

## *Didieji laivai XX a. Dangės uoste*

*Dainius Elertas*

*Lietuvos jūrų muziejus*

Dangės uostas iki 1948 m. buvo gyvybingas ir naudojamas. Jį pakirto laivybos išstūmimas iš Klaipėdos miesto. Iš pradžių upės žiotis ir upės atkarpą iki tiltų paliko karo ir žvejybos laivai, o po 1956 m. - ir retsykiais krovinius gabenusios vidaus vandenų baržos. Trumpalaikiai jachtų, katerių, pavienių laivelių vizitai švenčių metu, vasarą iš Kauno užsukantys keleiviniai motorlaiviai „Raketa“, pastoviai kursuojantys marių keltai ar plūdriuojantys restoranai „Regata“, „Meridianas“ nebepriminė buvusio uosto. Jo laivatakį nustota valyti nuo sąnašų, dalis pakrantės apsodinta sezoniškai akvatoriją teršiančiais medžiais. Pokario gyventojai ir įmonės ryčiau Biržos tilto naudojos upe, atsikratydami statybinių šiukšlių. Miesto administracijos bei gyventojų nusigrėžimo nuo uosto upėje idėjos puikiai atspindi 6 deš. pradėtos ir tęsiamos iki šiol krantinių tvarkybos praktikos. Jų pasekoje upė susiaurėjo 2 - 6 metrų, o pertvarkius krantines prarasta didelė akvatorijos dalis. Todėl čia 1989 m. prasidėjusi jachtų su trispalve kelionė per Atlantą ir mažųjų pramoginių laivelių padaugėjimas iš esmės tendencijos nepakeitė.



*Išlikusios Dangės uosto krantinės, dešinio kranto užstatymas su birža ir sovietiniai torpediniai kateriai, 1945 m. kovas*



*Prie upių prieplaukos krantinės rymo keleivinis motorlaivis „Raketa“. Sovietmetis, XX a. 8 deš.*



*Plaukiojantis restoranas „Regata, XX a. 8 deš. (aut. B. Aleknavičius)*





*Barkantina „Meridianas“, 1971 m. Tuščios krantinės buvo tapusios įprastu reginiu. Todėl burlaivio judėjimas ir Biržos tilto pakėlimas sutraukė minią smalsuoslių.*



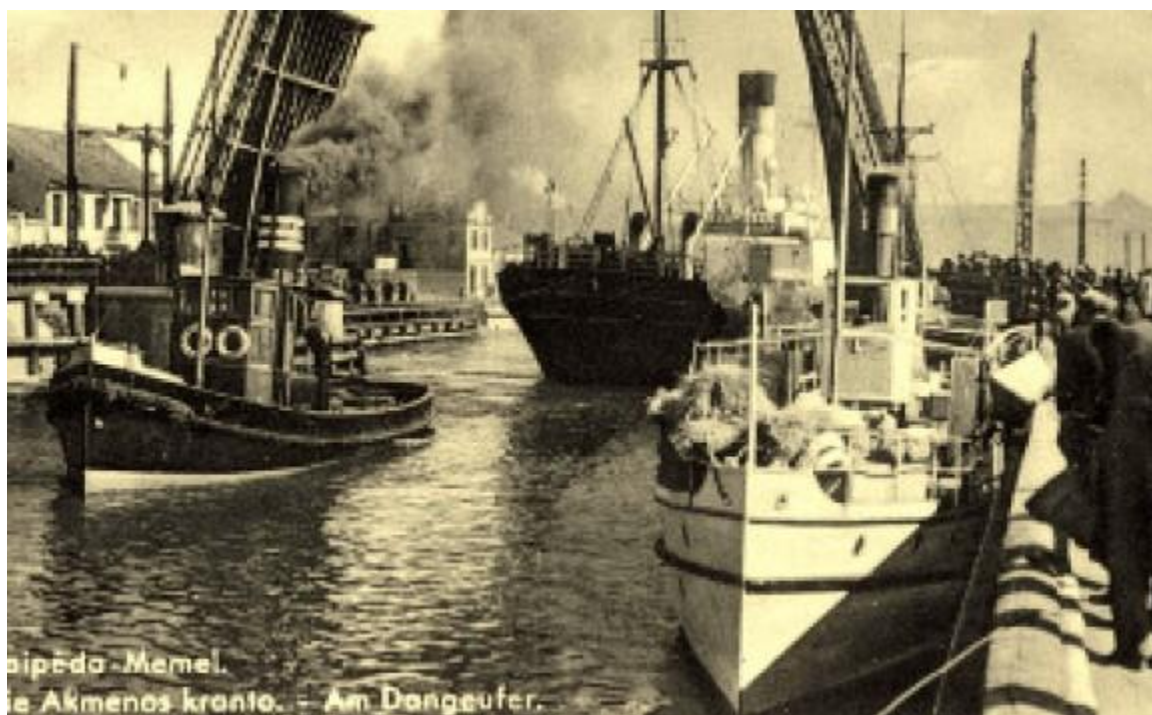
*1989 m. jachta „Lietuva“ Dangėje prie Karlo tilto. Sovietmečio betono plokštės slepia senąją akmenų krantinę, o dabartinis špuntas ir apkala – šį betoną.*

