

Karaliaus Vilhelmo kanalo lyginamoji analizė: santykis su krašto praeitimi ir dabartimi

Anotacija

Straipsnyje analizuojama XIX–XXI a. veikla, orientuota karaliaus Vilhelmo kanal . Glaustai pristatomas kiekvienas laikotarpis, jo istorinis kontekstas ir svarbiausi bruožai, l m kanalo specifika . Istoriniuose šaltiniuose, aktualizuojant politinius pokyčius Klaip dos krašte, nurodoma tiriamojo subjekto reikšm skirtingais laikmeiais. Karaliaus Vilhelmo kanalo pirmin ir pagrindin veiklos funkcija – s lyginai saugus tranzitinis sielių gabenimas – buvo svarbiausia priežastis, l musi šio kanalo atsiradim . V liu sigal jusios kitos kanalo veiklos kryptys, tokios kaip turizmas ir vandens tiekimas gyventojams, pareigojo pažvelgti jo reikšm Klaip dos kraštui kitomis akimis. Taip pat tyrime konstruota šio regiono tapatyb , atsiskleidžianti ne tik savit kanalo funkcionavimo specifika , bet ir aktualizuojanti hidroniminius aspektus.

PAGRINDINIAI ŽODŽIAI: karaliaus Vilhelmo kanalas, Klaip dos kraštas, sieliai, valtys, Minija, Klaip dos uostas.

vadas

Karaliaus Vilhelmo kanalas – vienintelis dirbtinai sukurtas vandens kelias Lietuvoje, turintis gili ir suding istorij , prasidedan i nuo Pr sijos karalyst s valdymo Pr s Lietuvoje laikotarpio ir besitiantis iki ši dien . Nuo Lankupi kaimo iki Malk lankos Klaip dos pietin je dalyje nusidriek s kanalas yra ne tik vienas reikšmingiausi Klaip dos rajono kult ros objekt , bet yra oficialiai saugomas Lietuvos valstyb s. 25-27 km. ilgio ruožas sujungia Minijos up su Klaip dos uostu, sudarydamas unikal vandens keli šiame krašte.

Objektas: Karaliaus Vilhelmo kanalas XIX-XXI a.

Tikslas: remiantis rašytiniais, ikonografiniais šaltiniais, istoriografija ir interviu metodu, išanalizuoti karaliaus Vilhelmo kanalo veiklos specifika atskirais istorijos periodais.

Uždaviniai: 1. Remiantis šaltiniais ir istoriografija pateikti išsami karaliaus Vilhelmo kanalo istorij . 2. Kiekvienam aptariamam istoriniam laikmeiui nurodyti kanalo specifika lyginamosios analiz s pagrindu. 3. Remiantis surinkta medžiaga, vertinti karaliaus Vilhelmo kanalo svarbiausius veiklos bruožus. 4. Atskleisti Klaip dos krašto tapatyb per kanalo ypatumus aptariamais laikotarpiais. 5. Pateikti karaliaus Vilhelmo kanalo ateities perspektyvas, pleiant dabartin veiklos specifika .

Problema ir naujumas: Šiandien būtina atkreipti dėmesį daugiau kaip šimto metų istorijai menant šią kultūros vertybę. Anuomet kanalas sulaukė tarptautinio dėmesio, šiandien kiek daugiau žinomas tik vietini gyventojai ir istorikai. Siekiant atgaivinti spąsdingą karaliaus Vilhelmo kanalo istoriją, atskleisti santykį su krašto praeitimi ir dabartimi bei pateikti kanalo reikšmę regionui, šis tyrimas remiasi lyginamąja laikotarpio analize.

Prasidėjimo laikotarpis: laivyba kanalu

Kanalo idėja Prūsijoje jau buvo gimusi XVII viduryje. Siekiant kuo didesniais mastais medieną eksportuoti Klaipėdos uostą, galvota sukurti naują vandens kelią, kuriuo būtų aplenkiamos audringosios ir seklios Kuršių marios. Iš miškingesnės Prūsijos Lietuvos teritorijos vietmediena buvo plukdoma Nemunu, o iš jo plaukiant Kuršių marias, sielai pasiekdavo Klaipėdos uostą. Toks medienos gabenimas buvo nepatogus, iš kurio pavojingiausias vandens kelio ruožas driekėsi ties Ventės ragu.¹ Visgi tuomet kanalo idėja dilynė stygiaus liko ne gyvendinta.

1764 m. per audrą ties Vente apvirtus dviems transporto valtims su Karaliaučiaus druska ši mintis vėl atgijo. Panašūs projektai svarstyti 1811-1822 m., 1845 m., 1858 m. Juos vėl priminė 1862 m. rudens vykiai, kai ties Vente audra išardė 24 transportus sielai. Išneštos į rėntos ir nuskendę žuolė rėntai sudarė 70000 talerių nuostolių.² Šis nelaimas paskatino Klaipėdos pirklius grąžti prie seniau sumanyto, dar 1639 m. pradėto analizuoti Klaipėdos kanalo projekto.

Išpirkus žemę, už valstybinių mokesčių rinkliavas 1863 m. pradėti Vilhelmo kanalo kasimo ir statybos darbai. Pirmuoju sumanymu kanalas turėjo prasidėti nuo Lankupių kaimo, tekant iš Minijos, ir pasibaigti ties Drevernos kaimu, ištekant Drevernos upę, kurio atkarpa apie 10 km. Svarbiausias kanalo vykdytojams tikslas buvo aplenkti Ventės ruožą, dėl kurio laivų ir sielai plukdymas tapdavo itin rizikingu krašto verslu. Tik kasimo eigoje nuspręsta prailginti atkarpą nutiesus kanalą iki pat Klaipėdos per Tyro raistą³, sudarant kuo palankesnes sąlygas laivybai. Taip pat nuspręsta ištiesinti Minijos vagtę Sakučiais, Bundeliais, Jociškiais bei Takgrabe,⁴ kad vyktų kuo lengvesnis laivų ir sielai plukdymas vingiuotoje Minijos atkarpoje.

Po kelių metų nuo statybos pradžios, kanalo siliejimo Kuršių marios vietoje buvo rengtas didžiulis medienos uostas atplukdytiems iš Nemuno rėntams saugoti. Nuo marių bangų šis uostas saugojo dirbtinai supiltas pylimas. Miškauostis, arba kitaip – Malkų lanka, buvo vadinama ši vieta.

¹ *Mažosios Lietuvos enciklopedija*, Sud. Zigmąs ZINKEVIČIUS. Vilnius, 2000, I tomas, p. 714

² Medžiaga iš J. Gižo etnografinės sodybos ekspozicijos.

