

# PALANGOS UOSTAS IR TILTAS Į JŪRĄ

PARENGĖ RAMUNĖ LENKIMAITĖ  
*Istorinės nuotraukos – iš RKIC archyvo*

Palanga...

Norėčiau ją vadinti miestu, bet tai ne tik miestas. Tai pradžia – jūros ir didžiulės prieš tave atsiveriančios erdvės, kurios labiausiai pasiilgsti gyvendamas didmiestyje. Tai kopos, kurios tave kaip motina priglaudžia šiltą vasaros dieną ir pakviečia priglusti prie savęs visu kūnu, sušilti, sugerti tau siunčiamus saulės spindulius. Tai ir po kojomis čezantys spygliai, kai tu, vis dar jusdamas ant kūno jūros vandens vėsą ir sūrumą, lėtai žingsniuoji vasara alsuojančiais pajūrio pušynais... Be abejo, tai ir tiltas į jūrą, saulėlydžiai prie jos ir pasakojimai apie bangų išplaunamas Jūratės ašaras. Tai ir legendomis apipintas Palangos tiltas į jūrą, jo istorija. Prisiminkime ją...



*Palangos pajūris 2011 m. pavasarį. Danutės Mukienės nuotrauka*

## APIE PALANGOS UOSTO ISTORIJĄ IR TIŠKEVIČIŲ BANDYMĄ ATGAIVINTI SENĄSIAS UOSTO TRADICIJAS

Bronius Kviklys „Mūsų Lietuvos“ IV tome rašo, kad Palangoje uostas galėjęs būti jau XII amžiuje. Manoma, kad būtent šiame

uoste 1161 m. savo kariuomenę išlaipino ir Danijos karalius Volde-  
maras I. Spėjama, kad uostas buvo kiek į šiaurę nuo Rąžės (Ronžės)  
upelio žiočių, kur dabar yra Senoji Palanga. Įvairiuose dokumen-  
tuose Palangos uostas kartais maišomas su Šventąja, nes pasta-  
roji dažnai vadinama Palangos uostu. Anot B. Kviklio, „reikia sutikti  
su tuo faktu, kad Palangoje senovėje tikrai buvo uostas“.

Vaclovas Strimaitis 1969–1972 m. parengtame darbe „Palanga“



*Palangos pliažas XX a. pradžioje*

rašo, kad jo surinktais duomenimis 1422 m. Baltijos jūroje siautė audra. Jos metu Palangoje išgelbėta skendusio laivo įgula ir 32 arkliai. Šis faktas savaime neįrodo, kad čia būta uosto. Galbūt tik drąsūs žvejai suteikė pagalbą skęstantiems. Bet jei laive buvo 32 arkliai, tai jis turėjo būti didokas, turėjo būti ir prieplauka.

1923 m. Kaune išleistoje knygutėje A. Janulaitis rašo, kad Palangoje uostas veikė ir XVI a., o jį saugojo sargyba. Palangos žvejai, pirkliai tais laikais jau pasiekdavę Gdanską, Karaliaučių. Palangos uostas buvo žinomas ir XIX amžiuje. 1831 m. sukilimo dalyviai Palangos pajūryje laukė laivais atgabenamų ginklų iš Anglijos, čia laivais buvo gabenami ginklai ir 1863 m. sukilimo metu, bet jie sukilėlių nepasiekė.

