

WE ARE CONNECTED
BY THE SEA

MUS JUNGLIA
JÜRA

WE ARE CONNECTED BY THE SEA

A very long time ago, our far ancestors crawled from water to land. We don't remember their names and don't keep their portraits in the family photo album (did they have faces at all?). But we still feel the relentless, hard-to-name attraction to water. We feel a strange longing looking at the surface of the sea rippled by the wind. At different times, we might feel freedom, joy, loneliness, our temporality and insignificance, anxiety and desire, wonder and solemnity. The forms and voices of the waves that allure us are different every day.

WE ARE CONNECTED BY THE SEA

Cargo ships are slowly moving on the horizon. The storm throws ashore a pile of timber that tells the story of a disaster that befell a sailing ship several centuries ago in a probably similar storm. We pick up a stone covered in grains of sand with an imprint of a mollusc shell that lived millions of years ago. With its many voices, the sea tells countless stories. Marine stories about people and fish, about ships and treasures in their holds, about disasters and sails glowing in the sun.

WE ARE CONNECTED BY THE SEA

Stretched out on the white sand, we snooze under the scorching sun while our slow thoughts slowly turn into lazy dreams. The sea, with all its stories, sounds like one continuous sleep-inducing tone of a summer noon.

MUS JUNGIA JŪRA

Seniai seniai protėviai iššliaužė iš vandens į sausumą. Neprisimename jų vardų ir neturime jų veidų šeimos fotografijų albume (ar jie išvis turėjo veidus?). Bet tebejaučiame nenumaldomą, sunkiai įvardijamą trauką vandeniui. Žiūrėdami į vėjo šiauriamą jūros paviršių juntame keistą ilgesį. Kitą kartą jaučiame laisvę, džiaugsmą, vienatvę, savo laikinumą ir menkumą, jaučiame nerimą ir troškimą, nuostabą ir rimtį. Mus kviečiančios bangų formos ir balsai kasdien vis kitokie.

MUS JUNGIA JŪRA

Horizontu lėtai slenka laivai su krovniais. Audra į krantą išbloškia lentų krūvą, kuri pasakoja prieš kelis šimtmečius vykusių burlaivio dramą turbūt panašioje audroje. Pakeliame smėliu aplipusį akmenį su prieš milijonus metų gyvenusio moliusko kriauklės atspaudu. Savo daugybe balsų jūra pasakoja begalę istorijų – apie karo laivus, prekybinius laivus, žvejų laivus. Jūros istorijos apie žmones ir žuvis, laivus ir lobius jų triumuose, apie katastrofas ir saulės nušviestas bures.

MUS JUNGIA JŪRA

Išsitiesę ant balto smėlio snūduriuojame po kepinančiais saulės spinduliais, o lėtos mintys lėtai virsta tingiais sapnais. Jūra su visomis savo istorijomis skamba kaip vientisas migdantis vasaros vidudienio tonas.

WE ARE CONNECTED BY THE SEA

At the headland stands an old red brick fortress. The people who built it did it with war and the need to defend themselves in mind. The people who brought it back to life cared about the joy of discovery. The Lithuanian Maritime Museum is a place where you can discover many maritime stories. It's fun to simply pass through it: to run your eyes over colourful fish scales, to enjoy the unusual space of the museum. But it is much more interesting to slow down – to look closer and understand how many incredible stories the museum holds. This book is an outstretched hand inviting visitors to hear the voice of the sea.

WE ARE CONNECTED BY THE SEA

The closer you look at the exhibits, the clearer you will hear the voice of the sea. You will recognise it easily on the pages of this book, too – the voice that has witnessed the beginning of the sea, that knows its inhabitants, that sailed on all the ships, that is everchanging like the changing shape of sea waves, that freely dissects epochs, that is recognisable to anyone who has ever looked at the glimmering horizon of water.

MUS JUNGIA JŪRA

Kopgalyje stovi sena raudonų plytų tvirtovė. Ją statę žmonės galvojo apie karą ir būtinybę gintis. Ją naujam gyvenimui prikėlusiems žmonėms rūpėjo pažinimo džiaugsmas. Lietuvos jūrų muziejus yra vieta, kur galite atrasti daugybę jūros istorijų. Smagu jį tiesiog pereiti: akimis perbėgti spalvingais žuvų žvynais, džiaugtis neįprasta muziejaus erdve. Kur kas įdomiau pristabdyti žingsnį – įsižiūrėti ir suprasti, kiek daug neįtikėtinų istorijų slypi muziejuje. Ši knyga – ištiesta ranka lankytojui, norinčiam išgirsti jūros balsą.

MUS JUNGIA JŪRA

Kuo atidžiau žiūrėsite į eksponatus tuo aiškiau girdėsite jūros balsą. Ir šios knygos puslapiuose jį lengvai atpažinsite – mačiusį jūros pradžią, pažįstantį jos gyventojus, plaukusį visais laivais, kintantį kaip kinta jūros bangų forma, laisvai skrodžiantį epochas, skambesiu atpažįstamą kiekvienam nors kartą žiūrėjusiam į mirgantį vandenų horizontą.

A BRIEF HISTORY
OF THE LITHUANIAN
SEA MUSEUM

TRUMPA LIETUVOS
JŪRŲ MUZIEJAUS
ISTORIJA

THE LITHUANIAN SEA MUSEUM, A UNIQUE SITE OF MILITARY AND MARITIME HERITAGE

Perspiring from hard labour, the builders of the Nerija Fort in the 19th century probably did not realise that by constructing a military building, they were laying the foundations of one of the most popular museums in Lithuania. It is difficult to define when something starts—the whole chain of events has to be unwound.

Started in the 19th century, let's pause for a while in 1971 on 14 Herkus Mantas Street in Klaipėda. The Maritime Department of the Museum of Ethnography was opened at that address. The small space accommodated exhibitions of the shipping history and seashells. Immediately after its opening, the exhibitions attracted a great deal of curiosity, as exhibits spoke of distant, exotic lands and promised sea routes unrestricted by walls. A few more seconds on the time scale – in 1973 the abandoned Nerija Fort became a construction site. Until 1979, publically secret work was underway – it was an attempt to avoid attracting the attention of the highest authorities in Moscow to the construction of a new and impressive museum.

