; 362, skelbta: <http://ktb.ubootwaffe.net/>

¹⁹ Berr, R. *Das Kriegstagebuch der U-bootwaffe, 16. January 1940 – 31. January 1940*, S. 222; 280, skelbta: <http://ktb.ubootwaffe.net/>

²⁰ Berr, R. *Das Kriegstagebuch der U-bootwaffe, 01. Mai 1940 – 15. Mai 1940*, S. 5–6, skelbta: <http://ktb.ubootwaffe.net/>

ir vardas „Memel“. Flotilės emblemą sudarė gotikinis skydas, kurio apatinėje dalyje pavaizduota banguotoje jūroje plaukianti submarina. Virš jos, skydo centre, nacių valstybinis simbolis – erelis su svastika naguose.



Emblema, kurią nešiojo mokomosios povandenininkų flotilės „Memel“ kursantai. Asmeninis Egidijaus Baranasko rinkinys

Viršutinę skydo dalį užbaigė Klaipėdos miesto herbo elementas – bokštai²¹. Kituose šaltiniuose nurodomos dar dvi šios flotilės laivų emblemos. Baltame skyde į heraldinę kairę pasuktas juodas aštuoniašakis briedžio ragas²². Ženklas buvo perimtas iš tuo metu su Rytprūsiais tapatinamų Trakėnų žirgų įdagų simbolikos. Jį randame ir 1939 m. Šilokarčemos miestui suteiktame herbe. Bent aštuonių flotilės laivų šonus ženklino balta didžioji „V“ raidė²³.

Flotilę „Memel“ stebėjo sovietų karinė žvalgyba. 1941 m. birželio 17 d. sovietų Ypatingosios Pabaltijo karinės apygardos štabo viršininko generolo leitenanto Klenovo ataskaitoje nurodoma Klaipėdoje esant „povandeninio plaukiojimo mokyklą“²⁴. Jos buvimas slopino sovietų budrumą, nes paprastai panašios karinės struktūros veikia atokiau nuo kovinių veiksmų zonos. 1941 m. birželį mokomoji flotilė buvo perkelta toli nuo šios vietos – į Trondheimą Norvegijoje, kur buvo dis-

lokuota iki rugsėjo²⁵. Čia buvo rengiamos dvi didelės povandeninių laivų bazės „Dora I“, „Dora II“. Jos buvo skirtos 13-osios povandeninių laivų flotilės karinėms operacijoms Šiaurės jūroje ir Atlante²⁶. Perkėlimui įtakos turėjo grėsmė iš oro ir vandens. 1941 m. birželio 22 d. SSRS gynybos liaudies komisaras I. V. Timošenko pasirašė įsakymą, kuriame nurodoma „subombarduoti Kenigsbergą ir Memelį“²⁷. Kelis kartus sovietų lėktuvai bombardavo Klaipėdą, Karaliaučių, Piluvą ir net pasiekė Berlyną²⁸. 1941 m. birželio 24 d. Klaipėdos bombardavimo metu žuvo per 40 žmonių, sugriauta pastatų prie Frydricho turgaus²⁹. Ties Klaipėda buvo galima susidurti su minomis ir pavieniais povandeniniais sovietų laivais. Vokiečiams užėmus Liepojos (1941 06 27), Ventspilio (1941 06 27), Rygos (1941 04 01), Pernu (1941 07 07), Tartu (1941 07 24), Talino (1941 08 28) uostus, sovietų laivynas buvo užblokuotas Suomiių įlankoje³⁰. Po kelių mėnesių šiaurias Vokietijos miestas Klaipėda atsidūrė toli nuo karo veiksmų. 1942–1943 m. čia nukreipdavo nukentėjusius nuo sąjungininkų bombardavimų Hamburgo ir kitų Vokietijos miestų gyventojus³¹. Užfrontės Baltijos uostai tapo Atlante veikusių povandeninių laivų įgulų kalve. 1941 m. rugsėjį – 1944 m. spalį Klaipėdoje vėl įsikūrė iš Norvegijos grįžusi 24-oji mokomoji povandeninių laivų flotilė „Memel“³². 1944 m. sausį–rugpjūtį čia buvo dislokuota ir 25-oji mokomoji povandeninių laivų flotilė. Abiejų flotilių keliai ne kartą susidūrė: 1940 m. balandį–birželį Dancige, 1941 m. birželį–rugpjūtį Trondheime, 1944 m. spalį–sausį Gotenhavene. 1943 m. rugpjūtį – 1944 m. gegužę 25-osios mokomosios povandeninių laivų flotilės baze tapo ir Latvijos uostas Liepoja.³³ J. Vouse teiginiai, kad 1944 m. sausį – 1944 m. liepos 15 d. Klaipėdoje buvo dislokuota garsaus aso Wolfgango Lützo vadovaujama 22-oji povandeninių laivų flotilė, netikslūs³⁴. Tuo metu šios flotilės

²¹ http://www.u-boot-archiv.de/heimat/flottillen/flottille_24.html; <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/UFlottillen/24.htm>

²² Бишоп, К. *Подводные лодки кriegсмарине*. Москва: Эскимо, 2007, с. 178.

²³ Ten pat.

²⁴ Иринархов, Р. С. *Прибалтийский особый...* Минск: Харвест, 2004, с. 197.

²⁵ http://www.u-boot-archiv.de/heimat/flottillen/flottille_24.html; <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/UFlottillen/24.htm>

²⁶ Уиллсон, Г. *Подводные асы...*, с. 127.

²⁷ Иринархов, Р. С. *Прибалтийский особый...*, с. 262–263.

²⁸ Ten pat, p. 282, 306, 312; Широкоград, А. *Торпедоносцы в бою. Их звали „смертниками“*. Москва: Яуза-Эскимо, 2006, с. 100–102; *Советская морская авиация во Второй мировой войне*, in: http://ef.1939-1945.net/b051_000.shtml; Адамов, Б. Цель – Мемель! http://www.klgd.ru/ru/city/750/almanac/a1_3.php?phrase_id=22653

²⁹ Žukas, J. Iš Klaipėdos praeities: faktai, skaičiai, epizodai. *Baltija-2002*. Klaipėda, 2002, p. 150.

³⁰ Иринархов, Р. С. *Прибалтийский особый...*, с. 541.

³¹ Žukas, J. Iš Klaipėdos praeities..., p. 151.

³² http://www.u-boot-archiv.de/heimat/flottillen/flottille_24.html; <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/UFlottillen/24.htm>

³³ <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/UFlottillen/24.htm>

³⁴ Вoуз, Д. *Подводный ас. История Вольфганга Люта*. Москва: АСТ, с. 272–274

uostas buvo Gotenhavenas. 1941 m. birželį–rugpjūtį šešios jos submarinos dalyvavo karo veiksmuose Baltijoje prieš SSRS („U-56“, „U-139“, „U-140“, „U-142“, „U-144“, „U-149“). Prieš tai kelios iš jų yra buvusios 24-osios flotilės sudėtyje: 1940 m. spalio 17 d. – gruodžio 18 d. „U-142“ (vadas kapitonas leitenantas Paulas-Hugo Kettneris), lapkričio 1 d. – gruodžio 18 d. „U-56“ (vadas kapitonas leitenantas Werneris Pfeiferis)³⁵.

24-osios mokomosios povandeninių laivų flotilės „Memel“ praeitis plačiau nenušviesta. Skirtingu metu ją sudarė iki 53 laivų: „U-1007“, „U-1008“, „U-101“, „U-103“, „U-1161“, „U-1162“, „U-1192“, „U-1193“, „U-1195“, „U-1207“, „U-121“, „U-14“, „U-142“, „U-143“, „U-148“, „U-151“, „U-152“, „U-18“, „U-19“, „U-236“, „U-251“, „U-28“, „U-287“, „U-29“, „U-30“, „U-34“, „U-351“, „U-38“, „U-393“, „U-46“, „U-52“, „U-554“, „U-555“, „U-56“, „U-560“, „U-579“, „U-612“, „U-704“, „U-71“, „U-72“, „U-747“, „U-748“, „U-749“, „U-750“, „U-763“, „U-8“, „U-80“, „U-821“, „U-9“, „U-96“, „U-982“, „U-999“, buvęs olandų „UD-4“ ir buvęs turkų „UA“³⁶. Taip pat jai priklausė 1942 m. pastatytas transportinis motorlaivis „Goye“ ir kt. mokymo bei transporto laivai³⁷. „Goye“ buvo norvegų transportinis refrižeratorius, tapęs pratybų taikiniu. Jame mė-



Vokiečių povandeninis laivas „U-71“ su įgula prie krantinės Paulo Lindenau laivų statyklos teritorijoje. Asmeninis Egidijaus Baranausko rinkinys

nesiais gyveno apie du tuzinus karininkų³⁸. 24 submarinos, susietos su dislokavimu Klaipėdoje, tiesiogiai dalyvavo karo veiksmuose, o 19 buvo tik mokomieji laivai. Būsimieji povandeninių laivų vadai turėjo bent 6 mėnesius tarnauti koviniame laive, kur susipažindavo su torpedų leidimo ir priešlėktuvinės artilerijos pagrindais. Povandeniniuose šios flotilės laivuose per 4 savaitių kursą jie buvo mokomi praktinio šaudymo torpedomis ir priešlėktuvinės gynybos. Iki karo vidurio ši flotilė buvo skirta karininkams kovos po vandeniu reikalingiems įgūdžiams įdiegti. Tam akcentuotas šaudymas iš mokomųjų torpedų į tikrus taikinius³⁹. Pati tvarka flotilėje nesiskyrė nuo kitų: 1/3 laivų vykdė kovines užduotis jūroje, 1/3 laivų grįždavo ar plaukdavo pakeisti patruliuojančiųjų, 1/3 laivų buvo remontuojama, tikrinama ar papildoma atsargų krante. Klaipėdoje karininkai ir puskarininkiai buvo mokomi iš garso atpažinti taikinius⁴⁰. Karo viduryje pakito mokymų kryptis – daugiau dėmesio skirta orientavimuisi po vandeniu, prieš laivų vietas nustatymui, sugebėjimui atpažinti prieš laivus – submarinų naikintojus ir jų išvengti. Flotilėje vyko jų paskutiniai mokymai iki paskyrimo į kovinius laivus. 24-ojoje mokomojoje flotilėje per 1 mokymo ciklą būdavo parengiami po

10–12 povandeninių laivų vadų⁴¹. Mokomųjų flotilių vadais buvo stengiamasi skirti patyrusius karininkus. 1940 m. pabaigoje – 1941 m. kovo mėn. leisti torpedas būsimuosius povandenininkus Klaipėdoje mokė asas Reinhardas „Teddy“ Suhrenas (1916–1984 m.). 1939–1944 m. jis išgarsėjo žygiuose povandeniniais laivais „U-29“, „U-48“ ir ypač „U-564“ Atlante. Su pastaruoju atliko net 15 kovinių reisų, kuriuose nuskandino 17 laivų (125 000 BRT). 1943 m. kovo mėn. jis buvo paskirtas grupenfiureriu ir 27-osios povandeninių laivų flotilės vadu⁴². 1941 m. Vokiečių karo laivy-

³⁵ <http://www.uboa.net/flotillas/22flo.htm>

³⁶ <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/UFlottillen/24.htm>

³⁷ <http://forum.axishistory.com/viewtopic.php?f=61&t=135278&p=1183740>

³⁸ <http://64.233.183.104/search?q=cache:eUGNkRaeSjIJ:www.schiffe-menschen-schicksale.de/sms133.htm+U+-+Flottille+%2B+memel&hl=lt&ct=clnk&cd=24&gl=lt>

³⁹ Бишоп, К. *Подводные лодки кригсмарине...*, с. 178.

⁴⁰ Westwood, D. The effect of war. In:

<http://www.mk-zweibruecken.de/index.php%3Fnavid%3D101+U+-+Flottille+%2B+memel&hl=lt&ct>

⁴¹ Бишоп, К. *Подводные лодки кригсмарине...*, с. 178; <http://uboa.net/special/movies/>

⁴² www.ritterkreuztraeger-1939-45.de

nui netekus trijų asų povandenininkų (J. Schepke's, G. Prieno, O. Kretschmerio) susirūpinta, kad panašūs įvykiai nepaveiktų jūreivių nuotaikų⁴³. Pripažintiems asams povandenininkams buvo patikėta tik vadovauti kovinėms ir mokomosioms flotilėms.⁴⁴ 1939 m. lapkritį – 1942 m. birželį 24-osios mokomosios povandeninių laivų flotilės „Memel“ vadu buvo paskirtas korvetkapitonas Hannesas Weingärtneris.⁴⁵ Jis gimė 1908 m. liepos 11 d. Austrijos mieste Insbruke. 1935–1937 m. vadovavo submarinai „U-4“, o 1937–1938 m. – submarinai „U-10“. 1937–1939 m. submarinoje „U-16“ atliko du kovinius patruliavimus (7 ir 27 dienų). 1939 m. rugsėjo 28 d. šis povandeninis laivas nuskandino švedų laivą „Nysland“ (3,378 tonos). 1942 m. birželio 1 d. H. Weingärtneriui buvo suteiktas korvetkapitono laipsnis. 1944 m. kovo 27 d. jūrininkas žuvo Rytų Niufaundlende (42°20'Š–46°30'V), išplaukęs į 31 dienų žygį laivu „U-851“⁴⁶. 1942 m. birželio – 1943 m. sausio mėn. 24-ajai mokomajai povandeninių laivų flotilei vadovavo kapitonas „zur See“ Rudolfas Petersas. 1944 m. gegužę–liepą flotilei paskirtas laikinasis vadas korvetkapitonas Karlas Jasperis⁴⁷. Galime daryti prielaidą, kad šie asmenys kovinę patirtį buvo sukaukę dar Pirmojo pasaulinio karo metais. Žymiausias flotilės vadas buvo 1943 m. kovą – 1944 m. gegužę ir 1944 m. birželį – 1945 m. kovą vadovavęs povandenininkas asas fregatkapitonas Karlas Friedrichas Mertenas. Jis gimė 1905 m. rugpjūčio 15 d. Poznanėje (Posen) vietinio politikto šeimoje. Tėvas buvo Elbingo burmistras. Kösline išlaikęs egzaminus K. Fr. Mertenas pasirinko jūrų karininko kelią ir netrukus Dänholme išklaušė pradinį kursą. 1926–1928 m., būdamas karo mokyklos kursantu, atliko praktiką mokomajame burilauvyje „Niobe“, vėliau kreiserioje „Emden“. Dalyvavo tolimuosiuose plaukiojimuose, taip pat ir aplink pasaulį. K. Fr. Mertenas tapo Karo mokyklos Flesburge-Mürwike kursantu. Jis buvo gerai įvertintas karo laivyne. Tai liudija suteikti laipsniai: 1928 m. balandžio 1 d. fenricho, 1930 m. birželio 1 d. oberfenricho „zur See“, 1930 m. spalio 1 d. – leitenento „zur See“, 1933 m. balandžio 1 d. – kapitono leitenento. 1930 m. vasarį

jis buvo paskirtas į linijinį laivą „Schleswig-Holstein“, o spalio 1 d. – į lengvąjį kreiserį „Königsberg“. Būsimasis asas tobulinosi Kylyje – Wiko laivų artilerijos mokykloje ir kreiseriuose „Karlsruhe“ bei „Leipzig“. 1939 m. kaip karininkas kadetas su „Schleswig-Holstein“ dalyvavo lenkų Vesterpletės puolime⁴⁸. Prieš tai šis šarvuotis atgabeno į Klaipėdą civiliais tarnautojais persirengusius desantininkus. Šie apsistojo buvusioje Vytauto Didžiojo gimnazijoje. 1939 m. rugpjūčio 26 d. laivas su jais pasuko į Dancigo pusę⁴⁹. 1939 m. spalio 1 d. – gruodžio 12 d. K. Fr. Merteniui patikėta vadovauti konvojaus laivui „F-7“. Spalio 2 d. jis buvo apdovanotas II klasės Geležiniu Kryžiumi. 1940 m. linijinis laivas „Schleswig-Holstein“ dalyvavo Danijos užėmimo operacijoje „Weserübung“. 1940 m. gegužės 1 d. K. Fr. Mertenas tapo povandenininku. 1940 m. spalio – 1941 m. sausio mėn. jis buvo paskirtas į „U-38“ laivą (vad. Heinrichas Liebe). Rudenį būsimasis asas vyko į pirmąjį kovinį reisą. Nuo 1941 m. vasario 11 d. iki 1943 m. sausio 31 d. jis vadovavo koviniam povandeniniam laivui „U-68“. Su juo atliko 5 ilgus kovinius žygius (iš viso 368 dienos). Šis laivas patruliavo Atlante, Karibuose, Indijos vandenyne. Pirmasis submarinos uostas buvo Kylys, o vėliau Lorientas (Prancūzija). Jo povandeninis laivas „U-68“ nuskandino 27–29 didelius laivus (iš viso 170,151 tonų; iš jų 16 buvo britų). Antrojo kovinio reiso metu ši submarina paėmė ir pergabeno už tūkstančių jūrmilių nuo namų atsidūrusias pagalbinio kreiserio „Atlantis“ bei pagalbinio laivo „Python“ įgulas. K. Fr. Mertenas ne kartą buvo apdovanotas: 1941 m. rugpjūčio 2 d. – Povandenininkų karo ženklą, 1941 m. gruodžio 31 d. – I klasės Geležiniu Kryžiumi, 1942 m. birželio 13 d. – Riterio Kryžiumi, 1942 m. lapkričio 16 d. – Riterio Kryžiumi su ažuolo lapais, 1943 m. sausio 30 d. – Povandenininkų karo ženklą su deimantais. Jis skatintas skiriant karinius laipsnius: 1941 m. balandžio 1 d. – korvetkapitono, 1944 m. sausio 1 d. – fregatkapitono. 1943 m. sausio 19 d. – vasario 28 d. kapitonas K. Fr. Mertenas vadovavo 26-ajai povandeninių laivų flotilei (pagrindinis uostas Piluva)⁵⁰. Vėliau kapitonas K. Fr. Merte-

⁴³ Уиллсон, Г. Подводные асы..., с. 205

⁴⁴ Воуз, Д. Подводный ас..., с. 272.

⁴⁵ Бишоп, К. Подводные лодки кригсмарине..., с. 178.

⁴⁶ <http://uboat.net/special/movies/>; http://www.u-boot-archiv.de/heimat/flottillen/flottille_24.html

⁴⁷ Бишоп, К. Подводные лодки кригсмарине..., с. 178.

⁴⁸ http://www.u-boot-archiv.de/heimat/flottillen/flottille_24.html; <http://www.sscityofcairo.co.uk/u68.php>

⁴⁹ Vareikis, V. Klaipėda XX amžiuje..., p. 54.

⁵⁰ http://www.u-boot-archiv.de/heimat/flottillen/flottille_24.html; <http://www.sscityofcairo.co.uk/u68.php>

nas buvo paskirtas ginti perėjų Alpėse į vadinamąją Alpių tvirtovę. Ten pateko į sąjungininkų nelaisvę. 1945 m. birželio 30 d. K. Fr. Mertenas buvo paleistas iš nelaisvės. Tačiau aso povandenininko praeitis neleidžia užsimiršti: 1948 m. lapkritį buvo prancūzų suimtas Wiesbadene ir apkaltintas 1942 m. birželį neteisėtai nuskandinus prancūzų tanklaivį „Frimaire“. 1949 m. gegužės mėn. Paryžiuje vykusio teismo proceso metu K. Fr. Mertenas buvo išteisintas. Vėliau vadovavo laivų statyklai Vidurio Reine⁵¹. Nuo 1952 m. darbavosi didelėje vokiečių jūrų laivininkystėje „Schiffahrts & Achverständiger“⁵². Iki 1974 m. dirbo laivų statykloje. Kartu su juo darbavosi ir kitas garsus povandeninių laivų vadas Heinrichas Lehmannas-Willenbrockas. Nugyvenęs ilgą gyvenimą, kapitonas K. Fr. Mertenas mirė 1993 m. gegužės 2 d.⁵³ Savo prisiminimus jis aprašė keliose knygose⁵⁴.

Užfrontės gyvenimas taip pat nebuvo lengvas. Kartu su klaipėdiečiais buvo pergyventos itin šaltos 1940 m. ir 1942 m. žiemos. 1940 m. dėl užšalusio uosto buvo nutrūkęs bet koks jūros transportas⁵⁵. Pasitaikydavo nelaimių ir įvairių nesusipratimų. 1941 m. lapkričio 11 d. netoli Klaipėdos uosto, apie 3 kilometrus nuo teritorinių vandenių, žuvo 5-ajai povandeninių laivų flotilei priklausiusi submarina „U-580“. 1941 m. gegužės 28 d. Hamburge nuleistam į vandenį laivui nuo tų pačių metų liepos mėn. vadovavo Oberleitenantas Güntheris Kuhlmannas. Pratybų metu submarina susidūrė su prekybos laivu „Angelburg“ ir nuskendo. Žuvo 11 jūreivių, 32 buvo išgelbėti⁵⁶. Klaipėdos elektrinės darbuotojas Frohnertas aprašė 1944 m. vasario 2 d. įvykusį incidentą, kurio metu buvo nutrauktas elektros tiekimas į Smiltynę: „Lindenau“ laivų statyklos kariniame uoste sužinojau, kad povandeninis laivas „U-96“, vadovaujamas vyresniojo leitenanto Peterso (Wilhelm Peter – aut.), inkaru į vandens paviršius iškėlė kabelį. Dėl to aš nedelsdamas susisiekiu su vyresniuoju leitenantu Petersu. Paklaustas vyresnysis leitenantas Petersas prisipažino, kad inkaru iškėlė kabelį į vandens paviršius. <...> Karo laivy-

no naras nustatė, kad kabelis yra už 100 m nuo kranto. Tolesnius darbus vykdė karo laivynas ir mes⁵⁷.

Fotografijos, to laiko liudytojai patvirtina, kad submarinos buvo remontuojamos „Lindenau“ laivų statykloje. Tą liudija ir išlikusi krantinė su povandeniniams laivams švartuoti skirtais knechtalais. Povandeniniams laivams stovint uždaruose baseinuose negrėsė lėktuvų torpednešių atakos, tačiau reikėjo saugotis bombonešių. Viename buvusios gamyklos elinge tebėra betoninis stacionarios priešlėktuvinio pabūklų aikštelės pagrindas. Po Klaipėdos piliavietės pylimu įrengtame sandėlyje laikytos kuro ar tepalų atsargos. Kol kas nežinome, ar submarinoms įrengta krantinė greta vokiečių kranto baterijos Alksnynėje pastatyta karo metu ar vėliau. Nepatikslingais duomenimis, submarinos taip pat stovėdavo ir krovos į jas darbai vykdyti prie krantinės netoli geležinkelio tilto per Dangę, ties „Union“ trąšų fabriko sandėliais. Galimybių tokie veiksmai būta – tuo metu upės vaga buvo pagilinta iki to tilto, greta sandėlių tebėra akmeninė krantinė, o patį tiltą ir jo aplinką nuo antskrydžių gynė keli stacionarūs ugnies taškai. Karo laikų fotografijos leidžia daryti prielaidą, kad Kanto mokyklos patalpose buvo įsikūrusi karinė vadovybė. Yra duomenų prielaidai apie galimą jos patalpų naudojimą povandenininkų mokymams. Vienoje fotografijoje didelė vokiečių karo laivyno karininkų ir jūreivių grupė įamžinta ant buvusio Pedagoginio instituto sporto salės laiptų. Tikėtina, kad sergantys ar sužeisti mokomosios flotilės vokiečių povandenininkai gydėsi Karo laivyno ligoninėje (dab. Raudonojo Kryžiaus).

Ramybė Baltijoje vokiečių povandenininkams baigėsi 1944 m. vasarą: 1944 m. rugpjūčio 12 d. apie 40 mylių į vakarus nuo Klaipėdos uosto keturi sovietų lėktuvai torpednešiai A-20Ž su keturių naikintuvų JAK-9 priedanga aptiko vokiečių 5000 t transporto laivą, minininką ir povandeninį laivą. Tačiau dėl smarkios sovietų aviacijos zenitinių pabūklų ugnies ataka neįvyko⁵⁸. Rugpjūčio 22 d. į šiaurės vakarus nuo Klaipėdos

⁵¹ http://de.wikipedia.org/wiki/Karl-Friedrich_Merten

⁵² Jenett, R. Die Evakuierung Memels Ende Juli 1944. *Memeler Dampfboot*, 1952.08.02, No. 14 (103).

⁵³ http://209.85.135.104/search?q=cache:lvAqwt6a10J:www.geocities.com/~orion47/WEHRMACHT/KRIEGSMARINE/Kapitaen_zur_See_M.html+merten+karl-friedrich+%2B+memel&hl=lt&ct=clnk&cd=12&gl=lt

⁵⁴ Merten, K. Fr. *Nach Kompaß: Lebenserinnerungen eines Seeoffiziers. Berlin-Bonn: Herford-Mittler, 1994; Merten, K. Fr. Nach Kompaß: die Erinnerungen der Kommandanten von U-68. Berlin: Ullstein, 2006; Merten, K. Fr. Schicksalswaffe U-Boot: Lebenserinnerungen eines Seeoffiziers. Hamburg: Mittler Verlag, 2002.*

⁵⁵ Žukas, J. Iš Klaipėdos praeities..., p. 150.

⁵⁶ <http://www.godive.lt/?ln=lt&tip=nar37>

⁵⁷ Puodžiūnas, V. *Klaipėdos energija*. Klaipėda: Libra Memelensis, 2004, p. 67.

⁵⁸ Широкоград, А. *Торпедоносцы в бою. Их звали „смертниками“*. Москва: Яуза-Эскимо, 2006, с. 179.

35°22' pl. 20°33' ilg. sovietų lėktuvas A-20Ž atakavo konvojų iš 2 saugos ir 3 povandeninių laivų. Torpeda sužalojo gale konvojaus plaukusį U-1000 (VII C serijos 1500 t) laivą. Šis nuskendo užplaukęs ant britų minos rugpjūčio 25 d.⁵⁹ Rugpjūčio 27 d. septyni sovietų lėktuvai A-20Ž, dengiami devynių naikintuvų JAK-9 21, apie 26 mylias į šiaurės vakarus nuo Liepojos atakavo vokiečių konvojų iš 2 transporto, 2 saugos, 3 povandeninių laivų. Vienuose šaltiniuose nurodoma, kad buvo nuskandinti transporto ir du povandeniniai laivai. Kituose minimas nuskandintas tik vienas povandeninis laivas⁶⁰. Rugsėjo 15 d. du sovietų lėktuvai torpednešiai Il-4 ir A-20Ž 19 mylių į pietvakarius nuo Liepojos užpuolė vokiečių konvojų iš transporto, 9 desantinių baržų, 3 saugos ir 3 povandeninių laivų. Atakos metu nuskandintas vienas saugos laivas⁶¹. Tuo pačiu metu link Rytprūsių veržėsi Raudonoji armija. Vokiečiai bandė stabilizuoti padėtį fronte. Partijos ir karinės vadovybės pasitarimuose buvo nuspręsta evakuoti gyventojus: laivais jūra bei mariomis, geležinkeliu ir vežimų vilkstinėmis. Klaipėdoje evakuacijos koordinavimo centru tapo vadinamasis „Merteno štabas“. Jam energingai vadovavo 24-osios povandeninių laivų „Memel“ flotilės vadas kapitonas K. Fr. Mertenas. Evakuacijai buvo pritaikytas net krantinėje stovėjęs karo laivas „Heinz Hörn“. Tokie pasirengimai partinei vadovybei Karaliaučiuje sukėlė įtarimų, ir dėl savo iniciatyvos kapitoniui K. Fr. Mertenui teko aiškintis Karo teisme. Kad sektų traukimosi eigą ir įvykius, K. Fr. Mertenas pasiuntė į frontą flotilės karininką su nedideliu radijo ryšininkų būreliu. Jis ragino garlaiviais „Messina“ ir „Welheim“ Kuršių mariomis išgabenti per 6000 gynybinius įvirtinimus rengusių asmenų. Tarp šių būta daug jaunuolių iš *Hitler-Jugend*. Vyr. burmistras dr. Brindlingeris, landratas dr. Kolhoffas ir kreisamtleiteris Renteris susitarė 3–4 tūkstančius vyrų palikti Klaipėdoje. Blogiausiai atveju juos turėjo išgabenti povandeninės flotilės laivais. Daug civilių evakuoti geležinkeliais ir vidaus vandens laivais mariomis. Karo laivynas pergabeno patį didžiausią bėglių skaičių iš Prūsijos ir užsienio krantinių. Klaipėdos pakraščiuose patruliuojantys karininkai sudarinėjo vilkstines ir įlaipinimo eiles. Susitelkusiems oro uoste Rumpiškėje žmonėms vadovavo

girininkas. 50 000 asmenų turėjo per 8 val. karo laivais pasiekti Piluvą arba Karaliaučių. Tik kartą buvo sukeltas netikras pavojus. Ūkininkai vežimų vilkstinėmis traukėsi Tilžės ir Rusnės tiltais. Šios vilkstinės vestos tik iki Rytprūsių vidurio ar pasiekė Labguvos apskritį. Klaipėdos laivybos kompanijų darbuotojai ir povandeninių laivų flotilės kariai iš miesto gabeno atsargas, medžiagas, įrangą, kitą turtą. Iki rugpjūčio vidurio „Merteno štabas“ darbavosi ištisomis paromis. Gynibai ir ekonomikai svarbūs kroviniai uoste buvo kraunami į garlaivius. Vien iš „Bisom und Zoon“ stovyklos Smeltėje karo laivais išgabenta 8000 tonų visokios rūšies katilų ir vamzdžių. Paskui traukiniu vamzdžiai gabenti į Saaro kraštą. Tačiau ten pateko į amerikiečių rankas⁶². Evakuacijai iš Klaipėdos naudoti garlaiviai „Messina“, „Wolta“, „Wega“ ir „Memel“ flotilei priklausę „Angelbur“, „Nordland“, „Lech“, „Heinz Hörn“. Į Smeltės šaldytuvą iškrauti mėsos ir taukų pilni laivai refrižeratoriai „Goya“, „Angelbur“. Nors dauguma verčių gauleiterio Kocho įsakymu turėjo būti išvežta į tolimesnes imperijos sritis, tačiau jos gabentos tik iki Piluvos ar Karaliaučiaus. Įsiveržus sovietams vertingas krovinytė teko jiems. Tik nedaugelis laivų buvo išsiųsti į Dancigą. Skuba sukėlė nuostolių: vieno iš didelių „Poseidono“ garlaivių patalpose ir denyje atliekant suvirinimo darbus įvyko gaisras. Jį gesinant užpiltas krovinytė: cukrus ir drabužiai. Buvo pasiruošta taip, kad net pavojaus akivaizdoje vermachtui ir miestui svarbi „Lindenau“ laivų statykla galėtų dirbti. Tuo metu atvyko generolo Roberto Rauso 3-iasis tankų korpusas, ir padėtis Klaipėdoje imta laikyti kontroliuojama. Nors kapitonas K. Fr. Mertenas nepritarė tokiam vertinimui ir ragino gyventojams uždrausti grįžti, užtvirti tiltus per Nemuną, ūkininkai grįžo nusiimti derliaus. Rugpjūčio viduryje – rugsėjį Klaipėdoje buvo dislokuota povandeninių laivų flotilė ir mokomasis povandeninių laivų divizionas (kap. z. S. Milleris). Rugsėjo pabaigoje 3-iasis tankų korpusas buvo perkeltas kitur. Klaipėda vėl neturėjo apsaugos ir buvo atvira priešams⁶³.

Tą rudenį Klaipėdai ėmė grėsti ne tik oro antskrydžiai, bet ir tiesioginis Raudonosios armijos puolimas. Jis suintensyvėjo paskutinėmis 1944 m. rugsėjo dienomis. Iš Kuršo katilo plūstelėjo atsitraukiančios karinės

⁵⁹ Широкоград, А. *Торпедоносцы в бою...*, с. 181.

⁶⁰ Ten pat, p. 182–183.

⁶¹ Ten pat, p. 187.

⁶² Jenett, R. Die Evakuierung Memels...

⁶³ Ten pat.

dalys. Povandeninių laivų flotilės įgulos ir Povandenininkų mokomojo diviziono kariai krašto pasienyje svarbiausiose judėjimo trasose įrengė stebėjimo punktus. Nuo sovietų ofenzyvos pradžios Klaipėdos miestas tapo karo stovykla. Spaudžiant sovietams įvyko Apskritis komiteto posėdis. Visiems buvo aišku, kad esant tokiai kiekybinei priešų persvarai ilgai gintis ar priešintis nėra galimybių. Tačiau keli nacių partijos nariai vis iš naujo kėlė šį klausimą. Kapitonas K. Fr. Mertenas teigė, kad net Imperijos gynybos komisaras Rytprūsiose ir karinė vadovybė Karaliaučiuje jau įvertino susidariusią padėtį. Flotilės vado mintį palaikė ir miesto burmistras dr. Brindlingeris. Tačiau sprendimas skubiai iškeldinti civilius buvo užvilktas. Tai virto tragedija kaimo gyventojams⁶⁴. Veržimasis į Klaipėdos kraštą prasidėjo 1944 m. spalio 5 d.⁶⁵ Sovietai puolė dviem kryptimis – pajūriu link Palangos ir link Nemuno žiočių. Spalio 9 d. Raudonosios armijos tankai prasiveržė į Kuršių marių pakrantę⁶⁶. Klaipėda pakliuvo į priešo reles. Bėglių vilkstinėms užtvėnkus kelius, sulėtėjo vermachto dalių judėjimas ir nespėta sutelkti pajėgų priešui sustabdyti. Spalio 9 d. prieš pietus 24-oji mokomoji povandeninių laivų flotilė „Memel“ paliko Klaipėdą. Su ja išplaukė flotilei priskirtas motorlaivis „Goya“. Apie 16 val. uostą atakavo sovietų aviacija⁶⁷. Panašiai kaip ir 1941 m. birželio 24 d., 1944 m. spalio 9 d. miesto gatvės buvo užverstos vežimais ir lavonais. Lėktuvai bombardavo uostą, sandėlius. „Lindenau“ laivų statykloje aukomis tapo nespėję priedangos rasti prancūzų belaisviai ir uosto darbininkai. Bombos uždegė seną šimtmetį fachverkinį Roberto Meyhoeferio sandėlį. Šis sudegė iki pamatų. Antskrydžio metu žuvo ir pirmieji miesto gynėjai – vokiečių kariai. Daugelį pabūklų išgabenus į frontą, 1939–1940 m. įrengtų „Klaipėdos tvirtovės“ pozicijų naudojimas nebuvo visavertis. Zenitinėje gynyboje pasižymėjo tik korvetkapitono R. Rautenbergo vadovaujamas didžiojo jūrinio zenitinio pabūklo skyrius (*Marine-Flak-Abteilung*). Bombonešiams trukdė visų pabūklus turėjusių laivų ugnis. Laimei, uosto reide nebuvo garlaivių su amunicija. Netrukus po užpuolimo transportiniu laivu atgabenta patrankų, išsilaipino

2 batalionai ir „Grossdeutschland“ divizijos štabas, tačiau neatgabenta nė vieno sunkiojo artilerijos pabūklo. Pastarieji apsiausties pradžioje itin pasiteisino. Spalio 9 d. vakare sovietai iš oro atakavo Kretingos geležinkelio stotį, o netrukus Klaipėdos miestas pirmą kartą jų buvo apšaudytas iš 15 cm skersmens ilgavamzdžių pabūklų. Tuo metu kita dalis flotilės laivų paliko uostą. Paskutiniai laivai į jūrą išplukdė „Lindenau“ laivų statyklos doką bei Stovyklų laivą. Naktį iš spalio 9 į 10 d. į Pilulavą išplaukė perkrautas transportinis laivas „Füsilier“ su paskutiniais Klaipėdos civiliais ir Imperijos banko pinigų, blankų maišais. Laivas sėkmingai pasiekė tikslą, tačiau lapkričio pabaigoje žuvo su įgula ir kroviniu Klaipėdos tvirtovei. Dėl navigacinės klaidos nukrypęs nuo kurso, jis buvo nuskandintas rusų artilerijos ties Olando kepure.

Spalio 10 d. sovietai įsiveržė į Šilutę. Ūkininkų vilkstinėms atkirtus kelią, apie 6000 žmonių pakliuvo į spąstus⁶⁸. Spalio 12 d. Klaipėdą paliko ir kapitonas K. Fr. Mertenas, įvykdęs įsakymą dėl evakuacijos. Jis pasiekė Gotshaveną, kad toliau galėtų rengti saujelę kursantų⁶⁹. 24-oji mokomoji povandeninių laivų flotilė „Memel“ išplaukė į Gotenhaveną⁷⁰. Spalio 13–14 d. ties Vente dalis bėglių buvo paimti priplaukusių garlaivių, perkelti žvejų valtimis į neriją. Spalio 13 d. naktį motorlaivis „Elisabeth“ iš Labguvos į Klaipėdos tvirtovę atgabeno duonos. Iš jo buvo matyti liepsnojančios pakrantės kaimai: Rusnė, Mingė, Kintai, Lūžija ir Klaipėda, kurią pirmą kartą bombonešiai atakavo naktį. Kitą dieną gynėjams padėjo sunkieji 20 cm skersmens kreiserio „Prinz Eugeni“ pabūklai. Kartu su „Grossdeutschland“ divizijos būriu Klaipėdos prieigose buvo sunaikinti 56 prieš tankai⁷¹. Flotilės transportui ir mokymui skirti laivai Baltijoje užtruko ilgiau. Jie dalyvavo vokiečių karo laivyno organizuotoje civilių, karių, sužeistųjų iš Kuršo, Rytų ir Vakarų Prūsijos evakuacijos operacijoje. 1945 m. sausio 29 d. į pietvakarius nuo Liepojos sovietų aviacija tris kartus atakavo konvojų iš 17 laivų (6 transporto, 1 minininko, 3 tralavimo, 1 saugos, 8 desantinų baržų) ir nuskandino 4 transporto laivus. Tarp jų flotilės

⁶⁴ Jenett, R. Die Evakuierung Memels...

⁶⁵ Бедкер, Г. *Горе побежденным. Беженцы Рейха 1944–1945*. Москва: Эскимо, 2006, с. 18.

⁶⁶ Žukas, J. Iš Klaipėdos praeities..., p. 151–152.

⁶⁷ Ten pat.

⁶⁸ Jenett, R. Die Evakuierung Memels...

⁶⁹ Ten pat.

⁷⁰ <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/UFlottillen/24.htm>

⁷¹ Jenett, R. Die Evakuierung Memels...

„Memel“ plaukiojančiąją bazę⁷². 1945 m. balandžio 16 d. ryte Helio reide prasidėjo sužeistųjų ir karo pabėgėlių laipinimas į flotilės mokomąjį motorlaivį „Goya“. Čia laivas buvo tris kartus puolamas sovietų bombonešių, bet apsigynė zenitinių pabūklų ugnimi. Aštuntą valandą vakaro su daugiau kaip 6000 žmonių nukentėjęs laivas išplaukė. Apie vidurnaktį dviem torpedų smūgiais jį nuskandino sovietų povandeninis laivas „L-3“ (vadas kapitonas leitenantas Konovalovas). Dauguma per 4 min. nugrimzdusio laivo keleivių žuvo⁷³. Gotenhavene povandeninių laivų flotilė „Memel“ buvo dislokuota iki 1945 m. vasario, o vasario–gegužės mėn. paskutinio flotilės postovio vieta tapo Eckernfördas. Bazė buvo įrengta šiauriau rytinio Kylio kanalo kyšulio. Netoli nuo šios vietos buvo atliekami pastatytų povandeninių laivų greičio bandymai⁷⁴. 1945 m. gegužės 4 d. grosadmirolas Dönitzas povandeninių laivų vadams įsakė nutraukti visus priešiškus veiksmus sąjungininkų laivų atžvilgiu⁷⁵. Netrukus 24-oji mokomoji povandeninių laivų flotilė „Memel“ buvo išformuota ir nustojo egzistuoti.

Reikia pripažinti, kad daugumos Šilutės ir Klaipėdos miestų civilių ir dalies kaimo apylinkių gyven-

tojų išgelbėjimo nuopelnas teko 24-ajai povandeninių laivų flotilei „Memel“. Tai pats didžiausias šios flotilės nuopelnas. Kartu negalime nepaminėti tiesiogiai su flotile „Memel“ nesusietų klaipėdiškių povandenininkų: kapitono leitenanto Alberto Lauzemio (gimęs 1919 03 12 Kairiuose – žuvęs su laivu „U-68“ 1944 04 10 šalia Maderos), oberleitenanto „zur See“ Walterio Bruno Kocho (gimęs 1919 06 05 Klaipėdoje ir plaukiojusio laivu „U-1132“), oberleitenanto „zur See“ Peterio Gerlacho (gimęs 1922 02 25 Klaipėdoje – žuvęs 1944 07 30 Viduržemio jūroje, prie Palermo, plaukiojusio laivais „U-37“ ir „U-223“). Taip pat lietuvininkų kilmės fregatkapitono Hanso Pauckstadto (gimęs 1905 09 27 Grimnitze – miręs 1984 08 14, 1943–1944 m. plaukiojusio šešiose submarinose) ir kapitono leitenanto Wernerio Sausmikato (gimęs 1917 10 07 Günthene – nuskendusio laive „U-774“ 1945 04 08 Šiaurės Atlante)⁷⁶.

Baigdami pateikiame mums žinomų povandeninių laivų priklausomybės flotilei laiką ir jiems vadovavusių karininkų sąrašą⁷⁷. Koviniais vadinami karo veiksmuose dalyvavę laivai. Kursyvu – su flotilės dislokavimu Klaipėdoje sietini duomenys:

Laikotarpis	Povandeninis laivas	Laivo vadai
1940.07.01 – 12.17	<i>mokomasis „U-8“</i>	<i>Walter Kell, Hans Jürgen Zetzsche ir vėl W. Kell</i>
1940.07.01 – 10.30	<i>kovinis „U-9“</i>	<i>Wolfgang Kaufmann, kapitonas leitenantas Joachim Deecke</i>
1940.07.01 – 12.18	<i>kovinis „U-19“</i>	<i>Peter Lohmeyer, Wolfgang Kaufmann, Rudolf Schendel</i>
1940.10.17 – 1940.12.18	<i>kovinis „U-142“</i>	<i>kapitonas leitenantas Paul Hugo Kettner</i>
1940.11.01 – 12.18	<i>kovinis „U-56“</i>	<i>kapitonas leitenantas Werner Pfeifer</i>
1940.11.02 – 1943.08.05	<i>kovinis „U-34“</i>	<i>Karl Otto Schultz, Gerhard Remus, Riterio Kryžiaus kavaliarius oberleitenantas Horst Arno Fenski, Karl Heinz Hagenau, leitenantas Eduard Aust</i>
1940.11.03 – 1940.12.31	<i>kovinis „U-143“</i>	<i>oberleitenantas Riterio Kryžiaus kavaliarius Helmut Möhlmann</i>
1940.11.10 – 1943.11.30	<i>kovinis „U-28“</i>	<i>Riterio Kryžiaus kavaliarius kapitonas leitenantas Günter Kuhke, Riterio Kryžiaus kavaliarius oberleitenantas Friedrich Guggenberger, Heinrich Ratsch, Hermann Eckhardt, Riterio Kryžiaus kavaliarius oberleitenantas Karl Heinz Marbach, oberleitenantas Uwe Christiansen, oberleitenantas Erich Krempl, oberleitenantas Dietrich Sachse</i>
1940.12.01 – 1943.11.30	<i>kovinis „U-30“</i>	<i>oberleitenantai Kurt Barbern ir Hermann Bauer, Franz Saar</i>
1940.12.28 – 1941.09.30	<i>mokomasis „U-148“</i>	<i>oberleitenantai Hans Jürgen Radke, Eberhard Mohr</i>
1941.01.15 – 1941.07.21	<i>mokomasis „U-151“</i>	<i>kapitonas leitenantas Hans Oestermann</i>
1941.01.29 – 1941.08.31	<i>mokomasis „U-152“</i>	<i>Hans Hildebrandt</i>

⁷² Широкоград, А. Торпедоносцы в бою..., с. 213.

⁷³ Бедкер, Г. Горе побежденным..., с. 84–86.

⁷⁴ Уиллсон, Г. Подводные асы..., с. 115.

⁷⁵ Ten pat, p. 247.

⁷⁶ <http://uboat.net/special/movies/>

⁷⁷ Sąrašas sudarytas pagal: Бишоп, К. Подводные лодки кригсмарине..., <http://uboat.net/special/movies/>

Laikotarpis	Povandeninis laivas	Laivo vadai
1941.01.15 – 1944.06.30	mokomasis „U-554“	<i>Dietrich Lohmann, Heinz Stein, Claus von Trotha, kapitonas leitenantas Karl-Hartwig Sieboid</i>
1941.01.30 – 1942.11.30	mokomasis „U-555“	<i>kapitonas leitenantas Hans Joachim Horrer ir Götz von Hartmann, Horst Rendtel, Franz Saar, oberleitenantas Dieter Erdmann</i>
1941.03.06 – 1943.11.30	mokomasis „U-560“	<i>Hans Jürgen Zetzsche, oberleitenantas Ernst Cordes, kapitonas leitenantas Konstantin von Rappard</i>
1941.06.09 – 07.01	mokomasis „U-71“	<i>korvetkapitonas Hans Werner Neumann</i>
1941.12.01 – 1942.03.31	kovinis „U-38“	<i>Heinrich Schuch, Ludo Kregelin</i>
1942.04.01 – 07.01	kovinis „U-46“	<i>Kurt Neubert, Ernst von Witzendorff, Franz Saar</i>
1942.04.01 – 1943.09.30	kovinis „U-52“	<i>Friedrich Mumm, oberleitenantai Hermann Rossmann, Ernst August Racky</i>
1942.04.01 – 1943.08.31	mokomasis „U-80“	<i>oberleitenantas Hans Adolf Isermeyer</i>
1942.05.16 – 1945.03.16	mokomasis „U-121“	<i>Riterio Kryžiaus kavalierius leitenantas Otto Westphalen, Otto Hübschen, oberleitenantai Ewald Hülsenbeck, Friedrich Horst</i>
1942.05.27 – 1943.08.31	mokomasis „U-579“	<i>oberleitenantai Günther Ruppelt, Gerhard Linder</i>
1942.09.01 – 1943.08.31	kovinis „U-101“	<i>Ernst von Witzendorff, oberleitenantas Helmut Münster</i>
1942.11.01 – 1943.08.31	kovinis „U-29“	<i>oberleitenantai Rudolf Zorn ir Eduard Aust</i>
1943.04.01 – 1944.06.30	mokomasis „U-96“	<i>Wilhelm Peter, oberleitenantas Horst Willner</i>
1943.05.31 – 1945.02.28	mokomasis „U-612“	<i>oberleitenantai Theodor Petersen, Hans Peter Dick</i>
1943.06.01 – 1944.06.30	kovinis „U-71“	<i>Erich Krempl, oberleitenantai Curt Hartmann ir Emil Ranzau</i>
1943.06.01 – 1943.08.31	kovinis „U-704“	<i>kapitonas leitenantas Horst Wilhelm Kessler</i>
1943.07.01 – 1943.11.30	kovinis „U-251“	<i>Riterio Kryžiaus kavalierius kapitonas leitenantas Heinrich Timm, oberleitenantas Franz Säck</i>
1943.08.25 – 1945.01.31	mokomasis „U-1161“	<i>oberleitenantai Karl Heinz Raabe, Karl Heinz Raabe, kapitonas leitenantas Bruno Schwalbach</i>
1943.09.01 – 1945.04.01	mokomasis „U-747“	<i>Cdr. Rigoli iš Italijos, oberleitenantai Erich Jewinski, Günter Zahnnow</i>
1943.09.01 – 1945.04.01	mokomasis „U-748“	<i>oberleitenantai Götz Roth, Joachim Knecht, Hans Friedrich Puschmann</i>
1943.09.01 – 1945.04.01	mokomasis „U-749“	<i>Cdr. Longhi iš Italijos, oberleitenantas Rupprecht Fishler, Graf von Treuberg, oberleitenantas Ernst Fischer, kapitonas leitenantas Friedrich Huisgen</i>
1943.09.01 – 1945.04.01	mokomasis „U-750“	<i>Cdr. Siriani iš Italijos, oberleitenantai Georg von Bitter, Justus Grawert</i>
1943.09.03 – 1944.04.30	mokomasis „U-236“	<i>oberleitenantas Curt Hartmann</i>
1943.09.15 – 1945.01.31	mokomasis „U-1162“	<i>oberleitenantai Dietrich Sachse, Erich Krempl, kapitonas leitenantas Klaus Euler</i>
1943.09.22 – 1945.02.28	kovinis „U-287“	<i>oberleitenantas Heinrich Meyer</i>
1943.11.01 – 1943.12.31	kovinis „U-821“	<i>oberleitenantas Ulrich Knackfuß</i>
1944.01.01 – 1944.03.01	kovinis „U-103“	<i>kapitonas leitenantas Gustav Adolf Janssen</i>
1944.01.01 – 1944.10.31	kovinis „U-1195“	<i>oberleitenantas Karl Heinz Schröter, kapitonas leitenantas Ernst Cordes</i>
1944.07.01 – 1945.02.28	kovinis „U-982“	<i>oberleitenantai Ernst Werner Schwirley, Curt Hartmann</i>
1944.07.01 – 1945.02.28	kovinis „U-999“	<i>oberleitenantas Hermann Hansen, Wilhelm Peters, oberleitenantas Wolfgang Heibges</i>
1944.08.01 – 1945.02.28	kovinis „U-1007“	<i>oberleitenantai Helmut Wicke, Karl Heinz Raabe</i>
1944.08.01 – 1945.02.28	kovinis „U-1192“	<i>oberleitenantai Erich Jewinski, Karl Heinz Meenen</i>
1944.08.01 – 1945.02.28	kovinis „U-1193“	<i>oberleitenantas Joachim Guse</i>

Laikotarpis	Povandeninis laivas	Laivo vadai
1944.11.01 – 1945.03.31	mokomasis „U-393“	oberleitenantai Walter Zenker, Joachim Seeger, Friedrich Georg Herrle
1944.11.01 – 1945.01.29	kovinis „U-763“	oberleitenantas Karl Heinz Schröter
1944.11.01 – 1945.01.31	kovinis „U-1008“	oberleitenantai Diether Todenhagen, Hans Gessner
1944.11.10 – 1945.02.28	mokomasis „U-1207“	oberleitenantas Kurt Lindemann
1944 lapkritis – 1945 sausis	mokomasis laivas „UD-4“, buvęs „O 26“	Kapitonas leitenantas Fritz Bart

THE 24th TRAINING SUBMARINE FORCE MEMEL IN 1940–1944

Dainius ELERTAS

In 1939 Klaipėda region, under the political pressure, became the naval station of German submarine force. Klaipėda was visited by the submarines *Lohs*, *Saltzwedel*, *Emsmann*. The submarine force (*U-Boots-Ausbildungsflottille*) was formed in Dancig in November. In April, 1940 the force was renamed as the 1st submarine force and on 24th July – as the 24th training submarine force. The force dislocated in Klaipėda was named after the German name of the city *Memel*. The elements of the city blazon were represented on the Force Emblem emphasizing the bonds of friendship with Klaipėda. In different periods the fleet had up to 53 submarines. 24 submarines dislocated in Klaipėda took part in military operations while other 19 submarines were used as training ships. Till the middle of the World War II the force was mainly used for training purposes, focusing on the

underwater orientation skills, location of the target submarines and avoidance of them. The commanders of the force were corvette captain Hannes Weingärtner, corvette captain Karl Jasper, and frigate captain Karl Friedrich Merten. In 1944 the Force captain – frigate captain Karl Friedrich Merten – was appointed to be in command of civilians evacuation from Klaipėda region in which he succeeded. Furthermore, the captain was against the national socialists' decision allowing the farmers to return for getting in the harvest. Due to the reason a number of civilians was not evacuated when the attack of the Red Army started. Still, the biggest accomplishment of the Force was the salvation of the majority civilians from Klaipėda and Šilutė regions. On 9–10 October, 1944 the 24th training submarine force *Memel* left the port of Klaipėda.

LITERATŪRA

Berr, Roland. *Das Kriegstagebuch der U-bootwaffe, 19. Augusto 1939 – 31. Augusto 1939*, in: <http://ktb.ubootwaffe.net/>, paskutinį kartą žiūrėta 2008.09.10.

Berr, Roland. *Das Kriegstagebuch der U-bootwaffe, 01. September 1939 – 15. September 1939*, in: <http://ktb.ubootwaffe.net/>, paskutinį kartą žiūrėta 2008.09.10.

Berr, Roland. *Das Kriegstagebuch der U-bootwaffe, 01. December 1939 – 15. December 1939*, in: <http://ktb.ubootwaffe.net/>

- Berr, Roland. *Das Kriegstagebuch der U-bootwaffe, 01. Mai 1940 – 15. Mai 1940*, in: <http://ktb.ubootwaffe.net/>, paskutinį kartą žiūrėta 2008.09.10.
- Deutsche U-Boote 1935–1945*, in: http://www.u-boot-archiv.de/heimat/flottillen/flottille_24.html, paskutinį kartą žiūrėta 2008.09.10.
- Frachtschiff „Goya“, *Schiffe-Menschen-Schicksale*. Ausgabe Nr. 133, in: <http://64.233.183.104/search?q=cache:eUGNkRaeSjIJ:www.schiffe-menschen-schicksale.de/sms133.htm+U+-+Flottille+%2B+memel&hl=lt&ct=clnk&cd=24&gl=lt>, paskutinį kartą žiūrėta 2008.09.10.
- Jenett, Robert. Die Evakuierung Memels Ende Juli 1944. *Memeler Dampfboot*, 1952.08.02, No. 14 (103). *Kriegsmarine*, in: <http://www.ritterkreuztraeger-1939-45.de>, paskutinį kartą žiūrėta 2008.09.10.
- Merten, Karl Friedrich. *Nach Kompaß: Lebenserinnerungen eines Seeoffiziers*. Berlin–Bonn: Herford–Mittler, 1994.
- Merten, Karl Friedrich. *Schicksalswaffe U-Boot: Lebenserinnerungen eines Seeoffiziers*. Hamburg: Mittler Verlag, 2002.
- Merten, Karl Friedrich. *Nach Kompaß: die Erinnerungen der Kommandanten von U-68*. Berlin: Ullstein, 2006.
- Puodžiūnas, Vytautas. *Klaipėdos energija*. Klaipėda: Libra Memelensis, 2004.
- U-68 Kapitän zur See- Karl-Friedrich Merten*, in: <http://www.sscityofcairo.co.uk/u68.php>, paskutinį kartą žiūrėta 2008.09.10.
- U-Boots-Flottille*, in: <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/UFlottillen/24.htm>, paskutinį kartą žiūrėta 2008.09.10.
- Vareikis, Vyngantas. *Klaipėda XX amžiuje*. Klaipėda, 1993.
- Westwood, David. *The effect of war*, in: http://64.233.183.104/search?q=cache:tEA_TGZi9cEJ:www.mk-zweibruecken.de/index.php%3Fnavid%3D101+U+-+Flottille+%2B+memel&hl=lt&ct=clnk&cd=25&gl=lt, paskutinį kartą žiūrėta 2008.09.10.
- Žukas, Julius. Iš Klaipėdos praeities: faktai, skaičiai, epizodai. *Baltija-2000*. Klaipėda, 2002.
- Адамов, Борис. *Цель – Мемель!* in: http://www.klgd.ru/ru/city/750/almanac/a1_3.php?phrase_id=22653, paskutinį kartą žiūrėta 2008.09.10.
- Бедкер, Гордон. *Горе побежденным. Беженцы Рейха 1944–1945*. Москва: Эскиммо, 2006.
- Бишоп, Крис. *Подводные лодки кригсмарине*. Москва: Эскиммо, 2007.
- Воуз, Джордан. *Подводный ас. История Вольфганга Люта*. Москва: АСТ, 2001.
- Иринархов, Руслан С. *Прибалтийский особый...* Минск: Харвест, 2004.
- Советская морская авиация во Второй мировой войне*, in: http://ef.1939-1945.net/b051_000.shtml, paskutinį kartą žiūrėta 2008.09.10.
- Уилсон, Гордон. *Подводные асы Гитлера волчьи стаи*. Москва: Эскиммо, 2007.
- Широкоград, Александр. *Торпедоносцы в бою. Их звали «смертниками»*. Москва: Яуза-Эскиммо, 2006. <http://www.godive.lt/?ln=lt&tip=nar37>, paskutinį kartą žiūrėta 2009.01.15.
- uboat.net, in: <http://uboat.net/special/movies/>, paskutinį kartą žiūrėta 2008.09.10.
- <http://forum.axishistory.com/viewtopic.php?f=61&t=135278&p=1183740>, paskutinį kartą žiūrėta 2008.09.10.

BANGPŪČIO MITOLOGEMA BALŲ PASAULĖŽIŪROJE

Dainius ELERTAS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus muziejininkas istorikas

Bangpūtys seniai pateko į baltų mitologijos tyrinėtojų akiratį. Trumpai jį apibūdino dauguma lietuvių ar prūsų mitologiją tyrinėjusių mokslininkų. Vis dėlto didesnio dėmesio dievybė nesulaukė. Tai suprantama, nes apie Bangpūtį žinome labai mažai. Vos kelios užuominos XVII a. istoriko M. Pretorijaus (Pretorius) veikale, XIX a. žvejų dainose, XX a. pr. tautosakoje. Išimtimi galime laikyti I. Narbuto darbą apie lietuvininkų mitines būtybes, kuriame pateikiami visi pagrindiniai šaltiniai ir įvairios hipotezės. Plati studijos temų įvairovė neleido autoriui labiau įsigilinti į Bangpūčio mitologemą. Mokslininko kelti klausimai – gera pradžia tolesniam darbui¹. Mūsų tyrimo uždavinys – apčiuopti Bangpūčio vietą baltų pasaulėžiūroje. Bandytume žvelgti į šią dievybę lyginamuoju aspektu – ieškoti jos atitikmenų prūsų ir lietuvių mitologijose.

Vardas

XVII a. M. Pretorijus dievybę vadino *Bangputtys*². 1853 m. A. Šleicheris (Schleicher) straipsnyje „Lietuvių dievų vardai“ pateikė visus jam žinomus Bangpūčio vardų variantus. Jie įvairavo, tačiau esmė liko ta pati. 1713–1744 m. J. Brodovskis (Brodowski) dievybę įvardijo *Bangputtis*, 1747 m. P. Ruigys (Ruhig) rašė *Bang-puttys*, 1775 m. G. Ostermejeris (Ostermeyer) – *Bangputtys*, 1800 m. G. Milkus – *Bangputtys*, 1825 m. L. Rėza (Rhesa) – *Bangputys* ir *Bangų Dievaitis*, 1827 m. J. Fogtas (Vogt) – *Bangputtys*, 1835 m. T. Narbutas – *Bangputtis*³. Tautosaka paliudijo šias formas: 1888–1894 m. V. Kalvaičio – *Bangpūtys* ir *Bangų*

*Dievaitis*⁴ bei iš XX a. vid. fiksuotą A. Deivelaičio atsiminimų „*Vėjaitis ar, kaip kiti vadindavo, Bangputys*“. Seniausią informaciją pateikia minėti M. Pretorijus ir L. Rėza⁵. J. Brodovskis, P. Ruigys, G. Ostermejeris, G. Milkus vartojo M. Pretorijaus, J. Fogtas – L. Rėzos, o T. Narbutas – abiejų pateiktas šios dievybės vardo formas. L. Rėzos žinių patikimumą patvirtina gerokai vėliau užrašyta V. Kalvaičio daina ir A. Deivelaičio atsiminimai.

Šios dievybės vardo lietuviškumas neabejotinas. Bangpūtys minimas lietuvininkų žvejų tautosakoje, nors prūsų mitologijoje yra nežinomas. Vardas sudarytas iš dviejų dalių: *Bang-* ir *-puttis*, *-puttys*, *-putys*, *-pūtys*. Pirmosios vardo dalies pagrindas – šaknis *bang-*. Ją aptinkame žodžiuose *banga*, *bangavimas*, *bangelė*, etc. Tai patvirtina ir vėlyvoji tautosakos tradicija, kurioje dievybė dar vadinta *Bangų Dievaitis*, *Bangų Dievaitis*.

Antrosios vardo dalies prasmė miglota. Ją galime sieti su skirtingomis šaknimis. *Pūtys*, t. y. „pučiantis“, iš veiksmazodžio „pūsti, pučia“. Tai sietų jį su bangų kėlimu pučiant – vėju. Tokią etimologiją paremtų G. Ostermejeris: „Bangputtys, vėjų dievas, antikos Eolas, iš *Banga* ir *Putta*, o ši iš *pūsti*. <...> J. Ruigys savo žodyne, d. 1, p. 12, [teigia, kad – *red.*] tai esąs Neptūnas, bet taip manyti neleidžia vardo daryba, pagal kurią jis yra bangų šiaušėjas, vadinasi, vėjas.“⁶ Šiai G. Ostermejerio nuomonei pritarė ir L. Rėza, V. Kalvaitis, A. Deivelaitis. Išeitų, kad Bangpūtys – „bangas pučianti“ dievybė. Pažymėtina, kad minėti liudijimai užfiksuoti vėlai. Tuo metu dievybė jau blė-

¹ Narbutas, I. *Senieji lietuvininkų tikėjimai*. Kaunas, 1998.

² Mannhardt, W. *Letto-Preussische Götterlehre*. Riga, 1936, S. 545.

³ Schleicher, A. *Lithauische Götternamen*. Wien, 1853; Ostermejeris, G. *Rinktiniai raštai*. Vilnius, 1996, p. 54, 66; Mannhardt, W. *Letto-Preussische...*, S. 612.

⁴ Kalvaitis, V. *Prūsijos lietuvių dainos*. Vilnius, 1998.

⁵ Rėza, L. *Lietuvių liaudies dainos*. Vilnius, 1958, T. 1.

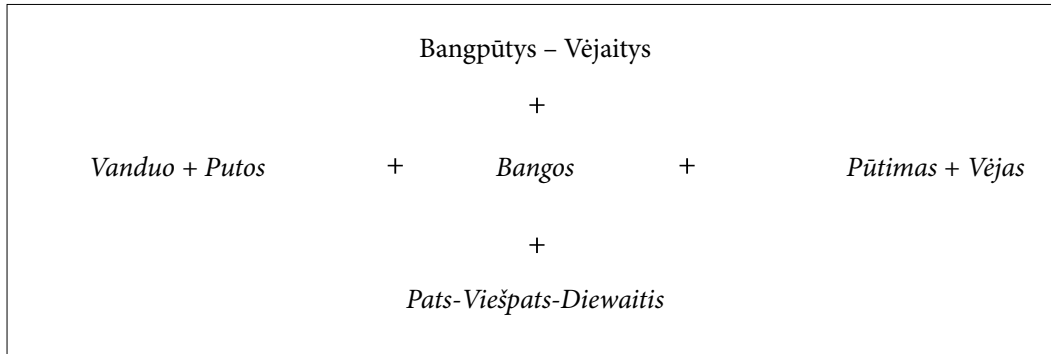
⁶ Ostermejeris, G. *Rinktiniai raštai...*, p. 54.

so iš pateiktųjų atminties, iš dalies nebesuprantama ir virtusi tautosakine dainų bei prietarų figūra. Galbūt susidūrėme su tendencija savaip – „suprantamiau“ – interpretuoti reiškinius, kurie tapo nebeatpažįstami?

Nebegalint pasakyti, kokias reikšmes slepia seniausias (M. Pretorijaus) dievybės vardas, reikia atsižvelgti į galimas alternatyvas. Viena jų – sandą *-puttis* kildinti iš žodžio „putos“. Bangpūtys – „bangų ir putų“ globėjas, tai neprieštarautų pirmajai versijai. Jai pritarė L. Rėza: „Bangpūtys, Bangų putotojas, ankstesniame posme pavadintas *Bangų dievaitis*, yra greičiausiai ta pati dievybė, kurią senovės prūsai vadino Patrimpu. Vardas grynai lietuviškas, sudarytas iš *bang* ir *puta*“⁷ [*išskirta red.*].

