

LIETUVOS JŪRŲ MUZIEJAUS  
RINKINIAI PRABYLA

# LAIVŲ MODELIAI

Romualdas Adomavičius  
Edvinas Ubis

Laivų modelizmo amatui

# Turiny

Laivas butelyje	7
Nuo upės iki jūros	19
Europa atsigrežia į jūras ir vadenynus	43
Burlaivių aukso amžius	97
Klaipėda – burlaivių uostas	141
Lietuva prie jūros ir jūroje	171
Raudonasis laivynas	212
Literatūra	318

LAIVAS  
BUTELYJE

# ROMUALDAS ADOMAVIČIUS

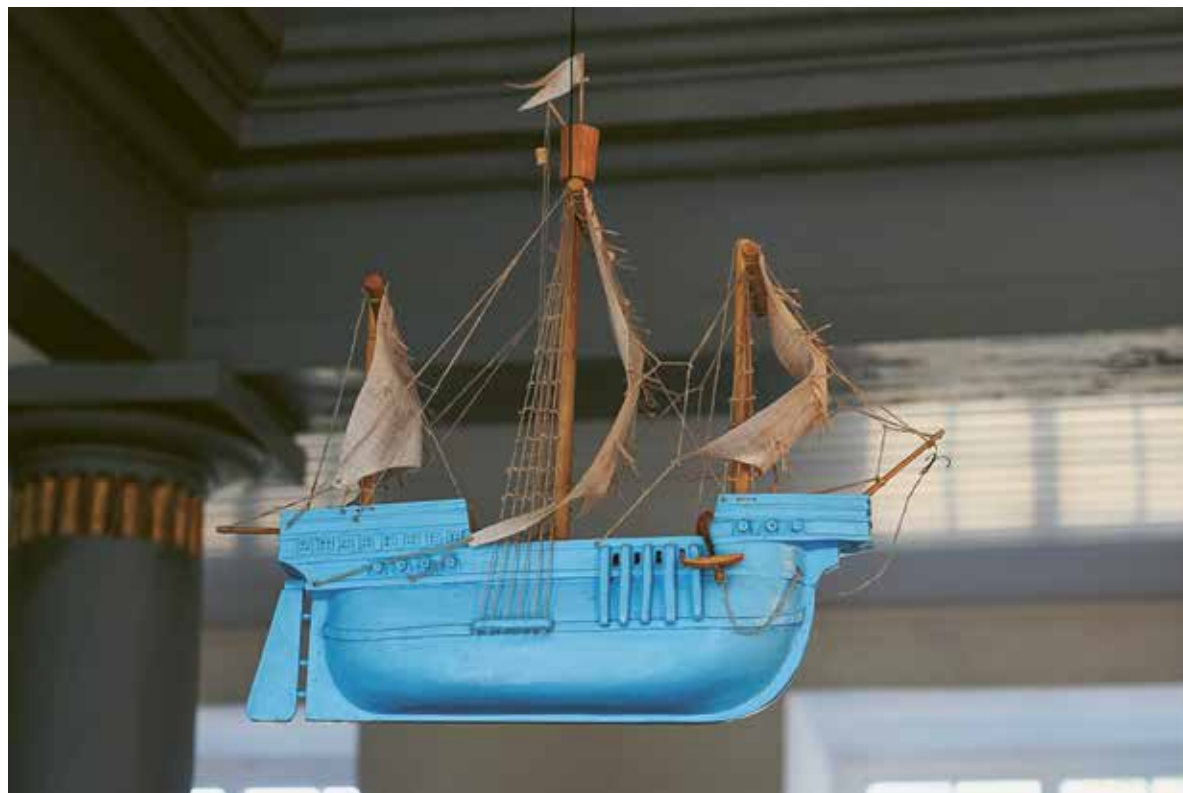
Pažvelgę į tuščią romo butelį įtalpintą kelių stiebų burlaivio modelį, dažnas negalime atsistebėti ir sukame galvą, kaip tai buvo padaryta ir kaip tas laivas „įplaukė“ į vidų pro siaurą butelio kakliuką? Laivas butelyje galbūt ryškiausiai mums atskleidžia laivų modelių kūrėjų amato subtilumą, įmantrumą ir skrupulingumą. Kaip ir tikro laivo statyba, modelio gamyba yra ne mažiau laiko ir meistrystės reikalaujantis amatas. Tai laivai, kurie, neturėdami sąlyčio su vandeniu, nardo istorijos bangose. Šiame leidinyje mes ne tik pristatome Lietuvos jūrų muziejaus laivų modelių rinkinį ir jį sudarančius kūrinius. Pasakojame ir apie istorinius laivus, kurie skrodė tikrus jūrų vandenį ir keitė pasaulį. Žmogus, tobulindamas laivybos priemones, atvėrė kelią į pasaulio pažinimą. Pasielkus laivynus, susiformavo šiuolaikinio mūsų pasaulio santvarka. Ir atsiradus naujoms technologijoms laivai bei jūreivystė išlieka reikšmingais veiksniais istorijos raidoje. Bet apie visa tai iš eilės. Verskit puslapį po puslapio, ir galbūt pavyks sužinoti, kaip tą burlaivį į butelį įtalpinti...



