

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 ekspонатai, 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 aplaukta 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 „2C“. 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.