Kitą galimybę atveria XVI a. fiksuotų kitų dievybių dvigubi vardai (pvz., lietuvininkų ar lituanizuotų prūsų aplinkoje išnyrantis dirbamos žemės globėjas Žemėpatis – *Zemopatis* ir *Zemopacios*). XVI–XVII a. Bangpūtys galėjo būti suvokiamas kaip Bangų šeimininkas – pats. Negalime atmesti tokios hipotezės, nors tiesioginių *Bangpačio* egzistavimo įrodymų neturime. Plačiau neapsistosime prie *Bangų Dievaičio*. Pažymėsime, kad priesaga *-aitis* būdinga nusakant amžių, t. y. pabrėžiant jaunumą. Žinome tik keletą taip įvardijamų dievybių: dievaitis *Waizganthos*, dievaitis *Mėnulis*, dievaitis *Perkūnas*. Tokia priesaga būdinga ir Bangpūčio sinonimui – *Vėjaičio* vardui.

Šiuos filologinius išvedžiojimus apibendrina tokia loginė schema:



Ši schema galėtų tapti tolesnio tyrimo atsvaros tašku. Indoeuropiečių mitinėje pasaulėžiūroje visi tos loginės schemos segmentai siejasi tarpusavyje. Pasitelkus baltų mitologijos medžiagą yra tikimybė iš dalies rekonstruoti *Bangpūčio* mitologemą. Nederėtų pasitikėti vien kalbine informacija, nes dažnai tikrasis dievybės vardas buvo neminimas, o keičiamas apibūdinimais. Ilgainiui šie sinonimai ėmė gožti tikrąjį dievybės apibūdinimą.

Liudijimų turinys

M. Pretorijus veikale „Prūsijos įdomybės“ rašė, kad „Bangputtis yra audros (audrų?) dievas... Pagerbimui šaukštą vagia ir po to sudegina“⁸. Lieka neaišku, kokių malonių siekiama ir kokios šių apeigų aplinkybės. Bangpūčio pagerbimo – malonės siekimo – apeigas sudaro du veiksmi: šaukšto vagystė ir jo sudeginimas. Rituališkai gauto – pagaminto reikmens sunaikinimas

gerbimo intencija rodo buvus aukojimą. Pats aukos pateikimo būdas – reikmens deginimas – nukreiptų į ore, padangėje besireiškančias esybes. Apie šaukštų, dubenų ir kitų rykų vaidmenį aukojimo apeigoje rašė daugelis XVI–XVIII a. amžininkų. Sunkiau interpretuoti patį aukojamo daikto – šaukšto gavimo būdą – vogimą. Žinoma, kad aukojimas kartoja mitinius provaizdžius. Vogimas / grobimas nebuvo toleruojamas bendruomenėje, tačiau galėjo būti šaunumo demonstravimo veiksmas svetimųjų atžvilgiu. Dievybė, kuriai aukojamas voginys, turėjo būti opozicijoje tvarką serginčioms dievybėms. Baltų mitologijoje gerai žinoma Dievo – Perkūno opozicija Velniui ar aitvarams. Pastarieji siejami su mitologiniu vogimo/grobimo aktu. 1520–1530 m. „Sūduvių knygelėje“ aprašytoje prūsijoje vagies paieškų apeigoje krepimasi į „dangaus ir žvaigždžių dievą“ *Ockopirmumą* ir „žemės dievą“ *Puschkaitus*⁹. Po jų įsikišimo vagis

⁷ Rėza, L. *Lietuvių liaudies dainos...*, p. 322.

⁸ Mannhardt, W. *Letto-Preussische...*, S. 545.

⁹ *Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai*. Vilnius, 2001, T. 2, p. 154.

negalėtų tikėtis pagalbos iš dangaus ir žemės, tačiau jam liktų padangė ir vanduo. Vagies ieškojimo apeigoje apie dievų pritarimą sužinoma iš pilamo į apeiginį indą alaus putų: „Toliau jis [Segnot] ima du indelius, ir tas, kuris apvogtas, įdeda du pfenigus: vieną vagiui, o kitą sau. Vaidila įbrėžia į dubenį kryžių † su kreida. Į kurią pusę vagies pfenigas krypsta, į tą pusę jis nubėgęs, – tai galėtų būti pietūs, vakarai, šiaurė arba rytai. Tada jis sako: čia turi ieškoti. Apvogtasis turi atnešti alaus, kurį jis [vaidila] palaimina. Jis ima kėdę, sėdasi, dubenėlį arba kaušelį pripila pilną alaus ir pastato ant žemės, žiūri į dangų, pakelia rankas... [toliau kreipiamasi į dangaus ir žvaigždžių dievą – *aut.*]. Jis pakelia kaušelį ir stebi alų. Jei alus su puta, tai prašymas išklaustytas. Jei nėra jokio ženklų, jis jį išgeria ir vėl įpila ir daro kaip anksčiau, prašydamas kito dievo – žemės dievo. Visa tai jis kartoja tol, kol jam velnio dievai duoda ženklą – ant alaus atsiranda putos.“¹⁰ Atkreipiamė dėmesį į apeiginį indo pavertimą savotišku pasaulio modeliu ir putų svarbą aukojimo apeigoje. Šios gali būti siejamos su Bangpūčio mitologema. M. Pretorijus mini panašias mantines praktikas XVII a.: „Puttones arba Puttweisdys yra tokie pat, iš alaus putų apie jų reikalo ypatybes teisia.“ Šiuos *Puttones* jis priskyrė burtininkams – *Burtones*¹¹. Panašių praktikų sąsąją su mitu randame lietuvių pasakos „Eglė žalčių karalienė“ variantuose, kur Eglė apie vyro likimą sužino iš jūros putų (*Jei gyvas – balto pieno, o jei negyvas – kraujo puta*). Plakimo metu susidariusi puta yra riba tarp skysčio ir tvirtumos. Ji kreipia į pasaulio kūrimo mitus, tačiau platesnis šio diskurso aptarimas – jau kitos studijos tema. M. Pretorijus žinias apie dar tebegyvuojančius tikėjimus, papročius rinko 1664–1685 m., kunigaudamas Nybūdžiuose. Jos pasižymi dideliu tikslumu, tad abejoti aukojimo Bangpūčiui realumu neturėtume pagrindo. Nežinome, kaip plačiai buvo paplitęs šis tikėjimas, kurios vietos žvejai atlikdavo minėtas Bangpūčio garbinimo apeigas ir ko iš jų buvo tikimasi.

L. Rėzos ir V. Kalvaičio pateiktas dainas, kuriose pasirodo Bangpūtys ar Bangų Dievaitis, aptarė R. Balsys¹². Tai siauresnės ir platesnės dainos „Išbėg išbėg iš Rusnės kiemo“ variacijos. Siužetai šiek tiek įvairuoja, tačiau jų pagrindas toks: a) du jauni žvejai išbėgo su

buriniu laiveliu ir budumo ar padumo viduryje išleido tinklus; b) jie pagavo „du jūrų veršiukėlius“; c) tai supykė Bangų dievaitį – Bangpūtį, ir pakilo šiaurinis vėjas; d) audroje: vienas žvejys meta „aukso inkarėlį“, kitas lipa į stiebą stebėti, ar toli krantas – „kopos kalnas“; e) įsilipęs į stiebą žvejys atsako, kad nemato kranto, o tik savo mergelę (gal vaizduotėje?); f) įsilipęs į stiebą žvejys neatsako, kurion pusėn sukta laivą, tačiau iš kitų vietų išskiria savo gimtinę.

Peržvelgus dainų variantus aiškėja, jog veiksmo vieta – marios (kai kada – Nemunas, bet tik nutolusiose variantuose). Budumu, į kurį leidžia tinklus žvejai, buvo vadinama giliausia Kuršių marių vieta. Tai savotiškas vidury, o jame galimas susidūrimas su antgamtimi. Giliausia marių vieta *budumas* tampa ir mitologinio kalno antipodu. Kai kada baltų mitinės dangaus, oro, žemės, vandens būtybės reiškiasi žmogui girios viduryje, jūros viduryje, ežero viduryje ar ant kalno, taigi vandens, oro būtybės pasirodymas marių viduryje, ties giliausiu duburiu – antikalnu, mitinei logikai neprieštarautų. Paslaptinių būtybių – „jūrų veršiukėlių“ gaudymas tinklais galėjo turėti ir realų pagrindą. Galbūt jais vadinti retai į marias užklystantys ruoniai ar Baltijos delfinai – „jūrų kiaulės“? Įdomu, kad kitose dainos variacijose šiaurės vėju pasireiškia ne tik Bangpūčio rūstybė, – dažnai šiaurevėjaičio, šiaurės vėjo, šiaurio vėjelio, etc., figūra keičia jį patį¹³.

Dainų siužetai atskleidžia keletą Bangpūčio mitikos ypatumų: 1) Bangpūtys reiškiasi marių viduryje arba giliausioje vietoje – budume; 2) Bangpūtį supykdo žvejai, tinklais pagavę „jūrų veršiukėlius“. Dievybė globoja šiuos gyvius? 3) Bangpūtys sukelia šiaurės vėją ir audrą, skandinančią laivą. Bangpūtys tapatinamas su šiaurės vėju; 4) atsakydami į Bangpūčio rūstybę žvejai: meta aukso inkarą (gal aukojimo atspindys?), ieško kranto (krante baigiasi Bangpūčio galia?), stebi – apsaoko mylimosios kasdienybę ar gimtąją gyvenvietę (bando nuraminti – paveikti Bangpūtį jam svetimo – užribinio sausumos pasaulio skelbimu).

1964 m. Rusnėje buvo užrašytas 1879 m. Šyškrantėje gimusio Augusto Deivelaičio pasakojimas. Šave laikę kuršiu pateikėjas – vienas seniausių vietos žvejų. A. Deivelaičio žinios siekė XIX a. pab. – XX a. pr., kai uždaros Nemuno deltos žvejų bendruomenės tikėji-

¹⁰ *Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai...*, T. 2, p. 154.

¹¹ Mannhardt, W. *Letto-Preussische...*, S. 552–560.

¹² Balsys, R. *Mažosios Lietuvos žvejų dainos*. Klaipėda, 2003, p. 33–41, 164–171.

¹³ Ten pat, p. 169–171.

mai jau buvo virtę prietarais. Grėsmės akimirkomis jų buvo dar paisoma. Ilgą tikėjimų gyvybingumą užtikrino nuolatinis susidūrimas su nežinomybe žvejyboje, mariose, Nemune. Pasakojimuose senasis pasaulėvaizdis jau suaižėjęs, fragmentiškas, tačiau pavienės detalės išraiškingos. Verslo paslapčių paskelbimą ir senojo klando sureikšminimą galėjo palengvinti pokario įvykiai. A. Deivelaičio akyse senoji žvejų karta buvo išblaškyta karo audrų, o iš kitur atvykusiems naujiesiems žvejams jos patirties nebereikėjo. A. Deivelaičio žinias apie marių būtybes apibendrina toks pasakojimas: „Vėjaitis ar, kaip kiti vadindavo, Bangputys buvo laikomas vandenų dvasia. Bangputys – vyriškos giminės dvasia. Jis labai bjaurus, lyg koks aitvaras, visą laiką vienodas, geri santykiai su juo neįmanomi. Bangputys bjauresnis už Jumpirą. Jumpira – moteriška būtybė, pusė žuvies, pusė moters, irgi bloga. Žvejai saugojosi ir nuo jos. Bangputys eidavęs su aitvarais kartu, o pastarieji turėję dar aubylus – piktus dievus. Po saulės nusileidimo nebeidavo žvejoti, nes sakydavo, kad Bangputys užpyks, bus nelaimė. Kai žvejai pamatydavo Jumpirą, sakydavo, kad ir Bangputys pasirodys, nes tos pabaisos eidavę kartu, visur kartu. Kai užkildavo vėjas, tai sakydavo: Bangputys pasiuto. Jei apvirsdavo laivas: Bangputys apvertė. Kad būtų galima apsisaugoti nuo Bangpučio, žvejai įdėdavo į tinklą šermukšnių šakų ir su tinklu traukdavo per slenkstį laukan. Iš medžio išdroždavo vyrą ir jį mušdavo kartu su tinklu. Sakydavo, kad tai padės apsisaugoti nuo Bangpučio nelaimių.“¹⁴ B. Aleknavičius užrašė ir daugiau to paties pateikėjo pasakojimų: tikėjimų, kurie vienaip ar kitaip siejasi su žiniomis apie Bangpūtį. Žvejyboje draudžiama rėkauti ir švilpauti, nes žuvis pabėgsianti. Nusikaltimu vadinti keiksmi žvejybos vietoje. Kad sektųsi žvejyba, klevo ir šermukšnio šakas pririšdavo prie akmenų (tinklo pasvarų?) ir nuleisdavo į tinklus. Be to, dar sukąsdavo su duona gegužės kukulus (žolė, panaši į kmynus) ir mesdavo vandenin. A. Deivelaitis mini paprotį pirmąsias pagautas žuvis atiduoti elgetoms žvejybos sėkmei užtikrinti¹⁵. Iki šiol išliko į šį panašus prietaras, siekiant to paties, paleisti pirmąją pagautą žuvį. To galima būtų nepriskirti Bangpūčiui, jei iki šiol negyvuotų kitas prietaras. Saugiai laivybai užtikrinti pirmą kartą tais metais į marias nuleidus laivą – valtį, jachtą – „Neptūnui“ nupilti pirmąjį gėrimo šlakelį.

A. Deivelaičio informacija išplečia Bangpūčio mitikos lauką. Su juo siejama keista dvidalė būtybė Jumpira. Būdama pusiau žuvis, ji labiau nei Bangpūtys susijusi su vandeniu ar povandeniniu pasauliu. Šios vardas gali būti kildinamas iš lietuvininkų ir latvių vartoto žodžio *jumprovė*, *jumprava*, etc., iš vok. *Jungfrau* (mergelė ir mergelė Marija). Taip vadintos jaunos merginos ar jų pavidalu besireiškiančios laumės. Lietuvių ir lietuvininkų tautosakoje minimos sirenos, narės – pusiau žuvis, pusiau moterys, giedančios nuostabiu balsu. Jos gyvena jūroje, Nemune ir kartais ežeruose. Šios sirenos skiriasi nuo Jumpiros savo grožiu ir taikumu¹⁶. I. Narbutas bandė ieškoti šio vardo skandinaviskų sąsajų. Skandinavijoje žodelis *-ra* reiškia šeiminingą – globėją (pvz., švedų *Skogsra*; *Skuogs* – „medis“ + *ra* – „šeimininkė“). Taip buvo vadinamos dievybės, globojusios medžius, vandenį, etc. Dauguma jų buvo moteriškos lyties. Pirmąją vardo Jumpira dalį *jumpi* tyrinėtojas siejo su germanų *jump*, *jamp*, etc., „šokinėti, šokti“ – banguoti. Jis pažymėjo, kad švedų vandens šeiminingai būdingi: a) erotiniai motyvai; b) ji perspėja apie audras; c) jos pasirodymas gali reikšti ir sėkmę¹⁷. Tikimybė kažką perimti iš švedų Kuršių marių žvejams išlieka, nors nereikia pamiršti didesnės netiesioginių kontaktų su finougrų pasauliu per Kuršą galimybes. Kuršių ir lyvių folklore taip pat gausu moteriškų globėjų – *mati*, *mate*, t. y. „močia“. Be to, jiems nesvetimas žodis *jumprava*.

Vandenyje besireiškiančio Bangpūčio siejimas su ugninėmis būtybėmis – aitvarais tik iš pirmo žvilgsnio nelogiškas. Juos sieja reiškimosi sfera – oras bei viena iš jo formų – vėjiškumas. Pastarasis Bangpūčio bruozas sustiprintas ir kitu dievybės vardu – *Vėjaitis* („jaunesnysis vėjas“). Vėjiškumas gali sieti aitvarus su aubyliais – „piktais dievais“. Jų buvo daug – kaip ir aitvarų. Panašu, kad susidūrėme ne su „piktais dievais“, o su žvejams svarbia žemesnio rango mitologinių būtybių klase. Jų veiklą nusako tik vardas. Šio antras narys: pr. *-billit* „kalbėti, byloti“, baltų *-bil* „sakyti, kalbėti“, slavų *bylina* – *byl-* „ilgos epinės istorinės-mitologinės poemos rusų tautosakoje, pasakojimas apie būtus dalykus, melagingas pasakojimas“, pr. *aubillintis* ir *niaubillintis* „nekalbantis, nebylus“, baltų *bel*, *bil* „trinksėti“, liet. *bildukas* „velnio sinonimas, nenuorama dvasia“.

¹⁴ Narbutas, I. *Senieji lietuvininkų tikėjimai...*, p. 29–30; Aleknavičius, B. Rusnės tautosakininkas. *Lietuvos žvejys*, 1977-12-04, Nr. 49, p. 8.

¹⁵ Aleknavičius, B. Rusnės tautosakininkas..., p. 8.

¹⁶ *Sužeistas vėjas*. (Sud. N. Vėlius). Vilnius, 1987, p. 24–29.

¹⁷ Narbutas, I. *Senieji lietuvininkų tikėjimai...*, p. 31–34.

ind. *Bhel* „aidėti, trinksėti“, isl. *Bylja* „dundėti, trinksėti“. I. Narbutas pažymi, kad šaknis *Au-* galėtų būti siejama su vandeniu, plg. pr. vandenų dievas – *Autrimpus*. Aubylus tyrinėtojas linkęs įvardyti chtoniškoms būtybėmis¹⁸. B. Aleknavičius iš A. Deivelaičio užrašė šio žodžio kaip būdvardžio aubylus – audringas reikšmė¹⁹. Čia norėtusi prisiminti artimas prūsų ir lietuvių *kaukui* ar rusų *domovoj* bei laivuose gyvenusias vokiečių, anglų, vakarų slavų mitologines būtybes – *bildukus*. Kai grėsdavo pavojus, audra, jos apsireiškėdavo laivo igitulais bildesiu, traškesiu. Gal čia susidūrėme su baltišku atitikmeniu? Jei taip, burvalčių aubyliai būtų giminiški namų kaukams ir tik iš dalies aitvarams. Vėjo stiprėjimas, artėjanti audra – Bangpūčio siutimas – galėjo skatinti nebylių aubylų pasireiškimus.

Apibendrinti A. Deivelaičio informaciją apie Bangpūtį galima būtų taip: 1) Bangpūtys-Vėjaitis reiškiasi per vėją; 2) jis yra nepastovaus, pikto, irzlaus būdo; 3) supykęs sukelia audrą ir apverčia laivus; 4) Bangpūtys pyksta ar apsireiškia, kai: žvejojama sutemus, laive triukšmaujama ir švilpiama (švilpimas su sukiniu ant vienos kojos – gerai žinoma imitacinė magija, sukelianti vėtrą ar prišaukianti velnią, gerai žinoma lietuvių bei latvių tautosakoje), o galbūt laive keikiantis ar vaidijantis; 5) Bangpūtys apsireiškia su Jumpira, t. y. baisiaja pusiau žuvimi, pusiau moterimi. Ši pasirodo vandenyje prieš jį. Juos sieja audra. Bangpūčio poveikis audroms sieja jį su aubyliais, o vėjiškumas – su aitvarais; 6) Nuo Bangpūčio apsisaugoma atbaidančiomis – magiškoms priemonėms, laikantis apeiginių apribojimų ar aukojant: per slenkstį velkant tinklą su šermukšnio šakomis; rišant prie akmenų (pasvarų) klevo bei šermukšnio šakas ir metant juos į tinklą. (Šermukšnis – visiems baltams žinoma maginė priemonė prieš velnius, dvasias, vilkolakius, kerus. Vilkinimas per slenkstį turėjo apeiginę reikšmę. Būdamas tarp lauko ir vidaus jis reprezentavo ribos, arba pamiškės, kranto, mitiką.) XIV a. Peteris von Dusburgas pasakoja apie neseniai mirusių paliekamas žymes krivio namuose: „jo namų durų staktoje numirėlis palikęs vienokią ar kitokią žymę ietimi ar kitu įrankiu“²⁰. Etnografija pateikia daug slenkščio maginės apsaugos priemonių – kirvio dėjimą, ornamentiką, etc. 1595 m. C. Hennenbergeris

rašė: „...vienas vežikas per audrą įkirtu į slenkstį kirvį, norėdamas, kaip sako prūsų prietarai, nutildyti audrą ir apsisaugoti nuo trenksmo, bet jį patį mirtinai nutrenkė“²¹. Taigi šermukšnio šakos galėjo dar labiau sustiprinti atbaidantį tinklo poveikį. Prie atgrasančių priemonių galime priskirti apeiginę iš medžio išdrožto vyro mušimą tinklu (toks santykis su dievybes įkūnijančiais atvaizdais religijotyroje nėra naujiena). Apsisaugoti buvo galima ir neprovokuojant Bangpūčio pykčio ar stengiantis jam įtikti. Gal pirmosios žuvies atidavimas elgetoms, pirmosios žuvies paleidimas, elgetų šelpimas pirmosiomis tais metais pagautomis žuvimis, stipraus gėrimo nupylimas pirmą kartą tais metais išplaukiant, duonos su gegužės kukulais sukramtymas ir metimas vandenin – aukojimo reliktas?

Bangpūčio portretas

Turime per mažai duomenų išsiaiškinti, kaip kito Bangpūčio mitologema XVII–XIX a. Akivaizdu, kad XIX a. Bangpūtys buvo suprantamas kaip lokalinė – mariomis apribota – dievybė. Į akis krenta ir tai, kad beveik visi liudijimai susiję su Nemuno delta ar Rusne. Bangpūtys išnyra dainose, kuriose veikia Rusnės žvejai. A. Deivelaičio informacija irgi iš Rusnės apylinkių. Neaišku, ar dievybė gerbta visų žvejų, ar tik lietuvininkų. A. Deivelaitis save tapatinė su kuršiais, tačiau Kuršių nerijoje ar pajūrio kuršių tautosakoje aiškesnio tokios dievybės atitikmens neaptikta. Gal Bangpūčio figūrą kuršiškose dainose keitė įprasti šiaurės vėjas, šiaurė, Dievas, įvairios motės (Vėja mate, Jūras mate, Ūdens mate, Upes mate)²²? Jau nurodėme panašią tendenciją lietuvininkų dainose – Bangpūčiui virsti šiaurės vėju. Kol kas pasitenkinkime tik tuo, o šiaurės vėjo santykio su Bangpūčio mitika klausimą atidėkime.

Palyginę XVII–XX a. pr. šaltinius, tiesiogiai susijusius su Bangpūčiu, galime rekonstruoti nors fragmentišką pastarojo portretą. Pateikiamas atvaizdas – veikiau XIX a. realiųjų atspindys, kai dievybė jau buvo beveik praradusi savo galią. Tačiau konservatyvioje žvejų pasaulėžiūroje ji dar fiksuota. Apibendrinus Bangpūčio charakteris būtų toks. Tai vyriška dievybė. Jos būdas rūstus, ūmus, piktas, sunkiai palenkiamas. Bangpūčio reikia saugotis, neprovokuoti ir atsiriboti

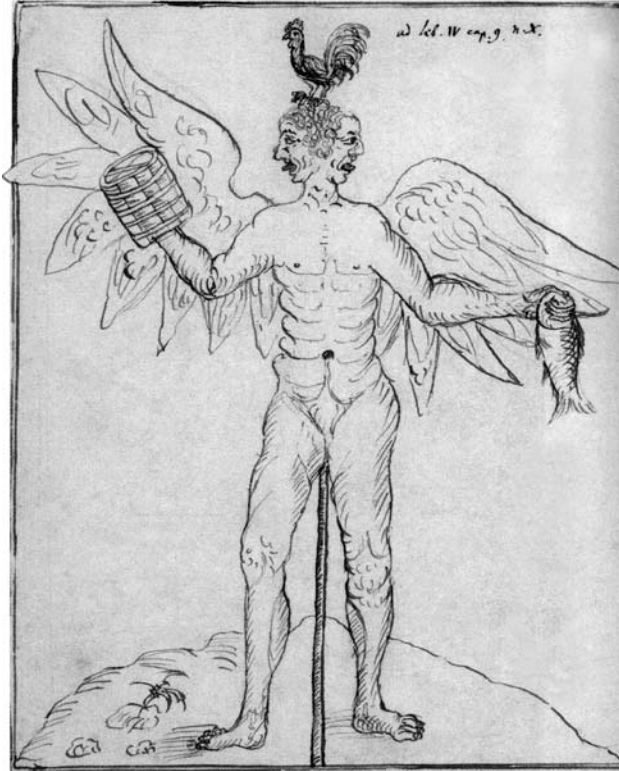
¹⁸ Narbutas, I. *Senieji lietuvininkų tikėjimai...*, p. 34.

¹⁹ Aleknavičius, B. *Rusnės tautosakininkas...*, p. 8.

²⁰ *Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai*. Vilnius, 1996, T. 1, p. 344.

²¹ *Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai...*, T. 2, p. 337.

²² Balsys, R. *Mažosios Lietuvos žvejų dainos...*, p. 172–176.



Wjopattis skulptūra, piešinys tušu rankraštyje. Matthaeus Praetorius veikalas „Deliciae Prussiae, oder-Preussische Schaubühne. Federzeichnung im vierten Buch Idoloatria veterum Prussorum“

Publikuotas: Matas Preatorijus, Prūsų įdomybės arba Prūsijos regykla. Vilnius, 2006, t. 3, p. 446

maginėmis priemonėmis. Jo palankumo galima tikėtis – aukojant: pavogus ir sudeginus šaukštą; elgetoms atidavus pirmąjį žvejybos laimikį; į vandenį nupylus stipraus gėrimo pirmą kartą išplaukus; paleidžiant pirmąją pagautą žuvį; metant sukramtytą duoną su gegužės kukulais ar aukso inkarą. Jis bijo – nemėgsta, ir tuo galima naudotis atsiribojant nuo jo: a) apsaugančių augalų – klevo ir šermukšnio: tinklų su jų šakomis; b) ribos – sausumos reprezentantų: kalbų apie kranto – sausumos žmonių pasaulį ir namų slenkščio; c) išdrožtos medinės vyro skulptūrėlės (gal jo paties atvaizdo) mušimo tinklu. Bangpūtys pyksta – pasirodo, kai: a) apsireiškia jo palydovė Jumpira; b) žvejai skleidžia triukšmą: keikiasi, vaidijasi, triukšmauja, švilpia, žvejoja sutemus; c) žvejai sužvejoja jūros veršiukėlius. Bangpūtys reiškiasi mariose, ypač jų viduryje ar ties giliausia vieta – budumu. Jo galios riba – sausumos pakraštys – krantas. Nors Bangpūtys tiesiogiai apribotas mariomis ir daro poveikį vandeniui (kelia bangas), jis – oro, padangių dievybė. Bangpūčio pasirodymo metas – nusileidus saulei – rodo jo

pomėgį tamsai arba tylai. Jis tapatinamas su Vėjaičiu, šiaurės vėju. Dievybė demonstruoja savo galią sukeldama vėją, audrą, bangas ir skandindama, apversdama laivus. Pasak dainų, šiaurės vėjo pavidalu ji gali nuplukdyti, parplukdyti laivą ar grąžinti nuskendusius daiktus, pvz., aukso žiedą. Bangpūčio vėjiškumas, oriškumas sieja jį su aitvarais, o bangų – audrų kėlimas, vandeniškumas – su aubyliais ir Jumpira. Bangpūtys globoja jūros veršiukėlius (ruonius ar delfinus?), o gal ir greta besireiškiančią Jumpirą.

Bangpūčio giminaičiai

Norint suprasti Bangpūčio mitologemos ištakas, reikia trumpai žvilgtelėti į Kuršių marių pakrančių gyventojų etnogenezę. XIII a. daugelis gyvenviečių buvo kiek atokiau nuo kranto – tai lėmė geografinės sąlygos (nebuvo įsisavintos pelkės; gyventa patogesnėse vietose, kur būta dirbamos žemės) ir saugumo siekis (baltai rinkosi labiau įtvirtinamas ir patogesnes gyvenvietes). Etninė sudėtis buvo įvairi – šiaurinėje nerijos dalyje ir dabartinėse Klaipėdos miesto apylinkėse gyveno kuršiai, Priekulės–Kintų ruože – turintys skalviškų ir kuršiškų bruožų lamatiečiai, Nemuno deltos–Labguvos pakrantėse – skalviai, o pietinėje marių pakrantėje – pietinėje nerijos dalyje – sambiai. Tarp jų būta susidūrimų ir bendradarbiavimo. Visos šios gentys priskiriamos vakarų baltams. XIII–XV a. kovojant Ordinui ir LDK, autochtonų smarkiai sumažėjo. XIV–XVII a. čia kėlėsi ateiviai iš Kuršo. XIV–XVI a. daug žmonių persikėlė iš Žemaitijos. XV–XVI a. sugėrę vietinių autochtonų substratą ateiviai žemaičiai virto lietuvininkais. XVII–XVIII a. jie asimiliavo daugumą žemyninių kuršių. XIX a. didesnė kuršių koncentracija išliko Kuršių nerijoje ir pajūryje, o pavienės šeimos gyveno Nemuno deltoje bei rytinėje marių pakrantėje. Įsitvirtinus Ordinui žvejyba mariose nenutrūko. Atvykėliams iš Žemaitijos žvejyba mariose ir Nemune buvo naujas nepažįstamas užsiėmimas. XIV–XVIII a. pietinėje-pietrytinėje marių baseino pakrantėje ją turėjo paveikti prūsų (sambių, skalvių), o šiaurinėje – kuršių autochtonų tradicija. Žvejybos papročiuose, tikėjimuose, prietaruose galėjo išlikti senesnio kultūrinio sluoksnio reliktų. Nedera pamiršti vokiškos kultūros ir Evangelikų liuteronų bažnyčios įtakos. XVI–XVII a. atvykėlių ainiai suformavo savitą požiūrį, pasaulėjautą. Ją lėmė ir geografiniai ypatumai: iki XX a. pr. nerijoje – pajūryje dominavo kuršiška-vokiška, o pietinėje-rytinėje – lietuvininkų – vokiška terminija. Taigi pradėti

ieškoti Bangpūčio mitologemos ištakų dera pajūrio-pamario prūsiskoje, kuršiškoje ir žemyno žemaitiškoje-lietuviškoje tradicijoje.

V. Toporovas buvo iškėlęs hipotezę apie visų prūsų dievų vandeniškumą. Perkūnas globojęs dangaus, Patulas – stovinčius, o Patrimpas – tekančius vandenis²³. Visa tai svarbu, tačiau tiesiogiai mūsų uždavinio spręsti nepadeda. Juo labiau kad yra daugiau dievybių, susijusių su žvejyba ir vandenimis. Viena tokių – Curche, kita – Bardoyts. Curche kultas buvo paminėtas 1249 m. vasario 7 d. sutartyje tarp Vokiečių ordino ir Pamedės, Varmės, Notangės prūsų: „... stabui, kurį jie buvo įpratę kartą per metus pririnkę vaisių puošti ir garbinti kaip dievą – jį praminė Curche“²⁴. 1526 m. S. Grunau rašė apie iš mozūrų perimtą prūsų „valgių dievą“, aukojimus prie ažuolų. Jam, be kitų pirmą kartą tais metais gautų gėrybių, buvo aukojama ir žuvis: „Taip pat Hokerlande yra akmuo, vadinamas šventuoju akmeniu, ant kurio kiekvienas žvejys to dievo garbei sudegina pirmąją pagautą žuvį. Tą daryti galima ir bet kur kitur, tačiau šičia buvo ypatinga jo garbinimo vieta.“²⁵ Pats apeigų pobūdis rodo dievybės derliaus, prieauglio, laimikio globos ir gausinimo funkcijas.

1418 m. Varmės vyskupo pranešime popiežiui teigiama, kad Ordino pastangomis iš Prūsijos „buvo išvaryti demonams atnašaujantys žmonės, garbinantys Patollu (sič), Natrimpe ir gėdingus vaizdinius“²⁶. 1520–1530 m. vadinamojoje Sūduvių knygelėje rašoma: „Autrimpus – jūrų ir marių dievas, Potrimpus – tekančių vandenų dievas“, o M. Strykowski kronikoje: „4. Autrimpos, jūrų, tvenkinių, kūdrų ir ežerų dievas. 5. Protrimpos, upių ir visų tekančių vandenų dievas.“ Ši dievybė ir Patrimpas istoriniuose šaltiniuose dažnai minima, tačiau daugiau žinių apie vandeninį jos aspektą nepavyko rasti. Išskirsime lėmimo apeigas, kuriose vanduo tarsi atstoja jūrą. 1551 m. J. Maleckis pasakojo: „Iki šiol tos gentys turi savo tarpe likimo pranašautojų, kurie rutėnų kalba Burty vadinami. Jie, šaukdamiesi Potrimpum, pila vašką į vandenį ir iš susidariusių ženklų arba figūrų pranašauja ir skelbia tai,

ko buvo paklausti. Aš pats pažinojau moteriškę, ilgą laiką veltui laukusią grįžtant išvykusio sūnus: jis buvo išvykęs iš Prūsijos į Daniją; ji paklausė pranašautojo, o šis jai pasakė, kad sūnus žuvęs sudužus laivui. Mat vaškas, įlietas į vandenį, įgijo sudužusio laivo formą ir šalia laivo plūduriuojančio aukštiełninko žmogaus pavidalą.“²⁷ 1582 m. tą pačią informaciją pakartojo J. Lasickis²⁸. XVII a. M. Pretorijus mini burtininkus Waszkonis, iš vaško atliejū sprendusius apie išvykusiujų svetur, persikėlusiujų į naują namą likimus. Jie tirdavo ir netikėtą mirtį, smarkią ligą ar užkerėjimą²⁹. Šis autorius rašo apie kitą Prūsijoje buvusių žiniuonių kategoriją Udburtulli. Atsakymus į rūpimus klausimus jie rasdavo vandenyje ir keliose figūrose³⁰.

Artimiausia Bangpūčiui buvo prūsų dievybė Bardoyts, Perdoytis, Bardoyths, Gardoythus, Gardoatayts, Gardoatus, Perdoatys, Bardoatus. V. Toporovas ją laikė vandenine Patulo apraiška, vėliau virtusia suvereniū dievu. 1520–1530 m. Sūduvių knygelėje „Bardoyts – laivų dievas“³¹. Kaip toks jis minimas ir kituose šaltiniuose. Kalbininkai dievybės vardą sieja su prūsų kalbos žodžiais, reiškiančiais barzdą arba gardą – laivą. Sūduvių knygelėje aptinkame išsamiausią Bardoyts aprašymą: „Bardoyts, jūrininkų dievas. Šis dievas [garbinamas] vien tik tų, kurie plaukioja [žvejoja] mariose arba jūroje. Jie tiki, kad didelis angelas stovįs [viduryje] jūros [virš vandens]. [ir] į kurią pusę jis pasisukęs, ten pūsdamas apverčiąs laivus [jei jis supykęs, pučiąs vėjas ir apverčiąs laivus ir jie dėl jo pykčio paskęstą. Kai supyksta, pučia vėjus ir išvaiško žuvis]. [Šį dievą] Ir tikrieji prūsai, ir sūduviai, ir tie [visi], kurie su jais eina [plaukia į jūrą] žvejoti, – visi jį vadina Bardoyts, Perdoytis, Bardoyths, Gardoythus, Gardoatayts, Gardoatus, Perdoatys, Bardoatus – tai valstiečiai ir tie vietiniai gyventojai, plaukiantys į jūrą, dievina ir jam aukoja. [Jie daug tikisi iš aukojimo dievui šventės.] Taigi jie [parūpina daug žuvis] verda žuvį [daug priverda, ryja] ir padeda ją kluonuose [o dalį maisto nugabena į slaptą vietą] ant švaraus pėdo arba šiaudų [ant švaraus skritulio (lėkštės?); ant švarios

²³ Narbutas, I. *Senieji lietuvininkų tikėjimai...*, p. 29–30.

²⁴ *Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai...*, T. 1, p. 240.

²⁵ *Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai...*, T. 2, p. 113.

²⁶ *Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai...*, T. 1, p. 477.

²⁷ *Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai...*, T. 2, p. 209–210.

²⁸ Lasickis, J. *Apie žemaičių, kitų sarmatų bei netikrų krikščionių dievus*. Vilnius, 1969, p. 49.

²⁹ Mannhardt, W. *Letto-Preussische...*, S. 550.

³⁰ Ten pat, p. 552.

³¹ *Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai...*, T. 2, p. 148.

lentos]. Čia stovi jų Segnote [Signothe, Signor], arba Wourschkaite [Wourschkaite, Wourschkaity, Wurschkaity, Wurskayt] ir praneša apie vėjus ir sako, kur jie turį žvejoti ir kokią dieną [jei pamato, kad maistas bent kiek paliestas, jie mano, kad tai suvalgė dievai, ir tiki si laimės gaudydami žuvis]. Tarp jų yra daug šėtono klaidinimų.³² 1582 m. M. Strykowski kronikoje informaciją papildė savo pastaba apie gilių indų reikšmę: „Garoajtis, laivų dievas. Jį garbino tik jūreiviai ir žvejai, ypač kuršiai, sambiai ir suomiai, kurie gyvena prie jūros, nes tikėjo, kad tas Garoajtis yra didis angelas, stovintis jūroje ir ežeruose, – vėjų dievas. Ir graikai tikėjo, kad yra toks Eolas, tas, kuris vėjus malšina, o kai supyksta, tai vienu pūstelėjimu laivus apverčia ir skandina. Per jo šventę valgydavo tik žuvį be duonos ir kitų patiekalų, o sriubą gėrė iš gilių tam tyčia padarytų dubenų, užtat kad dievas gilius vandenį valdo.“³³ Bardoayts reiškiasi marių, ežero, jūros viduryje virš vandens. Jo svarbiausia funkcija – pūsti vėją. Supykusi dievybė apverčia, skandina laivus, išvaiko žuvis. Aukodami žvejai tikisi sėkmės žvejyboje, sužino žvejybos laiką ir apie vėjus. Dievybė apibūdinama kaip besisukinėjantis angelas. Šventės metu aukojama: verdama žuvis (t. y. gaminama vandenyje ir gaminamas vandenų atstovas – žuvis); žuvis valgoma be priedų; žuvies sriuba geriama iš specialių gilių indų, kurie simbolizuoja jūros/marių gelmę; dalis maisto paliekama dievybei kluone ant šiaudų pėdo ar apskritos lėkštės (vėl vidurio – rato simbolika); iš dievybei skirto maisto būklės lemiamas apie žūklės sėkmę. Šaltiniai pažymi dievybės universalumą – jam aukoja skirtingų etnosų asmenys – sūduviai, prūsai, etc., ir visi plaukiojantys jūromis, žvejojantys ar pan. Aukoja žvejų-jūreivių bendruomenė, tačiau lemia vaidilos. Sūduvių knygelėje teigiama, kad: „Waidler (vaidilą), arba burtininką, dar vadina Segnoten ir jį didžiai gerbia, kad jis iš savo kapšo kam ko neįdėtų, kas galėtų gyvuliams arba sveikatai pakenkti. Šitie segnoten paprastai būna luoši, neturtingi, akli ir patys sau nieko negali padėti. Kada juos klausia, kodėl jie nepadedą patys sau, atsakymas būna toks: jų dievas taip norįs.“³⁴ Wourschkaite lietuvių interpretuojamas kaip viršaitis – neretai aptinkamas bendruomenės apeigose. Legendinėje prūsų tradicijoje ši pareigybė siejama su

mitiniu prūsų valdovo dvynio Widowuto kultu³⁵. Vėliau vaidilas keitė įvairūs žiniuonys – burtininkai – elgetos – ubagai. XVII a. M. Pretorijus dar susidūrė Prūsijoje su degradavusia žinija. Jis mini iš vandens ir jo putojančių bangų pranašavusius Wandlulutti, kitaip Udones. Tarp šių buvo Neruttei, kurie tarp vandenų nuvykę skelbdavo apie žūklės nesėkmės priežastis, atviliodavo žuvis, nustatydavo nesėkmingus vandenį, kur drausdavo žvejoti³⁶. XVIII a. Prūsijoje ši socialinė kategorija buvo išnaikinta, tačiau dar ilgai gyvavo Lietuvoje. Į akis krentantys Bangpūčio ir Bardoayts panašumai nėra atsitiktiniai. M. Strykowski pastaba apie XVI a. aukojimo indų simboliką paaikškina mišlingą šaukšto aukojimą Bangpūčiui XVII a. XVI a. visuose dideliuose vandens telkiniuose veikiantis Bardoayts yra universalesnė dievybė nei XIX a. Kuršių mariose besireiškiantis Bangpūtys. Pastarasis labiau primena sumenkusį lokalinį Bardoayts variantą.

XVII a. M. Pretorijus pateikia duomenų apie vėjo viešpačio – Wejopattis, Wejpons, Wejdiews apeigas etniškai mišriame Nemuno deltos regione. XVI a. Nemuno pakrantėse dar gyventa skalvių, pietinėje marių pakrantėje – sambių, Nemuno deltoje – ateivių iš Žemaitijos, Kuršo, Livonijos. XVII a. šiose vietose būta kuršių, lietuvininkų, sambių. Sunku pasakyti, kokiam etnosui priklausęs žvejas kreipėsi į šią dievybę. Kiek ji buvo populiari. Viena užuomina leistų manyti, kad pateikėjas susidūrė su žvejojusiu lietuvininku. Pats šaltinio autorius dievybę kildino iš prūsų Perdoytus arba Bardoayts: „Tuo tarpu paminėsiu, ko gero, nuopuolį, ką netikėtai pas vieną žveją Karkel kaime pastebėjau. Tas pats nuteistas, [kuris] turėjęs savo valtyje vietoje vėliavos ant stiebo statulą ir prie vairo (irklų). Jis turėjo vyro atvaizdą, padarytą būtent iš žievės (kelmo), su padarytais galvoje dviem veidais, vienu priekin, kitu nugręžtu; betgi jų snukiai abiejų sujungti. Ant pečių tvarkingi dideli sparnai, taip pat jo paties rankos ištiestos, dešinė – viršun, kairė – apačion. Jo kairė ranka laiko žuvį, dešinė – statinaitę; ant galvos gaidys jam pritaistas. Šis atvaizdas vadinamas Wejopattis, vokiečių kalboje tolygus Vėjų viešpačiui. Aš spėju, tokią statulą senovės prūsai anksčiau kaip Perdoytus numanomai galėjo turėti. Kadangi prekybai ir mainams jūra padeda (*in esse*

³² Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai..., T. 2, p. 149.

³³ Ten pat, p. 545.

³⁴ Ten pat, p. 154.

³⁵ Ten pat, p. 105.

³⁶ Mannhardt, W. *Letto-Preussische...*, S. 552.

kompt), tai vėjas už maistą atsakingas. Galbūt daugeliui senųjų prūsų, kaip savo protėvių, pažįstamo dievo vardą uždraudus, minėtą Wejopatį, vėjų viešpatį, šis žvejas turėjo pakeistu [vardu] vadinti. Tą patį žveją, anksčiau valtyje laikiusį savo vėjų viešpatį, ankstesnis pastorius N. Isingnius laikė senovės prūsų pagoniu ir negalėjo jo bažnyčion, taip pat Viešpaties stalui [mišioms] atvilioti. Kai šis žvejys į Weopatis kreipiasi, jis mostu savo abi rankas kelia, ypač kai jam smarkus vėjas pakyla. Tą patį buvusį ir Wejpous, taip pat dažnai Wejdiews, vėjo dievu, paminėti turiu. Be to, tapo [dievybė] žmogaus, anuomet turtingo žvejo, uždarbiu, ir aš rašydamas sakau, šios raganystės turtu, nes jis tuščiai su vėju tarėsi ir žuvį į savo tinklą viliojo, nors (*wievöl*) jis taip pat pakankamai ir vietoje į nepaprastą kupczyste, t. y. prekybą, linko. Tačiau kas dėl šios statulos prietaringo palenkimo (tarnavimo) daryta, nepatyrčiau pats, nes kitaip sužinoti galėjau.³⁷ Užrašytas žinias praplečia minėtos statulėlės piešinys M. Pretorijaus rankraštyje. Aprašymą galime papildyti keliomis detalėmis – dievybė nuoga (tačiau be lyties ypatumų); galvos suaugusios viršugalviais su į skirtingus šonus žvelgiančiais veidais; veidai be barzdų, išsižioję.

Autorius didesnę dėmesį skyrė dievybės atvaizdo aprašymui nei jos kultui ar funkcijoms. Atkreipiami dėmesį į manipuliacijas skulptūrele (siekiant palankaus vėjo?) – tai ji statoma ant stiebo, tai prie vairo (irklių). Iš medžio išdrožtu vyro atvaizdu manipuliuoja ir Bangpūčio siekiantys išvengti žvejai. M. Pretorijus paminėti dvi Wejopattis – Wejdiews – Wejpuos funkcijas: sukelti reikiamą vėją, vilioti žuvis ir galbūt padėti prekyboje. Bendraudamas su juo žmogus apeiginiu mostu iškelia rankas (dievybės atvaizdas irgi su iškelta ranka). Apie galimą minėto žvejo veiklą galima numanyti iš necituoto šaltinio teksto. Šaltinyje pateikiama daugiau tiesioginio bendravimo su vėju tradicijos pavyzdžių. Jie patenka į aptariamų vandens – oro – padangės dievybių mitikos lauką. M. Pretorijus apibūdina XVII a. Prūsijoje ir Prūsijos–Žemaitijos pasienyje specializavusius įvairiose mantinėse-maginėse praktikoje burtininkus (Burtons): Puttones arba Putweisdys, Orones, Wejones, Waszkones.³⁸ Orones stebėdavo oro permai-

nas ir iš jų nustatydavo žemės darbų laiką, nusakydavo žmonių bei galvijų laukusius netikėtumus.³⁹ Wejones stebėjo vėją, audras, perkūnijas ir mokėjo jas nukreipti. 1678 m. M. Pretorijus pats įsitikino kelių Nadruvoje gyvenusių tokių žiniuonių sugebėjimais. Gaisro metu vėjo valdytojas ne tik vėju lengvai nukreipė liepsną, bet sugebėjo užkalbėtą ugnies angelą išduoti savo vardą ir priversti nedaryti didesnės žalos.⁴⁰ XVIII–XIX a. vienai iš prūsų kilusiai kilmingųjų giminei buvo priskiriama galia nukreipti gaisro ugnį reikiama kryptimi. 1775 m. M. Pretorijaus informaciją papildė G. Ostermejeris: „Wejones, Wejūnai, iš wejas, taigi žmonės, kurie galėjo savo valia pašaukti vėją. Daugiausia jų laikėsi palei Kuršių marias ir pajūryje, kad savo menu neštų naudą žvejams ir jūreiviams, tačiau kartu dažnai juos apgaudinėdavo.“⁴¹

Pati dievybė – nuoga, su dviem į skirtingas puses pasuktomis galvomis. Šis dvilypumas, artimas dvyinių mitikai (plg. romėnų Kastorą ir Poluksą), gali būti traktuojamas ir sugebėjimu veikti (pvz., pūsti vėją) iš skirtingų pusių. Tam neprieštarautų dievybės polinkis į priešingybes – atėmimą (skandinimą, žuvų išbaidymą) ir davimą (žuvų priviliojimą, laivo plukdymą). M. Pretorijus ir G. Ostermejeris mini panašiomis savybėmis apdovanotus žiniuonis Pustones. Šie savo kvėpavimu, pūtimu gydydavo žaizdas, raupus, pūsles, bet galėjo ir kenkti.⁴²

Paukštiška simbolika nesvetima mitinėms oro, padangių būtybėms. Angeliškumas jį suartina su prūsų Bardoayts, o gaidys ant galvos – su aitvarais. Be kita ko, Wejopattis – Wejdiews – Wejpuos atvaizde randame aukojimo Bardoayts ir Bangpūčiai atributų – žuvį bei statinaitę, t. y. gilų indą. Dievybės atvaizdas keliamas į valtys stiebo viršūnę. Tai aukščiausia vieta – savotiškas vidurys, centras. Iki šiol gyvas tikėjimas, kad geram vėjui užtikrinti prie burlaivio stiebo ar statant stiebą ant jo pagrindo reikia prikalti metalinį pinigą. Jau rašėme apie vidurio svarbą Bangpūčio mitikoje. Šias dievybes siejančios grandys – kitas Bangpūčio vardas (Vėjaitis) ir kulto apraiškų vieta (Nemuno delta). XVII a. mišrios etninės terpės Wejopattis – Wejdiews – Wejpuos yra tarsi XVI a. universalus prūsų Bardoayts įsikūnijimas

³⁷ Mannhardt, W. *Letto-Preussische...*, S. 542.

³⁸ Ten pat, p. 552–560.

³⁹ Ten pat, p. 550.

⁴⁰ Ten pat, p. 552.

⁴¹ Ostermejeris, G. *Rinktiniai raštai...*, p. 66.

⁴² Mannhardt, W. *Letto-Preussische...*, S. 549; Ostermejeris, G. *Rinktiniai raštai...*, p. 66.

Kuršių mariose bei XVII–XIX a. lietuvininkų lokalinio Bangpūčio atitikmuo.

Iki XX a. nei žemaičiai, nei lietuviai į jūrą nesiveržė. Jų vandeninė veikla apsiribojo upėmis ir ežerais. Iki XX a. pr. pajūryje žvejoję lietuvininkai ir žemaičiai buvo kuršių vandens kultūros priklausomybėje. Galime spėti, kad XIV–XVI a. atsikėlę į pietų–pietvakarių marių krantą žemaičiai, virsdami lietuvininkais, perėmė dalį sambių, skalvių tradicijos. Duomenų apie lietuvių ir žemaičių vandens – oro – padangių dievybes negausu. 1582 m. J. Lasickis, pateikęs Žemaitijoje dirbusio ir prie Platelių valdą turėjusio matininko Jokūbo Laskausko žinias, rašė: „Audros dievas (Audros deo) rūpinasi jūra ir vandenimis kitais.“⁴³ 1611 m. Kražiuose misionieriai rado žmones, garbinusius „... Andeiui, arba Neptūną...“⁴⁴ XV–XVI a. senąsias dievybes ėmė gožti krikščioniški šventieji. 1582 m. J. Lasickis rašė apie Žemaitiją: „Nikolajus (Nicolaus), tarsi antrasis Neptūnas (Neptunus), rūpinasi jūra. Į jį kreipiasi, atsidūrę pavojuje: „O šventas Nikolajau, trauk mus į jūros uostą“. Jam taip pat statomos koplytėlės pakrantėse. Nikolajaus draugas – milžinas Kristofas (Christoph). Ir šventajai mergelei, kilus audroms, giedama tokia giesmė: „Sveika, jūros žvaigžde! Dievo motina, maitintoja! Mūsų gyvybė ir viltis! Tavęs šaukiamės!“⁴⁵ Panašūs procesai vyko Prūsijoje tarp lietuvininkų. 1591 m. Jonas Bretkūnas savo postilėje teigė: „Kačei ne viens žmogus nei galėjo/ nei gal/ nei vėl galės nuramdyti/ kačei visų mažiausią sujudimą marių/ tačiau tankiai šitokie šturmai nuraminami ir žmonės apsaugomi ir jų lobis vidui marių arba jūrų išgelbimas yra./ Ar kas tatau gal? Ne Neptūnas kaip tatau pagonis tikėja/ nei vėl švents Mikolajus/ kaip popiežininkai dabar tik. Bet vėjus šturmus sujudinimą jurų nuramina/ nutilda/ ir nustabda/ Ponas mūsų Jesus Kristus...“⁴⁶ Pabrėžiama vėjo – audros reikšmė artima Bardoayts – Bangpūčio mitikai.

XIX–XX a. lietuvių ir žemaičių sakmės išsaugojo daug senojo vėjo bruožų. Vėjas suvokiamas kaip viena, kelios būtybės ar visa šeima (broliai, sūnūs). Iš jų visada išskiriamas šiaurys. Pasakose jis visažinis. Vėjas archajiškas – dalyvauja formuojant žemę. Nors ir įvei-

kiama (išpučiami ežerai, jūra), vandens stichija priešiška vėjui – sakmėse pasakojama apie paskendusią vėjo giminę (brolius, vaikus) ir pan. Jis artima žmogui būtybė. Vėjas atsiliepia šaukiamas į teismą ir sutinkamas paribyje – pamaryje, tarp ežių, pakrūmėje ar viduryje – girioje, prie kryžiaus. Jo galia lemia orų permainas. Vėjas gali nepaisyti saulės, mėnulio užgaidų. Vėjas ambivalentiškas – būna piktas ar maloningas. Palankus vėjas apvaisina obelis, rugius, atneša gerovę. Supykęs griaua, ardo, neša nelaimes. Ambivalentiškumu pasižymi vėjo palikti daiktai – vėjo ryšiai, vėjo pančiai. Vėjas nemėgsta užgauliojimų, trukdymų be reikalo. Sakmių vėjas – senis su dideliais ūsais, dažnai apsirengęs apiplyšusiais drabužiais, spalvotais pagal metų laikus, ar visai nuogas. Jis turi dūdelę, kurios pūtimas sukelia viesulus. Kartais pasirodo ir pono pavidalu. Vienas iš vėjų „su didele galva tarsi puodu, apkaustytu geležiniais lankais“. Jis „seniai sergąs galvos skaudėjimu. Jam sukalę galvą geležiniais lankais, ir jis dabar nebepučia. Jei tik pūsteltų, tai tuojau lankai trūktų ir jis numirtų. Jis dabar, sako, pas savo vyresnįjį brolių iš malonės duonos gyvenąs“.⁴⁷ Įdomu, kad statinė vienoje sakmėje minima kaip vėjo buveinė: „Vėjas yra įkištas statinėje, o ši vole užkimšta. Šitą statinę saugo aklas senis. Kai jis grabaliodamas atkiša volę, vėjas ištrūksta ir tada pučia kaip pasiutęs. Kiekvieną kartą tol pučia, kol aklas senis ieško volės. Kai suranda volę, užkiša statinę – ir vėjas prapuola.“⁴⁸ Apie kontinentinių žemaičių – lietuvių Vėjo ir lietuvininkų Bangpūčio giminytę dabar kalbėti sunku. Vienu atveju susiduriame su mitologinės sakmės būtybe, o kitu – su degraduojančia dievybe. Neaišku, ar būta skirtingų giminių dievybių, ar tos pačios vienos dievybės persikūnijimų. Sakmių informacija apie vėjų susidūrimus su pirminiais vandenimis ir tokio bendro atributo kaip statinė, t. y. gilus indas, buvimas patvirtintų ryšio tarp Vėjo ir Vėjaičio – Bangpūčio – Wejopattis – Wejdiews – Wejpuos – Bardoayts galimybę. Ją patvirtinti ar atmesti padėtų tolesnis Vėjo mitologemos tyrimas.

Apibendrinę tyrimo rezultatus, galime konstatuoti, kad Bangpūtys – lokalinė Nemuno deltos sinkretinė žvejų dievybė. Ji sugėrė prūsišką (skalvišką, sambišką)

⁴³ Lasickis, J. *Apie žemaičių...*, p. 40.

⁴⁴ *Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai...*, T. 2, p. 633.

⁴⁵ Lasickis, J. *Apie žemaičių...*, p. 43.

⁴⁶ *Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai...*, T. 2, p. 318.

⁴⁷ *Sužeistas vėjas...*, p. 7–19.

⁴⁸ Ten pat, p. 8.

tradiciją ir lietuvininkų buvo išlaikyta iki XIX a. pabaigos. Bangpūčio mitologijoje galima vėlyva lietuvių – žemaičių Vėjo įtaka. Liko neaptartos Bangpūčio ir Velnio mitologemų sąsajos. Tolesnis tyrimas patikrintų V. Toporovo iškeltą hipotezę apie Bardoayts kilmę iš Patolo. Nenagrinėta Bangpūčio ir putų mitikos proble-

ma. Sąmoningai atsiribojome nuo platesnio ekskurso į indoeuropietiškas mitologijas. Vien atitikmenų katalogavimas ir sulginimas būtų labai išplėtęs tyrimo lauką. Atsakymų į šiuos klausimus ieškojimas galėtų būti ateities darbo perspektyva. ■

THE MYTHOLOGEM OF BANGPŪTYS

Dainius ELERTAS

Bangpūtys is a local syncretic fishermen's deity of the Nemunas Delta. It is mentioned in the folklore of the *Lietuvininkai* fishermen, although it is not known in the Prussian mythology.

Traces of the influence of *Vėjas*, a mythological character of the Lithuanians and Samogitians of the 17th – 19th centuries, can be seen in the mythologem of *Bangpūtys*. The memories of *Bangpūtys* among the *Lietuvininkai* were still alive at the end of the 19th and the beginning of the 20th century.

Bangpūtys is a masculine deity, whose character is wrathful, hot-tempered, angry, and inexorable. *Bangpūtys* should be avoided, he should not be provoked, and protection should be sought in magic means. His benevolence can be expected, if one sacrifices and burns a spoon; if one gives the first catch to beggars; if a few droplets of a strong drink are poured into the water, when the fishermen leave for fishing for the first time; if the first caught fish is set free again; or if a chewed piece of bread with a golden anchor is thrown into the water.

Bangpūtys is afraid of and dislikes the following things: protective plants, e.g. maple and rowan-tree, or fishing nets trimmed with branches of such trees; dry land or talks about the world of people living on the shore/dry land; the doorstep; beating of a carved man's figurine with a fishing net. The deity gets ferocious, whenever: his escort *Jumpira* appears; fishermen make noise, swear, quarrel, whistle, or go fishing after the sunset, or when fishermen catch sea-calves.

One can encounter *Bangpūtys* in the lagoon, especially in the middle of it or at its deepest point called budumas. The limit of his power is the edge of the dry land/shore.

Closest to *Bangpūtys* was the Prussian deity called *Bardoys* alias *Perdoytis*, *Bardoayths*, *Gardoaythus*, *Gardoatayts*, *Gardoatus*, *Perdoatys*, or *Bardoatus*.

Further studies of the mythologem of *Bangpūtys* in terms of comparative mythology and studies of religion would help us answer a number of questions the author is asking.

LITERATŪRA

- Aleknavičius, B. Rusnės tautosakininkas. *Lietuvos žvejys*, 1977-12-04, Nr. 49, p. 8.
- Balsys, R. *Mažosios Lietuvos žvejų dainos*. Klaipėda, 2003.
- Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai*. Vilnius, 1996, T. 1.
- Baltų religijos ir mitologijos šaltiniai*. Vilnius, 2001, T. 2.
- Kalvaitis, V. *Prūsijos lietuvių dainos*. Vilnius, 1998.
- Lasickis, J. *Apie žemaičių, kitų sarmatų bei netikrų krikščionių dievus*. Vilnius, 1969.
- Mannhardt, W. *Letto-Preussische Götterlehre*. Riga, 1936.
- Narbutas, I. *Senieji lietuvininkų tikėjimai*. Kaunas, 1998.
- Ostermejeris, G. *Rinktiniai raštai*. Vilnius, 1996.
- Rėza, L. *Lietuvių liaudies dainos*. Vilnius, 1958, T. 1.
- Schleicher, A. *Lithauische Götternamen*. Wien, 1853.
- Sužeistas vėjas*. (Sud. N. Vėlius). Vilnius, 1987.

ISTORINIAI ŽEMĖS ELIPSOIDO MATAVIMAI IR KLAIPĖDA

Egidijus BACEVIČIUS

Lietuvos žuvivaisos ir žuvininkystės tyrimų centro Žuvininkystės tyrimų laboratorijos mokslinis bendradarbis

Dainius ELERTAS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus muziejininkas istorikas

Dėl įvairių istorinių ir kultūrinių aplinkybių Klaipėdos kaip uostamiesčio vaidmuo XVIII–XIX a. mokslo istorijos kontekste Lietuvoje nepakankami įvertintas. Būdama tolimiausiu Prūsijos paribio su Rusija tašku Klaipėda (Memel) pasireiškė pasaulinio ir Karaliaučiaus universiteto mokslo raidos kontekstuose¹. Klaipėdos marinistinės kultūros, techninės ir mokslo minties istorija išplečia paribio tarp Vakarų ir Rytų Europos civilizacijų sąveikos sampratą, verčia naujai įvertinti Lietuvoje turimas mokslo istorijos, techninio, jūrinio kultūros paveldo vertybes². XIX a. vid. Lietuvos pamyje (anuometiniuose Rytprūsijuose) atlikus Žemės dienovidžio matavimus trianguliacijos būdu, per Kuršių neriją ir pamarį ėjusi grandinės atšaka sujungė Vidurio Europos ir Rusijos imperijos (Struvės–Tenerio lanko) trianguliacijos matavimų juostas. Trunco–Memelio atšaka tapo pagrindine jungiamąja, vėliau sudariusia prielaidas braižyti tikslus šios Europos dalies žemėlapius ir jūrlapius, užbaigti geodezinio lanko Šiaurės pusrutulyje matavimus. Trianguliacijos tinklo sudarymu buvo pradėta šiuolaikinės kartografijos tradicija, nusitęsusi iki pat XX a. vidurio.

Žemės matavimai Rytprūsijuose

Nesiplėsdami Žemės matavimų Vakarų Europoje aprašymais – šiam klausimui nušviesti reikia atskiros šaltinių ir chrestomatijų studijos – susitelksime ties matavimais Rytprusių atšakoje.

XIX a. pradžioje Rytprūsijuose pagrindinis gamtos mokslų tyrimo centras buvo Karaliaučiaus universitetas. Įsteigus žvaigždžių stebyklą (*Sternwarte*) atsirado sąlygos kokybiškiems Žemės matavimams. Astronomo Frydricho Vilhelmo Beselio (Friedrich Wilhelm Bessel, 1784–1846) (1 pav.) rūpesčiu ir parėmus Prūsijos karaliui Vilhelmui III (Friedrich Wilhelm III, 1770–1840) ji buvo pastatyta 1810–1812 m. Stebykloje mokslininkas atliko pagrindinius astronomijos tyrimus ir parėmė svarbiausius šios srities mokslo darbus. Stebyklos veiklai jis vadovavo iki pat gyvenimo pabaigos. Remiantis naujausiais duomenimis, anuomet ketinta išmatuoti Žemės rutulio dydį. Po reikšmingų atradimų astronomijos srityje 1830 m. mokslininkas pratęsė ir ėmėsi koordinuoti Žemės elipsoido formos ir dydžio laipsninius skaičiavimus³. Žemės matavimai vykdyti Rytprūsijuose 1828–1833 metais. Jie buvo bendrų Vidurio Europos geodezinių matavimų baigiamoji dalis ir Rytprusių Šiaurės–Rytų pakraštyje driekėsi iki pasienio su Rusijos imperija (dab. Kaliningrado sritis ir Lietuvos vakarinė dalis iki Palangos). Darbams vadovavo F. V. Beselis su generolu Johanu Jakobu Bejeriu (J. J. Baeyer) ir pagalbinkais. Ar F. V. Beselis tiesiogiai dalyvavo atliekant matavimus ir ar buvo atvykęs į darbų vykdymo vietas, iš rašytinių šaltinių nepavyko nustatyti. Tiksliai žinoma, kad astronominius matavimus Kuršių nerijoje atliko Karlas Frydrichas Teneris (C. F. Tenner) ir Hapė (Happe), rytiniame krašte, taip pat ir Gilijoje (Gilgen), – lei-

¹ Stribny, W. Klaipėdos vaidmuo Prūsijos Karalystėje. *Klaipėdos miesto ir regiono archeologijos ir istorijos problemos. Acta Historica Universitatis Klaipedensis*, t. II. Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla, 1994, p. 31–38; Strakauskaitė, N. Rytų Prūsijos intelektualinė terpė XIX amžiuje. *Kultūriniai saitai abipus Nemuno: Mažosios Lietuvos reikšmė Didžiajai Lietuvai spaudos draudimo metais (1864–1904). Acta Historica Universitatis Klaipedensis*, t. X. Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla, 2004, p. 29–35; ir kt.

² Gražulis, A. Ar Lietuva jūrinė valstybė? *Kultūros barai*, 2007, Nr. 7.

³ Bessel, F. W. *Beiträge über Leben und Werk des bekannten Astronomen*. Redaktion: Klemens Adam, Gerd Huneke, Heinrich Rademacher. Besselymnasium der Stadt Minden, 1996.

tenantas Kulenkampas (Kulenkampff). Geodezijos matavimai, jų eiga, surinktų duomenų pagrindu atlikti skaičiavimai, netikslumai, galimos priežastys išsamiai aptartos F. V. Beselio⁴ ir J. Bejerio⁵ bei apžvalginėje K. Lavrinovičiaus knygoje⁶.

