

KLAIPĖDOS UOSTAS XVIII AMŽIAUS PABAIGOJE (IŠ KLAIPĖDOS UOSTO ISTORIJOS)

Daiva Filipavičiūtė

Iki XVIII amžiaus vidurio Klaipėdos uostas apėmė tiktai Dangės upę ir jos žiotis. Tačiau didėjant Klaipėdos jūros prekybos mastams, ypač augant medienos ir jos gaminių eksportui¹, šio uosto galimybių nebepakako. Reikėjo plėstis. Be to, buvo būtina modernizuoti patį uostą, geriau jį pritaikyti intensyvėjančios prekybos poreikiams. Darbus, kurie XVIII a. pabaigoje – XIX a. pradžioje buvo atlikti tvarkant Klaipėdos uostą, aprašė tuometiniai uosto statybos inspektoriai S. Lilienthalis² ir H. K. Veitas³. Apie tai taip pat XX a. pr. rašė J. Sembritzkis⁴ ir dabartiniai tyrinėtojai K. Demereckas⁵, D. Elertas⁶. Šių autorių teikiamą informaciją palyginsime su Prūsijos karaliaus 1778 m. liepos 28 d. raštu Rytprūsių kamarai, siekdami išsiaiškinti, kurie šio laikotarpio uosto istorijos aspektai yra aptarti, o kurie dar laukia tyrėjų dėmesio.

Nagrinėjamas dokumentas yra iš Merzeburgo archyvo, kurio dokumentų mikrofilmai saugomi Lietuvos jūrų muziejuje. Byla, kurioje saugomas dokumentas, vadinasi „Dokumentai apie Memelio pirklių pasiūlymus uostui tvarkyti 1777–1802 m.“⁷. Dokumentas pradamas pranešimu, kad tai Prūsijos karaliaus atsakymas į 1778 m. birželio 19 d. Rytprūsių kamaros pranešimą apie Klaipėdos⁸ pirklių skundus dėl blogos uosto būklės ir pasiūlymus padėčiai pagerinti⁹.

Nagrinėjamas dokumentas atsirado Klaipėdos pirkliams susirašinėjant su Prūsijos valstybinėmis institucijomis Klaipėdos uosto išplėtimo ir tvarkymo klausimais. Šio susirašinėjimo pradžia galime laikyti 1770 m. Tų metų pavasarį į farvaterį po audros paplauta nugriuvo Kopgalio kopa, ženkliai sumažinusi farvaterio gylį – nuo 13,5 iki 9,5 pėdų¹⁰. Šis atsitikimas sutrikdė uosto darbą. Prieš įgriūvant kopai įplaukę anglų prekybiniai laivai, Klaipėdos uoste pasikrovę prekių, nebegalėjo išplaukti. Tuomet prekės buvo iškrautos uoste, laivai tušti perplaukė seklumą, ir prekes reide vėl pasikrovė. Pirkliai iškart po šio atsitikimo savo jėgomis bandė kuolais aptverti kopas, kad šios į marias nevirstų, tačiau nesėkmingai. Buvo siūlymų prakasti susidariusią farvaterį seklumą, tačiau nerami jūra to padaryti neleido¹¹.

Ištyrę sąsiaurio būklę, Klaipėdos uosto inspektorius S. Lilienthalis ir vyriausiasis pylimų inspektorius (*Ober Teich Inspector*) Morsteinas pasiūlė šiaurinėje sąsiaurio pusėje priešais ten esančią

¹ J. Zembrickis, *Klaipėdos karališkojo Prūsijos jūrų ir prekybos miesto istorija*, t. 1, Klaipėda, 2002, p. 176–177 (toliau – Zembrickis, *Klaipėdos karališkojo...*); *Klaipėdos uostas*, parengė K. Demereckas, Klaipėda, 1999, p. 41 (toliau – *Klaipėdos uostas...*).

² S. Lilienthal, „Beschreibung des Memelschen Hafens, und der in den letzten 50 Jahren bey solchem vorgenommenen, und noch vorzunehmenden Verbesserungen, nach Maassgabe des beygefügtten Plans“, *Sammlung Nützliche Aufsätze und Nachrichten die Baukunst betreffend*, Bd 1, Berlin, 1797, S. 53–73 (toliau – Lilienthal...).

³ H. K. Veit, „Beschreibung des Memelschen Hafens und der daselbst angelegten Werke, nebst einem Situations Plane“, *Beiträge zur Kunde Preussens*, Bd 11, Königsberg, 1821, S. 458–515 (toliau – Veit...).

