



Lietuvos jūrų muziejaus teritorijoje esantys sovietiniai laivai, Klaipėda
Soviet ships on the grounds of the Lithuanian Maritime Museum, Klaipėda



Uostadvario švyturys, Šilutės r.
Uostadvaris Lighthouse, Šilutė District

aimed at reviving the old waterways of the inland waters and the Baltic Sea. In the first stage it will cover Lithuania and the Kaliningrad Region.

3) Transformation of the Klaipėda castle site together with the one-time Paul Lindenau shipyard into a modern centre of tourism and maritime culture. This project is aimed at building a new centre for disseminating maritime culture, sheltering expositions of the heritage of the old shipyard, and reconstructing the old port of the castle, which was operating in the defence trench of the old castle of Klaipėda in the 19th century and the first half of the 20th century. After the reconstruction, the defence trench will accommodate a yacht port and a dock for historic boats.

The aforementioned projects and some projects that have not been mentioned, along with the valuable maritime and coastal cultural heritage that has been preserved, and the changing attitude towards our heritage, help to reinforce Lithuania's identity as a maritime state, and contribute to the integration of the cultural space of the Baltic Sea region.

Written by Dr Jonas Genys
Photographer Sigitas Gaudėža



KULTŪROS PAVELDO DEPARTAMENTAS

LIETUVOS JŪRINIS IR PAKRANČIŲ KULTŪROS PAVELDAS MARITIME AND COASTAL CULTURAL HERITAGE OF LITHUANIA



Šventosios išlikusios molų liekanos
Ruins of piers in Šventoji

LIETUVOS JŪRINIS IR PAKRANČIŲ KULTŪROS PAVELDAS

Lietuva – valstybė rytinėje Baltijos jūros pakrantėje, turinti 99 km ilgio pajūrio juostą. Čia, kaip ir kitur Baltijos pajūryje, yra išlikęs gausus kultūros paveldas, atskleidžiantis jūrinės gyvenamosios tradicijas, verslus, pramonę ir kultūrą, regiono tapatybę.

Daugiausia jūrinio ir pakrančių paveldo objektų yra Klaipėdoje, kuri nuo 1252 m. žinoma ir Memelio (*Memel*) vardu. Per visą savo istoriją miestas plėtojosi kaip gynybos ir jūrinės prekybos centras su uostu ir laivų statykla, turintis uostams būdingą urbanistinę struktūrą, architektūrą, pramonę. Klaipėdos uostas buvo svarbus jau XIII a., tačiau jūrinio miesto specifika ypač išryškėjo XVIII–XIX a., kai jis tapo vienu svarbiausių rytinės Baltijos jūros pakrantės eksporto uostų, turinčių visą uostui būdingą infrastruktūrą, jame ėmė sparčiai kurtis restoranai, viešbučiai ir kt. Deja, dėl to, kad 1945 m. sausio mėn., baigiantis Antrajam pasauliniam karui, miestas buvo bombarduojamas ir pokario metais buvo priimti kai kurie sprendimai, neliko daugelio istorinio jūrinio miesto ženklų. Apie 60 proc. miesto architektūros (ypač uosto teritorijoje) buvo sugriauta, taip smarkiai pakenkiant miesto jūriniam įvaizdžiui. Nepaisant to, šių dienų Klaipėdoje kai kurie miesto jūrinės istorijos ženklai vėl yra ryškūs.

Pirmiausia reikia pasidžiaugti, kad miestas išlaikė – tiesa, šiek tiek modernizuotą, – senąjį savo herbą, kuris istorikams žinomas iš 1466 m. antspaudo. Klaipėdos miesto herbe, kaip ir dera jūriniam miestui, gausu jūrinės simbolikos. Istoriniai herbo atvaizdai yra išlikę ir kelete XIX a. antrosios pusės Senamiesčio pastatų fasadų.

Klaipėdos, kaip jūrinio miesto, neatskiriama dalis – sandėliai. Dalis tokių raudonų plytų ar fachtverkinės konstrukcijos pastatų yra prie Danės upės, kitose Senamiesčio vietose. Šioje upėje nuo miesto įkūrimo iki pat XX a. vidurio buvo senasis Klaipėdos uostas.