Rytprūsiose buvo išmatuota 200 km ilgio Trunco–Klaipėdos (Trunz–Memel) trianguliacinės grandinės atšaka. Klaipėda trianguliacinio vidurio Europos tinklo grandinėje buvo antroje vadinamojoje Kopenhagos–Memelio parabolėje. Ji baigėsi, tiksliau, susijungė rytuose su Rusijos vakarinėmis K. F. Tenerio sudaryto trianguliacijos tinklo kraštinėmis. Rytprūsiose astronominių atskaitos taškų (punktų) Trunco–Memelio trianguliacijos grandinės pagrindinės linijos (*Lothalinie*) ėjo Sambijos pusiasaliu iš Trunco (Trunz, dab. *Milejevo*), Galtgarbeno ir Vildenhofa (Wildenhoff) kryptimis. Sudarius menamą lygiašonį trikampį Galtgarbenas – Vildenhofas – Kvedenavos (Candehnen, prie Karaliaučiaus, dab. *Severnaja Gora*), jo viduje išvestos kreivės susikirto viduryje ties Karaliaučiumi (Königsberg, dab. *Kaliningrad*). Toliau vedamosios linijos ėjo dvejomis pagrindinėmis linijomis, kurios buvo pagrindas trianguliacinės grandinės trikampiams sudaryti. Viena ėjo per Kuršių neriją ir driekėsi per Latenvaldę (Laterwalde) – Rasytę (Rossitten) – Nidą (Nidden). Neatsitiktinai parinktos tarpinės stotelės Galtgarbenas ir Nida, esančios ant pakilumų: iš pirmosios matėsi pietinis taškas – Truncas, o iš antrosios – šiaurinė atskaitos vieta Klaipėdoje. Rytinėje Kuršių marių pakrantėje išvesta pagrindinė linija ėjo per Laigyčius (Legitten, dab. *Mordovskoje / Turgenevo*) – Giliją (Gilgen, dab. *Matrosovo*) – Kalninkus (Kalleninken (vok. 1785 m. Kallenincken, Kallniningken), 1938 m. Herdenau, dab. *Prochladnoje*) – Alkalnį (Algeberg) – Lapius (Lepaisi) ir Jakūbavą (Jacubowo). Linijos susiliejo smailėje Klaipėdoje. Nuo Trunco iki Klaipėdos buvo sukalta 100 000 per nuotolį gerai matomų žymos kuolų – atskaitos taškų⁷. Jie buvo išdėstyti 196 km atkarpoje. Kampinio ir linijinio matavimo atskaitos vietoms pasirinkti natūralūs ir

dirbtiniai reljefo nelygumai, pvz., piliakalniai (Kvedanava, Kalninkai, Laigyčiai, Alkakalnis ir galbūt esantis piliakalnis – alkakalnis Galtgarbenas), gamtinės pakilumos (Jakubavas, Lapiai, Truncas, Galtgarbenas, Vildenhofas), Kuršių nerijoje – kopos (Nida, Latenvaldė), esant būtinybei buvo naudojami dirbtiniai įtvirtinimai bažnyčių ir švyturių smailėse (Karaliaučius, Klaipėda), o nesant jų statomi laikini paaukštinimai, pvz., kartis pastoriaus namo stoge (Gilijoje). Žemose ar kalvotose vietovėse kampams matuoti buvo statomos 5–11 m aukščio medinės piramidės iš rąstų, o miškingose lygumose statyti geodeziniai bokštai prietaisams pakelti. Taip pat naudotos nesudėtingos konstrukcijos mediniai bokštai, kurių vidutinis aukštis – 19 m. Pavienių bokštų aukštis buvo net 30–40 metrų. Rytprūsiose ir Lietuvoje trianguliacijos matavimuose trikampių kampams nustatyti naudoti vernieriniai 10 colių Baumano ir Trautono (Throughton) kartotiniai skrituliai, kurių žiūronai didino 25–27 kartus. Taip pat naudotas G. Ertelio pagal G. Reichenbacho brėžinius Miunchene sukonstruotas teodolitas (*Ertelschen Teodolit*) ir universalus matininkų prietaisas. Saulėtą dieną sidabrinis konusas per teodolitą matydavosi 10 km nuotoliu, tuo tarpu naudojant Gauso išrastą Heliotropo veidrodėlį sukeltas šviesos atspindys (blikas) matydavosi net iš 40–50 km nuotolio. Esant dideliame debesuotumui naudotasi iš tolo gerai matomais metaliniais kryžiais ir baltais signaliniais skydais (*Signaltafel*) su juodais dryžiais, apskritimu ar kryžiumi viduryje. Astronomiam azimutui ir vietovės platumai nustatyti naudotas vadinamasis pasažinis instrumentas (*Passageninstrument*). Trianguliacijos grandinės bazės matuotos baziniais prietaisais. Tai keturi geležiniai strypai, kurių kiekvieno ilgis – 14 pėdų (apie 4,27 m). Matuojant bazę, strypai, neglaudžiant vieno prie kito, guldyti ant medinių ožių, padėtų ant balkių. Tarpai tarp strypų matuoti liniuote su padalomis ir nonijumi, kuriuo, naudojant lupą, atskaičiuota 0,001 colio (0,025 mm) tikslumu. Išmatuotų bazių santykinės paklaidos siekė apie 1:300 000. Struvės geodezinio lanko astronomi-

⁴ Bessel, F. W., Baeyer, J. J. *Gradmessung in Ostpreussen und ihre Verbindung mit preussischen und russischen Dreiecksketten*. Berlin: Druckerei der Königlich Akademien der Wissenschaften, 1838; Bessel, F. W. *Astronomische Untersuchungen*. Königsberg: Gebrüder Bornträger, 2 Bd, 1841–1842.

⁵ Baeyer, J. J. *Über die Grösse und Figur der Erde. Eine Denkschrift zur Begründung einer mittel-europäischer Gradmessung nebst einer übersicht Karte*. Berlin: Druck Verlag von Georg Reimer, 1861; Baeyer, J. J. *Das Messen auf der Sphäroidischen Erd oberfläche als Erläuterung meines Entwurf zu einer mitteleuropäischen Gradmessung*. Berlin: Druck und Verlag von Georg Reimer, 1862.

⁶ Lawrynowicz, K., Hansen-Matyssek, K. Friedrich Wilhelm Bessel (1784–1846) (Vita Matematica). *Die Gradmessung*. Basel-Berlin: Birkhauser, 1995, S. 315.

⁷ Bessel, F. W., Baeyer, J. J. *Gradmessung...*

niuose punktuose geodezinės astronomijos metodais pagal dangaus šviesulių stebėjimus taip pat buvo nustatoma astronominė platumą ir krypties į gretimą atskaitos tašką (vad. punktą) astronominis azimutas. Punktų vietinis laikas nustatytas astronominiais stebėjimais. Astronominiams matavimams atlikti dažnai buvo įrengiamos laikinos astronomijos observatorijos su akmeniniais stulpais prietaisams pastatyti.

Klaipėdoje geodeziniai-astronominiai matavimai vykdėti 1833 m. rugpjūčio 19–30 d. (buvo apsiniaukęs oras) ir 1834 m. birželio 18–28 d., Nidoje birželio 15–30 d. Žinių apie matavimo darbus ir jų eigą taip pat randame dalyvių asmeninio pobūdžio užrašuose. Pavyzdžiui, 1833 m. F. V. Beselis rašė K. F. Gausui (Carl Friedrich Gauss, 1777–1865): „tyrimų metu oras buvo labai subjuręs, tad matavimų planus teko siaurinti, atsisakyta pakartotinai atlikti bazės tarp Karaliaučiaus ir Galtengarbeno, tiesiąja sujungtos su Kvedanava, matavimus“⁸. Geodezinių matavimų duomenys apskaičiuoti ir jų apibendrinimas baigtas 1834–1935 m. žiemą⁹. Kiekviena astronominių-geodezinių matavimų vieta aprašyta atskirai. Trianguliacijos grandinės atskaitos taškuose palikti atpažinimo ženklai, pvz., Trunce, Vildenhofe, Galtengarbene ir Klaipėdoje jie daryti iš dviejų 4–9 kubinių pėdų tūrio sutvirtintų granitinių akmenų. Jų šonuose išgręžtos 3 colių skersmens skylės. Kitur žyma daryta žemėje iškastoje duobėje iš lauko akmenų, sutvirtintų kalkių skiediniu. Tokio mūro viršuje įmontuotame akmenyje būdavo išgręžiama kiaurymė, į kurią supilto lydyto švino paviršiuje įkirsdavo kryžius centrui žymėti. Kopose (Nidoje ir Latenvaldėje) šios matavimų vietos laikinai žymėtos stulpais, tačiau ypatingais būdais neįtvirtintos¹⁰.

Karaliaučiuje ir miesteliuose atskaitos taškais buvo pasirenkamos bažnyčių ir aukštesnių visuomeninių ar navigacinės paskirties statinių viršūnės. Klaipėdoje tokie atskaitos taškai buvo evangelikų liuteronų (miestiečių Šv. Jono) bažnyčios bokšto smailė ir šiaurinio raudonojo švyturio viršūnė¹¹. Klaipėdos švyturio bokšte buvo metalinis iš toli matomas skydas – atskaitos žyma Rusijos ir Prūsijos žemės matuotojams¹². Matavimai

jūroje ir priekrantėje vykdyti nuo 1833 iki 1838 metų. Jiems vadovavo Gdansko jūreivystės mokyklos direktorius Denenas fon Bilė (Dänen von Bille) ir Vokietijos kapitonas M. Albrechtas. Darbams talkininkavo mokyklos moksleiviai, jūrininkai kartu su Danijos ir Švedijos locmanais. Kuršių mariose matavimai vykdyti nuo 1829 m. Darbus prižiūrėjo Klaipėdos karališkosios navigacijos mokyklos mokytojas Davidas Kūnas (David Kuhn). Šių matavimų pagrindu jis parengė tikslų laivybos Kuršių mariose žemėlapi. Formaliai D. Kūnas mokyklos dėstytoju tapo tik 1830 m., kai buvo išduoti patvirtinimo dokumentai. Žinoma, kad jį su astronomu F. V. Beseliu jau siejo tam tikri ryšiai. Galbūt jie buvo pažįstami dar iki 1807 m., kai D. Kūnas baigė Karaliaučiaus universitetą. Tikrai žinoma, kad 1828 m. rengdamasis mokyti jūrininkus kapitonas D. Kūnas pas profesorių F. V. Beselį laikė astronomijos egzaminą. Taip pat žinoma, kad F. V. Beselis rūpinosi Klaipėdos karališkosios navigacijos mokyklos įranga, skirta astronomijos studijoms. Padėjo įsigyti 7 colių sekstantą, teleskopą (Fraunhoferio lęšiai) ir astronominių laikrodžių. Ryšiai su mokykla nenutrūko ir vėliau¹³.

Pažymėsime, kad dėl pradžioje netiksliai išmatuotų atskaitos kampų ties Augustavu ir Kalninkais vėliau matuojant atsirado paklaidų. Todėl F. V. Beselio apskaičiuota Klaipėdos ir Lapėnų vieta nesutapo su Rusijos pusėje žemės matuotojų apskaičiuota grandinių sankirtos vieta Klaipėdoje. Matavimus teko patikslinti ir įvardijus pagrindines netikslumų priežastis jų taisyms pagrįsti tiksliais skaičiais. Paklaidų atsiradimo priežastis išanalizavo leitenantas J. J. Bejeris. 1867 m. Altonos m. „Astronomijos naujienose“ jis paskelbė poleminių straipsnį šiuo klausimu¹⁴. Paklaidos būta nedidelės, tad tolesniems skaičiavimams ji turėjo nedidelę įtaką.

F. V. Beselio apskaičiuotas ir 1841 m. paskelbtas Žemės rutulio meridiano elipsoidas (*Bessel ellipsoid*) tuo metu buvo tiksliausias. Po astronomo mirties jis pavadintas mokslininko garbei. Juo, atitinkamai patikslinus, naudotasi beveik visuose vėlesniuose nacionaliniuose Žemės matavimuose. Azijoje tik po 1880 m.

⁸ Gauss, C. F. *Werke: Briefwechsel mit F. W. Bessel*. Hildesheim: Georg Olm, 1981, t. XI, S. 506–507.

⁹ Bessel, F. W. *Astronomische Untersuchungen*. Königsberg: Gebrüder Bornträger, 2 Bd, 1841–1842.

¹⁰ Bessel, F. W., Baeyer, J. J. *Gradmessung...*, S. 106, 112.

¹¹ Baeyer, J. J. *Über die Größe...*, S. 114.

¹² Baeyer, J. J. *Die Königlich Preussische Landestriangulation. Astronomische Nachrichten*. Altona, 1867, Bd 69, 1633, S. 1.

¹³ Adomavičius, R., Senčila, V. Karališkoji navigacijos mokykla Klaipėdoje 1829–1897 metais. *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Klaipėda: Libra Memelensis, 2008, p. 58–59.

¹⁴ Baeyer, J. J. *Die Königlich...*, S. 1–4.



1 pav. Frydrichas Vilhelmas Beselis

pereita prie patikslinto Klarko elipsoido (*Clarke ellipsoid*, 1880). Vėliau, tobulėjant Žemės matavimo technikai, nuo 1910 m. visuotinai pereita prie J. H. Heifordo elipsoido (*Hayford ellipsoid*, 1908). Jo pagrindu sudaryta ir 1924 m. priimta Tarptautinė elipsoido vertė (*International ellipsoid*, 1924). Dėl geofizikinio pobūdžio trikdžių (vidutinio žemynų struktūrinių pamatinių uolienuų ir matavimų duomenų pasiskirstymo netolydumo) naujausio elipsoido vertikalusis nuokrypis nedaug skiriasi nuo jo pirmtakų. Dėl to satelitinėje geodezijoje jo vertė skiriasi nuo Beselio elipsoido ir yra tikslesnė. Žemiau sugretinimui pateikiamas dviejų pagal naujausius Žemės geodezinės sistemos (*World Geodetic System – WGS84*) duomenis sudarytų ašių a , b ir plokštumos rodiklis $f = (a-b)/a$, apskaičiuotas taikant šiuolaikinius tyrimų metodus pasaulio koordinatų sistemai nustatyti.

Bselio elipsoidas, 1841 (nustatytas pagal $\log a$ ir f):	Šiandieninis Žemės elipsoidas, WGS84 (nustatyta tiesiogiai pagal a ir f):
$a = 6\,377\,397,155$ m	$a = 6\,378\,137,0$ m
$f = 1 / 299,1528153513233$ ($0,003342\,773154 \pm 0,000005$)	$f = 1 / 298,257223563$
$b = 6\,356\,078,963$ m	$b = 6\,356\,752,30$ m

Iki 1950 apie 50% Europos ir apie 20% kitų žemynų trianguliacijos tinklo turinio sudarė skaičiavimai,



2 pav. Frydrichas Georgas Vilhelmas fon Struvė

paremti F. V. Beselio elipsoidu. Vėlesniais dešimtmečiais Amerikos šalyse pereita prie Heifordo elipsoido. Atitinkamai jis priimtas ir naudotas Europos suvienijimo darbuose (projektas ED50), kurie po Antrojo pasaulinio karo remti JAV. Rusijoje ir jos įtakos sferoje buvusiose šalyse po 1940 m. įdiegtas Krasovskio elipsoidas (*Krassowski ellipsoid*). Iki šių dienų F. V. Beselio elipsoidas Žemės matavimuose naudojamas Vokietijoje, Austrijoje ir Čekijoje. Iš dalies jis taikomas buvusios Jugoslavijos ir Azijos šalyse (pvz., Sumatroje, Borneo, Belitunge), taip pat Okinavoje ir Vidurinėje Afrikoje (Eritrėjoje ir Namibijoje).

Klaipėdos miesto trianguliaciniai navigacijos orientyrai

Klaipėdos mieste trianguliacinių matavimų darbų atskaitos taškais pasirinkti švyturys ir miestiečių Šv. Jono bažnyčios smailė. Toks pasirinkimas nebuvo atsitiktinis: abu išsiskyrė kraštovaizdyje, ypač iš jūros pusės. 1258 m. Dangės pakrantėje pastatytos miestiečių Šv. Jono katalikų bažnyčios tradiciją tęsė evangelikų liuteronų bendruomenė. Žinoma, kad XVI–XVIII a. išsiskiriantis jos bokštas buvo orientyras į Dangės uostą plaukiantiems burlaiviams. Dėl šios priežasties jis fiksuotas ne tik Klaipėdos miesto planuose (pvz., 1648 m. anonimo sudarytame plane), panoramose (1670 m. J. Naronovičiaus-Naronskio, 1684 m.

Ch. Hartknocho), jūrlapiuose (1589 m. L. J. Vagenerio (L. J. Wagenaer)). 1706 m. po apie 100 metų trukusio klaipėdiečių pasipriešinimo senoji bažnyčia buvo perkelta į netoliese esantį sklypą. Ši bažnyčia siejama su daugeliu tarptautinių, regiono, krašto įžymybių: Prūsijos karališkąja šeima bei dvaru (karaliumi Frydrichu Vilhelmu III ir karaliene Luize (Louise Auguste Wilhelmine Amalie, 1776–1810), grafiene Vos (Voss) ir kt.), o ypač su 1855–1856 m. bažnyčios rekonstrukcijos projektą koregavusiu karaliumi Frydrichu Vilhelmu IV (Friedrich Wilhelm IV von Preußen, 1795–1861), mokslininkais (kraštotyrininku G. Reimeriu, kalbininkais – prūsistikos pradininku dr. J. A. Pauli ir kalbotyrininku dr. V. Vilke (W. Wilcke), astronomu prof. F. V. A. Argelanderiu (Friedrich Wilhelm August Argelander, 1799–1875) ir minėtais Žemės matuotojais Rytų Prūsijoje, taip pat politikos bei religijos veikėjais (pvz., G. Gregoru, O. Obereigneriu, T. Zasu (T. Sass)). Bažnyčios projektavimui, rekonstrukcijai ir statyboms vadovavo įžymios Europos (Prūsijos karališkųjų rūmų architektas F. A. Štiuleris (F. A. Schtüller)), regiono asmenybės (inžinierius Šionvaldas (Schönwald), uosto inspektorius Blekas (Bleek)). Tarpukariu bažnyčioje vyko pamaldos lietuvių kariams iš Klaipėdos įgulos. Iki XX a. pr. tai buvo pats aukščiausias visuomeninis pastatas. Kelis kartus aukštintas ir 1858 m. pasiekęs 75 m aukštį bažnyčios bokštas buvo ir vienas pagrindinių navigacijos orientyrų. Net bokšto špilių užbaigiantys elementai buvo auksinami tam, kad iš tolo lengviau išsiskirtų. Tai patvirtina XVIII–XX a. pr. Klaipėdos uosto locijos ir daugiakartinė uosto piniginė bei materialinė parama tvarkant šį statinio elementą (pvz., 1790 m., 1802 m., 1823 m., 1856–1864 m.)¹⁵. Dar 1797 m. vyriausiasis uosto statybų inspektorius Samuelis fon Lilientalis (S. von Lilienthal) pažymėjo, kad pastačius bažnyčią įrengtas puikus navigacinis



3 pav. Klaipėdos miestiečių Šv. Jono bažnyčia (XX a. pradžia; Klaipėdos miestiečių iniciatyvinės grupės archyvas)

ženklas – jos bokštas, kuris atitinka pagrindinę farvaterio (laivatakio) liniją. Bažnyčios bokšte įrengta aikštelė tarnavo ne tik gaisrininkams, bet ir kartografams. Bokštas vaizduotas žemėlapių legendose, buvo nurodomos net jo koordinatės: 55°42'39"N 021°8'31"W¹⁶. 1796 m. rugsėjo 1 d. įžiebtas S. fon Lilientalio suprojektuotas švyturys taip pat tapo trianguliacinių matavimų tašku. 1819 m. buvo paaukštintas švyturys ir patobulintas žibintas. Pakeltas iki 29,2 m aukščio šviesos šaltinis geru oru buvo matomas 16 mylių. 1829 m. saugant tinką nuo vėjo vakarinė švyturio siena buvo apkalta skarda. 1874 m. švyturį ėmus dažyti raudonais ir baltais kvadratais jam prigijo Raudonojo švyturio pavadinimas¹⁷.

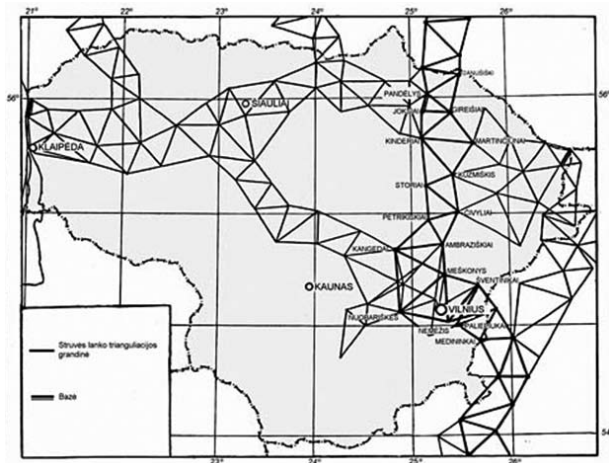
Miestiečių Šv. Jono bažnyčia ir švyturys išsyk sudomino kartografus. Atlikus Vakarų ir Rytų Prūsijos žemių matavimus ir jų pagrindu 1792–1802 metais Šrioterio (Schröter) sudarytame Vakarų bei Rytų Prūsijos žemėlapyje abu jie pažymėti su navigaciniais vedlinę žyminčiais stulpais – bakenais¹⁸. Iš XVIII–XX a. pr. Klaipėdos stacionarios navigacinių orientyrų sistemos (bažnyčių, navigacijos bokštų – bakenų, locmanų bokšto, švyturio) jungčiai su Struvės geodeziniu lanku buvo pasirinkti tik du: švyturys ir miestiečių Šv. Jono bažnyčia (3 pav.).

¹⁵ Išsamiau apie šią bažnyčią: Zembrickis, J. *Klaipėdos karališkojo Prūsijos jūrų ir prekybos miesto istorija*. Klaipėda: Libra Memelensis, 2002, p. 44, 144–145; Zembrickis, J. *Klaipėda XIX amžiuje*. Klaipėda: Libra Memelensis, 2004, p. 109–112; Tatoris, J. *Senoji Klaipėda. Urbanistinė raida ir architektūra iki 1939 metų*. Vilnius, 1994, p. 194–196. Juška, A. *Mažosios Lietuvos Bažnyčia XVI–XX amžiuje*. Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla, 1997, p. 290–293; Elertas, D. *Klaipėdos miestiečių bažnyčia: atrasti ar prarasti?* Internetinė prieiga: <http://www.bernardinai.lt/index.php?url=articles/58715> [žiūrėta 2007-02-20]; Elertas, D. *Dėl Klaipėdos miestiečių Jono bažnyčios atstatymo*. Internetinė prieiga http://www.elta.lt/zinute_pr.php?inf_id=880059 [žiūrėta 2008-07-21]; ir kt.

¹⁶ Demereckas, K. *Klaipėdos uostas*. Klaipėda: Libra Memelensis, 1999, p. 46.

¹⁷ Tatoris, J. *Senoji Klaipėda...*, p. 284–285; Demereckas, K. *Klaipėdos uostas...*, p. 48–49.

¹⁸ Jäger, E. *Prussia-Karten 1542–1810: Geschichte der kartografischen Darstellungen Ostpreußens von 16 bis zum 19. Jahrhundert. Entstehung der Karten – Kosten-Vertrieb bibliografischer Katalog*. Monheim: Anton H. Konrad Verlag, 1982, S. 195–197.



4 pav. Struvės-Tenerio trianguliacinės grandinės tinklas Lietuvoje (Petroškevičius, 2007)

Struvės geodezinis lankas

Struvės geodezinis lankas ir jo žymų taškai kurti 1816–1855 metais. Rusijos imperijos pusėje, Vilniaus gubernijoje, pirmieji dienovidinio matavimai atlikti 1816–1821 metais. Matavimus projektavo ir atliko Estijos karininkas K. F. Teneris (Tenner). Matuojant šią grandinę svarbiausius lauko darbus vykdė Vilniaus universiteto auklėtinis J. Chodzka. Estijos ir Latvijos teritorijoje trianguliacijos tinklą pradėta sudaryti asmenine iniciatyva. Tai truko nuo 1822 iki 1831 m. Čia žemės matavimo darbus vykdė Tartu universiteto profesorius F. G. V. fon Struvė (Friedrich Georg Wilhelm von Struve // Vasily Yakovlevich Struve, 1793–1864) (2 pav.), to paties universiteto astronomijos observatorijos vadovas. Struvės ir Tenerio trianguliaciniai tinklai sujungti, kai buvo išmatuota trianguliacijos grandinė tarp Pandėlio (Lietuva) ir Bristeno (Latvija) 1829 m. (3 pav.). Dienovidinio lankui skaičiuoti atrinktų trianguliacijos tinklų fragmentų matavimo rezultatus susistemino F. G. V. Struvė, kuris juos aprašė 1857 m. išleistame darbe „Arc du Méridien de 25°20'“¹⁹. Bendras išmatuoto Struvės geodezinio lanko ilgis yra 2822 km ir tęsiasi nuo Norvegijos (Fugle-

neso / Hammerfest) per Švediją, Rusiją, Estiją, Latviją, Lietuvą, Baltarusiją, Ukrainą (Dunojaus žiotys). Lanke yra 264 dienovidinio astronominiai punktai.

Reikšmė mokslui

Struvės lanko trianguliacijos grandinės tikslumas buvo patikrintas 1832–1834 m. ją sujungus su Prūsijos (Vidurio Europos) trianguliacijos tinklu. F. V. Beselis ir J. J. Bejeris, remdamiesi 1831–1841 m. sudarytu Rytų Prūsijos trianguliacijos tinklu ir dešimčia tiksliausių dienovidinio laipsnio ilgio matavimų, apskaičiavo ir nustatė Žemės sferoido elementus. 1841 m. moksliniam pasauliui paskelbė pagrindinius Žemės elipsoido parametrus. Pagal jų skaičiavimus didysis Žemės pusašis siekia 6377,397 km²⁰. Remiantis Struvės geodezinio lanko matavimų duomenimis, apskaičiuotas lanko ilgis, atitinkantis kiekvieną iš dvylikos Struvės lanko dienovidinio 1° dalių: šiaurinės lanko dalies jis lygus 111 589 km; pietinės – 111 230 km; dviejų lietuviškų dalių – 111 373 km ir 111 292 km. 1888 m., remdamasis pirmtakų sukauptais duomenimis, geodezininkas A. Bonsdorfas apskaičiavo Žemės dienovidinio ilgį^{21, 22}. Skaičiavimų duomenys ilgą laiką naudoti astronomų ir geodezininkų. Šių matavimų pagrindu patikslinti ir sudaryti nauji tikslūs Prūsijos (Schrotter, 1792–1796 m.) ir Rusijos vakarinių žemių žemėlapiai²³. 1841 m. Berlyne buvo išleistas Prūsijos jūrų atlasas (Preussen See-Atlas, 1840–1841). Jis apėmė tuometinės Vokietijos Baltijos pakrantę nuo Vustrovo (Wustrow) iki Klaipėdos (Memel).²⁴

UNESCO pasaulinio paveldo vertybių sąrašė

Struvės geodezinis lankas (*Struve Geodetic Arc / Struve Bogen*) yra mokslo pažangą liudijantis objektas. Jis, kaip tam tikros epochos ar apibrėžtos kultūrinės erdvės įtakų kaitą technologijų raidos srityje atspindinti vietovė (ii kriterijus), išskirtinis reikšmingo žmonijos istorijos laikotarpio technologinio ansamblio tipo pavyzdys (iv kriterijus) ir su

¹⁹ Struve, F. G. W. *Arc du méridien de 25°20' entre le Danube et la Mer Glaciale*. St.-Petersbourg, 1960, t. I, 334 p.; t. II, 485 p.; Зеберс, В. О. *Струве. Астрономия ...*

²⁰ Bessel, F. W. *Astronomische Untersuchungen Königsberg*: Gebrüder Bornträger, 2 Bd, 1841–1842.

²¹ Зеберс, В. О. *Струве. Астрономия XX века*. Москва: Мир, 1968.

²² Petroškevičius, P. Struvės geodezinis lankas ir jo mokslinė bei praktinė reikšmė. *Lietuvos dangus 2007*. Internetinė prieiga: <http://mokslasplus.lt/astronomija/node/890> [žiūrėta 2009-01-18].

²³ Jäger, E. *Prussia-Karten 1542–1810 ...* S. 195–197.

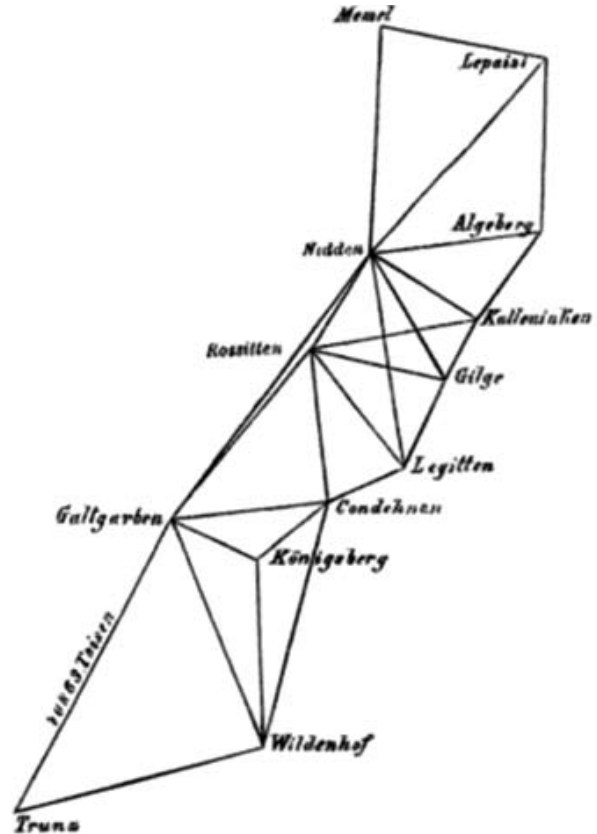
²⁴ *Preussen See-Atlas: Geschichte; Übersichtskart Leuchttürme; Küstenansichten, 2 Segelkarten und 7 Küsten Übersichts Karte*. Berlin, Hrsg. v. d. Min. d. Handels. Berlin, 1840–1841.

visuotinę reikšmę turinčiomis idėjomis susijęs objektas (vi kriterijus), įrašytas į Pasaulio paveldo sąrašą²⁵. Gauti dienovidinio lanko matavimų rezultatai buvo reikšmingas Žemės ir astronomijos mokslo laimėjimas, jie kone šimtmetį naudoti skaičiuojant Žemės elipsoido parametrus²⁶. Šis XIX a. vidurio projektas yra puikus daugelio šalių mokslininkų ir valdovų bendradarbiavimo mokslo pažangos labai pavyzdys. Vertinant šį paveldo objektą, vi kriterijus buvo pritaikytas atsižvelgus į tai, kad Struvės geodezinio lanko atsiradimą nulėmė nuolatinis žmogaus siekis bei noras tirti ir pažinti jį supantį pasaulį. Nustatyti tikslius planetos elipsoido parametrus skatino I. Niutono (Isaac Newton) paskelbta teorija, kad Žemės rutulys nėra visiškai taisyklinga sfera²⁷.

Šiuo metu dešimtyje Europos valstybių yra saugomi 34 skirtingai pažymėti Struvės geodezinio lanko punktai. Išlikę matavimo atskaitos žymekliai 2005 m. UNESCO paskelbti pasaulio paveldo dalimi. Nacionalinės žemės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos ir Vilniaus Gedimino technikos universiteto Geodezijos instituto siūlymu atminimo žymenimis įamžinti trys Struvės dienovidinio lanko geodeziniai punktai – Meškonyse, Paliepiukuose (Vilniaus apskritis) ir Gireišiuose (Panevėžio apskritis).

Minėtų Klaipėdos senamiesčio ir istorinės miesto dalies statinių kultūrinė-pažintinė vertė ir svarba pasaulinės geodezijos mokslo istorijoje tik pradėta atskleisti. Atitinkamais atminimo žymenimis siūlytume paženklinti Klaipėdos ir Kuršių nerijos su Žemės elipsoido matavimais susijusius statinius.

Klaipėdos švyturys karo metu buvo sunaikintas, bet 1950 m. toje vietoje pastatytas dabartinis švyturys iki šiol tęsia buvusiojo funkciją, nors ir neprieinamas miestiečiams²⁸. Sovietų aviacijos bombardavimo metu 1944 m. spalio 8 d. naktį Šv. Jono bažnyčia apdegė, o viršutinės pamatų dalies griuvėsiai 1947–1949 m. buvo nuardyti. 2004–2007 m. klaipėdiečiai ne kartą išsakė būtinybę papildžius visam miestui aktualiomis funkcijomis atkurti Šv. Jono bažnyčią tokią, kokia ji buvo. 2008 m. liepos 24 d. į išskirtinę jos vertę dėmesį at-



5 pav. Matavimo vietų išdėstymas Trunco–Memelio (dab. Milejevo–Klaipėda) atkarpoje. Pagrindiniai taškai įvardytose vietovėse: Memel, Lepaisi, Nidden, Algeberg, Kalleninken, Rossitten, Gilge, Legitten, Coadeknen, Galtgarben, Königsberg, Wildenhof, Trunsk (Gauss, Carl Friedrich Werke, 1981)

kreipė Valstybinės kultūros paveldo komisijos, Kultūros paveldo departamento, Kultūros paveldo centro, Klaipėdos visuomenės atstovai Klaipėdos kultūros paveldo tarybos prie Kultūros paveldo departamento organizuotoje diskusijoje. Tačiau šiuo metu minėtos bažnyčios vietoje ketinama statyti kitų formų, tūrių pastatą²⁹. Ši regiono gamtotyrai, mokslo istorijai svarbi informacija gali būti kaip papildoma Kuršių nerijos, kuri jau 2000 m. įtraukta į Pasaulio saugomų gamtos ir žmonių sukurtų kultūros paminklų sąrašą, kultūrinei vertei atskleisti. ■

²⁵ UNESCO, *World Heritage List*, 2008. Internetinė prieiga: <http://whc.unesco.org/en/list> [žiūrėta 2008-01-15]; Pasaulio paveldo sąrašas. Internetinė prieiga: <http://www.unesco.lt/r/paveldas/matpav/paspav/PPS> [žiūrėta 2008-01-15].

²⁶ Smith, J. R. *The Struve Geodetic Arc*. Internetinė prieiga: http://www.fig.net/hsm/struve/struve_arc_smith_2005.pdf. [žiūrėta 2008-08-10].

²⁷ UNESCO, *World Heritage List*, 2008. ...; *Pasaulio paveldo sąrašas ...*

²⁸ Demereckas, K. *Klaipėdos uostas...*, p. 48–49; Demereckas, K. *Klaipėdos krovinių kompanija*. Klaipėda: Libra Memelensis, 2001, p. 25.

²⁹ Elertas, D. *Dėl Klaipėdos miestiečių Jono bažnyčios atstatymo...*

THE HISTORICAL MEASUREMENT OF THE EARTH ELLIPSOID AND KLAIPĖDA

Egidijus BACEVIČIUS, Dainius ELERTAS

The triangulation dimensional zones of the Middle Europe and Russian Empire (Struve-Tenner bend) were connected by the XIX century measurements of the Earth Meridian over the Curonian Spit in Ostpreussen. The 200 km branch between Trunz and Memel (Klaipėda) became the main connecting link. It was the background drawing exact maps and charts of this part of Europe and completing the measurements of the geodesic bend in the North hemisphere. The tradition of contemporary (till the middle of the XX century) mapping started with the formation of the triangulation net. The astronomer F. W. Bessel and the general J. J. Baeyer lead the project in 1828–1833. They were assisted by the Royal Navigation school tutor David Kuhn in Klaipėda. The datum-points in Klaipėda were the spike of the Evangelical Lutheran Church (The citizens St. John Church) tower and the top of the northern red lighthouse. The cartographers at once got interested in those objects. The measurements of the Westpreussen and Ostpreussen lands were finished and the map

of Westpreussen and Ostpreussen lands was drawn by Schröter in 1792–1802. The Evangelical Lutheran Church and the northern red lighthouse were marked with the navigational beacons that signify vedline on the map. F. W. Bessel and J. J. Baeyer calculated and estimated the elements of the Earth spheroid on the ground of the Ostpreussen triangulation net framed in 1831–1841 and the exact measurements of the meridian degree span. They proclaimed the basic Earth ellipsoid parameters to the science world in 1841. The *Preussen See-Atlas* (1840–1841), spanning the Baltic coast of Germany from Wustrow to Klaipėda (Memel), was published in 1841 in Berlin. There are preserved 34 differently marked centres of the Struve geodesic bend nowadays in several European states. Still extant dimensional datum-labels were announced as the part of the world culture heritage by UNESCO in 2005. It is offered to sign the buildings related to the measurements of the Earth ellipsoid in Klaipėda and Curonian Spit with appropriate commemorative marks.

LITERATŪRA

- Adomavičius, R., Senčila, V. Karališkoji navigacijos mokykla Klaipėdoje 1829–1897 metais. *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Klaipėda: Libra Memelensis, 2008.
- Baeyer, J. J. *Das Messen auf der Sphäroidischen Erd oberfläche als Erläuerung meines Entwurf zu einer mitteleuropäischen Gradmessung*. Berlin: Druck und Verlag von Georg Reimer, 1862.
- Baeyer, J. J. Die Königlich Preussische Landestriangulation. *Astronomische Nachrichten*. Altona, 1867, 69 Bd, 1633, S. 1–4.
- Baeyer, J. J. Über die Grösse und Figur der Erde. *Eine Denkschrift zur Begründung einer mittel-europäischer Gradmessung nebst einer übersicht Karte*. Berlin: Druck und Verlag von Georg Reimer, 1861.
- Bessel, F. W., Baeyer, J. J. *Gradmessung in Ostpreussen und ihre Verbindung mit preussischen und russischen Dreiecksketten*. Berlin: Druckerei der Königlichen Akademie der Wissenschaften, 1838.
- Bessel, F. W. *Astronomische Untersuchungen*. Königsberg: Gebrüder Bornträger, 2 Bd, 1841–1842.
- Bessel, F. W. *Beiträge über Leben und Werk des bekannten Astronomen*. Redaktion: Klemens Adam, Gerd Huneke, Heinrich Rademacher. Bessलगymnasium der Stadt Minden, 1996.
- Demereckas, K. *Klaipėdos krovinių kompanija*. Klaipėda: Libra Memelensis, 2001.
- Demereckas, K. *Klaipėdos uostas*. Klaipėda: Libra Memelensis, 2007.
- Elertas, D. Klaipėdos miestiečių bažnyčia: atrasti ar prarasti? Internetinė prieiga: <http://www.bernardinai.lt/index.php?url=articles/58715> [žiūrėta 2007-02-20].
- Elertas, D. Dėl Klaipėdos miestiečių Jono bažnyčios atstatymo. Internetinė prieiga: http://www.elta.lt/zinute_pr.php?inf_id=880059 [žiūrėta 2008-07-21].
- Gauss, Carl Friedrich. *Werke: Briefwechsel mit F. W. Bessel*. Hildesheim: Georg Olm, XI Bd, 1981, S. 506–510.
- Gražulis, A. Ar Lietuva jūrinė valstybė? *Kultūros barai*, 2007, Nr. 7.
- Jäger, E. *Buch: Prussia-Karten 1542-1810: Geschichte der kartografischen Darstellungen Ostpreußens von 16 bis zum 19. Jahrhundert. Entstehung der Karten – Kosten-Vertrieb bibliografischer Katalog*. Monheim: Anton H. Konrad Verlag, 1982.
- Juška, A. *Mažosios Lietuvos Bažnyčia XVI–XX amžiuje*. Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla, 1997.
- Lawrynowicz, K., Hansen-Matyssek, K. Friedrich Wilhelm Bessel (1784-1846) (Vita Mathematica). *Die Gradmessung*. Basel-Berlin: Birkhauser, 1995, S. 315.
- Petroškevičius, P. Struvės geodezinis lankas ir jo mokslinė bei praktinė reikšmė. *Lietuvos dangus*. Vilnius, 2007.
- Preussen See-Atlas: Geschichte; Übersichtskart Leuchthürme; Küstenansichten, 2 Segelkarten und 7 Küsten Übersichts Karte*. Hrsg. v. d. Min. d. Handels. Berlin, 1840–1841 (Deutsche National Bibliothek, Berlin, Preussische Kultur Besitz Zentrum, Karten Abteilung, Sgn.).
- Smith, J. R. *The Struve Geodetic Arc*. Internetinė prieiga: http://www.fig.net/hsm/struve/struve_arc_smith_2005.pdf. [žiūrėta 2008 08 10].
- Strakauskaitė, N. Rytų Prūsijos intelektualinė terpė XIX amžiuje. *Kultūriniai saitai abipus Nemuno: Mažosios Lietuvos reikšmė Didžiąjai Lietuvai spaudos draudimo metais (1864–1904)*. *Acta Historica Universitatis Klaipedensis*, t. X. Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla, 2004, p. 29–35; ir kt.
- Stribny, W. Klaipėdos vaidmuo Prūsijos Karalystėje. *Klaipėdos miesto ir regiono archeologijos ir istorijos problemos*. *Acta Historica Universitatis Klaipedensis*, t. II. Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla, 1994, p. 31–38.
- Struve, F. G. W. *Beschreibung der Breitengradmessung in den Ostseeprovinzen Russlands*. St.-Petersbourg, 1831.
- Struve, F. G. W. *Arc du meridiem de 25° 20' entre le Danube et la Mer Glaciale*. St.-Petersbourg, 1960, I, 334 p.; II, 485 p.
- Struvės geodezinis lankas=Struve Geodetic Art*. Sud. Petras Petroškevičius ir kt.; Lietuvos nacionalinė UNESCO komisija. Vilnius, 2006, 48 p.: il.
- Tatoris, J. *Senoji Klaipėda. Urbanistinė raida ir architektūra iki 1939 metų*. Vilnius, 1994.
- UNESCO, World Heritage List, 2008. <http://whc.unesco.org/en/list/> Pasaulio paveldo sąrašas. Internetinė prieiga: <http://www.unesco.lt/r/paveldas/matpav/paspav/PPS> [žiūrėta 2008-01-15].
- Zembrickis, J. *Klaipėdos karališkojo Prūsijos jūrų ir prekybos miesto istorija*. Klaipėda: Libra Memelensis, 2002.
- Zembrickis, J. *Klaipėda XIX amžiuje*. Klaipėda: Libra Memelensis, 2004.
- Зебергс, В. О. *Струве. Астрономия XX века*. Москва: Мир, 1968.

NELAISVĖJE LAIKOMŲ JUODOSIOS JŪROS AFALINŲ *TURSIOPS TRUNCATUS PONTICUS* SUSIRGIMŲ APŽVALGA

Žilvinas KLEIVA

Lietuvos jūrų muziejaus vyriausiasis veterinarijos gydytojas

Delfinai *Tursiops truncatus* – tai viena iš dažniausiai delfinariumuose, vandens parkuose, zoologijos soduose laikomų delfinų rūšių. Klaipėdos delfinariume laikomos Juodosios jūros afalinos. Nėra visiškai aišku dėl šios delfinų rūšies toksonominės priklausomybės. Vieni mokslininkai teigia, kad yra dvi rūšys: tai *Tursiops truncatus* ir *Tursiops gili*. *Tursiops truncatus* rūšis skiriama į du porūšius: *Tursiops truncatus truncatus* ir *Tursiops truncatus aduncus*. Kitų autorių duomenimis, klasifikuojama į dvi rūšis. Tai *Tursiops aduncus* ir *Tursiops truncatus*¹. Rusų biologai mano, kad Juodosios jūros afalinos yra dar vienas porūšis – *Tursiops truncatus ponticus*². Juodosios jūros afalinos nelaisvėje laikomos tik keliuose Rusijos, Ukrainos delfinariumuose ir jų filialuose Egipte, Saudo Arabijoje. Apžvelgsime galimus bendrus afalinų susirgimus.

Šie gyvūnai naudojami edukacinėje veikloje ir gydant vaikus, sergančius kai kuriomis fizinėmis ar psichinėmis negaliomis, moksliniams tyrimams, jie gana lengvai treniruojami pramoginėms programoms. Delfinai ne visada lengvai ir greitai prisitaiko gyventi nelaisvės sąlygomis.

Dabar jau daug žinoma apie delfinų susirgimus, delfinariumų vandens sistemos nuolat tobulėja, naujuose ir moderniuose delfinariumuose stengiamasi sukurti kuo panašesnes sąlygas į natūralias, tačiau delfinų susirgimų išvengti nepavyksta. Gerokai dažniau serga delfinai, laikomi uždaruose delfinariumuose. Tokio tipo yra ir Klaipėdos delfinariumas.

Delfinų anatomiciniai ir fiziologiniai ypatumai

Oda

Delfinų kūno forma primena cepeliną ar kiek ištemptą lašą. Priekinėje, ventralinėje, kūno dalyje delfinai turi du krūtinės pelekus. Tai žemės gyvūnų priekinių galūnių analogija. Priekiniai pelekai delfinui padeda keisti judėjimo kryptį. Nugaros srityje yra vienas nugaros pelekas. Jis reikalingas stabiliai gyvūno kūno padėčiai išlaikyti. Užpakalinė kūno dalis stipriai suplonėja ir baigiasi horizontaliu uodegos peleku. Su uodegos peleko pagalba delfinai juda. Tokia labai aptaki kūno forma leidžia gyvūnui pasiekti didelį greitį po vandeniu. Pastebėta, kad delfinui greitai plaukiant, beveik nesusidaro vandens sūkurių. Todėl vandens pasipriešinimas esti nedidelis. Mokslininkai, pastebėję tokią delfino kūno formos ypatybę, ją pritaiko laivų statyboje. Dažnai laivų priekio povandeninės dalies forma atitinka delfino galvos formą. Delfinų odos spalva skirtinga. Nugara dažnai būna tamsiai pilka, šonai šviesiai pilki, o pilvas baltas. Tokia spalva padeda prisitaikyti prie aplinkos. Suaugusių delfinų kūno ilgis būna nuo 200 iki 300 cm. Svoris – nuo 150 iki 300 kg. Delfinų patelės lengvesnės ir trumpesnės. Delfinų oda neturi liaukų ir plaukų. Šių gyvūnų epidermis yra iki 20 kartų storesnis nei žemės gyvūnų³. Poodinis riebalų sluoksnis siekia iki 4–8 cm. Šie riebalai saugo gyvūnus nuo šalčio. Riebalai lengvesni už vandenį, todėl delfinams dar ir lengviau laikytis vandens paviršiuje.

¹ Conqiuaud, L. A survey of the Environments of Cetaceans in Human Care. *Aquatic Mammals*. 2005, Vol. 31(3), p. 312–324.

² Jeffrey, K., Taubenberger, M. T., Krafft, A. E., Lichy, J. H., Reid, A. H., Schulman, F. Y., Lipscomb, T. P. *Two Morbilliviruses Implicated in Bottlenose Dolphin Epizootics Emerging*. Vol. 2, N. 3, 1996, p. 213–215.

³ Geraci, J. R., Aubin, D. J. St., Hicks, B. D. The epidermis of odontocetes: a view from within. *Research on dolphins*. Oxford: Clarendon Press, 1986, p. 3.

Skeletas ir raumenys

Delfinų galva – gana didelė asimetriška dorzalinė dalis. Apie 30% viso galvos ilgio ir apie 70% jos pločio užima smegeninė dalis⁴. Delfinų šonkauliai plonesni nei panašaus svorio žemės gyvūnų. Šonkauliai jungiasi prie krūtinkaulio labai paslankia jungtimi. Tai gyvūnui padeda giliai nardyti, kur labai padidėjęs slėgis ir kūnas stipriai suspaudžiamas. Delfinai neturi dubens kaulų ir užpakalinių galūnių. Likę tik rudimentiniai dubens kauliukai. Visi nugaros, juosmens raumenys uodeginėje kūno dalyje pereina į sausgysles, prie kurių prisitvirtinęs uodegos pelekas. Nugaros ir juosmens raumenys sudaro apie 80–90% visų kūno raumenų masės⁵.

Kvėpavimo sistema

Delfinai turi neporinę kvėpavimo angą. Ši anga yra delfino galvos viršuje. Ji atsidaro iškvėpus ir užsidaro įkvėpus. Įkvėpimas ir iškvėpimas vyksta labai greitai ir trunka tik 0,8 sekundes.

Delfinai turi tris poras oro maišų. Maišai išdėstyti trimis aukštais. Manoma, kad oro maišai padeda generuoti aukšto dažnio garsus⁶. Delfinų gerklos yra vamzdelio formos, priekinė dalis užlenkta į viršų. Trachėja trumpa, ovalaus vamzdelio formos, besidalijanti į du stambius bronchus. Delfinų plaučiai yra didesni nei panašaus svorio žemės gyvūnų. Apskaičiuota, kad delfinų plaučių alveolių plotas, tenkantis kūno svorio vienetui, yra 2,3 karto didesnis nei arklio⁷. Plaučių tūris yra apie septynis litrus šimtui kilogramų kūno svorio⁸.

Kraujotakos sistema

Delfinų kraujotakos sistema labai panaši į kitų žinduolių, tačiau yra kai kurių skirtumų, susijusių su gyvūnų gyvenimu vandenyje. Delfinų širdis yra ventralinėje krūtinės ląstos dalyje, maždaug per vidurį. Iš šonų ją supa plaučiai. Širdies forma lyginant su žemės gyvūnų kiek suspausta dorsoventraliai⁹.

Kitas ypatumas – tai nuostabūs rezginys (*rete mirabile*). Šis venų ir arterijų darinys išsidėstęs ventralinėje stuburo, krūtinės ir kaklo dalyje, taip pat tiesiogiai prieinantis prie smegenų¹⁰. Manoma, kad nuostabūs rezginys padeda aprūpinti krauju smegenis giliai nardant, kai kvėpavimas sulaikomas ilgesnį laiką. Kiti mokslininkai mano, kad kraujas į smegenis patenka ne tiesiogiai per miego arterijas, bet per nuostabųjį rezginį.

Delfinų širdies susitraukimų dažnis – apie 60–90 kartų per minutę¹¹. Pastebima ryški tachikardija po įkvėpimo, paskui pasireiškia bradikardija neriant gilyn. Delfinų eritrocitai pasižymi didesnėmis galimybėmis prisijungti deguonį nei žemės gyvūnų¹². Ryškesnė delfinų kraujo ypatybė – tai didelis eozinofilų kiekis. Atlanto afalinų kraujyje jie siekia 7–37%¹³. Iki šiol nėra aiški šio „eozinofilinio“ kraujo profilio priežastis. Laisvėje gyvenantys delfinai turi daug parazitų, tačiau ir delfinariumuose laikomų gyvūnų kraujyje eozinofilų kiekis kinta nedaug.

Virškinamasis traktas

Delfinai turi 80 dantų. Dantys kūgio formos. Pagauta žuvis praryjama nekramtant. Šių gyvūnų stemplė lengvai gali įsitempti, leisdamas delfinui praryti didesnę žuvis. Burnos ertmėje ir stemplėje gausu gleivių, todėl ryjama žuvis, kad ir labai šiurkšti, netraumuoja stemplės.

Delfinų skrandis sudarytas iš trijų skyrių. Pirmajame skyriuje pagauta žuvis apdorojama mechaniškai, tačiau čia patenka ir dalis skrandžio sulčių iš antrosios skrandžio dalies¹⁴. Šioje skrandžio dalyje nėra liaukų. Antrasis skrandžio skyrius – tai liaukinis skrandis, jame gausu skrandžio sultis gaminančių liaukų. Jis tamsiai raudonos spalvos, šioje skrandžio dalyje gausu klosčių. Trečioji skrandžio dalis jungia liaukinį skrandį su dvylikapiršte žarna. Delfinų žarnyno ilgis – apie 14–16 kartų didesnis nei jų pačių ilgis¹⁵. Šie gyvūnai neturi tulžies pūslės.

⁴ Citvaras, V. *Epizootologija*. Vilnius: Mokslas, 1991, p. 116.

⁵ Матишева, С. К. *Анатомо-физиологические особенности дельфинов*. Севастополь, 2005, с. 8–22.

⁶ Соколов, В. Е., Романенко, Е. В. *Черноморская афалина *Tursiops truncatus ponticus*. Морфология, физиология, акустика, гидродинамика*. Москва: Наука, 1997, с. 9, 150–157.

⁷ Ten pat.

⁸ Яблоков, А. В., Белькович, В. М., Борисов, В. И. *Киты и дельфины*. Москва: Наука, 1972, с. 115–123, 146–157.

⁹ Ten pat.

¹⁰ Ten pat.

¹¹ Соколов, В. Е., Романенко, Е. В. *Черноморская афалина *Tursiops truncatus ponticus*...*, с. 9, 150–157.

¹² Матишева, С. К. *Анатомо-физиологические особенности дельфинов...*, с. 8–22.

¹³ Dierauf, A. Leslie. *Handbook of Marine mammal medicine: Health, Diseases and Rehabilitation*. CRC Press, 1986, p. 24–82.

¹⁴ Яблоков, А. В., Белькович, В. М., Борисов, В. И. *Киты и дельфины...*, с. 115–123, 146–157.

¹⁵ Матишева, С. К. *Анатомо-физиологические особенности дельфинов...*, с. 8–22.

Šlapimo ir lyties organai

Delfinų inkstai – pupelės formos, panašios struktūros kaip ir galvijų. Inkstai yra dorzalinėje pilvo ertmės dalyje. Sąlyginis jų svoris – apie 0,61, jie yra panašūs į žemės gyvūnų¹⁶. Šlapimo pūslė – kriaušės formos. Joje telpa apie 200 ml šlapimo¹⁷. Šlapimo pūslė yra palyginti maža, taigi delfinai šlapinasi dažnai. Kai kurie autoriai mano, kad taip gyvūnai gali suteikti kažkokią informaciją¹⁸.

Patelių lyties organai yra pilvo srities kaudoventralinėje dalyje. Lytinio plyšio priekyje yra klitoris, už jo šlapimtakio ir makštis. Iš lytinio plyšio šonų galime matyti dvi pieno liaukas. Speneliai yra po odos raukšlėmis. Už makšties – analinė anga. Juodosios jūros delfinų nėštumas trunka dvylika mėnesių.

Patelės subręsta apie septintus aštuntus gyvenimo metus. Delfinariumuose šie gyvūnai subręsta kiek anksčiau. Klaipėdos delfinariume gimusi patelė pati atvedė jauniklį būdama nepilnai septynerių metų. Jaunikliai gimsta būdami apie 15–17 kilogramų svorio. Patelės maitina jauniklius gana ilgai – iki dvejų metų amžiaus. Delfinų pienas labai riebus. Gyvenimo pradžioje jaunikliai žinda iki 40–50 kartų per parą. Jaunikliai jau nuo 4–6 mėnesių amžiaus pradeda domėtis, žaisti su žuvimi ir ėsti. Jauniklius patelės akylai saugo.

Patinų sėklidės išsidėsčiusios už inkstų. Jos visada yra pilvo ertmėje. Varpa apie 20 cm ilgio, „s“ formos. Ramybės būsenos kūno paviršiuje nesimato. Patinai subręsta vėliau nei patelės – apie 9–10 gyvenimo metus.

Nervų sistema

Delfinai – socialūs gyvūnai, pasižymintys sudėtingu elgesiu, tarpusavio bendravimu. Tai įrodo gerai išsivysčiusios šių gyvūnų smegenys. Jų svoris siekia 1,5–2,0 kilogramus, jos yra asimetriškos. Mokslininkų išmatuotas delfinų stuburo ir galvos smegenų santykis buvo 40 : 1 – artimiausias žmogaus smegenims (50:1). Tuo tarpu katės 4–5 : 1, o arklio – tik 2,5 : 1¹⁹.

Delfinai pasižymi gera rega. Šie gyvūnai neturi blakstienų ir ašarų liaukų. Tačiau jų akis dengia tąsios tirštos gleivės. Jos saugo akis. Delfinai gerai mato šviesoje ir prieblandoje, po vandeniu ir virš vandens, nepaisant to, kad oro ir vandens šviesos laužimo koeficientai skiriasi. Esant visiškai tamsai, kai matomu-

mas blogas dėl neskaidraus vandens, norėdami gauti informacijos apie aplinką, esančią toliau nuo gyvūnų, delfinai naudojami ultragarsu. Jie gali generuoti aukšto dažnio ultragarsus. Jie generuojami viršutinėje galvos dalyje su oro maišų pagalba. Siunčiamas ultragarsas, atsimušęs nuo objekto, grįžta atgal ir pro apatinį delfino žandikaulį pasiekia ausis. Delfinai sugeba girdėti iki 200 kHz dažnio garsus. Tai 10 kartų aukštesnio dažnio garsai, nei gali girdėti žmogus. Šis delfinų gebėjimas jiems labai padeda nustatyti toli ar giliai esančios žuvis buvimo vietą, rūšį.

Tyrimo metodai ir medžiaga

Tyrimo tikslas – atlikti delfinų susirgimų priežasčių, ligų diagnostikos ypatumų analizę, remiantis literatūros duomenimis. Juos palyginti su Lietuvos jūrų muziejaus delfinariume pasitaikančiais susirgimais, ligų klinikiniais ir laboratoriniais diagnozavimo būdais.

Delfinų stebėjimai buvo atliekami Lietuvos jūrų muziejaus delfinariume. Šiuo metu čia laikomi aštuoni delfinai. Buvo analizuojamas gyvūnų elgesys, jų tarpusavio bendravimas, kraujo, mikrobiologiniai ir kiti rodikliai, delfinų fiziologiniai ypatumai. Ligų nustatymo metodai, tyrimų metodika. Lyginant sveikatingumo rodiklius vadovautasi literatūriniais duomenimis ir delfinariume sukaupta informacija. Ligos buvo diagnozuotos pagal pagrindinius rodiklius: kvėpavimo dažnumą, maitinimąsi, aktyvumą, dėmesingumą per treniruotes ir pan. Pastebėjus elgesio pakitimų, remtasi objektyviais tyrimų rezultatais – kraujo tyrimų duomenimis, mikrobiologiniais ir kitais klinikiniais tyrimais.

Delfinų klinikiniai ir laboratoriniai tyrimai

Anksčiau Klaipėdos delfinariume, norėdami patikrinti gyvūnus profilaktiškai ar pastebėję kokius nors galimus ligos simptomus, turėdavome pagauti delfinus, dažnai – juos iškelti iš vandens. Delfinai – labai greiti ir stiprūs gyvūnai. Toks apžiūros būdas pirmiausia sukelia stresą gyvūnams, taip pat gali būti pavojingas aptarnaujančiajam personalui, reikalauja daug darbuotojų. Dažnas delfinų sveikatos patikrinimas būtinas ir dėl to, kad vandens gyvūnai – delfinai, ruoniai, jūrų liūtai – sugeba ilgai slėpti ligos simptomus. Treneriams

¹⁶ Соколов, В. Е., Романенко, Е. В. *Черноморская афалина *Tursiops truncatus ponticus*...*, с. 9, 150–157.

¹⁷ Яблоков, А. В., Белькович, В. М., Борисов, В. И. *Киты и дельфины...*, с. 115–123, 146–157.

¹⁸ Матишева, С. К. *Анатомо-физиологические особенности дельфинов...*, 2005, с. 8–22.

¹⁹ Ridgway, S. H. *Dolphins brain size. Research on dolphins*. Oxford: Clarendon Press, 1986, p. 60–67.



1 pav. Kraujo ėmimas iš uodegos venų tyrimams

ir kitam gyvūnus prižiūrinčiam personalui sunkiai pastebimi jų elgesio pakitimai²⁰. Gyvūnų stresui sumažinti, ligoms anksčiau diagnozuoti, darbui palengvinti dabar stengiamės visus delfinus ištrenuoti savanoriškai veterinarinei apžiūrai. Tai vadinamasis medicininis treniravimas.

Imant kraują delfinai savanoriškai laiko uodegą patogioje padėtyje. Dažniausiai kraujas imamas iš dorzaliųjų arba ventraliųjų uodegos venų (žr. 1 pav.). Taip pat galima kraują imti iš krūtinės pelekų ar nugaros peleko venų. Dėl ypatingo delfinų venų ir arterijų išsidėstymo (priekinių pelekų, uodegos ir nugaros pelekų venos sukasi aplink arterijas) manoma, kad tokiu būdu delfinams lengviau reguliuoti kūno temperatūrą²¹. Todėl esant tokiai kraujagyslių sandarai dažnai paimamas maišytas veninis ir arterinis kraujas.

Atliekant hematologinius tyrimus, skaičiuojami eritrocitai, leukocitai, trombocitai, retikulocitai. Nustatomas leukocitų procentinis pasiskirstymas, hemoglobino kiekis, hematokritas. Atliekant serologinius

tyrimus, dažniausiai nustatomi šie fermentai: AST, ALT, LDH, γ GT, CK, lipazė, amilazė. Taip pat nustatomi gliukozė, geležis, bilirubinas ir jo frakcijos, bendras baltymų kiekis ir jų frakcijos, šlapalas, kreatininas, natrias, kalis, chloras, fosforas.

Delfinai treniruojami stipriai iškvėpti orą pagal komandą. Delfinui stipriai iškvėpus, padidėja tikimybė, kad su iškvėpiamu oru bus išskirti mikroorganizmai ir iš apatinių kvėpavimo takų. Iškvėpto oro mikrobiologiniams mėginiams imti naudojamos paruoštos terpės Petri lėkštutėse. Dažniausiai ruošiamos šios terpės: kraujo agaras, šokoladinis agaras, Kolumbijos agaras, enterokokinis agaras, Manitolio druskos agaras, Mak. Konkey agaras.

Grybeliams išskirti naudojame *Sabūro* arba *Chromo agarą* terpes. *Chromo agaras* patogus tuo, kad iš karto galima nustatyti ir *Candida* rūšį. Skirtingų *Candida* rūšių grybelių kolonijos nusidažo skirtinga spalva. Nustatydami grybelių jautrumą antigrybeliniams preparatams, Lietuvos jūrų muziejaus delfinariume naudojame *Candi fast* arba *bioMerieux* firmų testus *Fungus 2*. Šie testai gana patogūs, greitai atliekami. Jiems nereikia specialių prietaisų. Tačiau šiuose rinkiniuose mažai antigrybelinių preparatų. Todėl dažnai rinkinyje nėra efektyvaus vaisto išskirtam grybeliui arba jis nepatogus naudoti gydymui. Taip pat grybelių jautrumas buvo nustatinėjamas ir diskiniu metodu.

Kai delfinai yra ištrenuoti stipriai ir pagal komandą kvėpuoti, lengviau auskultuoti fonendoskopu. Netreniruoto delfino kvėpavimo dažnis labai retas ir siekia tik 2–3 kartus per minutę. Kvėpavimas būna silpnas, paviršutiniškas. Delfinų poodinis riebalų sluoksnis siekia 5–8 cm storio, todėl plaučius sunku auskultuoti, kai iškvėpimas silpnas. Kai gyvūnai moka stipriai iškvėpti, nesunku juos išmokyti ir stipriai pagal komandą įkvėpti. Šis elgesys patogus tuo, jog gydant galima naudoti inhaliacijoms skirtus medikamentus.

Delfinus treniruojame ir kitiems tyrimams: išmatų mėginiams imti, endoskopiniams stemplės ir skrandžio, echoskopiniams tyrimams, zondui įvesti į skrandį, bendrai kūno apžiūrai. Jei delfinas leidžiasi įvesti zondą į skrandį, bus nesunku esant dehidratacijai be papildomo streso supilti jam vandenį ar reikiamus elektrolitų tirpalus (pvz., gydant aminoglikozidų grupės antibiotikais).

²⁰ Jauniaux, T., Bouquehneau, J. M., Coignoul, F. *Marine Mammals, Seabirds and Pollution of Marine Systems*. CRC Press, 1997, p. 125.

²¹ Яблоков, А. В., Белькович, В. М., Борисов, В. И. *Киты и дельфины...*, с. 115–123, 146–157.

Dabar jau įmanoma atlikti kompiuterinės tomografijos, magnetinio rezonanso tyrimus. Klaipėdos delfinariume buvo atliktas kompiuterinės tomografijos tyrimas vienam sunkiai sergančiam delfinui. Toks tyrimas yra labai informatyvus, tačiau gana brangus ir nepatogus taikyti delfinams, nes gyvūną reikia iškelti ir transportuoti iki aparatų.