³ Tyro raistas – pelkėta vieta Klaipėdos rajone, prasidedanti nuo Drevernos apylinkių ir besitęsianti link Klaipėdos. Vilhelmo kanalas kerta per Tyro raistą.

⁴ Medžiaga iš J. Gižo etnografinės sodybos ekspozicijos.

1864 m. vandens lygiui reguliuoti Lankupiuose pastatytas 177 m. (157 m.) šliuzas. Jo galuose pastatyti dveji po 11 m. pločio vartai, kurie buvo suveriami iš abiejų pusių rankine elektrine transmisija. Šalia šliuzo rengtas vandens matuoklis, žymintis vandens pokyčius.⁵ Kasmet aktyvūs jūsi Vilhelmo kanalo, kaip vandens tranzitinio kelio, veikla reikalavo atidžios tvarkos ir priežiūros valdant šliuzą. Iš Minijos plaukiant sieliui ar laivui Vilhelmo kanalo vartai iš kanalo pusės buvo uždaromi. Iš Minijos upės pusės buvo atidaromos visos keturios vandens pralaidos vartuose, per kurias šliuzo kamera prisipildydavo vandeniu ir susilygindavo su Minijos vandens horizontu. Tuomet vartai buvo atidaromi iš upės pusės ir buvo leidžiamas sielis ar laivas. Uždarius vartams buvo atidaromos vandens pralaidos vartuose iš kanalo pusės ir vanduo iš šliuzo pusės buvo išleidžiamas. Susilyginus kameroje vandens horizontui su kanalo vandens horizontu, pralaidos buvo uždaromos, vartai atidaromi ir laivas ar sielis galiausiai buvo išleidžiamas toliau plaukti kanalu. Analoginiu būdu viskas vykdavo laivui ar sieliui plaukiant iš kanalo pusės Minijos upės.⁶ Vertinant tokią šliuzo intensyvią veiklą, tai buvo vienas svarbiausių kanalo funkcionavimo elementų, kur nuolatos priežiūrą davė samdytas žmogus.

1865 m. lapkričio 27 d. tuometinio Prūsijos karaliaus Vilhelmo I sakymu kanalas ir pavadintas pastarojo vardu. Ši istorinė asmenybė buvo labai populiari Klaipėdoje (kaip ir Vilhelmo I motina karalienė Luizė). 1896 metais Klaipėdos dabartinės Liepų gatvės pradžioje net buvo iškilęs didžiulis karaliaus atminimui skirtas paminklas. Aikštė tapo viena pirmųjų reprezentacinių miestų, ir visi minėjimai, reikšmingi visuomenei vykdavo šalia Vilhelmo I monumento.

Kanalo kasimas buvo ilgas ir varginantis darbas, nusinešęs daug gyvybių. Kas samdiniai, nusikaltėliai, o po 1870-1871 m. Prūsijos-Prancūzijos karo prisidėjo ir apie 690 belaisvių prancūzų. Jie buvo apgyvendinti lauko stovyklose bei pastatytuose barakuose. Taip šalia Priekulės atsirado vėliau neturėli apgyvendintas Juodasis arba Linksmasis Paryžius.⁷

Po dešimties metų statybos karaliaus Vilhelmo kanalas 1873 rugsėjo 17 d. metais iškilimingai atidarytas. Jo ilgis 25-27 km., plotis 28-30 m. (plotis dugno lygyje buvo 14,78 m.), gylis siekė iki 1,7 m. Krantai sutvirtinti pylimais abipus naujojo vandens kelio. Jais eidavo vilkai, traukė laivus ir sielius arba arklių kinkinys.

Kanalo atidarymo iškilimėse dalyvavau vairaus rango kvietini svečiai. Pirklių organizacijos vadovybė ir kiti garbūs svečiai plaukė Medžio uosto garlaiviu „Adler“, prastesnė publika - garinių vilkikų „Von der Heydt“, o garbiausieji svečiai – Karaliaučiaus apygardos prezidentas fon Hornas ir

⁵ KOLUPAILA, Steponas. (Prof.), *Mūsų vandens keliai*. Kaunas, 1933

⁶ MERKYS, Vladas. *Vandens keliai*. Kaunas, 1934, p. 186

⁷ Medžiaga iš J. Gižo etnografinės sodybos ekspozicijos

Klaipėdos apskrities viršininkas fon Gramackis - nesiryžo lipti laiv ir iškilmi viet per Smelt pasiek 4 arkli traukiamu pašto ekipažu. ia prezidentas teik ordin kanalo kasimo „kaltininkui“ ir koordinatoriui Klaipėdos pirkliui Gubai. Eglišak mis ir v liavomis papuoštas pirmasis sielis (r stai priklaus pirkliui J.G.Gerlachui), tempiamas valdžios garlaivio „Oberpräsident Eichmann“, buvo sutiktas džiaugsmo š ksniais. Taip pat nusi sta sveikinimo telegrama Vokietijos kaizeriui Vilhelmui I, kurio vardu kanalas ir pavadintas.⁸

Karaliaus Vilhelmo kanalu pirmaisiais metais perplukdyta 2650 kap medži . Ta iau naudojim si kanalu apsunkino potvyniai, stipri priešpriešin srov , v jas. D l j 1873-1874 m. du sieli transportai šalo lede. Tod l kartais sieliai dar plukdyti senuoju vandens keliu.

Gyvenviet , kuri labiausiai pakeit kanalo atsiradimas, buvo Dreverna. Dar XIII a. minimas žvej kaimas, kurtas ant Kurši mari kranto pietus nuo Klaipėdos, savo „aukso amži “ pragyveno b tent kuomet atsirado šis dirbtinai sukurtas vandens telkinys. Tenyšk i sodyb ir gyventoj pagaus jo, žuv paklausa padid jo, žemdirbyst išaugo. Dreverna staiga tapo svarbiu vandens keli kryžkel s objektu – ties vienintele kanalo atšaka Kurši marias. Ties šia kryžkele buvo pastatyta kanalo priži r tojo (prievaizdo) sodyba, tur jusi ir muitin s status . Nemažame raudonply iame name su kiniais pastatais gyveno tarnautojai, tur j priži r ti kanalo technin b kl , vandens lygio poky ius, laiv eism . Muitininkai kontroliuodavo krovini gabenim . Toje sodyboje v liau gyveno ir garsiojo Martyno Jankaus palikuonys.⁹

Laivyba kanalu spar iai augo: 1875 m. juo praplauk 1024 laivai ir 4314 sieli . Sekan iais metais sielius vilkti prad jus garlaiviais, išspr sti ir paskutiniai kliuviniai. 1883 m. kanalu jau buvo praplauk s 1921 garlaivis. Tarp Klaipėdos uoste registruot 51 burlaivio, 3 j r garlaivi buvo ir upi laiv . Svarbiausi taškai medienos prekybos kelyje buvo Smalininkai ir Tilž . Rusn je sik r Klaipėdos medienos prikli ekspeditoriai ir kelios lentpj v s. 1885 m. Klaipėdoje medien apdirbo 18 garini bei 11 v jo lentpj vi .¹⁰ Tod l eksporto mastai kasmet Klaipėdos uoste tik did jo.