Nilo valtės modelis, apie 2000–1000 m. pr. Kr

Laivo modelis – pagamintas mažo mastelio tikro laivo atitikmuo, kopija, modelis. Dydžiai skiriasi nuo 1:6000 mastelio miniatiūrinių, 1:100–1:500 ekspozicinių iki 1:20–1:50, galinčių išlaikyti žmogų, modelių. Laivų modelių amatas senas kaip ir laivų statyba, siekiantis antikos laikus. Senovės egiptiečiai, graikai ir finikiečiai ypač pasižymėjo gamindami laivų modelius. Jų pavyzdžiai, rasti archeologinių kasinėjimų metu, suteikė svarbių žinių apie senąsias jūreivystės technologijas, socialinę ir ekonominę jūreivystės reikšmę. Laivas buvo vienas iš sudėtingiausių ankstyvųjų civilizacijų kompleksinių įrenginių, patobulinęs karybą, prekybą, susisiekimą. Modelių gamyba buvo laivo reikšmės kultūroje pripažinimas ir vertinimas. Modeliai naudoti aukojimui, kaip įkapės, namų apyvokos daiktai, meno dirbiniai ar žaislai. Pirmieji modeliai daryti iš medžio, molio, bronzos, dramblio kaulo ir švino. Modeliuose perteiktos pakrančių žvejų valtys, prekybos ir karo laivai.

Viduramžių Europoje (nuo XII a.) galerų ir burlaivių (karakų, galeonų ir kt.) modeliai kabinti bažnyčiose, siekiant apsaugoti laivą ir įgulą nuo nelaimių jūroje. Iki XIX a. išliko jūrininkų ir laivų savininkų paprotys „aukoti“ laivus-votus\*, tikintis sėkmingos kelionės ir išgyvenimo jūros pavojų. Modeliai bažnyčiose kabinti ir išsigelbėjus iš skęstančio ar užplaukusio ant sekumos laivo. Kabančio po bažnyčios skliautais konkretaus laivo modelis turėjo suteikti dievišką globą tikram laivui jūrose. Burlaivis-votas kabo ir Būtingės bažnyčioje, kurioje jis simbolizuoja iš Šventosios apylinkių kilusių žvejų ir jūreivių auką.



Votas – burlaivio modelis Būtingės bažnyčioje, 2009 m. A. Mažūno nuotrauka.

Iki XVIII a. praktiškai visi laivai statyti be brėžinių. Prieš pradėdamas darbą laivų statytojas užsakovui pagamindavo būsimo laivo iliustraciją – modelį. Jame būdavo galima matyti laivo korpuso formas, denio išdėstymą, rangauto ir takelažo detales. Tikslumu pasižymėjo Anglijos (vėliau Jungtinės Karalystės) Admiraliteto – Karališkojo laivyno valdymo institucijos – užsakomi modeliai. Pusiniai laivų modeliai buvo laivų dailidžių priemonė laivo korpuso dizainui ir bortų išlinkiui nustatyti. Ant lentos pritvirtintas pusinis korpuso modelis buvo tikslus, nors ir mažesnio mastelio, statomo laivo korpuso kopija.

