

Aidas Mozūraitis

NEMUNO LAIVAI. MERKINĖS LAIVAS – VYTINĖ?

1992 m. vasarą smarkiai nusekus Nemunui Dzūkijos nacionalinio parko darbuotojai vaikščiodami upės pakrantėmis pamatė molą, vedantį nuo dešiniojo kranto į salą netoli Straujos upelio. Kaip buvo spėjama, sala ir molas galėjo sudaryti užutėkį laivams įplaukti. Jame, prie salos, parko darbuotojas Eugenijus Peikštenis pastebėjo medinio laivo liekanas¹. 1992 m. surasta 14,10 m ilgio, 2,75 m pločio smėliu ir dumbliu apnešta laivo dalis. Kadangi dėl karštos vasaros Nemunas buvo labai nusekęs, dalis laivo buvo atsidūrusi krante, čia mėginta atlikti bandomuosius kasinėjimus – atkastas vienas špangautas.

Žvalgydamas laivo liekanas archeologas Eugenijus Svetikas suskaičiavo keturiolika špangautų, išsidėsčiusių 67–142 cm tarpais. Iškelta versija, kad tai tik Nemuno baseinui būdingo laivo – vytinės fragmentai. Rasta laivo dalis palikta Nemune. Ištaukta iš vandens vertingą medinių radinių reikia greitai ir teisingai užkonservuoti, kad nesunykėtų. Vandenyje mediena savaime užsikonservuoja ir, neturėdama sąlyčio su oru, gali išsilaikyti šimtus metų.

1999 m. apžiūrimas laivas gulėjo 1,5 m gilumoje.

2000 m. atliekant tyrimus laivo būklė jau buvo pakitusi.

Jis gulėjo upės dugne, 1,6 m gylyje, apneštas žvirgždu. Iš šio kyšojo 6,61 m ilgio ir iki 2,53 m pločio laivo dalis. Išlikę keturi 14 cm skersmens špangautai, kas 60–68 cm pritvirtinti prie septynių borto lentų. Rytinė laivo dalis išsirusi į gruntą, čia kyšojo dar dvi paplautos borto lentos. Vakarinėje dalyje jos nevienodai nulūžusios, ant jų matyti nulaužtų špangautų tvirtinimo vietos². Taigi iš upės dugno kyšojo tik nedidelė laivo dalis, palyginti su rastąja 1992 m. Kadangi Nemuno srovė ir ledonešiai smarkiai kenkė laivui, nuspręsta jį iškelti.

2001 m. laivo liekanos naudojant ežektorių buvo visiškai atplautos nuo upės sąnašų. Atplovus laivą, po vandeniu nutemptos maždaug 20 m prieš srovę, prie salos šiaurrytinio galo, kur gylis tesiekia 40 cm ir nėra srovės, kad būtų galima atlikti matavimus. Tai padarius keturių narų komanda nuvilko laivą aukštyn upe iki Merkinės tilto per Nemuną, kur krauno laivas buvo iškeltas.

Atlikus laivo liekanų konservavimą, 2008 m. jos perduotos Panemunių regioninio parko Nemuno ekspozicijai. Laivo liekanas archeologai pažymėjo indeksu WM-1. Toliau tekste pagal suradimo vietą šį laivą vadinsiu Merkinės laivu.



Laivo dugno liekanų nutempimas prie salos šiaurrytinio galo, kad būtų galima atlikti matavimus. Algimanto ir Mindaugo Černiauskų nuotrauka.



Laivo fragmentai paruošti iškėlimui iš vandens. *Wojciecho Szultos nuotrauka.*

Merkinės laivo fragmentų konstrukcija

Iš laivo išliko tikrai 770 cm ilgio priekinė dugno dalis, maksimalus išlikęs plotis 221 cm. Iš viso yra devynios dugno lentos, keturi špantai. Šalia antrojo španto pritvirtintas trikampio formos stepsas – stiebo lizdas. Kadangi ketvirtas špantas išlikęs ne visas, pamatavęs fragmento ilgį nuo sveikojo galo dugno dešinėje pusėje iki dugno centrinės išilginės ašies bei sudvigubinęs gautą matmenį nustačiau, kad laivo dugno plotis ties ketvirtuoju špantu 265 cm. Plačiausia dugno dalis laivo viduryje turėjo būti apie 290 cm.

Laivo dugno lentos pušinės, vidutiniškai 20 cm pločio, 5 cm storio, iš vidinės pusės sukabintos 3,7 cm ilgio, 1 cm pločio geležinėmis kabėmis. Jų prikaltas gana tankiai, kas 8–10 cm.



Dugno španto galas. *Aido Mozūraičio nuotrauka.*

Tarpai tarp borto lentų užsandarinti samanomis ir siaurais medienos atraižomis. Špantai ažuoliniai, stačiakampio pločio 14x12 cm skersmens, prie kiekvienos borto lentos pritvirtinti dviem mediniais 2,8 cm skersmens kaiščiais. Špantų apšilkinėjimo plokštumoje, besijungiančioje su borto lentomis, 15–20 cm tarpais padarytos 3x3 cm išpjovos – limbersai. Šios su borto lentomis su dugno lentų sujungimo siūlėmis.

Kaip jau minėjau, archeologas E. Svetikas suskaičiavo aštuoniolika špantų, išsidėsčiusių 67–142 cm tarpais. Manoma, statant laivą tarpai tarp špantų buvo panašūs. Manoma, jog dugną nevienodi tarpai tikriausiai buvo todėl, kad špantų trūko. Atsižvelgiant į išmatuoto laivo dugno ilgį, statyboje greičiausiai panaudota aštuoniolika špantų.