Living nowadays in an information society, it is hard to imagine the challenges faced by the creators of the Maritime Museum—they had to figure out a number of sophisticated technological solutions themselves and find the materials they needed. At that time, it was difficult to get even basic household items, let alone thick and convex glass of non-standard format for aquariums, for example. Even the territory of the Nerija Fort itself was not very hospitable—there were still many active explosives left there after World War II.

The main five creators of the Lithuanian Sea Museum are the architect Petras Lapė, Head of Restoration Workshops Algirdas Aukštuolis, restorers Vytautas and Laima Šliogeris, Chairman of Klaipėda Executive Committee Alfonsas Žalys and director of Klaipėda Maritime Museum, established in 1975, Aloyzas Každailis.

LIETUVOS JŪRŲ MUZIEJUS – UNIKALUS KARINIO IR JŪRINIO PAVELDO OBJEKTAS

Sukaitę nuo sunkaus darbo XIX a. Nerijos forto statytojai turbūt nė neįsivaizdavo, kad lipdydami karinės paskirties statinį, jie tuo pačiu metu deda pamatus vienam populiariausių Lietuvos muziejų. Sunku apibrėžti, kada kas prasideda – reikia išvynioti visą įvykių grandinę.

Pradėję XIX amžiuje, vėliau galime stabtelėti 1971 m. Herkaus Manto g. 14. Tuo adresu buvo atidarytas Kraštotyros muziejus Jūrų skyrius. Nedidelėse patalpose tilpo laivybos istorijos, jūrinių kriauklių ekspozicijos. Nuo pat atidarymo ekspozicinės erdvės gausiai traukė smalsuolius, juk eksponatai kalbėjo apie egzotiškus tolimus kraštus, žadėjo sienomis neapriojamus jūrų kelius. Dar kelios sekundės laiko skalėje – 1973 m. apleistas Nerijos fortas tapo statybų aikštele. Iki 1979 m. vyko viešai slapti darbai – nenorėta, kad informacija apie naujo, įspūdingo muziejus statybas šmėkščiotų prieš aukščiausio valdžios sluoksnio atstovų akis Maskvoje.

Gyvenant žinių visuomenėje sunku net įsivaizduoti, su kokiais iššūkiais susidūrė jūrų muziejaus kūrėjai – jiems patiems teko išmąstyti ne vieną sudėtingą technologinį sprendimą, ieškoti reikalingų medžiagų, juk anais laikais kartais buvo sunku gauti net elementarių buitinių dalykų, ką kalbėti apie, pavyzdžiui, storus ir gautus nestandartinio formato stiklus akvariumams. Net pati Nerijos forto teritorija buvo nelabai svetinga – po Antrojo pasaulinio karo joje buvo likę daug vis dar aktyvių sprogmenų.

Kaip pagrindiniai Lietuvos jūrų muziejaus kūrėjai įvardijami penki žmonės – architektas Petras Lapė, restauracinių dirbtuvių vadovas Algirdas Aukštuolis, restauratoriai Vytautas ir Laima Šliogeris, Klaipėdos vykdomojo komiteto pirmininkas Alfonsas Žalys bei 1975 m. įsteigto Klaipėdos jūrų muziejaus direktorius Aloyzas Každailis.

Prireikė daug išradingumo ir atkaklumo, kol Nerijos fortas



It took a great deal of ingenuity and perseverance for the Nerija Fort to be adapted for the museum use. Among the things that demanded the most inventiveness should be mentioned, for example, the water filtration system—various aquarium inhabitants needed different qualities of water and there was little knowledge of how to design such a system. Not only did the creators have to figure out the principle of the water filtration system but also what materials to use to make it – having chosen plastic, they had to look for it all over the USSR. The building of the round aquarium and the central redoubt required special construction structures. The aforementioned special massive glass, and not just any but of French production, was found in the south of Ukraine. Admittedly, not all the ingenious decisions would be approved today. For example, when collecting explosives, the excavator cabin was “protected” by a sheet of steel with slots for viewing.

When creating the museum, it was intended to preserve the historic fort as much as possible. Director Aloyzas Každailis managed to travel to Germany and in the Merzerburg Historical Archive he found technical drawings of the Nerija Fort. The drawings helped to preserve the authenticity of the site. The central redoubt of the fortress was adapted for the aquarium and the marine fauna exhibition, casemates under the rampart were well suited for exhibiting the shipping history, while old and modern anchors found their place on cannon platforms. Also there were installed outdoor pools for seals and sea lions and a penguinarium for the museum’s first inhabitants—penguins. On the way to the museum, a platform for veteran-ships has been raised, where visitors can admire the museum’s largest exhibits—ships weighing as much as several hundred tons, while the old traditions of fishermen’s life come alive in the seaside fisherman’s ethnographic farmstead.

Speaking about the beginnings of the Lithuanian Sea Museum, it is important to mention not only the physical transformation

buvo pritaikytas muziejaus reikmėms. Kaip daugiausiai išmonės pareikalavusius dalykus galima minėti, pavyzdžiui, vandens filtravimo sistemą – įvairiems akvariumo gyventojams reikėjo skirtingų savybių vandens, o žinių, kaip kurti tą sistemą daug nebuvo. Teko patiems išmąstyti ne tik vandens filtravimo sistemos veikimo principą, bet ir medžiagas, iš kurių ją reikės gaminti – pasirinkus plastiką teko jo ieškoti po visą SSRS. Apvalaus akvariumo ir centrinio reduto statymo darbams reikėjo specialių statybinių konstrukcijų. Jau minėti specialūs didžiuliai stiklai taip pat ne šiaip bet kokie, o prancūzų gamybos, buvo rasti Ukrainos pietuose. Tiesa, ne visi išradingi sprendimai būtų palankiai priimami šiandien, pavyzdžiui, prireikus surinkti sprogmenis, ekskavatoriaus kabina buvo „apsaugota“ plieno lakštu su įpjovomis žiūrėjimui.