Laivų modeliai ir jų gamimas per paskutinius du šimtus metų tapo įvairiais būdais pasireiškiančia kūrybine veikla. XIX a. pradžioje Napoleono karuose į nelaisvę paimti jūreiviai (prancūzai ir britai) per ilgus metus, leidžiamus laivuose-kalėjimuose, gamino laivų modelius iš medgalių, kaulų likučių nuo maisto ir plaukų. Nuobodį gyvenimo nelaisvėje rutina paskatino savitą meną, kurio egzemplioriai labai vertinami. 1838 m. Londone įkurtas pirmasis laivų modelių buriavimo klubas, būręs konstruktorius prie nedidelių vandens telkinių. XX a. pradžioje išpopuliarėjo mėgėjiškas laivų modelių konstravimas. Tai siejama su kompanijų „Bassett-Lowke“ (Didžioji Britanija), „Boucher“ (JAV), „Radiguet“ (Prancūzija), „Wiking“ (Vokietija) produkcija, kuri rėmėsi kariuomenių generalinių štabų patirtimi dėliojant transporto ir kovinės technikos planuojamą judėjimą ant žemėlapių ir jūrlapių. Medį ir šviną pamažu keitė plastikinės ir alavo plokštės detalės bei iš jų paruošti surinkimo komplektai. Tarpukariu modeliavimas (laivų skalės modelių gamyba ar konstravimas iš paruoštų detalių) įsitvirtino kaip hobis.

Galima pasitelkus modelius, yra pasakojama laivybos ir jūreivystės istorija. Laivų modeliai – kiekvieno jūrų muziejaus tapatybės dalis, labiausiai atpažįstamas ir susiejamas su turiniu simbolis. Galima ginčytis, kas yra laivo modelis – techninis gaminytis ar meno kūrinys, tačiau neginčytina jo vertė kaip eksponato, reprezentuojančio ir pasakojančio pasaulio laivybos istoriją. Laivų modeliai ir su laivyba siejami istoriniai maketai padeda pažinti ir rekonstruoti praeities įvykius, apima daugybę temų – nuo pirmųjų laivybos priemonių ir geografinių atradimų iki technologinės žmonijos pažangos ir šiuolaikinio mokslinio pritaikymo. Matydami rankų darbo laivų modelius muziejuose net nesusimąstome, kad šis tradicinis amatas grumiasi su naujųjų technologijų iššūkiu. Kaip ir daugelyje sričių laivų modeliavimas keliasi į virtualią erdvę, kurioje projektuojami laivai ir „gaminami“ laivų modeliai. 3D spausdinimo technologijos teikia naujų galimybių modelių gamintojams ir muziejininkams. Vis dėlto turime vilties, kad kol neišnyks laivai iš jūrų, tol gyvuos ilgo ir kruopštaus rankų darbo reikalaujantis laivų modelių kūrimo amatas.

#### Laivų modeliai Lietuvos jūrų muziejuje

Dabartino Lietuvos jūrų muziejaus rinkiniai pradėti kaupti dar 1967 m., kai buvo įsteigtas Klaipėdos kraštotyros muziejaus Jūrų skyrius. Pirmieji laivų modeliai muziejaus rinkinyje atsirado dar prieš 1971 m. liepos 11 d. atidarant pirmąjį Jūrų skyriaus ekspoziciją nedideliame pastate Klaipėdos centre – H. Manto g. 14. 1971 m. sausio 10 d. Alefinas Melnikovas už 210 rublių pardavė plokščiadugnės irklinės valtys modelį (unikalus inventoriaus numeris – KJM pm 3442). Šiuo