Iki tol prabėgusioje 696 metų Klaipėdos istorijos atkarpoje būta kitaip. Iki pat XVIII a. vidurio Dangės upėje su atšakomis žiotyse veikė pagrindinis uostas. Tiesa, ilgai buvo sprendžiamas jo apsaugos nuo sezoninių nešmenų, sąnašų ir dar XVI a. įvykdyto dancigiečių bandymo užversti akmenimis padarinių likvidavimas. XIX a. 3 deš. išspręstos abi problemos atvėrė kelią į miesto centrą didiesiems laivams. Jiems aptarnauti buvo pritaikytos krantinės, įrengti knechtai, sankrovos aikštės, pastatyti sandėliai, įkūrdintos specifinės institucijos. Skirtingai nuo Karaliaučiuje vyrausios monotonijos, čia būta didelės specializuotų krantinių įvairovės. Greta jų esančiose reprezenatacinėse atkarpose įrengtos promenados miestiečiams ir svečiams. Uostas ir miestas darniai sugyveno. Intensyviai laivybai buvo pritaikyti visi miesto tiltai. Miestiečiai neatsiribojo nuo upės, o laivų judėjimui pakėliami ir pasukami tiltai tapo neatskiriama uostamiesčio kasdienybės dalimi. Trumpas žmonių, vežimų, karietų, tramvajų, automobilių, autobusų, dviračių, motociklų srauto sutrikdymas nebekėlė nepatogumų. Tokios akimirkos stebino tik atvykėlius iš žemyno gilumos. Patys klaipėdiečiai su miesto svečiais noriai akimis nuglostydavo upe pro juos slystančius didžiuosius laivus.



*Burlaivių epochoje stiebai, rėjos, takelažas sudarė kintačią Dangės pakarnčių kraštovaizdžio dalį.*





*Klaipėdos tiltai nevaržė laivybos iki 1945 m. Pakeliamas Karlo tiltas tapo vartais į miesto širdį.*







*Pasukus Biržos tiltą laivams atsiverdavo kelias link miesto pramonės zonos*



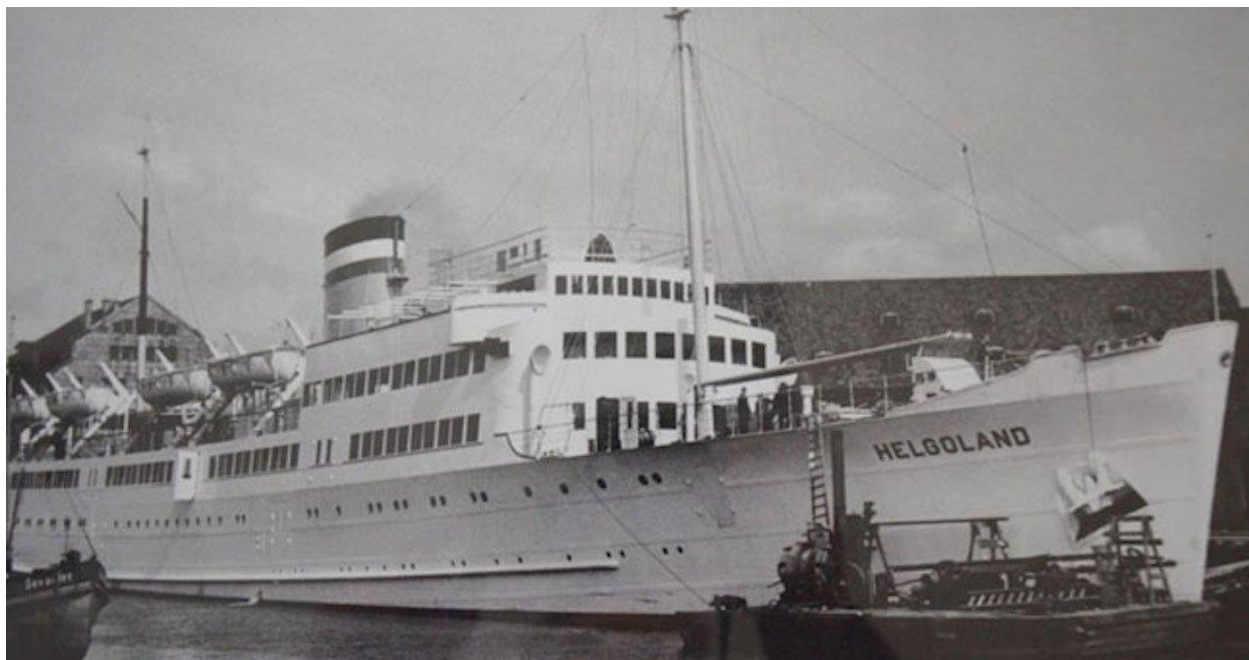
Didžiųjų laivų lankymasis ir miesto pramonės augimas paskatino Dangės uosto plėtrą. Pradžioje už miesto pylimų ir Joniškės pakrantėse krautos čia pat gaminamos plytos, pelenai, potašas, mediena ir medžio ruošiniai. 1872 m. prie upės įsikūrusio trašų ir superfosfato gamyklos „Union“ krantinėse į laivus pakrautas kroviny gabentas ne tik į Eurospos šalis, bet ir Argentiną, JAV, Kanadą. Įmonės gamybai reikėjo atplukdytų iškasenų iš Sicilijos, Norvegijos, JAV, Australijos. Laivybai užtikrinti ne tik įrengta 400 m. ilgio įmonės krantinė, bet ir išgilinta visa uosto akvatorija. Bandyta paleisti nedidelių garlaiviukų liniją iki Tauralaukio. Tačiau likusios upės vagos dalies virsmą uostu sustabdė 1874 m. nutiestas geležinkelio tiltas. Taip Dangės uostas įgijo aiškias ribas. Poreikį laivybai toliau skatino kitų pramonės įmonių veikla. Prie upės 1929 m. pastatyta ir 1935 m. išplėsta naujoji Klaipėdos šiluminė elektrinė, kuriai akmens anglis gabenta laivais. Dangės uostas vėl įgijo papildomą krantinę.