⁴ J. Zembrickis, *Klaipėdos karališkojo...*, Klaipėda, 2002.

⁵ *Klaipėdos uostas...*

⁶ D. Elertas, *Kopgalis*, Klaipėda, 2002 (toliau – Elertas...).

⁷ Lietuvos jūrų muziejaus Merzeburgo archyvas, Juostos nr. 5, Kadro nr. 81–41. Kadangi visi dokumentai yra iš vienos bylos, toliau nurodomas tik kadro numeris.

⁸ Dokumente rašoma „Memel“, tačiau kad nebūtų painiavos, šiame straipsnyje vartosime Klaipėdos pavadinimą.

⁹ Kadro nr. 50.

¹⁰ Prūsiška pėda lygi 31,862 cm.

¹¹ Lilienthal..., S. 59; Veit..., S. 481; Elertas..., p. 13.

įlanką, kurią itin graužė srovė, pastatyti molą, kuris saugotų krantą nuo ardymų; įrengti kelias būnas pietinėje įplaukos pusėje, t. y. Kuršių nerijoje, aptverti keturiose vietose ties ištaka esančias stačias kopas. Visiems šiems darbams atlikti reikėjo 17 229 talerių. Lėšų darbams buvo nuspręsta surinkti iš rinkliavos už importuojamas ir eksportuojamas per Klaipėdos uostą prekes po 6 grašius už lastą¹².

Klaipėdos pirkliai šiems nutarimams iš karto vienbalsiai pritarė tais pačiais metais, tačiau Karališkoji karo ir domenų kamara (*Königl. Krieges- und Domainen- Cammer*) bei Muitų ir admiralityto kolegija (*Licent- und Admiralitäts-Colegiū*) farvaterio valymo darbus liepė palikti gamtai. Be to, kolegija pažymėjo, kad iš uosto mokesčių gaunami pinigai skirti Dangės molams išlaikyti ir jos vagai gilinti. Todėl farvaterio gilinimo darbai buvo nutraukti¹³.

Vis dėlto 1771 m. vasario 15 d. Prūsijos valdžia po susirašinėjimo su Klaipėdos pirkliais pritarė S. Lilienthalio projektui, tačiau iš visų išvardytų priemonių farvateriui apsaugoti 8-ajame dešimtmetyje buvo įgyvendinta tik viena: 1773 m. vadovaujant vyriausiajam užtvankų inspektoriui Morsteinui Kuršių nerijoje, aukščiau Smiltynės, buvo pastatyta buna, tačiau ji ilgai neišsilaikė. Buvo siaura, be to, viršutinėje jos dalyje nebuvo akmens dėžių. Jos smaigalys greit buvo nuneštas ir pati buna greit nuskendo¹⁴.

8-ajame dešimtmetyje, kai S. Lilienthalis pateikė uosto tvarkymo projektą, buvo pastatyta tik ši viena būna. H. K. Veitas taip pat pažymi, kad po nesėkme pasibaigusio bunos statymo kurį laiką jokie uosto tvarkymo darbai nevyko¹⁵. Kiti uosto tvarkymo darbai minimi jau tik 9-ajame dešimtmetyje¹⁶. Tuo tarpu valstybinės institucijos ir pirkliai susirašinėjo, bandydami spręsti Klaipėdos uosto tvarkymo klausimus.

Kaip jau minėta, nagrinėjamas Prūsijos karaliaus raštas taip pat atsirado kaip šių susirašinėjimų rezultatas. Kai kurios rašte minimos problemos atitinka S. Lilienthalio siūlytas idėjas. 3 dokumento puslapyje kalbama apie 1770 m. S. Lilienthalio pasiūlyto projekto – bunos statybos – įgyvendinimą. Rašoma, kad naujos bunos statybai ir senos remontui paskirta 16 877 taleriai 16 grašių. Kartu pažymima, kad ši suma būtų surenkama iš rinkliavos už laivų krovinius – po 6 grašius už lastą; tai patvirtina, kad Prūsijos valdžia pritarė Klaipėdos uosto tvarkymo planams. Laiške taip pat nurodoma, kad reikalinga suma naujos bunos statybai ir senos, užpustytos smėliu, remontui buvo numatyta 1773 m. kovo 11 d. įsaku Klaipėdos uosto pagerinimui skirtose lėšose – 14 710 talerių 5 grašiai. Tačiau panaudoti buvo tik 2928 taleriai 20 grašių. Laiške pripažįstama, kad 6 grašių už lastą mokestis sudaro tik dalį bunos išlaikymui reikalingų lėšų, todėl šios problemos sprendimą palieka atvirą ir laukia pasiūlymų¹⁷.