Kuriant muziejų buvo užsibrėžta kiek įmanoma išsaugoti istorinį fortą – A. Každailiui pavyko išvykti į Vokietiją, kur Merzerburgo istoriniame archyve rado Nerijos forto statybos brėžinius. Jie leido išlaikyti erdvės autentiškumą. Centrinis tvirtovės redutas buvo pritaikytas akvariumui ir jūrų faunos ekspozicijai, kazematai po pylimu puikiai tiko eksponuoti laivybos istoriją, pabūklų aikštelėse vietą surado senoviniai ir modernūs inkarai. Čia taip pat buvo įrengti lauko baseinai ruoniams ir jūrų liūtams bei pingvinariumas pirmiesiems muziejaus gyventojams – pingvinams. Pakeliui į muziejų iškilo laivų-veteranų aikštelė, kurioje lankytojus stebina didžiausi muziejaus eksponatai – net kelis šimtus tonų sveriantys laivai, o senosios žvejų gyvenimo tradicijos atgyja pajūrio žvejo etnografinėje sodyboje.

Kalbant apie Lietuvos jūrų muziejaus pradžią svarbu paminėti ne tik fizinę forto transformaciją – atskiras iššūkis buvo ekspozicijų surinkimas. Reikėjo užpildyti milžiniškas naujojo muziejaus erdves, o išvykos į užsienį juk tuo metu buvo labai ribojamos. Pirmosios dvi ekspedicijos vyko 1975 m. įsipašius į žvejų laivus – žvejai traukė žuvis, o muziejaus atstovai jų laimikyje ieškojo pačios įvairiausios jūros faunos – jūros žvaigždžių, murenų ir kt. Į tikrą rimtą mokslinį laivą pavyko įsipašyti po metų. Tuomečio



of the fort—the collection of exhibits also presented a challenge. The enormous spaces of the new museum had to be filled, but the trips abroad were very limited at the time. The first two expeditions took place in 1975 when the creators of the museum talked their way onto fishermen's boats – fishermen pulled up fish and the museum staff searched among their catch for various marine animals—starfish, Morey eels and other. It took a year to get onto a real research vessel. Specialists of the museum joined a large-scale expedition on the new ship of the Leningrad Institute of Marine Biology, and Algirdas Stankevičius, a biologist of the Lithuanian Sea Museum, had to learn to dive.

The exhibitions of the museum are constantly updated and upgraded.

A BRIEF HISTORY OF THE DOLPHINARIUM

After few years since the Sea Museum opened its doors to the visitors, the Dolphinarium followed. The construction of the latter began in 1987, however the title of the ambitious project was "Reconstruction of Animal Pools". As was the case with the Sea Museum, the initiators of the project were cautious not to annoy supreme authorities with the ambition.

Following the construction of the Sea Museum, the developers of the Dolphinarium already had a lot of knowledge and experience, but they still had to rack their brains in search of financing, building materials, and technological solutions. The director of the museum, Aloyzas Každailis, had to visit thousands of institutions and organizations looking for materials and making deals that today sound absolutely incredible. For example, in Siberia, in exchange for fractioned sand for seawater filters, he was asked to provide two trucks of red bricks. In Militopolis, Ukraine, where Aloyzas Každalis was looking for refrigerating

Leningrado Jūrų biologijos instituto nauju laivu išsiruota į didelę ekspediciją, o prie jos prisijungusiam lietuviui jūrų muziejaus atstovui biologui Algirdui Stankevičiui teko išmokti nardyti.

Muziejaus ekspozicijos nėra statiškos – jos nuolat atnaujinamos ir tobulinamos.

DELFINARIUMAS. TRUMPA ISTORIJA

Iš pradžių duris atvėrė jūrų muziejus, po jo sekė delfinariumas. Pastarojo statybos buvo pradėtos 1987 m., o ambicingas statybų projektas užvadintas kaip „Gyvūnų baseinų kapitalinis remontas“. Kaip ir jūrų muziejaus atveju – nenorėta savo užmojais erzinti aukščiausios valdžios.

Delfinariumo kūrėjai jau turėjo įgiję nemažai teorinių ir praktinių žinių po jūrų muziejaus statybų, bet vis tiek teko pasukti galvą ieškant finansavimo, statybinių medžiagų, įvairių technologinių sprendimų. Muziejaus direktoriui Aloyzui Každailiui besidairant medžiagų teko nemažai pavažinėti, sudaryti šiandien visiškai neįtikėtinais skambančių sandorių. Pavyzdžiui, Sibire tariantis dėl frakcionuoto smėlio jūros vandens filtrams mainais buvo paprašyta dviejų sunkvežimių raudonų plytų. Militopolyje Ukrainoje ieškant šaldymo kamerų žuvims, kuriomis bus šeriami delfinai, tenykštės gamyklos direktorius jas pažadėjo už tuomet labai populiarių Lietuvoje gamintą televizorių „Šilelis“, arba, Maskvoje, kompresoriai pumpuoti Baltijos jūros vandeniui buvo perleisti sutikus „išrūpinti“ gamyklos direktoriui dvi savaites poilsio prabangiam Palangos viešbutyje, o darbuotojams vietas poilsio namuose. Tuo metu jau stipriai klibančioje SSRS barteriniai mainai buvo tapę normaliu dalyku.

Dar įdomesni dalykai prasidėjo susimąščius iš kur atkraustyti delfinariumo gyventojų – delfinų. Smulkmena, kad su pasta-raisiais Klaipėdoje iki tol nebūta jokių pažinčių. Bet delfinariumo



chambers to store fish to feed the dolphins, the manager of the local factory in exchange for the favour asked for then-popular Lithuanian-made TV set "Šilelis". Or, in Moscow, in exchange for sea water compressors, A. Každalis had to arrange a two-week holiday in a luxury hotel in Palanga resort for the director and accommodation in rest-houses for other staff of the factory. At that time, barter exchanges had become a normal thing in already wobbly economy of USSR.

Another challenging issue was the inhabitants of the dolphinarium—the dolphins. A small detail—Klaipėda was familiar with those creatures not at all. However, the creators of the dolphinarium who had already been experienced in overcoming various obstacles were certainly not deterred by that. First, they searched for dolphins in Batumi, Sakartvelo, and later even travelled as far as Cuba. When it became clear that the dolphins are not a thing to simply stumble upon, Každailis received a mysterious call—the caller inquired if he still needed dolphins and promised to provide them. The museum director went to Moscow where the meeting concerning dolphins took place in the intermediary's apartment. It transpired that a military dolphinarium in Crimea-Sevastopol was being dissolved, and the agreement to acquire five dolphins for two million Roubles was made.