*XIX a. pab. kairiajame upės krante veikė plytinė, o dešiniajame – „Union“ trąšų gamykla. Abiejų produkciją išgabendavo laivai.*

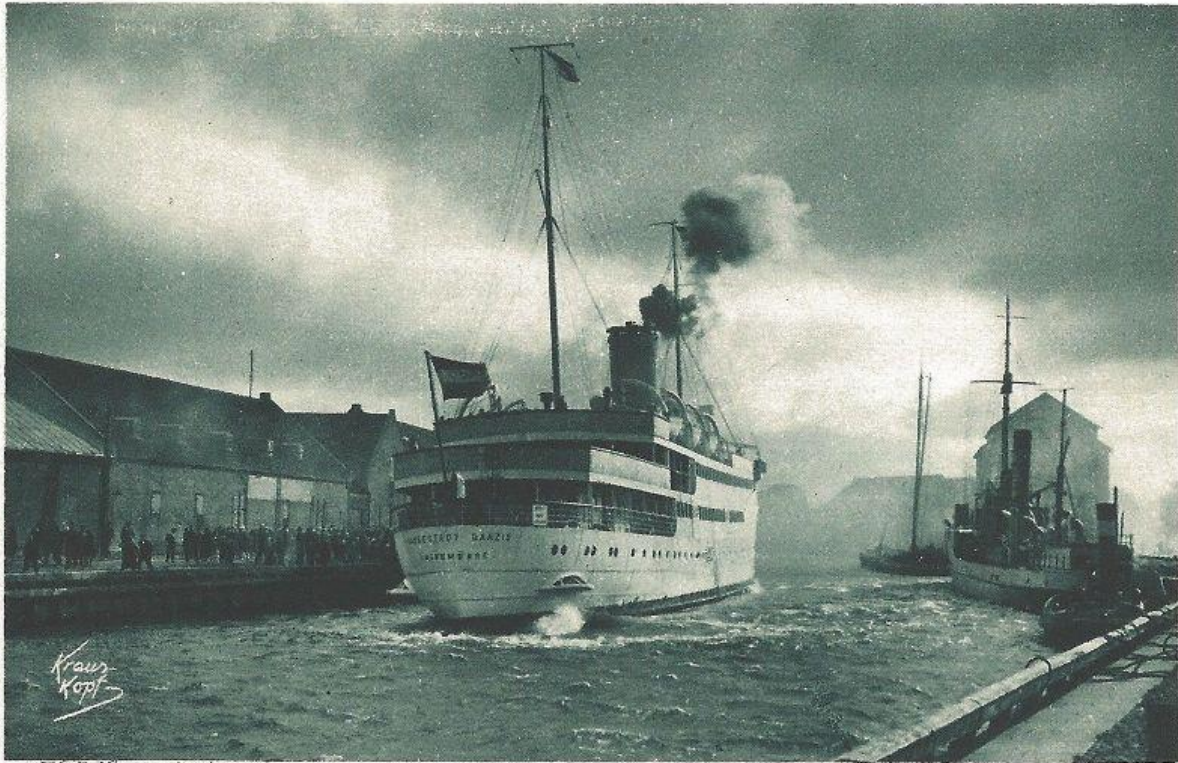
Jei 1874 m. buvo apibrėžtos Dangės uosto ribos, tai 1929 m. nusistovėjo aiškos Dangės uosto krantinių ir zonų funkcijos. Patys didžiausi jūriniai keleiviniai ir kariniai laivai įplaukę į upės žiotis pasiekdavo Karlo tiltą. Čia telkėsi dalis keleivių susiekimą tarp Klaipėdos, Kuršių nerijos gyvenviečių, Labguvos, Rusnės, Tilžės užtikrinančių garlaivių bei motorlaivių. Šioje uosto dalyje ne tik veikė statybos, remonto įmonės, bet ir pagrindinė jūrų muitinė. Dalis didžiųjų jūrinių krovinių ir vizituojančių karinių laivų sustodavo tarp Karlo ir Biržos tiltų. Šalia krantinių būta sandėlių, sankrovos aikščių, prekių svarstyklių ir rūšiavimo įstaigos, laivybos kompanijų atstovybių ir reprezentacinė miesto erdvė su rotuše, birža, teismu. Už Biržos tilto plaukdavo apsunkę nuo anglies, chemikalai garlaiviai ir baržos, o grįždami pasroviui išgabendavo medieną, fanierą, trąšas, plytas. Čia kartais švartuodavosi net Lietuvos karo laivas „Prezidentas Smetona“ ir labai retai Vokietijos karo laivyno submarinos.