Profesorius J. Šimoliūnas, 1921 m. tyrinėdamas Baltijos pajūrį Palangos kurorto ruože, įvairiais matavimais nustatė, kad Birutės kalno kryptimi, maždaug į šiaurės vakarus (NW), jūroje, 2–3 m gilumoje, eina akmeninė siena, net už prieplaukos galo apie 200 m atstumu uždarydama uostą iš pietų ir vakarų ir palikdama atvirą tik į šiaurę-vakarų. Ši siena prasideda ties Birutės kalnu ir tęsiasi šiaurės vakarų linkme apie 1 kilometrą. Ji nutrūksta ties tiltu. Ši siena, anot prof. J. Šimoliūno, greičiausiai yra XVII a. anglų bendrovės įrengto uosto molas. 1679 m. anglai buvo gavę iš karaliaus Jono III leidimą gyventi ir kurti Palangoje, kad tik jie įrengtų uostą, plėtotų prekybą. Veikė 1685 m. įkurta anglų laivininkystės bendrovė, kuriai vadovavo Horstas. Tačiau 1701 m. švedai, Rygos pirklių priešekinti, Šventosios ir Palangos uostus užvertė akmenimis, o švedų laivai ėmė gaudyti ir konfiskuoti iš šių uostų išvežamas prekes.

Po karų su švedais pasirašyta laikinoji (1705 m.) taikos sutartis uždraudė Lietuvai laikyti Palangos uostą ir iš jo gabenti prekes. Šiuo draudimu siekta, kad Palangos uostas nedarytų konkurencijos švedų valdytiems Kuršo ir Vidžemės uostams. Yra likę žinių, kad karalius Stanislovas Augustas rengėsi išvalyti Palangos uostą, tačiau šiam jo sumanymui pasipriešino imperatorės Kotrynos pasiuntinys Stackelbergas. Palangos uosto sunaikinimas buvo didelis smūgis ne tik Palangai, bet ir visai Lietuvos prekybai su užma-



Palangos tiltas į jūrą XX amžiaus pradžioje

riu. Palangos uostas dar veikė ir XVIII–XIX amžiuje. Lietuvių enciklopedijoje (Bostonas, 1968, t. 21) rašoma, kad Palangos uosto apyvarta buvusi tokia: 1796–1797 m. įvežta prekių už 31.472 rublių, išvežta už 39.555. Po 1831 m. prekybinis judėjimas per uostą padidėjęs, ypač po 1838 m., kai buvo atidarytas Tauragės plentas. 1854 m. išvežta prekių už 641.187 rublių, o įvežta už 453.564. 1855 m. išvežta už 606.996, o įvežta už 136.682 rublių. 1876 m. išvežta už 330.028, įvežta už 170.290 rublių.

XIX a. pabaigoje grafai Tiškevičiai bandė bent iš dalies atgaivinti Palangos uosto tradicijas. Jie pastatė ant jūros kranto vieną ilgą molą iš akmenų ir polių. Į jūrą buvo nutiestas kelių šimtų metrų ilgio tiltas, jo galas užriestas į šiaurę, tuo bandant sudaryti laivams kiek saugesnę nuo bangų prieplauką.

Tačiau uostui vienas molas nieko nereiškia – reikalingi bent du, išmūryti iki reikiamos gilumos, todėl bangos greitai užnešė Tiškevičių pastatytą prieplauką, laivininkystė buvo nutraukta. Nuo 1892 m. tiltas liko tik vasarotojų mėgiama lankymo vieta.

1893 m. „Obzor Kurlandskoj gubernii“ rašė, kad Palangos gra-

(Nukelta į 42 p.)

Nuotraukoje – Palangos tilto į jūrą pradžia sausumoje XX a. pr.





Palangos  
grafas  
Juozapas  
Tiškevičius  
(1835–1891).  
Fotoreprodukcija  
iš RKIC  
archyvo

(Atkelta iš 41 p.)