Vis d lto, d l kanalo veiklos rašytiniuose šaltiniuose randama ir negatyvi nuomoni . Antai, žvejybos inspektorius Rondonanskis XX a. pr. raš : „Negalima sakyti, kad laivininkyst kanale buvo gerai sutvarkyta, nes teko matyti sieliais užgr stas vietas, didesnieji traukiami baidokai¹¹ kanale

⁸ <http://www.albatrosas.lt/ilankos-pavadinimas-kilo-del-medienos-kroviniu-p167.html#.VtaylX2LTVR> [žiūrėta 2014/12/08]

⁹ PURVINAS, Martynas. Mažosios Lietuvos etnografiniai kaimai. Trakai: Voruta. 2011.p. 298-300

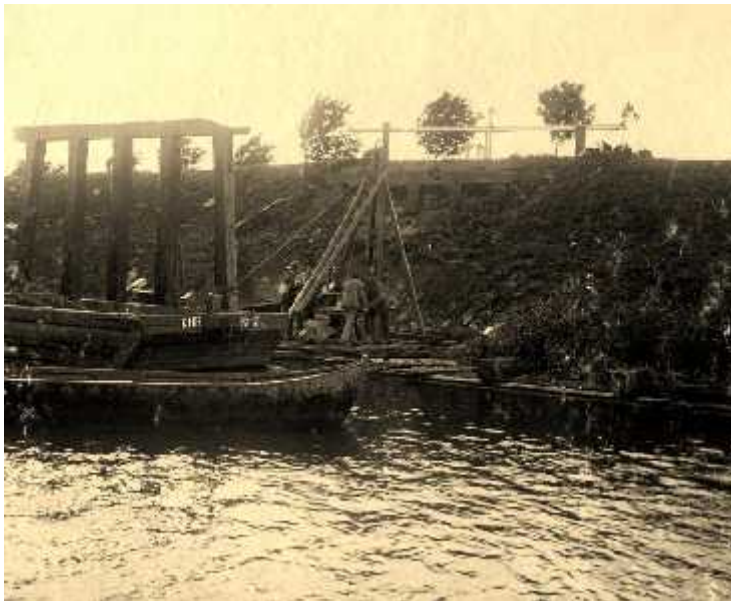
¹⁰ DEMERECKAS, Kęstutis. *Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos istorija*. Klaipėda: Libra Memelensis. 2001. p. 45

¹¹ Baidokas – medinis plokščiadugnis burlaivis. 40-50 m. ilgio baidokai turėjo du stiebus su šprintiniu takelažu

negal jo prasilenkti, vargas ir pasivijus kok ilg transport , ypa vingiuotose vietose, kur galima ilgam užkimšti praplaukim .“¹²

1902-1904 m. pastatyta 10 lengv metalini tilt (1, 2 pav.), sujungusi kanalo krantus. Tiltai tur jo plyš baidoko stiebams praleisti; skyl buvo uždaroma dangtimi.

1 pav. Tilto per karaliaus Vilhelmo kanal statyba (apie 1902 m.)¹³



2 pav. Vilhelmo kanalo tiltai¹⁴

Nr.	Tilt lokalizacija (pagal gyvenvietes)	Kanalo ilgis kilometrais nuo Klaip dos	Laikotarpis, raida, b kl šiandien
1.	Lankupi kaimo tiltas	25	1902-1904 m.; per II pasaulin kar visiškai sugriautas.
2.	Priekul s-Kint tiltas	24,2	1902-1904 m.; per II pasaulin kar visiškai sugriautas.
3.	Svencel s- Kiški tiltas	23,4	1902-1904 m.; per II pasaulin kar visiškai sugriautas.

¹² DEMERECKAS, Kęstutis. *Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos istorija*. Klaipėda: Libra Memelensis. 2001. p. 45

¹³ Klaipėdos apskrities archyvas. F.536, ap.1,b.1,l.32

¹⁴ Sudaryta remiantis tarpukario leidiniu: KOLUPAILA, Steponas. (Prof.), *Mūsų vandens keliai*. Kaunas: Skautų aidos leidinys. 1938 p. 146-148; Tiltų raida ir būklė aprašyta remiantis Kultūros vertybių registro pateiktais duomenimis.

4.	Kalviški kaimo tiltas	21,6	1902-1904 m.; per II pasaulinį karą visiškai sugriautas.
5.	Venck kaimo tiltas	20,9	1902-1904 m.; per II pasaulinį karą visiškai sugriautas.
6.	Jokš kaimo tiltas	19,4	1902-1904 m.; per II pasaulinį karą apgriautas, išlik s.
7.	Kliši kaimo tiltas	15,3	1902-1904 m.; per II pasaulinį karą visiškai sugriautas.
8.	Dercekli kaimo tiltas	9,2	1902-1904 m.; per II pasaulinį karą visiškai sugriautas.
9.	Klioši kaimo tiltas	6,1	1902-1904 m.; per II pasaulinį karą apgriautas, išlik s.
10.	Stariški kaimo tiltas	1,9	1902-1904 m.; per II pasaulinį karą visiškai sugriautas.