*Didžiausi garlaiviai ir kariniai laivai lankėsi Dangėje iki Karlo tilto. 1939 m. išplaukti pasiruošęs keleivinis kruizinis laivas „Helgoland“.*







*Die Hansestadt Danzig verläßt den Hafen von Memel.*

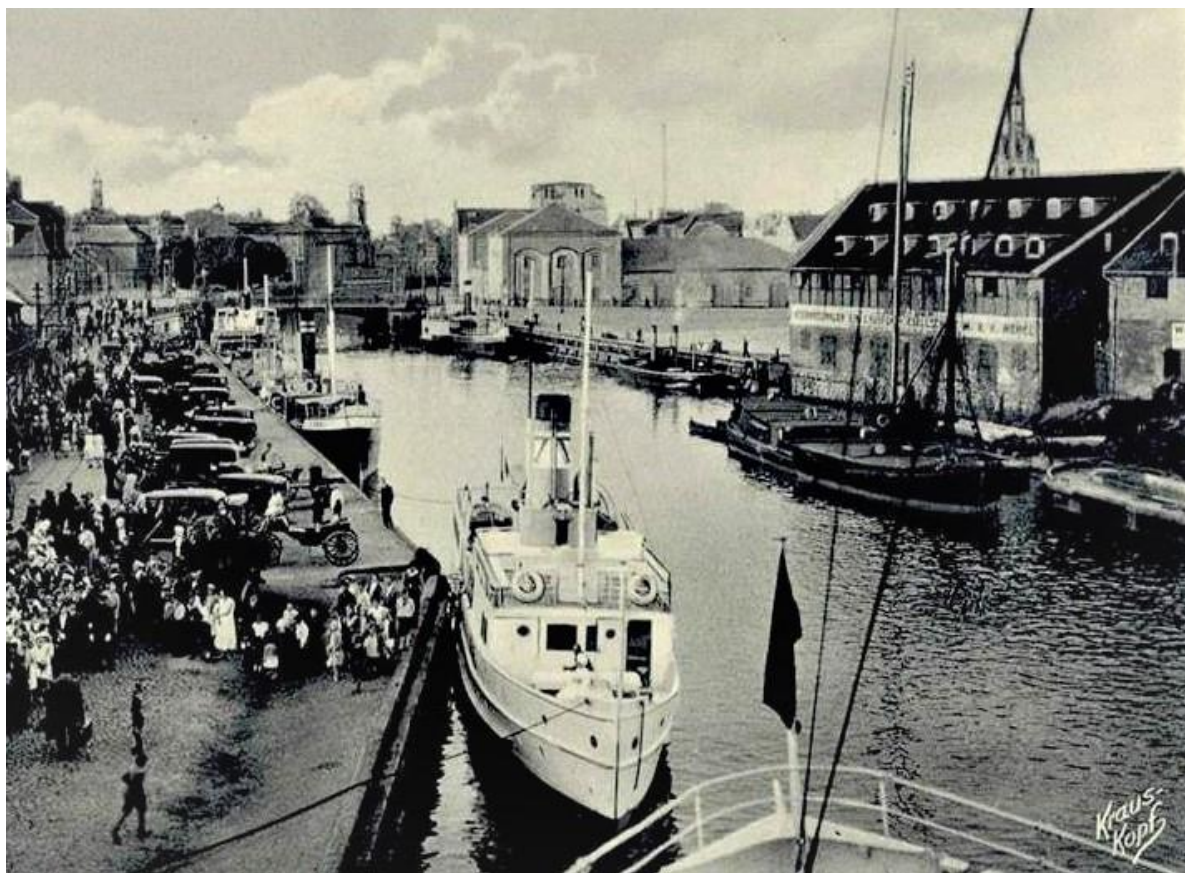
Keleiviniai garlaiviai, XX a. 4 deš.