Delfinų užkrečiamosios ligos

Bakterinės ligos

Klaipėdos delfinariume laikomi delfinai dažniausiai serga kvėpavimo takų ligomis. Šias ligas sukelia įvairios bakterijos. Bakterinės kilmės kvėpavimo takų ligos užima pirmą vietą tarp visų susirgimų. Tokie susirgimai dažni ir kituose delfinariumuose. Gali būti, kad šių susirgimų dažnumas susijęs ir su ypatinga delfinų kvėpavimo sistemos anatomine sandara. Delfinų trachėja trumpesnė, o plaučių tūris pusantro karto didesnis palyginti su panašaus svorio žemės gyvūnų. Delfinariume gyvūnai juda gerokai mažiau nei laisvėje, kvėpavimas nebūna toks aktyvus, todėl gali būti, kad natūraliai kvėpavimo takai apivalo nepakankamai. Labai didelę įtaką, žinoma, turi ir delfinariumo mikroklimatas. Iš Klaipėdos delfinariume laikomų delfinų kvėpavimo takų dažniausiai išskiriamos įvairios *Gram* neigiamos lazdelės formos bakterijos. Tai *Pseudomona aeruginosa*, *Vibrio* spp., *Klebsiella*, *Aeromonas hydrophila*. Kiti mikroorganizmai, dažnai sukeliantys sunkius kvėpavimo takų susirgimus, – tai *Gram* teigiami kokai *Staphylococcus aureus*, *Enterococcus* spp., *Streptococcus* spp. Delfinai gydomi nustačius mikroorganizmų jautrumą antibiotikams. Dažnai gydymą sunkina rezistentiškų antibiotikams mikroorganizmų štamų atsiradimas.

Pastereliozė

Pastereliozė – tai infekcinė liga, kuria gali susirgti įvairūs gyvūnai. Pasterelos – tai neigiamai pagal *Gramą* besidažančios, nejudrios, sporų nesudarančios lazdelės formos bakterijos. Patekusios į organizmą, bakterijos greitai dauginasi, o prasiskverbusios į kraują sukelia

septicemiją²². Delfinams, kaip ir galvijams²³, susirgus pasterelioze, dažniausiai būna pažeidžiami kvėpavimo organai. Vystosi krupinės, katarinės pneumonijos, liga gali pasireikšti žaibine eiga. Šis mikroorganizmas iš Klaipėdos delfinariumo delfinų kvėpavimo takų buvo išskirtas. Tačiau tai retai pasitaikantis mikroorganizmas. Pastaruosius šešetą metų neišskiriamas.

Bruceliozė

Bruceliozė seniai žinoma kaip žemės ūkio gyvulių liga. Šią ligą sukelia neigiamai pagal *Gramą* besidažančios smulkių lazdelių formos *Brucella* genties bakterijos. Nustatyta keletas jų tipų. Tai *Brucella abortus*, *Br. melitensis*, *Br. suis*, *Br. ovis*, *Br. canis*, *Br. neotomae*²⁴. Ši liga pasižymi lėtine eiga. Dažnai sukelia gyvulių abortus, sąnarių, lytinių organų uždegimus, galimi abscesai vidaus organuose.

Apie bruceliozė, kaip naują delfinų ir kitų jūrų žinduolių ligos sukėlėją, pirmieji pranešimai pasirodė tik apie 1994 metus. Atlikti brucelų genetiniai tyrimai parodė, kad jos stipriai skyrėsi nuo žemės gyvūnams būdingų bruceliozės sukėlėjų. Taip pat pastebėti brucelų genetiniai skirtumai ir tarp skirtingų jūrų žinduolių rūšių²⁵. Delfinams, panašiai kaip ir žemės gyvūnams, brucelos gali sukelti abortus. Ligos taip pat dažniausiai būna lėtinės eigos²⁶. Bruceliozė aptinkama tiek delfinariumuose, tiek ir tarp laisvėje gyvenančių delfinų²⁷.

Atliekant mikrobiologinius tyrimus iš Klaipėdos delfinariume laikomų delfinų bruceliozės sukėlėjų nebuvo išskirta.

Raudonligė

Raudonligės sukėlėjos – tai beveik visada teigiamai pagal *Gramą* besidažančios nejudrios, kapsulių nesudarančios plonų lazdelių formos *Erysipelothrix rhusiopathia* bakterijos. Šioms bakterijoms jautriausias yra kiaulės, bet gali sirgti ir kiti gyvuliai, paukščiai. Liga pasireiškia dermatitu, poliartritu, endokarditu, sepsiu. Raudonligės bakterijos gana atsparios aplinkos veiksniams, gali ilgai išsilaikyti vandenyje. Šios bakterijos gali būti pavojingos ir žmogui.

²² Matusevičius, A. *Veterinarijos gydytojo vadovas*. Vilnius, 1998, p. 176.

²³ Citvaras, V. *Epizootologija...*, p. 116.

²⁴ Karazija, R., Jurgaitis, A. *Veterinarinė patologija*. Vilnius: Mokslas, 1989, p. 279.

²⁵ Lawrence, J. D., Buck, J. D., Robeck, T. R. *Bacterial diseases of Cetaceans and Pinipeds*. In Dierauf, A. L., Gulland, F. M. D. *CRC Handbook of Marine mammal medicine*. Second edition. New York, Washington, D. C.: CRC Press Boca Raton, 2001, p. 312–324.

²⁶ Miller, W. G., Adams, L. G., Ficht, T. A. & al. *Brucella-induced abortions and Infection in Bottlenose dolphins (Tursiops truncatus)*. *Journal of zoo and wildlife medicine*, 1999, p. 100–110.

²⁷ Rozanova, E. I., Ustinova, E. N., Tumanov, Y. V., Kuvshinova, I. N., Shestopalov, A. M. *Toxoplasmosis, brucellosis and Morbillivirus infection in the Black sea bottlenose dolphin (Tursiops truncatus) in Marine mammals of the Holarctic*. Moscow, 2004, p. 480.

Delfinai gana jautrūs šiam mikroorganizmui. Bakterijomis delfinai gali užsikrėsti per žuvį. Nors iš Klaipėdos delfinariumo gyvūnams maitinti skirtos žuvies niekada nebuvo išskirta raudonligės bakterijų, atlikti tyrimai rodo, kad raudonligės sukėlėjų gali būti ir gėlavandenėse, ir jūrinėse žuvelyse. Delfinai gali sirgti žaibine septicemine ir odos raudonligės formomis. Ant sergančių raudonligės forma delfinų, panašiai kaip ir sergančių kiaulių, odos galima pastebėti rombo formos dėmių.

Susirgę septicemine raudonligės forma delfinai paprastai gaišta labai greitai. Yra buvę atvejų, kai gyvūnas nugaišo praėjus vos kelioms valandoms po susirgimo²⁸.

Klaipėdos delfinariume iš vieno nugaišusio delfinų jauniklio, šiek tiek vyresnio nei metų, po skrodimo taip pat buvo išskirta raudonligės bakterija. Ligos eiga buvo labai greita. Pakitęs jauniklio elgesys pastebėtas ryte. Jis buvo labai apatiškas, beveik nereagavo į aplinką, sunkiai laikėsi vandens paviršiuje. Maždaug po dviejų valandų nugaišo. Jokių gyvūno elgesio pakitimų dieną prieš jauniklio mirtį delfinariumo treneriai nepastebėjo. Skrodimo metu rastas hemoraginis gastroenteritas, splenitas, limfodenitas.

Pasireiškus odos raudonligei, delfinai gali būti išgydyti. Gydymui naudojami penicilinų grupės antibiotikai. Efektyvūs prieš šios ligos sukėlėjus yra ir chinolonai. Dažniausiai naudojamas enrofloksacinas.

Patikrinus Klaipėdos delfinariumo gyvūnus rasta, kad vyresni nei 15 metų amžiaus gyvūnai turi gana aukštus antikūnų titrus prieš raudonligės sukėlėją – nuo 1/640 iki 1/5120. Tai rodo, kad delfinai gali įgyti ir natūralų imunitetą. Tirti gyvūnai niekada nebuvo vakcinuoti. Vieno jauniklio, kurio amžius buvo apie 8 mėn., o kito, kurio amžius – apie ketveri metai, antikūnų titrai buvo atitinkamai 1/40 ir 1/80. Tokie gyvūnai priskiriami rizikos grupei.

Dėl delfinų vakcinavimo pasaulio delfinariumų laikytojai vienos nuomonės neturi. Dalis gyvūnus vakcinuoja nuo raudonligės, kiti mano, kad komercinės vakcinos, skirtos kiaulių vakcinacijai, yra palyginti ne-

saugios. Būta anafilaksinų reakcijų po pirmos ar antros vakcinacijos, kitų pašalinių reakcijų. Kai kurių delfinų, nors ir po kelių vakcinacijų, antikūnų titras būna labai žemas. Pastaruoju metu bandoma sukurti raudonligės vakciną specialiai delfinams. Tam reikia tobulinti ir tikslinti antikūnų prieš raudonligės sukėlėją nustatymą iš kraujo serumo²⁹. Raudonligės bakterijų serotipai, išskirti iš delfinų, turi būti tiksliai identifikuojami. Taip būtų galima sukurti „tikslesnę“, efektyvesnę vakciną³⁰.

Nokardiozė

Nokardijos – tai teigiamai pagal Gramą besidažančios aerobinės *Nocardia* šeimai priklausančios bakterijos³¹. Susirgimą gali sukelti keletas jų rūšių: tai *N. Asteroides*, *N. brasiliensis*, *N. otitidiscaviarum*, *N. transvalensis*. Nokardiozė laikoma oportunistine infekcija. Ji dažnai pasireiškia esant nepakankamam imunitetui. Ją gali sukelti ilgas gydymas antibiotikais, kortikosteroidais. Delfinams susirgus nokardioze, dažniausiai susidaro abscesai plaučiuose, vėliau patogenas gali išplisti ir į kitus organus: smegenis, inkstus.

Nokardijos dažniausiai yra jautrios sulfonamidams, amikacinui. Šis susirgimas tarp delfinų ir kitų jūrų žinduolių minimas keleto autorių³². Klaipėdos delfinariume šio sukėlėjo niekada nebuvo išskirta.

Virusinės ligos

Žinoma keletas virusų, daugiau ar mažiau pavojingų delfinams. Tai morbilivirusai, priklausantys *Paramyxoviridae* šeimai, hepatito B virusas, pasiutligės virusas, poksvirusas, papilomavirusai, adenovirusai. Nelaisvės sąlygomis laikomi delfinai retai užsikrečia virusais, tačiau laisvėje gyvenantys delfinai virusinėmis ligomis serga dažnai. Turbūt pavojingiausi iš žinomų virusų yra morbilivirusai. Nustatyta, kad šie virusai yra sukėlę keletą masinių delfinų gaišimų: 1988 metais prie rytinės JAV pakrantės, 1990–1992 metais – Viduržemio jūroje ir kt.³³ Poksvirusai sukelia delfinų odos pažeidimus. Papilomavirusai gali sukelti odos, skrandžio, lytinių organų pažeidimus. Iš Klaipėdos delfinariumo tik vieno gyvūno kraujo seru-

²⁸ Lawrence, J. D., Buck, J. D., Robeck, T. R. Bacterial diseases of Cetaceans and Pinipeds..., p. 312–324.

²⁹ Patterson, R. A. What's new in *Erysipelothrix rhusiopathiae* research in marine mammals? *Proceedings International association for Aquatic animal Medicine*, CRC Press, 2000, p. 210.

³⁰ Lacave, G., Schalter, L., Fedorka-Cray, P. Cox, E., Goddeeris, B. Identification of the Serotypes of *Erysipelothrix rhusiopathiae* Strains Isolated from Different Cetacean Species. *Proceedings International association for Aquatic animal Medicine*, CRC Press, 2000, p. 341.

³¹ Povilionis, A., Lasinskaitė-Čerkašina, A., Vaičiūvenas, V., Akramas, L. *Medicinos mikrobiologijos pagrindai*. Kaunas, 2000, p. 109.

³² Lawrence, J. D., Buck, J. D., Robeck, T. R. Bacterial diseases of Cetaceans and Pinipeds..., p. 312–324.

³³ Jeffrey, K., Taubenberger, M. T., Kraft, A. E., Lichy, J. H., Reid, A. H., Schulman, F. Y., Lipscomb, T. P. Two Morbilliviruses Implicated in Botlenose Dolphin Epizootics. *Emerging infectious diseases*. Vol. 2, N. 3, 1996, p. 213–215.

mas buvo tirtas dėl morbiliviruso. Gautas atsakymas buvo neigiamas.

Grybelinės ligos

Delfinų grybelines infekcijas gali sukelti įvairūs grybeliai. Tai *Actinomyces*, *Blastomyces*, *Hystoplasma*, *Cryptococcus Candida*, *Aspergillus* ir kitų rūšių grybeliai. Iš Klaipėdos delfinariumo delfinų dažniausiai išskiriami ir grybelines kvėpavimo takų ligas yra sukėlę mieliniai *Candida* rūšių grybeliai. Yra keletas *Candida* rūšių: tai *C. albicans*, *C. krusei*, *C. parapsilopsis*, *C. tropicalis*, *C. glabrata* ir kt. Šie grybeliai priklauso *Deuteromyces* klasei. Jie auga pumpuruodami, sudaro pseudomicelij. Gali augti 37 laipsnių temperatūroje.

Pastaruoju metu pastebima vis daugiau žmonių medicinos problemų, kurias sukelia grybelinės infekcijos³⁴. Manau, kad grybelių sukeltos ligos tarp delfinų taip pat dažnėja, jų sukėlėjai tampa vis atsparesni antigrybeliniams preparatams. Iš delfinų kvėpavimo takų, virškinamojo trakto dažnai išskiriami grybeliai, ir tai laikoma normalios gyvūno mikrofloros dalimi. Tačiau atsiradus palankioms sąlygoms, šie grybeliai tampa patogeniniai. Dažniausi kvėpavimo takų ligų sukėlėjai yra mieliniai *Candida* ir pelėsiniai *Aspergillus* genčių grybeliai³⁵. Šios infekcijos dažnai būna „paslėptos“, lėtinės ir delfinams sunkiai diagnozuojamos. Pagal išplitimą lokaliai ir diseminuotos³⁶ sisteminės smegenų, akių, plaučių, sinusų. Manoma, kad įsigalėti delfinų grybelinėms infekcijoms padeda šie veiksniai: ilgas ir dažnas gydymas antibiotikais, stresinės situacijos, silpnas imunitetas, aplinka³⁷. Kalbant apie aplinką, reikia paminėti, kad daugelyje delfinariumų vanduo dezinfekuojamas chloru. Tai gana efektyvus, patogus ir pigus gyvūnų baseinų dezinfekavimo būdas. Daugelis bakterijų yra jautrios chloro junginiams, tačiau anksčiau minėtos grybelių rūšys tokiam oksidatoriui yra daug atsparesnės. Tai leidžia grybeliams ilgą laiką ir dideliais kiekiais tarpti baseinų vandenyje. *Aspergillus* genties grybelių randama ant sienų, pertvarų, lubų, medinių konstrukcijų. Gali būti, kad ir aplinkos ore, ypač uždaruose delfinariumuose, yra galimybė daugintis grybeliams, nes oras čia dažniausiai būna gana šiltas ir drėgnas.

Kaip minėta, iš delfinų kvėpavimo takų, virškinamojo trakto dažnai išskiriami grybeliai, kurie laikomi normalios gyvūno mikrofloros dalimi, tačiau palankiomis sąlygomis šie grybeliai tampa patogeniniai. Sunku tiksliai nustatyti ribą, kada grybeliai organizme pradeda veikti kaip ligos sukėlėjai.

Lietuvos jūrų muziejaus delfinariume 2006 metais vienas delfinas nugaišo susirgęs grybeline sinusų, plaučių infekcija. Pakitęs gyvūno elgesys pastebėtas 2005 m. gruodžio pabaigoje. Gyvūnas kiek prasčiau dalyvavo treniruotėse, kai kuriais dienomis laiko tarpais buvo kiek pasyvesnis. Dažnai ryte ar naktį kosėjo. Šie elgesio pakitimai pasireiškėdavo ne visada. Kartais delfinas būdavo gana aktyvus ir dėmesingas per treniruotes dienos metu. Įprastai elgėsi naktį.

Norint gauti daugiau objektyvios informacijos, buvo paimti kraujo mėginiai serologiniam ir hematologiniam tyrimui, fibrinogenui nustatyti. Taip pat paimti iškvėpto oro, kraujo mėginiai mikologiniams ir bakteriologiniams tyrimams. Atliktas stemplės ir skrandžio endoskopinis tyrimas.

Kraujo tyrimai buvo neinformatyvūs. Palyginimui pridėdame suaugusių patelių apytiksles fiziologines kraujo parametrų normos ribas (žr. priede 1 lentelė). Nors ir buvo galima įtarti kvėpavimo takų susirgimą, kraujo tyrimai nerodė aktyvaus uždegimo požymių. Nepastebėta jokių stemplės ir skrandžio pakitimų. Atlikus iškvėpto oro tyrimus, nustatytas labai gausus *Candida albicans* ir *Candida tropicalis* augimas. Tuo pat metu buvo nustatinėjamas antigrybelinių preparatų aktyvumas prieš išskirtas *Candida* rūšis. Nustatyta, kad aktyvūs prieš grybelius yra: nystatinas, ketokonazolis, amfotericinas. Visiškai neefektyvus palyginti naujas priešgrybelinis triazolų darinys, pasižymintis stipriu specifiniu antikandidoziniu poveikiu, – flukanazolis³⁸. Neveiksmingi buvo ir itraconazolis, flucitozinas. Dabar jau gaminamas „Phizer“ firmos visiškai naujas azolų grupės antigrybelinis vaistas *Varikonazolis*. Jis gali būti naudojamas tabletėmis ar infuzijomis. Vartojamas „per os“ labai gerai pasisavinamas. Jo efektyvumas įrodytas gydant delfinų *Candida* infekcijas³⁹. Didelis šio vaisto trūkumas – ypač aukšta kaina.

³⁴ Сагон, Д., Фотергулл, А., Ринальди, М. *Определитель патогенных и условно патогенных грибов*. Москва, 2001, с. 3.

³⁵ Dierauf, A. Leslie. *Handbook of Marine mammal medicine...*, p. 24–82.

³⁶ Lasinskaitė-Čerkašina, A., Pavilionis, A., Vaičiuvėnas, V. *Medicinos mikrobiologija ir virusologijos pagrindai*. Kaunas: KMU leidykla, 2003, p. 63.

³⁷ Dierauf, A. Leslie. *Handbook of Marine mammal medicine...*, p. 24–82.

³⁸ Raugalė, A. *Klinikinė pediatrijos farmakologija*. Vilnius: VU leidykla, 1997, p. 224.

³⁹ Van Elk, C. E., Gans, S. J. M., Epping, N. A. *Candida Glabrata bronchopneumonia treated with Vorikonazole in a Tursiops truncatus*. *Annual International association for Aquatic animal Medicine conference*. 2006, p. 111.

Skrodimo metu nustatytas lėtinis aktyvus pūlinis nekrozinis galvos, nosies ertmių ir vidinės ausies srainis uždegimas. Iš uždegimo židinių išskirta *Candida tropicalis* grybelių.

Pagrindiniai sunkumai, diagnozuojant delfinų grybelines infekcijas, yra tai, kad lengviausi ir paprasčiau informatyviausi kraujo, mikrobiologiniai tyrimai dažnai gali būti visiškai nenaudingi, nes esant ir bakterinei, ir virusinei infekcijai taip pat dažnai galimi panašūs kraujo duomenų nukrypimai. Tai normalus ar šiek tiek padidėjęs bendras leukocitų skaičius, įvairaus laipsnio eozinofilija, monocitozė, hipergamaglobulinemija. Taigi tokie duomenys dažnai gali suklaidinti diagnozuojant ligą. Serologiniai testai, nustatant grybelių sukeltas infekcijas, nėra pakankamai tikslūs. Juos gali atlikti tik nedaugelis laboratorijų. Tokie testai Lietuvoje neatliekami.

Parazitinės ligos

Delfinai ir kiti jūrų žinduoliai, gyvendami laisvėje, būna užsikrėtę daugelio rūšių helmintais. Dažnai šie parazitai būna delfinų gaišimo priežastis arba kaip predisponuojantis veiksnys išsivystyti bakterinėms ar virusinėms ligoms.

Delfinariumuose laikomi gyvūnai helmintais užsikrečia retai. Delfinų maitinimui daugiausia naudojama šaldytos iki 21–28°C ir prieš maitinimą atšildytos žuvys. Kol iš gamintojų žuvys patenka į delfinariumus, paprastai praeina mėnuo ir daugiau laiko. Todėl parazitai, esantys žuvyse, neturi galimybių išgyventi. Taip pat delfinariumuose parazitams nėra galimybės rasti tarpinių šeimininkų – taigi užkertamas kelias jų dauginimuisi ir plitimui.

Klaipėdos delfinariume skrodimo metu vienintelį kartą buvo rasta *Gastrophilus pholeter* helmintų delfino, kuris tik prieš metus buvo atvežtas iš laisvės, skrandžio sienelėje. Daugiau helmintų nebuvo rasta nei delfinų kvėpavimo takuose, nei žarnyne, nei kituose organuose.

Pirmuonių dažnai randama delfinariumuose laikomų delfinų organuose. Kvėpavimo takuose aptinkama žiuželinių ir blakstienuotųjų pirmuonių. Manoma, kad jie gali būti oportunistiniai parazitai ar komensalai. Tačiau delfinams susirgus kvėpavimo takų uždegimu, dažnai pastebimas šių pirmuonių gausėjimas.

Turbūt tai vyksta todėl, kad tada maitinimuisi sąlygos tampa palankesnės – daugiau žuvusio epitelio ląstelių liekanų. Kol kas neaišku, ar reikia juos gydyti. Klaipėdos delfinariume laikomų delfinų kvėpavimo takuose taip pat randama šių pirmuonių. Juos lengva aptikti tiriant citologinius delfinų iškvėpto oro mėginius. Sveikuose gyvūnuose dažniausiai aptinkama tik pavienių pirmuonių.

Kiti randami pirmuonys – tai *Toxoplasma gondii*. Daugelis jūrų žinduolių, tarp jų ir delfinai (tiek gyvenantys laisvėje, tiek ir laikomi delfinariumuose), turi aukštus antikūnų titrus prieš šiuos pirmuonis⁴⁰. Vieninteliai žinomi pagrindiniai parazitų šeimininkai – tai kačių šeimos atstovai. Katės gali išskirti didelius ir labai atsparius aplinkos poveikiui toksoplazmų sporų kiekius. Tačiau delfinai maitinasi žuvimis, galvakojais, o toksoplazmos negali parazituoti šaltakraujuose gyvūnuose. Todėl iki šiol neaišku, kokių būdu toksoplazmozės sukėlėjais užsikrečia delfinai. Daromos tik prielaidos, kad galbūt toksoplazmos kartu su lietaus vandeniu patenka į vandenynus, ten kaupiasi vėžiagyviuose, kurie sugeba perfiltruoti didelius vandens kiekius, o pastaruosius praryja žuvis.

Delfinų neužkrečiamosios ligos

Nekokybiška ar blogai atšildyta žuvis, vitaminų ir mineralų trūkumas, nedidelis asortimentas, nesubalansuotas racionas dažniausiai sukelia avitaminozes, virškinamojo trakto ligas. Stengiamės, kad Klaipėdos delfinariume delfinai būtų maitinami ne mažiau kaip keturiomis žuvų rūšimis. Visada su maitinimui skirta žuvimi papildomai duodama vitaminų. Vieni svarbiausių yra B grupės vitaminai, ypač tiaminas. Žuvyse yra fermentas tiaminazė, kuris skaldo B1 vitaminą. Daug šio fermento turi silkinų rūšies žuvis. Esant ti amino trūkumui, delfinams dažniausiai pasireiškia nervų sistemos sutrikimai, galimas ir gyvūnų gaišimas. Kitas svarbus aspektas – tai galimas apsinuodijimas histaminu. Daug histamino yra skumbrėje. Histamino kiekis didėja net ir laikant žuvį gerai sušaldytą. Todėl delfinai turi būti maitinami skumbre, kuri laikyta ne ilgiau kaip keturis mėnesius po sugavimo. Manoma, kad delfinams, besimaitinantiems daug histamino turinčia žuvimi, gali atsirasti skrandžio opų.

⁴⁰ Dubey, J. P., Zarnke, R., Thomas, N. J., Wong, S. K., Van Bonn, W., Brigs, M., Davis, J. W., Ewing, R., Mense, M., Kwok, O. C. H., Ramand, S., Thullies, P. *Toxoplasma gondii* and *Sarcocystis canis* – like infections in marine mammals. *Veterinary Parasitology*, 116, 2006, p. 290.

Delfinas Argas, atvežtas į Klaipėdos delfinariumą, pradėjo sirgti. Gyvūnas buvo pasyvesnis, daugiausia laiko praleisdavo gulėdamas vandens paviršiuje. Apetitas būdavo labai nepastovus. Suėdęs kelias žuvis jis nu-plaukdavo šalin, buvo galima įtarti pilvo srities skausmą dėl pariestos žemyn uodegos. Po kiek laiko atrodydavo, kad gyvūnas vėl alkanas, bet jam suėdus kelias žuvis, elgesys vėl kartodavosi. Buvo įtartas virškinamojo trakto susirgimas. Gyvūnas ištirtas gastrokopu. Tyrimo metu rasta opų distalinėje stemplės dalyje ir pirmajame skrandžio maiše. Buvo paimti skrandžio gleivinės mėginiai ir ureaziniu testu nustatyta *Helicobacter pylori*.

Delfinai dažnai praryja pašalinius daiktus. Tai gali būti treniravimui skirtas inventorius, atsitiktinai ar lankytojų į baseinus įmesti daiktai. Dažniau pašalinius daiktus praryja jauni gyvūnai. Tačiau Klaipėdos delfinariume kamuolius buvo prariję ir suaugę ar vyresni gyvūnai. Nežinoma, kodėl jie tai daro. Manoma, kad tai labiau susiję su žaidimu. Įtarus, kad gyvūnas galėjo praryti pašalinį daiktą, lengviausia yra jį patikrinti endoskopu. Praryti guminiai ar plastikiniai daiktai, veikiant skandžio rūgščiai, gali sukietėti ir tapti aštrūs. Aštrūs pašaliniai kūnai lengvai pažeidžia skrandžio sienelę. Pašaliniai daiktai šalinami endoskopu arba tiesiog ištraukiami ranka.

Delfinai labai gerai orientuojasi aplinkoje, turi labai greitą reakciją. Tačiau delfinariumuose pasitaiko, kai jie patiria įvairaus pobūdžio traumas. Gali atsitrengti į baseinų sienas, iššokę aukštai kristi ant baseino kraštų. Delfinai susilaužo žandikaulius, jiems gali lūžti šonkauliai. Taip pat delfinai gali apkandžioti vienas kitą, besiaiškindami santykius. Šios traumos labai dažnos, tačiau retai būna pavojingos, nes jų dantys nedideli, todėl ir sužeidimai būna nestiprūs.

Delfinai gali sirgti įvairiomis vėžio formomis. Pastebėta, kad paskutinius 20 metų padaugėjo delfinų vėžinių susirgimų, tačiau tai galima susieti ir su tikslesne patologine gyvūnų analize⁴¹.

Delfinai – gyvūnai, didesnę gyvenimo dalį praleidžiantys po vandeniu. Klaipėdos delfinariume nėra po-

vandeninių vaizdo kamerų, o apžvalgos iluminatoriai sumontuoti žiūrovų baseino sienose. Tai nėra patogu stebėti gyvūnus. Todėl yra sunkiau pastebėti pirmuosius gyvūnų ligos simptomus. Gal taip yra todėl, kad laukiniai gyvūnai stengiasi neparodyti savo silpnumo ar negalavimo, norėdami išvengti kitų gyvūnų dominavimo jų atžvilgiu ir išlaikyti užimamą vietą ant bandos hierarchijos laiptelio. Pastebėjus kokius nors staigius delfinų tarpusavio santykių pasikeitimus, visada reikia išsiaiškinti, ar tam neturi įtakos delfinų sveikatos būklė. Pavyzdžiui, staiga dominuojantis gyvūnas pradeda užleisti vietą ar paklusti anksčiau žemesnėje vietoje buvusiam gyvūnui. Toks ar panašus delfinų elgesys yra pastebimas ir kituose delfinariumuose. Labai svarbu kuo anksčiau pastebėti ligos simptomus ir diagnozuoti ligą. Delfinai gana jautrūs gyvūnai, todėl dažnai suserga ir turi būti gydomi.

Gydant bakterines infekcijas visada reikia atsižvelgti ir į grybelinių infekcijų galimybę. Dažnai anti-grybeliniai preparatai turi būti skiriami profilaktiškai kartu su antibiotikais.

Delfinai – greitai stresą patiriantys gyvūnai, todėl diagnozuojant ar gydant juos reikia į tai atsižvelgti. Mūsų stebėjimais, geriausia, kai ligai diagnozuoti ar gydyti neprireikia delfinų gaudyti ir juos imobilizuoti. Tai daug lengviau ir gyvūnui, ir delfinariumo darbuotojams. Tačiau pastebėjus pavojingus ligų simptomus reikia skubiai gauti kuo daugiau informacijos ir pradėti gydymą. Klaipėdos delfinariume delfinai dažniausiai sirgo kvėpavimo takų ligomis.

Apibendrinus literatūros analizės ir mūsų stebėjimo rezultatus galima teigti, kad Lietuvos jūrų muziejaus delfinariume delfinai serga panašiomis ligomis kaip ir kituose pasaulio delfinariumuose. Diagnozuodami ligas stengiamės naudotis visais tyrimų metodais, taikomais kituose delfinariumuose ir aprašytais literatūros šaltiniuose. Tačiau ligas diagnozuoti sunku dėl to, kad ne visada įmanoma greitai nusiųsti mėginius ir gauti tyrimų atsakymus iš specializuotų jūrų žinduolių tyrimų laboratorijų. ■

⁴¹ Dierauf, A. Leslie. *Handbook of Marine mammal medicine...*, p. 24–82.

LITERATŪRA

- Bryden, M. M., Harrison, R. (eds.). *Research on Dolphins*. Oxford, New York, Toronto: Clarendon Press, 1986.
- Citvaras, V. *Epizootologija*. Vilnius, 1991.
- Conquaud, L. A survey of the Environments of Cetaceans in Human Care. *Aquatic Mammals*. Vol. 31(3), 2005.
- Dierauf, A. L. *Handbook of Marine Mammal Medicine: Health, Disease, and Rehabilitation*. CRC Press, 1986.
- Dierauf, A. L., Gulland, F. M. D. (eds.). *CRC Handbook of Marine Mammal Medicine*. Second edition. New York, Washington, D.C.: CRC Press Boca Raton, 2001.
- Dubey, J. P., Zarnke, R., Thomas, N. J., Wong, S. K., Van Bonn, W., Briggs, M., Davis, J. W., Ewing, R., Mense, M., Kwok, O. C. H., Romand, S., Thulliez, P. *Toxoplasma gondii, Neospora caninum, Sarcocystis neurona, and Sarcocystis canis-like-infections in marine mammals*. *Veterinary Parasitology*, 2003.
- Dunn, J. L., Buck, J. D., Robeck, T. R. Bacterial diseases of cetaceans and pinnipeds. *CRC Handbook of Marine mammal medicine*. Second edition. New York, Washington, D.C.: CRC Press Boca Raton, 2001.
- Geraci, J. R., Aubin, D. J. St., Hicks, B. D. *The epidermis of odontocetes: a view from within*. 1986.
- Gulland, F. M. D., Lowenstein, L. J., Parker, T. R. *Non infectious diseases*. 2001.
- Jauniaux, T., Bouqueneau, J. M., Coignoul, F. (eds.). *Marine Mammals, Seabirds and Pollution of Marine Systems*. 1997.
- Jeffrey, K., Taubenberger, M. T., Kraft, A. E., Lichy, J. H., Reid, A. H., Schulman, F. Y., and Lipscomb, T. P. Two Morbilliviruses Implicated in Bottlenose Dolphin Epizootics. *Emerging infectious diseases*. Vol. 2, N. 3, 1996.
- Karazija, R., Jurgaitis, A. *Veterinariinė patologija*. Vilnius, 1989.
- Lacave, G., Schalter, L., Fedorka-Cray, P., Cox, E., Goddeeris, B. Identification of the Serotypes of *Erysipelothrix rhusiopathiae* Strains Isolated from Different Cetacean Species. *Proceedings International association for Aquatic animal Medicine*. CRC Press, 2000.
- Lasinskaitė-Čerkašina, A., Pavilionis, A., Vaičiuvėnas, V. *Medicinos mikrobiologija ir virusologijos pagrindai*. Kaunas: KMU leidykla, 2003.
- Matusevičius, A. *Veterinarijos gydytojo vadovas*. Vilnius, 1998.
- Miller, W. G., Adams, L. G., Ficht, T. A., Norman, F. Ch., Prayeur, J. P., Deanne, R. H., House C., Ridgway, S. H. Brucella-induced abortions and Infection in Bottlenose dolphins (*Tursiops truncatus*). *Journal of Zoo and Wildlife Medicine*. Vol. 30(1), 1999.
- Patterson, R. A. What's new in *Erysipelothrix rhusiopathiae* research in marine mammals? *Proceedings International association for Aquatic animal Medicine*. CRC Press, 2000.
- Pavilionis, A., Lasinskaitė-Čerkašina, A., Vaičiuvėnas, V., Akramas, L. *Medicinos mikrobiologijos pagrindai*. Kaunas, 2000.
- Raugalė, A. *Klinikinė pediatrijos farmakologija*. Vilnius: VU leidykla, 1997.
- Ridgway, S. H. Dolphins brain size. *Research on dolphins*. Oxford, New York, Toronto: Clarendon Press, 1986.
- Rozanova, E. I., Ustinova, E. N., Tumanov, Yu. V., Kuvshinova, I. N., Shestopalov, A. M. *Toxoplasmosis, brucellosis and Morbillivirus infection in the Black sea bottlenose dolphin (Tursiops truncatus)*. *Marine mammals of the Holarctic*. Moscow, 2004.
- Van Elk, C. E., Gans, S. J. M., Epping, N. A. *Candida Glabrata bronchopneumonia treated with Voriconazole in a Tursiops truncatus*. *Annual International association for Aquatic animal Medicine conference*. 2006.
- Матишева, С. К. *Анатомо-физиологические особенности дельфинов*. Севастополь, 2005.
- Сатон, Д., Фотергулл, А., Ринальди, М. *Определитель патогенных и условно патогенных грибов*. Москва, 2001.
- Соколов, В. Е., Романенко, Е. В. *Черноморская афалина Tursiops truncatus ponticus. Морфология, физиология, акустика, гидродинамика*. Москва, 1997.
- Яблоков, А. В., Белькович, В. М., Борисов, В. И. *Киты и дельфины*. Москва, 1972.

PRIEDAS

1 lentelė

	2005.11.25	2006.01.06	Normos ribos
	6,1	7,6	3,5–8,5
R Eritroc. T/L	3,8	3,35	3,5–4,5
R Retik. %	4	4,3	1,5–2,5
P Tromboc. T/L	194	278	278
H Hmogl. g/l	160	156	150–170
H Hematokr.	0,46	0,4	0,4–0,48
E Er. nus. mm/h	2	1	1–4
E EOS%	14	18	18–25
L Lazd.%	1	5	1–5
S Segm %	68	50	55–65
Lim %	13	22	20–25
Mon %	4	5	1–5
Šlapalas mmol/l	14,05	14,3	12–21
K Kreatininas mmol/l	132,39	188,66	140–210
GOT U/L	271	141	130–300
GPT U/L	51	25	25–60
GGT U/L	52,85		
ALP U/L	993	754	754
L LD H U/L	763	777	650–900
NA mmol/l	159,3	158,9	156–161
K mmol/l	3,32	3,41	3,2–3,8
Cl mmol/l	121,3	119,2	117–120
Fe mmol/l	16,7	19,8	25–30
Gluk. mmol/l	4,52	4,93	4,2–5,2
Bili. mmol/l	4	2	1–4
Bendras balt. g/l		80,7	50–80
Fi Fibrinogenas g/l	1,99	1,94	1,4–2,3

RUONIAI LIETUVOS TERITORINIUOSE VANDENYSE

Arūnas GRUŠAS

Lietuvos jūrų muziejaus Jūrų žinduolių ir paukščių skyriaus vėdėjas

Pavel KULIKOV

Lietuvos jūrų muziejaus muziejininkas biologas

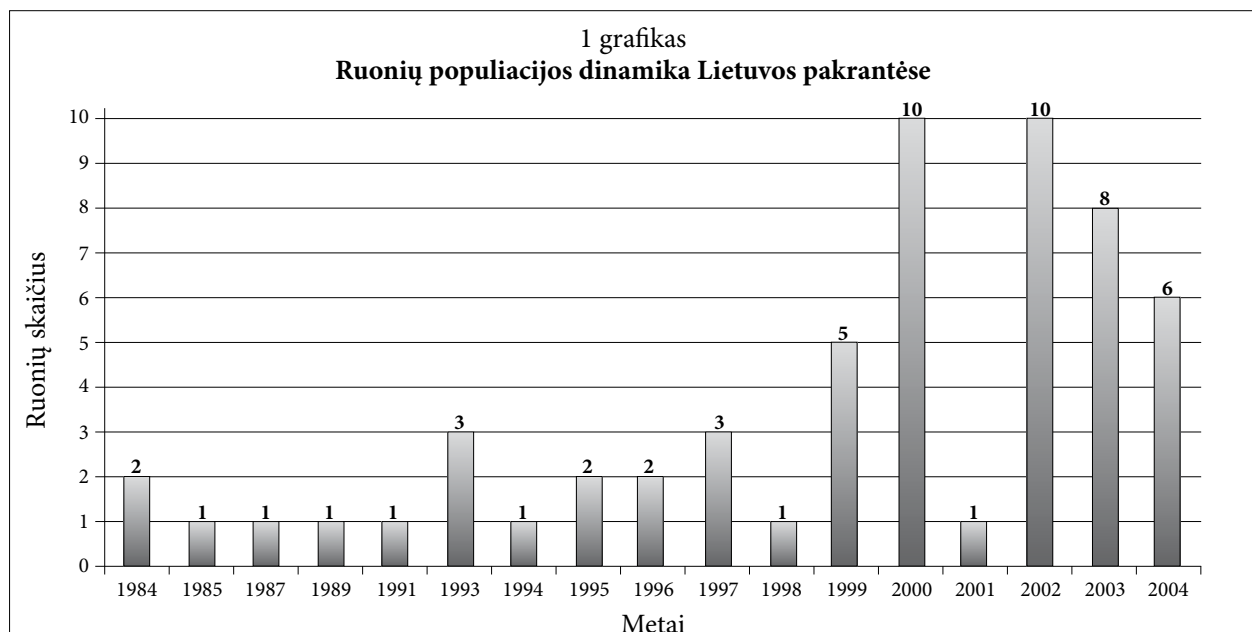
Lietuvos teritoriniai vandenys ir išskirtinė ekonominė zona aprėpia apie 7 tūkst. km² akvatoriją. Lietuvos vandenyse aptinkami pilkieji (*Halichoerus grypus*) ir žieduotieji ruoniai (*Phoca hispida*). Ir nors Lietuvai priklauso apie 100 kilometrų Baltijos jūros pakrantės, ruonius stebi ir veisia tik viena institucija – Lietuvos jūrų muziejus. Turimi duomenys nėra tikslūs, nes šie darbai vykdomi labiau visuomeniniu pagrindu negu moksliniu. Išsamiesiems moksliniams tyrimams nėra sudarytos sąlygos, trūksta finansavimo ir specialistų. Iki 1987 m. duomenys apie pastebėtus ruonius gauti iš monografijos „Lietuvos fauna“ ir surinkti iš senų pajūrio žvejų atsiminimų (1 priedas). Tačiau šie duomenys suteikia informaciją tik apie stebėjimo laiką (metus) ir vietas.

1990 m. duomenų apie ruonių populiacijos dydį, jų sveikatos būklę buvo bandoma gauti atlikus gyventojų, gyvenančių Baltijos jūros pakrantėje, anketi-

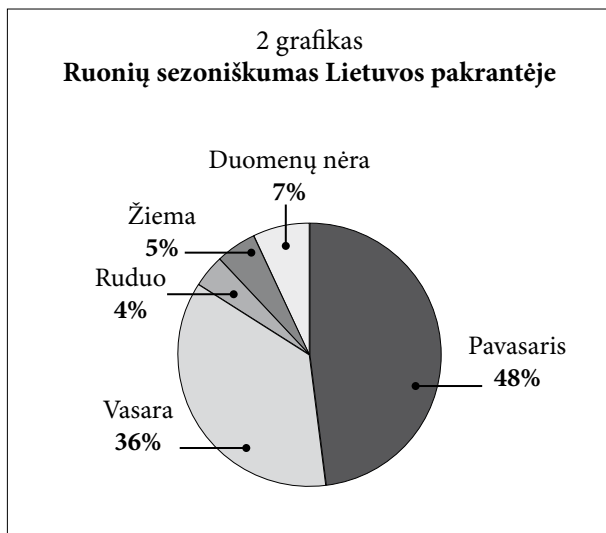
nę apklausą, bet šis būdas nepasiteisino, nes žmonės buvo pasyvūs pildydami anketas. Kitais metais buvo pasiūlytas kitoks būdas – apie Baltijos jūroje matytus ruonius pranešti telefonu. Tokią informaciją buvo prašoma suteikti ne tik žvejų, bet ir visuomenės. Tai buvo paskelbta laikraščiuose ir per televiziją. Taigi nuo 1991 metų pradėta gauti pirmieji duomenys iš žmonių (2 priedas). Tikrinant gautus duomenis stengtasi aprašyti ruonių stebėjimo vietas, biotopą, laiką, pagal galimybes – apytikslį kūno ilgį, elgsenos ypatumus.

Lietuvos teritoriniuose vandenyse ruoniai nuolat negyvena, o tik atplaukia kartu su migruojančiomis žuvimis. Todėl mes negalime pasakyti tikslaus gyvūnų skaičiaus. Tačiau remiantis gautais pranešimais ryškėja tendencija, kad paskutiniu metu ruonių mūsų pakrantėje gausėja (1 grafikas). Grafike pavaizduoti matytų gyvų ir rastų kritusių ruonių skaičiai 1984–2004 metais. Nepatikrinti duomenys neįtraukti.

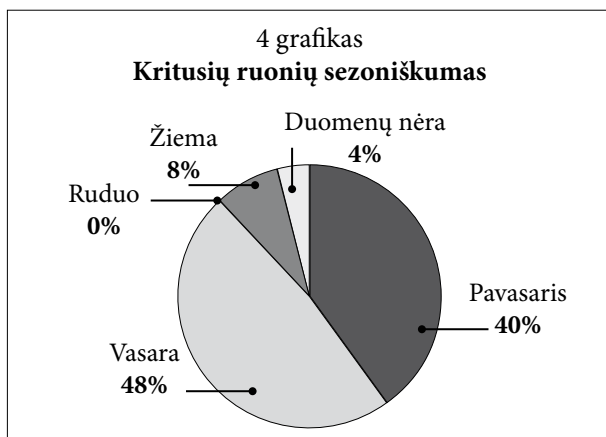
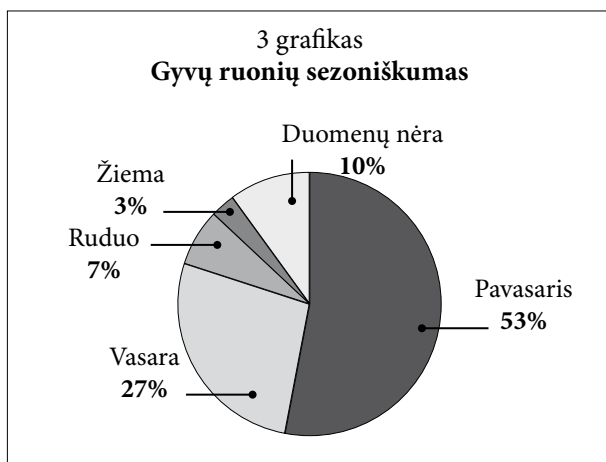
1 grafikas
Ruonių populiacijos dinamika Lietuvos pakrantėse



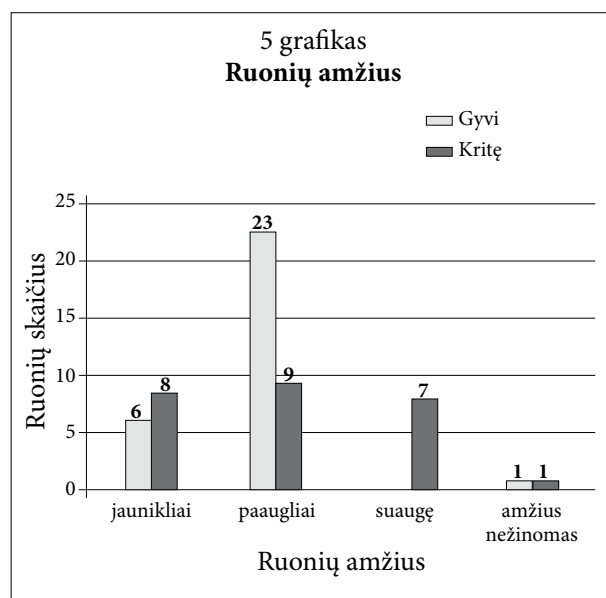
Dažniausiai ruoniai stebimi ankstyvą pavasarį, t. y. ruonių intensyvios migracijos metu (2 grafikas) po 1 ar 2, rečiau grupelėmis po 5. Grafike pavaizduoti matytų gyvų ir rastų kritusių ruonių skaičiai 1984–2004 metais.



Iš grafiko matyti, kad vasarą mūsų pakrantėje ruonių aptinkama taip pat neretai. Tačiau dažniausiai tai būna pavasarinio migravimo metu atsilikę ruoniai – kritę arba išsekę (3, 4 grafikai).



Tai būna lytiškai nesubrendę tų metų jaunikliai arba 2–3 metų amžiaus ruoniai (5 grafikas). Tai yra viena iš priežasčių, kodėl mūsų pakrantėse ruoniai vaikų neveda. Kita priežastis, mūsų manymu, – per intensyvi žmonių veikla priekrantės zonoje. Lietuvos pakrantės gulyklos priklauso ruonių populiacijos pakraščio gulyklų tipui. Jos negausios ir nestabilios. Jose pilkieji ruoniai nesudaro kolonijų, būdingų tipinėms Šiaurės Baltijos gulykloms prie Estijos, Suomijos ir Švedijos pakrančių. Jauni ruoniai migruoja į pagrindines Baltijos pilkųjų ruonių populiacijos gulyklas, kur susiformavus glaudiems socialiniams ryšiams, jose pasilieka. Tai rodo ir ruonių, paleistų į laisvę, pavyzdžiai.



Nuo 1991 m. 14 Lietuvos jūrų muziejuje gimusių ir iki vienerių metų paaugintų ruoniukų buvo paleista į Baltijos jūrą (3 priedas). Ruoniai buvo žymimi įvairiais būdais: plastmasiniais žymekliais ant užpakalinių galūnių, išdeginimu skystu azotu. Vienas iš šių ruonių buvo rastas negyvas Danijos pakrantėje. Dar vienas 1 metų patinėlis, užaugintas Lenkijoje, Helo biologinėje stotyje, buvo paleistas Lietuvos teritorijoje su radijo impulsų davikliu, kurio signalai vėliau buvo užfiksuoti Saaremo salų rajone, Estijoje, kur ruoniukas išbuvo visą vasarą.

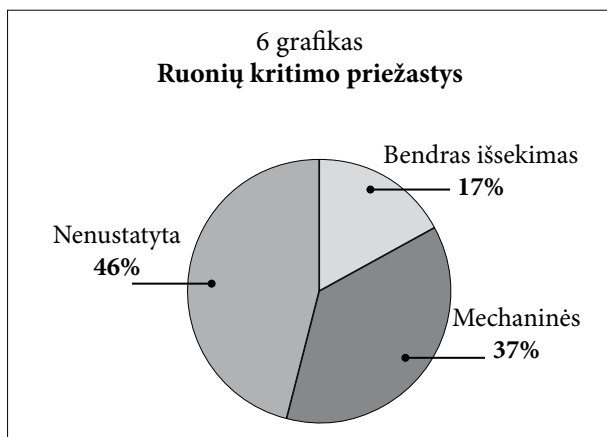
Spėjama, kad pagrindinė ruonių klajojimo priežastis – menki Lietuvos priekrantės žuvų ištekliai. Lietuvos ekonominės zonos žuvų bendriją formuoja toli migruojančios ar nuolat klajojančios žuvų rūšys. Jų kiekis priekrantėje, prie ruonių gulyklų, sezoniskas ir nepastovus. Apie ruonių mitybą Lietuvos priekrantėje sprendžiama tik pagal tinkluose apgautas žuvis.

Dažnai arčiau žvejybos barų įsikūrę ruoniai apgraužia į tinklus įkliuvusias menkes (5 pranešimai), strimeles, stintas (2). Pagal dažnai subjektyvius žvejų įvertinimus negalima spręsti apie ruonių suvartojamą žuvų kiekį ir padaromą žalą. Lietuvos jūrų muziejuje ruonis per dieną suėda iki 10 kg žuvų.

Ruonių kritimo priežasčių ir užsikrėtimo helmintais Lietuvoje netiria jokia institucija, tačiau 1999–2002 metais Žuvininkystės tyrimų laboratorija tyrinėjo žuvų apsikrėtimą parazitų lervomis, kurių galutiniai nešiotojai yra ruoniai.

Per 1914–2004 m. Lietuvos pakrantėje rasti 36 negyvų ruonių kūnai (4 priedas), iš jų 2 žieduotųjų ruonių ir 34 pilkųjų ruonių. Pagal dantų žymes daugelis jų buvo 1–2 ar 3 metų amžiaus. Ne visais atvejais buvo įmanoma nustatyti suaugusių ruonių kritimo priežastis (6 grafikas). Pagrindinės nustatytos suaugusių ruonių kritimo priežastys buvo: mechaninės (palūpyje įstrigę kabliukai, sukėlę sepsį; sulaužytos galūnės ar sulaužyta kaukolė; įsipainioję į tinklus ir paskendę) – 37%, išsekę – 17%. 46% ruonių kritimo priežasčių nustatyti nepavyko. Greičiausiai tai į tinklus papuolę atsitiktiniai laimikiai, vėliau žvejų išpainioti ir išmesti į jūrą. Trys iš jų turėjo pastebimas užsmaugimo žymes ties priekiniais plaukmenimis ar įstrigusias tinklo liekanas. Trys negyvų jauniklių kūnai rasti V–VII mėnesiais. Ruonikai buvo mėnesio ar daugiau amžiaus ir buvo < 50 cm ilgio. Visais atvejais kūneliai buvo gerai išsilaukę, su bendro išsekimo žymėmis. Rasti žvėreliai nesvėrė 12 kg. Spėjama, kad išsekimas grėsė ir rastiems gyviems pūkuotukams, jei jie nebūtų laiku paimti į Lietuvos jūrų muziejų ir dirbtinai maitinami.

Dabartiniu Baltijos jūros vystymosi laikotarpiu dėl aplinkos sąlygų ir besaikės žvejybos daugelio verslinių žuvų ištekliai sumažėjo. Nors Lietuvos teritorijos ekonominėje zonoje gyvena nedidelė ruonių popula-



cija, dažnai jie kelia žvejų nepasitenkinimą. Ruoniai išdrasko žvejų tinklus, suėda užkibusias menkes. Tikriausiai tai vyksta dėl per didelio žvejybos intensyvumo priekrantės zonoje (1 lentelė).

1 lentelė

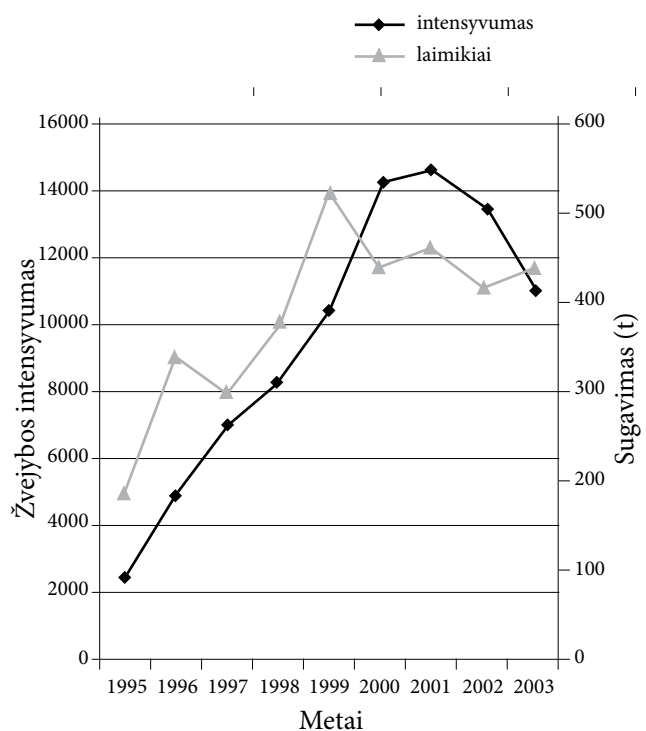
Žvejybos intensyvumo dinamika priekrantės zonoje

Metai	Bendras pastatytų tinklų ilgis per metus (km)
1995	2523,3
1996	4959,7
1997	6900,6
1998	8257,4
1999	10 490
2000	14 280
2001	14 682
2002	13 179
2003	10 995

Tai matyti ir 7 grafike.

7 grafikas

Bendro žuvų laimikio ir žvejybos intensyvumo dinamika priekrantėje 1995–2003 m.



2003 m. gausesni žuvų laimikiai priklausė nuo antrarūšių žuvų žvejybos intensyvumo padidėjimo. Ruonių pagrindinę mitybos bazę sudarančių žuvų (menkių, plekšnių, strimelių) ištekliai yra sumažėję (2 lentelė).

2 lentelė

Verslinių žuvų rūšių laimikiai 2002 ir 2003 m. Baltijos jūros Lietuvos priekrantėje ir jų palyginimas

Laimikis (t) 2002 m.								
Menkė	Strimelė	Upinė plekšnė	Uotas	Stinta	Starkis	Žiobris	Lašiša ir šlakys	Kitos
106,8	81,3	36,2	16,0	87,1	48,1	18,3	11,5	8,8
Laimikis (t) 2003 m.								
Menkė	Strimelė	Upinė plekšnė	Uotas	Stinta	Starkis	Žiobris	Lašiša ir šlakys	Kitos
104,2	57,6	22,6	10,7	197,1	24,9	13,7	4,1	7,0
Skirtumas (t) = (Laimikis (t) 2003 m. – Laimikis (t) 2002 m.)								
Menkė	Strimelė	Upinė plekšnė	Uotas	Stinta	Starkis	Žiobris	Lašiša ir šlakys	Kitos
-2,6	-23,7	-13,6	-5,3	110	-23,2	-4,6	-7,4	-1,8

Deja, Lietuvos žvejai neieško kompromiso ir žuvų gauda pigiausiais statomaisiais tinklais. Apie atbaidymo priemones nėra net kalbos, tačiau reikalaujama iš

Vyriausybės kompensacijų už sugadintus tinklus. Jų manymu, ruoniais turi rūpintis tik Vyriausybė, kuriai ši tema yra neaktuali. ■

1 priedas. Literatūriniai duomenys apie stebėtus gyvus ruonius

Data	Vieta	Skaičius	Fakto apibūdinimas	A*	Lc/cm	Šaltiniai
1914	Šventoji	1	Šventojoje ruonis apkandžiojo rusų armijos kareivį.	?	?	Žvejų prisiminimai
1938–1939	Šventoji	1	Šventojoje nelaisvėje laikytas ruoniukas.	?	?	Skeiveris 2001
1954	Nida	5	Rugpjūčio 6 d. vakare jūroje atokiai nuo kranto stebėti penki ruoniai (trys jaunikliai ir du suaugėliai).	?	?	Gudelis 1954
1960	Nida–Juodkrantė	1	Stebėtas ilgasnukis ruonis.	?	?	Prūsaitė et al. 1990
1967	Juodkrantė	1	Stebėtas ilgasnukis ruonis.	?	?	Prūsaitė et al. 1990
1978	Juodkrantė	1	Stebėtas ilgasnukis ruonis.	?	?	Prūsaitė et al. 1990
1979	Nida Klaipėda	1	Stebėtas ilgasnukis ruonis.	?	?	Prūsaitė et al. 1990
		1	Ties Klaipėdos pietiniu molu stebėtas ilgasnukis ruonis.	?	?	Prūsaitė et al. 1990
1982	Klaipėda Klaipėda	1	Ties Klaipėdos pietiniu molu stebėtas ilgasnukis ruonis.	?	?	Prūsaitė et al. 1990
		1	Danės upėje stebėtas ilgasnukis ruonis.	?	?	Prūsaitė et al. 1990
1983	Juodkrantė Šventoji	1	Stebėtas ilgasnukis ruonis.	?	?	Prūsaitė et al. 1990
		1	Stebėtas ilgasnukis ruonis.	?	?	Prūsaitė et al. 1990
1984	Giruliai Klaipėda	1	Stebėtas ilgasnukis ruonis.	?	?	Prūsaitė et al. 1990
		1	Danėje stebėtas ilgasnukis ruonis.	?	?	Prūsaitė et al. 1990
1989	Preila	1	Stebėtas ilgasnukis ruonis.	h	< 120	Prūsaitė et al. 1990

2 priedas. Duomenys apie stebėtus gyvus ruonius

Data	Vieta	Skaičius	Fakto apibūdinimas	A*	Lc/cm	Šaltiniai
1987	Klaipėda	1	Pavasarij ant šiaurinio molo rastas ruoniukas. Muziejuje auginamas 15 metų. Galbūt tai buvo vietinis – vietoje gimęs.	j	< 50	A. Grušas (neskelbti duomenys)
1991	Kuršių marios	1	Gegužės mėn. Pabaigoje Kuršių mariose ties Juodkrante stebėta ruoniukė Magdė.	h	< 120	S. Jablonskis (žodinis pranešimas)
	Šventoji	1	Spalio mėn. stebėta Magdė. Prie Šventosios uosto molo ją maitino žvejai.	h		A. Grušas (žodinis pranešimas)
1993	Karklė	1	Balandžio 24 d. pastebėta jauna ilgasnukio ruonio patelė. Paimta į muziejaus baseiną. 1993 07 12 krito.	h	< 120	S. Jablonskis (žodinis pranešimas)
	Preila	1	Balandžio 10–12 d. telefonu pranešta apie ties Preila rastą ruoniuko jauniklį. Nuvykus į įvykio vietą jauniklio nerasta.	h	?	S. Jablonskis (žodinis pranešimas)
	Smiltynė	1	Liepos 11 d. jūroje netoli kranto ties Smiltynės gelbėjimo stotimi stebėtas pilkasis ruonis.	h	?	S. Jablonskis (žodinis pranešimas)
1994	Karklė	1	Pavasarij ant Žambės akmens stebėtas besišeriantis ilgasnukis ruonis.	h	80–100	G. Gražulevičius (žodinis pranešimas ir nuotrauka)
1995	Karklė	1	Balandžio mėn. pasieniečiai muziejui perdavė ilgasnukio ruonio jauniklį, kuris po 2 savaičių nugaišo.	j	< 50	A. Grušas (žodinis pranešimas)
	Nemirseta	1	Liepos 11 d. stebėtas 120 cm ilgio ruonis.	h	< 120	A. Grušas (žodinis pranešimas)
1996	Karklė–Melnragė	1	Gegužės–lapkričio mėn. (iki užšalant) Karklės ir Melnragės ruože nuolat sutinkamas (5 kartus) ir fotografuojamas tas pats pilkojo ruonio jauniklis.	h	110–130	A. Grušas (žodinis pranešimas ir nuotraukos)
1997	Nemirseta	1	Gegužės 11 d. matytas 130 cm ilgio ruonis (2 metų amžiaus).	h	< 130	G. Gražulevičiaus nuotrauka
1998	Melnragė–Karklė	1	1997–1998 m. vietiniai žvejai vasaros pradžioje ties Melnrage, Karkle, ties Plazės gamtiniu rezervatu, atviroje jūroje prie statomųjų tinklų matė plaukiojančius ruonius (7 pranešimai).	h	< 130	A. Grušas (žodinis pranešimas)
1999	Karklė	1	Kovo 24–27 d. ant Žambės akmens stebėtas besišeriantis ruonis Kryžiukas. Jaunas patinas.	h	< 120	R. Skeiveris (neskelbti duomenys, nuotrauka)
	Karklė	1	Birželio 9 d. stebėtas vienas (ko gero, tas pats) pilkojo ruonio šiųmetukas (17 pranešimų).	h	< 120	Vietiniai žvejai, poilsiautojai,
	Melnragė–Giruliai	1	Melnragės–Girulių paplūdimiuose pastebėtas plaukiojantis jūroje ir besiilsintis ant kranto ruonis.	h	< 120	A. Grušas (žodinis pranešimas, nuotrauka) Fotografuota A. Grušo, V. Vokietaičio, R. Skeiverio ir kt.

Data	Vieta	Skaičius	Fakto apibūdinimas	A*	Lc/cm	Šaltiniai
2000	Šventoji	1	Kovo mėn. ties Šventąja kelias savaites prie statomųjų tinklų stebėti plaukiojantys 1–3 ruoniai	h	<140	Jungtinio žvejų posėdžio 2000 03 24 protokolas
	Būtingė	1	Vienas ant Būtingės terminalo vamzdžio gulintis ruonis stebėtas ir rodytas per televiziją.	h	<140	A. Grušas (žodinis pranešimas)
	Šventoji	3?	3–5 ruoniai periodiškai stebėti Šventojoje ant bujų.	h	<140	Žvejų pasakojimai
	Melnragė–Giruliai	1	Balandžio–rugsėjo mėn. gauta 18 pranešimų apie, spėjama, tą patį smalsų ruoniuką Melnragės ir Girulių paplūdimiuose.	h	<120	A. Grušas (žodinis pranešimas)
	Smiltynė	1	Balandžio mėn., spėjama, kad tas pats 2 metų amžiaus ruoniukas (Kryžiukas) stebėtas ir fotografuotas Smiltynės paplūdimyje.	h	<140	A. Grušas (žodinis pranešimas)
	Giruliai	1	Rugpjūčio 9 d., spėjama, kad tas pats 2 metų amžiaus ruonis stebėtas ir fotografuotas Girulių paplūdimyje.	h	<140	K. Baranauskas, R. Skeiveris (nuotrauka)
	Palanga	1	Gruodžio 5 d. paplūdimyje stebėtas pilkasis ruonis.	h	<130	V. Vizgirdas (žodinis pranešimas)
2001	Smiltynė	1	Balandžio 5 d. Smiltynėje prie molo stebėtas ilgasnukio ruonio jauniklis (antrametis).	h	<140	A. Buiškys (žodinis pranešimas)
2002	Nida		Birželio 13 d. rastas ruoniukas (13 kg) su sužeistu ir išopėjusiu apatiniu žandikauliu. Išgydytas Lietuvos jūrų muziejuje	j	< 90	A. Grušas (žodinis pranešimas)
	Karklė		Birželio mėn. Karklėje žvejai tinklais sugavo du ruoniukus.	h	< 80	Žvejo pasakojimas A. Grušas (žodinis pranešimas)
	Klaipėda		Liepos 6–7 d. Klaipėdos sąsiauryje prie senosios Smiltynės perkėlos stebėtas jaunas ilgasnukis pilkasis ruonis.	h	< 120	E. Bacevičius (žodinis pranešimas)
	Lazdėnai		Liepos 30 d. Lazdėnuose, Nemuno pakrantėje, stebėtas jaunas metinukas ilgasnukis ruonis.	h	< 120	A. Grušas (žodinis pranešimas)
	Saaremo sala		Gegužės 31 d. vienas žymėtas ruonis (P-1 Adomas) stebėtas prie Saaremo salų.	h	< 120	A. Grušas (žodinis pranešimas)
	Karklė		Lapkričio 15 d. žvejai matė išlipusį į krantą ruonį.	?	?	A. Grušas (žodinis pranešimas)
2003	Giruliai	1	Balandžio 6 d. rastas nusilpęs ruoniukas Girulis. Išgydytas Lietuvos jūrų muziejuje.	j	< 90	A. Grušas (žodinis pranešimas)
	Palanga	1	Balandžio 8 d. rasta nusilpusi ruoniukė Palangutė. Išgydyta Lietuvos jūrų muziejuje.	j	< 90	A. Grušas
	Malkų įlanka	1	Birželio 7 d. rastas bejėgis ruoniukas su kraujuojančia žaizda ant nugaros. Muitininkai paleido jį atgal į marias.	h	?	