On September 21 1993, the dolphins arrived in Klaipėda. They were brought by plane and after by specially equipped trucks. During the trip, the dolphins were accompanied by a biologist, a veterinarian, and a trainer. The biologist who came with dolphins stayed in Klaipėda for few months and the trainer stayed for a year to train local trainers and veterinarians.

The dolphinarium was opened at the end of April 1994 (p. 32, photo from the Lithuanian Sea Museum collection). Presently, it hosts Black Sea bottlenose dolphins and California sea lions. Since 2003, dolphin therapy sessions are being arranged there.

In 2010–2013 the dolphinarium was reconstructed (p. 33, photo by E. Lasys).

kūrėjų, kurie jau buvo peržengę kalnus įvairiausių kliūčių tai tikrai neatbaidė. Delfinų jie ieškojo pirmiausia Batumyje, Gruzijoje, vėliau buvo nuvykę net iki Kubos. Kai jau atrodė, kad delfinai šiaip sau nesimėto, A. Každailis sulaukė mįslingo skambučio – skambintojas pasiteiravo ar jam dar reikia delfinų ir pažadėjo, kad gali jų parūpinti. Muziejaus direktorius išsiruošė į Maskvą, susitikimas dėl delfinų vyko tarpininko būte. Pasirodo Kryme–Sevastopolyje buvo išformuojamas karinis delfinariumas, susitarta dėl penkių delfinų perėmimo už du milijonus rublių.

1993 m. rugsėjo 21 dieną delfinai atvyko į Klaipėdą. Jie buvo atskraidinti lėktuvu ir specialiai jų transportavimui parengtais sunkvežimiais atgabenti į delfinariumą. Kelionės metu delfinus lydėjo biologė, veterinariė ir trenerė. Biologė Klaipėdoje liko kelis mėnesius, trenerė – visus metus – reikėjo paruošti būsimus delfinų trenerius, veterinarus.

Pats delfinariumas buvo atidarytas 1994 m. balandžio pabaigoje (psl. 32, nuotrauka iš Lietuvos jūrų muziejaus archyvo). Jame vyksta delfinų – Juodosios jūros afalinų ir Kalifornijos jūros liūtų pasirodymai. Nuo 2003 m. vykdomi delfinų terapijos seansai.

2010–2013 m. vyko delfinariumo rekonstrukcija, delfinai tuo metu atostogavo Graikijoje. Grįžo į tris kartus erdvesnius baseinus gyvūnams (33 psl. E. Lasio nuotrauka).

1 STORIES FROM
THE PAST OF THE
NERIJA FORT

1 ISTORIJS IS
NERIJOS FORTO
PRAEITIES

KOPGALIS

The Curonian Spit began to form only about 5,000 years ago – it is a real geological baby. The spit's body was growing from south to north, so its cusp, called Kopgalis, is the youngest and freshest part of the spit. In fact, if people had not taken up planting the forest and had not trampled that cusp with the southern pier, the spit would have continued further. In 1770, following a ferocious storm, a massive sand dune collapsed into the lagoon. The shipping channel was blocked and the port was paralysed. The people of Klaipėda did not like such an invasion of sand. They preferred to receive ships coming in and departing, and they also needed an exit to the sea. The Curonian spit and its disobedient sands had to be tamed.

Kopgalis completed its formation in the 19th century.

In 1814–1975, there also existed a Kopgalis settlement. The first villagers had to be very resilient – the poor soil had to be fertilised well, and natural disasters used to cause constant problems. For example in 1824, during a storm, Kopgalis became shortly separated from the rest of the Curonian Spit as water ate the dunes and broke through. The storms would periodically destroy residents' houses and gardens. What did the inhabitants of Kopgalis do? They were fishermen, sand planters, and ballasters. They also were hired to build the southern pier, the quays, the Nerija Fort and the fortifications.

World War II interrupted the established way of life. The residents of Klaipėda and the inhabitants of Kopgalis left their homes and did not return after the war. New people were settling in the village. After World War II, Kopgalis became a closed area controlled by the military. The inhabitants of the city could to freely access the beach of Kopgalis only in 1975.

To go to work in the city, the inhabitants of Kopgalis took boats and, later on, ferries. For such commuting, they had special permits. Living in a military-controlled area was like living under

KOPGALIS

Kuršių Nerija pradėjo formuotis tik prieš beveik 5000 metų – tikras geologinis kūdikis. Nerijos kūnas augo iš pietų į šiaurę, tad jos smaigalys, vadinamas Kopgaliu, yra jauniausia ir šviežiausia nerijos dalis. Tiesą sakant, jei žmonės nebūtų susiėmę sodinti miško ir nebūtų to smaigalio sutramdę pietiniu molu – nerija būtų tįsusi ir toliau. Mačiau, kaip 1770 m. po stiprios audros didžiulė smėlio kopa įvirto į marias. Laivybos kanalas buvo užneštas smėliu, o uosto darbas paralyžuotas. Klaipėdiečiams tokia smėlio invazija nepatiko, mat jiems rūpėjo priimti atplaukiančius laivus, išlydėti išplaukiančius, o ir patiems reikėjo kelio į jūrą. Nerija ir jos neklusnūs smėlynai turėjo būti sutramdyti.

Kopgalis baigė formuotis XIX a.

1814–1975 m. egzistavo ir Kopgalio gyvenvietė. Pirmieji kaimo gyventojai turėjo būti labai atsparūs – norint ką nors išsiauginti skurdžioje žemėje reikėjo ją gerai tręšti, gamtos gaivalai pridarydavo nemažai problemų, pavyzdžiui 1824 m. audros metu Kopgalis trumpam buvo atskirtas nuo likusios Kuršių Nerijos – vanduo pragraužė kopas. Audros taip pat periodiškai naikindavo gyventojų namus, daržus. Ką veikė Kopgalio gyventojai? – tai buvo žvejų, smėlynų apželdintojų bei balasto krovėjų kaimas. Darbininkų reikėjo statant ir pietinį molą, krantines, Nerijos fortą bei įtvirtinimus.