Dange-Mündung in Memel

Blick auf Kurhaus Sandkrug





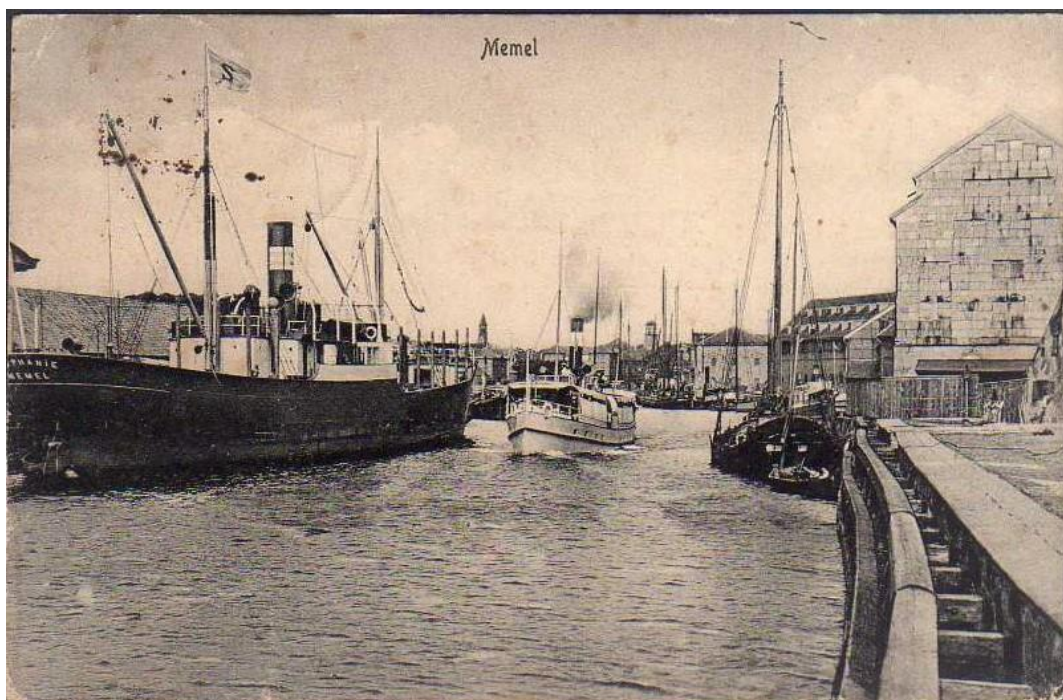
*Keleivių pilna krantinė ir prisišvartavę vidaus vandenų garlaiviai, XX a. 2-3 deš.*