1909 metais Lankupi kaime prie pat kanalo šliuzo kurta sodyba: pastatytas gyvenamasis namas ir keli kiniai pastatai, kuri savininkas buvo šliuzo prižiūrtojas. Visi pastatai raudonplytiniai, dviaukšiai, mišrios konstrukcijos. Šliuzo prižiūrtojas reguliavo kanalo tranzitinį veikimą ir atitinkamą vandens lygį ištisus metus, už tai imdamas mokestį iš praplaukiančių laivų ir sielių.¹⁵

Klaipėdos uosto eksportas kanalo dėka augo. Tolygus jo didėjimas matomas iki XX a. pradžios, kuomet jo apstabdymas lygojo keli tarptautiniai vykliai. Pirma, tai aplink Klaipėdos uostą kit Baltijos jūros uostų matomas staigus atsigavimas. 1901 m. atidarius Karaliaučiaus jūrų kanalą, didesnė prekė dalis pasuko bėtent Karaliaučiaus link, užmirštant Klaipėdos uostą su Vilhelmo kanalu priešaky.¹⁶ Taip pat Rusija pradėjo plėsti Liepojos uostą. Antra, transportavimą Vilhelmo kanalu apstabdė pirmasis pasaulinis karas, katastrofiškai sumažinęs eksportą.¹⁷

¹⁵ KOLUPAILA, Steponas. (Prof.), Mūsų vandens keliai. Kaunas: Skautų aidų leidinys. 1938 p. 146

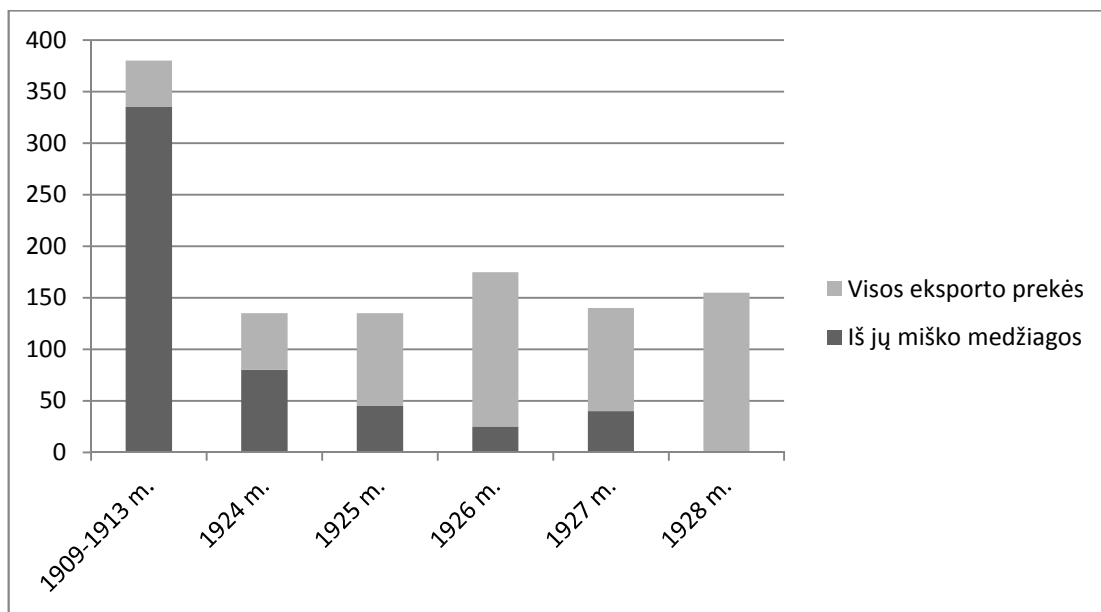
¹⁶ *Mažosios Lietuvos enciklopedija*, I tomas. Red. Zinkevičius Zigmantas. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas. 2000. p. 714

¹⁷ DEMERECKAS, Kęstutis. *Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos istorija*. Klaipėda: Libra Memelensis. 2001. p. 54

Tarpukaris: vandens turizmas Viliaus perkase

Po pirmojo pasaulinio karo pasikeitusi politinė situacija visame pasaulyje lėmė tam tikras permainas ir Klaipėdos krašte. Po 1923 m. sukilimo, Lietuvai atitekus Klaipėdos kraštas kartu su savo vandens keliais iš pradžių gerai nefunkcionavo. Manoma, jog Nemuno dėl politinių ginčų su Lenkija (dėl Vilniaus krašto) medienai plukdyti dar buvo ribojamas, lyginant su ikikarinio eksporto apyvarta¹⁸. Lietuva tik 1926 m. sausio mėn. išleido „Tranzitinio miško Nemunu taisyklės“,¹⁹ dėl kurios galima daryti prielaidą, jog, Nemunu iki minimumo mediena buvo plukdoma rečiau. Tai patvirtina tarpukario Klaipėdos uosto direkcijos metinė apyskaita, kurioje teigiama, jog eksportas mediena 1924-1928 m. kasmet mažėjo (nesiekiant 100,000 tonų per metus) (3 pav.), o priešingai, miško medžiaga kaip importo prekė atsirado minėtu laikotarpiu (ko anksčiau nebuvo) (4 pav.).²⁰ Visa tai rodo ir Vilhelmo kanalo, kaip tranzitinio vandens kelio, svarbos sumažėjimą minimumu laikotarpiu.

3 pav. Prekių eksporto apyvarta Klaipėdos uoste (1000 tonų) 1909-1928 metais

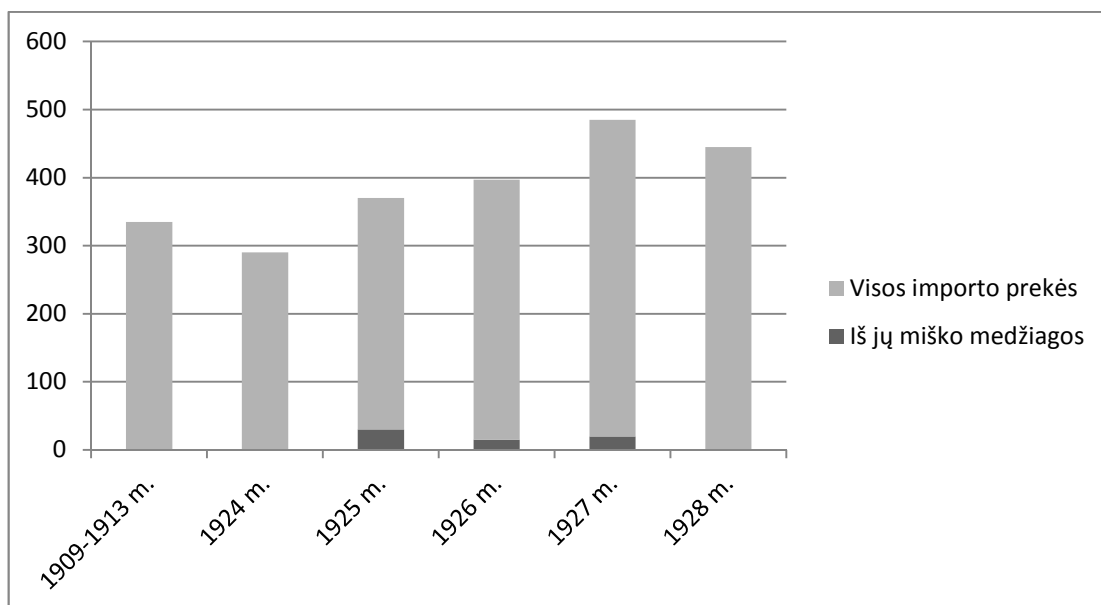


4 pav. Prekių importo apyvarta Klaipėdos uoste (1000 tonų) 1909-1928 metais

¹⁸ Klaipėdos uosto direkcijos ... metų metinė apyskaita, parengė Lietuvos Respublikos Klaipėdos uosto direkcija, Klaipėda: Klaipėdos uosto direkcija [1929-1938], p. 24