Antrasis pasaulinis karas pertraukė nusistovėjusią gyvenimo rutiną. Iš savo namų pasitraukė Klaipėdos gyventojai, tą patį padarė ir kopgaliečiai. Po karo jie nebesugrįžo. Kaime kūrėsi nauji žmonės. Po Antrojo pasaulinio karo Kopgalis buvo kariškių kontroliuojama uždara teritorija. Miesto gyventojai į Kopgalio pliažą laisvai patekti galėjo tik nuo 1975 m.

Į darbą mieste Kopgalio gyventojai plaukdavo valtimis, vėliau keltu, šioms kelionėms jie turėjo specialius leidimus. Kadangi gyveno kariškių kontroliuojamoje teritorijoje, buvo tarsi po padidinauju stiklu – net paprasta giminių viešnagė kam nors galėjo

a magnifying glass—the locals had to notify the border guards about every common visit of their friends or relatives in advance.

When in Kopgalis, find time to stop at the old Kopgalis cemetery. The inhabitants of Smiltynė and Kopgalis were buried there. After the war, the cemetery was closed. Here you can visit the grave of Liudvikas Stulpinas (Ludwig Stulping, 1871-1934), the first Lithuanian sea captain, Aloyzas Každailis (1943-2018), the founder of the Lithuanian Sea Museum, historian and writer. The historical cemetery is surrounded by a metal fence, made of fence parts preserved from the central Klaipėda cemetery.

THE NERIJA FORT – A UNIQUE SITE OF MILITARY AND MARITIME HERITAGE

Do you remember the times when Klaipėda was famous for its military fortifications? The city was guarded by cannon ramparts and a vigilant city guard. Today, only a few fragments remain of that large infrastructure. And, of course, no cannons. However, one of the most interesting places where you can still encounter words like fosse, casemates, posterns, redoubts, caponiers is the Nerija Fort. Penguins, seals, shells and nautical exhibits may have taken over this fortification, but it still preserved the features of the Prussian military site.

Construction of the Nerija Fort began in 1865 and continued intermittently until 1871. This fort, together with the Forest Fort which was built in the mainland of Klaipėda, was supposed to guard the sea gate—the entrance to Klaipėda port.

Standing outside the fort, you can see a defensive moat and hexagonal ramparts with three caponiers sticking out of them (the latter are connected to the courtyard by posterns). The bridge is the only entrance to the fort. In the yard, there is a circular central redoubt, underneath the earthworks—casemates and gunpowder warehouses. Interesting, once the fort

pasirodyti įtartina, apie būsimus svečius reikėjo iš anksto įspėti pasieniečius.

Kopgalyje raskite laiko stabtelėti senosiose Kopgalio kapinaitėse. Jose laidoti Smiltynės ir Kopgalio gyventojai, po karo šios kapinės buvo apleistos. Jose galite aplankyti pirmojo Lietuvos jūrų kapitono, Liudviko Stulpino (1871-1934 m.) kapą. Čia palaidotas ir Lietuvos jūrų muziejaus kūrėjas, istorikas, rašytojas Aloyzas Každailis (1943-2018 m.). Istorines kapines juosia metalinė tvora, ją sudaro iš centrinių Klaipėdos kapinių išsaugotos metalinių tvorelių dalys.

NERIJOS FORTAS – VIENINTELIS TOKS KARINIO IR JŪRINIO PAVELDO OBJEKTAS

Prisimenate tuos laikus, kai Klaipėda garsėjo savo kariniais įtvirtinimais? Miestą saugojo patrankomis apginkluoti pylimai, budri miesto sargyba. Šiandien iš visos didelės struktūros likę tik keli fragmentai. Ir aišku jokių patrankų. Viena įdomiausių vietų, kur galite sužinoti, ką reiškia tokie dideli žodžiai kaip fosa, kazematai, poternos, redutas, kaponieriai ir t.t. yra Nerijos fortas. Gal šį orų įtvirtinimą dabar ir yra užvaldę pingvinai, ruoniai, kriauklės, laivybos istoriją pasakojantys eksponatai, bet taip pat jis yra ir išlikęs vienintelės Lietuvoje jūrų tvirtovės fortas.

Nerijos forto statybos prasidėjo 1865 m. ir su pertraukomis tęsėsi iki 1871 m. Šis fortas, kartu su vėliau žemyninėje Klaipėdos dalyje pradėtu statyti Miško fortu turėjo saugoti jūros vartus – įplauką į Klaipėdos uostą.

Dairydamiesi nuo žemės pamatysite gynybinį griovį ir šešiakampio formos pylimus, iš jų kyšančius tris kaponierius (pastaruosius su kiemu jungia poternos). Į forto vidų galima pakliūti tik tiltu. Kieme stovi apvalus centrinis redutas, po žemių pylimais – kazematai, parako sandėliai. Įdomu tai, kad jį pastačius fortas taip ir nebuvo panaudotas pagal paskirtį, tik kelioms dienoms

was built, it was never used for its intended purpose, except for a few days during World War I, when the city was occupied by Russian troops and it provided shelter for the townspeople seeking refuge. At the very end of the 19th century, the cannons were removed and the fort was handed to the port. In the central redoubt, former rooms of soldiers were settled down by families of the port employees. During the interwar period, the defensive moat of the fort was connected to the lagoon, thus turning it into a harbour. Border police ships were moored there and boat rentals were operating there.

When Germany annexed the Klaipėda region in 1939, the military took over the Nerija Fort once again. At the end of World War II, retreating German troops tried to blow up the fort – the redoubt and the bridge over the defensive moat were ruined. After the war, the fort was taken over by Soviet border guards.

Preparing to transform the Nerija Fort into the Sea Museum, large quantities of explosives were found in the area. Few decades later, during the reconstruction of the Lithuanian Sea Museum in 2014–2017 big number of explosives were found and removed from the territory.

SEMAPHORE. WHAT IS IT?

If you had visited Kopgalis a little – at least a century – earlier, the first thing to catch your eye would have been the strange structure stretching upward like a gigantic cousin of a bicycle with a tall mast and the letters L and B next to its wheels. If you were not sea people or inhabitants of old Klaipėda, you would have struggled to guess what you saw in front of you.