Stepsas pritvirtintas pačiame laivo priekyje, prie pirmo španto, su dugno lentomis sujungtas dviem kaiščiais. Jo ilgis, per vidurį 22 cm pločio, kraštuose 8 cm pločio, aukščio. Stepso viduryje išpjauta 12,8 cm stačiakampė išpjova, kurią įstatomas stiebas.

Geležinės kabės, skirtos laivo lentoms surišti ir sustiprinti, buvo kamšalui prilaikyti, ir mediniai kaiščiai špantams pritvirtinti prie lentų Europos upėse įvairių plokščiadugnių statyboje buvo naudojami iki XX a. pradžios.

Lentų surišimo geležinėmis kabėmis technika upių laivuose naudota jau XIII a. Vėliau pritaikyta ir Nemuno laivų vadinamųjų vytinėmis, statyboje, kituose Nemuno plokščiadugniuose laivuose (botuose (batuose), baidokuose ir t. t.).

Kadangi lentų surišimui reikėjo tūkstančių kalvinių geležinių kabių (brangi medžiaga), galima daryti prielaidą, kad



Laivo fragmentai paruošti iškėlimui iš vandens. *Wojciecho Szultos nuotrauka.*

Merkinės laivo fragmentų konstrukcija

Iš laivo išliko tik tai 770 cm ilgio priekinė dugno dalis, maksimalus išlikęs plotis 221 cm. Iš viso yra devynios dugno lentos, keturi špantai. Šalia antrojo španto pritvirtintas trikampio formos stepsas – stiebo lizdas. Kadangi ketvirtas špantas išlikęs ne visas, pamatavęs fragmento ilgį nuo sveikojo galo dugno dešinėje pusėje iki dugno centrinės išilginės ašies bei sudvigubinęs gautą matmenį nustačiau, kad laivo dugno plotis ties ketvirtuoju špantu 265 cm. Plačiausia dugno dalis laivo viduryje turėjo būti apie 290 cm.

Laivo dugno lentos pušinės, vidutiniškai 20 cm pločio, 5 cm storio, iš vidinės pusės sukabintos 3,7 cm ilgio, 1 cm pločio geležinėmis kabėmis. Jų prikaltas gana tankiai, kas 8–10 cm.



Dugno španto galas. *Aido Mozūraičio nuotrauka.*

Tarpai tarp borto lentų užsandarinti samanomis ir siaurais medienos atraižomis. Špantai ažuoliniai, stačiakampio pločio 14x12 cm skersmens, prie kiekvienos borto lentos pritvirtinti dviem mediniais 2,8 cm skersmens kaiščiais. Špantų apšilkinėjimo plokštumoje, besijungiančioje su borto lentomis, 15–20 cm tarpais padarytos 3x3 cm išpjovos – limbersai. Šios su dugno lentų sujungimo siūlėmis.

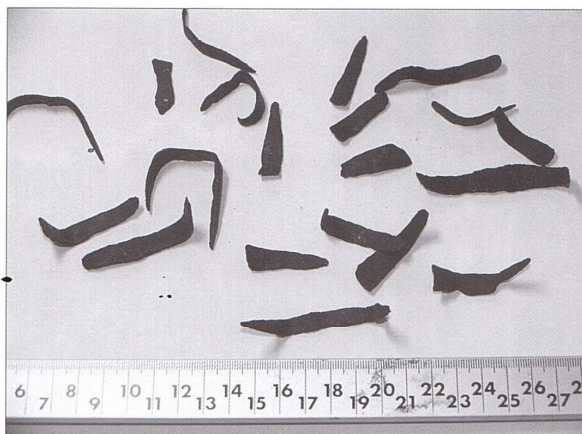
Kaip jau minėjau, archeologas E. Svetikas suskaičiavo aštuoniolika špantų, išsidėsčiusių 67–142 cm tarpais. Manoma, statant laivą tarpai tarp špantų buvo panašūs. Manau, jant dugną nevienodi tarpai tikriausiai buvo todėl, kad špantų trūko. Atsižvelgiant į išmatuoto laivo dugno ilgį, statyboje greičiausiai panaudota aštuoniolika špantų.

Stepsas pritvirtintas pačiame laivo priekyje, prie pirmo španto, su dugno lentomis sujungtas dviem kaiščiais. Jo ilgis, per vidurį 22 cm pločio, kraštuose 8 cm pločio, aukščio. Stepso viduryje išpjauta 12,8 cm stačiakampė išpjova, kurią įstatomas stiebas.

Geležinės kabės, skirtos laivo lentoms surišti ir sustiprinti, nimo kamšalui prilaikyti, ir mediniai kaiščiai špantams pritvirtinti prie lentų Europos upėse įvairių plokščiadugnių statyboje buvo naudojami iki XX a. pradžios.

Lentų surišimo geležinėmis kabėmis technika upių laivuose naudota jau XIII a. Vėliau pritaikyta ir Nemuno laivų vadinamųjų vytinėmis, statyboje, kituose Nemuno plokščiadugniuose laivuose (botuose (batuose), baidokuose ir t. t.).

Kadangi lentų surišimui reikėjo tūkstančių kalvinių dirbinių, geležinių kabių (brangi medžiaga), galima daryti prielaidą, kad



Plyšai tarp dugno lentų užsandarinti samanomis, kurias prilaiko kaltinės kabės. Aido Mozūraičio nuotraukos.

Kad tai nebuvo vienkartinis laivas (barka, korobka, kartais priekio tipo laivų priskiriamas strugas), kuris nugabendavo prekes į žemupį ir dažniausiai buvo parduodamas išardymui kaip mediena. Vien iš fragmentų konstrukcijos, neturint viso laivo bendro vaizdo sunku nustatyti laivo tipą, nes skirtingų laivų tipų statybos technologija dažnai buvo panaši.