Ar šiame rašte minima senoji buna yra ta pati, kurią 1773 m. Kuršių nerijoje pastatė Morsteinas, sunku pasakyti. S. Lilienthalis ir H. K. Veitas rašo, kad ši buna greitai buvo nuplauta¹⁸. Tačiau taip pat neturime žinių, kad 9-ajame dešimtmetyje būtų buvusi pastatyta dar viena, todėl gali būti, kad tai ta pati ties Smiltyne buvusi buna.

Nagrinėjamame dokumente nurodomi ir kiti, ne tik uosto įrenginių statybai ir priežiūrai, nustatyti mokesčiai.

Rašte minimas dviejų jūros švyturių (*zweier See-Leuchten*) išlaikymas. Jų priežiūrai per metus skiriama 373 taleriai 30 grašių, surenkant šias lėšas mokesčiais už laivų krovinius – po 0,5 grašio už lastą¹⁹. Istoriografijoje žinomas tik vienas tuo metu buvęs švyturys: 1684 m. prie įplaukos į są-

¹² Lilienthal..., S. 59–60. Lastas yra maždaug 2 tonos.

¹³ Lilienthal, p. 61–63. Dangės vaga pagilinta ir jos molai pastatyti XVIII a. viduryje.

¹⁴ Lilienthal..., S. 63–64; Veit..., S. 483; Elertas..., p. 14.

¹⁵ Veit..., S. 483.

¹⁶ Lilienthal..., S. 64–65.

¹⁷ Kadro nr. 50–49.

¹⁸ Lilienthal..., S. 63–64; Veit..., S. 483.

¹⁹ Kadro nr. 50.

šiaurį buvo įkastas stulpas ir ant jo pakabintas žibintas, kuris rodė laivams kelią į uostą²⁰. S. Lilienthalis mini, kad per uosto rekonstrukcijos 1770–1797 m. laikotarpį buvo įrengti du ženklai, naktį žymintys farvaterį. Vienas žibintas buvo įrengtas ant vokiečių bažnyčios bokšto, kitas pastatytas ties šiaurinio molo pradžia. Šviesdami naktį, jie padėdavo laivams rasti farvaterį²¹. Todėl greičiausiai šiame dokumente minimi šie žibintai, ir sprendžiant pagal tai, kad jų išlaikymui skiriami pinigai, 1778 m. jie jau veikė.

Iš mokesčių už lastą – po 1 grašį – turėjo būti surenkamos ir uosto inspektoriaus (*Hafen Inspectoris*) bei samdinio (*Knecht*) metinės algos – 780 talerių²².

Rašte nurodoma, kad čia minimi mokesčiai turi būti patvirtinti muitinės tarnyboje. Rytprūsių kamarai įsakoma pasirūpinti atitinkamais raštais, kad nauji uosto mokesčiai būtų suderinti su Provincijos akcizais (*Provincial Accize*) ir Muitinės direkcija (*Zoll Direction*)²³.

S. Lilienthalis ir H. K. Veitas, o jais remdamiesi ir J. Sembritzkis, K. Demereckas, 1773–1790 m. nemini jokių uosto įrenginių statybos darbų, tačiau Prūsijos karaliaus laiške pateikta informacija leidžia spėti, kad uosto tvarkymo darbų tuo metu būta. Mat Lilienthalis iš Karo ir domėnų tarybos (*Kriegs und Domainene Raht*) ir Schnellis – Admiraliteto direktorius (*Admiralität Director*) pateikė pasiūlymą, kad laivai užuot smėlio balastą maišę su mažais akmenimis, geriau tegabena į Klaipėdą lauko akmenų, už kurių ačtelį²⁴ mokami 4 taleriai. Tai, rašoma, jokia būdu neprivaloma, ir patys jūreiviai turį nuspręsti, ar jie nori prisidėti prie uosto tvarkymo darbų²⁵. Tie patys akmenys galėjo būti naudojami ir rašte minimų bunų statybai bei remontui.