Data	Vieta	Skaičius	Fakto apibūdinimas	A*	Lc/cm	Šaltiniai
2004	Nida	1	Balandžio 8 d. marių pusėje prie krantinės stebėtas ruonio jauniklis. Gali būti, kad tą patį ruoniuką prieš savaitę matė prie laivų kapinyno.	j	?	Žodinis pranešimas
	Nerija 13 km	1	Balandžio 8 d. jūros pusėje, ties 13 km, stebėtas pilkasis ruonis, plaukiantis pietų link. Gali būti, kad tai vienas iš paleistų muziejaus ruonių.	j	<120	Žodinis pranešimas
	Būtingė	?	Kovo 8 d. žvejai tinkluose rado sudraskytų menkių.	?	?	Žvejų žodinis pranešimas
	Būtingė	?	Nuo balandžio mėn. pradžios iki birželio mėn. ruoniai draskė tinkluose menkes.	?	?	Žvejų žodinis pranešimas
2005	Nemirseta	1	Kovo 31 d. iš Nemirsetos į Lietuvos jūrų muziejų atgabentas nusilpęs pilkojo ruonio jauniklis. Patelė rasta krante.	j	Svoris 15,5 kg Ilgis 95	Karinis oro laivynas

* j – jauniklis, h – paauglys, ? – amžius nežinomas.

3 priedas. Į jūrą paleisti ruoniai

Data	Vieta	Kiekis	Fakto apibūdinimas	A*	Lc/cm	Šaltiniai
1991	Baltijos jūroje (3–4 km į pietvakarius nuo Klaipėdos miesto pietinio molo)	3	Gegužės 18 d. Baltijos jūroje, 3–4 km į pietvakarius nuo Klaipėdos, buvo išleisti trys Lietuvos jūrų muziejuje išauginti ilgasnukiai / pilkieji ruoniai: Magdė (4 metų su ženklų LH 1511), Galis (2 metų, Nr. LH 1510), Kopa (2 metų, Nr. LH 1509).	H	< 120	A. Grušas (neskelbti duomenys)
	Danijos pakrantė Baltijoje		Spalio mėn. Danijos pakrantėje rastas apiręs Galio (Nr. LH 1510) kūnas.	h		
1995	Gotlando sala	3	Į laisvę paleisti trys patelės (dvi gimusios 1994 m.) ir vienas patinas.	h	< 120	A. Grušas (neskelbti duomenys)
1996	Gotlando sala	2	Į laisvę paleisti du 1995 m. gimę ilgasnukiai ruoniai (patelė ir patinas)	h	< 120	A. Grušas (neskelbti duomenys)
2002	Nida	6	Gegužės 9 d. Nidos paplūdimyje paleisti šeši ruoniai su ant abiejų šonų kriogeniniu būdu padarytomis žymėmis ir su uodeginio peleko pamate implantuotais žymekliais: keturi Lietuvos ruoniai (L-1, L-2, L-3, L-4) ir du iš Lenkijos (P-1, P-2) P-1 ruoniui Adomui ant nugaros pritvirtintas radijo impulsų daviklis, sekamas per palydovinę sistemą.	h	< 120	A. Grušas (neskelbti duomenys)
2004	Klaipėdos miesto pietinis molas	2	Balandžio 6 d. prie pietinio molo nuo kranto paleisti du Baltijos pilkieji ruoniai: Gūsius (2 metų, su ženklų E2433), Girulis (1 metų, su ženklų E2432)	h	< 120	A. Grušas

4 priedas. Duomenys apie kritusius ruonius

Data	Vieta	Skaičius	Radinio apibūdinimas	A*	Lc/cm	Šaltiniai
1923	Lampėdžiai	1	Nemune, ties Lampėdžiais, išmestas ilgasnukis/pilkasis ruonis.	a	2,5 m, 300 kg	Ivanauskas 1973
1932	Šventoji	1	Šventojoje ant kranto išmestas ruonis.	a	ilg. 300 cm, 7–8 cnt	Gudelis 1969, nuotraukos reprodukcija Skeiveris 2001
1963	Preila–Pervalka	1	Tarp Preilos ir Pervalkos pajūryje rastas negyvas ilgasnukis ruonis.	a	?	Skeiveris ir kt.
1969	Juodkrantė–Melnragė	1	Juodkrantės–Melnragės ruože stebėtas negyvas ilgasnukis ruonis.	a	?	Prūsaitė et al. 1990
1976	Pervalka	1	Pervalkoje rastas negyvas ilgasnukis ruonis.	a	?	Prūsaitė et al. 1990
	Nida	1	Nidoje rastas negyvas ilgasnukis ruonis.	a	?	Prūsaitė et al. 1990
1983	Pervalka	1	Ties Pervalka rastas negyvas ruonis.	a	?	Prūsaitė et al. 1990
1985	Šventoji	1	Šventosios pakrantėje rastas negyvas ilgasnukis ruonis.	a	?	Prūsaitė et al. 990
1996	Smiltynė	1	Liepos mėn. Smiltynės paplūdimyje rastas apiręs pilkojo ruonio patino kūnas.	a	180	A. Grušas (žodinis pranešimas)
1997	Karklė	1	Birželio 4 d. paplūdimyje rastos irstančio ruoniuko liekanos.	j	50	R. Skeiveris (neskelbti duomenys)
	Karklė	1	Birželio 5 d. į tinklus papuolė žieduotojo ruonio jauniklis. Jis buvo 50 cm ilgio. Ruoniukas kurį laiką laikytas Jūrų muziejuje. Kitą dieną nuo bendro išsekimo nugaišo.	j	<50	A. Grušas (neskelbti duomenys, fotografija)
1999	Nemirseta	1	Birželio 19 d. rastas negyvo pilkojo ruonio jauniklio kūnas (besišeriančiu kailiu)	h	90	R. Skeiveris (neskelbti duomenys)
	Šventoji	1	Vasarą rastas kritusio ruonio kūnas.	h	?	V. Dirmeikis (žodinis pranešimas)
2000	Karklė	1	Vasario mėn. į tinklus pakliuvo ir paskendo jaunas ruonis. Nudirtas kailis.	h	100	A. Želvys (žodinis pranešimas)
	Juodkrantė	1	Gegužės 26 d. rastas kritęs 3–4 metų amžiaus ruonio patinas. Palūpyje įstrigęs kablys sukėlė sepsį.	a	156, apimtis 60 ?	Nuotrauka
	Karklė	1	Gegužės 29 d. pakrantėje rastas negyvas pilkasis ruonis (šiųmetukas).	h	< 140	A. Grušas
	Preila	1	Rugpjūčio 8 d. rastas 120 cm ilgio, 2–3 metų amžiaus apiręs ruonio kūnas.	a		G. Gražulevičiaus nuotrauka
2002	Palanga	1	Vasario 27 d. į tinklus ties Palanga įkliuvo ir paskendo ruonio jauniklis. Kailis nudirtas, mėsa suvalgyta.	h	100	A. Želvys (žodinis pranešimas)
	Šventoji	1	Gegužės 16 d. rastas išsekęs negyvo ruonio patinėlio kūnas.	j	< 60	A. Želvys (žodinis pranešimas)
	Melnragė	1	Gegužės 31 d. paplūdimyje, 500 m nuo molo, rastas apiręs 3 metų ruonio patelės kūnas.	h	< 140	A. Grušas (nuotrauka)
	Karklė	1	Rastas negyvas ruoniukas su suknežinta kaukole.	h	< 90	A. Urbis (žodinis pranešimas)
	Pervalka	1	Birželio 30 d. rastas ruonio jauniklio kūnas su sulaužytais priekinėmis galūnėmis.	h	110	A. Grušas (žodinis pranešimas)

Data	Vieta	Skaičius	Radinio apibūdinimas	A*	Lc./cm	Šaltiniai
2003	Pervalka	1	Kovo 24 d. rastas negyvo ruoniuko kūnas.	j	?	G. Gražulevičius (nuotrauka)
	Karklė	1	Balandžio 11 d. prie Olando kepurės rastas negyvo jauniklio kūnas.	j	ilg. 95 cm, ap. 55 cm	A. Grušas (žodinis pranešimas, nuotrauka)
	Karklė	1	Balandžio 11 d. prie Olando kepurės rastas negyvo suaugusio ruonio kūnas.	a	ilg. 165 cm, ap. 104 cm	A. Grušas (žodinis pranešimas, nuotrauka)
	Būtingė (200 m nuo Lietuvos sienos)	1	Gegužės 29 d. rastas negyvo suaugusio ruonio patino kūnas, sutrupintas apatinis žandikaulis.	a	ilg. 190 cm	A. Grušas (žodinis pranešimas, nuotrauka)
	Malkų įlanka	1	Birželio 14 d. ten pat rastas negyvas žieduotojo ruonio (<i>Phoca hispida</i>) jauniklis, kurį birželio 7 d. buvo aptikę uosto muitininkai.	h	<90	A. Grušas (žodinis pranešimas, nuotrauka)
	Juodkrantė	1	Liepos 10 d. rastas apiręs suaugusio ruonio kūnas.	a	ilg. 120 cm, pl. 70 cm	G. Gražulevičius
2004	Nida	1	Kovo 18 d. Nidos paplūdimyje rasta negyva suaugusi pilkojo ruonio patelė.	a	ilg. 216 cm, pl. 100 cm 45 kg	G. Gražulevičius
	Nida	1	Gegužės 1 d. rastas įsipainiojęs į tinklus negyvas ruonis. Rūšis nežinoma.	j	?	Žvejų pranešimas
	Preila	1	Gegužės 14 d. Preilos paplūdimyje rastas negyvas ruonis.	?	apie 60 kg,	Žvejų pranešimas
	Palanga	1	Gegužės 21 d. Palangos paplūdimyje rastas negyvas ruonis, patinėlis. Manoma, kad pakliuvo į tinklus.	?	ilg. 100 cm	Palangos veterinarinės tarnybos pranešimas
	Nida	1	Birželio 17 d. 4 km nuo valstybinės sienos rasta negyva pilkojo ruonio patelė.	j	ilg. 120 cm	Nidos girininkija
	Nida	1	Birželio 17 d. 8 km nuo valstybinės sienos rastas negyvas ruonis.	?	?	G. Dikšas
	Pervalka	1	Liepos 7 d. rastas vienerių metų ruonis (<i>Halichoerus grypus</i>). Panašu, kad nušautas.	j	ilg. apie 120 cm	Nidos girininkija G. Dikšas G. Gražulevičius
	Karklė	1	Koordinatės 55°29'; 21°04'; Liepos 4 d. gauta nepatikrinta informacija, kad prie Olando kepurės guli negyvas ruonis.	?	?	Pranešimas
2005	Karklė	1	Kovo 24 d. Tinkluose rastas prigėręs pilkojo ruonio jauniklis.	j	?	E. Paplauskas
	Palanga	1	Balandžio 15 d. krante rastas nusilpęs pilkojo ruonio jauniklis. Neišgyveno.	j	ilg. 70 cm 8 kg	Aplinkos agentūra
	Juodkrantė	1	Balandžio 22 d. už Juodkrantės rastas pilkojo ruonio jauniklis. Išsiaiškinta, kad prigėrė tinkluose.	j	?	Aplinkos agentūra

* j – jauniklis, h – paauglys, a – suaugęs, ? – amžius nežinomas.

SEALS IN THE LITHUANIAN TERRITORIAL WATERS

Arūnas GRUŠAS, Pavel KULIKOV

In the Lithuanian territorial waters grey seals (*Halichoerus grypus*) and ringed seals (*Phoca hispida botnica*) dwell. Although Lithuanian coastal water extends to 100 km, only the Lithuanian Sea Museum observes and breeds seals. Due to the fact that the observations are made more on a voluntary basis than of scientific study, the results of the observations are not precise. There are no proper conditions for scientific study as we lack of financial funding and specialists.

Since 1991, 14 young seals born at the museum and raised till the age of one year have been set free in the Baltic Sea. All seals are marked. One of them

was found dead on the coast of Denmark. One of them was observed near the Saaremaa Island. The examples evidence that our seals do not stay in the Lithuanian territorial waters but travel to the North.

During the period from 1914 to 2004, 36 seals were found on the Lithuanian seashore (34 grey seals and 2 ringed seals). The main determined causes of death of adult seals have been: mechanical (they are caught in fishing nets, are shot or get sepsis from contamination by fishing hooks) - 37%; exhaustion - 17%. In 46% of cases, the cause of death could not be determined.

ŠEIMŲ, AUGINANČIŲ VAIKUS SU SUNKIA CP NEGALE, EKSPEKTACIJŲ KONSTRAVIMO DELFINŲ TERAPIJOS ATŽVILGIU SĄSAJA SU TRADICINE PAGALBOS SISTEMA

Brigita KREIVINIENĖ

Lietuvos jūrų muziejaus Ryšių su visuomene skyriaus muziejininkė edukologė

Delfinų terapija, kaip naujas darbo su neįgaliaisiais metodas, buvo atrasta prieš daugiau nei 20 metų JAV. Floridos universiteto profesorius psichologijos mokslų daktaras D. E. Nathansonas pastebėjo, jog vaikai su negale pozityviau reaguoja į delfinus nei į kitus gyvūnus. Tuo pagrindu jis pradėjo mokslinius šios srities tyrimus.

Šiuo metu delfinų terapija yra populiari ir prieštarai vertinama tema. Daugiausia diskutuojama tradicinę (medicinos, socialinę, pedagoginę) pagalbą priešpriešinant netradicinei (delfinų) terapijai. Skelbiami moksliniai duomenys apie atliktus tyrimus įvairiuose pasaulio delfinariumuose gali turėti įtakos tėvų pasyvumui ieškoti tradicinės pagalbos ir metų metus laukti užsiregistravus eilėje į delfinų terapiją.

JAV, Ukrainos ir Izraelio mokslininkai nuolat skelbia mokslines studijas, kurios teigia, kad po seansų su delfiniais labai pagerėja vaikų su negale kalba, komunikacinė elgsena, motorinės funkcijos¹.

Panašių pokyčių buvo užfiksuota ir Lietuvos jūrų muziejuje vykdytame biomedicinos tyrime (2003), kuriame dalyvavo Klaipėdos universiteto mokslininkai ir Klaipėdos jūrininkų ligoninės specialistai. Tyrime buvo siekiama atskleisti delfinų terapijos poveikį vai-

kų, turinčių autizmo sutrikimą, elgesio, kognityvinės, socialinės-emocinės sferos ypatumams ir psichoemocinei būklei. Tyrimo imtis – 21 vaikas su autizmo sindromu (F84.0) tiriamojoje (eksperimentinėje) grupėje ir tiek pat kontrolinėje. Tyrėjų komandos nariai: reabilitologas, psichiatras psichoterapeutas, psichologas, socialinis darbuotojas, delfinų treneriai, elektrofiziologas, vaikas, vaiko tėvai. Tyrimo rezultatai atskleidė, jog statistiškai patikimai ($p < 0,001$) po delfinų terapijos tiriamosios grupės bendras autizmo įvertis sumažėjo daugiau lyginant su kontroline grupe ($p = 0,001$). Taip pat tiriamosios grupės vaikų daugiausia pagerėjo sensorinės motorikos ($p = 0,013$), miego ($p = 0,042$) ir savarankiškumo ($p = 0,042$), labiausiai sumažėjo padidėjusio jautrumo prisilietimams ($p = 0,016$) įverčiai. Tyrimo metu buvo atskleista, jog kognityvinėms funkcijoms delfinų terapijos seansai įtakos neturėjo².

Šiuo metu pasaulyje vyrauja kelios mokslinės kryptys, kurios generuoja skirtingus delfinų terapijos socialinius vaizdinius:

1. JAV (Florida) susiformavusi kryptis – delfinų terapijos elementų išgryninimas. 2007 metais D. E. Nathansonas paskelbė pirmąją mokslinę studiją apie dirbtinio delfino panaudojimą delfinų terapijai³.

¹ Brensing, K., Linke, K. Behaviour of dolphins towards adults and children during swim-with-dolphin programs and towards children with disabilities during therapy sessions. *Antrozoos*, 2003, 16(4), p. 315–331; Kreiviniene, B. Lietuvių patirtis Izraelio Delfinų įlankoje. *Slauga ir sveikata*, 2005, 11–12, p. 14–15; Lukina, L. N. Neurologinė pacientų reabilitacija dalyvaujant Juodosios jūros delfinams. *Tarptautinė mokslinė konferencija „Delfinų terapija – gamtos dovana XXI amžiuje“*. Klaipėda, 2005 10 03/04, p. 11–12; Nathanson, D. E. Long-term effectiveness of dolphin-assisted therapy for children with severe disabilities. *Antrozoos*, 1998, 11(1), p. 22–32.

² Šostakienė, N., Kirkutyte, I., Baliūnienė, J. D., Kirkutis, A., Rugevičius, M., Kreiviniene, B. Delfinų terapijos įtaka turinčių autizmą vaikų psichosocialinei reabilitacijai. *Sveikatos mokslai*, 2007, 1, t. 17, p. 729–733.

³ Nathanson, D. E. Reinforcement effectiveness of animatronic and real dolphins. *Antrozoos*, 2007, 20(2), p. 181–194.

Šioje mokslinėje studijoje dalyvavo vaikai, turintys autizmo sindromą, cerebrinį paralyžių, Lenox-Gastaut sindromą, protinį atsilikimą, mikrocefaliją, raumenų atrofiją, raidos sutrikimą, Reto sindromą ir pan. Tyrimo duomenys atskleidė, jog animatroninio delfino, vadinamo TAD (terapinis animatroninis delfinas), panaudojimas kaip motyvatoriaus 35 vaikams, turintiems 10 skirtingų diagnozių, iš 7 skirtingų pasaulio šalių ir kalbančių 5 skirtingomis kalbomis, niekuo nesiskiria nuo realaus delfino dalyvavimo delfinų terapijos seansuose. Šiuose seansuose buvo taikomas ABA terapijos metodas. Kai kuriems vaikams TAD panaudojimas buvo naudingesnis nei tikro delfino. Šią kryptį palaiko ir kiti Europos mokslininkai, ginantys gyvūnų teises. Stebėti plaukiojimai su delfiniais JAV ir Izraelio centruose atskleidė, jog gyvūnai, plaukiodami su nepažįstamais žmonėmis, patiria stresą⁴.

2. Delfinų terapija – gydymas (Turkija, Kusadasi, ir Ukraina, Sevastopolis, Eupatorija). Šiuose centruose teigiama, jog delfinai gydo echolokacinėmis bangomis, dirbantys medikai pateikia tyrimų duomenis. Tuo tarpu JAV mokslininkės L. Marino ir S. O. Lilienfeld⁵ atliko delfinų terapijos sferoje vykdytų tyrimų analizę (Antonioli, Reveley, 2005; Lukina, 1999; Servais, 1999; Webb, Drummond, 2001) ir atskleidė, jog visuose atliktuose tyrimuose veikė placebo, naujumo kaip efekto ir nuostabos veiksniai. Taip pat buvo neįvertinti papildomi delfinų terapijos seansų veiksniai, kurie galėjo turėti įtakos dalyvių būklės pokyčiams. Minėtos mokslininkės šias mokslines studijas vadina lengvai pažeidžiamomis, turinčiomis metodologinių trūkumų, o jų išvadas – abejotiniomis.

3. Europos delfinariūmai – delfinų terapija kaip psichoemocinės būklės lengvinimas. Galima priskirti daugelį Europos delfinariūmų (Lietuva, Vokietija, Italija). Tyrimai paprastai nėra plačiai skelbiami, tačiau atmetama nuomonė, jog delfinai gydo, siekiama duomenis pagrįsti moksliniais tyrimais. Antonio ir Reveley

(2005) mokslinis tyrimas vertinamas arčiausiai tyrimų validumo, kadangi šiame tyrime šalutiniai veiksniai buvo kontroliuojami daugiausia⁶.

Lietuvoje delfinų terapijos pradžia sietina su 2001 metais. Per porą metų buvo užregistruota tiek vaikų, norinčių dalyvauti delfinų terapijoje, kad iki 2008 metų pabaigos registruojama papildomai nebuvo. Tėvai iš Lietuvos, Rusijos, Lenkijos, Latvijos, Airijos tikėjosi patekti į seansus su delfiniais⁷.

Tokia sudėtinga situacija verčia susimąstyti, kodėl delfinų terapija yra tokia patraukli, nepaisant labai aukštų kainų. Autorės nuomone, negalima nesutikti su anksčiau minėtų autorių L. Marino ir S. O. Lilienfeld tyrimais⁸, kur teigiama, jog delfinų terapijoje daug įtakos turi novatoriškumas, placebo, nuostabos veiksniai. Galima pasitelkti prof. J. Ruškiaus (2002) siūlomą socialinio vaizdinio konstravimo metodą delfinų terapijos paklausai paaiškinti. Socialinis vaizdinys šiuo atveju suvokiamas kaip tam tikrų socialinių objektų (delfinų terapijos) psichologinės ir loginės struktūros žmonių sąmonėje. Autorės nuomone, tėvų, auginančių vaikus su negale, nuostatos ir itin pozityvus socialinis delfinų terapijos vaizdinys galėjo susiformuoti pastaraisiais metais, paskelbus biomedicinio tyrimo duomenis. Pradėjus tyrimą ir jo pabaigoje žiniasklaidoje buvo pateikiami pavieniai faktai, kad delfinų terapija padeda vaikams, turintiems autizmo sindromą. Kiekvienas visuomenės narys turi sąmonėje archetipinius vaidinius delfinų atžvilgiu (t. y. delfinai senovės laikais mitologizuojami, priskiriami nežemiškoms būtybėms, etc.). Šis derinys suponuoja subjektyvias mūsų interpretacijas, pasitelkiami emociniai vertinimai ir formuojasi nuomonė. Tokiu būdu atsiranda dėl kolektyvinės interpretacijos įtakos besiformuojanti pasaulio vizija ar pažinimas, kurio emociniai, kognityviniai ir simboliniai elementai daro įtaką mąstymo būdai, bendravimui, kasdieniui veiklai ir kuria tam tikros grupės (šiuo atveju visuomenėje pažeistos socialinės grupės) socialinę rea-

⁴ Breusing, K. *Approaches to the behaviour of dolphins Tursiops truncatus during unstructured swim-with dolphins programs*. Inaugural-Dissertation. Berlin University, 2004, p. 51–54.

⁵ Marino, L. Lilienfeld, S. O. Dolphin-Assisted Therapy: More Flawed Data and More Flawed Conclusions. *Antrozoo*, 2007, 20(3), p. 239–249.

⁶ Marino, L. Lilienfeld, S. O. Dolphin-Assisted Therapy: More Flawed Data and More Flawed Conclusions. *Antrozoo*, 2007, 20(3), p. 239–249.

⁷ Lietuvos jūrų muziejus. *Delfinų terapijos įtaka vaikų su negalia psichosocialinei reabilitacijai*. Biomedicininio tyrimo ataskaita Sveikatos apsaugos ministerijos Lietuvos bioetikos komitetui. Klaipėda, 2006, p. 4–9.

⁸ Marino, L., Lilienfeld, S. O. Dolphin-Assisted Therapy: More Flawed Data and More Flawed Conclusions. *Antrozoo*, 2007, 20(3), p. 239–249.

lybę⁹. Kitas veiksnys gali būti nusivylimas tradicine pagalbos sistema ir kiti su šiuo reiškiniu susiję veiksniai (išgyvenamos susitaikymo su vaiko negale stadijos, neveiksmingas gydymas, pasimetimas socialinės sistemos labirintuose, nežinia, nevirtis, vilties nematymas rytoj, išgyvenamas jausmas, kad esi vienas, tavo problemos niekam nerūpi, ugdymo įstaigos neradimas ir kt.). Tokie potyriai gali paskatinti tėvus nusisukti nuo tradicinės pagalbos sistemos ir daryti įtaką „plaukimui pasroviui“ laukiant delfinų terapijos. Ypač jei tėvų socialinės nuostatos į delfinų terapiją buvo suponuotos antrosios delfinų terapijos krypties.

Apibendrinant įvairių autorių nuomones, galima teigti, kad Lietuvoje delfinų terapijos socialinis vaizdinys nėra aiškus. Neaišku, kaip delfinų terapiją vertina patys tėvai, auginantys vaikus su negale. Kita vertus, pasaulyje panašus tyrimas niekada nebuvo atliekamas ir tėvų nuostatos nebuvo tiriamos.

Tyrimo aktualumą lemia ir tai, jog buvo siekiama ne tik išanalizuoti tėvų konstruojamas ekspektacijas delfinų terapijos atžvilgiu, bet ir bandoma atskleisti šio konstravimo ryšį su profesionalaus pagalbos tinklo teikiama pagalba. Pirmą kartą Lietuvoje kokybiniame tyrime (interviu) dalyvavo visa šeima, t. y. visi šeima sudarantys asmenys.

Tyrimo tikslas – išanalizuoti tėvų, auginančių vaikus su sunkia cerebrinio paralyžiaus (CP) negale, ekspektacijų konstravimo delfinų terapijos atžvilgiu sąsają su tradicine pagalbos sistema.

Hipotezė – tikėtina, jog tėvai, auginantys vaikus su sunkia cerebrinio paralyžiaus negale, delfinų terapiją vertina kaip gydymo delfiniais metoda.

Tyrimo metodika ir organizavimas

Atsižvelgiant į tyrimo tikslą, buvo pasirinktas kokybinis tyrimo metodas. Tyrime buvo siekiama atskleisti ypač unikalią šeimos, auginančios neįgalų vaiką, situaciją. Tyrimo metu gauti duomenys grupuojami vadinamuoju *Mental maps*¹⁰ metodu ir rengiama naratyvo analizė¹¹.

Interviu metu respondentai apklausti neformaliu metodu. Pusiaus standartizuoto interviu procedūra ir

klausimai standartizuojami buvo tik iš dalies, nes tokiu būdu griežtai neformalizuojamas pašnekesys ir tarp klausėjo bei respondento susiklosto laisvesnė atmosfera¹². Visi klausimai respondentams pateikiami ir vėliau analizuojami šiais blokais:

- šeimos situacijos įvertinimas;
- patirties tradicinėje pagalbos sistemoje sąryšis su ekspektacijomis delfinų terapijos atžvilgiu;
- žinios apie delfinų terapiją.

Tyrimas buvo atliekamas 2 etapais:

I. Pirminė ir antrinė atranka. Pirminė atranka vyko peržiūrint užregistruotų vaikų į delfinų terapiją sąrašus elektroninėje laikmenoje. Iš 200 dalyvių preliminarai buvo atrinkta apie 30 šeimų, kurios pagal pirminę informaciją (diagnozė – vaikų cerebrinis paralyžius, sunkus laipsnis, kitos šią diagnozę lydintios problemos, vaiko amžius 4–12 metų) galėtų tikti moksliniam tyrimui. Iš anksto buvo nutarta kviesti dalyvauti tyrime 10 šeimų, kurios turėjo atitikti šiuos tyrimo kriterijus:

- šeimoje turi būti bent 4 šeimos nariai (socialiniam statusui įvertinti: mama, tėtis, vaikas su negale ir brolis/sesuo);
- vaiko su negale amžius 4–12 metų (kilus sunkumų tyrimo metu buvo pakviesta viena šeima, kurioje vaikas su negale buvo 14 metų amžiaus);
- šeima, kuri užregistravo vaiką į delfinų terapiją bent prieš 3 metus, bet nebuvo pakviesta dalyvauti (siekiant išvengti išankstinio žinojimo, kaip vyksta delfinų terapija);
- vaiko su negale diagnozė – vaikystės cerebrinis paralyžius (sunki forma ir jį lydintios papildomos komplikacijos). CP diagnozė buvo pasirinkta dėl 2 priežasčių. Pirmiausia todėl, jog Lietuvos jūrų muziejaus rengiamuose seansuose per 6 metus buvo dirbama vos su keliais klientais, turinčiais šią diagnozę. Antra, todėl, kad vaikai turi šią diagnozę nuo gimimo, tėvai paprastai yra išbandę daug tradicinės pagalbos metodų, siekdami pagerinti vaiko būklę. Deja, gana dažnai vaiko būklei pagerėti nėra vilties. Todėl šiuo atveju ekspektacijų konstravimo

⁹ Ruškus, J. *Negalės fenomenas*. Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2002, p. 18–20.

¹⁰ Denzin, N. N., Lincoln, Y. S. *Collecting and Interpreting Qualitative Materials*. California: Sage Publications, 2003, p. 266–268.

¹¹ Engel, J. R., Schutt, R. K. *The Practise of Research in Social Work*. London, 2005, p. 397–389.

¹² Белановский, С. А. *Глубокое интервью*. Москва, 2001, с. 114; Mariampolski, H. *Qualitative Market Research: a comprehensive guide*. London, 2001, p. 49.

delfinų terapijos atžvilgiu tyrimas, subjektyviai vertinant, į kokią „beviltišką“ situaciją yra patekusios šeimos, yra labai aktualus ir nenuspėjamas.

Antrinė atranka vyko telefonu. Buvo skambinama atrinktiems dalyviams ir teiraujama kitų atitikimo tyrimui kriterijų. Taip buvo atrinkta 10 šeimų, kurios savo intimi, patirtimi, diagnoze, registracijos data buvo panašiausios.

II. Pusiau standartizuotas giluminis interviu su tėvais

Kiekviena šeima, atrinkta į tyrimą, atitinkanti visus tyrimo kriterijus, dalyvavo giluminiame interviu, vėliau neįgalus vaikas dalyvavo 9 užsiėmimuose su delfiniais ir 1 profesionalaus kineziterapeuto konsultacijoje.

Tyrimo rezultatai

Medicinos pagalbos sistema

Galima teigti, jog ši pagalbos sistema yra labai „tradicinė“, respondentų nuomone, siūlanti vienintelį pagalbos metodą – „cheminį“ ar „intervencinį“. Medicinos pagalba yra suvokiama kaip operacinės intervencijos, vaistai, skatinantys arba slopinantys tam tikras veiklos funkcijas. Visi tyrime dalyvavę respondentai teigė siūlomą pagalbos metodą naudojantys „labai kraštutiniu atveju“, t. y. iškilus pavojui neįgalaus vaiko gyvybei ar esant grėsmei, kad bus sutrikdyta sveikata.

Darbo modelis medicinos paslaugų sferoje yra griežtai reglamentuotas – klinikinis. Tradiciškai medicams naudojant ekspertų modelį, kuomet specialistai užima vadovaujantį vaidmenį, pasižymi arba tariamai pasižymi aukšta profesine kompetencija, riboja tėvų funkcijas, neįsiklauso į tėvų nuomonę ir pan., jie yra vertinami su neigiamos konotacijos ženklu. Tėvai arba bijo kalbėti su mediku, arba konfliktuoja: „ateini su problema, o tau moralizuoja“, „tėvų pozicija vienokia, o sveikatos – kitokia“, „žiūri į mane kaip į nenormalią“, „daktarą reikia į vietą pastatyti“. Perkėlimo modelį naudojantys medikai labiau įtraukia tėvus į vaiko būklės analizę, perduoda tėvams daugiau pasitikėjimo ir kompetencijos, bet išlieka pagrindiniais sprendimų priėmėjais. Šiems medicams suteikiama teigiamo vertinimo konotacija: „ji visiškai manimi pasitiki“, „medikais esame patenkinti“, „neurologė gera, prieš einant nereikia kinkų drebinti“.

Požiūris į vaiką su sunkia negale yra esminis specialistų įvertinimo visose pagalbos sistemose kriterijus.



A. Mažūno nuotrauka

Analizuojant medicinos pagalbos sistemą pastebėti trys vyraujantys požiūriai į vaikus, turinčius sunkų CP: pacientas, eksperimentavimo objektas ir problema. Paciento etiketė išplaukia iš natūraliai darbo procese taikomo klinikinio modelio ir metodo taikymo. Tuo tarpu eksperimentavimo objektu trims respondentams teko pasijusti antrinio lygio paslaugas teikiančiose įstaigose: „dvi paras vaikas gulėjo per trumpoj lovytėj surietęs kojas“, „bandė visus įmanomus vaistus, vaikui net dantys ištrupėjo“. Vaikas kaip problema ir beviltiškas pacientas – tokį požiūrį galima iliustruoti respondentų pasisakymais: „nenori vaiko į sanatoriją priimti, nes per sunkus“, „prašiau, kad pažiūrėtų, bet niekas nepažiūrėjo“, „jautėmės visai nurašyti“, „esame labai su medikais susipykę“.

Edukacinė pagalbos sistema

Respondentų gaunamą edukacinę pagalbą galima klasifikuoti į lavinamąją ir prižiūrimąją. Prižiūrimąją pagalbą paprastai gauna vaikai, kurių fizinė būklė subjektyviai ir objektyviai sprendžiant yra itin sunki. Šiems respondentams buvo labai sunku rasti tinkamą edukacinį personalą ir įstaigą, kuri juos priimtų. Todėl pastebima, kad šie tėvai akcentuoja vienakryptį san-

tyki su pedagogais: „ką su jais kalbėti“, „aš bandžiau bendrauti, bet jie nekalbėjo“ ir pan. Respondentų nuomone, gaunama pagalba yra orientuota į vaiko bazinių poreikių tenkinimą (pagal A. Maslow), joks lavinimas nevyksta. Vienam respondentui teko net išklausti darželio vadovės pasiūlymą „tokį vaiką palikti“, todėl bendradarbiavimas šioje situacijoje tiesiog neįmanomas. Respondentės teigė: „maniau, kad civilizacijos, kurios ligotus palikdavo miške arba numesdavo nuo kalno, jau išmirė“. Tuo tarpu tėvai, kurių vaikams organizuojama lavinamoji pagalba ugdymo įstaigoje, labiau įžvelgia kolaboracinius santykius su pedagogais: „mums pristatė programą, klausė, ko dar norėtumėme siekti“. Šioje situacijoje išplaukia ir skirtingas požiūris į vaiką, o kartu ir tėvų, auginančių vaikus su sunkia CP negale, požiūris į specialistus. Bendradarbiavimo modeliu dirbančių pedagogų požiūris į vaiką su sunkia negale yra požiūris į neįgaliojo asmenybę, kuri gali tarpti, lavėti ir atsiskleisti tarp „sveikųjų“ vaikų. Tuo tarpu vienakryptę pagalbą organizuojantys pedagogai akcentuoja savo prižiūrimąją funkciją ir traktuoja vaiką su sunkia CP negale tik kaip papildomą problemą. Respondentės teigimu, jai yra nuolat sakoma, jog vaikas labai ilgai būna darželyje, nors ji neperžengia ugdymo įstaigos darbo laiko. Taip pat elementarus bazinių poreikių tenkinimas suvokiamas kaip problema prižiūrinčiam personalui. Konstruojant tokį bendravimą – kolaboracinį arba vienakryptį – atitinkamai vertinami ir specialistai: neigiamos konotacijos („nuolat skundžiasi, kad mūsų vaikas...“, „jie išsigandę buvo mūsų vaiko, jis ten vienintelis toks sunkus“), teigiamos konotacijos („esame labai patenkinti personalu“). Įdomu tai, kad visi respondentai teigė, jog pedagogai skatino juos važiuoti į delfinų terapiją, ypač tie, kurie organizuoja vienakryptę edukacinę pagalbą.

Socialinės pagalbos sistema

Socialinės pagalbos sistemai priskiriama valstybinė socialinė pagalba, NVO. Respondentai valstybinę socialinę pagalbą ir socialinių darbuotojų veiklą mato tik informaciniame lygmenyje, realiai neaiškios funkcijos. Valstybinė socialinė pagalba ir socialinės politikos praktinės kryptys tėvams, auginantiems vaikus su sunkiu CP, atrodo deklaratyvios – pagalba tarsi yra, tačiau apie galimybes niekas neinformuoja, o siekiant gauti didesnę išmoką, sužinoti įstatymų pakeitimus ir pan. jiems neužtenka kompetencijos arba jie jaučia, kad informacija yra slepiama sąmoningai. Socialinės

rūpybos skyriaus specialistai pasitinka žodžiais: „sėsim į kalėjimą už tas visas pašalpas“, t. y. kai kalbama apie įstatymo numatytas išmokas ir lengvatas. Respondentai dalijasi nuostata, kad „niekam nerūpin“, „niekas nepaskambina, jokio lankstinuko neatsiunčia“. Kalbant apie įstatymų pokyčius: „jie keičiasi labai greitai, o mes ne teisininkai, susipainiojame“. Susidūrę su šiais specialistais tėvai jaučia neigiamą nuostatą savo vaikų atžvilgiu, vaikas suvokiamas kaip papildoma problema. Tuo tarpu siekiant atsverti vienakryptį arba neaiškios krypties veiklos modelį valstybiniame sektoriuje yra kuriami bei aktyviai įsitraukiami į nevyriausybinių sektorių (NVO), kuriame pagalba jau nebe deklaratyvi: „sutinkame kitus tėvus, bendraujame“, „aptariame naujus įstatymus“, „rengiame bendrus projektus vežimėliams gauti“. Tokie susibūrimai ir savipagalbos grupelės nėra institucionalizuoti. Visi respondentai kalbėjo apie buvimą sanatorijose, kuriose jie sutinka kitus tėvus ir tuomet „pasijaučia, kad esi ne vienas su ta problema“. Aštuoni respondentai dalyvauja NVO veikloje, keli priklauso net kelioms organizacijoms. Savanoriškumo principas čia svarbiausias: „ten gera būti“. Dėl šios priežasties visi respondentai itin teigiamai atsiliepia apie šių organizacijų veiklą, specialistus ir kitus tėvus, kurie prisijungė prie veiklos. Tokiose organizacijose tėvus vienija bendra situacija ir supratimas, kad padėdamas kitam padedi ir sau.

Delfinų terapija kaip pagalbos sistema

Visų respondentų konstruojami lūkesčiai dėl šios pagalbos sistemos yra hiperbolizuojami. Pirmiausia delfinų terapija visų respondentų yra traktuojama kaip gydymo garsais būdas, dar daugiau – yra teigiama, jog „delfino skleidžiamas garsas pasiekia vaiko smegenis ir jas paveikia“. Manychiau, galima daryti prielaidą, jog tokius lūkesčius gali skatinti aprašyti chaotiški santykiai vadinamojoje „tradicinėje“ pagalbos sistemoje. Nenusistovėję santykiai medicinos sistemoje, itin geras arba abejingas ryšys su pedagogais, savipagalbos grupių kūrimas, siekiant išgyventi, subjektyviai suvokiamas nerūpėjimas „valdžiai“. Visos šios sistemos neturi aiškių susietumų, neaiškios kompetencijų ribos, specialistai nėra nusiteikę dirbti daugiau, nei leidžia jų kompetencijų ribos. Todėl dalyvavimas delfinų terapijos tyrime pirmiausia buvo suvoktas kaip domėjimasis šeima: „kažkas paskambino, pasidomėjo, kaip mums sekasi“, „kažkas pasiūlė mums čia dalyvauti“. Pagaliau tai yra pozityvi pirmoji patirtis, t. y. kad vaikas, kuris

yra „problema“ medicinos, pedagoginėje struktūroje, čia suvokiamas kaip svarbus asmuo. Visi respondentai pasakojo teigiamas delfinų terapijos savybes, kaip delfinai gydo, visi be išimties girdėjo šiuos teigiamus faktus iš žiniasklaidos. Buvo pasakojama apie tai, kad delfinų terapija yra „ne cheminis, o natūralus vaikų gydymo metodas“, kurį naudoti visiškai saugu. Visi respondentai teigė, jog „delfinų terapija negali duoti nieko blogo, tik gera“. Visi respondentai teigė, jog tikisi „stebuklo“. 9 iš dešimties respondentų teigė, jog geriausias darbo modelis delfinų terapijoje – klinikinis, t. y. visi pasitiki specialistais ir buvo nusiteikę jiems patikėti savo vaiką, o patys dalyvauti nesikišdami į „sveikimo“ procesą. Vienas respondentas teigė, jog būtų neblogai, jei specialistas pasitartų, nes „tėvai per tiek metų yra tapę geriausiais vaiko gydytojais“. Tėvai priskiria vaikui paciento vaidmenį delfinų terapijoje, o klausiant tėvų, kokie specialistai dirbs su jų vaiku, vienareikšmiškai buvo atsakyta „kineziterapeutas ir treneris“. Tik vienas respondentas galėjo papasakoti apie realesnę situaciją delfinų terapijoje. Nė vienas iš respondentų negalėjo suteikti informacijos, kaip vyks delfinų terapija, kokių metodų bus dirbama, kokie specialistai šiuo metu dirba, nuo ko priklauso delfinų terapijos sėkmė. Vienas respondentas teigė, jog atvažiavo į tyrimą tik sužinoti, kur jie važiuoja dalyvauti. Ši šeima delfinų terapijos seansų laukė 6 metus, tačiau per šį laiką matė tik vieną TV siužetą apie delfinų terapiją ir nieko daugiau negalėjo papasakoti apie šį „gydymo“ metodą. Nepaisant to, kasmet respondentai skambino į LJM ir klausė apie galimybę vaikui dalyvauti šiuose seansuose. Kaip minėta, čia dirbantys specialistai yra įsivaizduojami kaip itin aukštos kvalifikacijos ir itin „geri“, kaip specialistai yra įvardijami ne tik žmonės, o ir delfinai. Jiems priskiriamas mitinis sąryšis su neįgaliaisiais: „delfinai gali įžvelgti“, „delfinai yra arčiau negaliukų“, „jie gali prieiti prie jų galvyčių, prie jų minčių“.

Diskusija

- Atliktas kokybinis tyrimas yra tik pirmosios tyrinėjimų užuomazgos, kurios jau dabar atskleidė daug problemų. Pirmiausia tėvų sąryšis su specialistais

tradicinėje pagalbos sferoje. Jis chaotiškas ir nenusistovėjęs, nėra aišku, kas rūpinasi šeima. Respondentai daug pasakoja apie skirtingus specialistus, kuriuos lankė. Autoriai A. F. Burgess ir S. E. Gutstein¹³ teigia, jog šeimai, auginančiai vaiką su negale, ypač svarbu turėti asmenį, kuris rūpintųsi jais, tai lemia net šeimos gyvenimo kokybę. Tuo tarpu didelis intervencijų skaičius rodo žemą sistemos funkcionavimą ir prastą šeimų gebėjimą orientuotis.

- Autorės nuomone, šeimai, auginančiai sunkų CP turintį vaiką, galėtų padėti socialinių darbuotojų pagalbos tinklo išplėtimas ir funkcijų perkoordinavimas. Mokslinėje literatūroje kalbama apie „atvejų vadovus“, „psichologinės pagalbos teikėjus“, „klinikinius socialinius darbuotojus“ ir pan., šiuo metu patys respondentai neįsivaizduoja kitų, platesnių socialinio darbuotojo funkcijų, tik „informacijos teikimą“. Realioje situacijoje socialinių darbuotojų lygių atskyrimas, t. y. aiškesnis apibrėžtumas, kurie socialiniai darbuotojai gali teikti pirminę „informacinę“ pagalbą, o kurie konsultuoti, dirbti su šeima, atlikti lydėjimo funkcijas.

- Nerealios ekspektacijos ir mitiniai pasisakymai apie delfinų terapiją kaip pagalbos metodą, o tiksliau – kaip „gydymo“ metodą verčia sunerimti. Panašu, jog keli respondentai delfinų terapiją laiko paskutiniu metodu, galinčiu išgydyti jų vaiką. Ypač nerimą kelia tai, jog šie stereotipai yra plečiami ir platinami tolesniuose socialiniuose kontekstuose, mikro-, mezo- aplinkoje. Taip pat galima daryti prielaidą, jog nusivylę tradicine pagalbos sistema tėvai gali bejėgiškai laukti delfinų terapijos daugelį metų, tikėdamiesi čia pakliūti, ir nesiekti jokios kitos pagalbos iš tradicinės pagalbos sistemos. Taip pat tikėtina, jog tėvai, atvykę į delfinų terapijos užsiėmimus, bus sukonstravę labai aukštas ekspektacijas delfinų terapijos kaip pagalbos modelio atžvilgiu ir tikėsės vaiko „pasveikimo“, nors realiai jis yra neįmanomas, ir delfinų terapijos seansai turi kitokią prasmę.

- Delfinų terapijos stereotipai, neapibrėžtumas tradicinėje pagalbos sferoje, socialinės pagalbos sferos silpnas dalyvavimas kelia mintį, jog reikia tęsti išsamesnius tyrimus tradicinėje pagalbos sistemoje ir analizuoti socialinio darbuotojo, kaip tarpininko, šeimos vadovo bei atstovo, funkcijos įvedimą ir išplėtimą. ■

¹³ Burgess, A. F., Gutstein, S. E. Quality of Life for People with Autism: Raising the Standard for Evaluating Successful Outcomes. *Child and Adolescent Health*. Oxford, 2007, p. 4.

1 lentelė. Naratyvo analizės santrauka: pagalbos sistemos

Reprezentacija	Medicinos pagalbos sistema	Edukacinė pagalbos sistema	Socialinė pagalbos sistema	Delfinų terapija kaip pagalbos sistema
Pagalbos metodas	Gydymas vaistais („chemija“)	Lavinamoji Prižiūrimoji	Vidinių išteklių ieškojimas Informacinis Neaiškus	Gydymas garsais („siunčia signalus“)
Darbo modelis, jo inspiracija	Klinikinis modelis: • Ekspertų („pasijautėm nurašyti“) • Perkėlimo („neurologė pripažįsta, kad aš skaitau, domiuosi“)	Kolaboravimas su tėvais („pasakoja, klausia, ko norim siekti“) Vienakryptis (Pedagogas→Vaikas /Tėvai)	Socialinis („organizuojami tėvų būreliai“) Vienakryptis/sutrikusios krypties („valstybė nusiteikusi taip suskirstyti vaikus“) Neaiškus („požiūris į žmogų – jokio supratimo“)	Klinikinis, inspiruojamas tėvų („visiškai pasitikiu dirbančiais specialistais: atiduosiu vaiką – tegul dirba“)
Požiūris į vaiką su sunkia CP negale	Pacientas („naujausius vaistus išrašo tik Kaune“) Eksperimentavimo objektas („vaikas buvo tik bandomasis triušukas“) Problema („reikia kovoti, kad gautum tai, kas tau priklauso“, „jokio lankstumo“)	Integruota asmenybė („darželis per metus pasirengė jį priimti“) Problema („skundžiasi, kad per ilgai laikau darželyje“)	Pozityvus („man palengvėjo, supratau, kad esu ne viena“) Negatyvus („mes niekam nerūpim“) Problema („sėsime į kalėjimą už tas visas pašalpas“)	Hiperpozityvus („daug matėm per TV, daug kam padėjo; pasveiko“) Pacientas („vaiką išgydė“)
Sutinkami specialistai	Neigiamos konotacijos („iš anksto žinojau, kad bus atitinkama reakcija“) Teigiamos konotacijos („neurologė mūsų nenuvilia“)	Neigiamos konotacijos („šeimininkė nuolat skundžiasi“) Teigiamos konotacijos („nuostabus personalas“)	Įvairūs, nepatikslintos išsimokslinimo krypties („direktorė“, „darbuotoja“, „mama“, „nežinau, ar ji socialinė darbuotoja“)	Įsivaizduojami, teigiamos konotacijos („paskambino, paklausė, pasidomėjo“) Gyvūnai („delfinas yra gydytojas“)

LITERATŪRA

- Brensing, K. *Approaches to the behaviour of dolphins Tursiops truncatus during unstructured swim-with-dolphins programs*. Inaugural-Dissertation. Berlin University, 2004.
- Brensing, K., Linke, K. Behavior of dolphins towards adults and children during swim-with-dolphin programs and towards children with disabilities during therapy sessions. *Antrozoos*, 2003, 16(4).
- Burgess, A. F., Gutstein, S. E. Quality of Life for People with Autism: Raising the Standard for Evaluating Successful Outcomes. *Child and Adolescent Health*. Oxford, 2007.
- Denzin, N. N., Lincoln, Y. S. *Collecting and Interpreting Qualitative Materials*. California: Sage Publications, 2003.
- Engel, J. R., Schutt, R. K. *The Practise of Research in Social Work*. London, 2005.
- Kreiviniienė, B. Lietuvių patirtis Izraelio Delfinų įlankoje. *Slauga ir sveikata*, 2005, 11–12.
- Lietuvos jūrų muziejus. *Delfinų terapijos įtaka vaikų su negalia psichosocialinei reabilitacijai*. Biomedicininio tyrimo atasakaita Sveikatos apsaugos ministerijos Lietuvos bioetikos komitetui. Klaipėda, 2006.
- Lukina, L. N. Neurologinė pacientų reabilitacija dalyvaujant Juodosios jūros delfinams. *Tarptautinė mokslinė konferencija „Delfinų terapija – gamtos dovana XXI amžiuje“*. Klaipėda, 2005 10 03/04.
- Mariampolski, H. *Qualitative Market Research: a comprehensive guide*. London, 2001.
- Marino, L., Lilienfeld, S. O. Dolphin-Assisted Therapy: More Flawed Data and More Flawed Conclusions. *Antrozoos*, 2007, 20(3).
- Nathanson, D. E. Long-term effectiveness of dolphin-assisted therapy for children with severe disabilities. *Antrozoos*, 1998, 11(1).
- Nathanson, D. E. Reinforcement effectiveness of animatronic and real dolphins. *Antrozoos*, 2007, 20(2).
- Ruškus, J. *Negalės fenomenas*. Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2002.
- Šostakienė, N., Kirkutytė, I., Baliūnienė, J. D., Kirkutis, A., Rugevičius, M., Kreiviniienė, B. Delfinų terapijos įtaka turinčių autizmą vaikų psichosocialinei reabilitacijai. *Sveikatos mokslai*, 2007, 1. T.17.
- Белановский, С. А. *Глубокое интервью*. Москва, 2001.

EDUKACINĖS VEIKLOS LIETUVOS JŪRŲ MUZIEJUJE APŽVALGA. PLĖTROS PERSPEKTYVOS

Loreta RIMKIENĖ

Lietuvos jūrų muziejaus Ryšių su visuomene skyriaus muziejininkė edukologė

Lietuvos jūrų muziejuje edukacinė veikla pradėta 2000 metais. Edukacinių renginių tematiką diktuoja Lietuvos jūrų muziejaus ekspozicijos. Muziejaus Ryšių su visuomene skyriaus darbuotojai yra parengę edukacinius projektus ir renginius suaugusiems, vaikams, moksleiviams, studentams. Jų metu informatyviai ir nuotaikingai pateikiama atitinkama teminė informacija. Medžiaga rengiama remiantis bendrosiomis vidurinio ugdymo mokyklų programomis, renginiams pritaikyta praktinė veikla. Renginių medžiaga nuolat atnaujinama. Edukacijos Lietuvos jūrų muziejuje (LJM) tikslas – išprovokuoti renginiuose aktyvų dialogą, sudominti klausytojus pateikta informacija, suteikti kuo daugiau žinių apie jūrų gamtą, ekologiją, supažindinti su jūriniu kultūros paveldu. Naudojama nemažai vaizdinės medžiagos, žaidybinių elementų. Patirtis parodė, kad geriausias rezultatas yra pasiekiamas, kai grupėje – ne daugiau kaip 30 moksleivių. Edukacija vykdoma Muziejaus teritorijoje: po atviru dangumi, istorinėse salėse, akvariumo patalpose ir delfinariume, naudojant įvairias renginių formas: konkursai, konferencijos, atviros diskusijos, spektakliai ir kita.

Siekiant pristatyti Muziejaus edukacinę veiklą, buvo organizuoti seminarai Klaipėdos miesto pedagogams, dalyvaujama mokytojų susitikimuose. Edukacinė veikla pristatoma ne tik Klaipėdos mieste. Specialistai važiuoja į Klaipėdos apskrities mokyklas susitikti su pavaduotojais užklasiniam ugdymui, pedagogais. Šių susitikimų metu platinami edukacinių renginių lankstinukai ir pristatomi nauji renginiai, aptariama darbo formų su vaikais Muziejuje specifika.

Prasidedant sezonui, gegužės–birželio mėnesiais, pagrindinė lankytojų grupė yra moksleiviai. Vadovaujami pedagogų jie neapsiriboja vien tik LJM ekspozicijų lankymu ir delfinų pasirodymų stebėjimu – pageidauja ir aktyviai užsako edukacinius renginius.

Pirmasis edukacinės veiklos tyrimas buvo atliktas 2001 metais. Nuo to laiko yra sukurtas ne vienas naujas renginys, kinta tikslinės grupės, renginių formos. Apžvelgus pastarųjų metų darbo rezultatus pastebėta, kad renginių skaičius išlieka stabilus. 2008 metų tyrimas padėjo išsiaiškinti to priežastis.

Straipsnio tikslas – apžvelgti edukacinės veiklos situaciją Lietuvos jūrų muziejuje, numatyti veiklos perspektyvas. Tyrimo metodika – Lietuvos jūrų muziejaus ataskaitų analizė, Klaipėdos apskrities ir miesto pedagogų anketavimas.

Pranešimo uždaviniai:

- Apžvelgti edukacinę veiklą nuo 2000 iki 2007 metų.
- Atlikti Klaipėdos apskrities ir miesto pedagogų apklausą.
- Apibendrinti gautus rezultatus.
- Pateikti perspektyvines gaires.
- Suformuluoti išvadas.

Lietuvos jūrų muziejuje taikomos įvairios edukacinės veiklos formos: edukaciniai renginiai, specializuota edukacinė veikla, išvažiuojamosios pamokos, pramoginiai-edukaciniai renginiai. Pagrindinės šių renginių tikslinės grupės – moksleiviai, studentai, suaugusieji, šeimos, senjorai – daugiausia iš Klaipėdos miesto ir apskrities.

Pirmasis kraštotyris edukacinis renginys 1–4 klasių moksleiviams – „Pas senąjį žveją“ – buvo surengtas 2000 metais. Renginio, kuris vyko LJM Laidvybos istorijos skyriuje, Pajūrio žvejo etnografinėje sodyboje, tikslas buvo supažindinti moksleivius su XIX a. pab. – XX a. pr. žvejo gyvenamosios aplinkos ypatumais, detalėmis, skatinti mokinius domėtis pajūrio krašto etnografija, senąja architektūra. Renginio metu moksleiviams suteikiama žinių apie atskirus žvejo sodybos pastatus: trobą, klėtį, tvartą, rūkyklą, pirtį, rūšį, jų architektūrą, puošybą, paskirtį. Renginio metu

moksleiviai atlieka nemažai praktinių užduočių: pina žiogrių tvorą, mokosi džiauti žvejų tinklus, mokosi patarlių, priežodžių.

Kaip parodė patirtis, šis renginys nepraranda aktualumo ir šiandien. Daugelis miesto vaikų nepažįsta gyvenimo kaime. 2000 m. Pajūrio žvejo etnografinėje sodyboje buvo vesti 55 renginiai, kuriuose dalyvavo 1354 pradinį klasių moksleiviai.

2001 m. organizuoti renginiai „Baltijos jūros delfinai“ ir „Paslaptingas banginių ir delfinų pasaulis“. Per 2001 metus įvyko 115 renginių (61 apie delfinus), kuriuose dalyvavo 2868 moksleiviai. Dėstant temą „Paslaptingas banginių ir delfinų pasaulis“, moksleiviai yra supažindinami su banginių ir delfinų rūšimis, sužino, kaip jie evoliucionuodami prisitaikė gyventi vandenyje, susipažįsta su banginių anatomija, fiziologija, sužino apie šių žinduolių gyvenimo būdą, tarpusavio santykius, apie delfinų laikymo delfinariumuose sąlygas, pavojus, kurie kelia grėsmę delfinų išlikimui. Renginys vyksta delfinariumo salėje, kur ypatingą atmosferą sukuria gyvi eksponatai – delfinai. Moksleiviai turi galimybę gyvus eksponatus – delfinus, Juodosios jūros afalinas (*Tursiops truncatus ponticus*) – pamatyti iš arčiau nei pasirodymų metu. Naudojamos techninės priemonės: kompiuteris, projektorius, ekranas. Organizuojami pažintiniai žaidimai.

2002 m. parengti du edukaciniai renginiai: „Jūra – gyvybės lopšys“ ir „Kas Baltijoje gyvena?“. Renginio „Jūra – gyvybės lopšys“ metu moksleiviai sužino: kaip atsirado gyvybė jūroje, kaip ji vystėsi, kiek ir kokių dinozaurų rūšių buvo, kaip jie gyveno, kodėl vieni gyvūnai išmirė, o kiti ne, kaip atrodo fosilijos, ką reiškia žodžiai *paleontologas*, *fosilija*, *evoliucija*. Renginys vyksta Jūrų muziejaus ekspozicijos salėje. Šis renginys skirtas 6–12 klasių moksleivių auditorijai. Renginio „Kas Baltijoje gyvena?“ metu sužinoma, kiek Baltijos jūroje yra žuvų, ruonių, delfinų rūšių, kokia yra žuvų kūno sandara, koks Baltijos jūros delfinų (Jūros kiaulių) ir ruonių gyvenimo būdas, kokie pavojai tyko Baltijos jūros gyventojų.

Per 2002 metus surengti 9 išvažiuojamieji renginiai dviem tūkstančiams kaimo moksleivių. Iš viso tais metais surengta 175 edukaciniai renginiai (iš jų net 75 yra apie delfinus). Muziejaus edukaciniuose renginiuose dalyvavo 6191 moksleivis.

2003 m. renginių skaičius sumažėjo. Surengta 110 edukacinių renginių, kuriuose dalyvavo 3916 moksleivių. Pagrindinė priežastis – apmokestin-



Edukacinio užsiėmimo muziejuje akimirkos.
A. Mažūno nuotrauka

ta persikėlimo į Smiltynę paslauga. Bendras mokestis (persikėlimas, kelionės išlaidos ir renginio kaina) gerokai išaugo. Tokia padėtis ypač turėjo įtakos kaimo mokyklų moksleivių galimybėms atvykti į LJM edukacinius renginius.

Tais metais sukurtas naujas renginys intriguojančia tema: „Koraliniai rifai – povandeninės džiunglės“. Renginio metu moksleiviai sužino apie koralinio rifo gyventojus, pavojus, kurie tyko vandenynų gelmėse bei pakrantėse, ir apie itin sudėtingus tropinių akvariumų įrenginius. Vyresniųjų klasių moksleiviai apsilanko akvariumo techninėse patalpose. Deja, naujas renginys, nepaisant aktyvios informacijos sklaidos, nesulaukia didesnio dėmesio. Tais metais vestas tik vienas renginys. Analizuojant priežastis, galima daryti išvadą, kad ši tema beveik neturi sąsajų su bendrojo vidurinio ugdymo mokyklų gamtos mokslų programomis, todėl nors tema ir įdomi, bet populiari netampa.

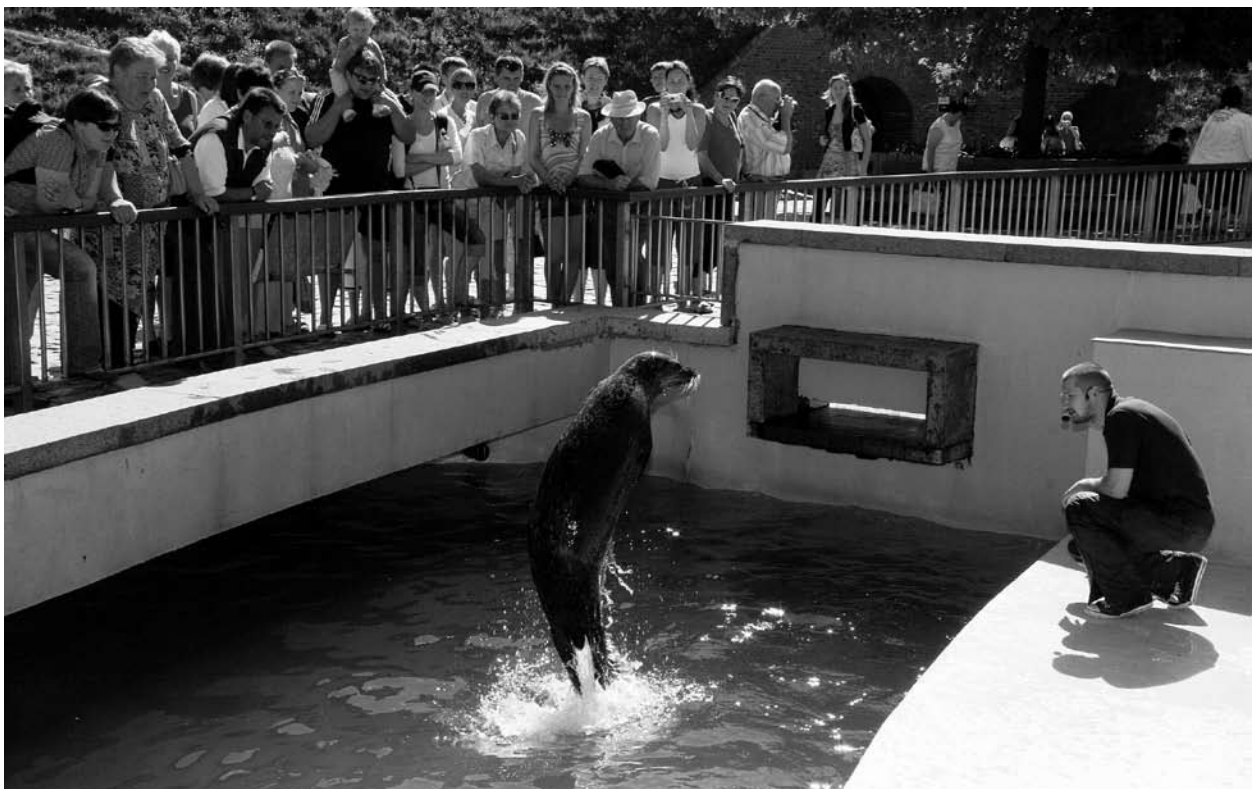
2004 metais Klaipėdos miesto pradinį klasių pedagogams delfinariume surengtas išvažiuojamasis posėdis. Edukaciniai renginiai pristatyti Klaipėdos pradinį klasių mokytojams, lietuvių kalbos mokytojų konferencijoje, konferencijoje „Kultūrinių edukacinių programų plėtra Klaipėdos apskrityje“. Bukletai apie edukacinius renginius pasiekė Klaipėdos, Gargždų, Kretingos, Palangos mokymo įstaigas. Nepaisant minėtų veiklos skatinimo priemonių, renginių mažėjimo tendencija išliko: surengti 77 edukaciniai renginiai, kuriuose dalyvavo 2392 moksleiviai. Mažėja net ir edukacinių pamokų apie delfinus dalyvių skaičius, surengti tik 35 renginiai, nes delfinariume intensyviai vykdomi delfinų terapijos (DT) seansai. Tapo sudėtingiau pritaikyti mokytojams patogų renginių laiką, nes tai delfinariume turi būti derinama tarp delfinų treniruočių ir

DT seansų. Pasirodymų metu nemažai laiko skiriama edukacijai, todėl pedagogai, atvedę klasę į pasirodymą, nebemato prasmės papildomai užsisakyti renginį. 2004 metų pradžioje mokyklose vyko reformos, renginiams už mokyklos ribų buvo skirtas gegužės–birželio laikotarpis, o birželio mėnesį delfinariume jau vyksta pasirodymai ir galimybių ten vesti renginius mažėja.