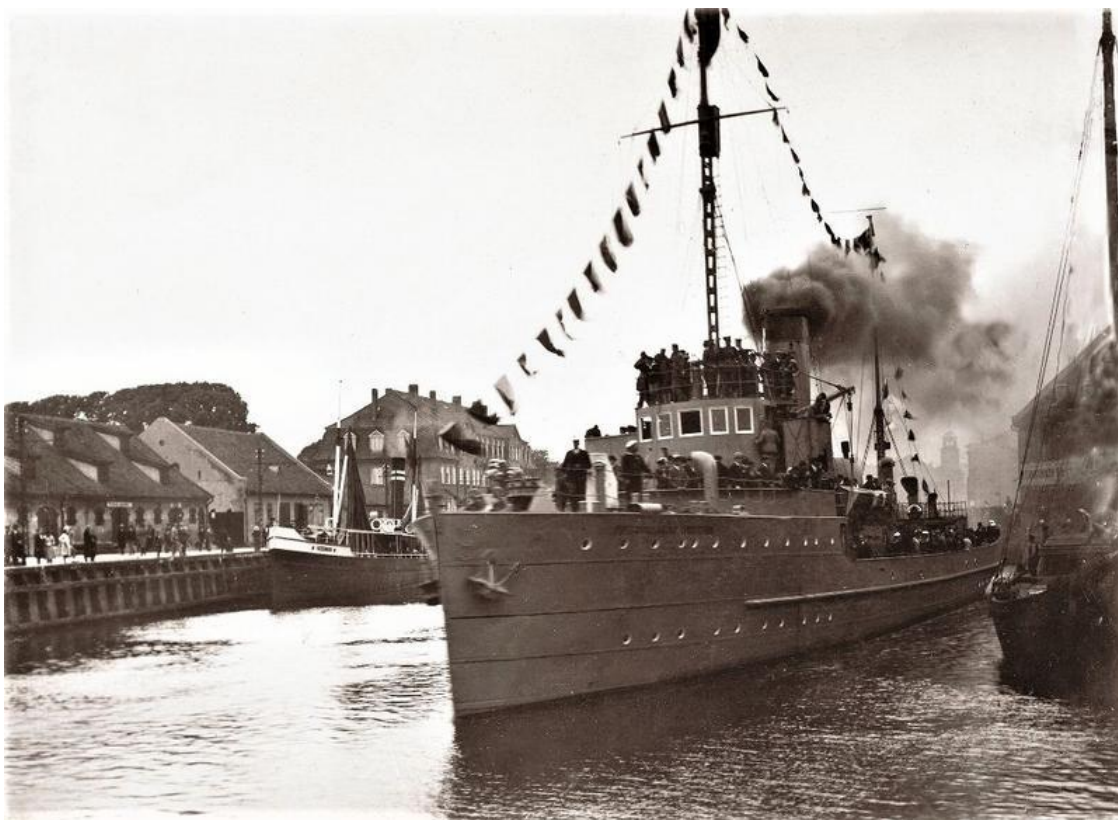




*Garlaivis „CATTARO“ prie Ryžių malūno, 1922 m.*



*Dangės upėje plaukiojo skirtingo dydžio ir paskirties laivai, XX a. 2 – 3 deš.*



*Lietuvos karo laivais „PREZIDENTAS SMETONA“ gabena į Palangą Lietuvos dydžiojo kunigaikščio Vytauto Didžiojo paveikslą, 1930 m. liepos 23 d.*



