

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

Olga ŽALIENĖ

*Lietuvos jūrų muziejaus direktorė*

Aloyzas 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 būsimo 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 plūdurais. 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 dvejopi 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 siųstuvas.

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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>3</sup>. 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. ■