¹⁹ DEMERECKAS, Kęstutis. Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos istorija. Klaipėda: Libra Memelensis. 2001. p. 61

²⁰ Klaipėdos uosto direkcijos ... metų metinė apyskaita, parengė Lietuvos Respublikos Klaipėdos uosto direkcija, Klaipėda: Klaipėdos uosto direkcija [1929-1938], p. 24



Tarpukario viduryje eksportas mediena (kurio pagrindine eksporto gavėja tapo Vokietija²¹) per Vilhelmo kanalą Klaipėdos uoste taip ir nesuaktyvinamas. Iki tol kanalas, kaip saugus tranzitinis vandens kelias, buvo nepakeičiamas plukdymui medienai ir kitoms prekėms. Sieliai ir laivai, keliaudami iš Nemuno žiočių, rinkdavosi kanalo kryptį, atmesdami pavojingas Kuršių marių bangas. Tačiau tarpukario situacija keitėsi. Karaliaus Vilhelmo kanalas jau nebebuvo toks patrauklus laivybai, kaip iki tol. Šio laikotarpio amžininkai teigia, jog laivai kanalu naudodavosi tik tada, kai Kuršių Mariose pakildavo didelės bangos.²² Vilhelmo kanalas buvo stengiamasi pralenkti, kadangi šio vandens keliu buvo draudžiama plaukti greitai (garlaiviai privalėdavo plaukti apie 5 km/h greičiu). Taip pat plaukiant kanalu buvo renkamas mokestis už šliuzo naudojimą. Visa tai lėmė Vilhelmo kanalo, kaip tranzitinio vandens kelio, funkcionavimą, nei iki tol.

Tarpukario laikotarpyje Vilhelmo kanalas gavo naują vaidmenį, kuris ilgus dešimtmečius tapo neatskiriama kanalo funkcionavimo dalis. Tai vandens turizmo kelias, nudriekiantis baidari entuziastams mažai žinomą maršrutą Pamaro regione. Tarpukaryje kanalas dažnai vadintas Viliaus perkasu²³, tokiu būdu bandant užgožti vokišką tapatybę. Nors šis vandens kelias bandyta populiarinti turizmo tikslams, neužmirštama pabrėžti ir pagrindinę kanalo panaudojimą – laivybos. Viename tarpukariniam leidinyje pristatytas kanalas su jame tykojančiais pavojais: „Sieliai ir baidokai velkami buksir; saugotis sielių pasisukimuose! <...> Nesipainioti laivams ant kelio!“²⁴

²¹ DEMERECKAS, Kęstutis. *Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos istorija*. Klaipėda: Libra Memelensis. 2001. p. 64

²² KOLUPAILA, Steponas. (Prof.), *Mūsų vandens keliai*. Kaunas: Skautų aidų leidinys. 1938 p. 145

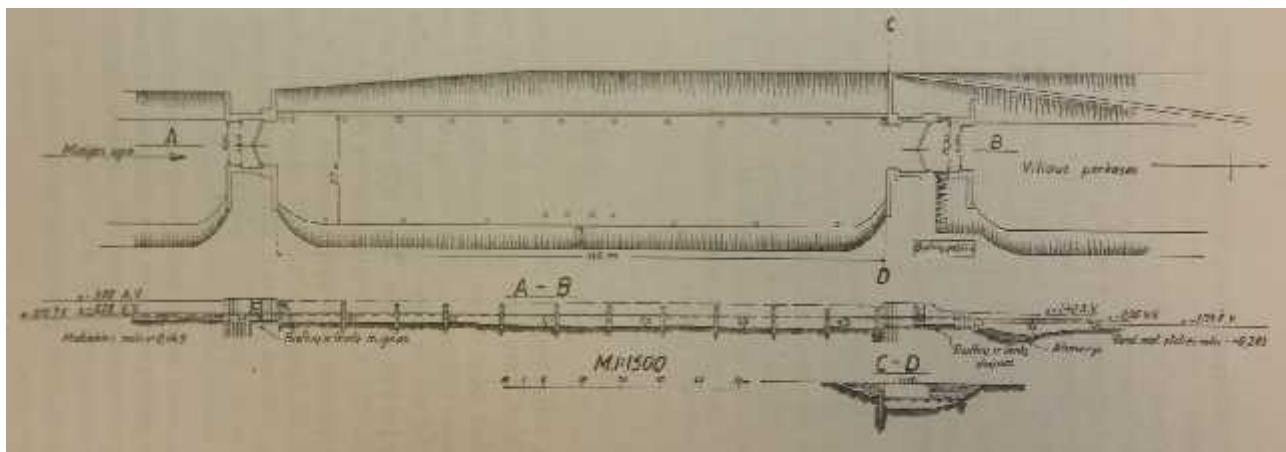
²³ MERKYS, Vladas. *Vandens keliai*. Kaunas: plentų ir vandens kelių valdybos leidinys. 1934. p. 184

²⁴ KOLUPAILA, Steponas. (Prof.), *Mūsų vandens keliai*. Kaunas: Skautų aidų leidinys. 1938 p. 153

Per tuometinį kanalą plaukiantiems vandens sporto mėgėjams siūlomos paslaugos kanalo apylinkėse ribotos, išskyrus Dreverno kaimą. Tarpukario profesorius Steponas Kolupaila reklamuodamas naują turizmo kryptį, teigia: „Plaukdami Minija ir Vilhelmo kanalu, matome viską, kas yra domiausia; toliau plaukti kanalu kiek nuobodu. Dreverno k. pa vairina spėdžius.“²⁵

Tarpukario laikotarpyje taip pat didelis dėmesys skiriamas kanalo šliuzui (5 pav.). Šio mechanizmo mediniai vartai atveriami kiekvienam laivui ar sieliui pasiekus šliuzo kamerą. Tokiu atveju vandens turizmo mėgėjams keliaujant kanalu tekdavo laukti vieno iš pastarųjų atplaukiant, arba kelti sausumą baidar ir aplenkėti šiuos ruožus.²⁶ Norint pasinaudoti šliuzu, ne sezono metu reikėdavo sumokėti šalimais gyvenusiam šliuzo prižiūrėtojui, vasarą naudojimas šliuzu buvo laisvas.²⁷ Šiame laikotarpyje šliuzas laivams laikytinas toks vienintelis Lietuvoje, todėl jo nacionalinė svarba itin buvo pabrėžiama.