Nemuno laivų tipai

Iškilus Merkinės laivo liekanas pirmiausia pasigirdo versija, kad tai vytinės – iki XX a. pradžios Nemuno baseine plaukiojusio krovininio laivo, fragmentai. Vytinė – vienintelis lietuviškas (placiaja prasme) burlaivis, žinomas užsienyje tuo pačiu pavadinimu. Užsienio literatūroje šie laivai buvo minimi vokiškai – *wittine*, lenkiškai – *wicina*, gudiškai arba baltarusiškai – *вицина*, rusiškai – *вумина*.

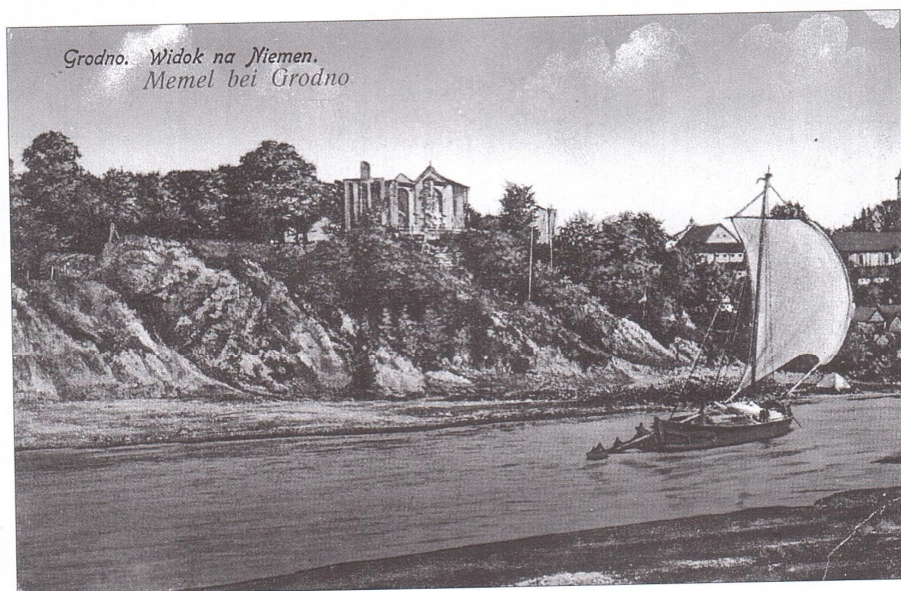
Ikonografinės medžiagos apie XV–XVIII a. Nemune plaukiojusius medinius laivus labai nedaug. Kelis jų atvaizdus galima rasti Olauso Magnuso 1539 m. žemėlapyje „Carta Marina“, 1600 m. Tadeuszo Makowskio Gardino ir Kauno miestų graviūrose bei XVII a. Prūsijos miestų Tilžės, Ragainės, Tepliaus (*Tapiau*) ir Vėluvos (*Wehlau*) (laivai Priegliuje) graviūrose.

XIX a. Nemuno laivų atvaizdų negausiai galima rasti dailininkų piešiniuose, litografijose ir fotografijose. Gana dažnai laivus Nemune pamatysite dailininko Napoleono Ordos XIX a. antrosios pusės piešiniuose ir litografijose, tačiau šiuose laivai paprastai antrame plane, neįžūrimos detalės.

Daugiau informacijos perteikia fotografijos. Vienas ankstyviausių yra Antono Rohrbacho 1861 m. fotografuotas vaizdas iš kairiojo Nemuno kranto į visą Kauną nuo Linksmakalnio. Šioje nuotraukoje matomi uoste stovintys prūsiški botai (batai).



XIX amžiaus Vilniaus vaizdai. Juozapo Čechavičiaus nuotrauka. Iš Lietuvos fotografijos istorijos. Fotoalbumo sudarytoja Laima Skeivienė. Vilnius, 1995. P. 67.



Vytinė Nemune ties Gardinu. Pirmojo pasaulinio karo laikotarpio atvirukas. Iš Aido Mozūraičio asmeninio archyvo.

Patys piešinių arba fotografijų autoriai dažniausiai neįvardydavo, kokius laivus įamžino. Vėliau nuotraukose esantys Nemuno laivai kartais klaidingai priskiriami prie vytinių. Apie 1875 m. fotografas Józefas Czechowicz-Liachowickis, iš Vilniaus Nerimi laiveliu atplaukęs į Kauną, fotografavo Kauno senamiestį, Aleksotą bei Nemuną su laivais.

Šie nuotraukoje užfiksuoti buriniai laivai albumuose vadinami vytinėmis, tačiau jie turi švertus, kajutes, vairs, du stiebus ir visiškai neatitinka mums žinomų vytinės aprašymų. Tai prūsiški botai „Kurischer Reisekahn“.

Vytinės – Nemuno baseine pastatyti laivai, kurie plaukiojo ne tik Nemunu ir jo intakais, bet ir Bugu, Pripete, Priegliumi iki Karaliaučiaus, kanalais kartais pasiekdavo Vyslos žiotyse įsikūrusį Dancigą. Atvirais vandens telkiniais vytinės galėjo plaukti tik esant ramiam orui ir mažam bangavimui. Netgi Kuršių mariose pakilus vėjui gana dažnai skęsdavo.

Laivybos istorikai sutaria, kad vytinė galima vadinti laivą, nufotografuotą 1884 m. Nemune ties Gardinu. Ši nuotrauka buvo panaudota 1914–1915 m. išleidžiant kelias serijas atvirukų „Vaizdas į Nemuną“, kuriuose matomas burlaivis, plaukiantis iškėlęs tiesiąją burę. Laivas neturi švertų, vairuojamas ilgu, masyviu irklu.