fas Juozas Tiškevičius 1889 metų viduryje įsigijo 1871 m. Švedijoje statytą 12 vagonų talpos, apie 30-ies nominalinių jėgų galingumo garlaivį „Feniksą“, kuris kelis kartus per savaitę su prekėmis plaukdavo į Liepoją. Šią informaciją išplėtojo I. Končius bei V. Ruokis 1926 m. Kaune išleistoje knygelėje „Palangos kraštas“ (p. 241). Jie rašo, kad Palangoje „savotišką įspūdį daro jūron iškištas ilgas laužtu galu tiltas, kurio tikslas buvo padėti išvežti javus ir plytas ir pervežti

kitokias prekes.“ Knygos autoriai nurodo, kad iš pradžių tilto galas buvęs ten, kur XX a. 3 dešimtmetyje matėsi nupjautų stulpų kelmiai – ši vieta tuo laiku buvo beveik sausumoje. Būtent čia tiltas buvęs užlaužtas į šiaurę, kad laivai galėtų pasislėpti nuo audrų. Antrasis tilto galas siekęs pirmąją nuo jūros vilą, kur buvo įtaisyta daržinė-sandėlis prekėms krauti. Anot knygos autorių, „šį uostelį bangos netrukus užpylė smėliu – daugiausia gal dėl to, kad tarp stulpų buvo priversta akmenų.“ Kad tiltas galėtų tarnauti toliau kaip uosto įrenginys, tiltą reikėję pailginti, o jo galą užlaužti toliau jūroje, tačiau ir šį kartą bangos prinešė smėlio, pasidarė sekumos, net dugnas iškilo žuvėdroms sustoti.“ Po kurio laiko ten vėl buvo gilu, nes, kaip rašo knygelės autoriai, akmenis ištraukė bažnyčiai statyti. Ištraukus akmenis, laivams nebebuvo kur pasislėpti, nors anot I. Končiaus bei V. Ruokio, ir pirmiau tas tiltas laivus nuo audrų beveik neapsaugodavo, todėl jie, padidėjęs bangoms, užuovėjos ieškodavo Klaipėdoje. „Palangos kraštas“ rašo, kad Palangos uostą Tiškevičiai užbaigė statyti 1890 m., o jau nuo 1892 m. jis buvo naudojamas tik praeiviams pasismaginti. Iš šio uosto laivas „Feniksas“ plaukdavo tik į Liepoją ir atgal – iš pradžių po du kartus per savaitę, o vėliau – po vieną. „Feniksu“ į Liepoją dažniausiai būdavo vežamos Vilimiškės plytinėje pagamintos plytos. Iki jūros tilto prekes Tiškevičiai atveždavo geležinkeliuku, kurį palangiškiai vadindavo siauruku. Bene daugiausiai žinių apie šį geležinkelį pateikia L. Noreika 1914 metų žurnalo „Vairas“ dvyliktajame numeryje. Čia rašoma, kad nuo grafo Tiškevičiaus „plytų degyklos aplink senąjį jo sodą lig tilto ir tiltu lig pat jo galo ėjo mažas geležies keliukas, arklių traukiamas, kuriuo iš degyklos veždavo ir kraudavo į aną laivą („Feniksą“ – red. p.) plytas. Antroji to keliuko šaka ėjo Ronžės





Palangos tiltas į jūrą. Priekyje – pavėsinė. XX a. pr.

paupiu, buvusios vadinamos švedų stovyklos viduriu ir senuoju sodu lig Tiškevičiaus arklidžių ir sandelių.

Kai tiltas tapo tik poilsiautojų pramogų vieta, jo gale buvo pastatyta pavėsinė.

Neilgas buvo Tiškevičiaus uosto gyvavimas, tačiau jis spėjo pagarsėti skenduoliu, nes čia atplaukė danų burlaivis ir nuskendo, o smiltys jį palaidojo. 1898 m. dar jo griaučių dalis kyšojo šalia tilto iš po smėlio. A. Raulinaitis 1961–1962 m. parengtame darbe „Palangos ir jos parkų istorija“ rašo, kad „Tiškevičiaus pastatytas jūros tiltas Vilimiškės plytų eksportui vasarą būdavo naudojamas pasivaikščiavimams. Tam, kad per lietuvių žmonės galėtų pasislėpti nuo lietaus, jo pradžioje buvo įrengta pastogė-altana. Net tramvajus buvo praveistas. Jis važiuodavo tais pačiais bėgiais, kuriais ne sezono metu veždavo plytas iš Vilimiškės į tiltą (molą) ir uostą. Vasaros metu atvirais vagonėliais veždavo svečius.“