5 pav. Lankupių šliuzo planas iš tarpukarinio leidinio²⁸



Be šliuzo šalia Vilhelmo kanalo tarpukariu vis dar funkcionavo 10 tiltų. Jie netrukdė laivybai, (kadangi turėjo plyšius praleisti baidoko stiebams), o taip pat sudarė palankias sąlygas susisiekimui su aplinkinėmis gyvenvietėmis. gamtinio ir kultūrinio kraštovaizdžio samplaiką pinti Vilhelmo kanalo tiltai tarpukariu dažnai pasitaikydavo nuotraukose ar atvirukų amžinimo objektais. (6 pav.)

6 pav. Tarpukario atvirukas²⁹

²⁵ KOLUPAILA, Steponas. (Prof.), Mūsų vandens keliai. Kaunas: Skautų aidų leidinys. 1938 p. 154

²⁶ KOLUPAILA, Steponas. (Prof.), Mūsų vandens keliai. Kaunas: Skautų aidų leidinys. 1938 p. 146

²⁷ KOLUPAILA, Steponas. (Prof.), Mūsų vandens keliai. Kaunas: Skautų aidų leidinys. 1933

²⁸ KOLUPAILA, Steponas. (Prof.), Mūsų vandens keliai. Kaunas: Skautų aidų leidinys. 1933

²⁹ VAREIKIS, Vygintas, 99 Klaipėdos miesto istorijos, Klaipėda: Druka, 2008



vertinus tarpukario politin situacij , karaliaus Vilhelmo kanalo pavadinimas atsiduria istorin s atminties kryžkel je. 1923 m. vokišk krašt bandant lituanizuoti, miesto pavadinimai, gatv vardžiai, kiti reikšmingi Klaip dos krašto objektai masiškai keit savo pavadinimus lietuviškus.³⁰ Šiame laikotarpyje kanalas tur jo kelet pavadinim : išlaik original j Vilhelmo vard ir gavo nauj j – Viliaus. Pastarasis kanalo pavadinimas buvo dažnas tarp lietuviškum puosel jan i krašto žmoni , o senasis išlaikytas vietiniame lygmenyje.

Karaliaus Vilhelmo kanalas tarpukariu vis dar buvo naudojamas laivybai ir sieli gabenimui. Kanalu naujai atsirad s vandens turizmo maršrutas taip pat neš peln ir tokiu b du didino kanalo reikšm ne tik Klaip dos kraštui, bet visai Lietuvai. Kanalo, kaip vieno pagrindini vandens keli , mastai augo iki 1939 m., kuomet at jus didžiajai šimtme io stagnacijai, kurios sukel ja – antrasis pasaulinis karas, šio vandens kelio veikla kiek sustabdyta. Vis kanalo paskirt pakeit s vykis atver nauj ir nelengv istorijos puslap , kuriame Vilhelmo kanalas sunkiai atrado savo viet naujoje sistemoje.

Sovietmetis: Klaip dos kanalas ir vandenviet

SSRS okupuotoje Lietuvoje sovietme iu vesta nauja tvarka keit karaliaus Vilhelmo kanalo funkcionavim . Pirmiausia, nuosaikingai vykdant sovietizacij krašte, kurios metu siekta visais manomais b dais ištrinti vokišk j (ir s lyginai lietuvišk j) Klaip dos krašto prigimt iš atminties, kanalo pavadinimas pakeistas Klaip dos.³¹ Antra, tradicin kanalo laivyba kiek sustabdyta. Krovini srautai kanalu žymiai sumaž jo, kas l m vietini krašto gyventoj papildomo darbo netekim .³²

³⁰ Vienas ryškiausių to pavyzdžių yra dabartinė Klaipėdos Liepų gatvė, kuri iki tarpukario buvo vadinama Aleksandro gatve, po 1923 m. prigijo Liepų gatvės pavadinimas, o 1935 m. – A. Smetonos alėja.

³¹ OBELIENIUS, J. Lietuvos TSR Vandens turistų keliai. Vilnius: Mintis. 1972. p. 158-159

³² PURVINAS, Martynas. Mažosios Lietuvos etnografiniai kaimai. Trakai: Voruta. 2011. p. 302

Vilhelmo kanalas buvo užtventtas, kuris vėliau, nuo 1966 m. tapo treiosios Klaipėdos vandenvietės dalimi, tiekdamas geriamajam vandeniui pietinei miesto daliai.³³

Visgi, randama propagandiniuose sovietmečio leidiniuose apie Vilhelmo kanalo tolimesnę su kmingą laivybos funkcionavimą. Viename turistiniame leidinyje Vilhelmo kanalas paliktas kaip vienas iš galimų vandens maršrutų keliaujantiems Pamaro regionu. Jame teigiama, jog „vis dar laivuojamame kanale gražūs vaizdai atsiveria keliaujant nuo Dreverno kaimo link Klaipėdos, o iki tol esantis gamtovaizdis nieko neišsiskiriantis“.³⁴ Taip pat šiame leidinyje neužsimenama apie visiškai sustabdytą šliuzo veiklą ir kanalo vandens tiekimo vandenvietei. Atvirkščiai, teigiama, jog šliuzas rekonstruotas.³⁵

Kanalo pristabdymo veiklą sovietmečiu mena ir senųjų krašto gyventojų prisiminimai. Vienas iš pateiktųjų kintiškis Henrikas Cyrulis (gim. 1932 m.) teigia, jog „pokariu Kintuose palei vietą pakrant išmesdavo rėtus iš sielių“³⁶, kuriuos kintiškiai ir susirinkdavo savo reikmėms³⁷. Tai tik rodo, jog vandens kelias transportavimui iš Nemuno Klaipėdos uostu vis tik driekiasi per audringas Kuršių marias, aplenkiant karaliaus Vilhelmo kanalą.