Vertingiausias jūrinio kultūros paveldo objektas yra teritorija prie Kuršių marių ir Danės žiočių, kur nuo seno veikė uostas, o XX a. pradžioje buvo įkurta Pauliaus Lindenau laivų statykla. Joje buvo statoma keleiviniai laivai, keltai, baržos, buksyrai ir kitų tipų laivai. Antrojo pasaulinio karo pabaigoje ši įmonė buvo evakuota į Kyjiv. Svarbu tai, kad yra išlikę ir iki šiol naudojami senieji buvusios laivų statyklos pramoniniai pastatai, elingas su slipu, technologinis tiltas, įvairios gamybinės staklės su gamintojų „Schless“, „Kirchner“, „A & PWM McOnie Glasgow“ žymenimis, pagamintos 1878, 1918 m. Ypač vertingas ir retas kultūros paveldo objektas – geležinis pasukamasis tiltas, pastatytas dar 1855 m. ir iki šiol veikiantis. Jis jungia senamiestį su buvusios laivų statyklos teritorija; jį rankiniu būdu pasuka keturi vyrai. Tiltų sukimo procedūra patraukia daugelio turistų dėmesį.

Lietuvos pajūryje yra dar vienas istorinis uostas – Šventoji. Šventosios upės, įtekančios į jūrą, žiotyse jau viduramžiais buvo prekybos vieta. Čia XVII a. įsikūrę anglų pirkliai įvertino šios vietos prekybinius pranašumus ir 1679 m. pradėjo uosto rekonstrukciją. Archeologai yra aptikę XVII a. pirklio gyvenamąjį namą ir upės nuplautų sandėlio liekanų. Tačiau įspūdingiausias Šventosios, kaip jūrinio uosto, paveldo objektas – išlikusios 1939 m. įrengtų molų liekanos. Tai yra į jūrą nusidriekiančios akmenų juostos, įremtos mediniais poliiais. Šis uostas gyvavo trumpai, nes greitai jį užnešė smėlis. Didžiausias dabartinių paveldosaugininkų uždavinys – išsaugoti šį įspūdingą, turistams patrauklų jūrinio paveldo objektą. Deja, pavojų jo ateičiai kelia tai, kad yra numatyta atkurti uostą, pagilinti ekvatoriją ir įrengti naujus modernius molus.

Vieni svarbiausių jūrinės kultūros simbolių – švyturiai ir kiti jūrinės navigacijos įrenginiai. Kaip teigiama rašytiniuose šaltiniuose, seniausias Lietuvos pajūryje švyturys 1796 m. buvo pastatytas Klaipėdoje. Deja, jis neišliko, nes buvo sunaikintas per Antrąjį pasaulinį karą. Tačiau Lietuvoje yra keletas neogotikinės architektūros švyturių, XIX a. pastatytų prie Kuršių marių – Ventėje, Pervalkoje, Uostadvarėje. Jie savo architektūra

niekuo nesiskiria nuo pajūrio švyturių. Visi šie švyturiai tebenaudojami navigacijai ir yra patrauklūs turizmo objektai.

Kiekvieno istorinio jūrinio miesto pasididžiavimas – senieji laivai. Deja, Lietuvoje jų išliko mažai. Kultūros paveldo registre yra įrašyti devyni tokie objektai, pastatyti XX a. pirmojoje pusėje: garlaivis, burlaiviai ir jachtos. Dauguma jachtų nerestauruotos, jų būklė prasta. Tik dalis jų – jachta „Per Gynt“, pastatyta 1918–1919 m., laivas „Olga“, pastatytas 1906 m., ir 1947 m. suomių pastatyta škuna „Meridianas“ – yra naudojama turizmo reikmėms.

Nepaprasto grožio yra Lietuvos pajūrio kultūrinis kraštovaizdis su senaisiais žvejų kaimais. Daugiausia šių labai vertingų paveldo objektų yra Kuršių nerijoje – siauroje smėlio juostoje, skiriančioje jūrą nuo Kuršių marių. Čia įsikūrusių Alksnynės, Juodkrantės, Nidos, Pervalkos, Preilos gyvenviečių išskirtinumą nulėmė ekstremalios gamtos sąlygos, žmonių rankomis pasodinti pušynai, vyraujantis žvejybos verslas. Šioms gyvenvietėms būdinga savita planinė struktūra, jų pastatai galais atsukti į marių pusę, stogai dengti nendrėmis arba raudonomis čerpėmis, fasadai nudažyti mėlyna ir rusva spalvomis. Jų vertę patvirtina tai, kad Kuršių nerijos gamtinis ir kultūrinis paveldas yra įtrauktas į UNESCO sudarytą Pasaulio kultūros ir gamtos paveldo registrą. Šių gyvenviečių puošmena – uosteliuose stovintys arba po Kuršių marias plaukiojantys tradiciniai buriniai laivai su spalvingomis vėtrungėmis. Tai tradiciniai vietos žvejų laivai kurėnai, kuriais senieji žvejai plaukdavo žvejoti, atplukdydavo iš žemyno prekes. Dabar jie daugiausia naudojami turizmo, edukacijos tikslais.

