

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.

IŠ PRAEITIES

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 kelis 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 kroviniam 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 krovinium (a) užpildžius triumus laivas nepasiekdavo maksimalios gramzdos, o kraunant sunkias prekes (b) tai įvykdavo dar likus vietos krovininių 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 mokesčiams 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 mokesť 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 – žuuro, 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 sudarė 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“ kapitoniui 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 pelkėtotos 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 keltu 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 motorlaivuose 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.