modeliu bandyta parodyti istorinį laivo tipą – XIII–XVII a. laikotarpio klaipėdiečių Kuršių marių ir pajūrio žvejybos laivą. Su modelininku A. Melnikovu siejami ir kiti ankstyvieji rinkinio eksponatai. Sausio 19 d. nupirktas (už 270 rublių) vikingų IX–XI a. karinio laivo tipo (drakaro) modelis (KJM 14). 1971 m. balandžio 7 d. už 350 ir 250 rublių įsigyti atitinkamai didžiojo žvejybos tralerio „Rybackaja slava“ (KJM 19) ir gamybinio refrižeratoriaus „Julius Janonis“ (KJM 20) modeliai. 1975 m. spalio 1 d. Jūrų skyrius tapo savarankišku Klaipėdos jūrų muziejumi.

Pasaulio jūrų muziejų kontekste Lietuvos jūrų muziejus ne išimtis – jo ekspozicijose kuriami istoriniai pasakojimai yra neįsivaizduojami be laivų modelių. Muziejaus ekspozicijose ir saugyklose šiuo metu saugoma apie 160 laivų modelių ir maketų, kurie sudaro dalį laivų technikos (LT) rinkinio. Jame esantys eksponatai pristato skirtingus laivų tipus ir reprezentuoja įvairius laivybos raidos laikotarpius, istorijos ir kultūrinių tradicijų kontekstus. Atkreiptinas dėmesys, kad didžioji rinkinio dalis suformuota tarybiniu laikotarpiu ir yra eksponatų, pasirinktų politinės ideologijos reikalavimu. Tuo remdamiesi, modelius kataloge suskirstėme į šešias temines kategorijas:

1) „Nuo upės iki jūros“ (11 modelių) – senovės kultūrų ir civilizacijų laivai, jūrinio pažinimo pradžia (2000 m. pr. Kr. – XII a.);

2) „Europa atsigręžia į jūras ir vandenynus“ (22 modeliai) – laivyba naujaisiais laikais (XV–XVIII a.), pasaulinio vandenyno pažinimas ir jūrinė prekyba;

3) „Burlaivių aukso amžius“ (16 modelių) – XIX–XX a. pradžios jūrų valdovai baltais sparnais, simbolizuojantys jūreivystės meistriškumo aukštumas;

4) „Klaipėda – burlaivių uostas“ (13 modelių) – prie XIII a. viduryje pastatytos Klaipėdos pilies įkurtas uostas buvo priklausomas nuo laivų. Jūrų prekyba jį maitino, jūrų karyba žeidė ir griovė;

5) „Lietuva prie jūros ir jūroje“ (15 modelių) – nuo seno Lietuvos pajūryje buvo žvejojama, bet tik nuo 1923 m. Lietuva turi jūrų uostą – vartus į pasaulį;

6) „Raudonasis laivynas“ (46 modeliai) – 1940–1990 m. jūrinės Lietuvos ir Klaipėdos uosto raidą lėmė komunistinė, prievarta grįsta santvarka ir gyvavimas totalitarinėje TSRS valstybėje. Koks buvo LTSR laivynas? Ar tikrai „raudonasis“?

Lietuvos jūrų muziejaus laivų modelių kataloge pristatomi 123 laivų modeliai. Viso 30 modelių konstruktorių – drįstume juos vadinti savito meno kūrėjais – prisidėjo prie modelių rinkinio istorijos. Tikimės, ji tęsis ir atsiskleis dar įvairesnėmis temomis, o laivai eksponatai įsups į jūrinės istorijos bangas ir sužadins norą išplaukti į jūrą.

Autorių vardu norisi pasidžiaugti, kad vis daugiau Lietuvos jūrų muziejaus saugyklose „pasislėpusių“ eksponatų tampa atviriau pasiekiami. Dėkojame muziejaus direktoriams – a. a. Aloyzui Každaliui ir Olgai Žalienei – už lyderystę formuojant laivų modelių rinkinį, Alfonsui Mažūnui už kruopštų fotografijų atlikimą ir kolegei Neringai Stančikienei už kantrybę išklausančią autorių įnoringumus bei begalinį rūpestį, kad savo rankose galėtumėte mėgautis šiuo leidiniu.