2005 metais buvo parengtas naujas edukacinis renginys „Plėšrūs ir pavojingi jūros gyvūnai: mitai ar tikrovė“. Tema apie pačius pavojingiausias vandenyno gyventojus, apie grėsmę, tykančią vandenynų gelmėse ir pakrantėse. Šis renginys pagal lankytojų gausą Muziejuje buvo pirmasis, populiarumu nenusileidžiantis delfinariume vedamam renginiui „Paslaptingas banginių ir delfinų pasaulis“. Derėtų pažymėti, kad didžioji dauguma naujojo renginio dalyvių buvo ir yra vyresniojo mokyklinio amžiaus ir siekia pagilinti mokykloje dėstomų programų žinias. Per 2005 metus renginių skaičius išaugo 24%. Surengtas 101 edukacinis renginys. Šiuose renginiuose dalyvavo 2670 moksleivių. Edukacinių renginių skaičiaus augimo priežastys: 1. Naujos Jūrų faunos ekspozicijos apie plėšrius ir pavojingus jūros gyvūnus sukūrimas; 2. Temos „Baltijos jūros ruonių gyvenimo būdas ir laikymo sąlygos Jūrų muziejuje“ sukūrimas; 3. Naujos žmoniškųjų išteklių pajėgos: į edukacinę veiklą įsitraukia ir kitų skyrių darbuotojai.

2006 metais apie delfinus sužinoti daugiau Klaipėdos apskrities moksleiviai turėjo galimybę savo mokyklose, nes LJM organizavo išvažiuojamuosius edukacinius renginius „Paslaptingas banginių ir delfinų pasaulis“. Buvo surengti 25 išvažiuojamieji renginiai, kuriuose dalyvavo 1655 moksleiviai. 2006 metų vasarą buvo sukurtas naujas unikalus edukacinis projektas „Naktis su delfinai“, siūlantis delfinariumą vasaros metu lankyti net naktį. Tai 12–15 metų amžiaus moksleiviams skirtas specializuotas edukacinis renginys, prasidedantis vakare ir pasibaigiantis ryte. Moksleiviai ne tik sužino apie delfinus, pabendrauja su treneriu, pamato, kaip delfinai treniruojami, bet ir per naktį gali stebėti, ką šie paslaptingi gyvūnai veikia, kai mes miegame. Naktį moksleiviai praleidžia delfinariumo fojė, kur, įsitaikę atsineštuose miegmaišiuose, nakvoja. Šis renginys Lietuvos muziejų asociacijos ir švietimo sekcijos buvo apdovanotas už gerą edukacinę idėją. Iš viso per 2006 metus surengti 95 edukaciniai renginiai, kuriuose dalyvavo 3508 moksleiviai.

Pastaraisiais metais LJM sparčiai plečia savo veiklos sritis. Viena iš prioritetinių veiklų – edukacija, darbas su moksleiviais ir mokytojais. Stengiamasi muziejinę medžiagą labiau priartinti prie lankytojo. Nuolat ieškoma skirtingų darbo formų, – šitaip gimsta naujos



Edukacinis užsiėmimas muziejuje. A. Mažūno nuotrauka

paslaugos – gimtadienis Muziejuje ir jaunavedžių sveikinimo ceremonija su delfinais.

2007 metais buvo surengti 107 edukaciniai renginiai, kuriuose dalyvavo 3235 dalyviai. Vienas didžiausių praėjusių metų privalumų – specializuotus edukacinius renginius vis dažniau veda visų ekspozicinių skyrių specialistai.

Pagrindiniai kiekvienais metais organizuojami edukaciniai renginiai jau yra tapę tradiciniais: tai Vardynų šventė, Muziejų naktis, tarptautinės Vandenyne ir Jūros kiaulės dienos, žvejiško folkloro šventė „Žuvys išgalvojo giesmes“, palapinė-laboratorija po atviru dangumi „Pažinkime Baltijos jūrą“. Kiekvienas proginis renginys – tai dar viena galimybė parodyti lankytojui menčiau matomas Muziejaus puses, skleisti ekologines ir marinistinio kultūros paveldo idėjas.

Tyrimo organizavimas

Tyrimui atlikti pasirinktas anketavimo metodas. Anketos elektroniniu paštu buvo išsiųstos Klaipėdos apskrities ir Klaipėdos miesto mokykloms, LJM duomenų bazės kontaktais. Anketavimas buvo vykdomas ir pedagogų susirinkimų metu. Anketavimu norėta atsakyti į klausimą, kodėl, nepaisant naujų edukacinių renginių formų, nėra renginių augimo tendencijos.

Anketose pateikti klausimai turėjo padėti įvertinti Lietuvos jūrų muziejuje parengtų edukacinių programų populiarumą ir poreikį, priežastis, kurios trukdo edukaciniuose renginiuose lankytis dažniau. Svarbu buvo atsakyti į klausimą, iš kur pedagogai gauna informaciją apie edukacinius renginius. Pedagogų atsakymų analizė padėtų lengviau „pasiekti“ mokytojus jiems labiausiai prieinamu informavimo kanalu. Anketos klausimais siekta „pasitikrinti“ savo edukacinių renginių tikslines grupes ir jų apsilankymo laiką.

Anketavimas truko porą mėnesių. Buvo sugrąžinta 115 užpildytų anketų.

Tyrimo rezultatai ir jų analizė

Apžvelgiant 2000–2006 metų rezultatus, galima daryti išvadą, kad renginių skaičius kiekvienais metais išlieka panašus, nepriklausomai nuo informacijos sklaidos intensyvumo, naujų darbo formų diegimo.

Anketinė apklausa parodė, kad apie LJM vykdomą edukacinę veiklą žino beveik visi apklausoje dalyvavę mokytojai. Į klausimą, „Ar gaunate pakankamai informacijos?“ tik 1,7% atsakė, kad jos negauna. 98,3% respondentų atsakė, jog informacija vienu ar

kitu būdu juos pasiekia. Informacija apie edukacinius renginius Lietuvos jūrų muziejuje platinama elektroniniu paštu, tiesioginių kontaktų metu, bendraujant su mokyklų pedagogais, direktoriaus pavaduotojais ugdymui. Bukletai teikiami Klaipėdos miesto savivaldybės Švietimo skyriui. Informacija apie edukacinius renginius skelbiama Muziejaus interneto svetainėje www.muzejus.lt, periodiškai teikiami pranešimai spaudai, užsakinėjama vieta reklamai spaudoje. Net 53% pedagogų apie LJM edukacinę veiklą sužino iš kolegų, 49,6% susiranda informaciją LJM interneto svetainėje, 40,9% informaciją apie renginius sužino iš spaudos, 36,5% gauna iš Švietimo skyriaus ir 26,1% – elektroniniu paštu. Skaičiai parodė, jog veiksmingiausias informacijos sklaidos kanalas yra žodinis – tarp pedagogų ir tiesioginis Muziejaus darbuotojų bendravimas su pedagogais. Informacinės visuomenės amžiuje daugelis pedagogų informacijos ieško internete, tikslinėse interneto svetainėse. Anketavimo duomenimis, tik 26,1% gauna informaciją elektroniniu paštu. Lietuvos jūrų muziejaus duomenų bazėje yra įvesti mokyklų raštinių kontaktai. Tai leidžia daryti išvadą, kad neretai informacija nepasiekia tikslinių grupių. Todėl Lietuvos jūrų muziejaus edukologai pradėjo kurti dar vieną duomenų bazę, kad pedagogus informacija pasiektų tiesiogiai.

Kokių specialybių pedagogai lankosi dažniausiai? 46,1% mokytojų, ateinančių į LJM edukacinius renginius, yra pradinių klasių mokytojai, 15,7% – klasių auklėtojai, 9,6% – biologijos mokytojai. Nors Lietuvos jūrų muziejuje yra sukurta keletas pamario krašto etnokultūros paveldą pristatančių renginių, tačiau tik 1,7% anketos respondentų sudaro istorijos mokytojai. Dauguma apklaustų pedagogų yra tos nuomonės, kad edukacinio renginio trukmė neturėtų viršyti akademinės valandos

60% pedagogų savo atvedamai klasei (vis dėlto renkasi temą apie delfinus „Paslaptingas banginių ir delfinų pasaulis“. Antras pagal užsakymų skaičių renginys yra „Kas Baltijoje gyvena?“ Mokytojams priimtini šie renginiai, nes atitinka mokomąsias programas, juose daug dėmesio skiriama Baltijos jūros ekologijai.

Beveik 98,6% respondentų pažymėjo, kad edukaciniuose renginiuose norėtų lankytis dažniau. Anketų atsakymuose į klausimą „Kokios priežastys trukdo edukaciniuose renginiuose lankytis dažniau?“ buvo paminėta: laiko stoka – 91,9%, mokyklos vidaus tvarka – 58,3%, nepatogi Muziejaus geografinė padė-

tis – 20,9%. Keletas pedagogų paminėjo, kad per mažai domisi edukaciniais renginiais. Kaimo vietovių mokykloms ypač aktuali renginių kaina ir kelionės išlaidos, nes daugelis moksleivių yra iš socialiai remtinų šeimų.

Anketinis tyrimas dar kartą įrodė, kad didesnė moksleivių dalis edukacinius renginius LJM nori užsisakyti gegužės mėnesį (net 40% visų dalyvių). Tuo metu Muziejuje yra prasidėjęs sezonas ir vyksta daugelis tradicinių renginių, kuriuos organizuoja tie patys Muziejaus edukologai.

Perspektyvinių gairių nustatymas

Lietuvos jūrų muziejaus Ryšių su visuomene skyriaus edukologai tyrimo pagrindu numatė edukacinių renginių Jūrų muziejuje plėtros strategiją. Išskirtos pagrindinės veiklos sritys: išvažiuojamųjų edukacinių renginių plėtotė; edukacinių renginių orientacija į šeimas; informacinių technologijų taikymas edukacijoje (nuotolinė edukacija, informaciniai terminalai); teikti edukacines paslaugas suaugusiųjų auditorijoms (kurti VIP klubus); tobulinti klubinę veiklą (senjorų, jaunųjų jūrininkų, bičiulių klubas); kurti šiandienai aktualias ekologines programas, bendradarbiaujant su partneriais (universitetais, mokslinių tyrimų institutais, gamtosauginėmis organizacijomis Lietuvoje ir pasaulyje).

Išvados

Muziejuje yra parengtos 7 edukacinės programos, pritaikytos įvairaus amžiaus lankytojams, taip pat siūlomi specializuoti renginiai, kuriuos veda Muziejaus

specialistai. Kasmet vedama 100–120 edukacinių renginių, kuriuose vidutiniškai apsilanko apie 4000 moksleivių. Pagal 2001–2005 metų edukacinių renginių dalyvių analizę, 80% renginių dalyvių yra Klaipėdos miesto moksleiviai bei studentai ir tik 20% sudaro grupės iš Klaipėdos regiono mokyklų. Dažniausiai LJM edukaciniuose renginiuose lankosi 1–8 klasių moksleiviai. Populiariausia tema – „Paslaptingas banginių ir delfinų pasaulis“ jau nuo 2000 metų jokiai kitai temai neužleidžia savo pozicijos. Didesnė dalis pedagogų norėtų lankytis dažniau, tačiau pagrindinė kliūtis jiems yra laiko trūkumas, mokyklos vidaus tvarka bei nepatogi LJM geografinė padėtis.

Norėdami išplėsti Lietuvos jūrų muziejaus edukacinių renginių geografiją bei padaryti edukacines programas pasiekiamas didesniai visuomenės būriui, planuojame rengti kilnojamasias temines parodas, remdamiesi Muziejaus ekspozicija. Parodų atidarymus organizuoti Klaipėdos apskrities mokyklose, seniūnijų centruose, visuomeniniuose rajonų kultūros centruose ir panašiai.

Siekiant didinti visuomenės susidomėjimą edukaciniais ir proginiiais renginiais yra numatyta nuolat teikti informaciją apie edukacinius renginius interneto svetainėse tų organizacijų, su kuriomis bendradarbiaujama, kurti aktyvių mokytojų duomenų bazę, glaudžiau bendradarbiauti su švietimo skyriais ir ministerija.

Taigi dar kartą keliamas ir sprendžiamas klausimas, ar lankymasis Lietuvos muziejų edukacinėse programose neturėtų būti bendrojo vidurinio ugdymo mokymo programų dalis? ■

SUMMARY

Lithuanian Sea Museum (LSM) launched educational activities in 2000. Today LSM offers 7 topics for educational activities for schoolchildren, 10 specialized activities on environmental and cultural maritime heritage topics as well as a number of special events. In order to make survey about educational activity in LSM the quantitative research method was used. The teachers of Klaipėda town and region were asked to fill in a questionnaire. The survey showed the following results: more frequent visits to LSM for educational activities are restricted by the time limit and individual rulebooks at separate schools. Obviously, the co-operation between museums and Ministry of Education is necessary.

The research also proved that for better communication direct contacts with teachers is necessary. From the respondents' point of view, the most actual topics are related to ecological and environmental issues. Research proved the most popular topics in LSM to be "Mysterious world of whales and dolphins" and "Who lives in the Baltic sea?"

Nowadays museum cannot passively wait for the visitors. Valuable material collected at the museum needs to be spread to a wide public. Expanding strategies, listed in the survey, would help to realize the mission of the Lithuanian Sea Museum "Together with the visitors we will learn to explore, enjoy and preserve our harmony with the sea".

KELIAI Į EUROPOS SAJUNGOS STRUKTŪRINIUS FONDUS

Vaiva LANKELIENĖ

Lietuvos jūrų muziejaus Tarptautinių ryšių ir projektų valdymo skyriaus vedėja

Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą atsirado palankios galimybės naudotis struktūrinių fondų teikiama parama. Pirmame etape struktūrinių fondų parama buvo administruojama remiantis Bendruoju programavimo dokumentu (BPD). Šiuo metu yra patvirtinta dalinio finansavimo programa 2007–2013 m. Susipažinti su programa galima Finansų ministerijos interneto svetainėje www.ukmin.lt, rubrikoje „Europos Sąjungos struktūrinė parama“.

Kultūra nebuvo išskirta kaip savarankiška sritis nei Bendrajame programavimo dokumente, skirtame 2004–2006 m. laikotarpiui, nėra ji išskirta ir „Lietuvos 2007–2013 m. ES struktūrinės paramos panaudojimo strategijoje“ bei keturiose veiksmų programose, skirtose šiai strategijai įgyvendinti: „Žmogiškųjų išteklių plėtros veiksmų programa“, „Ekonomikos augimo veiksmų programa“, „Sanglaudos skatinimo veiksmų programa“ ir „Techninės paramos veiksmų programa“. Kultūros sektoriaus atstovams dažniausiai kyla klausimas apie tikėtiną struktūrinių fondų paramos naudą jų atstovaujamos organizacijos.

Detaliau išnagrinėjus strategijos prioritetus ir jų įgyvendinimo priemones galima rasti nišų, kurias turėtų užpildyti kultūros projektai. Pagal „Lietuvos 2007–2013 m. ES struktūrinės paramos panaudojimo strategijos“ „Žmogiškųjų išteklių plėtros veiksmų programą“ kultūros įstaigos gali pretenduoti į dalinę paramą pagal 1 prioritetą „Kokybiškas užimtumas ir socialinė aprėptis“, kurio vienas iš tikslų yra gerinti darbuotojų ir įmonių prisitaikymą prie rinkos poreikių. Šiame prioritete didelis dėmesys yra skiriamas žmogiškųjų išteklių tobulinimui viešajame sektoriuje. Šio prioriteto veiksmingumą liudija ir Lietuvos muziejų asociacijos sėkmingai įgyvendintas projektas „XXI a. muziejininkų kompetencijos ir gebėjimų ugdymas“, kurio pagrindinis tikslas buvo Lietuvos nacionalinių

ir regioninių muziejų darbuotojų pagrindinių įgūdžių ugdymas ir kvalifikacijos kėlimas, siekiant stiprinti muziejų kultūrinę bei edukacinę veiklą visuomenėje ir geriau tenkinti jos poreikius.

„Sanglaudos skatinimo veiksmų programoje“ yra numatyti net keli prioritetai, kuriais remiantis kultūros organizacijos gali teikti paraiškas finansavimui iš ES struktūrinių fondų gauti. 1 priemonės prioritetas „Vietinė ir urbanistinė plėtra, kultūros paveldo ir gamtos išsaugojimas bei pritaikymas turizmo plėtrai“ apima visą kompleksą veiksmų, kurių pagrindinis tikslas – skatinti efektyvų vietos potencialo panaudojimą ūkio plėtrai. Vienas iš tikslų, kurių atliepdamos gali teikti paraiškas ir kultūros įstaigos, yra atvykstamojo ir vietos turizmo skatinimas, panaudojant gamtos išteklius, kultūros paveldą bei kuriant patrauklesnes aktyvaus poilsio sąlygas.

Lietuvos jūrų muziejui galimybes gauti ES struktūrinių fondų paramą padidino PHARE PPF programos lėšos, kurios buvo skirtos parengti projektus, kuriuos ateityje būtų galima finansuoti iš struktūrinių fondų. 2003 m. tam buvo skirta 2,8 mln. eurų. Vienintelis ir pats svarbiausias reikalavimas buvo tas, kad siūlomas projektas turi atitikti tam tikrus BPD 2004–2006 m. periodo prioritetus ir įgyvendinimo priemones. Tačiau gautos PHARE PRP programos lėšos dar nebuvo garantija, kad būtent šiam projektui bus suteikta ir struktūrinių fondų parama.

Unikalus pramogų, poilsio, sveikatingumo paslaugų ir pažinimo parkas Koppalyje

Lietuvos pajūrio kultūrinio ir gamtinio turizmo potencialas yra didelis ir patrauklus, tačiau nėra iki galo išnaudojamas dėl keleto priežasčių:

- nėra išplėtotą jūrinio ir vidaus vandenių turizmo infrastruktūra;

- akivaizdūs struktūriniai ir išsidėstymo trūkumai bei laisvalaikio pramogų nebuvimas.

Gamtinių ir kultūrinių išteklių regione koncentracija leidžia teigti, kad Pajūrio regionas turi palankiausias sąlygas aktyvaus poilsio turizmo plėtrai. Tačiau kol kas Vakarų Lietuvoje nėra nė vieno ištisisus metus veikiančio šiuolaikiško pramogų, poilsio ar sveikatingumo paslaugų komplekso, pažinimo parko.

Atliktos Lietuvos jūrų muziejaus ir pajūrio lankytojų apklausos dar kartą patvirtino seną tiesą, kad dabartinės siūlomos turizmo ir laisvalaikio paslaugos ar pramogos bei ryškus jų sezoniškumas neskatina Lietuvos gyventojų ilgiau užsibūti pajūryje, užsienio turistų ilgiau pasilikti Lietuvoje, mažina Lietuvos turizmo produkto konkurencingumą kitų Baltijos regionų atžvilgiu.

Atsižvelgiant į šiuos argumentus Lietuvos jūrų muziejaus darbuotojams kilo mintis Kopgalyje įkurti jūros pramogų, poilsio, sveikatingumo paslaugų ir pažinimo parką. Juo labiau kad dalis šiam kompleksui reikalingos infrastruktūros jau dabar puikiai funkcionuoja.

Objektas yra planuojamas šiaurinėje Kuršių nerijos pusiasalio dalyje, prie įplaukos į Klaipėdos uostą. Planuojama jūros teikiamų pramogų, poilsio, sveikatingumo paslaugų ir pažinimo parko Kopgalyje teritorija – 130 tūkst. m². Didžiąją dalį teritorijos (11,7 tūkst. m²) panaudos teise valdo Lietuvos jūrų muziejus.

Pagrindinis projekto „Jūros teikiamų pramogų, poilsio, sveikatingumo paslaugų ir pažinimo parkas Kopgalyje“ tikslas – prisidėti prie Lietuvos ekonominės ir socialinės darnos raidos šalyje vystant aktyvaus poilsio turizmo infrastruktūrą, steigiant unikalius poilsio, pramogų, sveikatingumo centrus ir rekreacijos objektus.

Gauti finansavimą būtinausiems planuojamo projekto dokumentams parengti atsirado galimybė detaliam išnagrinėjus Bendrąjį programavimo dokumentą ir gaires pareiškėjams ES struktūrinių fondų paramai gauti. Paaiškėjo, kad būsimasis pramogų, poilsio, sveikatingumo paslaugų ir pažinimo parkas Kopgalyje atitinka vieną iš „Sanglaudos skatinimo plėtros veiksmų programos“ įgyvendinimo prioritetų priemonių – „Turizmo infrastruktūros vystymas“.

Projekto techninei dokumentacijai parengti Lietuvos jūrų muziejus 2003 m. iš PHARE PPF programos gavo 236 tūkst. eurų (814 860 Lt). Už šias lėšas buvo parengti šie privalomieji projekto dokumentai:

galimybių studija, architektūrinė koncepcija, inžinerinė koncepcija, patvirtintas detalusis planas, atlikta poveikio aplinkai analizė. Preliminari projekto vertė – 20 374 768 eurai (70 349 999 Lt).

Parengus visą dokumentaciją, buvo nuspręsta teikti paraišką dėl finansavimo ES struktūrinių fondų lėšomis. 2008 m. rugpjūčio mėn. VŠĮ „Lietuvos verslo paramos agentūra“ buvo pateiktas projekto „Jūros teikiamų pramogų, poilsio, sveikatingumo paslaugų ir pažinimo parkas Kopgalyje“ aprašas dėl tolesnio projekto įgyvendinimo finansavimo.

Projektas „Jūros teikiamų pramogų, poilsio, sveikatingumo paslaugų ir pažinimo parkas Kopgalyje“ yra įgyvendinamas trimis etapais:

I etapas – galimybių studijos ir priešprojektinės dokumentacijos rengimas – galutinė ataskaita pateikta 2006 m. lapkričio mėn. Paslaugų teikėjas – COWI/AS;

II etapas – jūros teikiamų pramogų, poilsio, sveikatingumo paslaugų ir pažinimo parko Kopgalyje teritorijos ir pastatų projektavimas;

III etapas – jūros teikiamų pramogų, poilsio, sveikatingumo paslaugų ir pažinimo parko Kopgalyje pastatų statyba ir teritorijos tvarkymas.

Kopgalyje įkurtas Jūros teikiamų pramogų, poilsio, sveikatingumo paslaugų ir pažinimo parkas ženkliai prisidės prie Lietuvos turizmo infrastruktūros plėtros – jis bus pirmas visus metus veikiantis tokio pobūdžio laisvalaikio ir pramogų parko bei Lietuvos jūrų muziejaus kompleksas, turiniu, paskirtimi, eksploatacijos požiūriu neturintis analogų Europoje.

Jūros teikiamų pramogų, poilsio, sveikatingumo paslaugų ir pažinimo parką Kopgalyje sudarys keturių lygiavertės dedamosios:

- *Pažinimo centras* (Lietuvos jūrų muziejaus jūrų gamtos, rekonstruotos modernios laivybos istorijos ir akvariumo ekspozicijos, rekonstruoti ruonių, Šiaurės jūrų liūtų ir pingvinų baseinai, etnografinė pajūrio žvejo sodyba, įrengta mažųjų laivų prieplauka, įrengta etnografinė vaikų žaidimų aikštelė, įkurtas jūros gamtos ir istorijos paveldo tyrimų bei informacijos centras);

- *Delfinų terapijos centras* (įrengti specialūs baseinai užsiėmimams su neįgaliais vaikais ir suaugusiais, įrengti lauko baseinai delfinams, įrengti specialistų kabinetai, įrengtas baseinas delfinų ir Kalifornijos jūrų liūtų edukaciniams pasirodymams, įkurtas neįgalųjų edukacinis centras);

- *Poilsio ir sveikatingumo kompleksas* (įrengtas pagrindinis baseinas su geoterminiu vandeniu, temi-

nis vaikų baseinas su geoterminiu vandeniu, šildomas atviras baseinas ir vonios su jūros vandeniu);

- *Atstatytas Kopgalio kaimas (pastatyti 5 etnografinio stiliaus pastatai)* (sukurta etnografinio stiliaus apgyvendinimo ir maitinimo infrastruktūra delfinų terapijos užsiėmimuose dalyvaujantiems neįgaliesiems bei jų šeimos nariams, apgyvendinimo paslaugos turistų grupėms (iki 40 asmenų), įrengtos konferencijų patalpos).

Įgyvendinus šį projektą Kopgalyje įkurtas jūros teikiamų pramogų, poilsio, sveikatingumo paslaugų ir pažinimo parkas ženkliai prisidės prie aktyvaus

atvykstamojo ir vietinio turizmo skatinimo bei Lietuvos turizmo infrastruktūros vystymo, sukurs naują turizmo traukos centrą, panaudojant gamtos, kultūros ir paveldo objektus bei viešąją turizmo infrastruktūrą ir paslaugas, kurios užtikrins ilgalaikių darbo vietų kūrimą, pagerins Lietuvos, kaip turizmo šalies, įvaizdį.

Kopgalyje įrengus Jūros teikiamų pramogų, poilsio, sveikatingumo paslaugų ir pažinimo parką bus užtikrintas projekto ilgalaikiškumas, kadangi šis jungtinis kompleksas funkcionuos ir pasibaigus ES struktūrinių fondų finansavimui. ■

LIETUVOS JŪRŲ MUZIEJUS – UNIKALUS KARINIO IR JŪRINIO PAVELDO OBJEKTAS

Dainius ELERTAS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus muziejininkas istorikas

1979 m. Lietuvos jūrų muziejus įsikūrė unikaliame karinio ir jūrinio paveldo objekte – Nerijos forte. Šiandien kito tokio karinio įtvirtinimo Lietuvoje neturime. Vienoje iš poternų įamžinta nedidelė karinė šios vietos praeitį menanti ekspozicija. Ją pagyvina garsinis siužetas, į vieną srautą suliejantis Kopgalio kaimo, Nerijos forto, Lietuvos jūrų muziejaus istorijos vingius. Nors apie Nerijos fortą rašyta lietuviškai ir vokiškai, daugeliui karinė bei jūrinė jo praeitis dar mažai žinoma.

Nerijos fortas buvo pastatytas Kopgalyje. Kopgalis – vakarinė įplaukos į Klaipėdos uostą dalis ir Kuršių nerijos galas. Kariniais įtvirtinimais Kopgalyje siekta apsaugoti Klaipėdos uostą nuo netikėto priešo įsiveržimo iš jūros pusės. Jie užkirto galimybę priešui išlaipinti desantą nerijoje ir pulti Klaipėdos miestą iš mažiau saugomos marių pusės.

Pati idėja Kuršių nerijos smaigalyje įkurdinti karinius nėra sena. Iki XVIII a. dėl menko puolimo technikos pajėgumo statyti nerijoje karinius įtvirtinimus buvo netikslinga. 1598 12 17 Klaipėdos pilies pareigūnas rašė Prūsijos hercogui, kad nuo labai aukšto kalno Smiltynėje (*Sandkrug*) priešams šaudyti į pilį būtų ne-naudinga, nes miesto puolimas iš marių pusės negalimas. Šūviai nesiektų taikinių kitoje marių pusėje. Taigi statyti gynybinius įtvirtinimus nerijos pusėje būtų beprasmiška.¹ Tobulėjant karybai grėsmė iš marių pusės augo. XVIII a. pradėta aptarinėti ir įgyvendinti karinių įtvirtinimų Kopgalyje idėja. 1719 07 29 generolų de Boldto ir de Briono pranešime Prūsijos karaliui siūloma įrengti įtvirtinimus uosto įplaukai ginti. Tam reikėję ant Vakarų rago (*Westerhaken*) pastatyti keturkampį

reduktą, jame įrengti bokštą, statinio viršūnėje – gairę laivams. Nurodoma, kad bokštas neturėtų būti didelis. Vakarų ragas esąs visai prie jūros ir jo nedengia Šiaurės ragas (*Norderhaken*). Tuo tarpu Šiaurės ragą nuo jūros dengia smėlio kalnai.² Jei Šiaurės ragas yra ir kituose šaltiniuose minimas XVIII a. pab. išnykęs iškyšulys netoli dabartinio švyturio, tai kur būta Vakarų rago? Į vakarus nuo šios vietos tyvuliavo marios ir kyšojo Kopgalis. Gal tai – Kopgalio karinių įtvirtinimų istorijos pradžia? Kuo baigėsi ši generolų akcija, nėra žinoma. Uosto įplaukos apsaugos idėja pasinaudota vėliau. 1782 m. S. Lilienthalis Kopgalyje suprojektavo medinį blokhauzą. Tai turėjo būti medinis penkiakampis statinys su vidiniu kiemu. Pastatas siaurėjo į viršų. Iš lauko pusės jo karkasą dengė apipjauti rąstai. Sienos protarpiais įtvirtinamos savotiškais kontraforsais – įkastais rąstais. Rąstais siūlyta dengti stogą. Ant jo – įrengti šaudymo aikštes. Parapete buvo numatoma pastatyti pabūklus, todėl jame suprojektuojamos šaudymo angos. Vėliau ši statinį rekomenduota apmūryti plytomis.³ Nėra žinoma, ar projektas buvo realizuotas. Apie karinių įtvirtinimų statybas XVIII a. pab. – XIX a. 1-ajame dešimtmetyje nieko nerašo ir Klaipėdos uostą plėtoję S. Lilienthalis ir H. K. Veitas. Jie neužfiksavo detaliame 1792–1802 m. Schroetterio sudarytame Kuršių nerijos žemėlapyje. Tačiau patikimų žinių apie kažkokius karinius darbus Kopgalyje XVIII a. paskutiniame dešimtmetyje – XIX a. pirmaisiais metais yra. 1802 03 10 karo ir domėnų tarėjo Müllerio ataskaitoje apie 1801 11 03 uragano pasekmes minimos kareivių konfiskuotos fašinos įtvirtinimams Kopgalyje įrengti.⁴

¹ LJM. MA. J-4: 290–296.

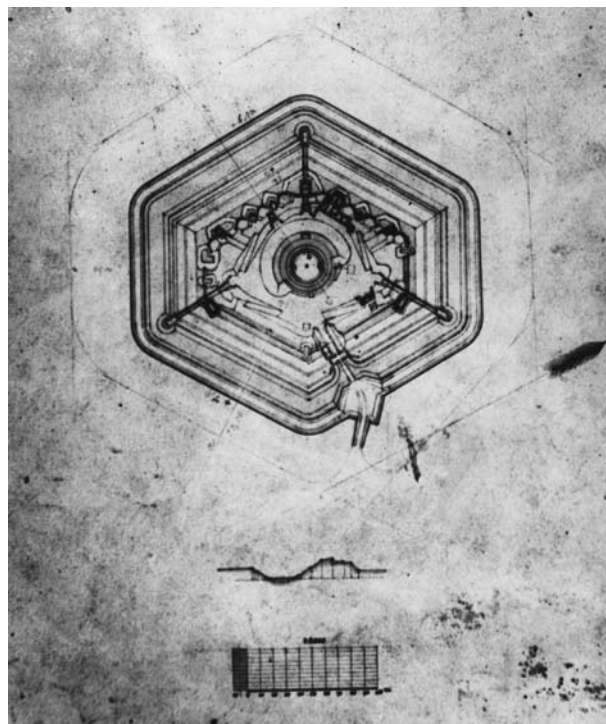
² LJM. MA. J-5: 118–120.

³ Tatoris, J. *Senoji Klaipėda. Urbanistinė raida ir architektūra iki 1939 metų*. Vilnius, 1994, p. 35, 165; šio projekto mikrofilmas saugomas Mažosios Lietuvos istorijos muziejuje, J. Tatorio fonde.

⁴ LJM. MA. J-7: 19–20.

Kariniai darbai nebuvo reikšmingi, nes jų pėdsakus nušlavė 1801 11 03 uraganas.

Pirmosios žinios apie užbaigtus karinius statinius Kopgalyje mus pasiekia iš Napoleono karų laikotarpio. 1807 m. Prūsija, patyrusi skaudų pralaimėjimą ir pažeminimą, tapo Prancūzijos sąjungininke. Klaipėdos uostas tapo paskutiniu Prūsijos monarchų prieglobsčiu. Prancūzai siekė užkirsti kelią Baltijoje pasirodžiusiam anglų laivynui išlaipinti desantą ar kitaip susisiekti su krantu. Jų raginami prūsai atnaujino ir išplėtė Klaipėdos uosto gynybinę sistemą. Buvo supilti pylimai bei iškasti apkasai ties Klaipėdos švyturiu, netoli Locų bokšto ir kt. Vienas atspirties taškų buvo įrengtas Kopgalyje. 1811–1812 m. generolo Bjorko pastangomis šiauriau dabartinio Lietuvos jūrų muziejaus buvo iškastas griovys ir supiltas redutas – pylimas. Darbus inicijavo prancūzų karinės valdžios atstovas Comprédonas.⁵ Jiems vadovavo prūsų artilerijos majoras von Fielbigas, majoras von Marckoffas, inžinierius kapitonas von Beebersteinas.⁶ 1809 m. Klaipėdos uosto ir miesto įtvirtinimų plane yra vėliau įklijuotas Pietų rago (Sudhaken) reduto piešinys. Tai stačiakampio formos pylimas su nedideliu praėjimu kiekvienos pylimo sienos viduryje. Jis apjuostas dvigubai platesniu nei pylimas grioviu.⁷ Egzistuoja ir kitas 1812 m. planas, kuriame šie įtvirtinimai vaizduojami kitaip: žvelgiant iš viršaus tai buvo marių pusėje laiptuotos formos pylimas, o priešingoje pusėje – dvi lygios sienos jungėsi stačiu kampu. Pylimas pavadintas „Redoute auf de Nehrung“. Šis planas svarbus nustatant šio įrenginio vietą. Kitame marių krante, ties Locų bokštu, esanti baterija plane žymima lygiai prieš jį.⁸ Architektas V. Šliogeris manė, kad įrenginio plano pokyčiai – rekonstrukcijos padarinys. Supilti ir sustvirtinti fašinomis smėlio pylimus nebuvo sudėtinga. H. K. Veitas rašė, kad 1821 m. iš reduto neliko nė žymės: „1812 m. išoriniame šios kopos smaigalyje ties O [ženklas pridėtame plane. Tai 1801 m. 3 kartus jūros pralaužta kopa – D. E.] buvo įrengtas redutas, tačiau dabar jis visiškai užpustytas.“⁹ Pagal įtvirtinimo apra-



Nerijos forto projektas, XIX a. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

šymus ir planą galima manyti jį buvus pėstininkų šansu. 1831 m. J. E. Wutzke rašė apie karinių įtvirtinimų Kopgalyje ir ties švyturiu būtinybę. Jis teigė, kad dalis 1812 metų įtvirtinimų buvo dar išlikę.¹⁰

XIX a. vid. vykstant Vokietijos vienijimosi procesui ir konfrontuojant su Danija, Prancūzija, Austrija, kilo poreikis geriau apsaugoti uostus. Sparčiai besivystanti artilerija ėmė kelti grėsmę seno tipo įtvirtinimams ir iš vandens. Buvo statomi nauji ir pertvarkomi seni gynybiniai įrenginiai. Nuogaštauta ne veltui – karo metu Danija bandė blokuoti vokiškus Baltijos uostus. Prūsijos uostų militarizavimo procesas neaplenkė Klaipėdos uostamiesčio. Norėta ypač įtvirtinti Dangės žiotis, įplauką. 1864–1888 m. vyko Klaipėdos pilies (citadelės) poternų rekonstrukcija. Buvo numatyta įrengti kazematus, parako sandėlius. 1865 m. pradėta Nerijos forto (*Nehrungsfort*) statyba Kopgalyje. Tarpukariu jis vadintas ir Vilhelmo fortu (*Wilhemsfort*). V. Šliogeris nurodė, kad pradžioje buvo pastatytas kazematas,

⁵ Tatoris, J. *Senoji Klaipėda...*, p. 35, 165.

⁶ Zembrickis, J. *Klaipėdos karališkojo Prūsijos jūrų ir prekybos miesto istorija*. Klaipėda, 2002, t. 1, p. 260.

⁷ LJM. p. m. 546.

⁸ Planą surado istorikas J. Tatoris.

⁹ Veit, H. K. Beschreibung des Memelschen Hafens und der daselbst angelegten Werke, nebst einem Situations Plane. Vom Herrn Hafenbau-Inspektor Veit in Memel. *Beträge zur Kunde Preussens*. Königsberg, 1821, Bd 11, S. 489.

¹⁰ Wutzke, J. E. Bemerkungen über die Entstehung und den gegenwertigen Zustand des Kurischen Haffs und der Nehrung und über den Hafen bis Memel. *Preussische Provinzial Blater*. Kngsb., 1831, Bd 5, S. 228.

sumūrytos kitos patalpos. Kazematas turėjo šaudymo angas (vėliau jos užmūrytos). Planuose šis pastatas vadintas centriniu redutu. Tik jį pastačius formuoti pylimai. Darbų nespėta baigti iki prūsų-austrų karo pradžios. 1866 m. dar neįrengtas fortas buvo skubiai aprūpintas patrankomis. Žemyninei marių pakrantės gynybai pasinaudota Bomelsvitės kapinių pylimu. Jame buvo iškastos išpjovos ir pastatytos patrankos. Nuo pylimo iki marių prūsai iškasė šaulių apkasus. Prie marių įtvirtinimus užbaigė baterija. Visa tai kartojo XVIII a. rusų, XIX a. pr. prancūzų Klaipėdos gynybinės schemas idėjas. Po prūsų-austrų karo Koggalio forto statyba atnaujinta, tačiau vyko lėtai, su dideliais pertrūkiais. 1867–1872 m. priešingoje marių pusėje buvo statomas Miško fortas (*Plantagenfort*). 1871 m. po Vokietijos pergalės prieš Prancūziją susirūpinta užtikrinti visų Vokietijos uostų saugumą. 1873 m. Vokietijos vyriausybė pareikalavo baigti Baltijos uostų ir upės žiočių įtvirtinimą. Tais pačiais metais buvo galutinai įrengtas Miško fortas. Marių dugnu į Nerijos fortą nutiestas telegrafo kabelis užtikrino tiesioginį ryšį su miestu. 1875 m. Hoffmanno sudarytame jūrlapyje forte pažymėta telegrafo stotis. Kiti darbai Nerijos forte vyko iki 1890 m.¹¹ Kaip matome iš projektų ir planų, Kuršių marių įplauką galvota ginti keliais būdais: Nerijos ir Miško fortai priešų laivus galėjo apšaudyti jūroje bei įplaukoje, o jiems prasmukus pro molus kelią užtvirti turėjo užtvara. Buvo numatyta ties Nerijos fortu iki kito marių kranto pertempti grandinę, kuri priešų laivams trukdytų judėti tolyn link uosto. Šią sistemą galėjo sustiprinti ir minų užtvaros.¹²

Visa Nerijos forto dokumentacija dar neatrasta. Pirmojo Lietuvos jūrų muziejaus direktoriaus A. Každailio teigimu, prie jo Vokietijoje rastų forto brėžinių, planų, projektų nebuvo aprašymų ir kitų dokumentų. Kai kurie Nerijos forto statytojai ir projektuotojai pasirašė po brėžiniais. Projektų autorystė priskirtina šiems asmenims: 1868–1870 m. majorui inžinieriui Timmui, 1868 m. majorui Scholsui, 1870–1889 m. majorui Grünzeliui, 1877–1878 m. majorui inžinieriui Schmollerui, 1877 m. majorui artilerijos karinin-

kui Morgenrothui, vyresniajam leitenantui Stache'ui, generolui majorui von Eliesteriui, generolui majorui F. Frechnecke'ui, 1882 m. majorui inžinieriui Lancelle'ui, majorui artilerijos karininkui Broeckeriui, pulkininkui leitenantui ir tvirtovės inžinieriui Klesekeriui, karininkams Arnoldui ir Sabinskiui, 1886 m. inžinieriui inspektoriui Harnnhagenui, 1886–1887 m. majorui inžinieriui Prümui, 1889 m. kapitoniui inžinieriui Tappenui bei komendantui pulkininkui leitenantui Khnackui. Po išlikusiais projektais dažniausiai aptinkame majoro Grünzelio parašą.¹³ Mažai žinome ir apie karines struktūras, sudariusias Klaipėdos tvirtovės bei Nerijos forto įgulą. Nuo 1867 m. rugpjūčio 4 d. Klaipėdos tvirtovės įgulos pagrindas buvo keturios kuopos iš 41 Rytprūsių von Boyeno pėstininkų regimento trečiojo bataliono. Viena jo kuopa buvo įkurdinta Nerijos forte. Nuo 1870 m. liepos 20 iki 1888 m. Klaipėdoje buvo dislokuotos dvi tvirtovės artilerijos kuopos. 1888 m. sumažinus įgulos skaičių ir panaikinus įtvirtinto miesto statusą buvo išvesta 1 Pomeranijos pėstininkų artilerijos regimento 7-oji kuopa.¹⁴

Nerijos fortas – vienintelis išlikęs XIX a. pab. Rytprūsių įtvirtinimų statybos pavyzdys Lietuvoje. Jį sudaro vidinis šešiakampis 14 m. aukščio pylimas ir uždaro kiemo viduryje pastatytas [dabartinėje akvariumo vietoje – *D. E.*] 40 m skersmens apvalus 2 aukštų kazematas – centrinis redutas. Jame gyveno forto įgula. Redutas buvo apjuostas nedideliu grioveliu iš marių pusės, o iš jūros pusės pastato siena sustiprinta žemių pylimu. Jis turėjo uždara 20 m skersmens kiemą. Kieme buvo įrengtas šulinys su rankiniu siurbliu. Nuo jūros ši statinė dengė šiaurės vakarų išorinio pylimo dalis. Po vakarine jo dalimi buvo įrengtas parako sandėlis. Pylimo viršūnėje supilti 8 brustverai saugojo karius nuo kulų. Šiaurės ir pietvakarių kampuose buvo įrengtos po vieną, o vakariniame kampe net dvi artilerijos pozicijos. Prie jų buvo sumūryti ir žemių sluoksniu apsaugoti sandėliai šaudmenims vienai kovos dienai. Viena iš jų įrengtas keltuvas turėjo tiekti šaudmenis tiesiai iš po pylimu buvusio sandėlio. 1877 m. iš jūros pusės ant pylimo buvo įrengtos aštuonios pozicijos pabūklams. Jos

¹¹ Tatoris, J. *Senoji Klaipėda...*, p. 161–166; Baranauskas, M. Nuo tvirtovės iki Jūrų muziejaus-akvariumo. *Lietuvos žvejys*, 1980-01-19, p. 6; Das Plantage und das Nehrungsfort. *Memeler Dampfboot* (toliau – *M. D.*), 1986, No. 10, S. 147; Kurschat, H. *Das Buch vom Memeland*. Oldenburg, 1990, S. 302; V. Šliogerio žodinė informacija.

¹² LJM. p. m. 570, 573.

¹³ Planų mikrofilmų saugomi Lietuvos jūrų muziejaus archyve.

¹⁴ Beliebte Garnisonsstadt. *M. D.*, 1987, No. 5, S. 83–84.

leido apšaudyti marių įplauką ir jos prieigas jūroje. Fortą supo 2 m gylio griovys ir 12 m pločio fosa bei 45 m pločio glasis. Forto prieigas gynė iš po pylimo išsikišę trys šaulių kaponieriai. Jų sienos siekia net iki 1,5 m storio. Kaponieriai turi po 17 į visas puses nukreiptų ambrazūrų. Su vidiniu kiemu juos jungė trys poternos. Vienintelis kelias į fortą vedė pro iš forto apšaudomą glasį iki mažo supulto reduto prieš tiltą per fosą. Toliau jis suko trijų dalių tiltu. Pirmos dvi tilto dalys – medinės ir besiveržiant priešui turėjo būti padegtos, o trečioji buvo pakeliama. Užkertant kelią patekti ant pakeliamos tilto dalies vandeniui prie jos įrengtos metalinės grotos su aštriais kabliais. Tiltą saugojo mūriniais brustverais apsupta ginklų (išpuolių) aikštelė, pro kurios ambrazūras gynėjai galėjo saugiai apšaudyti tilto prieigas. Už aikštelės atvėrus storo plieno lakštų vartus tuneliu po pylimu – „kaklo poterna“ buvo patenkama į vidinį kiemą. Forto kieme ties šiaurės rytų poterna buvo įrengtas dar vienas šulinys. Forto šlaitai buvo apželdinti dygionimis gudobelėmis (*Crategus maeracantha*).¹⁵ Jau 1866 m. Kopgalio kaime pylimų meistro sklype buvo pastatytas fachverkinis namas. Šis tarnautojas galėjo būti atsakingas už forto pylimų formavimą.¹⁶ Jiems pilti turbūt buvo panaudotos iš burlaivių iškrauto balasto sankaupos, nes pastačius fortą išnyko iš jo supiltas kalnas. Pylimai buvo stiprinami velėna, želdiniais.¹⁷ Jiems auginti šiauriau forto buvo užsėtas nedidelis sklypas. 1872 m. fortui, be minėtos sodybos, sodinukų plantacijos, priklausė dar du sklypai. Jam priskirtas ir piečiau forto stovėjęs barakas. Gal barake gyveno fortą statę darbininkai?¹⁸ Forto atsiradimas keitė Kopgalio kraštovaizdį. Jis prisidėjo prie šio kaimo infrastruktūros plėtros. Tuo metu buvo įrengtas ir nedidelis uostelis – kelios prieplaukėlės marių pakrantėje. Vienoje iš prieplaukų buvo įrengtos nedidelės medinės gervės krovos darbams. Naujomis krantinėmis naudojosi ne tik kariai, bet ir žvejai.¹⁹

XIX a. vidurio – antrosios pusės Klaipėdos gynybinės sistemos likimą nulėmė sparti artilerijos raida.

1885 m. rudenį prie Rasytės buvo supilti pylimai, analogiški Nerijos ir Miško fortų įtvirtinimams. Juos apšaudė naujomis patrankomis ginkluoti vokiečių karo laivai. Buvo nustatyta, kad Nerijos ir Miško fortų pylimai uosto gynybai nebetinkami. Sviediniai smigdavo iki šešių metrų gylio ir sprogdami išrausdavo milžiniškas duobes. Bandymas pademonstravo ypatingą naujos jūrų artilerijos tikslumą banguotoje jūroje.²⁰ Po jo Klaipėdos pilies poternose pradėtos sandėliuoti degiosios medžiagos, žibalas. Pilies teritorijoje leista kurti pramonės objektams. 1888 m. išsprogdintas Miško fortas. Jo vietoje buvo įrengtas stadionas, dalis išlikusių patalpų naudotos sandėliavimui. 1897 m. atėjo eilė Nerijos fortui. Patrankos buvo demontuotos. Forto patalpas kariai perdavė civilinėms reikmėms. Jose įsirengė sandėlius Uosto valdyba ir Kopų prižiūrėtojai.²¹ Centriniam redute buvo apgyvendinami samdyti darbininkai.²² Karo tikslais fortas panaudotas 1915 m. žiemą. Klaipėdą užėmus rusų armijai, kelias dienas čia buvo įsikūrę vokiečių stebėtojai, o dalis miestiečių jame saugojosi nuo siautėjančių rusų karių. Po kelių dienų, vokiečių kariuomenei išstūmus rusus, gyvenimas grįžo į savo vėžes.

Net priklausydamas kareiviams Nerijos fortas buvo atviras civilių reikmėms. Augant atokiam nuo pradinių mokyklų Kopgalio kaimui, valdžia pasirūpino forte įsteigti liaudies mokyklą. 1871 m. iš 53 Kopgalio gyventojų net 18 buvo beraščiai.²³ Nuo 1879 m. iki 1900 m. viename forto kazemate veikė Kopgalio (*Suderspitze*) kaimo mokykla. Joje mokytojavo puskarininkis forto sandėlio feldfelis Albertas Hannemannas. Vienu metu jis ėjo ir tvirtovės komandanto pareigas. Prieš pradėdamas mokytojauti A. Hannemannas šešias savaites lankė kursus Karalienės (į rytus nuo dabartinio Černiachovsko) mokytojų seminarijoje. Čia buvo dėstoma ir lietuvių kalba. Po egzaminų jis gavo teisę mokytojauti kaimo mokyklose. A. Bezenbergeris teigė, kad puskarininkis A. Hannemannas, vienu metu

¹⁵ Tatoris, J. *Senoji Klaipėda...*, p. 166; Každailis, A., Šliogeris, V. Kopgalio tvirtovė. *Mokslas ir gyvenimas*, 1973, Nr. 8, p. 50–51; Šliogeris, A., Šliogierienė, L. Kultūros vertybės (Nerijos, vad. Kopgalio, fortas) pagrindinis dosjė. Vilnius, 1996, p. 135; LJM saugomų forto brėžinių mikrofilmai.

¹⁶ LJM. p. m. 571.

¹⁷ Elertas, D. *Kopgalis*. Klaipėda, 2002, p. 61.

¹⁸ LJM. p. m. 572.

¹⁹ Elertas, D. *Kopgalis...*, p. 21–23.

²⁰ Die Alten Forts. *M. D.*, 1985, No. 11, S. 169–170.

²¹ Tatoris, J. *Senoji Klaipėda...*, p. 166.

²² Ten pat; Elertienė, B. Žvilgsnis į Kopgalio praeitį. *Tarybinė Klaipėda*, 1978-02-04.

²³ Baranauskas, M. Buvęs Kopgalio kaimas. *Lietuvos žvejys*, 1980, Nr. 17, p. 9.

ėjęs komendanto, puskarininkio, mokytojo pareigas, buvo geras pedagogas. 1897 m. puskarininkis, atsidėjęs karo tarnybos, atsidėjo mokytojavimui. Klai-pėdos dienraštis „Memeler Dampfboot“ jį apibūdino kaip pastoviausią, pareigingiausią pedagogą. 1900 m. Kopgalio kaimo mokykla perkelta į kaimą. Tuo metu šioje mokykloje mokėsi septyni vaikai.²⁴

XX a. pradžioje Nerijos fortas tapo svarbus lai-vybai. Jau 1670 m. Naronskio-Narūnavičiaus sudary-tame plane šiauriau Kopgalio, ant jūros kranto aukš-čiausios kopos ties Smiltyne, pažymėtas navigacijos ženklas laivams – kartis su apvaliu skydeliu viršūnėje. Būsimo Nerijos forto teritorijoje, ant rytinio kopos šlaito, medinis navigacinis ženklas pažymėtas 1811 m. nubraižytame ir 1834 m. papildytame Klaipėdos uos-to plane.²⁵ 1902 m. ant šiaurinio Nerijos forto pylimo buvo įrengtas vėjo semaforas ir signalinė stotis lai-vams. 1905 m. juo žavėjosi Klaipėdoje apsilankęs Lie-pojos uosto garlaivio „Ledokol-2“ kapitonas. Jis rašė, kad šis semaforas buvo ypač naudingas žvejams bei kabotažiniams laivams. Semaforas rodė meteorologi-

nes sąlygas, banguotumą. Jis buvo gerai matomas. Se-maforo ženklus perskaitydavo Žiemos uoste stovinčių laivų kapitonai. Giedru, skaidriu oru jį pastebėdavo net per 6–7 mylias nuo kranto. Semaforą sudarė stie-bas, ant kurio viena virš kitos buvo pritvirtintos ketu-rios horizontalios judančios signalinės lentelės iš vie-nos ir kitos pusės. Greta stovėję du mažesni stiebai su dideliais skrituliais, padalinti į keturias dalis. Skritulys vaizdavo vėjų rožę. Jo centre pritvirtinta rodyklė rodė vėjo kryptį, o lentelės – vėjo jėgą. Semaforo ženklai buvo matomi iš abiejų pusių. Jo stiebo šiaurinėje pu-sėje pritvirtinta didelė raidė „L“ žymėjo vėjo kryptį ir jėgą link Liepojos. Raide „B“ paženklinta pietinė pusė žymėjo tą patį link Brūsterorto (Sambijos pusiasalis). Apie oro sąlygas semaforo prižiūrėtojas sužinodavo telegrafu iš Liepojos ir Brūsterorto uostų. Atsižvelgda-mas į gautus duomenis, tris kartus per dieną tarnau-tojas reguliuodavo semaforo rodmenis.²⁶ Geresniam ryšiui su miestu palaikyti prieš Pirmąjį pasaulinį karą į fortą iš miesto buvo nutiestas povandeninis telefo-no kabelis. 1934 m. semaforas naudojosi telefono nu-



Nerijos forto kiemas, XX a. pradžios atvirukas. Asmeninis Š. Toliušio rinkinys

²⁴ Baranauskas, M. Kopgalio mokykla. *Tarybinė Klaipėda*, 1980-05-17; Švambrys, H. Kopgalis. *Mokslas ir gyvenimas*, 1979, Nr. 7, p. 18.

²⁵ Elertas, D. *Kopgalis...*, p. 10, 39.

²⁶ LJM. RRAGA. J: 253; Tatoris, J. *Senoji Klaipėda...*, p. 91, 287; Kurschat, H. Zwischen Süderspitze und Sandkrug. *Memelland Kalender*. Oldenburg, 1954, S. 34.

meriu 18, o nuo 1938 m. – 3679.²⁷ Ilgą laiką semaforą aptarnavo ponias Leisch. Georgas Grenzas prisimena savo išpūdžius, kai būdamas vaikas svečiavosi pas ją: „Dar nuostabiau būdavo, kai pačiam didelę geležinę rankeną sukant reikėjo pajudinti galingą semaforo ranką, girgždančią ir spaudžiančią, kurios tikrosios paskirties niekada nesužinojau.“ XX a. pradžioje forto semaforas buvo ryškiausias Kopgalio kraštovaizdžio akcentas.²⁸

Po PPK kurį laiką forte gyveno tik semaforo prižiūrėtoja Leisch. Georgas Grenzas prisimena: „Buvo patrauklu ir kartu šurpu būti jos vedamu per tamsius kazematus, kur aplink šmirinėjo žiurkės ir glūdumoje dusliai bei kraupiai skambėjo nepalaujamas lašėjimas.“²⁹ Christa Zschucke mini forte gyvenusius du mokytojus. Tai buvo moteris ir vyras – „numylėtiniai mūsų akyse“. Abu žavėjosi forto teritorijoje augusiomis raktažolėmis.³⁰ Po 1923 m. gyvenimas forte pagyvėjo. Centriniam redute įsikūrė 14–15 šeimų. Jų vyrai dirbo uoste ar jūroje. Čia uosto tarnautojų šeimoje gimusi ponias Rūta Paplauskienė-Pielokaitė prisimena: „Buvo apskritas namas, maždaug kur dabar akvariumas, tik didesnis, ten, kur dabar žuvys plaukioja, buvo akmenimis grįstas kiemas, ant namo stogo žaliavo žolė, tiltelis driekėsi per kanalą. Viename bute gyveno vokiečiai, kurią vadinome „tanteliš“; grįžusių iš miesto ją apstodavo vaikai, o ji kaskart apdalindavo saldainiais. Su vienmete vokiečiai kartu kalbėti pradėjom, jos šeimoje – vokiškai, namie – lietuviškai. Maišėsi kalbos: tarkim, „Wie alt ist dein Kind?“ versdavom: „Kaip senas tavo vaikas?“, o kepeninę dešrą vadindavome „lebervuške“. Augau su J. Baltušio pusbroliu Viktoru <...> jis buvo kalvis.“³¹ Kartu su Rūta forte augo ir jos brolis Voldemaras. Vėliau šeima persikėlė į miestą. Forte bėgo ir pono V. Galkaus vaikystės metai. Jo tėvas

dirbo uoste dailide.³² 1924–1925 m. čia vasaras leido Kauno aukštesniosios technikos mokyklos Laivininkų skyriaus kursantai. Nuo 1924 m. Klaipėdos uosto valdybos pirmininkas L. Stulpinas Kopgalio tvirtovės patalpomis leido naudotis pirmiesiems Klaipėdos jūros skautams. Forte glaudėsi Pasienio policijos IV rajono Smiltynės sargyba. 1938–1939 m. jos postas naudojosi telefono numeriu 3680. 1932–1934 m. Klaipėdos uosto valdybos pastangomis forto kanalas perkasa buvo sujungtas su mariomis. 1935 m. forto griovyje įrengtas uostas policijos laivams ir uosto padargams laikyti. Jame švartuodavosi pasienio policijos laivai: „Partizanas“, „Žaibais“, „Savanoris“, „Lietuvaitė“, „Banga“, „Vėjas“. Sutvarkytame forto kanale veikė kelios valčių nuomos stotys.³³ Forto griovys ir toliau buvo pritaikomas laivybai. Klaipėdos krašto laikraštyje „Lietuvos keleivis“ apie numatomus darbus rašyta: „Toliau galutinai sutvarkyti tvirtovės perkasa Kopgalyje. Galutinai sutvarkinti krantus ir padaryti vartus. Jei būtų statomi vartai – padaryti lieptą – tiltelį perėjimui.“ Darbus numatyta atlikti per penkerius metus. 1936 m. Kopgalio griovio laivų prieplaukoje ir kitur buvo sukalta 103 m ilgio įlaidas su inkarais bei gelžbetoninėmis plytomis. Įrengta 40 m ilgio prieplauka. Griovio įplaukoje pastatyti du apie 12 m ilgio apsauginiai molai bei įrengti vartai. Kopgalio tvirtovės griovyje sukalta 90 m įlaido, 21 kvadratinį metrų šlaito išgrįsta stambiais akmenimis, o 100 m² padengta velėna. Darbininkai išardė seną medinę estakadą. 1937 m. Kopgalio tvirtovės griovyje įkaltos 8 dalbos. Forto grioviui gilinti, prieplaukoms statyti, su mariomis jungiančiai perkasai prižiūrėti, pakrantėms tvarkyti Uosto valdyba išleido: 1936 m. – 44923,17 Lt, 1937 m. – 5043,90 Lt.³⁴

Kariai Nerijos fortą savo žinion vėl perėmė 1939 m. Vokietijai aneksavus Klaipėdos kraštą. Jo ko-

²⁷ Lietuvos telefono abonentų sąrašas 1934 metais. Kaunas, 1934; Lietuvos telefono abonentų sąrašas 1938 metais. Kaunas, 1938; Lietuvos telefono abonentų sąrašas 1939 metais. Kaunas, 1939.

²⁸ Grenz, G. Mein Suderspitze. *M. D.*, 1966, No. 9, S. 104, No. 10, S. 117–118.

²⁹ Ten pat.

³⁰ Zschucke, C. Suderspitze. *M. D.*, 1988, Nr. 8, S. 127.

³¹ Pamenu ilgą Kalėdų stalą. *Vakaryų ekspresas*, 2001-12-15, p. 9.

³² Lietuvos jūrų muziejuje saugomi atsiminimų garso įrašai.

³³ Tatoris, J. *Senoji Klaipėda...*, p. 166; Elertienė, B. Žvilgsnis į Kopgalio praeitį...; Elertienė, B. Smiltynė. *Tarybinė Klaipėda*, 1978-01-28; Brakas, M. Žiupsnelis prisiminimų apie pirmuosius budžius ir „Budį“. *Klaipėda (Mūsų jūra)*, 1994-04-30, p. 19; Lietuvos telefono abonentų sąrašas 1938 metais...; Lietuvos telefono abonentų sąrašas 1939 metais. Kaunas, 1939.

³⁴ Tatoris, J. *Senoji Klaipėda...*, p. 166; Losinskis, J. *Klaipėdos uostas* (mašinraštis), 1949, p. 68; *Klaipėdos uosto direktorijos metinė ataskaita. 1935 metai*. Klaipėda, 1936, p. 1; *Klaipėdos uosto direktorijos metinė ataskaita. 1936 metai*. Klaipėda, 1937, p. 1–3, 5; *Klaipėdos uosto direktorijos metinė ataskaita. 1937 metai*. Klaipėda, 1938, p. 4, 9.

mendantu tapo karo laivo vadas kapitonas von Bredowas.³⁵ Forto patalpos naudotos ginklams, amunicijai sandėliuoti. Atrodo, kad jame veikė priešlėktuvinių karo pajėgų intendantūra. Po karo 7-ajame dešimtmetyje valant užgriuvusias poternas aptiktos įvairių buities daiktų dėžės. Ant šakučių, šaukštų, katiliukų puikavosi priešlėktuvinės gynybos emblema. 8-iose pylimo pabūklų aikštelėse buvo pastatytos zenitinės baterijos. Į pietvakarius nuo forto, jūros pakrantės kopose, buvo įrengti keli betoniniai dzotai. 1944 m. spalį fortas nukentėjo bombarduojant Klaipėdą. 1944 m. spalio 14 d. karo laivo „Lützow“ žurnale buvo įrašyta: Klaipėda dega, o 15.06 nugriaudėjo didžiulis sprogimas nerijoje. Buvo manoma, kad sprogo Nerijos forto amunicija. 16.06 – laivo budėtojas užrašė apie dar vieną sprogimą toje pačioje vietoje.³⁶ 1945 m. lapkritį–gruodį forte galėjo lankytis ne tik priešlėktuvinės gynybos kariai. Tai liudija 7-ajame dešimtmetyje forto kieme rasta SS kario diržo sagtis.³⁷ Žinome, kad ginant Klaipėdą dalyvavo ir nedidelė esesininkų „Žaliosios kaukolės“ formuotė. 1945 m. atsitraukdama vokiečių kariuomenė išsprogdino tvirtovės redutą ir tiltą per griovį. Atliekant šiuos darbus nebuvo apsieita be aukų. Pasakojama, jog vienas sprogimas nugriaudėjo į fortą įėjus raudonarmiečiams. Keliems iš jų tai kainavo gyvybę. Tačiau tai greičiausiai gandai. 6-ajame dešimtmetyje valant užgriuvusią latriną rasti dviejų vokiečių karių skeletai. Kariai buvo pasislėpę latrinos duobėje. Abu turėjo kaučiukinius apsiaustus. Vienas iš jų – karininkas (išliko antpečiai su viena žvaigždute – stačiakampiu), kitas – eilinis. Karininkas turėjo odinę piniginę, pilną įvairių Europos valstybių pinigėlių (graikų, belgų...). Jis buvo apsiginklavęs tik mažu „moterišku“ pistoletu su perlamutru inkrustuota rankena. Ant rankos mūvėjo sidabrinį laikrodį. Užantyje išliko suiręs dokumentas. Jame nurodoma, kad jo savininkas Wilhelmas Kochas iš Berno, g. 1918 m. Kareivis turėjo peiliuką makštyse, dviračio ventilių. Jų misiją galima numanyti iš greta gulėjusios sprogimo paleidimo dėžutės. Vokiečiai tikėjosi, kad

pavyks išsprogdinti visą fortą. Sprogimo banga palaidojo karius slėptuvėje.³⁸

1945 01 28 22 val. Raudonosios armijos 16-osios lietuviškosios divizijos papulkininkio V. Lunia vadovaujamas 156-asis šaulių pulkas susitelkė ties Smiltelės žiotimis. 23 val. 1-ojo bataliono kuopa su žvalgiais ir pionieriais persikėlė ledu į neriją. Buvęs 16-osios lietuviškosios šaulių divizijos artilerijos vado štabo baterijos ryšininkas Alfonsas Petrauskas prisiminė: „Ties ta vieta, kur dabar yra Žvejybos uostas, kartu su pėstininkais kėlėmės ledu į Smiltynę. Žiema buvo labai šalta, tačiau marių vidurys buvo dar neužšalęs. Teko grįžti atgal, susiradom medinių statinių, sumetėm jas į vandenį ir lipdami per jas pasiekėm kitą krantą. Dalis karių pasiliko vietoje, o man su keliais bendražygiais teko pasukti dešinėn ir eiti iki Koppalio. Ten, kur dabar yra Lietuvos jūrų muziejus ir delfinariumas, buvo įkurtas vokiečių bunkeris. Lauke degė anglių briketai, tačiau nė vieno hitlerininko ten jau neberadom. Įėjus vidun, radistas įjungė radiją ir ten laukėm tolesnių įsakymų. Tačiau nurodymų daugiau nebebuvo – tuo mūsų misija baigėsi ir ledu teko persikelti atgal į miestą. Grįžtant dar matėm kabelį, kuriuo vokiečiai buvo pasiruošę išsprogdinti bunkerius.“³⁹ 1945 01 30 9 val. ryte Koppalyje šeimininkavę Raudonosios armijos kariai pietinio molo švyturyje iškelė raudoną vėliavą.⁴⁰

Po APK Nerijos fortą savo žinion perėmė sovietų pasieniečiai. Iki 1975 m. jis liko uždaroje „pasienio zonoje“. 1947–1949 m. Klaipėdos toponuotrauukoje fortas pažymėtas su tiltu, tačiau be reduto. Jį juosiantis griovys ir įplauka į marias buvo parodyta neužslinkusi.⁴¹ Nuo 6-ojo dešimtmečio šiaurės rytų poterna sandėliavimui naudojosi Elektrinės žūklės laboratorija. Perėjimas per tiltą jau buvo užgriuvęs, taigi vaikščiota pro pietvakarių kaponierių. Forto griovys užgriuvo tik iš dalies. Jame savo katerius laikė Elektrinės žūklės laboratorija. Kateriai išplaukdavo pro dabar užpiltą forto kanalo sujungimą su mariomis. Jų įgulą budriai sekė sovietų pasieniečiai. Kiekvienas darbuotojas privalėjo turėti tiek pasą, tiek leidimą išplaukti į jūrą. Čia

³⁵ Vareikis, V. *Klaipėda XX amžiuje*. Klaipėda, 1993, p. 51.