Dėl negausios ikonografinės medžiagos galima susidaryti nuomonę, kad visų Nemuno laivų tipai turėjo griežtas, tik jiems būdingas formas ir skirtumus, tačiau mes neturime galimybės tiek dydžiu, tiek forma ir konstrukcija palyginti XV, XVII ir XIX a. vytinių. Netgi XIX a. aprašymuose skiriasi aprašomų vytinių dydžiai. Kai kuriuose nurodoma, kad vytinė neturi stiebo bei burės, kituose – kad tai laivas su vienu stiebu ir bure.

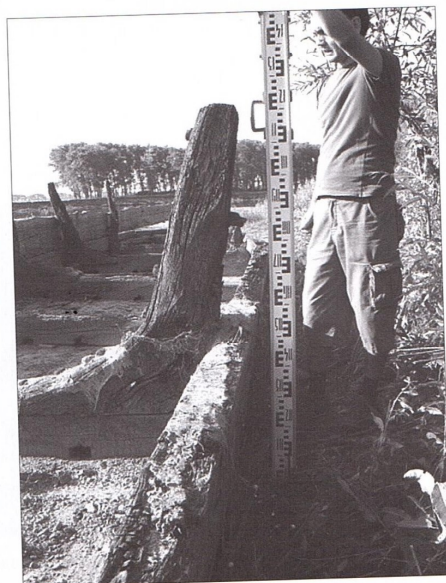
Manau, kad iki XIX a. pradžios vytinė buvo bendrinis panemunės ruože nuo aukštupio iki Kauno pastatytų apvalios korpuso formos krovinių laivų, plaukiančių į žemupį ir grįžtančių į aukštupį bei tarnaujančių kelerius metus, pavaadinimas. „Lietuvių kalbos žodyne“ rašoma: „Vytinė... tebuvo Nemuno ir jo prieupių laivas, kuris dar plaukiodavo Pripete.“ (LE XIV107)

Istorikas Zigmantas Kiaupa rašydamas apie Aleksoto laivą statyklą mini, kad XVI a. kauniečiai gerai skyrė vytines ir škučius, mokę už pastarųjų statybą nustatydami penkis kartus didesnę nei vytinės, kiti šaltiniai apie škučius beveik nieko nesako. XVII a. Lietuvos muitinių knygose škuutas neminimas, vyraujanti vytinė ir tik retkarčiais pasitaiko strugas, botas ar perga.

Antra vertus, Vyslos baseine škuutas buvo labai paplitęs laivas, dažniausiai naudotas grūdams į Gdanską gabenti. Istorikas daro prielaidą, kad ilgainiui, jau vėlesniais amžiais, šie du Nemune plaukiojančių laivų tipai susiliejo į vieną, išlaikydami Nemune vytinės vardą¹⁶.

Tą galimybę patvirtina ir lietuvių kalbos duomenys. Konstantino Sirvydo žodyno „Dictionarium trium linguarum“ 1642 m. pasirodžiusiame trečiajame leidime rašoma: „Szkuta – navis frumentaria fluuiatilis – vvitine.“ („Škuta – laivas grūdams gabenti – vytinė“)

Tai atsispindi ir XIX a. pradžios aprašymuose. Pavyzdžiui, 1817 m. Ignacy Emmanuelio Lachnickio „Lietuvos Gardino gubernijos statistikoje“¹⁷ rašoma, kad prekyba vandens keliais Gardino gubernijoje ėjo dviem upėmis – Nemunu ir Bugu. Joms laivai plaukdavo ne tik iš Gardino gubernijos, bet taip pat iš Minsko, Voluinės ir tolesnių vietų į Karaliaučį ir Dancigą.



Desnos baidoko vidinė konstrukcija ir borto aukščio matavimas. Dimitrijaus Kobalijos nuotraukos.

Nemuno prekės plukdomos laivais, vadinamais vytinėmis ir pusvytinėmis. Jos buvo pailgos, iš abiejų galų apvalinos, dugnas visiškai plokščias, kraštai neaukšti. Visa jų konstrukcija sunki ir griozdiška. Vytinė imdavo kelias dešimtis statinių (1 statinė = 407 litrai) krovinio, pusvytinės – pusę to svorio. 1817 m. nuo kovo iki rugsėjo ties Gardinu Nemunu praplaukė 124 vytinės, 43 pusvytinės.

Iš šio aprašymo matome, jog visi Nemuno aukštupyje praplaukę laivai vadinami bendrai vytinėmis, tiesiog mažesni laivai, kad būtų atskirti nuo didelių, vadinami pusvytinėmis. I. E. Lachnickis rašo, kad Buge, be vytinių, dar plaukioja šie laivai: lyzvos (*lyzwy*), dubai (*dubasy*), galeros, lichtunai (*lichtuny*) ir plaustai. Taigi autorius žinojo ne vieną upinių laivų tipą, bet pagal jį Nemune prekės plukdomos tik vytinėmis ir pusvytinėmis.

Nuo XVIII a. pabaigos, Oginskio kanalu sujungus Nemuno ir Dniepro, o kartu ir Baltijos bei Juodosios jūros baseinus, Nemunu pradėjo plaukioti Dniepro baseinui būdingi laivai – dubai, baidokai. Taip pat pasirodė būtent plaukimui kanalu geriau pritaikytos berlinkos ir berlinos. Dniepro baidokų ir dubų statybos technologija ir konstrukcija buvo panaši į Nemuno aukštupyje statomų laivų. Skyrėsi tik išvaizda, proporcijos ir dydis.

Apie XIX a. Dniepro baseino nedidelio baidoko išvaizdą galima spręsti iš gana gerai išsilaikiusio laivo, kurį pavasarinis potvynis 2010 m. išplukdė ant Desnos kranto Černigovo srityje Ukrainoje. Išlikę apie 80 proc. šio laivo. Baidoko ilgis 11,5 m, plotis apie 1,5 m, bortų aukštis apie 1,2 m.

