

# 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 baismės 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 įsiliepsnojančios 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 šiaurinių 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 Pamarį 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 tekdamo 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. Paausiuota 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.