1994 m. Klaipėdos restauravimo centras (V. Šliogeris), naudodamasis palangiškių Antano Tranyzo ir Daniaus Puodžio surinkta



Memorialinė lenta Palangos pajūryje, žyminti pastato, kuriame 1899 m. buvo suvaidintas pirmasis lietuviškas spektaklis – Keturakio „Amerika“ pirtyje, vietą. Danutės Mukienės nuotrauka

Palangos planas. Buvęs Palangos siaurukas jame pažymėtas tiesia linija ir šalia jos esančiais taškiukais



bei savo paties sukaupta medžiaga, parengė Palangos pirsio istorinius tyrimus. Anot V. Šliogerio, tilto (pirso) statyba ir eksploatacija pagal jo pirminę paskirtį geriausiai nušviečiama 1913 m. Poznanėje išleistoje dr. Stanislovo Karvovskio knygelėje „Poląga i Kretyną“. Apie pirsio būklę po Pirmojo pasaulinio karo galima spręsti iš fotonuotraukos, publikuotos A. Janulaičio albume „Palanga“. 1923 m. pirsas buvo rekonstruotas (paaukštintas). Panaši pirsio būklė užfiksuota ir 1936 m. išleistame Šiaulių sąjungos albume. Didelė pirsio rekonstrukcija buvo atlikta 1968 m. pagal „Lietkelprojekto“ projektą. Tada buvo sukalti nauji poliai, pirsas paaukštintas ir paplatintas. Restauravimo centro topomedžiagos analizėje ir išvadose pažymima, kad, naudojantis 1988 m. toponuotrauka su gylių apie pirsą matavimais nustatyta, kad senasis Palangos tiltas buvo 414 m. (591 žingsnio) ilgio. Dar apie 10–12 m polių liekanų pirsą gale yra nepažymėta. V. Šliogeris, apibendrinamas surinktus faktus, daro išvadą, kad pirsio ilgis pirmajame etape turėtų būti apie 630 metrų, arba 200–210 metrų didesnis nei toponuotraukoje. Pratęsus šitai pirsą ašį, pakhauso vieta turėjo būti apytikriai ant senųjų kopų liekanų, truputį į vakarus nuo buvusios vilos „Switez“, kitoje Basanavičiaus gatvės pusėje. Pirmasis lietuviškas spektaklis – Keturakio „Amerika“ pirtyje – buvo suvaidintas netoli šios vietos buvusiam prekių sandelyje-pakhausze, kuris stovėjo apie 50 metrų į rytus nuo dabartinio.

\*\*\*

Senasis, iki XX a. 9 dešimtmečio palangiškius ir jų svečius džiuginęs Palangos tiltas į jūrą buvo medinis. Tokiam reikalinga nuolatinė priežiūra. Jūros vėjai ir vanduo labai greitai veikia medieną. Ilgą laiką ji nebuvo itin brangi, todėl, keičiant tilto viršutinę dalį, didelių sunkumų neiškildavo. Kai reikėdavo pakeisti polius, dažniausiai į talką ateidavo kariškiai, buvusios sąjunginio pavaldumo sta-

(Nukelta į 44 p.)



Palangos tiltas į jūrą sovietmečiu. Juozo Baltiejaus nuotrauka

(Atkelta iš 43 p.)

tybinės organizacijos. Pasikeitus politinei ir ekonominei situacijai Lietuvoje, kariškių pagalbos Palanga nebeprašydavo, ir jos niekas nebelaukė. Kur kas sudėtingiau tais metais jau buvo gauti ir tilto remontui reikalingos medienos. Na o tiltas į jūrą po kiekvieno bent kiek didesnio štormo atrodė vis liūdniau – juo net vaikščioti tapo pavojinga. Už atitinkamą atlyginimą tiltą atstatyti tuo laiku buvo pasiūlyta Respublikos Pramonininkų asociacijai, kelioms užsienio firmoms. Susipažinę su šio statinio būkle, būsimo darbo sąlygomis, tiek vieni, tiek ir kiti pasiūlymo atsisakė.