Kaip ir Merkinės laive, dugnas ir bortai prie špantų pritvirtinti mediniais kaišiais, plyšiai sandarinti samanomis,

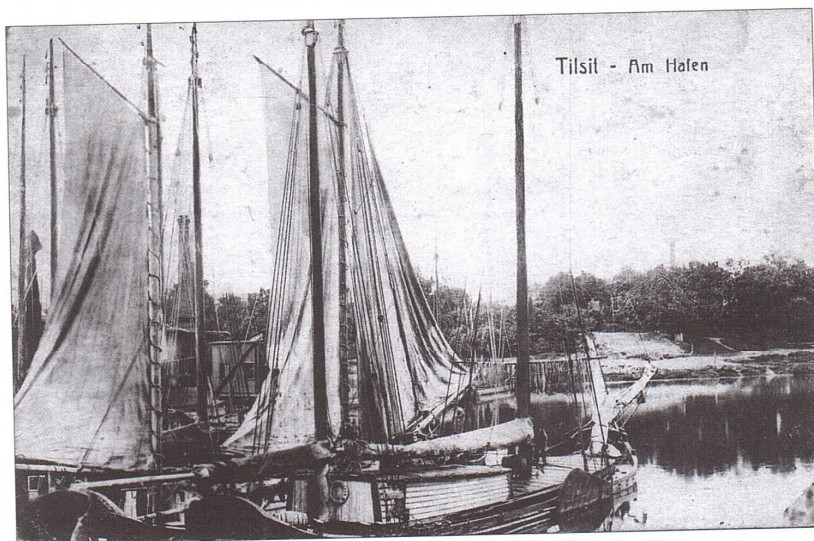
medinėmis lystelėmis ir sukabinti kaltinėmis kabėmis. Yra išvaizdos ir proporcijų skirtumas. Baidokas siauresnis, smailesnio priekio. Masyvesnės dugno ir bortų lentos (storis nuo 10 iki 15 cm). Laivas turi tik šešis špantus.

Šiuo metu baidokas pervežtas ir saugomas Chorticos nacionaliniame draustinyje (*Национальный заповедник «Хортица»*), kuriame saugomi ir kiti iš Dniepro iškeltų laivų (dubo, brigantinos, dubelšiupkos) fragmentai bei pora skobtų luotų.

Kaip atrodo šis baidokas, galime pamatyti Chorticos nacionalinio draustinio Archeologijos, restauracijos ir paminklų apsaugos skyriaus vedėjo Dimitrijaus Kobalijos (*Дмитрий Кобалия*) darytose nuotraukose.

Baltarusių kraštotyrininkas A. Ostapovičius (*A. B. Остапович*), rašydamas apie Stolbcuose statomas vytines, teigia, kad nuo XIX a. vidurio dėl susiaurėjusios Nemuno vagos pradėti statyti botai (literatūroje dažniausiai vadinami rusiškai batai), kurie neviršijo 30 m ilgio ir 4–6 m pločio. Šie laivai buvo manevringesni, greitesni ir reikalavo mažiau žmonių priežiūrai. Ten pat teigiama, kad vytinės ir botai išvaizda buvo panašūs, abu plokščiadugniai, mažos grimzlės, statomi ne pagal brėžinius, o iš patirties ir meistrų įgūdžių, be jokios inspekcinės kontrolės⁴.

Reikia atskirti šiuos aukštupyje statomus botus (rusiškus batus) nuo taip pat rusiškoje literatūroje randamų prūsiškų botų (batų), Nemune iš žemupio atplaukiančių olandiško tipo laivų, vokiškai vadinamų „Kurischer Reisekahn“ arba „Melmekahn“, su deniais ir kajutėmis, turinčių švertus, 1–2 stiebus su burėmis ir vėtrungėmis. Šių laivų talpa 50–250 t, ilgis 17,5–



Prūsiai batai („Kurischer Reisekahn“ arba „Memelkahn“) Tilžėje. Atvirukas iš Aido Mozūraičio asmeninio archyvo.

35 m, plotis 4,5–7,8 m, pakrauto laivo grimzlė 0,8–1,5 m¹⁵.

Nuo XIX a. vidurio vytinių arba taip vadinamų laivų Nemune pradeda mažėti. Nemuno žemupyje iki Kauno vyraujančiu laivų tipu tampa prūsiskas batas „Reisekahn“. 1848 m. Rusijos imperijos Kauno gubernijos karinėje-statistinėje apžvalgoje¹⁴ rašoma, kad į Kauno uostą 1846 m. atvyko ir išplaukė tik 30 vytinių, 101 vytinė praplaukė pro Kauną. Prūsiskų batų į Kauną 1846 m. atplaukė 307, išplaukė iš Kauno uosto 345 prūsiai batai.

Nors prūsiskas batas galėjo gabenti tik pusę vytinės gabenamo krovinio, laivas buvo modernus, burinis, galintis iš-

plaukti ir į didelius atvirus vandens telkinius – Kuršių mario Aismares bei jūros priekrantes. Vytinės priežiūrai reikėjo žmonių, prūsisko bato įgulą sudarė 3–4 žmonės. Be vytinių prūsiskų batų, Nemune dar minimi rusiški batai, barkos, linkos, baidokai, pusbaidokai, laibos, valtys ir plaustai.

XIX a. pabaigoje Nemune pradeda dominuoti baidokų pavadinimas. Lietuvos enciklopediniuose leidiniuose⁵ apšant baidokus⁶ ir vytines dažnai šie laivai sutapatinami. Tačiau baidokas buvo modernesnis laivas, labiau pritaikytas buriuoti turintis vairą, švertus, vieną arba du stiebus su šprintinėmis burėmis, aukštesnius negu vytinių bortus.