Išsaugoti jūrinį paveldą, pajūrio savitumą, jį naudoti dabarties reikmėms – tokie svarbūs uždaviniai yra sprendžiami įvairių lygių valstybės institucijų, savivaldybių ar privačių asmenų iniciatyva. Prie to prisidedama ir vykđant projektus. Iš jūrinei tapatybei išsaugoti svarbių įvykdytų ar tebevykdomų projektų paminėtini šie:

1) Kurėno sugrįžimas. Šiuo projektu yra siekiama keletu tikslų: atgaivinti senųjų Kuršių marių laivų, kurėnų, statybos ir plaukiojimo mariose tradicijas; rengiant ekspedicijas supažindinti su senaisiais regiono papročiais, vykdyti edukacines programas.

2) Mažųjų uostų Kuršių marių ir Nemuno deltos regione tinklo atkūrimas ir jų įtraukimas į Baltijos šalių regiono mažųjų uostų sistemą. Šiuo projektu siekiama atgaivinti senuosius vidaus vandenų ir Baltijos jūros vandens kelius. Pirmajame etape jis apims Lietuvą ir Kaliningrado regioną.

3) Klaipėdos piliavietės su buvusia Pauliaus Lindenau laivų statykla pavertimas šiuolaikiniu turizmo, jūrinės kultūros centru. Vykđant šį projektą bus sukurtas naujas jūrinę kultūrą skleidžiantis objektas, eksponuojamas senosios laivų statyklos paveldas, atgaivintas senasis Pilies uostas, kuris XIX a.–XX a. pirmojoje pusėje veikė senosios Klaipėdos pilies gynybiniame griovyje fosoje. Čia, pilies fosoje, po rekonstrukcijos pradės veikti jachtų uostas ir istorinių laivų prieplauka.

Šie ir kiti čia nepaminėti projektai, išlikęs vertingas jūrinis ir pakrančių kultūros paveldas bei požiūrio į jį kaita stiprina Lietuvos kaip jūrinės valstybės tapatybę, padeda integruotis į Baltijos jūros regiono kultūrinę erdvę.

2002 m. tarptautinė ekspedicija „Kurėno sugrįžimas“. Nuotr. G. Gražulevičiaus

Teksto autorius Dr. Jonas Genys
Fotografas Sigitas Gaudėza



MARITIME AND COASTAL CULTURAL HERITAGE OF LITHUANIA

Klaipėdos miesto senieji laivai, 2002 m. Nuotr. G. Gražulevičiaus

Lithuania has a 99 kilometre coastline which stretches along the eastern shore of the Baltic Sea. Just like other parts of the coast of the Baltic Sea, this part of the seaside has preserved an extensive cultural heritage which tells us about the traditions, occupations, industry and culture of the maritime lifestyle as well as the identity of the region.

The largest number of objects of maritime and coastal heritage has been discovered in Klaipėda, which since 1252 has also been known under the name of *Memel*. In the course of its history, the town has developed as a defence and maritime trade centre containing a port and a shipyard, with an urban structure, architecture and industry characteristic of a seaport. The port of Klaipėda had already gained importance in the 13th century, however features of the maritime city became clear only in the 18th or 19th century, when it turned into one of the major export ports on the eastern coast of the Baltic Sea with an entire infrastructure characteristic of a seaport, and it witnessed a rapid growth in the number of restaurants, hotels, etc. Unfortunately, due to the bombing of the city at the end of World War II — in January 1945, and some of the decisions made during the post-war period, many of the features of the historic maritime city were destroyed. About 60 percent of the architecture of the city (in particular, on the territory of the port) was demolished, which has caused tremendous harm to the maritime image of the city. Despite this fact, some of the signs of the maritime history of the city can now be clearly seen in the modern Klaipėda.

Firstly, it is worth mentioning that the city has preserved its old (although slightly modernised) coat of arms, which historians have traced back to the stamp from 1466. The coat of arms of Klaipėda, just like one would expect, features quite a few maritime symbols. Historic images of the coat of arms have also been preserved on the facades of several buildings in the Old Town, dating back to the second half of the 19th century.

Warehouses constitute an inseparable part of Klaipėda as a maritime city. Some of such red-brick or Fachwerk structure buildings are located by the Danė River and other parts of the Old Town. The old Klaipėda port was operating on this river since the establishment of the city until the very middle of the 20th century.