*Čia lankėsi ir Vokietijos karo laivai, XX a. 4 deš.*



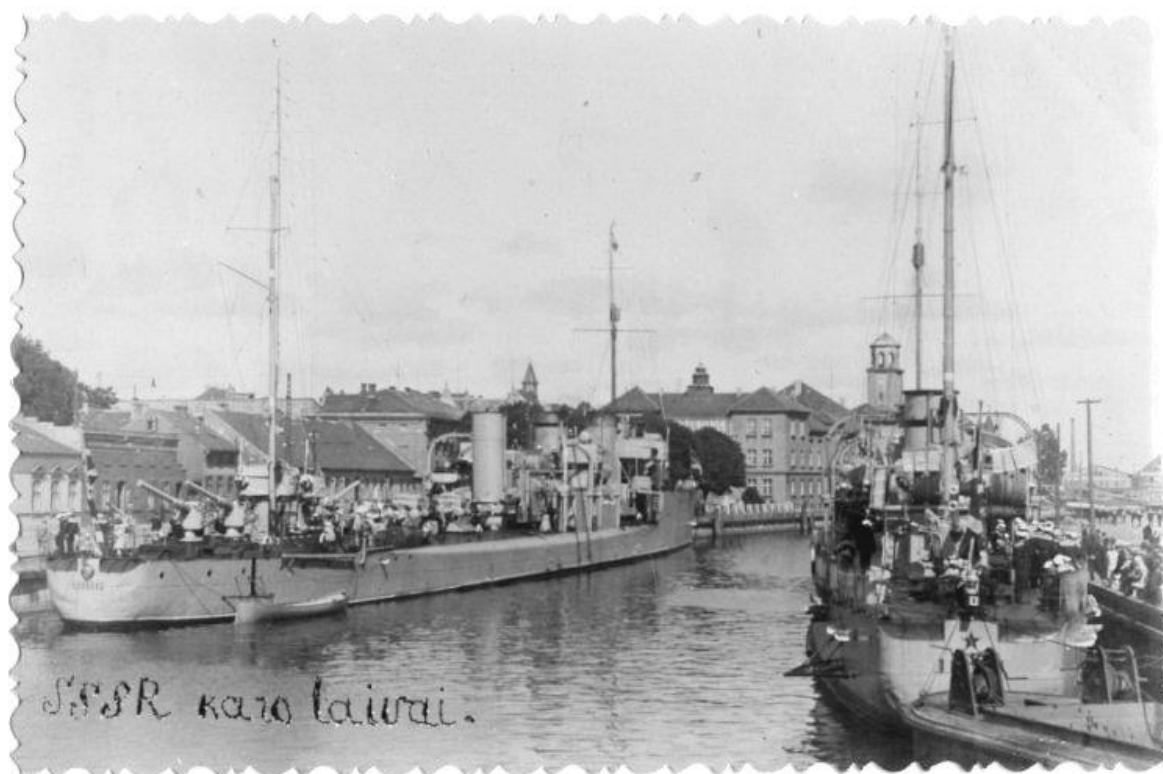


*Garlaviai nestebino ir pačiame miesto centre, XX a. 2 deš.*









*SSRS karo laivų vizitas Dangėje, XX a. 3 deš.*



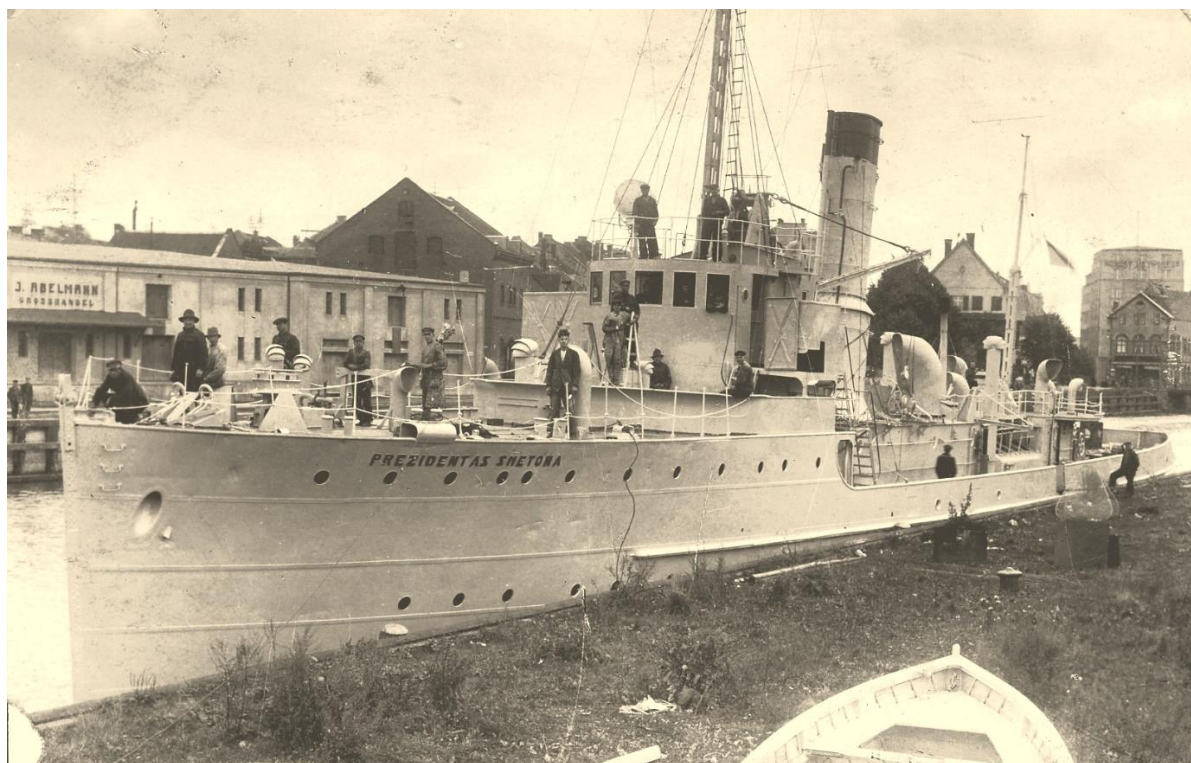


*Vokietijos karo laivai Dangėje tarp Karlo ir Biržos tiltų, 1939 – 1942 m.*



*Didieji garlaiviai pasiekdavo esnačių ryčiau Biržos tilto Dangės uosto akvatoriją, XX a. 3 deš.*