Baidokai Nemune ties Tilže 1941 m. Atvirukas iš Aido Mozūraičio asmeninio archyvo.



Berlinka Nemune ties Tilže. Toliau rūsiai batai („Kurischer Reisekahn“ arba „Memelkahn“) ir garlaiviai. Atvirukas iš Aido Mozūraičio asmeninio archyvo.



Baidokų statykla vakarinėje Veliuonos dalyje apie 1925 m. *Antano Mickaus nuotrauka.*

Kitaip nei vytinės, baidokai buvo statomi Nemuno žemumėse. Galbūt todėl baltarusių istorikas Andriejus Kištimovas (Андрей Киштымков) straipsnyje „Gardinas ir Nemuno vandens kelias. XVIII a. pabaiga–XX a. pradžia“⁷, remdamasis 1922 m. gubernijos Statistikos komiteto surinktais duomenimis apie Gardino gubernijos miškus, rašo, kad Gardino gubernijos upėse pagrindiniai nesavaeigių laivų tipai buvo vytinė barka, berlinka ir gabara. Baidokai neminimi.

Nors ir vienodai vadinami, Nemuno žemupyje pastatyti baidokai skyrėsi nuo atplaukusių Oginskio kanalu iš Dnieprbaseino. 1890–1907 m. Sankt Peterburge išleistame 86 t. Fridericho Arnoldo Brokhauzo (Фридрих Арнольд Брокгауз) ir Iljos Abramovičiaus Efrono (Илья Абрамович Ефрон) „Enciklopediniame žodyne“⁸ vytinės aprašymo pabaigoje rašoma, kad tai atgyvenęs upių laivų tipas, sutinkamas tik ribotu skaičiumi: 1884 m. plaukiojo tik šešios vytinės, o kitos vienos nebuvo tarp naujai statomų laivų. Rusijos kelių ministerijos surašymo duomenimis, 1895 m. Nemune buvo septynių tipų 492 laivai. Vyravo vienmečiai ir dvimečiai laivai, batai ir baidokai, sudarantys 89 proc. viso Nemuno laivyno⁹.

Po Pirmojo pasaulinio karo vytinės Nemuno žemupyje jau neminimos, bet baidokas (Prūsijos teritorijoje *der Boidack*) ir toliau bendrinio žemupyje pastatyto medinio krovininio Nemuno laivo pavadinimu. Kraštotyrininko, lituanisto, prof. hab. dr. Arnoldo Piročkino teigimu, iki kokių 1944 m. pabaigos buvo oficialiuose dokumentuose, spaudoje ir tuo labiau šnekamojoje kalboje, Nemuno laivininkystėje nevarikliniai plokščiadugniai laivai įvairiems kroviniams gabenti vadinosi baidokais¹⁰.

Kauno vandens kelių rajone iki 1939 m. rugpjūčio 1 d. užregistruotų Variklinių ir nevariklinių laivų sąrašas (LCVA F.1059 Ap.1 B.518 L.331-333a) visi nevarikliniai laivai vadinami baidokais. Pakrautas ar tuščias baidokas, kad galėtų judėti Nemunu, kitomis laivuojamomis upėmis, Kuršių mariomis ir kanalais, naudojosi burėmis arba turėjo naudotis vilkikų – garlaivių ir motorlaivių – jėga. Vilcikais sudarydavo dviejų–keturių baidokų vilkstinę (savotišką karavaną) ir tempdavo ją prieš srovę ar pasroviui. Taigi XX a. jau ne visi baidokai buvo buriniai.

Prieš Antrąjį pasaulinį karą Nemunu plaukiojusių baidokų dydis labai skyrėsi. Pavyzdžiui, „Dubysa“ galėjo gabenti 34 t ir buvo vos 15,76 m ilgio, 3,57 m pločio, 1,15 m aukščio, o akcinės bendrovės „Lietuvos Baltijos Lloydas“ baidokas „Džiugė“ pajėgė krauti 657 t prekių, turėjo 55,16 m ilgio, 8,06 m pločio ir 2,00 m aukščio be antstato. Neskaitant tokio didelio skirtumo, abu laivai buvo vadinami baidokais. Keli mediniai buriniai baidokai Nemunu plaukiojo dar ir po Antrojo pasaulinio karo. Po 1945 m. valdžios raštuose įsigalėjo baržos vardas, tačiau šnekamojoje kalboje, nors ir vartojamas vis rečiau, šis pavadinimas išliko iki XX a. pabaigos.

Norint suprasti, prie kurio plokščiadugnių Nemuno laivų tipo priskirti netoli Merkinės rasto laivo liekanas, labai svarbu nustatyti, iš kokio jis laikotarpio.

Merkinės laivo datavimas

2001 m. Zenono Baubonio, Andrzejiaus Kolos, Wojciecho Szults parengtoje Merkinės laivo povandeninių archeologinių tyrimų ataskaitoje nurodoma, kad jo tiksliai datavimui jokių artefaktų nerasta, tiksliai datuoti galima tikta paėmus medienos pavyzdžius dendrochronologijai.



Gardine registruotas laivas „Wanda“ Nemune ties Merkinė. XX a. 3–4 dešimtmetis. Nuotrauka iš Algimanto ir Mindaugo Černiauskų archyvo.

Ataskaitoje rašoma, kad pagal ikonografinę medžiagą (stiebo poziciją ankstyvesniuose ir vėlyvesniuose piešiniuose) ir istorinius šaltinius galėtume laivą datuoti XVII a. Jis greičiausiai sudužo nešamas sraunios srovės į salą ar užplaukė ant čia galėjusios būti seklos, nuskendo ir buvo paliktas. Kadangi upės gylis nedidelis, krovinys ir vertingi daiktai buvo surinkti, o laivas paliktas.