\* Votas – asmeninės padėkos, įžado arba prašymo ženklas, aukojamas viešojoje maldos vietoje. Krikščionių kultūroje votai itin paplito kaip liaudies maldingumo forma. Toks pavadinimas kilo nuo lotyniško žodžio „votum“, reiškiančio linkėjimą, dovaną, pažadą.

# A SHIP IN A BOTTLE



# ROMUALDAS ADOMAVIČIUS

Taking a look at a model of a tall ship with several masts inside an empty bottle of rum, one would often wonder and ponder how was it crafted and how did that ship “sail in” through that narrow bottle neck? A ship in a bottle perhaps most clearly reveals the subtlety, sophistication and precision of the artisans’ craft to create these ship models. Like the building of a real-size ship, construction of a model is the craft that required as much time and mastership. These are the ships that dive into the waves of history, without having any connection to the water. In this catalogue, we not only present the collection of model ships and its pieces of art stocked at the Lithuanian Sea Museum. We also tell a story about historical ships which cleaved the sea waters and changed the world. Perfecting the means of navigation, a human opened up the way to discover the world. Thanks to the fleet, the system of our modern world was formed. Even after new technologies have been invented, ships and seamanship remain significant events in the historical development. Let us narrate about all this in a consecutive manner. Turn the pages and, perhaps, you will discover how to place that tall ship in a bottle...