Iš buvusių 10 Vilhelmo kanalo tiltų sovietmečiu liko tik keleta (Jokš ir Klioši kaimo tiltai). Karo nugriauti ir neatstatyti tiltai savo lokaciją mena pagal išlikusius konstrukcinius pamatus keliose kanalo vietose, fotografijose ir senųjų gyventojų pasakojimuose. Viena jų – garsaus Dreverno laivadirbio Jono Gižo anūkė Ruta Lipka (gim. 1935 m.) vaikystę praleidusi Drevernoje pamena Vilhelmo kanalo tiltus, vieną po kito karo sunaikintus. Tačiau labiausiai pateikėja mena Dreverno upės tiltą, šalia kurio šie upės susijungia su Vilhelmo kanalu. Karo pabaigoje vokiečių tankui užvažiavus ant šio tilto jis sugriuvo ir nugarmėjo Dreverno upės dugnui su visu tanku.³⁸ Šis vykis patvirtina kita pateikėja Vida Rasinckaitė Šimkevičienė (gim. 1941 m.), savo vaikystę praleisdama Drevernoje, teigianti, jog tik po kiek metų tiltas atstatytas, tankas su kareivių palaikais, „apkrantytas žuvimis“, ištrauktas iš Dreverno upės dugno.³⁹ Tikėtina, jog susiklosčius tokiai situacijai, kuomet tankas dar buvo su tilto konstrukcijomis upės dugne, praplaukimas iš Dreverno upės kanalu buvo sudėtingas. Todėl daroma prielaida, jog ir tai galėjo būti kanalo veiklos pokariu. O ir sovietmečiu ne

³³ KATKEVIČIUS, Leonas; BAUBLYS, Raimundas. *Vandens kelių, krantinių ir prieplaukų statyba*. Kaunas: Ardiva. 2008. p. 5

³⁴ OBELIENIUS, J. Lietuvos TSR Vandens turistų keliai. Vilnius: Mintis. 1972. p. 158

³⁵ OBELIENIUS, J. Lietuvos TSR Vandens turistų keliai. Vilnius: Mintis. 1972. p. 158

³⁶ Iš K. Permino asmeninių užrašų.

³⁷ PERMINAS, K. XIX–XX a. pirmosios pusės žvejybos verslai Kuršių marių regione. *Tiltai*, 2015, 3, 65-81 (p.74)

³⁸ Interviu su Ruta Lipka. 2016 liepos 27 d. Įrašė ir transkribavo Dovilė Vaičiulytė.

³⁹ Interviu su Vida Rasinckaitė Šimkevičiene. 2016 liepos 27 d. Įrašė ir transkribavo Dovilė Vaičiulytė.

visi kanalo tiltai atstatyti, tad sausumos susisiekimas kanalo apylinkse iš pažiūros atrodo sudėtingesnis nei iki karo.

Miškauostis sovietiniu laikotarpiu taip pat nustojo gyvuoti, kadangi iki tol jo pagrindinė funkcija buvo priimti iš karaliaus Vilhelmo kanalo atplukdytą medieną išnyko. 1969 m. vietoj jo Malko lankoje pastatyta galinga Vakarų laivų remonto monokanalinė okeaninėms žvejybos laivams remontuoti.⁴⁰

Taigi sovietmečiu tradicinis laivybos kanalu nebeliko. Vandens turizmas kanale taip pat nesivystė. Iki Nepriklausomybės atgavimo laikotarpio Vilhelmo kanalas liko kone užmirštas, tik vietiniai geriau žinomas, kaip nebloga žvejybos vieta.⁴¹

Atkurtos nepriklausomybės laikotarpis: tarp vandenviečių ir turizmo problem

Dabartinis Vilhelmo kanalo situacija yra kiek pakitusi nuo sovietmečio laikotarpio. Pirmiausia, kanalas susigrąžino savo tikrąjį pavadinimą (nors iki šiol dažnas dar pavadina kanalą Klaipėdos vardu, o ir kelios išlikusios informacijos lentos prie kanalo prieigų nurodo senąjį pavadinimą (7 pav.)). Taip pat pabrėžtina, jog šiuo laikotarpiu kanalas pradeda funkcionuoti, ne tik kaip „vandens tiekėja“ trejajai vandenvietei, kas iki šiol tebevykdoma, bet kanalas tampa aktyviausios laisvalaikio vieta, kadangi turizmas pamažu sitvirtina šioje rinkoje.

*7 pav. Informacinė iškaba ties Lankupių tiltu. 2016*⁴²



Karaliaus Vilhelmo kanalas trauktas valstybinės reikšmės vandens kelio statusą. „Valstybinės reikšmės vidaus vandens keliai – tai svarbiausi vandens keliai Lietuvos teritorijoje, kuriais gali vykti krovininė, keleivinė ir pramoninė laivyba.“⁴³ Pagrindinis Lietuvos vidaus vandens kelias yra Nemuno ir Kuršių mariomis nuo Kauno iki Klaipėdos. Vilhelmo kanalas, patenkantis minimą statusą,

⁴⁰ DEMERECKAS, Kęstutis. *Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos istorija*. Klaipėda: Libra Memelensis. 2001. p. 149

⁴¹ Interviu su Vida Rasinckaitė Šimkevičiene. 2016 liepos 27 d. Įrašė ir transkribavo Dovilė Vaičiulytė.

⁴² Iš Dovilės Vaičiulytės asmeninio archyvo

⁴³ KATKEVIČIUS, Leonas; BAUBLYS, Raimundas. *Vandens kelių, krantinių ir priplaukų statyba*. Kaunas: Ardiva. 2008. p.

matuojamas 22 km. Kroviniai laivai nebekeliauja šiuo kanalu jau apie pus amžiaus, tačiau pramogin laivyba su nedideliais laivais šiandien atgyja.

Dar prieš kelis metus vyko arši diskusija apie Vilhelmo kanalo panaudojimą turizmo reikmėms. Situaciją sunkino faktas, jog kanalas tiekia vandenį treiosios vandenvietės vartotojams. Aplinkosaugininkai bei visuomenės sveikatos specialistų nuomone, kanalo sugrąžinti laivyba užterštą aplinką.⁴⁴ Todėl Vilhelmo kanalo pritaikymas turizmui vis nerasdavo kompromiso tarp dvejų pusių.

Šio taškas vyko visai neseniai. Prieita prie laikinos išėities, jog tol, kol kanalu laivai neplauks nuo Dreverno Klaipėdos link, tol turizmas galės būti plėtojamas jame. Klaipėdos rajono turizmo informacijos centro direktorė Daiva Buivydienė patvirtina, jog Dreverno upe ir Vilhelmo kanalu veikia oficialus laivybos maršrutas. Atidaryti Dreverno ir Lankupio šliuzai, todėl jau galima sukurti ratą iš Kuršių marių per Dreverno upę, Karaliaus Vilhelmo kanalą, Minijos upę, Krokų link, Uostadvarį, netgi Kniapo link ir vėl grįžti Kuršių mariomis.⁴⁵ Aktyviausiai kanalas naudojamas nuo Dreverno kaimo iki Lankupio šliuzo Minijos link. Vietiniai gyventojai, turintys nedidelius laivus, užsiima vandens turizmu, plukdydami turistus po Kuršių marias, Minijos bei Vilhelmo kanalą.