2006 m. atlikus laivo medienos mėginio radiokarbono (radioaktyviosios anglies ^{14}C) tyrimus nustatytas laivo amžius – 1150 m. su 110 m. paklaida. Taigi laivas datuojamas 1040–1260 m.

2008 m. nuo Panemunių regioninio parko ekspozicijoje esančio laivo fragmento paimtas naujas medienos mėginys. Lenkijoje atlikti radioaktyviosios anglies tyrimai parodė, kad laivas iš 1490–1960 m. laikotarpio¹⁷. Tai labai platus laikotarpis.

Laivo bortų lentų sujungimui su dugnu buvo naudojamos kalvio nukaltos pleišto formos, apie 20 cm ilgio vinys. Tačiau laivo konstrukcijoje išlikusios antrame špante ir stepse kelios nevisiškai įkaltos ir užlenktos, kvadratinio skerspjūvio, gamykliniu būdu pagamintos vinys. Dar viena tokia pati vinis nevisiškai įkalta ir užlenkta dugno lentos viduryje.

Šios vinys vizualiai neturi reikšmės laivo statybos technologijoje ir, matyt, įkaltos vėliau, eksploatuojant arba remontuojant laivą, bet, žinant, jog tokio tipo laivai tarnaudavo apie 7–10 metų, šių vinių datavimas būtų panašus su laivo statybos datavimu.

Nors pirmąją vinių gamybos mašiną seras Džon Džon Bulmeris Anglijoje užpatentavo 1606 m., tikrai tinkama gamybai vinių kirtimo mašina pradėjo veikti tik 1790 m., kuri patobu-

linta paplito XIX a. pirmaisiais metais. Speciali mašina vienu iškirsdavo iš plieno lakštų (pradžioje iš geležies lakštų). Tokia mašina vadindavo kvadratinėmis vinimis (*square nails*), nes paprastai būdavo daugmaž kvadratinio skerspjūvio.

Vadovaujantis šiomis žiniomis Merkinės laivą būtų galima datuoti XIX a. pradžia–XX a. viduriu. Vis dėlto, atsižvelgiant į laivo statybos technologiją, laikotarpį dar susiaurinčiau nuo XIX a. pradžios iki XIX a. pabaigos, nes XX a. pirmojoje pusėje Nemuno laivų statyboje jau vyravo naujesnės technologijos. Ši nuotrauka ir XX a. 3–4 dešimtmečio Nemune ties Merkinė sėdimo laivo „Wanda“ nuotrauka.

To laiko Lietuvos vandens kelių laivų registre toks laivas, kaip ir visi nevarikliniai laivai, būtų vadinamas baidoku. Neturiu tiksliai žinių, kaip tokį laivą vadino lenkai, nes jis registruotas Nemuno aukštupyje, Gardine, Lenkijos teritorijoje. Laivas dydžiu panašus į Merkinės laivą, bet statybos technologija, kiek matyti iš nuotraukos, jau tobulesnė, panaši kaip žemupyje statomų baidokų. Nėra skylių bortų lentose, kurios matytųsi, jeigu šios plokštės būtų tvirtintos mediniais kyliais kaip Merkinės laive.

Ant šio laivo bortų nematyti ir geležinių kabių, skirtų prilaikyti sandarinimui naudojamas samanas. Tai irgi rodo tobulesnę statybos technologiją. Dugno ir bortų lentų briaunose tokiose laivuose buvo suleidžiamos gana tiksliai. Panaši laivų statybos technologija naudojama ir dabar, statant Nemuno Kuršmarių valtis.

Taigi labiausiai tikėtina, kad Merkinės laivas statytas XIX a. Dar labiau patikslinti laivo statybos laikotarpį būtų galima atlikus dugno medienos dendrochronologijos tyrimą.

Merkinės laivas – vytinė?

Vienareikšmiško atsakymo, kokio tipo Merkinės laivas, nėra. Jau minėjau, kad radus ir iškėlus jo liekanas iš karto buvo keliami versija, kad tai vytinė. Stepso, skirto stiebo įstatymui, padėtis laivo priekyje taip pat buvo panaši į XVII a. piešiniuose vaizduojamų vytinių stiebų padėtį. Julius Sitenfeldo (Julius Sitenfeld) leidinyje „Prūsijos vandens kelių vystymasis“ (1902 m.)¹ Vyslos, Priegliaus ir Nemuno laivų eskizuose pavaizduotas vytinės korpuso kontūras beveik tiksliai sutampa su Merkinės laivo dugno kontūru, nors skiriasi šių laivų dydžiai.

Daugiausia abejonų, kad šis laivas yra vytinė, kėlė pats jo dydis. Literatūroje nusistovėjo aprašymai, kad vytinė yra didelis laivas. 1900–1903 m. Zygmunto Glogerio „Senosios Lenkijos enciklopedijoje“² rašoma, kad vytinės ilgis nuo 75 iki 90 lenkiškų uolekčių (*łokci polskich*) (45–54 m), plotis nuo 75 iki 90 lenkiškų uolekčių (7,2–12 m), grimzlė iki 2 uolekčių (1,2 m).