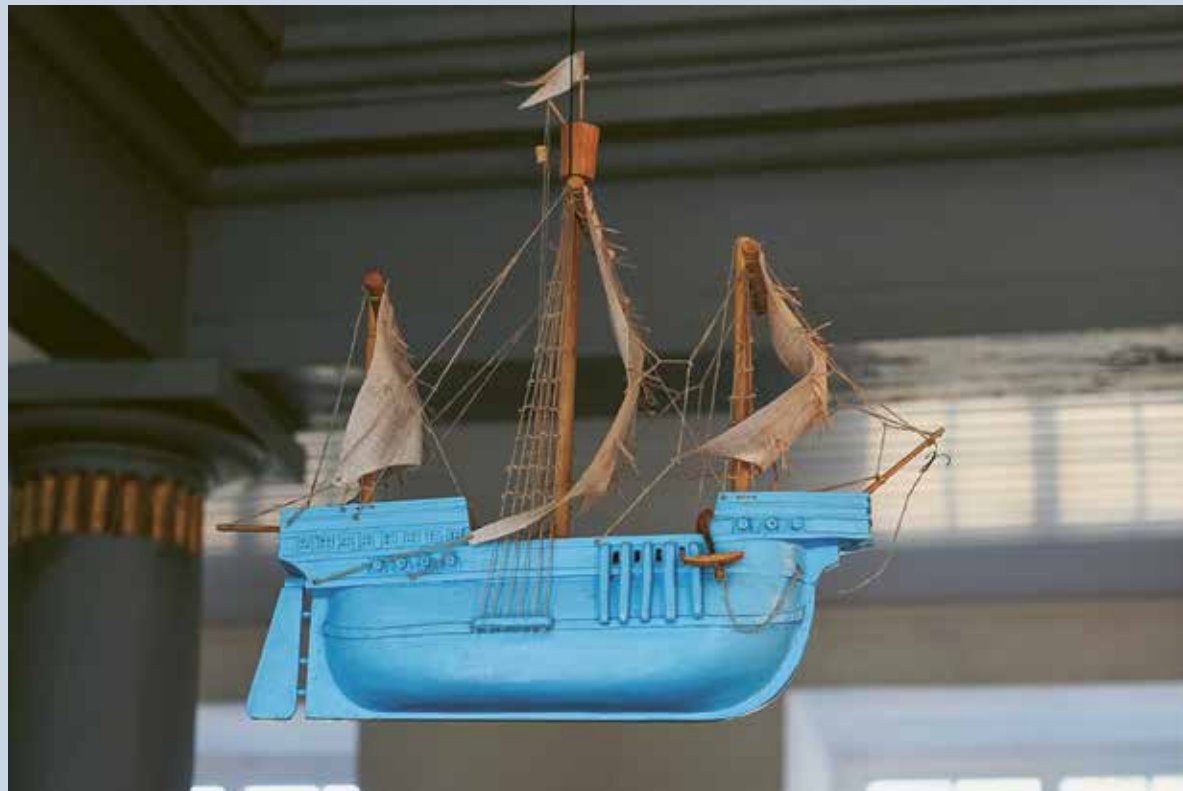


Nile boat model, about 2000–1000 BC



A ship model is a small-scale replica, a copy, a model of a real ship. Sizes vary from miniatures of 1/6,000 scale, exposition pieces of 1/100–1/500 to those models of 1/20–1/50 that can hold a man. The craft of making model ships is as old as construction of ships, reaching as far back as ancient times. Ancient Egyptians, Greeks and Phoenicians were distinguished for their production of ship models. Specimen of them found during archaeological excavations provided much important information on ancient maritime technologies, social and economic significance of seamanship. A ship was one of the most elaborate complex devices in the early civilisations which improved warfare, trade, communication. Production of the models meant the cultural recognition and appreciation of significance of a ship. The ship models would be used as sacrificial items, grave goods, domestic items, artworks or toys. The first models would be made from wood, clay, bronze, ivory and lead. The models represented the inshore fishing boats, merchant and naval ships.

In Medieval Europe (since the 12th c.), models of galleys and tall ships (carracks, galleons etc.) would be hung in churches seeking to protect the ship and crew from misfortunes on the sea. A tradition of seamen and owners of ships to “sacrifice” ships-votive tokens hoping to secure a successful voyage and survive the threats of the sea remained until the 19th century. The models would be hung in churches also after surviving and being rescued from a sinking ship or taking the ground. A model of a particular ship hanging under the vaulting of a church had to render the divine patronage for a genuine ship at the seas. A tall ship-votive token hangs in Būtingė Church where it symbolises an offering of fishermen and seamen who came from the area of Šventoji settlement.



Votas – a model of a sailing ship in Būtingė church, 2009. Photo by A. Mažūnas.

Until the 18th century, all ships would have been built practically without outline drawings. Before starting one's work, a ship-builder would make an illustration, a model, of a ship-to-be for a customer. It would depict forms of a ship's frame, position of a deck, details of topmasts. The models commissioned by the English (later on by the United Kingdom) Admiralty, the Royal Navy Command Institution, were renowned for their precision. Half hull model ships were a means for ship carpenters to estimate a frame design and broadside curve. A half hull model of a frame fixed onto a board was an exact replica of a carcass of a ship under construction, though of a small scale.

Over the latter two hundred years, ship models and production of them have become a creative activity manifesting through diverse means. In the early 19th century, the sailors (French and British) captured and spending long years in prison-ships in the period of the Napoleonic wars would produce ship models from pieces of wood, leftover bones after meals and hair. Boring routine of imprisonment evoked a specific kind of art whose specimen became highly valuable. In 1838, the first model ship sailing club was founded in London; it brought together constructors gathering by small water ponds. In the early 20th century, an amateur construction of ship models became popular. This may be related to the products of companies “Bassett-Lowke” (Great Britain), “Boucher” (USA), “Radiguet” (France), “Wiking” (Germany) grounding on the experiences of general staff of military forces locating the projected movements of transport and combat vehicles on maps and charts. Wood and lead gradually was substituted by details made from plastic and tin plate as well as assembly kits produced from them in advance. In the interwar period, the modelling (production of scale models of ships or construction from prepared details) became a popular hobby.