Kurį laiką Palangoje buvo plačiai diskutuojama dėl leningradiečių inžinierių pasiūlymo Palangoje statyti naują tiltą iš metalinių vamzdžių. Tokį projektą įgyvendinti, ko gero, būtų buvę lengviau, negu atstatyti senąjį, bet... Tuometinėmis sąlygomis tokio tilto statyba miestui buvo per brangi, nebuvo iš kur ir tiek metalo gauti. Be to, miesto architektų ir daugelio kitų



Palangos tiltas į jūrą pirmaisiais metais po nepriklausomybės atkūrimo. Juozo Baltiejaus nuotrauka

palangiškių nuomone, leningradiečių pasiūlytas metalinis, gremėzdiškas tiltas, nors ir ilgaamžis – ne Palangos kurortui.

Kai mieste vyko ši diskusija, tilto tvarkymo darbai vietoje nestovėjo. Mediena tilto remontui pagal galimybes buvo vežama net blokadoms dienomis. 1990 m. vasarą, kad ir nedidelė tilto dalis, bet jau buvo sutvarkyta ir joje dalyje poilsiautojai jau galėdavo vaikščioti. 1990 m. rudenį buvo nutarta sudaryti sutartį su Valstybiniu kelių projektavimo institutu, kad jis atliktų dabartinio tilto į jūrą tyrinėjimus ir pateiktų pasiūlymus dėl jo tolesnio likimo.

1991-ųjų metų išvakarėse aptarti pėsčiųjų tilto į jūrą reikalų Palangoje susirinko miesto vadovai, grupė architektų, kiti tilto ateitimi besirūpinantys asmenys. Valstybinio kelių projektavimo instituto vyr. inžinierius V. Puodžiukas ir inžinierius J. Plavinskas tada informavo, kad, apžiūrėjus visas tilto konstrukcijas ir atlikus bandomąjį tilto skersinį gręžimą įvairiose tilto vietose, buvo nustatyta, jog tiltas naudoti nebetinkamas. Jo pradžia (154 m) tada dar buvo įmanoma atstatyti sustiprinus atramas, pakeitus išilgines sijas ir einamąją dalį. Po remonto ja dar būtų buvę galima 3–4 metus naudotis. Likusiosios tilto dalies jau ir suremontuoti niekas nebesiryžo – tilto polių prie vandens paviršiaus buvo nuzulinti, polių skerspjūviai susilpninti puvinio, kurio gylis siekė 7–10 centimetrų. Nuzulinti, visiškai korodavę buvo ir polinių atramų sustvirtinimo skersiniai ryšiai, o metalinės sankabos ir konstrukcijas tvirtinantys varžtai nutraukti. Specialistai nustatė, kad apipuvę taip pat ir atramų antšulai, išilginės sijos. Dalis tilto tuo metu jau buvo išardyta.

Pasitarime Palangos miesto komunalinių įmonių susivienijimas buvo įpareigotas, vadovaujantis Valstybinio kelių projektavimo instituto paruoštu projektu, iki 1991 m. kurortinio sezono pradžios suremontuoti 150 metrų ilgio rytinę tilto dalį. Tuo pat metu komunalinio ūkio darbuotojai turėjo demontuoti tilto vakarinės dalies viršutinę dalį (iki polių). Buvo sutarta, kad susivienijimas pratęs sutartį su Valstybiniu kelių projektavimo institutu, kurio pateikti naujo tilto į jūrą projekto variantai iš visų tų, kuriuos iki to laiko kas nors buvo pateikęs, buvo pripažinti geriausiaisiais, labiausiai atitinkančiais vietos sąlygas, kurorto specifiką ir užstatymo tradicijas. Jo esmė buvo tokia: naująjį pėsčiųjų tiltą į jūrą reikia statyti kairėje pusėje (žiūrint nuo kranto į jūrą) šalia esančio, apačią įrengti iš gelžbetoninių konstruk-