Panašių matmenų, tik siauresnė vytinė aprašoma ir minėta F. A. Brokhauzo ir I. A. Efrono „Enciklopediniame žodyne“³: ilgis 23 sieksniai (49 m), plotis 3 sieksniai (6,4 m), grimzlė iki 2 aršinių (1,42 m), tonažas iki 10 000 pūdų. Tačiau I. E. Lachnickio „Lietuvos Gardino gubernijos statistikoje“⁴ minimos vytinės ir mažesni laivai – pusvytinės. 1912 m. Oskaro Teuberto darbe „Upių laivyba“⁵ pateiktas 34 m ilgio vytinės eskizas, o aprašyme (267–268 psl.) nurodoma, kad vytinės yra iš eglinės medienos pagamintas laivas, plaukiantis Nemunu ir Priegliumi iki Karaliaučiaus bei Vyslos atšakomis pasiekiantis Dancigą. Laivo talpa 300 t, ilgis nuo 20 iki 65 m, plotis nuo 5 iki 7 m, bortų aukštis 1,5–1,8 m, grimzlė iki 1,2 m. Iš šio aprašymo matyti, kad autorius vytinėmis vadina ir mažesnius 20 m ilgio laivus. Be to, lyginant su ankstesniais aprašymais, O. Teuberto aprašyti XX a. pradžioje vytinėmis vadinami laivai yra siauresni, labiau pritaikyti plaukimui kanalais, propor-

cijomis panašūs į ten pat aprašytą baidoką (*der Boidack*).

Kad vytinėmis buvo vadinami ir mažesnių matmenų laivai, matome XIX a. viduryje Vincento Dmachauso (1807–1862) tapyto paveikslų reprodukcijoje, eksponuojamoje Gdanskio jūrų muziejuje. Paveiksle parašyta – lietuviškos vytinės Nemune, XIX a. (*Wiciny litewskie na Niemnie, XIX w.*). Laivo dydis, sprendžiant iš laivo denyje esančių žmonių, apie 13–15 m ilgio ir iki 3 m pločio. Žinoma, dailininko tapytas paveikslas gali neišlaikyti tikslų matmenų proporcijų, tačiau piešinys yra gana detalus, todėl manau, kad proporcijos piešinyje perteiktos gana tiksliai.

Darytina prielaida, kad vytinėmis vadinamų laivų, išlaikant panašias formas ir proporcijas, dydžiai galėjo gerokai skirtis, panašiai kaip minėtų XX a. Nemune plaukiojusių baidokais vadinamų laivų, ir kad XIX a. pirmojoje pusėje Merkinės laivą amžininkai galbūt vadino vytine, tačiau užtikrintai to teigti negalime. Pirmiausia išliko gana nedaug laivo fragmentų. Situaciją palengvina tai, kad 1992 m. laivo dugnas buvo beveik sveikas ir atlikti pagrindiniai matavimai. Statybos technologija (geležinės kabės laivo lentoms surišti ir sandarinimo kamšalui iš samanų prilaikyti bei mediniai kaiščiai špantams prie lentų pritvirtinti) taip pat sutampa su vytinių statyboje naudotomis medžiagomis ir technologija.

Patikslinti laivo tipo pavadinimą galėtų detalesnis laivo datavimas. Jeigu paaiškėtų, kad tai XX a. pirmosios pusės laivas, būtų galima gana užtikrintai teigti, jog laivas buvo vadinamas bendrinio baidoko pavadinimu. Trūksta tikslesnių aprašymų, ikonografinių duomenų apie vytinių ir kitų XIX a. Nemuno laivų išvaizdą. Nežinome, kaip tiksliai atrodė Nemuno aukštupyje statomi botai. Galbūt ateityje nauji archeologiniai radiniai ir dar neišnagrinėta archyvinė medžiaga leis patikslinti, kaip žmonės vadino Nemune ties Merkine nuskendusį laivą.

Naudota literatūra

¹ Šalcinis, Nr. 54, Dzūkijos nacionalinis parkas, 2005 m. birželis.

² Zenonas Baubonis. 2000 m. povandeninių žvalgomųjų archeologinių tyrinėjimų Nemune ir Merkyje ataskaita // Vilnius, 2000.

³ Ignacy Emmanuel Lachnicki. Statystyka gubernii Litewsko-Grodzienskiej. // Wilno, 1817.

⁴ Пристань. Столбцы. <http://cityminsk.com>.

⁵ Tarybų Lietuvos enciklopedija, IV t. // Vilnius, 1988.

⁶ Visuotinė lietuvių enciklopedija, II t. // Vilnius, 2002.

⁷ Андрей Киштымов. Гродно и Неманский водный путь. Конец XVIII – начало XX в // www.harodnia.com.

⁸ Фридрих Арнольд Брокгауз, Илья Абрамович Ефрон. Энциклопедический Словарь // Санкт-Петербург. 1890–1907.

⁹ Библиотека Александра Соснина – материалы о речном флоте. <http://library.riverships.ru/Books/River/64.htm>.

¹⁰ Arnoldas Pirockinas. Tylieji Nemuno laivai darbininkai – baidokai // Mokslas ir gyvenimas, 2006 m., Nr. 3 (576), Nr. 4 (577).

¹¹ Jerzy Litvin. Die Memel, Wittintinen und die Binnenschiffahrt nach Königsberg // Deutsches Schifffahrtsarchiv. 2000, N. 23.-S. 373–392.

¹² Zygmunt Gloger. Encyklopedia staropolska (tom IV), 1903 (Reprodukcja pierwodruku). <http://literat.ug.edu.pl/glogers/index.htm>.

¹³ Oskar Teubert. Die Binnenschiffahrt ein handbuch für alle beteiligten // Leipzig, 1912.

¹⁴ Военно-статистическое обозрение Российской империи 1848 года. Ковенская губерния. Том IX. Часть 1. Санкт-Петербург, 1848.

¹⁵ Werner Jaeger. Der KurischeReisekahn Maria. Duisburg, 1995.

¹⁶ Zigmantas Kiaupa. Kauno istorija, I t. // Vilnius, 2010.

¹⁷ Waldemar Ossowski. Przemiany w szkutnictwie rzecznym w Polsce // Gdansk, 2010.