The most valuable object of the maritime cultural heritage is the territory at the Curonian Lagoon and the mouth of the Danė River, where the port has been operating since long ago. This is where the shipyard of Paul Lindenau was established at the beginning of the 20th century. The shipyard was building passenger vessels, ferries, barges, tow-boats and other types of ships. At the end of World War II the enterprise was evacuated to Kiel. The important thing is that the old industrial buildings of the one-time shipyard, a boathouse with a slip, a technological bridge, and various manufacturing tool machines with the markings of manufacturers Schiess, Kirchner, and A&PWM McOnie Glasgow, manufactured in 1878 and in 1918 have been preserved and are still being used today. The revolving iron bridge, which was built back in 1855 and is operating to this day, is a particularly valuable and rare object of cultural heritage. The bridge connects the Old Town with the territory of the one-time shipyard; it takes four men to rotate the bridge manually. The ceremony of the rotation of the bridge usually draws the attention of many tourists.

Šventoji is yet another historical seaport on the Lithuanian seaside. The mouth of the Šventoji River which flows into the sea was a trade site already at the start of the Middle Ages. English merchants who were established on this site in the 17th century assessed the commercial benefits of the location and started reconstruction of the port in 1679. Archaeologists have discovered the dwelling of

a merchant from the 17th century and remains of a one-time warehouse which had been washed away by the river. Nevertheless, the preserved remains of piers which were constructed in 1939 are the most impressive object of the heritage of Šventoji as a seaport. These comprise wall-like lines of rocks framed with wooden poles, stretching out to sea. This port only operated for a short period of time because it was soon covered with sand. The major task of the current heritage experts is to preserve this impressive tourist attraction. Unfortunately, there are intentions to reconstruct the port, to deepen the water and to build new modern piers, which poses a threat to the future of this heritage project.

Lighthouses and other maritime navigation equipment are some of the most important symbols of the maritime culture. According to written sources, the oldest lighthouse on the Lithuanian coast was built in Klaipėda in 1796. Unfortunately, the lighthouse was not preserved, as it was destroyed during World War II. Nevertheless, there are several Neo-Gothic lighthouses that were built at the Curonian Lagoon — in Ventė, Pervalka and Uostadvaris — in the 19th century. Their architecture does not differ from that of other seashore lighthouses. All of these lighthouses are no longer used for navigation; they have been turned into tourist attractions.

Old ships are the pride of every historic maritime city. Unfortunately, Lithuania only managed to preserve a few of them. There are nine such objects — a steamboat, and sailboats and yachts that were built in the first half of the 20th century — listed in the Register of Cultural Property. The majority of yachts have not been renovated, their state is rather poor. Only some of them — the yacht *Per Gynt* built in 1918–1919, the ship *Olga* built in 1906 and the schooner *Meridian* built by Finns in 1947 — are being used for tourist purposes.

Baltijos jūros regiono mažųjų uostų tinklo atkūrimas, 2002 m. Nuotr. G. Gražulevičiaus

The cultural landscape of the Lithuanian seaside containing the old settlements of fishermen is of unique beauty. The greatest number of these highly valued heritage sites has been preserved on the Curonian Spit — a narrow strip of sandy land separating the sea from the Curonian Lagoon. The distinctiveness of the settlements of Alksnynė, Juodkrantė, Nida, Pervalka and Preila, established on this location, has resulted from extreme natural conditions, man-planted pine tree forests and the dominating fishing industry. These settlements have a unique planned structure; the back side of the buildings in the settlements faces the lagoon, they have reed or red tile roofs, and their facades are painted blue or light brown. The fact that the natural and cultural heritage of the Curonian Spit has been included on the register of the world cultural and natural heritage sites confirms the value of these sites. Traditional sailing boats with colourful weathercocks anchored at the small ports or sailing in the Curonian Lagoon are the adornment of these settlements. These are the traditional sailing boats of the local fishermen kurėnas, which the fishermen of old would use for fishing and shipping goods from the mainland. Now these ships are mainly used for tourist and educational purposes.

Baltijos jūros regiono mažųjų uostų tinklo atkūrimas, 2002 m. Nuotr. G. Gražulevičiaus

Preserving the maritime heritage together with the identity of the seaside and adapting it for modern purposes are the tasks that are being addressed by public and local authorities at different levels and on the initiative of individual people. The projects that are being implemented contribute to the process, too. Projects that are important for the preservation of the maritime identity include the following:

1) *Return of kurėnas (Lith. Kurėno sugrįžimas)*. This project has several goals: to revive construction and sailing traditions of the old ships of the Curonian Lagoon, kurėnas, in the lagoon; to introduce old customs of the region to people by organising expeditions, and to carry out educational programmes.

2) *Restoration of the network of small ports in the region of the Curonian Lagoon and the delta of the Nemunas River, and their accession to the system of small ports of the Baltic Sea region*. This project is