³⁶ Jennet, R. Die Kriegsmarine im Einsatz vor Memel. *M. D.*, 1968, No. 22, S. 299–302.

³⁷ Šiuo metu saugoma Lietuvos jūrų muziejaus fonduose.

³⁸ Aut. gauta informacija iš valymo darbams vadovavusio sandėlininko bei architekto V. Šliogerio.

³⁹ <http://www.vakaru-ekspresas.lt/?rub=1065924810&data=2003-08-21&id=1061393890> [informacija gauta 2003-08-21].

⁴⁰ Švambrys, H. Koppalis..., p. 18.

⁴¹ *Топографическая карта г. Клайпеды*. 1947–1949 г.

būta ir tragedijų. 1973 ar 1974 m. pietvakariniame kaponieriuje maniakas pasmaugė jauną merginą.⁴² 1975–1979 m. fortas vėl atgijo. Vyko jo restauravimo ir pritaikymo kitoms reikmėms darbas. Forte aptikta nemažai artilerijos sviedinių ir kitų sprogmenų. Daug jų rasta valant forto griovius. Pasak liudininkų, aptikta ir sviedinių pakrautos nuskendusios baržos liekanų. Išminuotojai išvežė du sunkvežimius su mirtinu kroviniu.⁴³ 1979 m. Nerijos forte įsikūrė Jūrų muziejus, o reduto vietoje išaugo cilindro formos akvariumo pastatas.⁴⁴

Nors Nerijos fortas nėra labai senas, jis apipintas neįtikėtinais pasakojimais. Dar ir šiandien yra žmonių, kuriems „teko“ lankytis požeminiame tunelyje, vedančiame iš forto į miestą po mariomis. Jis esą jungia tvirtovę su pilimi – citadele ar kalėjimu – teismu. Nerijos fortą ir požemį įsirengę švedai, todėl Nerijos fortas neretai vadinamas ir švedų tvirtove. Kaip atsirado šie pasakojimai?

Idėja sieti požeminį perėjimą su pilimi nėra nauja. 1726 m. G. Reimeris minėjo požemį, iš pilies vedusį po Dangės upe iki Vitės priemiesčio.⁴⁵ Panašūs pasakojimai galėjo tapti padavimo apie požemį po mariomis užuomazga. Jie išplito XIX a. pab. – XX a. A. Tautavičius rašė: „Kadangi tuo metu statybos vyko ir pilies teritorijoje – fortuose ir nerijoje – tai iš to laiko išliko pasakojimas, kad iš pilies eina urvas po mariomis iki nerijoje esančio forto. Laikui bėgant pasakojimai kito. Pamažu plito aiškinimas, kad tokį pilį ir neriją jungiantį urvą išmūrijo švedai, tik jie paslėpę įėjimą požemyje.“⁴⁶ A. Každailis su V. Šliogeriu patikslino: „Tarp tvirtovės ir miesto citadelės marių dugnu buvo

nutiestas telegrafo kabelis, kuris laikui bėgant žmonių vaizduotėje virto tuneliu.“⁴⁷ Padavimo pradžia sietina su 1870–1874 m. kabelio klojimo darbais.⁴⁸ Darbininkai, dirbę daugeliu pertvarų padalytose fortų, citadelės poternose, galėjo susidaryti ilgai besidriekiančių tunelių įspūdį. Jį stiprino silpnas apšvietimas, ribotas patekimas į pilies-citadelės ir fortų teritorijas, nuolat užrakintos kai kurios patalpos. Po APK laivų statybos įmonės izoliacija beveik ištrynė piliavietę iš naujųjų Klaipėdos gyventojų sąmonės. Raudoni Nerijos forto mūrai asocijavosi su raudonais jo bendraamžiais kalėjimo-teismo rūmais Malkų-Uosto gatvėje. Jie pastatyti 1857–1862 m., o 1898 m. praplėtė. Naujose padavimo versijose kalėjimo-teismo rūmai pakeitė pilį-citadelę.

Dabar turbūt neįmanoma nustatyti, kas pirmasis Nerijos fortą susiejo su švedais. Lietuvių tautosakoje švedams dažnai priskiriamas piliakalnių, pylimų, pilkapių supylimas, požemių kasimas ir pan. Gali būti, kad tokią Nerijos forto kilmės versiją „įteisino“ A. B. Klaipėdiškio vadovėlis. Jame rašoma: „patartina Kopagalijoje esamą senų laikų bastioną pažiūrėti, kuris buvo pastatytas XVII šimtmeityje Klaipėdai nuo jūrų ginti“⁴⁹. Jam antrino J. Pronskus: „Kitapus Kopgalio, miškelyje, yra sena sena, 18 amžiuje statyta, bet nuo 1897 m. apleista tvirtovė, apsupta giliu kanalu <...>“⁵⁰. Vėliau šie teiginiai paplito ir buvo susieti su švedais.

Forte įsikūręs Lietuvos jūrų muziejus prikėlė Nerijos fortą naujam gyvenimui. Galime pasidžiaugti, kad karinio ir jūrinio paveldo objektas jau 25 metus tarnauja kultūrai. Muziejaus lankytojai, apžiūrinėdami ekspoziciją, susipažįsta ir su šiuo unikaliu istoriniu architektūros paminklu. ■

⁴² Aut. gauta informacija iš buvusių Elektrinės žūklės laboratorijos darbuotojų.

⁴³ Elertas, D. *Kopgalis...*, p. 44.

⁴⁴ Plačiau apie muziejaus įsikūrimą žr. Mačiulaitienė, I. *Klaipėdos jūrų muziejus ir akvariumas Kopgalio tvirtovėje*. (VVU Istorijos fakulteto, istorijos spec. studentės diplominio darbo mašinraštis). Klaipėda, 1985.

⁴⁵ Reimer, G. Merckwürdigkeit der Stadt und Festung Memel. *Erleutertes Preussen*. Königsberg, 1726, Bd 4, S. 235–269.

⁴⁶ Tautavičius, A. Klaipėdos pilis. *Lietuvos pilys*. Vilnius, 1971, p. 298–299.

⁴⁷ Každailis, A., Šliogeris, V. Kopgalio tvirtovė. *Mokslas ir gyvenimas*, 1973, Nr. 8, p. 50–51.

⁴⁸ LJM. p. m. 537.

⁴⁹ Klaipėdiškis, A. B. *Vadovėlis po Klaipėdos kraštą ir žemaičių bei prūsų paribius*. Klaipėda, 1924, p. 39.

⁵⁰ Pronskus, J. *Lietuvos Sachara*. Klaipėda, 1937, p. 65.

LITERATŪRA

- Baranauskas, M. Buvęs Kopgalio kaimas. *Lietuvos žvejys*, 1980, Nr. 17.
- Baranauskas, M. Kopgalio mokykla. *Tarybinė Klaipėda*, 1980-05-17.
- Baranauskas, M. Nuo tvirtovės iki Jūrų muziejaus-akvariumo. *Lietuvos žvejys*, 1980-01-19.
- Beliebte Garnisonsstadt. *Memeler Dampfboot*, 1987, No. 5.
- Das Plantage und das Nehrungsfort. *Memeler Dampfboot*, 1986, No. 10.
- Die Alten Forts. *Memeler Dampfboot*, 1985, No. 11.
- Elertas, D. *Kopgalis*. Klaipėda, 2002.
- Elertienė, B. Žvilgsnis į Kopgalio praeitį. *Tarybinė Klaipėda*, 1978-02-04.
- Grenz, G. Mein Suderspitze. *Memeler Dampfboot*, 1966, No. 9, No. 10.
- Každailis, A., Šliogeris, V. Kopgalio tvirtovė. *Mokslas ir gyvenimas*, 1973, Nr. 8.
- Klaipėdiškis, A. B. *Vadovėlis po Klaipėdos kraštą ir žemaičių bei prūsų paribius*. Klaipėda, 1924.
- Kurschat, H. *Das Buch vom Memeland*. Oldenburg, 1990.
- Kurschat, H. Zwischen Süderspitze und Sandkrug. *Memelland Kalender*. Oldenburg, 1954.
- Lietuvos jūrų muziejaus mokslinis archyvas (LJM MA). J-4, J-5, J-7.
- LJM. p. m. 537, 546, 570, 571, 572, 573.
- LJM. RRAGA. J-253.
- Mačiulaitienė, I. *Klaipėdos jūrų muziejus ir akvariumas Kopgalio tvirtovėje*. VVU Istorijos fakulteto, istorijos spec. studentės diplominio darbo mašinraštis. Klaipėda, 1985.
- Pamenu ilgą Kalėdų stalą. *Vakarų ekspresas*, 2001-12-15, p. 9.
- Pronskus, J. *Lietuvos Sachara*. Klaipėda, 1937.
- Reimer, G. Merckwürdigkeit der Stadt und Festung Memel. *Erleutertes Preussen*. Königsberg, 1726, Bd 4.
- Šliogeris, A., Šliogerienė, L. *Kultūros vertybės*, (Nerijos, vad. Kopgalio, fortas) pagrindinis dosjė. Vilnius, 1996.
- Švambrys, H. Kopgalis. *Mokslas ir gyvenimas*, 1979, Nr. 7.
- Tatoris, J. *Senoji Klaipėda. Urbanistinė raida ir architektūra iki 1939 metų*. Vilnius, 1994.
- Tautavičius, A. Klaipėdos pilis. *Lietuvos pilys*. Vilnius, 1971.
- Veit, H. K. Beschreibung des Memelschen Hafens und der daselbst angelegten Werke, nebst einem Situations Plane. Vom Herrn Hafenbau-Inspektor Veit in Memel. *Betrage zur Kunde Preussens*. Königsberg, 1821, Bd 11.
- Wutzke, J. E. Bemerkungen über die Entstehung und den gegenwärtigen Zustand der Kurischen Haffs und der Nehrung und über den Hafen bis Memel. *Preussische Provinzial Blater*. Königsberg, 1831, Bd 5.
- Zembrickis, J. *Klaipėdos karališkojo Prūsijos jūrų ir prekybos miesto istorija*. Klaipėda, 2002, t. 1.
- Zschucke, C. *Suderspitze. Memeler Dampfboot*, 1988, Nr. 8.
- Топографическая карта г. Клайпеды. 1947–1949 г.*

1757 M. BIRŽELIO 29 – LIEPOS 5 D. KLAIPĖDOS TVIRTOVĖS PUOLIMO PLANAS

Dainius ELERTAS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus muziejininkas istorikas

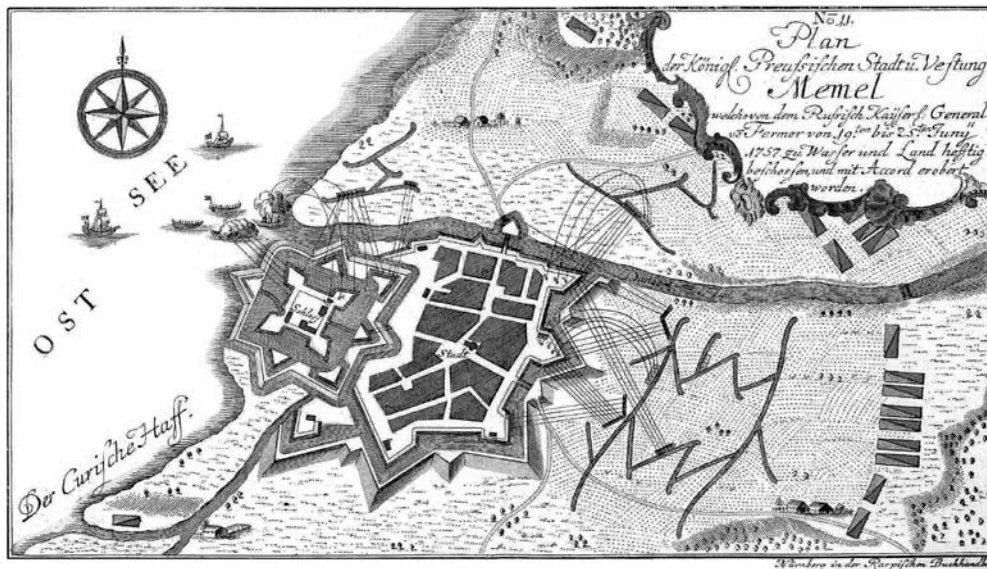
2003 m. Lietuvos jūrų muziejus įsigijo retą spaudinį – 1757 m. birželio 29 – liepos 05 d. Klaipėdos tvirtovės puolimo planą. Jis papildė gausią Lietuvos jūrų muziejaus senųjų spaudinių kolekciją. Tai vienas iš nedaugelio senosios kartografijos paminklų, kuriame užfiksuotas Klaipėdos uostas XVIII a.

Šis planas – įdomus Klaipėdos istorijos šaltinis. Dėl įvairių aplinkybių Klaipėda negali pasigirti XVIII–XIX a. pradžios spausdintų planų gausa. Jie vaizduoja tą patį puolimo siužetą ar Kuršių marių įplauką. Dauguma tokių XIX a. planų saugoma ne Klaipėdoje, o Vokietijos, Austrijos archyvuose. Tai apsunkena šio miesto istorijos tyrinėtojų darbą. Mūsų aptariamas planas padeda geriau pažinti 1757 m. Klaipėdos įvykius. Jie turėjo didelę įtaką tolesniam miesto ir uosto vystymuisi. Planas teikia informaciją apie kelių tinklą, tiltus per Dangę, Dangės žiotis, Kuršių marių pakrantę. Nors schematiškai jame pavaizduotas ir rusų kariuomenės puolimas iš vandens.

Lietuvos jūrų muziejaus įsigytas, 1757 m. įvykius vaizduojantis planas nėra vienintelis. Žinoma, kad dar 1900 m. Klaipėdos miesto archyve buvo du panašaus siužeto planai. Tai inžinieriaus leitenanto Therbu braižytas planas „Rusų, vadovaujamų generolo de Fermer, pergalė prieš Prūsijos miestą ir tvirtovę Memelį 1757 06 29 – 07 05“ ir Mažosios Lietuvos istorijos muziejuje saugomas „Karališkojo Prūsijos miesto ir tvirtovės Brandenburgo Prūsijoje – Memel, kurią 1757 06 19–25, rusišku stiliumi, Rusijos imperatoriškasis generolas von Fermer iš sausumos ir vandens apsiautė ir kapituliuavus paėmė, planas“. Apie vieno ir kito spausdinimo vietą, datą, aplinkybes kol kas nieko nežinome. Šiandieninė Therbu braižyto plano saugojimo vieta nenustatyta. Galbūt jis pražuvo Antrojo pasaulinio karo metu? Mažosios Lietuvos muziejuje saugomą planą galime identifikuoti kaip 1900 m. Klaipėdos miesto archyve buvusiojo analogą. Jis yra mažesnis,

pažymėta mažiau objektų, naudota mažiau spalvų, pagalbinės plano dalys (vėjų rožė, legenda – išdėstytos kitaip). Legendos apipavidalinimu, grafika (pvz., pilies, miesto, vėjų rožės elementai) šis artimas mūsų aptariamajam. Turime duomenų, kad profesoriaus Varnelio kolekcijoje yra saugomas panašus planas, tačiau apie jo tapatumą minėtiems planams bus galima kalbėti tik po detalesnės apžiūros. 1968 m. H. A. Kurschatas paskelbė Vokietijoje rasto plano, beveik identiško Lietuvos jūrų muziejaus planui, nespaltotą nuotrauką. Esame dėkingi kraštotyrininkui E. Baranauskui už galimybę naudotis spalvota to plano kopija iš jo asmeninio rinkinio. Abu planai skiriasi tik labai smulkiais techniniais detalėmis (štrichais, upės šakų ir legendos kartušo spalvinimu, naudota kiek mažiau spalvų, etc.). Panašumas leidžia spėti buvus tik skirtingas spausdinio laidas, nes sutampa nurodomas leidėjas ir leidimo vieta. Kiek galime spręsti iš kopijos, pagrindinis išorinis skirtumas yra minimas „No. 10“ vokiškojo plano legendoje.

Kaip ir kitų analogiškų planų, Lietuvos jūrų muziejaus plano datuoti dar nepavyko. Pagal popierių visus juos galima priskirti XVIII a. pabaigos – XIX a. pradžios raizžiniams. Akivaizdu, kad Mažosios Lietuvos istorijos ir Lietuvos jūrų muziejaus planai yra kilę iš to paties šaltinio. Jų panašumą ir dalinį tapatumą galėjo lemti tas pats autorius. Mūsų nagrinėjamo plano apatiniame dešiniajame kampe nurodoma spausdinimo vieta ir užsakovas: „Nürnberg in der Rarpischen Buchhandlung“, t. y. Rarpischen knygynas Niurnberge. Legendoje minimas „No. 11“ rodytu, kad jis priklausė didesniajam planų rinkiniui ar yra leidinio dalis. Šis planas – 34 x 24 cm dydžio lape 32 x 18 cm atspausstas raizžinys. Jis nevienspalvis: upė, kariuomenės išdėstymas, legendos kartušas, keliai, apkasai, miesto pylimai ir t. t. ženklinti skirtingomis (juoda, žalia, rusva, raudona, mėlyna, violetine, geltona) spalvomis. Popierių turi



1757 m. Klaipėdos apsiausties planas „Nr. 11 Karališkasis Prūsijos miestas ir tvirtovė Memel, kurią Rusijos imper. generolas fon Fermor nuo 19-os iki 25-os birželio 1757 iš vandens ir sausumos ūmai apšaudžius bei kapituliuavus užgrobė.“ (No. 11 der Königl. Preussischen Stadt u. Vestung Memel welche von dem Russisch kaijsers. General von Fermor von 19. ten bis 25. ten Junij 1757. Zu Wasser und Land heftig beschosfen und mit Accord erobert worden”), XVIII a. spalvotas raizinyš. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

švelnų rusvai pilkšvą atspalvį. Jo faktūroje yra priemaišų. Žiūrint prieš šviesą matoma būdinga XVIII–XIX a. pradžios popieriui juostelinė struktūra. Smulkių paviršinių senėjimo dėmelių nedaug. Jokių didesnių išoriškų mechaninių pažeidimų, purvo dėmių nei averse, nei reverse nėra. Ties lapo viduriu yra buvusio perlenkimo žymė. Plano legendoje rašoma: „No. 11 der Königl. Preussischen Stadt u. Vestung Memel welche von dem Russisch kaijsers. General von Fermor von 19. ten bis 25. ten Junij 1757. Zu Wasser und Land heftig beschosfen und mit Accord erobert worden“ (Nr. 11 Karališkasis Prūsijos miestas ir tvirtovė Memel, kurią Rusijos imper. generolas fon Fermor nuo 19-os iki 25-os birželio 1757 iš vandens ir sausumos ūmai apšaudžius bei kapituliuavus užgrobė). Jo legendoje pažymėta, kad rusams vadovavo generolas Wilhelm von Fermor. Kituose šaltiniuose generolo pavardė dar rašoma Fermer, Farmor. Jis buvo 1702–1771 m. Rusijoje gimęs ir gyvenęs anglas, dar vadintas Vilim Vilimovich Fermor. 18-os metų pradėjęs karo tarnybą Rusijos artilerijos pajėgose, iškilo. Klaipėdos apsiausties metu turėjo generolo anšefo laipsnį. 1757 m. po S. F. Apraksino atstatydinimo tapo feldmaršalu ir svarbiausiu Rusijos armijos vadu Prūsijoje. 1758 m. jis paskirtas rusų okupuotos Prūsijos generalgubernatoriumi. Šias pareigas užėmė iki 1761 m. Po kelių nesėkmių iš karo tarnybos atsistatydino ir tapo Rusijos senatoriumi.

Raizinyje pažymėti apkasai bei laikini rusų kariuomenės įtvirtinimai Dangės upės dešiniajame krante – Vitėje ir Krūmamiestyje, kairiajame upės krante – vėlesnio Pelenyno, Baltikalnės teritorijoje. Didesnių puolančiųjų formuočių būta nuo Sendvario iki Dangės ir dešiniajame Dangės krante už Vitės iki jūros. Vienas dalinys buvo ant marių kranto nuo žemyno upelio atribotame pusiasalyje. Jis tekėjo piečiau Klaipėdos pilies ir jungė tvirtovės griovį su mariomis. Mariose pažymėti keli burlaiviai, galeros ir du artilerijos pramai ties Dangės žiotimis. Plano autorius paženklino svarbiausias miesto apšaudymo kryptis, taikinius. Pramai šaudė į Klaipėdos pilies Karlo ir Fridricho bastionus. Ši tvirtinimų dalis buvo apšaudoma ir artilerijos baterijų Vitėje. Krūmamiestyje, Pelenyne, Baltikalnėje pažymėtos artilerijos baterijos koncentravo ugnį į miesto išorinius įtvirtinimus dabartinėje Jono kalnelio teritorijoje. Plane matome pagrindinių Klaipėdos gatvių ir apylinkių kelių tinklą, Klaipėdos pilį (citadelę), miesto gynybinius įrenginius (ravelinus) bei tiltus. Raudonai pažymėta keletas puolėjams svarbių pastatų. Stilizuotų namukų piešiniai prie pagrindinių kelių, vedančių į miestą, galėjo rodyti svarbiausias dvarvietes (Tauralaukio, Sendvario, Spizhuto dvarus). Toli už miesto, apytikriai Tauralaukio ar Bachmano dvaro žemėje, pažymėtas tiltas per Dangę. Tai galėjo būti ir laikinas tiltas ar pontonas, nes abiejose upės pusėse išdėstytos kariuomenės dalys. Pats

planas schematiškas. Juo siekta labiau atskleisti bendrą rusų kariuomenės išsidėstymą, miesto apšaudymą nei tikslią vietos topografiją. Autorius paprastina situaciją, paties miesto įtvirtinimus ar gatvių tinklą žymi apytikriai (pvz., nėra miesto griovio gynybinių salų, etc.). Planas yra gerokai didesnis, apima platesnes apylinkes ir jame pažymėta daugiau objektų nei panašiam Mažosios Lietuvos muziejaus plane.

Plane parodyta, kaip 1757 m. birželio 29 – liepos 05 d., prasidėjus Septynerių metų karui, Rusijos kariuomenė apsiatė ir užėmė Klaipėdą. Rusų kariuomenei vadovavo generolas anšefas Vilhelmas von Fermeris, o Klaipėdos gynybai – tvirtovės komendantas von Rummelis. Karo veiksmai vyko sausumoje ir vandenyje. Didelė rusų grupuotė su 7 muškietininkų pulkais, 1 husarų pulku, 2000 kazokų apsiatė miestą iš sausumos. Netrukus atplaukęs rusų laivynas iš 2 galerų, kelių galeonų, artilerijos pramų, 30 transporto laivų užblokavo uostą. Laivynas atgabeno dar 9000 pėstininkų. Rusų šaltiniai paprastai nurodo 16 000 karių apsiausties korpusą, vokiečių – apie 20 000. Miesto gynėjų buvo ženkliai mažiau: pulkininko von Pohlentzo pulkas, 2 miestiečių kuopos ir šauktiniai. Tvirtovė nebuvo tinkamai pasirengusi gynybai ar ilgai apsiausčiai. Rusams

pradėjus intensyviai miestą apšaudyti, jiems buvo atsakoma tik iš 80 patrankų. Pastarąsias, pėstininkų padedami, aptarnavo vos 24 artileristai. Netrukus išseko šaudmenų atsargos. Rusai pagrasino įgulai, kad priešinantils ilgiau užėmus tvirtovę bus išžudyti miestiečiai, o miestas apiplėštas. Baigiantis šaudmenims, sunerimus miestiečiams Klaipėdos tvirtovės komendantas sutiko derėtis dėl kapituliacijos. Rusai pažadėjo leisti visai Klaipėdos įgulai atsitraukti su ginklais. Susitarimo nebuvo laikomasi. Dalis įgulos narių neteko ginklų, buvo verčiami stoti į rusų kariuomenę. Nepaklususiųjų laukė tremtis. Kai kurie autoriai mano, kad generolas von Fermeris kapituliacijos sąlygas taikė tik reguliariajai kariuomenei, o šauktiniams ir miestiečių kuopoms ne. Paleistieji pasitraukė ir įsitvirtino ties Labguva.

Šios karinės operacijos metu nukentėjo daug Klaipėdos priemiesčio pastatų. Vis dėlto septynerių metų rusų valdymas Klaipėdai davė daug naudos. Atsivėrus Rusijos rinkai ir sumažėjus Karaliaučiaus įtakai, miestas tapo vienu svarbiausių Baltijoje medienos eksporto uostų. Tai skatino medienos apdirbimo pramonės, laivvybos, uosto raidą. Gautas pelnas ne tik didino pirklų kapitalą, bet padėjo mecenatystei ir aktyvino kultūrinį miesto gyvenimą. ■

THE PLAN OF THE KLAIPĖDA FORTRESS ATTACK ON 29 JUNE – 5 JULY, 1757

Dainius ELERTAS

In 2003 the Lithuanian Sea Museum obtained a rare printing – the plan of the Klaipėda fortress attack on 29 June – 5 July, 1757. The plan lays out the road network, the bridges over the Dangė River, the Dangė fall, and the Curonian Lagoon coast. There is even a diagram showing the directions of Russians attack out of the sea on the plan. There are several versions of this plan existing: the French, the Austrian version and some other. The plan shows how the Russian army surrounded and captured Klaipėda in the beginning of the Seven years war on 29 June – 5 July, 1757. The Russian army was commanded by general Wilhelm

von Fermer and the Klaipėda fortress was commanded by commandant von Rummel. The navy also took part in the attack. Klaipėda fortress surrendered after a long lasting bombardment by the Russian army on the city. The commandant of Klaipėda fortress claimed for a permission to the garrison with all the attribution, the civilian government with the city treasury and property to disengage. The Russians promised not to interrupt the disengagement of Klaipėda garrison with the munition, but without the attribution. Despite the promise, a part of Klaipėda garrison was disarmed and rushed to enroll the Russian army.

LITERATŪRA

- Kurschat, H. A. *Das Buch vom Memelland. Heimatkunde eines deutschen Grenzlandes*. Oldenburg, 1990.
 Zembrickis, J. *Klaipėdos karališkojo Prūsijos jūrų ir prekybos miesto istorija*. Klaipėda, 2002, T. 1.
 Архенголец, И. В., Фон. *История Семилетней войны*. Москва, 2002.
 Костяшов, Ю., Крегинин, Г. *Биографический словарь*. Калининград, 2001, Т. 1.

ŽVEJŲ DORĖS STATYBA LIETUVOS JŪRŲ MUZIEJUJE

Romaldas ADOMAVIČIUS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus vedėjas

Didelę Lietuvos jūrų muziejaus ekspozicijos ploto dalį užima etnografinė pajūrio žvejo sodyba ir senųjų žvejybos laivų aikštelė. Muziejaus ekspozicijos kūrimo planuose prieš 30 metų buvo numatyta čia parodyti XIX a. pabaigos – XX a. pradžios žvejų buitį, eksponuoti įvairius žvejybos įrankius, rekonstruoti žvejybos jūroje ir Kuršių mariose būdus bei metodus. Sodybos teritorijoje buvo eksponuojama XX a. pradžios Kuršių marių žvejų burvaltė kurėnas.

Senųjų žvejybos laivų aikštelėje 1977–1986 m. susiformavo po atviru dangumi išdėstytų didelių jūrinių žvejybos laivų, kuriuose sovietiniu laikotarpiu dirbo Klaipėdos žvejai, ekspozicija. Čia eksponuojami 1961 m. Klaipėdoje pastatytas vidutinis žvejybos traleris „Dubingiai“, Suomijoje 1948 m. nuleistas į vandenį medinis mažasis žvejybos traleris Nr. 90 „Kolyma“, iš Rytų Vokietijos 1955 m. atplaukęs plieninis tralbotas Nr. 7167. Tai patys stambiausi Lietuvos jūrų muziejaus eksponatai, kurių priežiūra ir išlaikymas nemažai kainuoja. Šių laivų, kaip netolimos praeities materialinės kultūros paminklų, vertę lemia jų unikalumas – tai vieninteliai išlikę savo tipo laivų egzemplioriai.

Laivų atstatymas Lietuvos jūrų muziejuje

Senųjų žvejybos laivų rekonstrukciją ir replikų statybą Lietuvos jūrų muziejus pradėjo dėl dviejų priežasčių: a) po atviru dangumi eksponuojami laivai sparčiai nyko dėl atmosferos poveikio; b) kilo grėsmė, kad kai kurių savo laiku labai populiarių žvejybos laivų tipai visiškai išnyks, neliks nė vieno egzemplioriaus. Buvo nuspręsta pagal galimybes maksimaliai autentiškai remontuoti ir atstatyti laivus bei daryti juos veikiančius, t. y. plaukiojančius, pritaikant edukacinėms ir kultūros paveldo sklaidos programoms.

Pirmasis Lietuvos jūrų muziejuje suremontuotas laivas buvo Kuršmarių žvejų (Nida) burinė valtis kurėnas „NID 1“, kuri po rekonstrukcijos buvo nuleista į vandenį Klaipėdoje 1989 m. vasarą. Tuo metu „NID 1“ buvo vienintelis autentiškas kurėnas, išlikęs iš kadaise kelis šimtus burinių valčių turėjusio Kuršių marių žvejų laivyno. Šiuo laivu 1990 m. buvo surengta 3 savaičių ekspedicija aplink Kuršių marias. Kurėnas „SUD 1“ plaukiojo iki 2000 m.; šiuo metu eksponuojamas po stogu senųjų žvejybos laivų aikštelėje.

2000–2001 m. Lietuvos jūrų muziejuje kaip ekspozicijos dalis veikė nedidelė burvalčių statykla, kurioje buvo statoma kurėno replika „SŪD 1“. Šis burlaivis – muziejuje sunykusios Pervalkos žvejų burvaltės kopija. Kurėno „SŪD 1“ statyboje naudotos autentiškos medžiagos ir technologijos, statyklos aikštelėje vyko edukaciniai užsiėmimai vaikams. Burvaltė buvo nuleista į vandenį 2001 m. liepos 20 d. ir iki šiol yra pagrindinis etnokultūrinio paveldo tyrinėjimo ir sklaidos projekto „Kurėno sugrįžimas“ veiksnys¹. Kurėnu surengtos trys ekspedicijos Kuršių mariomis bei plaukimas „Sielių keliu iš Kauno į Rusnę“ (Nemuno upe), 2005 m. dalyvauta šventėje „Sail Amsterdam ‘05“. 2007 m. gegužės–birželio mėn. kurėnas „SŪD 1“ projekto „Lagomar“ programoje su tarptautine įgula tris savaites plaukiojo Šecino įlankoje. 2008 m. pavasarį su kolegomis iš Gdanskio jūrų muziejaus apiplaukta lenkiškoji Aistmarių dalis. Burvaltė naudojama edukaciniuose renginiuose, joje buriavimo įgūdžių įgauna Jaunųjų jūreivių klubų, veikiančių Klaipėdos ir Juodkrantės mokyklose, nariai.

Dorės

Nuo 1977 m. Lietuvos jūrų muziejaus senųjų žvejybos laivų aikštelėje buvo eksponuojama žvejybos

¹ Adomavičius, Romaldas. The Return of the Kurenas. Sailing boats of the fishermen of the Curonian Lagoon. *Baltic Sea Identity. Common Sea – Common Culture?* Gdańsk, 2003, p. 161–164.



2000–2001 m. Lietuvos jūrų muziejuje kaip ekspozicijos dalis veikė nedidelė burvalčių statykla.
A. Mažūno nuotrauka

dorė HA-2035, gauta iš Neringos žuvininkystės ūkio. Ši motorinė valtis atstovauja laivų tipui, kuris po Antrojo pasaulinio karo pakeitė tradicines ažuolines karveliniu būdu statytas burvaltes: kurėnus ir kt.

Po karo smarkiai pasikeitė pajūrio ir pamaro gyventojų sudėtis. Daugelis vietinių žvejų išvyko į Vokietiją, jų kaimuose apsigyveno atvykėliai iš žemyno. Natūralu, kad ir naujakuriai tęsė tradicinę čia žvejybos verslą. Jie perėmė paliktas senųjų žvejų burvaltes ir žvejybos būdus, tačiau nauja valdžia taip pat ėmėsi permainų. Iki 1945 m. gamtosaugos sumetimais Kuršmarėse buvo draudžiama žvejyboje naudoti variklinius laivus. Tai buvo pagrindinė priežastis, kodėl taip ilgai išliko tradicinės žvejų burvaltės. Dabar gi dėl patogumo ant senųjų kurėnų pradėta montuoti dyzelinius variklius. Tuo pat metu ieškota eiklesnių ir manevringesnių laivų, kuriais galima būtų žvejoti ne tik mariose, bet ir jūroje.

Laivų tipu, kuris pakeitė Kuršių mariose tradicines burvaltes, tapo klinkeriniu būdu statytos dorės tipo motorinės valtys. Dorės projektas į Lietuvą pateko iš Rusijos šiaurės. Ten, šalia Archangelsko, nuo

1910 m. veikiančioje Solombalos laivų statykloje po karo pradėtos statyti priekrantės žvejybai pritaikytos motorinės valtys, kurioms pavyzdžiu pasirinkti, matyt, kaimyninės Suomijos ir Karelijos žvejų laivai. Solombalos saloje pirmosios dorės į vandenį buvo nuleistos 1951 m. Buvo statomi du dorių variantai: žvejybai ir kroviniams gabenti. Valtyse naudoti 20 AJ dyzeliniai varikliai.

Neaišku, ar tarp 6-ajame dešimtmetyje į Nemuną ir Kuršių marias patekusių dorių buvo nors viena, statyta Solombaloje, nes tuo pat metu pagal tą patį projektą dorės pradėtos statyti Lietuvoje, Kriūkų laivų statykloje prie Nemuno. Ten dar Nepriklausomos Lietuvos laikais buvo įrengta akcinei laivininkystės bendrovei „Lietuvos Baltijos Lloydas“ priklausiusi baidokų statykla, kurios bazėje 1944 m. karo metu pradėtos statyti valtys, baržos ir pan. Archyvų dokumentai liudija, kad 1951 m. Kriūkuose (taigi tuo pat metu kaip Solombaloje) buvo gaminamos „dori tipo naujos statybos valtys“². 1953 m. užbaigta 10 dorių³, 1954 m. – jau 16⁴.

Naujoviškų laivų statybos pradžia Kriūkų įmonėje buvo susijusi su tam tikrais sunkumais. Panemunių

² Kauno apskrities archyvas, fondas R-1259, apyrašas 1, byla 111, lapas 114.

³ Ten pat, b. 169, l. 145.

⁴ Ten pat, b. 190, l. 120.

regioninio parko darbuotojas Aidas Mozūraitis iš buvusių laivų statyklos darbininkų sužinojo, kad įpratusiems statyti karvelinės konstrukcijos laivus meistrams buvo sudėtinga įsisavinti klinkerinių dorių gamybą, todėl pirmųjų valčių nuleidimas gerokai vėlavo. Būdinga, kad pirmosios dorės Kriūkuose buvo statomos visiškai atviros, be antstatų, kuriuos patys žvejai pasidarydavo pagal savo skonį ir sugebėjimus. Apie 60% dorės korpuso buvo atvira, tik kai kuriose valtyse priekyje prie forštevenio buvo uždengiamas mažas forpikas. Virš variklio laivagalys buvo apkalamas antstatu su atverčiamu stogeliu, virš kurio tvirtindavo nedidelį stiebą signalinėms lempoms.

Dorės buvo naudojamos dirbti sekliose Kuršių mariose ir Baltijos jūros priekrantės vandenyse su statomais tinklais ir ūdomis, esant bangavimui iki 4 balų pagal Boforto skalę. Maksimalus greitis – 5 mazgai. Žvejai gyrė šių motorinių valčių geras jūrines savybes. Jose tilpdavo iki 4 tonų laimikio. Dorės įgulą sudarė 3 žvejai. Šiais laivais dažniausiai žvejota pavasarį ir rudenį. Tuščios dorės laivagalys būdavo nugrimzdęs giliau ir valtis išsilygindavo tik pakrovus į ją krovinių ar sugautą žuvį. Tokia laivo padėtis buvo patogi plaukti per nestoru ledu užšalusį vandenį, nes iškilęs laivo priekis laužydavo ledą. Tiesus dorės kylis buvo pratęstas už sraigto, o kadangi grimzlė buvo palyginti maža, šiam laivui nereikėjo patogių ir saugių krantinių. Dorės galėjo būti tiesiog ištraukiamos ant smėlėto kranto.

Dorė HA - 2035

Dorės pastatymo vieta ir laikas neaiškūs, tačiau aukščiau minėti faktai leidžia manyti, kad valtis pastatyta Kriūkuose 6-ajame dešimtmetyje.

Techniniai duomenys:

ilgis – 9,5 m,

plotis – 2,8 m,

borto aukštis prie forštevenio – 2,1 m,

grimzlė – apie 1 m.

Laivo konstrukcija: števeniai, kylis, špantai surinkta iš ąžuolinių detalių, bortai ir antstatas pušiniai. Bortai surinkti klinkeriniu būdu iš vienuolikos 16–18 cm pločio ir 2,2 cm storio lentų, kurios kniedėmis sujungtos tarpusavyje ir pritvirtintos prie špantų bei števenių. Planšyrui, antstatui ir vidaus pertvaroms naudotos įvairaus pločio 3 cm storio pušinės lentos. Variklis pritvirtintas ant dviejų masyvių ąžuolo pagalvių. Išliko originalus valties variklis – dviejų cilindrų dyzelis „2Č“. Valties bortai ir antstatas buvo ne kartą

remontuoti: keistos lentos ir hidroizoliacinės medžiagos, klijuota brezentu, apkalta skarda ir pan.

Dorės amžius ir atmosferos poveikis turėjo įtakos jos būklei ir tai vertė apsispręsti laivą restauruoti. Pušinės lentos puvo, vinys surūdijo, kniedės, apkaustai, valties konstrukcija deformavosi. Priimti sprendimą paskatino aplinkybė, kad ir šio tipo veikiančių laivų jau nebeliko.

Dorės statyba

Dorės replikos statyba 2007 m. vasarą ir rudenį buvo sudedamoji projekto „Lagomar“ dalis. Pasirengimo statybai laikotarpiu buvo bandoma rasti šio tipo laivų brėžinius. To padaryti nepavyko, nes atkūrus Nepriklausomybę vyko dideli ūkio pokyčiai, ir daugelio įmonių bei organizacijų archyvų tiesiog neišliko. Kriūkų laivų statykla buvo reorganizuota į medinės taros gamyklą, vėliau privatizuota ir paversta baldų įmone. Apie joje kažkada statytas dorės ir baržas sužinome tik iš keliolikos buvusių darbininkų išsaugotų nuotraukų.

Susidariusiomis aplinkybėmis buvo nuspręsta statyti naują dorę, kopijuojant senąją. Pasirinkti konsultantai, kurie turėjo plaukiojimo dorėmis ir panašios konstrukcijos medinių valčių statybos patirties. Kadangi senojo dorės variklio atstatyti nepavyko, buvo rastas ir įsigytas toks pats dyzelinis variklis, kuriam, tiesa, teko primontuoti reduktorių. Senosios dorės korpusas buvo kiek įmanoma sutvirtintas, atstatyta kylio linija ir špantų formos. Be abejonės, tokiu būdu kopijuojant replikos korpusas buvo surinktas su tam tikra paklaida.

Stapelis naujajai dorei statyti buvo įrengtas pagal konsultanto Dainiaus Gerulskio rekomendacijas šalia senosios dorės. Replikos statybai buvo naudojama tokia pati mediena, kokia buvo senajame pavyzdyje. Prie ąžuolinių sudurtinių špantų (pradedant nuo ąžuolinio kylio) kniedėmis buvo jungiamos 22 mm storio pušinės lentos. Jungiamosios kniedės buvo pagamintos iš cinkuoto metalo, apkaustai – iš lakštinio metalo.

Bortai iki vaterlinijos rinkti iš 14–15% drėgnumo lentų, virš vaterlinijos – iš sausesnių. Lentos impregnuotos techniniu aliejumi. Bortai hermetizuoti techniniu aliejumi, sumaišytu su geležies gruntu (suriuku) – būdas, naudotas senojoje dorėje. Remonto metu senosios dorės medinėse jungtyse gausiai naudotos epoksidinės dervos, nes tuo metu trūko kokybiškų klijų ir hermetikų. Replikos statyboje medinės jungtys klijuotos klįjais „Pur-Leim 501“, kurie tvirtai sujun-



Kurėno „SŪD 1“ statyboje naudotos autentiškos medžiagos ir technologijos. A. Mažūno nuotrauka

gia plokštumas, nebijo medienoje esančios drėgmės ir temperatūros svyravimų, puikiai sugeria medienai impregnuoti naudotą techninį aliejų.

Siekiant išvengti trūkių, atsirandančių jungiant su bortų lentomis ir atsižvelgiant į achteršteveniui tenkančią apkrovą nuo vairo balerio ir deidvudo, števeniai išpjauti iš storesnio ąžuolinio ruošinio.

Atlikti pakeitimai antstato, denio ir korpuso jungtyje. Kopijuoti senosios dorės antstato jungtis su korpusu buvo netikslinga, nes po nuodugnesnės išlikusio antstato ir vietos, kurioje jis buvo sujungtas su korpusu, apžiūros susidarė įspūdis, kad antstatas buvo pagamintas vėliau nei pats korpusas, jis prijungtas prie korpuso paprasčiausiu būdu, nevargstant dėl tradicinių jungčių, kurios buvo įprastos to meto medinių val-

čių, katerių ir jachtų statyboje. O ir pats antstatas buvo ne kartą remontuotas.

Dorės naudojimas

Dorės statyba šiek tiek užsitęsė, jos nespėta nuleisti į vandenį iki žiemos, ir laivo krikštynos nukeltos į artimiausią pavasarį. Dorės replikos sukūrimu tęsiama Lietuvos jūrų muziejaus veikla atstatant ir „gyvai“ eksponuojant Kuršmarių regiono žvejų laivų tipus. Dorės repliką numatoma naudoti edukaciniams užsiėmimams, ekspedicijoms, muziejaus lankytojų plukdymui po Kuršių marias. Planuojama surengti dorės plaukimą į senosios Kriūkų laivų statyklos apylinkes, pakeliui aplankant žvejų gyvenvietes Kuršių marių ir Nemuno upės pakrantėse. ■

LITERATŪRA

Adomavičius, Romaldas. The Return of the Kurenas. Sailing boats of the fishermen of the Curonian Lagoon. *Baltic Sea Identity. Common Sea – Common Culture?* Gdańsk, 2003, p.161–164.

Kauno apskrities archyvas, fondas R-1259, apyrašas 1, byla 111, 169, 190.

JŪRŲ ŠUKUTĖS: KAS GELDUTĖJE GYVENA?

Nika PUTEIKIENĖ

Lietuvos jūrų muziejaus Ryšių su visuomene skyriaus vedėja

Dar viena itin intriguojanti Lietuvos jūrų muziejaus paroda „Jūrų šukutės: kas geldutėje gyvena?“ atidaryta 2008 m. liepos mėnesį Jūrų faunos ekspozicijoje po tradicinės iškilmingos Lietu-



Yvette Tavernier nuotrauka (Prancūzijos nacionalinis jūros pažinimo centras „Nausicaa“)

vos jūrininkų pagerbimo ceremonijos. Parodoje – per 20 eksponatų, pasakojančių apie vieną iš gražiausių jūros moliuskų – šukutes. Kad lengviau būtų suprasti, apie ką kalbama, įsivaizduokite Sandro Botticelli paveikslą „Veneros gimimas“, kuriame puikioji deivė išplaukia iš jūros kriauklėje. Ta kriauklė ir yra šukutės kiautas. Tiesa, realybėje joje slepiasi anaipol ne Venera, o moliuskas. Jūrų šukutės – dvigeldžiai moliuskai, gyvenantys beveik visose jūrose ir vandenynuose įvairiame gylyje, kur silpnos srovės atneša pakankamai maisto. Kad tai yra vienas gražiausių moliuskų, liudija dažnas jūrų šukučių kriauklės simbolio naudojimas mene, architektūroje, heraldikoje. Spalvingos, išraiškingo reljefo jūrų šukučių kriauklės yra ir daugelio kolekcijų puošmena. Lietuvos jūrų muziejaus kriauklių kolekcijoje yra 73 rūšių 620 jūrų šukučių iš įvairių jūrų.

Paroda ir pasakoja apie šio moliusko biologiją bei apie tai, kuo žmogui jis naudingas.

UNIKALIUOSE KADRUOSE – PRASKRENDANTYS PAUKŠČIAI

Nika PUTEIKIENĖ

Lietuvos jūrų muziejaus Ryšių su visuomene skyriaus vedėja

2008 m. gegužės 17 d. Lietuvos jūrų muziejuje atidaryta Sauliaus Karaliaus fotografijų paroda „Kopgalio paukščiai“. Joje – trisdešimt unikalių fotografijų, kuriuose užfiksuoti praskrendantys paukščiai. Sauliui Karaliui pavyko užfiksuoti naują Lietuvoje rūšį – skeltauodegį kirą. Pasisekė ir dienos šviesoje aptikti nakties medžiotoją – mažąjį apuoką. Mažiausias nufotografuotas paukščiukas – vos penkis gramus sveriantis nykštukas, didžiausias – gulbė nebylė.

Kopgalis, kaip ir sako pavadinimas, yra šiauriausias ir vėliausiai susiformavęs beveik šimtą kilometrų besidriekiančios Kuršių nerijos kopų galas, iš rytų skalaujamas gėlų Kuršių marių vandenų, o iš vakarų – Baltijos jūros. Dukart per metus Kopgalis tampa keliu šimtams tūkstančių paukščių, rudenį skubančių iš šiaurės į pietus, o pavasarį vėl grįžtančių priešinga kryptimi. Mažiems paukšteliams Kopgalis ir visa Kuršių nerija suteikia saugų koridorių jų nelengvoje ir pavojingoje kelionėje į tolimus kraštus.

Paukščių migracija yra didingas ir jaudinantis reiškinys. Traukiančių žąsų trikampiai ir ilgesingi gervių trimitai jau nuo seno yra tapę sezoninio virsmo simboliais. Būna dienų, kai pro Kopgalį nenutrūkstamu srautu praskrenda šimtai tūkstančių kikilių, alksninukų, nykštukų, zylių ir kitų smulkiųjų sparnuočių. Kopgalio pajūris atgyja nuo įvairių rūšių tilvikų, ančių, kirų ir žuvėdrų, kurių daugelis yra tolimosios tundros gyventojai ir Lietuvoje neperi. Vietiniai paukšteliai pavasarį ir vasarą čia randa daug jaukių vietų sukti lizdai miške, krūmynuose ar kopose, todėl Kopgalio gamta suskamba įvairiabalisiu kikilių, devynbalsių, pečialindų, tošinukių, strazdų ir kitų giesmininkų choru.

Saulius Karalius paukščiais domisi nuo pat studijų. „Paukščius pažįstu geriau nei žuvis“, – juokauja biolo-

gas, vadovaujantis Lietuvos jūrų muziejaus Akvariumo skyriui. Saulius yra nepaprastas gamtininkas, o biologas dailininkas, ne tik nuodugniai pažįstantis gamtos pasaulį, bet ir sugebantis jį detaliam tiksliai pavaizduoti savo piešiniuose. Jis iliustravo enciklopedinio pobūdžio leidinį „Lietuvos paukščiai“, jo piešiniai panaudoti knygose „Lietuvos drugiai“, „Estijos drugiai“ ir „Lietuvos fauna“. Ši patirtis atsispindi ir fotografijose, kurios pasižymi puikia kompozicija, sugebėjimu perteikti nuotaiką, subtilia gamtos detalių derme. ■



Baltoji kielė. S. Karaliaus nuotrauka

APIE ŽVEJIŠKĄ PAVELDĄ – MODERNIAI IR VISAI LIETUVAI

Nika PUTEIKIENĖ

Lietuvos jūrų muziejaus Ryšių su visuomene skyriaus vedėja

Lietuvos jūrų muziejus Klaipėdos etnokultūros centre 2008 m. balandžio 24 d. pristatė fotografijų parodą „Kitas žvilgsnis. Pajūrio ir pamario žvejų kultūra“. Muziejaus fotografas Alfonsas Mažūnas, įamžindamas nuotraukose Etnografinės pajūrio žvejo sodybos eksponatus, pakvietė į kelionę po Kuršių marių regiono paveldą. Tai keliaujanti paroda, jau aplankiusi pajūrio ir gerokai nuo pajūrio nutolusius Lietuvos kampelius ir suteikianti galimybę jų gyventojams „nuotoliniu“ būdu apsilankyti Jūrų muziejuje.

Parodos atidarymo metu buvo pristatytas ir modernus „gidas“ – informacinis terminalas, skirtas susipažinti su nematerialiuoju Kuršių marių ir Baltijos pakrantės arealo paveldu.

Taip šio regiono istorija pasiekia lankytojus moderniausiu būdu – per kompiuterines technologijas.



Burvaltės virvių blokai, XX a. pradžia.

A. Mažūno nuotrauka

Lietuvos jūrų muziejus stengiasi pritraukti įvairias lankytojų grupes. Taip jau yra, kad paaugliams dažnai įdomesnis yra virtualusis pasaulis, o ne reali istorija ir jos eksponatai. Šis informacinis-educacinis terminalas – jau šeštas Muziejuje. Penki sėkmingai veikia Muziejaus jūrų faunos ekspozicijoje, o lankytojų susidomėjimas jais – akivaizdus, sezono metu jie būna taip apgulti, kad sunku prie jų prasibrauti.

Mintis sukurti šią keliaujančią parodą kilo berengiant marinistinio paveldo katalogą „Lietuvos pajūrio ir pamario žvejų kultūra: iš Lietuvos jūrų muziejaus rinkinių“, kuris buvo pristatytas parodos atidarymo metu. Visą parodos kompleksą užbaigė Jūrų muziejaus inicijuota ir kartu su Klaipėdos miesto savivaldybės Etnokultūros centru išleista nematerialiojo Kuršių marių kultūros paveldo (dainų, šokių, giesmių ir pasakojimų) kompaktinė plokštelė „Žuvininkai mes esme“.

Parodos pristatymų metu įvairiuose Lietuvos kampeliuose koncertavo folkloro sambūriai, buvo galima „pakaštavoti“ pajūrio pyragų su mėtų arbata.

Parengti tokią žvejiško paveldo viešinimo „puokštę“ įgalino Jūrų muziejaus dalyvavimas tarptautiniame „Lagomar“ projekte. Šis projektas subūrė žvejiško paveldo puoselėtojus iš Lietuvos, Lenkijos ir Vokietijos. Per pustrėčių metų sukurta unikali duomenų bazė apie trijų Baltijos jūros lagūnų – Kuršių marių, Aistmarių ir Štetino įlankos – kultūrinį ir landšaftinį paveldą. Projektas finansuojamas iš ES programos INTERREG III B. ■

LIETUVOS JŪRŲ PREKYBOS LAIVYNAS IKI 1940 M.

Romaldas ADOMAVIČIUS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus vedėjas

Istorijos mokslas – tai lyg įdėmus žvilgsnis į praeitį, kurioje turėtume atrasti prasmes, mokančias mus dabartyje nekartoti nuėjusių ir nebūtį kartų padarytų klaidų ir perteikiančias mums jų laimėjimus. Senovės Romoje buvo manoma, kad „Historia est magistra vitae“ – „Istorija yra gyvenimo mokytoja“, o norint iš jos pasimokyti, būtina ją žinoti. Taigi pažvelkime atgal, į Lietuvos jūrų prekybos laivyno praeitį, ir nušvieskime pagrindinius laivyno raidos etapus. Tai buvo ne tolygus, laipsniškas vystymasis, o gana dramatiškas procesas, nulemtas istorinių lūžių ir dažnai dramatiškų aplinkybių.

Didžiausią dėmesį skirsime laikotarpiui iki 1940 m., nes pradžia visada svarbiausia, be to, šis periodas yra mažiausiai žinomas. Kada ta pradžia buvo? Nuo kurios datos turėtume skaičiuoti Lietuvos jūrų laivyno biografijos metus?

* * *

Prieš 85 metus, 1921 m. kovo 4 d., prancūzų administracijos valdomame Klaipėdos uoste pasirodė laivas su čia dar nematyta vėliava: iš Kylio atplaukė motorinis burlaivis „Jūratė“ (139 BRT). Du tokius laivus F. Kruppo laivų statykloje užsakė ir 1920 m. nupirko Kaune veikusi Lietuvos garlaivių bendrovė ir priregistravo Jurbarke, nes tuo metu Lietuva uosto prie jūros neturėjo. Antrasis burlaivis – „Kastytis“ pirmą kartą į Klaipėdos uostą įplaukė kovo 15 d.

Prieš išleidžiant laivus į pirmuosius reišius, 1920 m. gruodžio 23 d. Lietuvos pasiuntinybė Berlyne informavo Vokietijos užsienio reikalų ministeriją apie Lietuvos vyriausybės sprendimą „leisti Lietuvos prekybos laivynui naudoti Lietuvos tautinę vėliavą kaip prekybos laivyno vėliavą“.

Lietuvos garlaivių bendrovę 1919–1920 m. įkūrė S. Banaitis, dr. J. Šliūpas, J. Alekna ir kiti visuomenės bei verslo veikėjai, daugiausia panaudoję JAV lietuvių kapitalą. Bendrovė Kruppo įmonėje užsakė 6 laivus, kurie buvo statomi iš karo metu sukaupto nekokybiško

plieno. Dėl minėtų burlaivių kokybės bendrovė vėliau bylinėjosi su rangovu.

Nemune Lietuvos garlaivių bendrovė turėjo garlaivius „Rambynas“, „Rūta“, „Eglė“. „Jūratė“ ir „Kastytis“ plaukiojo Baltijos jūroje, į Skandinaviją. Maži laivai buvo nuostolingi, jų vadovybė nesirūpino gauti pelningesnių frachtų. Atsiliepė ir bendrovės vadovų patyrimo jūrų verslo srityje stoka. 1924–1925 m. „Jūratei“ vadovavo kapitonas J. Andžejauskas, įguloje buvo keli lietuviai jūreiviai. 1924 m. „Kastyčiu“ plaukiojo jūreiviui būsimasis jūrų kapitonas F. Marcinkus.

Neturint uosto, laivyno vystymo perspektyvos buvo nekokios.

* * *

Versalio taikos sprendimais nuo 1920 02 15 Klaipėdos kraštą ir uostą laikinai valdyti perėmė prancūzų administracija. Čia priregistruoti laivai nuo 1920 m. vasario 22 d. iš administracijos vadovo generolo Odry gaudavo atestatus geltonai raudonai Klaipėdos vėliavai, prilygintai Antantės šalių vėliavoms.

Klaipėdos laivininkystės kompanijoms 1914 m. priklausė 8 garlaiviai (7549 BRT), 1921 m. – 7 garlaiviai, 1 mot. burlaivis, 3 burlaiviai (iš viso 7707 BRT). Šis nedidelis laivynas naudotas tranzitu išvežti medieną ir Klaipėdoje gaminamą celiuliozę ir įvežti anglį, druską, kalkakmenį bei kitas žaliavas. Neapibrėžta Klaipėdos uosto situacija po karo nepraleido progos pasinaudoti kai kurie klaipėdiečiai laivų savininkai. Naudodamasis nesureguliuota politine ir teisine Klaipėdos krašto padėtimi, 1922 m. Louisas Jahnas Paryžiuje išsireikalavo, kad jam būtų grąžinti garlaiviai „Borussia“ ir „Prussia“, nors pagal tonažą jie turėjo reparaacijų būdu atitekti karą laimėjusioms valstybėms.

Po 1923 m. sausio mėn. akcijos ir politinių derybų Klaipėdos kraštas ir uostas atiteko Lietuvai, ir Klaipėdos valsčiaus laivų registre įrašyti laivai turėjo iškelti Lietuvos vėliavą. 1923 m. Klaipėdos kompanijų laivai dar plaukiojo ir su minėta Klaipėdos vėliava:

įplaukė 4 laivai su Lietuvos, 33 laivai su Klaipėdos vėliava. 1923 m. pab. jūrinius laivus turėjo tik dvi vietinės kompanijos.

* * *

Laivininkystės bendrovę „A. H. Schwedersky Nachf.“ įkūrė laivų makleris Augustas Heinrichas Schwederskis Klaipėdoje 1868 m. Nuo 1902 m. firmą valdė L. Jahnas ir C. Wiese, kurie įsigijo jūrinių laivų. 1923 m. bendrovei priklausė garlaiviai „Memel“, „Prussia“, „Hollandia“, „Hansa“ (iš viso 6421 BRT). Ši bendrovė buvo sudariusi ilgalaikį kontraktą su Klaipėdos ir Tilžės celiuliozės fabrikais dėl kalkakmenių tiekimo iš Gotlando.

Laivų maklerių firma „Eduard Krause“ nuo 1909 m. iki 1935 m. turėjo garlaivį „Stephanie“ (438 BRT). Firmos savininkas H. Schmaelingas į laivą priimdavo ir lietuvius jūreivius.

Nors uostas buvo Lietuvos rankose, laivyną kurti buvo nelengva. Trūko kapitalo, o valstybė ilgai nesiryžo investuoti. Potencialius investuotojus baidė didelė konkurencija jūrų laivyno versle, patyrimo ir tradicijų stoka. Klaipėdoje vietiniai vokiečiai savo rankose tvirtai laikė jūrinio verslo pozicijas ir nenorėjo įsileisti konkurentų. Gabenimo jūra į Londoną verslą nuo 1924 m. savo rankose turėjo 1919 m. įkurta anglų-danų kapitalo bendrovė „United Baltic Corporation“.

1925–1926 m. „A. H. Schwedersky Nachf.“ savo laivus pardavė. 1927 m. su Lietuvos vėliava plaukiojo vienintelis jūrinis laivas („Stephanie“). Bendro-



Locmanų laivas „Šarūnas“ tarnavo ne tik uosto poreikiams. XX a. 3-iojo dešimtmečio nuotrauka. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

vė 1928 m. vėl pradėjo pirkti laivus, tačiau įsigyjant garlaivį „Gotland“ teko kurti atskirą firmą Liubeke („Wiese & Co“), nes laivo su Lietuvos vėliava pirkimo nenorėjo kredituoti olandų bankas. Firma 1929 m. įsigijo garlaivį „Friesland“, 1930 m. – „Holland“. Nuo 1933 m. bendrovė vėl veikė senuoju pavadinimu – „A. H. Schwedersky Nachf.“. „Friesland“ kapitonu ketletą metų buvo Z. Domeika. Bendrovė šiuo pavadinimu veikė Kylyje iki 1958 m.

* * *

Dėl pasaulio ekonomikos krizės laivai labai atpigę, nes sumažėjo jų paklausa. Latviai ir estai tuo metu įsigijo dešimtis laivų. 1928 m. Kaune įsteigta AB „Lietgar“ (pirmininkas atsargos generolas S. Žukauskas, iniciatorius T. Reingardas) Bremerhafene iš verslininko W. Schuhmanno pirko du garlaivius. Naujoji bendrovė iš valstybės prašė garantijų 10-ties metų veiklai (aprupinimo valdiškais kroviniais), bet negavo. Garlaiviai „Klaipėda“ ir „Palanga“ buvo pakrikštyti Klaipėdoje 1929 m. sausio mėn. Dėl kapitalo stokos jų nepavyko išpirkti, ir didžioji akcijų dalis liko buvusiam laivų savininkui. Krizės metu buvo sunku gauti krovinių, bendrovė neįstengė apmokėti einamųjų sąskaitų bei mokesčių ir 1932 m. buvo likviduota. Patirties šiuose laivuose įgijo keliolika lietuvių jūreivių.

1922 m. Klaipėdoje įkurta laivų maklerių bendrovė „Sandėlis“, vadovaujama klaipėdiečio M. Reišio. „Sandėlis“ pradžioje užsiėmė tik krovinių ekspedijavimu, vėliau įkūrė ir laivininkystės bei laivų frachtavimo skyrius, konkuravo su vietinėmis vokiečių bendrovėmis. 1928 m. bendrovė Vokietijoje pirko 370 BRT laivą „Pregel“, pavadino jį „Lydis“, bet tais pačiais metais prarado panašiomis aplinkybėmis kaip ir „Lietgar“. 1931 m. „Sandėlis“ įkūrė ir aptarnavo laivų liniją Klaipėda–Antverpenas, kuria 1935–1936 m. paleido akcinės bendrovės „Maistas“ laivus. „Sandėlis“, kaip laivų maklerių bendrovė, norėjo pirkti Lietuvos vyriausybės kontroliuojamos monopolinės bendrovės: 1933 m. „Lietūkis“, 1935 m. – „Maistas“. M. Reišys nepanoro parduoti kontrolinio akcijų paketo. 1937 m. „Sandėlis“ buvo šeštoje vietoje tarp Klaipėdos laivų maklerių firmų pagal aptarnautų laivų skaičių. 1937 m. M. Reišio bendrovė nusipirko garlaivį „Nida“, 1938 m. garlaivius „Neringa“ ir „Venta“.

1930–1933 m. Lietuva už savo prekių vežimą laivais kasmet mokėjo 15–20 mln. litų. Pelningiausius krovinis gabendavo anglų laivai. Tai buvo fiksuo-

jama tarpvalstybinėmis sutartimis. Didėjant prekių srautams, Lietuvos žemės ūkio produkcijos išvežimui, formavosi ekonominės sąlygos lietuviškam laivynui kurti. Lietuvos vyriausybė pradėjo ieškoti būdų ir galimybių pirkti laivus ir įsiterpti į susiklosčiusią laivininkystės rinką. Tai sumanyta padaryti per akcinę bendrovę „Maistas“, kurios pagrindinė akcininkė buvo vyriausybė. Labai aktyviai Londone veikė žemės ūkio atašė Kazys Gineitis. Bandymui 1932 m. kurti bendrą su užsieniečiais firmą „Anglo-Lithuanian Shipping Company Ltd“ su dviem laivais sutrukdė „United Baltic Corporation“, kuri pasiskundė D. Britanijos vyriausybei, ir ši apkaltino Lietuvą prekybos sutarties pažeidimu (nepaisoma konkurencijos principų, kuriant valstybės remiamą bendrovę). 1935 m. rugpjūčio mėn. per statytinį G. Ringą Norvegijoje „Maistas“ išsinuomojo, o gruodžio mėn. nupirko garlaivius refrižeratorius „Rimfrost“ ir „Barfrost“ (nuo 1936 m. – „Kretinga“ ir „Utena“), Vokietijoje – garlaivį „Coldair“ (nuo 1936 m. „Maistas“). Pagaliau pradėta gabenti savo krovinius savais laivais, įdarbinti lietuvius jūreivius. Laivyno reikalais tiesiogiai rūpinosi „Maisto“ padalinio „Lietuvos eksportas“ viršininkas Vladas Grudzinskas.

Kitas etapas kuriant nacionalinį laivyną – laivininkystės ir ekspedicijos akcinės bendrovės „Lietuvos Baltijos Lloydas“ įkūrimas 1936 m. lapkričio 21 d. Tai praktiškai buvo valstybinė įmonė, nes ją įkūrė bendrovės „Maistas“, „Lietūkis“, „Pienocentras“, kurių pagrindinė akcininkė buvo valstybė. Oficialiai dalį akcijų įsigijo ir Finansų ministerija. AB „Maistas“ už LBL akcijas perdavė tris savo laivus. LBL veikla neapsiribojo laivininkyste – ji Nemune turėjo didelį savo ir nuomojamų baidokų laivyną, transporto agentūrų visoje Lietuvoje ir užsienio uostuose, statė vilkikus ir baidokus Šančiuose ir Kriūkuose. Bendrovės įkūrimą paskatino ir politinės aplinkybės: pablogėję santykiai su Vokietija. LBL valdybai vadovavo Viktoras Rėklaitis, priežiūros tarybai – Vladas Grudzinskas. 1936 m. gruodžio mėn. „Lietuvos Baltijos Lloydas“ nupirko tuo metu trečią pagal apyvartą Klaipėdoje ekspedicijos firmą – Baltijos transporto bendrovę, kuri perėmė

visus laivų maklerystės, frachtavimo ir ekspedijavimo darbus.