Finally, the models assist in narrating the history of navigation and seamanship. Ship models are a part of every sea museum's identity, a symbol which is recognised and related to the content the most. Disputes may occur on what the model ship is – a technical product or a piece of art. However, the value of it as an exhibit representing and telling the history of the world navigation is indisputable. Model ships and navigation-related historical models help to find out and reconstruct events of the past, cover many topics – from primitive means of navigation and geographical discoveries to technological progress of the humankind and modern scientific application. Exploring hand-made models of ships in museums, we even do not ponder that this traditional craft is fighting with a challenge of the new technologies. Like in many areas, modelling of ships moves to the virtual space where ship models are being designed and “produced”. The 3D printing technologies provide new opportunities for model makers and museum staff alike. Nevertheless, we hope that the craft of model ship creation requiring long-lasting and precise handwork will remain as long as the ships sailing the seas.

#### Model Ships in the Lithuanian Sea Museum

The collections of the present-day Lithuanian Sea Museum started being accumulated as far back as in 1967, when the Marine Department of Klaipėda Regional Studies Museum was founded. The first model ships in the collection of the museum occurred even earlier than opening the first exposition of the

Marine Department on 11 July 1971 in a small building in the centre of Klaipėda city, at 14 H.Manto Street. On 10 January 1971, Alefтин Melnikov sold a model of a flat rowing boat (a unique inventory number KJM 15) for 210 roubles. This model attempted to demonstrate the historical type of a boat, a Curonian Lagoon and coastal Baltic Sea fishing-boat of the 13th–17th centuries used by residents of Klaipėda (Memel). Other early exhibits of the collection are also connected to the model-maker A. Melnikov. On 19 January 1971, a model of the 9th–11th centuries Viking warship (drakkar) (KJM 14) was purchased (for 270 roubles). On 7 April 1971, models of a large fishing trawler “Rybackaja slava” (Russ. Fishing Glory) (KJM 19) and a vessel-refrigeration plant “Julius Janonis” (KJM 20) were purchased, respectively for 350 and 250 roubles. On 1 October 1975, the Marine Department became an independent Klaipėda Sea Museum.

In the global context of sea museums, the Lithuanian Sea Museum is not an exception: the historical stories being narrated by its expositions cannot be imagined without model ships. Presently, around 160 model ships and models are displayed at the museum expositions and kept in repositories which comprise a part of a collection of ship technologies. The exhibits of it introduce different types of ships and represent various periods of evolution of navigation, diverse historical contexts and cultural traditions. It is worth noting that a larger part of the collection has been formed in the soviet period and includes exhibits chosen to meet the requirements of the former political ideology. Grounding on the said, we divided the ship models presented in the catalogue into six thematic categories:

1) “From a River to the Sea” (11 models) contains vessels of ancient cultures and civilisations, the beginning of discovering the seas (2000 BC–12th c.);

2) “Europe Looks Back at the Seas and Oceans” (22 models) depicts navigation in the early modern period (15th–18th c.), discovery of the World Ocean and seaborne trade;

3) “The Golden Age of Sail” (16 models) demonstrates the rulers of waves wearing white wings symbolising the heights of seafaring mastership in the 19th–early 20th c.;

4) “Klaipėda – the Port of Tall Ships” (13 models) narrates that a port founded near Klaipėda (Memel) castle built in the middle of the 13th century depended on the ships. The seaborne trade nurtured it, whereas naval warfare damaged and destroyed;

5) “Lithuania by the Sea and on the Sea” (15 models) reveals that fishing was practiced on the sea along the Lithuanian coastline since ancient times, but only since 1923 Lithuania has a sea port – the gateway to the world;

6) “The Red Fleet” (46 models) tells that the development of the maritime Lithuania and Klaipėda sea port in the period 1940–1990 was determined by communist forced regime and existence in the totalitarian state of the USSR. What was the fleet of the Lithuanian Soviet Socialist Republic like? Was it really “the red”?

The Lithuanian Sea Museum catalogue of model ships presents 123 model ships in total. More than 30 constructors of the ship models – we would dare to call them creators of artworks – contributed to the history of the collection of model ships of the Lithuanian Sea Museum. We hope the history will continue and reveal even more diverse themes, and exhibited ships will embrace with the waves of maritime history and evoke a wish to sail the sea.

NUO UPĖS  
IKI JŪROS