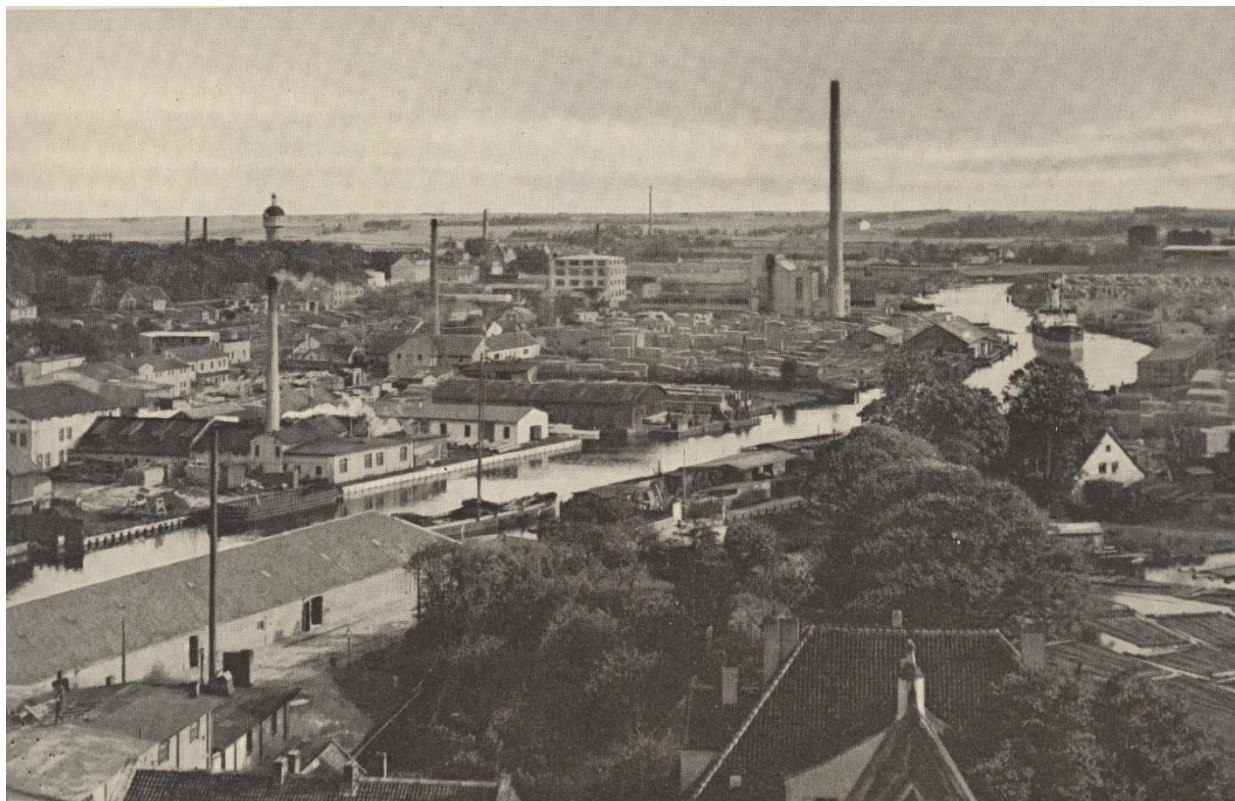


*Lietuvos karo laivas „PREZIDENTAS SMETONA“ krantinėje į rytus nuo Biržos tilto, XX a. 3 deš.*

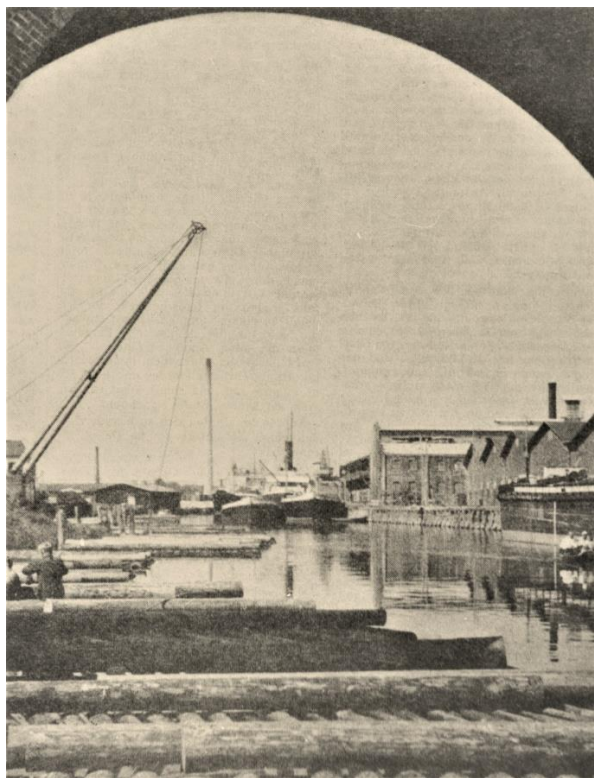


*Ledlaužis ties Klaipėdos elektrine, XX a. 3 deš.*





*Garlaivis prie Klaipėdos elektrinės, XX a. 3 deš.*



*Garlaiviai prie „UNION“ fabriko*