Kasmet LBL didino savo jūrų laivyną, pirkdamas vis didesnio tonažo laivus. 1937 m. buvo nupirkti garlaiviai „Marijampolė“ ir „Šiauliai“ (po 939 BRT), 1938 m. (pardavus garlaivį „Maistas“) – „Kaunas“ (1521 BRT) ir „Panevėžys“ (1607 BRT), 1940 m. kovo mėn. – „Traikai“ (1255 BRT). Refrižeratoriai plaukiojo su „Maisto“ ir „Pienocentro“ krovniais linijose į Hulį, paskui – į Roterdamą ir Antverpeną, likusieji laivai naudoti trampinėje laivyboje, gabeno į Klaipėdą anglį, trąšas „Lietūkiui“, kitus krovinius. Tuo metu apie 70% Lietuvos importo ir eksporto ėjo per Klaipėdos uostą, todėl rezervų didinti bendrovės laivyno tonažą dar būta.

„Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivų kapitonų ir šturmanų vietas užėmė bei didelę įgulų dalį sudarė lietuviai. 1939 m. užsienyje su valstybės stipendijomis mokslus ėjo apie 30 jaunuolių, pasirinkusių jūrininko profesiją.

1939 m. pr. su Lietuvos vėliava plaukiojo 11 jūrinų laivų (11 358 BRT).

1939 m. kovo mėn. Vokietija ultimatumu privertė Lietuvos vyriausybę atiduoti Klaipėdos uostą. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivai buvo perregistruoti į Šventąją.

Bendrovės plėtrą nutraukė karo pradžia. 1939 m. lapkričio mėn. nuskendo garlaiviai „Kaunas“ ir „Panevėžys“. 1940 m. vasarą nauja valdžia kaip ir kitas privačias bendroves nacionalizavo ir „Lietuvos Baltijos Lloydą“ bei jo laivyną: 5 jūrinius laivus, plaukiojančiąsias dirbtuves, 3 upių garlaivius, 7 motorlaivius, 21 baidoką ir statomą motorlaivį „Ūdra“, išmokėdama 25% jų vertės. Keturi jūriniai laivai buvo perduoti tada įkurtai Tarybų Latvijos jūrų laivininkystei, į laivus paskirti komisarai, pakeistos vėliavos. Iki karo tarp SSRS ir Vokietijos pradžios garlaiviai „Kretinga“ ir „Utena“ plaukiojo su Lietuvos maisto produktais iš Latvijos uostų į Leningradą, „Šiauliai“ ir „Marijampolė“ gabeno sovietų grūdus, mišką ir kt. į Štetiną, iš Vokietijos plukdė mašinų pramonės produkciją, cementą ir kt. Karo pradžioje visi keturi laivai buvo nuskandinti.

Pusei amžiaus Lietuvos vėliava išnyko iš pasaulio laivybos kelių. ■

JŪRŲ MUZIEJUJE – VARDYNŲ ŠVENTĖ

Nika PUTEIKIENĖ

Lietuvos jūrų muziejaus Ryšių su visuomene skyriaus vedėja

Jau tapo tradicija, kad Tarptautinės muziejų dienos išvakarėse Jūrų muziejuje yra rengiama didžiausia metų šventė – tais metais gimusių mažųjų augintinių vardynos. Šiomet nuo pat ryto Muziejuje prasidėjo tikra apgultis: šimtai mažų ir didelių lankytojų skubėjo į nuotaikingą šventę. Juolab kad Tarptautinės muziejų dienos proga Muziejus plačiai atveria duris ir leidžia lankytojus be bilietų. Nuskambėjus iškilmingoms fanfaroms ir pakilus Kopgalio vėliavai, lankytojai patraukė prie pingvinų, ruonių ir Šiaurės jūrų liūtų, kur Muziejaus bičiulių klubo nariai ir gyvūnų prižiūrėtojai pasakojo apie gyvūnus, o jie demonstravo savo sugebėjimus. Muziejaus kieme visą dieną piratiškus žaidimus žaidė ir prizus dalijo Piratas.

Vardus visos Lietuvos vaikai šiomet rinko dviem ruoniukams ir dviem pingvinukams. Konkurse dalyvavo ne tik pavieniai vaikai, bet ir šeimos, darželių

grupės ar klasės. Buvo atsiųsta keletas šimtų vardų, iš jų Muziejaus komisija atrinko prasmingiausius ir labiausiai tinkamus mažyliams.

Šventės kulminacija tapo vardų paskelbimas. Pingvinui Aisčio vardą išrinko dvylikametė Ligija Gaidelytė iš Šilutės, o dešimtmėtis klaipėdietis Eduardas Danyla kitam pingvinui padovanojo skambų Burės vardą. Pati mažiausioji vardų konkurso dalyvė – penkiametė Kamilė Čėsnaitė iš Gargždų – sugalvojo sidabrakalei ruoniukei labai tinkantį vardą – Sniegė. O dešimtmėtis klaipėdietis Ignas Petkevičius kitam – labai greitam – ruoniukui pritaikė Vėjo vardą.

Kartu su Vardynų švente Jūrų muziejuje prasidėjo ir Tarptautinio vaikų ir jaunimo festivalio-akcijos „Švarus pajūris 2008“ dalyvių koncertas. Ruoniukus ir pingvinukus nuotaikingu lezginkos šokiu pasveikino temperamentingieji festivalio svečiai iš Gruzijos. ■



A. Mažūno nuotrauka

JŪRŲ MUZIEJUS SKELBIA JŪROS ŠVENTĖS PRADŽIA

Nika PUTEIKIENĖ

Lietuvos jūrų muziejaus Ryšių su visuomene skyriaus vedėja

Jau tapo tradicija, kad Jūros šventė startuoja Lietuvos jūrų muziejaus renginiais. Be parodų, kurias kasmet Muziejaus specialistai parengia šiai šventei, Muziejus per šiuometę Jūros šventę pristatė ir du išskirtinius renginius – mokslinių tyrimų laive „Brabander“ ir palapinėje-laboratorijoje lankytojai turėjo unikalią galimybę pažinti Baltijos jūros tyrinėjimo įrenginius ir mokslininkų atradimus, o Etnografinėje pajūrio žvejo sodyboje vyko tradicinė folkloro šventė „Žuvys išgalvojo giesmes“, kurios pagrindinė šių metų tema – vaikystė pajūryje.

Rimtesni ar smalsesni šventės dalyviai turėjo progą artimiau pažinti Baltijos jūrą. Šiomet krantinėje priešais Jūrų muziejaus administracijos pastatą vėl išdygo linksmos palapinės, kuriose su lankytojais bendravo Klaipėdos universiteto ir Muziejaus mokslininkai. Buvo rodomi dar nematyti Baltijos dugno vaizdai, pasakojama apie nuskenčiusius laivus ir artimiausios mums jūros gyvūniją bei augmeniją. Vilniaus ir Klaipėdos universitetų bei Jūrų muziejaus specialistai plačiai visuomenei skaitė paskaitas apie Baltijos jūros istoriją, archeologiją ir biologiją, vyko teatralizuotas edukacinis užsiėmimas vaikams. Palapinėje-laboratorijoje buvo eksponuojami Baltijos jūros ir Kuršių marių akvariumai, geologinė aparatūra, echogramos, nuosėdų žemėlapiai bei filmai: „Lietuvos jūrų muziejaus įgyvendinama programa Baltijos ruonių populiacijos atstatymui“, „Kelionė Baltijos jūros dugnu“, „Povandeniniai tyrimai Arktikoje“, „Klaipėdos universiteto jūrinė biologinė praktika Juodojoje jūroje“, „Lietuvos priekrantės povandeninis pasaulis“, „Baltijos jūros archeologija“.

Bene labiausiai visus viliojantis projekto eksponatas – Klaipėdos universiteto mokslinių tyrimų laivas „Brabander“, kuris liepos 26 dieną buvo prisišvartavęs prie krantinės ir kurį visi norintieji galėjo aplankyti bei apžiūrėti jame sumontuotą nuotolinę povandeni-

nę vaizdo sistemą, hidrobiologinius įrenginius, naro aprangą. O ypatingi lankytojai vakare drauge su mokslininkais išplaukė į valandos improvizuotą ekspediciją Baltijoje. Jau pradėta formuoti šios mokslinės ekspedicijos komanda. Ta proga buvo paskelbtas fotografijų „Baltijos jūra mano akimis“ konkursas, kurio nugalėtojais ir išvyko į minėtą ekspediciją.

Etnografinėje žvejo sodyboje vykstanti folkloro šventė „Žuvys išgalvojo giesmes“, šiais metais buvo skirta vaikystės pajūryje temai. Šeštadienį buvo pristatytas kulinarinis žvejų paveldas, o sekmadienį – žvejų



A. Mažūno nuotrauka



A. Mažūno nuotrauka

amatai. Ši žvejo kiemo šventė jau turi nemenką būrį nuolatinių lankytojų, kurie žino, kad čia ne tik ausį ir akį pamalonins, bet ir tikros žuviuonės gaus paragauti, ir morkų pyrago, ir meškinio drąsai.

Šventė prasidėjo Klaipėdos Eduardo Balsio menų gimnazijos moksleivių dailės parodos „Žvejų šiokiadieniai“ atidarymu. Sodelyje įsikūrusi „Akademija po obelīm“, kurią vedė žinoma folkloristė Loreta Mukai-

tė-Sungailienė, kartu su istorikais ir folkloristais kvietė diskutuoti apie žvejišką kultūrą, buvo galima susipažinti su pamario krašto tautinio kostiumo atributais, veikė žvejiška fotoateljė. Amatų dieną edukacinėje stovykloje „Atrask save“ vaikai mokėsi pinti bučiukus, megzti ir adyti tinklus, groti lūpinėmis armonikėlėmis. Sekmadienį folkloro ansamblis „Lažupis“ parodė teatralizuotą muzikinį vaidinimą „Pamario žemaičių krikštynos“. Taip pat buvo pristatomi žvejiški amatai: audimas, bitininkystė, vėtrungių, vaikiškų žaislų gamyba, gintaro apdirbimas. Apie tai, kuo ir kaip gydėsi žvejai prieš porą šimtų metų pasakojo ir žolelių arbatomis vaišino žinoma žolininkė Jadvyga Balvočiūtė. Sunku įsivaizduoti šią šventę ir be tradicinių pamario skanėstų: rūkytos žuvis, keptų obuolių su cinamonu, rabarbarų kompoto.

Visą savaitgalį Žvejo sodyboje skambėjo dainos, buvo šokama, o kur dar kitos pamario linksmybės: varžytuvės, mįslės, žaidimai. Sodyboje šeimininkavo ir iššioniškių tarpe susirinkusiuosius kalbino pamario tradicijų žinovė Vaida Galinskienė. ■



A. Mažūno nuotrauka

PADOVANOK DELFINUI ŠYPSENĄ

Nika PUTEIKIENĖ

Lietuvos jūrų muziejaus Ryšių su visuomene skyriaus vedėja

Rugpjūčio 2 dieną, 19:00 val., aikštėje priešais Lietuvos jūrų muziejaus delfinariumą įvyko paramos koncertas „Padovanok delfinui šypseną“, skirtas delfinų gyvenimo sąlygoms gerinti. Koncertą organizavo UAB „Prior Musica“, LNK televizija ir Lietuvos jūrų muziejus.

Renginyje gyvai koncertavo garsios Lietuvos grupės ir atlikėjai: „69 danguje“, „Inculto“, „G&G Sindikatas“, Neringa ir „TeleBimBam“, Vaidas, „Biplan“, Asta Pilypaitė, Živilė Ba, Martyno Kuliavo grupė INGENIOUS, Igoris Kofas. Koncerto muzikinis prodiuseris – Martynas Kuliavas. Tai trijų valandų trukmės renginys, kurio metu visi norintieji galėjo telefonu aukoti pinigus Lietuvos jūrų muziejaus delfinariumui. Žiūrovai už specialią kainą galėjo įsigyti originalias delfinų garsų kompaktines plokšteles.

Juodosios jūros afalinos į Lietuvos jūrų muziejaus delfinariumą atkeliavo iš Sevastopolio 1993 metais. Jos čia ne tik sėkmingai aklimatizavosi, bet ir džiugina lankytojus išpūdingais pasirodymais, veda vaikus ir padeda prisitaikyti prie gyvenimo turintiems problemų žmonių vaikams. Dabar delfinariume gyvena aštuoni delfinai, daugiau nei pusė jų gimė jau Kopgalyje. Delfinų gyvenimo sąlygomis ir sveikata rūpinasi veterinarijos gydytojai ir treneriai, reguliariai atliekami

gyvūnų kraujo, iškvėpto oro tyrimai, atidžiai sekama vandens kokybė, nuo kurios tiesiogiai priklauso delfinų sveikata. Šie gyvūnai yra labai panašūs į žmones ir serga tomis pačiomis ligomis. Tad atėjus šaltajam metų laikotarpiui kosti ir čiaudo net ir jie. Tačiau gyvūnai – ne žmonės ir kalbėti nemoka, tad darbuotojams tenka prie jų budėti ir naktimis, atidžiai stebėti menkiausius elgsenos pokyčius, galinčius parodyti, kokia yra reali delfino savijauta.

2002 metais Lietuvos jūrų muziejuje buvo pradėti rengti delfinų terapijos seansai, kuriuos lanko dvasios ir kūno ligomis sergantys vaikai. Sulaukus teigiamų rezultatų ir labai didelio visuomenės susidomėjimo bei pritarimo, projektas buvo tęsiamas toliau. Šeimos iš delfinariumo išvyko su viltimi, kad šypseną, džiaugsmą, kurį dovanoja delfinas, padės mažiesiems žingsnelis po žingsnelio eiti tolyn...

Kiekvieną dieną delfinariumas sulaukia tėvų, prašančių savo vaikams delfinų terapijos, skambučių. Kol kas Muziejus gali priimti tik labai nedaug vaikų. Tačiau čia kuriami ateities planai – tikimasi, kad anksčiau ar vėliau Kopgalyje iškils Jūros teikiamų poilsio, pramogų ir sveikatingumo paslaugų kompleksas su delfinų terapijos centru. Tada galės išsipildyti visų vaikų, norinčių pabendrauti su delfiniais, svajonės. ■



A. Mažūno nuotrauka

2004 METŲ MUZIEJININKO TITULAS – KLAIPĖDIETEI RŪTAI MAŽEIKIENEI

Nika PUTEIKIENĖ

Lietuvos jūrų muziejaus Ryšių su visuomene skyriaus vedėja

Garbinga nominacija kasmet yra suteikiama už Lietuvos muziejinkystės plėtrą, muziejų veiklos propagavimą, reikšmingų ir unikalių eksponatų kaupimą, saugojimą, restauravimą ir tyrimą, materialinių, dvasinių ir gamtos vertybių eksponavimą, populiarinimą, novatoriškumą; tradicijų gaivinimą ir puoselėjimą, naujų veiklos formų diegimą, aktyvų metodinį darbą, patirties sklaidą, publikacijas muziejinkystės temomis, aktyvų dalyvavimą Lietuvos muziejų asociacijos veikloje. Metų muziejainiko vardas suteikiamas ir premija įteikiama kasmet minint Tarptautinę muziejų dieną – gegužės 18-ąją.



A. Mažūno nuotrauka

2004 metų muziejainiko titulas buvo suteiktas Lietuvos jūrų muziejaus vyriausiajai fondų saugotojai Rūtai Mažeikienei.

Rūta Mažeikienė jau daugiau negu ketvirtis amžiaus dirba Jūrų muziejuje. 1971 m. baigusi Vilniaus valstybinio universiteto Istorijos fakultetą, Rūta buvo paskirta dirbti į Klaipėdos kraštotyros (dabar Mažosios Lietuvos istorijos) muziejų. Kurį laiką ji dirbo ir šio muziejaus direktore.

1978 m., artėjant Lietuvos jūrų muziejaus ekspozicijų įrengimo darbams, R. Mažeikienei teko imtis naujo

muziejaus eksponatų fondo formavimo darbo. Jai buvo patikėtos Jūrų muziejaus vyr. fondų saugotojos pareigos. Muziejaus specifiką lėmė kolekcijų ir ekspozicijų ypatumai – tokių dalykų kaip gyvi eksponatai iki to laiko neturėjo nė vienas muziejus. Pastarieji ypatumai vertė kūrybiškai taikyti Muziejų apsaugos, apskaitos ir saugojimo instrukciją, atsižvelgiant į kitų šalių panašių institucijų patirtį. Tuo metu Rūtos dėka buvo suformuotas gyvųjų eksponatų fondas, parengta eksponatų kaupimo strategija. Ypač didelis jos nuopelnas yra jaučiamas formuojant vieną iš turtingiausių Europoje kriauklių ir koralų kolekcijų.

1996 m. R. Mažeikienei šalia vyr. fondų saugotojos pareigų buvo paskirtos direktoriaus pavaduotojo ekspozicijai pareigos. 1997 m. kuriant jūrų faunos ekspozicijos koncepciją Rūta pradėjo vadovauti muziejaininkų, architektų, dizainerių ir mokslininkų darbo grupei. Tai buvo pirmasis bandymas gamtos ekspozicijoje atsisakyti tradicinio evoliucinio eksponavimo principo, pagal kurį pagrindinis dėmesys skiriamas eksponatui, nesisten-giant atskleisti jo ryšio su gamtine aplinka. Naujai suformuluotos ekspozicijų temos „Jūra – gyvybės lopšys“, „Gyvybės vystymasis jūroje“, „Tropinių jūrų gyvūnija“, „Plėšrūs ir pavojingi gyvūnai: mitai ir tikrovė“ tapo raktu į konceptualųjį eksponavimo modelį. Rūtos dėka, jos nuosekliu ir sistemingu darbu 2004 m. buvo užbaigta ketverius metus trukusi visos jūrų faunos ekspozicijos rekonstrukcija. Ekspozicijos mokslinis-informacinis turinys derinamas su patraukliu eksponavimo stiliumi. Ekspozicijoje įrengti informaciniai-educaciniai terminalai, kuriuose pateiktos žinios galės patenkinti žinių trokštantį lankytoją, kuriam nepakanka užrašo prie eksponato, kuris nori išsamiau pažinti gamtos pasaulį. 2008 metais informacinis-educacinis terminalas buvo įrengtas ir Etnografinėje pajūrio žvejo sodyboje. ■

PRANCŪZAI ATRANDA KLAIPĖDĄ, O KLAIPĖDIEČIAI PRANCŪZUS...

Dainius ELERTAS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus muziejininkas istorikas

(Prancūzai Klaipėdoje 1920–1923 m. Katalogas, Klaipėda: Libra Memelensis, 2007)

2007 m. sausio 15 d. Mažosios Lietuvos muziejaus palėpėje buvo suteikta galimybė žvilgtelti į 1920–1923 m. Klaipėdos praeitį. Mus pasiekė šviesos, sidabro oksido, fotokamerų ir amžininkų dėka užfiksuoti vaizdai, dokumentai. Daugelį jų klaipėdiečiai išvydo pirmą kartą. Už pačią parodos idėją ir didelę dalį vaizdinės medžiagos turime būti dėkingi vienam fizikos mokslų daktarui – ponui Bernard’ui Jusserand’ui ir jo pomėgiui rinkti pašto ženklus. Ne paslaptis, kad kolekcionavimo aistra dažnai atveria kitiems nepažinto pasaulio vartus. Kolekcininkai tampa ir neprilygtamais savo domėjimosi srities žinovais. Kaip pripažino Bernard’as Jusserand’as ir 2003 m. monografiją „Prancūzmetis Klaipėdoje ir kas po to (1920–1932)“ išleidusi istorikė Isabelle Chandavoine, šis Klaipėdos istorijos epizodas prancūzų visuomenės atmintyje nepaliko žymesnių pėdsakų. Tačiau filatelistų bendruomenėje „Territoire de Memel“ artefaktai žinomi iki šiol. „Territoire de Memel“ sąvoką gaubusi nežinomybė ir susidūrimas su tų įvykių amžininkais nuvedė B. Jusserand’ą ilgu paieškų keliu. Iš nebūties išniro 1920–1923 m. Klaipėdoje dislokuoto 21-ojo šaulių pėstininkų bataliono kariai, Prancūzijos karinės ir civilinės administracijos atstovai, čia apsilankę Baltijos jūrų divizijos laivų jūrininkai. Išstudijavęs archyvinę medžiagą B. Jusserand’as bandė rasti juos ir jų artimuosius. Kruopščiai surinktos dokumentuose, atsiminimuose, šeimos istorijose išbarstytos užuominos

padėjo indentifikuoti pamirštus įvykius ir asmenis. Tolesni tyrimai prancūzų filatelistą atvedė į Lietuvą.

Kitaip nei Prancūzijoje, 1920–1923 m. Klaipėdos istorijos epizodas ir jo vertinimas Lietuvoje vis dar kelia aistras. Suprantama, kad ilgą laiką buvo akcentuojami lietuviški, vokiški ar net lenkiški jo puslapiai. Istorikų interpretacijose Prancūzija ir prancūzai šmėkščiojo kaip tolimas fonas. Prancūzijos istorijos šaltiniais buvo mažai naudojamosi. Išimtimi galėtume laikyti tik JAV dirbusį istoriką Alfredą Erichą Senną. XX a. pabaigoje žinomi tik keli 1920–1923 m. prancūziškų šaltinių publikavimo atvejai vokiškoje klaipėdiškių išėivių spaudoje¹ ir JAV lietuvininkų periodikoje². Bandymai suvokti to laiko įvykius, freištato idėjos ir klaipėdiškių fenomeno raida skatino tyrinėtojus atsižvelgti į kitas praeities interpretavimo galimybes. Tam sudarė sąlygas pirmieji kontaktai su Klaipėdos krašto įvykiais besidominčiais prancūzais. 1993 m. Naujosios Kaledonijos Ramiojo vandenyno universiteto profesorius Rene Pineu Lietuvos jūrų muziejui perdavė Klaipėdoje tarnavusio karininko dienoraštį. Netrukus į muziejų atkeliavo ir pluoštas senųjų fotografijų. Dar 1978 m. profesorius dienoraščio rankraštį surinko mašinėle ir sutvarkė. Ši medžiaga skatino susidomėjimą. Jo pasekme laikytume prof. R. Pineu perduoto dienoraščio³ ir dalies prancūziškų šaltinių publikavimą jubiliejiniiais – 2003 metais⁴. XXI a. pradžioje nepriklausoma nuo lietuviško, vokiško požiūrio ir gal kiek

¹ Gawehn, H. (1970). Franzosen in Memel: Blätter aus dem Archiv des 21. Jägerbattalions. *Memeler Dampfboot*, Nr. 20, 21, 22, atspaudino prancūzų karininko dienoraščio vertimą į vokiečių kalbą.

² Minėto dienoraščio fragmentų vertimas į lietuvių kalbą paskelbtas: Kaip jie Klaipėdą gynė. *Lietuvos pajūris*, 1970, Nr. 4 (38); perspaudinta – V. Pėteraitis, J. Reisgys, J. Stiklīorius. *Mažosios Lietuvos garbinga praeitis, liūdna dabartis ir neaiški ateitis*. Vilnius, 2003, p. 222–227.

³ Barasa, D. (2003). Prancūzų šauliai Šilutėje ir Pagėgiuose prieš 85 metus. *Pamarys*, 2003 01 17, Nr. 5, p. 1, 4; Barasa, D. (2003). 1920–1921 m. Klaipėdos krašte tarnavusio prancūzų karininko dienoraštis. *Klaipėdos kraštas 1920–1924 m. archyvinuose dokumentuose*. *Acta Historica Universitatis Klaipedensis*, IX. Klaipėda, p. 97–135.

⁴ Genienė, Z., Žukas, J. (2003). *Kova dėl Klaipėdos. 1923-iejis. Katalogas*. Klaipėda.

artimesnė lenkiškai prancūzų laikysena imta įtraukti į istorikų akiratį. 2003 m. skaitytoją pasiekė prancūziškais šaltiniais paremta istorikės Isabelle Chandavoine monografija. Joje akcentuojama Klaipėdos krašto problematika Prancūzijos užsienio politikos kontekste⁵. B. Jusserand'as neslėpė, kad ši monografija nukreipė jį užmezgti ryšius su Klaipėdos tyrinėtojais. Trejų metų bendradarbiavimo su Mažosios Lietuvos istorijos muziejaus specialistais vaisiumi tapo minėta paroda. Po pristatymo Lietuvoje ji keliavo į Prancūziją. 2008 m. paroda grįžo į Klaipėdos kraštą ir buvo eksponuojama Šilutės kraštotyros muziejuje.

Kaip ir visos parodos, šioji netrukus galėjo vėl nugrimzti į Letos vandenį ar virsti muziejaus fonduose „palaidota“ medžiaga. B. Jusserand'as ir Mažosios Lietuvos istorijos muziejus pasistengė padaryti ją prieinamesnę visuomenei: 158 svarbūs Klaipėdos miesto ir krašto istorijai vaizdai pateko į ta pačia proga pristatytą dvikalbį lietuvišką-prancūzišką parodos katalogą. Įvadiniame istoriko J. Žuko straipsnyje apžvelgiamos 1920–1923 m. Klaipėdos krašto politinės istorijos aplinkybės. Jų aptarimas svarbesnis mažiau informuotam prancūzų skaitytojui. B. Jusserand'as pasakoja apie to meto Klaipėdoje dirbusių, tarnavusių ir gyvenusių prancūzų kasdienybę ir tolesnius likimus. Čia skaitytojai ras žinių apie karinių laivų vizitus ar net sentimentalių, vaizduotę žadinančių detalių: *Klaipėdoje besilankantys karo laivyno karininkai buvo kviečiami dalyvauti briedžių arba meškų medžioklėse. <...> leitenantai Delaborde ir Coiglio – nepaisant aršaus jų viršininkų prieštaravimo – grįžę į Prancūziją vedė klaipeidiškes merginas: pirmasis panelę Lippschus, antrasis – Bomelsvitėje gimusią panelę Pfeiffenbrück.*⁶ Nuotraukos grupuojamos temomis: atvykimas, prancūzų administracija, 21-asis šaulių pėstininkų batalionas, šventės ir kasdienybė, išvykimas. Katalogo mokslinę vertę didina daugumos nuotraukų anotacijose nurodoma tiksli data, įvykis, vieta ir identifikuotos personalijos. Žinoma, tie, kurie nepažįsta senosios Klaipėdos, galėtų tyliai papriekaištauti, kad nenurodomi dabartinių gatvių pavadinimai ar numeracija. Tačiau ir pateikti

duomenys svarbūs tolesniems Klaipėdos ikonografinių šaltinių tyrimams. Šiame kataloge patikslinama ir anksčiau publikuotų vaizdų informacija: pvz., paaiškėja, kad 69 psl. kataloge „*Kova dėl Klaipėdos. 1923-ieji*“ esanti fotografija vaizduoja ne G. J. Petisne, o Klaipėdos fotografą M. Ehrhardtą su šeima (140 nuotrauka). Apmaudu, kad nepavyko išvengti nedidelių klaidelių, tokių kaip vokiškame Rimkų pavadinime Carlsberg „nubyrėjo“ pirmoji raidė (152 pav.), o kitur vietoje 1920 m. gegužę užrašyto atviruko su pastaba apie Napoleono ketinimus matome 1920 m. rugpjūčio 24 d. užrašyto atviruko nugarėlę su kitu nei anotacijoje įrašu (30 pav.).

Paprastai nuotraukų centre fiksuojami asmenys – kariai, jų šeimos, administratoriai. Klaipėdiečiams ne mažiau įdomūs siužeto fonai – aplinka: greta nesunkiai atpažįstamų vyriausiojo komisaro rezidencijos, kareivinių, teatro aikštės regime jau išnykusius Klaipėdos jomarką, žuvų turgų, biržą, namo Bomelsvitėje kiemą, karininkų kazino ir kt. Taip pat išvystame ir vietos gyventojus: lietuvininkus, kuršius, klaipeidiškius, vokiečius. Šis katalogas – svarbi ne tik ikonografijos, bet ir pačios fotografijos istorijos šaltinių sanakaupa. Greta klaipeidiečio fotografo M. Ehrhardto nuotraukų aptinkame prancūzo leitenanto A. Faure darbus. Į leidinį turėtų atkreipti dėmesį senosios fotografijos tyrinėtojai.

Baigiant būtų nesąžininga geru žodžiu nepaminėti leidyklos „Libra Memelensis“ indėlio. Poligrafinė kokybė, dizainas, komponavimas katalogą prilygina jos leistiems albumams. Lieka pasveikinti katalogo sudarytojus – Z. Genienę, S. Vaičiūniene, tarptautinę vertėjų komandą – M. Vitureau, dr. M. Vorbeck, J. Žuką, lietuvių kalbos redaktorę R. Nikžentaitienę bei dailininkę J. Mažeikaitę ir visus, vienaip ar kitaip prie jo prisidėjusius, su gražiu rezultatu. Manome, kad kataloge publikuojami šaltiniai skatins jį atsiversti vėl ir vėl. Lietuvių ir prancūzų visuomenei skelbiami šaltiniai galėtų nutiesti tiltus tarp abiejų šalių. Tikėkimės, kad katalogo pasirodymas pratęs tiek lietuvių, tiek prancūzų istorikų dialogą. Galbūt tai naujų abipusių atradimų istorijos pradžia? ■

⁵ Chandavoine, I. (2003). *Prancūzmetis Klaipėdoje ir kas po to (1920–1932)*. Vilnius.

⁶ Jusserand, B. (2003). *Prancūzmetis Klaipėdoje 1920–1923 m.: dalyviai ir aplinka. Prancūzai Klaipėdoje 1920–1923. Katalogas*. Klaipėda, p. 19.

LITERATŪRA

Barasa, D. Prancūzų šauliai Šilutėje ir Pagėgiuose prieš 85 metus. *Pamarys*, 2003 01 17, Nr. 5.

Barasa, D. 1920–1921 m. Klaipėdos krašte tarnavusio prancūzų karininko dienoraštis. *Klaipėdos kraštas 1920–1924 m. archyvinuose dokumentuose. Acta Historica Universitatis Klaipedensis*, IX. Klaipėda, 2003.

Chandavoine, I. *Prancūzmetis Klaipėdoje ir kas po to (1920–1932)*. Vilnius, 2003.

Gawehn, H. Franzosen in Memel: Blätter aus dem Archiv des 21. Jägerbatallions. *Memeler Dampfboot*, 1970, Nr. 20, 21, 22.

Genienė, Z., Žukas, J. *Kova dėl Klaipėdos. 1923-ieji. Katalogas*. Klaipėda, 2003.

Jusserand, B. Prancūzmetis Klaipėdoje 1920–1923 m.: dalyviai ir aplinka. *Prancūzai Klaipėdoje 1920–1923. Katalogas*. Klaipėda, 2003.

Pėteraitis, V., Reisgys, J., Stiklorius, J. *Mažosios Lietuvos garbinga praeitis, liūdna dabartis ir neaiški ateitis*. Vilnius, 2003.

„...drįstu Jūsų Imperatoriškąją Didenybę, Visų Patvaldę,
su didžiai sėkminga karo operacijų pradžia pasveikinti...“

(Apie Memelio užėmimą 1757 m.)

Aleksandr V. SAMOYLOV, Igor V. AFONIN

Kaliningrado kraštotyrininkų draugija

1757 m. Klaipėdos apgultimi prasidėjo aktyvus Rusijos imperijos dalyvavimas Septynerių metų kare. Jo metu Klaipėda¹ tapo pirmuoju ir ilgiausiai Rusijos okupuotu Prūsijos Karalystės miestu. Rusijos kariuomenė nekludomai judėjo per Abiejų Tautų Respublikos teritoriją. Nors šiame kare Abiejų Tautų Respublika deklaravo neutralumą, Saksų dinastijos valdovas Prūsijos atžvilgiu buvo nusiteikęs priešiški. Saksoniją buvo užėmę prūsai, saksų kariuomenė sumušta, o saksų valdovas – Abiejų Tautų Respublikos karalius – išstremtas iš savo tėvonijos. Augustas Didysis neketino trukdyti Rusijai, kuri ruošėsi smogti jo asmeniniam priešui.

1757 m. sausio 23 d. pagrindinėje vadavietėje Karo tarybos aptartame 1757 m. kampanijos veiksmų prieš Prūsijos Karalystę plane artimiausiu uždaviniu laikytas Karaliaučiaus užėmimas ir besiklostant tinkamoms aplinkybėms – žygiavimas į Pomeraniją ar Brandenburgą. Rusų armijos vadovybė pabrėžė prūsų pajūrio tvirtovės Memelio užėmimo būtinybę: „*dėl to, kad ji [t. y. tvirtovė] dėlei marių ne tik gabenimui kokio nors provianto ar furažo, bet ir visokių kariškų sviedinių iš Rusijos padėti galėtų ir taip pat, svarbiausia, visokių atsargų sandėliu galėtų būti pripažinta*“. Kad išsklaidytų priešą pajėgas ir užtikrintų nekludomą judėjimą Kuršių mariomis bei Deimės upe, buvo nutarta suformuoti ypatingą korpusą Memeliui užimti.

Iš 1736 m. birželį–liepą priešininką Rytų Prūsijoje slaptai žvalgiusio oberkvartermeisterio Jakobo Siverso

pranešimo buvo žinoma apie Memelio tvirtovės įrangos taisymo ir tobulinimo darbus. Žvalgo įvertinimu jos garnizoną turėjo sudaryti 2400 gynėjų. Be to, Siversas pranešė apie kariuomenei iš Karaliaučiaus į Memelį – „*kur palankiu vėju per 8 valandas atskubėti galima*“ – gabenti skirtų laivų ir Kuršių marių keltų remontą.² Kovą–balandį Memelis buvo dar labiau sureikšmintas paaiškėjus, kad nespėta sukaupti kariuomenei atsargų, o kampanijos planas papildytas sprendimu organizuoti tiekimą jūra. Konferencija liepė suburti ypatingą transportinę (lastinę) eskadrą. Laivyno leitenanto Nikolajaus Siniavino vadovaujama ji nedelsdama pradėjo gabenti amuniciją iš Sankt Peterburgo į Libau.³ Vėliau buvo numatyta atsargas gabenti į Memelį ir toliau į Karaliaučių. Kontradmirolo Liuiso Revelio⁴ eskadrai įsakyta blokuoti Piluvos⁵ tvirtovę ir jūros transporto judėjimą.

Memelio apgulties korpuso formavimas

1757 m. gegužės 2 d. generolo feldmaršalo Stepano Fedorovičiaus Apraksino vadovaujama prasidėjo aktyvioji kampanijos dalis: iš Rygos stovyklų Kauno–Mintaujos⁶ kryptimi pajudėjo pagrindinės kariuomenės dalys. Armija buvo padalinta į dvi dalis: 1-ajai divizijai (kairioji kolona) vadovavo Vasilijus Lapuchinas, o 2-ajai divizijai (dešinioji kolona) – pats Apraksinas. Iš dešinėsios kolonos išskirti Nižnegorodo ir Muromsko pulkai pasuko į Libau ir sudarė būsimo apgulties korpuso branduolį. Prie jų turėjo prisijungti:

¹ Toliau, remdamiesi autoriais ir jų naudotų šaltinių tradicija, Klaipėdą vadinsime Memelio vardu. Visas datas autoriai nurodė senuoju stiliumi. Visi komentarai – vertėjo, išskyrus nuorodas.

² Масловский, Д. Ф. *Русская армия в Семилетнюю войну. Поход Апраксина в Восточную Пруссию (1756–1757 г.г.)*. Москва, 1886, с. 238.

³ Kuršo Libau, dabar Liepoja Latvijoje.

⁴ Lifliandijos Revelis, dabar Talinas Estijoje.

⁵ Piluva arba Pilau, dabar Baltijskas Kaliningrado srityje.

⁶ Kuršo–Žemgalos Mintauja arba Mintau, dabar Jelgava Latvijoje.

- iš Uvarovo brigados 5 pėstininkų pulkai, kurie keliavo iš Derpat⁷ ir Pskovo provincijų (Troickio, Suzdalės, Keksholmsko, Vologodsko, Permės);
- iš Saltykovo desantinio būrio 4 pėstininkų pulkai, kurie buvo atgabenti iš Revelio galeromis (Uglicko, Azovo, Černigovo, Viatsko);
- Moldavų husarų pulkas;
- Krasnoščekovo vadovaujami Dono kazokai, kurie buvo išskirti iš kazokų būrio, vykusio iš Smolensko į Vilnių;
- apgulties artilerija iš Sankt Peterburgo apgulties parko turėjo būti atgabenta į Libau jūra;
- inžinerinis parkas.

Memelio puolimui iš jūros buvo perduota kapitono Nikolajaus Liapunovo eskadra⁸:

- linijinis laivas „Archangel Gavriil“ (66 patrankos, vadas Nikolajus Liapunovas);
- fregata „Vachmeister“ (46 patrankos, vadas Aleksandras Valrondas);
- fregata „Selefail“ (32 patrankos, vadas Karandejevas);
- pramas „Dikij Byk“ (36 patrankos, vadas Grablenovas);
- bombardavimo laivas „Jupiter“ (10 mortyrų ir haubicų, vadas Jelizarovas);
- bombardavimo laivas „Donner“ (10 mortyrų ir haubicų, vadas Maksimas Lebiadnikovas).

Apgulties korpusas formuotas nelengvai. Jam vadovauti buvo pavesta generolui anšefui Villimui Villimovičiui Fermorui. Šis susirgo ir jo atvykimas buvo atidėtas. Nesant generolo anšefo vadovavo generolas

leitenantas von Brounas. Balandžio 25 d. turėjusios pajudėti kontradmirolo Kaškino galeros su generolo leitenanto Ivano Saltykovo brigada iš Revelio išplaukė tik balandžio 30 d. ir dėl stipraus vėjo iki gegužės 3 d. turėjo stovėti išmetusios inkarus reide. Nuo gegužės 3 iki 10 d. truko audra, į kurią pateko Liapunovo eskadra. Buvo smarkiai apgadintas linijinio laivo „Archangel Gavriil“ rangautas, o pro korpusą ėmė stipriai veržtis vanduo. Be to, laivas užplaukė ant sekumos. Linkoro pažeidimai buvo tokie dideli, kad jis išplukdytas remontuoti į Revelį. Vadovavimą eskadrai perėmė kapitonas Valrondas, kuris iškėlė savo breidvimpelą fregatoje „Vachmeister“. Gegužės pabaigoje į Libau atvykęs generolas anšefas Fermoras aptiko tik septynis pėstininkų pulkus, kuriuose buvo tik 321 štabo ir vyresniųjų bei 8281 žemesniųjų laipsnių karininkų. Tai iliustruoja lentelė.⁹

Tik gegužės 21 d. Saltykovo brigada pasiekė Vindau¹⁰, kur vėl nepalankaus oro buvo sulaikyta. Dono kazokai, apsiausties artilerija, arkliai, taip pat vežimai ir Saltykovo brigados pulko artilerija nebuvo paimti į galeras, nes netilpo. Jų kelionė ir gabenimas sausuma užtruko.

Tuo tarpu su savo kolona iš Rygos į Kauną keliauęs Apraksinas įsitikino prūsų kariuomenės pasyvumu ir gegužės 28 d. nusiuntė apsiausties korpusui įsakymą kuo skubiausiai pradėti veiksmus prieš Memelį. Apraksino įsakas pasiekė Libau gegužės 31 d., kai Karo taryba aptarinėjo veiksmų prieš Memelį planą. Taryboje buvo nuspręsta dėl korpuso nesukomplektavimo (iki priklausančių 27 000 žmonių) neskubėti pradėti

Laipsniai	Tolimos komandiruotės	Artimos komandiruotės	Sergantys	Areštuoti	Sveiki	Būtinasis papildymas
Štabo ir oberkarininkai	37	105	30	–	321	68
Būtiniosios tarnybos žemųjų laipsnių	1063	3155	976	14	8281	3394
Nebūtiniosios tarnybos žemųjų laipsnių	83	267	63	3	1477	224
Iš viso	1187	3527	1069	17	10079	3686
	Nesantys		Tarnyboje			

⁷ Livonijos Dorpat, dabar Tartu Estijoje.

⁸ Коробков, Н. М. *Русский флот в Семилетней войне*. Москва, 1946.

⁹ Масловский, Д. Ф. *Op. cit.*, c. 269.

¹⁰ Kuršo Vindau, dabar Ventspils Latvijoje.

¹¹ Kuršo Grobinenas, dabar Grobine Latvijoje.

karo veiksmų, o iš pradžių imtis priemonių jį geriau įkurdinti. Apie tai Fermoras pranešė Apraksinui. Dėl gėlo vandens trūkumo Libau korpuso susirinkimo vieta buvo paskirta Grobinene¹¹. Visų rūšių tiekimas korpusui turėjo vykti jūra ar plokščiaudugniais laivais upėmis bei ežerų grandine iki Budendinskhofo¹². Šiuo tikslu jūros pakrantėje ir ežeruose tarp Libau ir Palangos rekvizuoti visi žvejų ir irkliniai laivai. Įsakyta paruošti 3000 vežimų artilerijos sviedinių, parako ir šansų instrumentų. Libau sukurtas pagrindinis magazinas, o Grobinene – ligininė. Vadovauti užnugariumi pavesta Nižnegorodsko pulko majorui Grotenhelmui. Birželio 2 d. galeromis Saltykovo brigada pagaliau pasiekė Libau. Galeros, išplaukusios iš Vindau, pateko į audrą. Joje 2 galeros nuskendo. Dauguma jose plaukusių Černigovo ir Uglicko pulkų kareivių buvo išgelbėta, tačiau 16 žuvo. Birželio 3 d. laivyno leitenantas Vešniakovas dviem galiotais atgabeno dalį apgulties artilerijos, o po 6 dienų jūra buvo atplukdyti likusieji pabūklai (iš viso 18 pabūklų su atsargomis vietose priklausomų 22). Birželio 3 d. su Dono kazokais (67 karininkai, 1758 kazokai, 3765 arkliai) atvyko ir brigados vadas Fedoras Ivanovičius Krasnoščekovas. Birželio 10 d. atžygiavo sausuma traukusi Saltykovo brigados dalis. Iš susirinkusių dalinių ir buvo suformuotas apgulties korpusas:

1-oji brigada – generolo leitenanto Ivano Saltykovo:

- Vologodsko pėstininkų pulkas;
- Suzdalės pėstininkų pulkas;
- Nižnegorodsko pėstininkų pulkas;
- Muromsko pėstininkų pulkas.

2-oji brigada – generolo majoro Cege-Manteufel:

- Azovo pėstininkų pulkas;
- Keksholmo pėstininkų pulkas;
- Uglinsko pėstininkų pulkas.

3-ioji brigada – brigados vado Ioano von Treydeno:

- Troicko pėstininkų pulkas;
- Černigovo pėstininkų pulkas;
- Permės pėstininkų pulkas;
- Viatės pėstininkų pulkas.

Kavalerija – brigados vado Fedoro Ivanovičiaus

Krasnoščekovo:

- Moldavų husarų pulkas;
- Dono kazokų komanda.

Apsiausties artilerija – generolo majoro Notgeyflerio:

- 24-ių svarų patrankos – 5;
- 18-os svarų patrankos – 5;
- 9-ių pūdų mortyra – 1;
- 5-ių pūdų mortyros – 6;
- 2-jų pūdų mortyra – 1.

Inžinerinis parkas – pulkininko Demolino.

Iš viso dalinius sudarė 16 000 pėstijos durtuvų (27 000 pagal pulkų komplektaciją) su 44 pabūklais, 963 husarai (priklausanti komplektacija), 1825 kazokai ir 18 artilerijos parko apgulties pabūklų. Taigi suformavus korpusą buvo galima skelbti veiksmų laiką.

Memelio užėmimas

Apraksino instrukcijoje Fermoro pirmtakui generolui leitenantui Braunui svarbiausia apsiausties korpuso užduotis buvo: „skubiausiai paimti Memelį“. Patį šios užduoties vykdymo būdą buvo leista pasirinkti apsiausties korpuso vadui. Šiam įsakyta suformavus visą korpusą veikti laikantis karo meno taisyklių.¹³ Gegužės 31 d. Libau pasiekė paskutiniai Apraksino įsakai, siųsti gegužės 28 d. Fermoro korpusui „...atvykus į Memelį per pasiuntinį reikalauti miesto pasidavimo, tvirtinant, kad priešingu atveju nieko nebus pasigailėta. Jeigu (Fermoras) aptiks nors kokį stipresnį pasipriešinimą, tokiu atveju, užėmus postą, laukti apsiausties artilerijos ir liepti patogiose vietose iš galerų į krantą išlaipinti kazokus bei užpildinėti vietas iki Karaliaučiaus kaimynystės, ir tada, kai atvyks apsiausties artilerija, pradėti formalų puolimą“¹⁴. Birželio 9 d. Fermoras, derindamas veiksmus su Apraksinu, nusiuntė kurjeriu pranešimą. Jo manymu, birželio 10 d. apsiausties korpusas pajudės ir užsitikrinęs užnagarį birželio 20 d. pasieks pasienį ties Palanga. Taip pat Fermoras pareikalavo „per tam pasiųstą kurjerį orderio dėl įžengimo į priešinio žemę ir Memelio apsiausčiai“. Birželio 13 d. kurjeris grįžo su būtinybės kuo skubiau užimti Memelį patvirtinimu. Atsižvelgus į Apraksino nurodymus, pagrindinėje apsiausties korpuso vadavietėje buvo parengtas veiksmų planas. Kapitono Aleksandro Valrondo bombardavimo eskadra turėjo plaukti į Memelį ir apšaudyti miestą bei tvirtovę, o tuo metu iki Dangės upės žiočių atžygiavęs apsiausties korpusas jau vietoje

¹² Kuršo Budendinskhofas arba Budendixhofas, dabar Būtingė.

¹³ Масловский, Д. Ф. Оp. cit., c. 206.

¹⁴ Ten pat, p. 207.

parinktų pačius veiksmingiausius būdus prieš tvirtovę. Korpuso avangardui buvo skirta visa raitija, kuri privalėjo užimti Palangą. Tai įvykdžius paskirtas skrajojantis sekundmajoro Romanius būrys iš 500 Dono kazokų ir 200 husarų, kad „...*naikintų priešininko gurguoles ir gyventojams keltų kuo didesnę baimę...*“, veikiantis tarp Kurliandijos ir Nemuno. Skrajojantis būrys buvo palaikomas brigados vado Krasnoščekino pagrindinės kavalerijos. Be to, kavalerijai liepta saugoti kairįjį korpuso sparną ir užnugarį.¹⁵

1757 m. birželio 9 d. avangardas išžygiavo iš Grobineno ir birželio 12 d. užėmė Budendinskhoją. Birželio 17 d. ten susitelkė visas korpusas su dalimi apsiausties artilerijos. Tą pačią dieną 1-oji ir 2-oji brigados užėmė Palangą, kur birželio 18 d. atvyko 3-ioji brigada su turima apsiausties artilerija. Kitą dieną visas būrys pasiekė Dangės upę. Čia generolo leitenanto Ivano Saltykovo vadovaujamos 1-oji ir 2-oji brigados persikėlė per upę ir išsidėstė per didžiojo pabūklo šūvį nuo Memelio tvirtovės dešiniu sparnu. 3-ioji brigados vado Treydeno brigada liko dešiniajame krante ir gavo uždavinį dengti artilerijos bei inžinerijos parką. Kapitono Valrondo bombardavimo eskadra birželio 15 d. išplaukė iš Libau ir jau 17-ąją pasiekė Memelį. Birželio 18 d. valčių būrys išmatavo gylius ir nustatė veiksmų Kuršių mariose pozicijas. Birželio 19 d. 6 valandą ryto bombardavimo laivai „*Jupiter*“, „*Donner*“ su pramais „*Dikij byk*“, „*Elefant*“ įplaukė į marias ir iš 870 varstų (1857 m.) atstumo pradėjo šaudyti į tvirtovę. Birželio 19 d. veikdami pagal planą generolai Fermoras ir Saltykovas nustatinėjo geriausius veikimo būdus prieš tvirtovę ir perdislokavo kariuomenę sausumoje. Tą pačią dieną į korpusą grįžo Krasnoščekino kazokai.

Memelio gynybiniai įtvirtinimai buvo išdėstyti Dangės žiotyse, o stacionarūs pylimai – rytinėje ir pietinėje miesto pusėse. Bastioniniai pylimai buvo su prieigas apsunkinančiais iki 35 varstų (apie 32 m) vandens pilnais grioviais. Iš šiaurės miestą natūraliai atitvėrė Dangės upė. Perkėlą per upę gynė prieštilčio įtvirtinimai – paprastas redanas su ne didesniais kaip 35 varstai (apie 75 m) fasais. Įplauką ir prieštiltį kontroliavo citadelė – apie 60 varstų (apie 130 m) pylimo

šono pločio redutas su bastionais kampuose. Memelio garnizoną sudarė Polentzo vadovaujamas krašto milicijos batalionas iš 800 vyrų. Tvirtovės artilerijos parką sudarė 80 įvairaus kalibro pabūklų.

Korpuso vadas nusprendė, kad dėl negausių savo pajėgų blokuoti tvirtovės negalės, ir nemanė jos šturmuoti. Jis nutarė pradėti taisyklingą apsiaustį ir pagrindinę ataką kairiajame Dangės krante, o pagalbines – dešiniajame, prieš tilto įtvirtinimus. Birželio 19 d. generolas anšefas Fermoras pasiūlė Memelio tvirtovės komendantui Rummeliui pasiduoti. Atsakydamas į pasiūlymą šis padegė priemiestį. Naktį, pasinaudoję šiuo apšvietimu ir dengiami grenadierių, 1000 Demolino inžinerinio parko darbininkų ėmėsi rengti tranšėjas ir artilerijos pozicijas. Birželio 20 d., 6 valandą ryto šiose pozicijose buvo parengta 3 penkiapūdžių mortyrų ir 4 patrankų apsiausties artilerija, kuri prisijungė tvirtovę apšaudant iš jūros. Iki birželio 21 d. 6 valandos ryto iš jūros ir sausumos į tvirtovę buvo iššauti 982 užtaisai. Iki to laiko buvo įrengti praejimai tarp mortyrų, baterijos, artilerijos ir inžinerijos depo, o nutiesus tiltus per Dangę buvo apsispręsta atakuoti kairiajame krante. Birželio 22 d. sustiprintos 3-iosios brigados Viatės ir Černigovo pulkais abi Saltykovo brigados persikėlė į „*myzy Romels*“¹⁶. Naktį iš birželio 22 į 23 d. Sendvario (*Althof*) link buvo pradėtos kasti tranšėjos, o vėliau jos pratęstos iki marių. Birželio 23 d. Memelio komendantas, įvertinęs stipraus apšaudymo padarytą žalą ir vykdomus tvirtovės apsiausties darbus, kreipėsi į Fermorą prašydamas paliaubų. Jis prašė, kad būtų leista susisiekti su vyriausiuoju kariuomenės vadu Rytprūsiose feldmaršalu Levaldu dėl tvirtovės pasidavimo. Tai nebuvo leista. Tą pačią dieną iš reido grįžo sekundmajoro Romanius būrys ir pranešė apie prūsų kariuomenę už Įsrūčio. Tarp Memelio ir Tilžės būrys priešų neaptiko.¹⁷

Birželio 24 d. 4 valandą ryto prūsai iškėlė baltas vėliavas ir pasiuntė derybų majorą Preysą. Klaipėdos komendantas kėlė gana įžūlias pasidavimo sąlygas. Jis reikalavo leisti laisvai pasitraukti visam garnizonui su atributais, išsivežti civilinę valdžią, piniginę kasą ir valdišką turtą. Fermoras sutiko išleisti tik garnizoną su

¹⁵ Масловский, Д. Ф. *Op. cit.*, c. 210.

¹⁶ Greičiausiai tai Bachmano dvaras. Šis tokiu vardu pažymėtas ir tuoj po puolimo sudarytame rusų karo inžinieriaus Demolinos Klaipėdos puolimo žemėlapyje. Tikimybė, kad paminėtas dvaras Rumpiškėje, nedidelė.

¹⁷ Prūsų vokiški ir lietuviški šaltiniai nurodo kazokų, kalmukų žiaurumą vietinių gyventojų atžvilgiu, plėšimus, civilių belaisvių grobimą. Taip pat mini vietinės administracijos bandymus organizuoti pasipriešinimą. Todėl kazokų

ginklais. Sąlygos buvo priimtos, ir Memelis pasidavė. Birželio 25 d. rusų kariuomenė užėmė miestą, o Rummelis su įgula išžygiavo į Labguvą.¹⁸ Memelio užėmimo kaina buvo tik 25 žuvusieji ir sužeistieji. Birželio 26 d. Fermoras oficialiai pranešė apie Memelio užėmimą ir paprašė apdovanoti visų laipsnių karininkus. Ypač pabrėžė bombardavimo eskadros kapitono Valrondo ir sekundmajoro Romanius indėlį. Birželio 30 d. pranešimas pasiekė svarbiausią vadavietę, ir tą pačią dieną kurjeris su Apraksino nurodymais Fermorui išvyko atgal. Apraksinas pakėlė Romanius į 3-iojo kirasyrų pulko premjermajorus ir šį su trofėjinėmis vėliavomis, miesto raktais pasiuntė pas imperatorieneį Jelizavetą Petrovną.

Rusijos priklausomybėje

Memelyje buvo paliktas Permės pėstininkų pulkas. Oberkomendantu paskirtas brigados vadas Treydenas, komendantu – pulkininkas Jelchaninovas, o platzmajoru – Verensas. Taip pat Memelyje liko Keksholmo ir Vologodsko pėstininkų pulkai. Šie su iš Libau pareikalautomis kontradmirolo Kaškino galeromis turėjo sudaryti desantinį dalinį. Jį norėta panaudoti prieš Labguvą. Memelyje liepta likti ir Valrondo bombardavimo eskadrai.

Birželio 27 d. Memelyje įvyko iškilmingas paradas ir prisaiškinti būti ištikimi imperatorienei vietiniai gyventojai. Liepos 10–11 d. Fermoras su apsiausties korpusu paliko Memelį ir išžygiavo Tilžės link. Leitenanto, netrukus pakelto į 3-iojo rango kapitonus, Nikolajaus Siniavino lastinių laivų eskadra pradėjo

tiekti į Memelį kariuomenei krovinius. Netrukus prie eskadros prisijungė pirklių laivai. Leitenantas Pleščejevas tęsė Kuršių marių gylių matavimo darbus. Buvo nustatyta, kad rusų galeros dėl savo grimzlės mariose netinkamos, ir reikėtų naudoti mažos grimzlės plokščiadugnius laivus. Operatyvinė linija Sankt Peterburgas–Libau–Memelis–Labguva–Karaliaučius toliau į Prūsijos gilumą galėjo užtikrinti ¾ sausumos kariuomenės tiekimo, kas leido atsiriboti nuo tiekimo blogais keliais. Atsižvelgus į tai, Libau ir vėliau Memelyje pradėti statyti mažos grimzlės laivai. Valrondo eskadra Memelyje stovėjo iki rugsėjo 8 d., kol išplaukė žiemoti į Kronštata.

Vėlesni įvykiai žinomi – po Gross Jegersdorfo mūšio rusų armijos tolesni veiksmai apsunco. Vasara buvo sausringa, ir tiekimas nusekusiomis upėmis bei Kuršių mariomis tapo neįmanomas. Armijos judėjimą trukdė daug sergančiųjų ir nykstanti be atsargų kavalerija. Karo taryboje buvo nutarta pasitraukti žiemos postovio į Kurliandiją. Rugsėjo pabaigoje – spalio pradžioje rusų armija traukė pro Memelį ir čia papildžiusi atsargas – į Libau apylinkes. Memelyje ir jo apylinkėse buvo dislokuota generolo majoro Rezanovo brigada iš 4 pėstininkų pulkų su artilerija. 1757 m. rusų armijos kampanija baigėsi ten, kur ir prasidėjo – Memelyje. ■

Vertė Dainius Elertas

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos

Laivybos istorijos skyriaus muziejininkas istorikas

LITERATŪRA

Коробков, Н. М. *Семилетняя война (Действия России в 1756–1762 г.)*. Москва, 1940.

Коробков, Н. М. *Русский флот в Семилетней войне*. Москва, 1946.

Коробков, Н. М. *Семилетняя война*. Москва, 1940.

Коробков, Н. М. *Семилетняя война. Материалы о действиях русской армии и флота в 1756–1862 г.* Москва, 1948.

Масловский, Д. Ф. *Русская армия в Семилетнюю войну*. Москва, 1886, т. 1.

Dokumentų kopijų rinkinys iš autorių rinkinio.

reidas, be žvalgybinių tikslų, turėjo „įtikinti“ gyventojus nesipriešinti. Šio reido metu buvo žiauriai nukankintas Priekulės kunigas Jacobas Wesselis. In: Hilpert-Reinbeck, Walter. Der Tod des Jacob Wessel weiland Pfarrer zu Prökuls (1732–1757). *Memeler Dampfboot*, 1968, No. 10, S. 134.

¹⁸ Realybė buvo sudėtingesnė. Apie tragišką Klaipėdos gynėjų likimą plačiau šiame leidinyje žr.: Elertas, D. 1757 m. birželio 29 d. – liepos 5 d. Klaipėdos tvirtovės puolimo planas.

Priedas

Kapituliacija. Dėl Memelio perdavimo
(Iš Rusijos Imperijos armijos karo veiksmų žurnalo)

Komendanto reikalavimai	Rezoliucija šiems reikalavimams priimta Rusijos imperatoriškojoje stovykloje
1. Jos Didenybė Visos Rusijos Imperatorienė teileis Prūsijos Memelio garnizonui su visa karine pagarba, o būtent grojant muzikai, 4-iomis patrankomis, šautuvais ant pečių, išskleistomis vėliavomis ir 30-čia užtaisų su kulkomis žmogui, taip pat pasiėmus penkioms dienoms duonos iš Memelio išeiti.	Dėl 1-ojo, leidžiama Prūsijos Karališkajam garnizonui, kuris dabar Memelyje, nes šie gynėsi kaip drąsūs vyrai, su šautuvais ant pečių bei 30-čia užtaisų su kulkomis kiekvienam, taip pat pasiėmus penkioms dienoms duonos išeiti: jeigu raštu įsipareigos Jos Imperatoriškajai Visos Rusijos Didenybei ir jos sąjungininkams jokių pretekstu nuo šios dienos metus nesikauti.
2. Taip pat Jos Imperatoriškoji Visos Rusijos Didenybė teleidžia visus karininkus ir kareivius, taip pat Provianto kanceliarijos ir likusius karališkuosius, tai yra Justicijos, Akcizo, Muitinės, Druskos ir Pašto tarnautojus, kurie panorės išeiti su visu bagažu, manta, vežimais ir tuo, kas ką turi, laisvai išeiti, ir dėl ko Jos Imperatoriškosios Visos Rusijos Didenybės palankaus sprendimo tikimasi.	Dėl 2-ojo, išskyrus karo tarnautojus, niekam išeiti neleidžiama, tačiau šie (likę – <i>vert.</i>) lieka buvusiose tarnybose ir pareigose ginami aukščiausiosios Jos Imperatoriškosios Didenybės apsaugos malonės ir jau vakar įsigaliojusio atsiųsto mums 4-ojo punkto.
3. Karininkų žmonos išvyks su savo vyrais ir taip pat gaus priklausantį kinkinį.	Su 3-uoju sutinkame.
4. Karališkasis įždas, kiek jo čia yra, ir tai, kas pagal Registratūrą turima, lieka Jo Didenybei Prūsijos Karaliui, taip pat iš miesto tebūnie išleista, ir jai kinkinys skirtas.	Dėl 4-ojo, Karališkasis Prūsijos įždas, kiek jo Memelyje yra ir kas Registratūroje turima, ginklu Jos Imperatoriškosios Didenybės yra gauta.
5. Laisvas išėjimas iki Karaliaučiaus turėtų būti leistas.	Su 5-uoju sutinkame.
6. Miestas nuo visokio išgrobstymo apsaugotas.	Su 6-uoju sutinkame.
7. Šis miestas savo teises ir institucijas išlaiko.	Su 7-uoju sutinkame.
8. Kiekvienas gyventojas, dvarininkas ar miestietis išlieka ramiai valdyti savo turto, to, kas pas jį namuose, svirnuose, rūsiuose ar pas kitus miestiečius mieste saugoma.	Dėl 8-ojo, leidžiam su tokia sąlyga, kad tarp tų daiktų nieko Karališkojo ar Prūsijos Karūnai priklausančio paslėpta nebūtų.
9. Iš miesto jokių kontribucijų nereikalauti.	Dėl 9-ojo, įsigaliojus dar vakar atsiųstam 4-ajam punktui, miestas gali aukščiausiosios Jos Imperatoriškosios Didenybės malonės ir gailėstingumo tikėtis.
10. Kad šiame mieste reguliari kariuomenė tinkamai ir be priespaudos apgyvendinta būtų.	Dėl 10-ojo, neapsunkindama gyventojų reguliari kariuomenė apsistos mieste ir tvirtovėje.
11. Į šią kapituliaciją įtraukiami dvasininkai ir abiejų tikėjimų pamokslininkai, taip pat visi mokyklų tarnautojai, kurie taip pat Bažnyčiai pavaldūs.	Su 11-uoju sutinkame.
12. Leista laisvai atlikti tarnystę Dievui trijose bažnyčiose, o būtent dviejose liuteronų ir vienoje – reformatų.	Su 12-uoju sutinkame.
13. Bažnyčios reikmenys šiose trijose bažnyčiose išlieka nepakenkiant.	Dėl 13-ojo, trims bažnyčioms priklausoma nepakenkus likti turi.
14. Pašto susisiekimą į Rygą, Libau, Karaliaučių, Berlyną atkurti.	Su 14-uoju sutinkame.

Tikrai pasirašė:

Generolas anšefas Velimas Fermoras**Komendantas von Rummelis**

LEIDINIO STRAIPSNIŲ AUTORIAI



Olga ŽALIENĖ
*Lietuvos jūrų muziejaus
direktorė*



Aloyzas KAŽDAILIS
*Lietuvos jūrų muziejaus kūrėjas
ir garbės direktorius*



Romaldas ADOMAVIČIUS
Laivybos istorijos skyriaus vedėjas



Romualdas ADOMAVIČIUS
Laivybos istorijos skyriaus muziejininkas istorikas



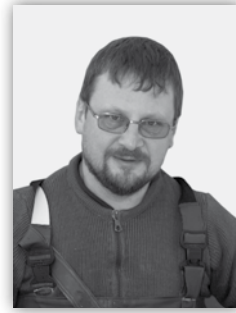
Dainius ELERTAS
Laivybos istorijos skyriaus muziejininkas istorikas



Pavel KULIKOV
Lietuvos jūrų muziejaus muziejininkas biologas



Žilvinas KLEIVA
*Vyriausiasis veterinarijos
gydytojas-direktoriaus pavaduotojas*



Arūnas GRUŠAS
Jūrų žinduolių ir paukščių skyriaus vedėjas



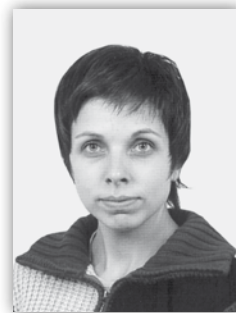
Nina PUTEIKIENĖ
Ryšių su visuomene skyriaus vedėja



Brigita KREIVINIENĖ
Ryšių su visuomene skyriaus muziejininkė edukologė



Loreta RIMKIENĖ
Ryšių su visuomene skyriaus muziejininkė edukologė



Vaiva LANKELIENĖ
Tarptautinių ryšių ir projektų valdymo skyriaus vedėja

Po muziejaus burėmis. Muziejininkų darbai ir įvykių kronika. 2010, 1. Vilnius, 2010. – 172 p.: iliustr.

ISSN 2029-3593

PO MUZIEJAUS BURĖMIS

Muziejininkų darbai ir įvykių kronika

Leidinio rengėjas **Lietuvos jūrų muziejus**
Smiltynės g. 3, LT-93100 Klaipėda
Tel. (+370~46) 490 740
El. paštas: ljm@muziejus.lt
www.muziejus.lt

Spausdino **UAB „Sapnų sala“**
Moniuškos g. 21, LT-08121 Vilnius
Tel./faks. (+370~5) 278 0580
El. paštas: info@sapnusala.lt
www.sapnusala.lt

Užsakymo numeris **xxx**
Tiražas 1000 egz.
Kaina sutartinė