Aptariamame Prūsijos karaliaus rašte minimi ir keli kiti uosto pareigūnai. Rašoma, kad Licenzijų inspektoriui (*Licent Inspectors*) ir Jūros teismo teisėjui (*See Richter*) Meklenburgui pagelbėti paskirtas „*sumanus sekretorius*“²⁶. Didėjantis darbo krūvis gali būti susijęs su vis didėjančiu laivų srautu Klaipėdos uoste: J. Sembritzkis 1770 m. mini 500 laivus, o 1783 m. – 784²⁷. Beje, įdomu pažymėti, kad čia minimas Meklenburgas yra tas pats Meklenburgas, kuriam 1792–1797 m. priklausė kelto per Kuršių marias privilegija²⁸.

Nagrinėjamame rašte matyti, kad buvo rūpinamasi ir uosto tarnautojų drausme. Laiške minimas locmanų vyresnysis (*Loothseen Commandeur*), kuris apibūdinamas kaip „turintis polinkį į gėrimus“ (*Neigung zum Trunk*). Ši problema paliekama spręsti patiems pirkliais, tačiau pažymima, kad įspėjimai jau neefektyvūs, ir siūloma paieškoti į locmanų vyresniojo vietą kitos kandidatūros²⁹.

Iš Prūsijos karaliaus rašto taip pat matyti, kad Klaipėdos pirkliai kamavo ir senos bėdos – sudužusių laivų apiplėšimai ar laivų užpuolimai pačioje jūroje³⁰. Dokumente tokiais atvejais pirkliais siūloma kreiptis į Lietuvos kamarą, kad kaltininkai būtų griežčiausiai nubausti, o vagystės būtų galima kontroliuoti³¹.

S. Lilienthalis ir K. H. Veitas, būdami uosto statybos inspektoriais, aprašė savo darbų sritį – techninę Klaipėdos uosto modernizavimo pusę. Išnagrinėję vieną dokumentą – Prūsijos karaliaus 1778 m. liepos 28 d. raštą – matome, kad dar liko neatskleistų Klaipėdos uosto istorijos momentų:

²⁰ V. Žulkus, *Viduramžių Klaipėda. Miestas ir pilis. Archeologija ir istorija*, Vilnius, 2002, p. 105 (toliau – Žulkus...).

²¹ Lilienthal..., S. 71.

²² Kadro nr. 50.

²³ Kadro nr. 49.

²⁴ Ačtelis – tūrio vienetas. Laiške nurodomas taip: 12 pėdų ilgio, 6 pėdų pločio, 3 pėdų aukščio. Yra lygus 3,5 kubinio metro.

²⁵ Kadro nr. 48–47.

²⁶ Kadro nr. 50.

²⁷ Zembrickis, *Klaipėdos karališkojo...*, p. 194.

²⁸ M. Baranauskas, *O nerija, lietuviškoji, nuostabioji*, Klaipėda, 2001, p. 6; J. Zembrickis, *Klaipėda XIX amžiuje*, t. 2, Klaipėda, 2004, p. 179.

²⁹ Kadro nr. 48.

³⁰ Žulkus..., p. 105.

³¹ Kadro nr. 48.

ar vyko kokie uosto tvarkymo darbai XVIII a. 9-ajame dešimtmetyje, kaip buvo organizuojamas uosto tarnybų darbas ir kt. Manome, duomenų iš uosto istorijos galėtų suteikti ir išsamūs jau minėtų Merzeburgo archyvo dokumentų tyrimai.

Der Hafen Klaipeda am Ende des 18. Jahrhunderts (Notizen zur Geschichte des Hafens Klaipeda)

Zusammenfassung

Bis Mitte des 18. Jh. umfasste der Hafen Klaipeda nur den Fluss Dange und seine Mündung. Jedoch mit Wachsen der Umfänge des Seehandels entstand die Notwendigkeit, den Hafen von Klaipeda zu modernisieren und zu erweitern. Zu dieser Frage führten die Kaufleute von Klaipeda Briefwechsel mit verschiedenen staatlichen Behörden Preußens schon seit 1770. Kopien von Dokumenten dieses Briefwechsels werden im Litauischen Meeresmuseum aufbewahrt. Im Artikel wird nur ein Dokument – Antwort des Königs von Preußen vom 28. Juli 1778 auf die Mitteilung der Kammer von Ostpreußen vom 19. Juni 1778 über Beschwerden der Klaipedaer Kaufleute wegen schlechten Zustands des Hafens und Vorschläge zur Verbesserung der Lage – untersucht. Die Analyse dieses Dokuments hat gezeigt, dass es noch nicht geklärte Fragen der Rekonstruktion und der Tätigkeitsorganisierung des Hafens von Klaipeda Ende des 18. Jh. gibt.