It was a meteorological semaphore, a signalling device indicating the strength and direction of the wind. The semaphore and the signalling station for ships were erected in Kopgalis in

per Pirmąjį pasaulinį karą, kai miestą buvo užėmę rusų kariai, priglaudė saugaus prieglobsčio ieškojusius miestiečius. Jau pačioje XIX a. pabaigoje patrankos buvo pašalintos, o fortas perduotas uostui. Centriniam redute, vietoj kareivių įsikūrė uosto tarnautojų šeimos. Tarpukariu uždaras apsauginis forto griovys buvo sujungtas su mariomis, taip jį paverčiant uostu, jame švartavosi pasienio policijos laivai, veikė valčių nuoma.

1939 m. Vokietijai aneksavus Klaipėdos kraštą kariškiai vėl perėmė Nerijos fortą savo žinion. Antrojo pasaulinio karo pabaigoje atsitraukdami vokiečių kariai mėgino išsprogdinti fortą – sprogdintas redutas, tiltas per gynybinį griovį. Po karo fortą perėmė sovietų pasieniečiai.

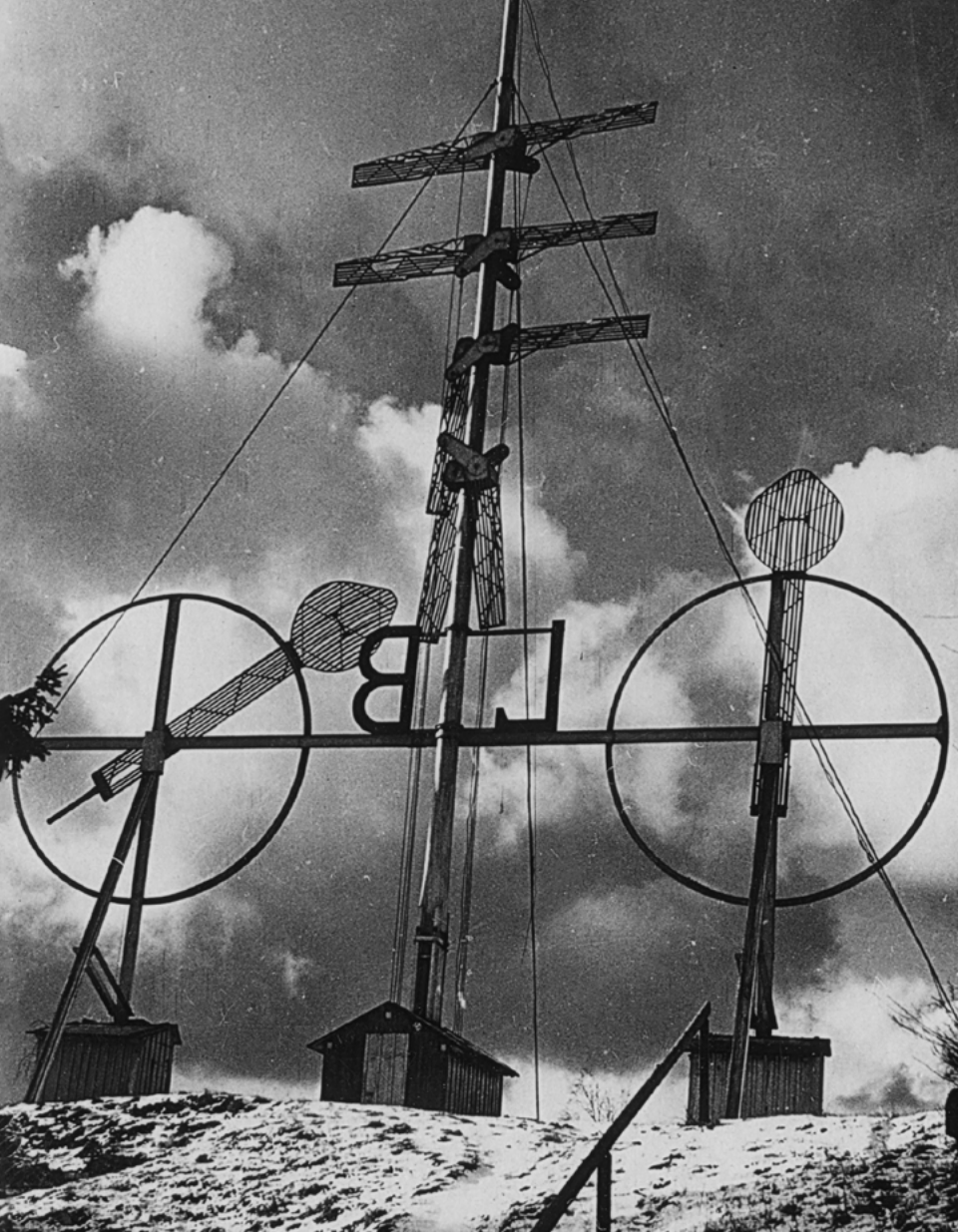
Nerijos fortą prikelti naujam gyvenimui, ruošiant jį transformuoti į jūrų muziejų teritorijoje buvo rasti dideli kiekiai sprogmenų. Nemažai sprogmenų buvo rasta ir atliekant Lietuvos jūrų muziejaus rekonstrukcijos darbus 2014–2017 m.

SEMAFORAS – KAS TAI?

Jeigu Kopgalyje apsilankytumėte šiek tiek anksčiau, bent šimtmečiu, bene pirmas žvilgsnį patraukiantis dalykas būtų keista aukštyn išstypusi konstrukcija. Lyg gigantiškas dviračio pusbrolis su aukštu stiebu, bei „L“ ir „B“ raidėmis šalia ratų. Jei nesate jūros žmonės ar senosios Klaipėdos gyventojai – nelabai atspėsite, ką matote prieš save.

Tai – meteorologinis semaforas, signalinis įrenginys, nurodantis vėjo stiprumą ir kryptį. Semaforas ir signalinė stotis laivams Kopgalyje iškilo 1902 m. Semaforo rodmenys geru oru buvo matomi net iki 11 kilometrų atstumu nuo kranto, juos taip pat galėjo skaityti ir Klaipėdos uoste stovinčių laivų kapitonai (44 psl. nuotrauka iš Lietuvos jūrų muziejaus rinkinio).

Ant semaforo stiebo pritvirtintų horizontalių lentelių skaičius



1902. In good weather, the semaphore signs could be seen up to 11 kilometres from the shore, and could also be read by captains of ships standing in the port of Klaipėda (p. 44, photo from the Lithuanian Sea Museums collection).