Iškilus didį plačiau atverti Vilhelmo kanalo šliuzą ir pagilinti vietomis kanalo teritoriją, ji gyvendinta 2016 metų vasarą. Šio darbo misionerių VIDAUS Vandens Kelių direkcija, kuri išsikėlė tikslą užtikrinti tinkamas sąlygas laivybai Karaliaus Vilhelmo kanalu, kad jis taptų lengviau pasiekiamu kiekvienam besidomintiui Pamaro kraštu ir jame išlikusiais kultūros paveldo objektais. Atlikus reikiamus darbus Lankupio šliuzo uždoriai praverti dar keliais metrais (šiuo metu ne mažiau kaip 5 metrų pločio), o kanalo vandens gylis visur siekia ne mažiau 1,2 m.⁴⁶

Svarstytos ir kitos idėjos, leidžiančios paprasčiau plaukti kanalu kone visu atstumu. Kad turistinė laivyba netrukdyt vandenvietei, dėl kurios draudžiama priplaukti prie Klaipėdos, bijant galimos taršos, siūlyta kanalu sujungti su Juodupe, kuri teka marias prie Kairio poligono.⁴⁷ Laivybai j reikėtų pagilinti ir pažymėti vietas, kurioje upelį galima sujungti su Vilhelmo kanalu, iškasus neilgą atkarpą. Juodupė yra už penki kilometrus vakarus nuo Klaipėdos. Vandens lygio skirtumas su mariomis nežymus, šliuzai nereikalingi. Jei pritaikys laivybai, nebereikėtų spręsti tiltų per Vilhelmo kanalą bei treiosios vandenvietės problemų.

⁴⁴ <http://www.albatrosas.lt/Vilhelmo-kanalas-uzkertamas-laivybai-p215.html#.VIXhoHulfDc> (žiūrėta 2014/12/08)

⁴⁵ <http://www.albatrosas.lt/Dreverno-upeje-ir-kanale-atgijo-laivyba-p693.html#.VIX2hnulfDc> (žiūrėta 2014/12/08)

⁴⁶ <http://www.liwa.lt/lt/news/show/314> (žiūrėta 2016/10/19)

⁴⁷ <http://www.albatrosas.lt/Vilhelmo-kanalas-uzkertamas-laivybai-p215.html#.VIXhoHulfDc> (žiūrėta 2014/12/08)

Klaipėdos regiono projektas „Regioninė galimybių studija *Vakarų krantas*“ pateikia vidaus vandens transporto vystymosi viziją iki 2020 metų, kuriuo Klaipėdos regionas sujungtų savo patogius vandens kelius aktyvių poilsio zonų. Vizijoje teigiama, jog Kuršių marių rytiniame krante Vilhelmo kanalas bus visiškai integruotas Klaipėdos regiono rekreacinė infrastruktūra ir atliks savo istorinę funkciją – aplenkiant Kuršių marios sujungs Minijos upės žemupį su Kuršių mariomis ties Klaipėda.⁴⁸ Tačiau projekte nenustatyta detalesnė informacija, kaip kanalas bus sujungtas, kiek tai galėtų kainuoti ir pan. Tai leidžia daryti prielaidą, jog po šiai dienai kanalo ateities vizija kol kas yra miglota, sunkiai apčiuopiama. Žinomi tikslai, tačiau tam, kad juos gyvendinti, prireiks dar daug laiko.

Išvados

Karaliaus Vilhelmo kanalo istorija ilga ir sudėtinga, kuri, tikimasi, dar ne kartą pateks istorikų dėmesio akirat. Šį kartą aktualizuojant kanalo problematiką per laikmečių prizmą, nutarta šios kultūrinės vertybės istoriją skirstyti į 4 laikotarpius: prasiškąjį, tarpukario, sovietmečio ir nepriklausomos atkurtos Lietuvos tarpsnį. Visi karaliaus Vilhelmo kanalo istorijos laikmečiai atskleidžia svarbiausias pastarųjų problematikas.

Prasiškuoju laikotarpiu pristatoma karaliaus Vilhelmo kanalo atsiradimo priežastys, vykdyti darbai bei tolimesnis kanalo vystimasis. Kanalas pristatytas visam prasiškam regionui, kaip saugus tranzitinis vandens kelias, kurio dėka Klaipėdos uostas augo. Nors kanalas turėjo trukmę (sieli plukdymas prieš srovę, užšalanti vaga ir t.t.), juos stengtasi kompensuoti auganios uosto apyvartos skaita.

Tarpukario laikotarpiu kanalo veikla kiek suletėjo. Tam tokos turėjo itin griežta kanalo priežiūra, kuri vertė laivininkus vis dažniau rinktis senąjį vandens kelią – audringąsias Kuršių marios. Visgi, aptariamam laikotarpiu karaliaus Vilhelmo kanale atsirado nauja veikla – vandens turizmas – didinantis kanalo reikšmę ne tik Klaipėdos kraštui, bet ir visai Lietuvai.

Tai, kas iki tol sukurta Vilhelmo kanalu, sovietmečiu pavirsta stagnacija. Tik treioji Klaipėdos vandenvietė sumojo tiekti kanalo vandenį miesto gyventojams tokiu būdu vykdydama savotišką kanalo veiklą.

Paskutiniu metu aptariamam nepriklausomos atkurtos Lietuvos laikotarpiu kanalo veikla išsiskaido į kelias problematikas – vandenvietės ir turizmo. Iki šiol tiekdamas kanalo vandenį uostamiesio gyventojams treioji Klaipėdos vandenvietė trugdo plintantis vandens turizmui kanalu. Tikimasi

⁴⁸ <http://www.vakarukrantas.lt/wp-content/uploads/2013/12/5-dalis-Optimizavimo-vizija.pdf> (žiūrėta 2014/12/08)

netolimoje ateityje išspręsti esančias problemas ir aktualizuoti kanalo veiklą kiek manoma optimaliau.

Karaliaus Vilhelmo kanalo istorijos susiklostymas pabrėžia ne tik šio kultūrinio paveldo objekto išskirtinumą, bet ir atskleidžia paskutiniuosius šimtmečius Klaipėdos krašto praeitį. Tą patį, kaip ir politikai, kanalas keitė savo pavadinimą (nubrėždamas praeitį, lietuvišką bei tarybinę tapatybę) ir funkcionavimą. Šiandien Karaliaus Vilhelmo kanalas yra toks, kokį suformavo istorija – domus, mistiškas ir reikšmingas.

Dovilė Vaičiulytė, Gargždų krašto muziejaus filialo J. Gižo etnografinėje sodyboje vadovė