The number of horizontal plates on the semaphore stem indicated the wind strength in points, while the large circles with arrows in the centre indicated the direction of the wind. Why two circles? The first one, with letter L, showed the direction and strength of the wind on the Liepaja side and the second, with letter B, informed about the wind on the Brūsterort side (present-day Kaliningrad territory).

As the meteorological conditions were constantly changing, the semaphore signals were adjusted accordingly by the semaphore keeper. The keeper changed the semaphore signals three times a day according to the information about the weather conditions received by telegraph from Liepaja and Brūsterort.

A LEGEND OF THE NERIJA FORT

Maybe it happened yesterday or a bit earlier, when the townspeople began whispering to each other about a tunnel under the lagoon connecting the Nerija Fort to the town. Some kept saying that the tunnel led to the Courthouse (in Jūros Street), the others stated that it connected the fort with Klaipėda Castle. It would be convenient to use that tunnel on chilly days of late autumn, winter or early spring – no need to wait for the ferry suffering the biting wind. The only trouble is that nobody knows where the entrance to the tunnel hides.

Talk about the mysterious tunnel dates back to the end of the 19th century. At that time, reconstruction works in Klaipėda Castle and the Nerija Fort were going on. The workers who spent their days in the dimly lit numerous posterns of the castle

nurodydavo vėjo stiprumą balais, o didžiuliai skrituliai su centre pritvirtintomis rodyklėmis rodė vėjo kryptį. Kodėl du apskritimai? Skaitymą palengvina „L“ ir „B“ raidės – vienas apskritimas nurodė vėjo kryptį ir stiprumą Liepojos pusėje, o kitas – Brūsterorto pusėje (dabartinė Kaliningrado teritorija).

Semaforo signalinius rodmenis keičiantis meteorologinėms sąlygoms taisydavo semaforo prižiūrėtojas. Telegrafu iš Liepojos ar Brūsterorto gavęs informaciją apie sąlygas tarnautojas tris kartus per dieną atitinkamai sureguliuodavo ir semaforo signalus.

Nerijos fortą prikelti naujam gyvenimui, ruošiant jį transformuoti į jūrų muziejų teritorijoje buvo rasti dideli kiekiai sprogmenų. Nemažai sprogmenų buvo rasta ir atliekant Lietuvos jūrų muziejaus rekonstrukcijos darbus 2014–2017 m.

NERIJOS FORTO PADAVIMAS

Gal vakar, gal šiek tiek seniau miestiečiai tarpusavyje buvo pradėję šnabždėtis, kad po mariomis yra Nerijos fortą su miestu jungiantis tunelis. Vieni sako, kad tunelis veda iki Teismo rūmų (Jūros g.), kiti, kad jis fortą jungia su Klaipėdos pilimi. Patogu būtų tuo tuneliu pasinaudoti žvarbesnėmis vėlyvo rudens, žiemos ar ankstyvo pavasario dienomis – nei kelto laukti, nei kęsti besikan-džiojantį vėją. Tik bėda, kad niekas nežino, kur paslėptas jėgimas.

Kalbos apie paslaptinę tunelį atsirado XIX a. pabaigoje. Tuo metu vyko rekonstrukcijos darbai Klaipėdos pilyje ir Nerijos forte. Blausiai apšviestose, daugybės pertvarų padalintose pilies poternose dirbusiems darbininkams galėjo kilti buvimo tunelyje įspūdis. Prie kalbų apie tunelį atsiradimo prisidėjo ir 1870–1874 m. vykę telegrafo kabelio po mariomis tiesimo darbai.

Po Antrojo pasaulinio karo miestiečiai neturėjo laisvo priėjimo prie miesto piliavietės, tad raudonų plytų Teismo rūmai vizualiai siejosi su raudonų plytų Nerijos fortu – dėl to tunelis naujųjų

may have had the impression of being in a tunnel. The talk of the tunnel was also supported by another project, the laying down of the telegraph cable across the lagoon in 1870-1874.

After World War II, the townspeople did not have free access to the city castle grounds, but the red-brick Courthouse could be visually associated with the red-brick Nerija Fort, which in the minds of new inhabitants of the city transported the tunnel from the castle to the Courthouse.

Until now, no one has found the entrance to the mysterious under-lagoon tunnel and it remains just a legend associated with the Nerija Fort that stirs people's imagination.

miesto gyventojų sąmonėje iš pilies persikėlė į Teismo rūmus.

Kol niekas neatrado įėjimo į paslaptinį tunelį po mario-
mis – jis lieka tik vaizduotę jaudinančiu fantastiniu Nerijos forto
padavimu.

2 TALES FROM THE
NAVIGATION HISTORY

2 LAIVYBOS ISTORJOS
PASAKOJIMAI

2—1 Traditions from the
depths of centuries

2—1 Tradicijos iš amžių
gūdumos

THE DUGOUT BOAT – LUOTAS- OF THE PLATELIAI LAKE

Thousands of years-old traditions can disappear one day. Almost without a trace. How many present day people know what a dugout is? In spite the fact, that they were used in inland waters until the mid 20th century, today they are almost forgotten. Everybody can recognise a boat and many have been in one or even worked the paddles, or maybe counted the fish in the water or stars in the sky. The boat is much younger than the dugout that was used in the Stone Age. It is merely a baby.

The Lithuanian Sea Museum exhibits a very well-preserved dugout, luotas in Lithuanian–hollowed out from a solid oak trunk in the 16th century. Participants of the underwater archaeological expedition organised by Klaipėda University “fished” it out in the Plateliai Lake from the depth of ten meters. Once lifted up from the bottom of the lake, the dugout was kept in a special conserving liquid for four years to prevent it from damage.

Several dugout boats have been found in the Plateliai Lake so far. All of them are unique–longer than the other previously discovered dugouts of lakes, more ornate and of exceptional shape. Usually, the dugouts used in the lakes were three or four meters long, while the ones found in Plateliai exceeded five meters. It is believed that the special dugouts could belonged to the inhabitants of the castle rather than to ordinary fishermen. The location of their discovery supports the assumption–they were found between the Šventorkalnis peninsula and Pilies Island. On the island, there used to stand a castle which temporary belonged to the royal family – the Grand Duke of Lithuania Sigismund II Augustus and his mother Bona Sforza. On the peninsula, there was a manor house and the first Plateliai settlement was nearby.

Lithuanians use to make massive and quite heavy dugouts from various types of wood. The production of such dugouts was

PLATELIŲ EŽERO LUOTAS

Tūkstančius metų skaičiuojančios tradicijos gali imti ir išnykti. Beveik be pėdsakų. Kiek žmonių šiandien bežino, kas yra luotas? Nesvarbu, kad jie vidaus vandenyse buvo naudojami iki XX a. vidurio – šiandien beveik pamiršti. Štai valtį pažins visi, daug kas bus ir joje sėdėjęs, irklais mojavęs, žuvis vandenyje ar žvaigždes danguje skaičiavęs. Valtis daug jaunesnė už jau akmens amžiuje naudotą luotą, kūdikis.

Lietuvos jūrų muziejuje eksponuojamas vienas toks labai ypatingas luotas – labai gerai išsilaikęs, XVI a. išskobtas iš vientiso ažuolo kamieno (56 psl. E. Lasio nuotrauka). Klaipėdos universiteto povandeninės archeologijos ekspedicijos dalyviai jį „sužvejojo“ Platelių ežere dešimties metrų gylyje. Iš vandens ištrauktas luotas kad nesunykėtų dar keturis metus buvo konservuojamas specialiame skystyje.

Platelių ežere kol kas rasti keli luotai, visi jie unikalūs – ilgesni už kitus iki šiol rastus ežeruose naudotus luotus, dekoratyvesni, išskirtinės formos. Dažniausiai luotai, kuriais plaukiota ežeruose siekdavo trijų ar keturių metrų ilgį, o rastieji Plateliuose viršija ir penkis metrus. Manoma, kad šių luotų formos išskirtinumą sąlygojo tai, kad jie turėjo priklausyti ne paprastiesiems žvejams, o pilies arba dvaro gyventojams. Jų radimo vieta taip pat palaiko šį spėjimą – jie aptikti tarp Šventorkalnio pusiasalio ir Pilies salos. Saloje buvo pilies, vienu metu priklausiusi karališkai šeimai – Lietuvos didžiajam kunigaikščiui Žygimantui Augustui bei jo motinai Bonai Sforcai. Tuo tarpu pusiasalyje buvo dvarvietė, stovėjo bažnyčia, netoliese ir pirmoji Platelių gyvenvietė.

Masyvius ir gana sunkius luotus lietuviai gamino iš įvairių rūšių medienos. Jų gamyba buvo gana sudėtinga, manoma, kad žmogus mosuodamas įvairiais įrankiais galėjo užtrukti ir iki mėnesio. Luotai naudoti ir kaip susisiekimo ir kaip transportavimo priemonė, bet lyginant su valtimis jie ne tokie stabilūs, sunkiau valdomi.



Navigation History Exhibition



Laivybos istorijos ekspozicija

quite complicated—it could take up to a month for one person to make one using various tools. Dugouts were used both, for travelling and for transporting things. Compared to boats, they were less stable and more difficult to handle.

So far, the oldest dugout in the world was found not far from Klaipėda—in the Netherlands. It is believed to have been made 8 000 years ago.

THE GUINEAN PIROGUE FROM THE 2ND HALF OF THE 20TH CENTURY

The museum exhibits not only the dugout (luotas) but also a pirogue, a more humble and much younger relative of the Plateliai Lake dugout from Guinea in West Africa. This pirogue was found floating empty about one and a half hundred kilometres away from the shore. The fate of the crew remains a complete mystery.

Like the dugout, a pirogue is hollowed out from a solid tree trunk. To this day, pirogues are used by fishermen in Africa for transporting cargoes and passengers. If overloaded, a low-sided pirogue can tip over. To increase the stability, a float is attached to its side. Sometimes pirogues are equipped with a mast to raise a sail on it or even with an engine.

Pirogues can go rivers, lakes, also into the ocean, and they can pass through swampy areas. In ancient times, pirogues were used not only for fishing but also in the extremely dangerous hippopotamus hunting.

THE *KON-TIKI* MODEL

Once, while talking about the Polynesian Islands, I argued with an acquaintance of mine, Thor Heyerdahl, a Norwegian. He

Kol kas seniausias pasaulyje luotas yra rastas ne taip jau toli nuo Klaipėdos – Olandijoje, spėjama, kad jis sumeistrautas prieš 8000 tūkstančius metų.

GVINĖJOS PIROGA XX A. II P.

Muziejuje galite pamatyti ne tik luotą, bet ir pirogą – ne tokią prašmatnią ir gerokai jaunesnę Platelių luoto giminaitę iš Gvinėjos vakarų Afrikoje. Ši piroga buvo rasta plūduriuojanti tuščia apie pusantro šimto kilometrų atstumu nuo kranto. Įgulos likimas yra tamsi mįslė.

Kaip ir luotas piroga išskaptuota iš vientiso medžio kamieno. Pirogomis Afrikoje iki šių dienų naudojasi vietiniai žvejai, jomis gabenami įvairūs kroviniai, keleiviai. Persistengus su kroviniu žemašonė piroga gali apvirsti. Siekiant padidinti stabilumą prie pirogos šono gali būti tvirtinamas plūduras. Kartais įstačius stiebą iškeliamą paprastą burę, šiandien kai kurie savo pirogoje įsimontuoja ir variklį.

Pirogomis plaukiojama upėse, ežeruose, išplaukiama į vandenyną, jomis įveikiamos pelkėtos teritorijos. Senovėje pirogos naudotos ne tik žvejyboje, bet ir itin pavojingoje hipopotamų medžioklėje.

„KON-TIKI“ MODELIS

Kartą kalbėdami apie Polinezijos salas susiginčijome su vienu pažįstamu, tokiu norvegu Thoru Heyerdahlu. Jis buvo šventai įsitikinęs, kad jas galėjo apgyvendinti ne atklydėliai iš Azijos, bet iš Pietų Amerikos. Anot jo, jie buvo geri jūreiviai ir kelionė Ramiuoju vandenynu jiems neturėjo būti pernelyg sunki. Kad įrodytų savo