cijų, o viršų – iš medžio. Galutinį žodį turėjo tarti Palangos miesto valdyba ir jos sudaryta specialistų komisija tilto statybos klausimams spręsti. Tuo metu Palangos miestui vadovavęs meras Rimantas Mikalkėnas, pats gerai išstudijavęs, kokias pasekmes gali duoti naujų statinių atsiradimas jūros pakrantėje, ragino specialistus viską gerai pasverti, apgalvoti, išanalizuoti panašių tiltų statybos praktiką ir tik tada imtis darbo.

1991 m. užsakovui buvo pateikta po tris tilto plano ir konstrukcijų variantų projektus. Palangos miesto valdyboje 1992 m. balandžio 9 d. buvo nutarta pritarti tam projektui, kuriame buvo siūloma vietoje senojo Palangos tilto statyti naują – gelžbetoninį. Šis variantas buvo artimiausias senajam mediniam tiltui. 1992 m. gegužės 20 d. buvo gauta architektūrinė-planinė užduotis toliau projektuoti tiltą. 1992 m. pabaigoje sudarytas tilto darbo projektas, kuriame pateikti pagrindiniai konstruktyviniai sprendimai, konstrukcijos ir darbų organizavimo schemos. Ši medžiaga 1993 m. birželio 2 d. buvo suderinta su Palangos miesto architektu, Kultūros paveldo Palangos miesto inspektoriu, Palangos paminklotvarkos tarnyba ir Lietuvos Respublikos Aplinkos apsaugos departamentu. 1993 m. birželio 3 d. užsakovas pristatė tilto į jūrą darbo projektą valstybinei ekspertizei. Jos išvados gautos tų pačių metų liepos 26 dieną. 1993 m. rugpjūčio 6 ir rugsėjo 9 dienomis vykusiuose pasitarimuose, dalyvaujant ekspertizės valdybos, užsakovo, rangovo ir projektavimo instituto atstovams, įvertinus pastabas, pasiūlyta polinių atramų žingsnį nuo 5 m padidinti iki 6,5 metrų. Šis atstumas priimtas atsižvelgus į maksimalias rangovo turimos įrangos galimybes. Taip pat buvo nutarta keturiasdešimt penkiais metrais pailginti tiesiąją tilto dalį, nukeliant lygiagrečiai krantui ruožą jūros pusėn, už buvusio tilto liekanų. Rangos konkurso komisijos posėdyje pasiūlyta užsakovui sudaryti rangos sutartį su bendra Latvijos-Lietuvos įmone „WIADUKTS“.

Naujai suprojektuotas Palangos tiltas buvo statmenas pagrindinei tilto ašiai. Tiesiosios tilto dalies pabaigoje, pietų pusėje, buvo suprojektuota keleivinių laivų prielauka, o šiaurėje ir rytuose, ties tilto posūkiu – žvejų aikštelės. Ties ketvirtąja anga nuo tilto pradžios – laiptai nuo tilto į paplūdimį.

Tilto perdangą projektuotojai pasiūlė daryti iš surenkamų gelžbetoninių rėminių plokščių. Skersiniame tilto pjūvyje – keturių plokštės (jų aukštis – 60 cm). Tiltu ei-



Palangos tilto į jūrą fragmentas prieš pradėdant jo rekonstrukciją 1997 m. Juozo Baltiejaus nuotrauka



Tokį Palangos medinį tiltą į jūrą palangiškiai dažniausiai pamatydavo po pajūryje siautusį uraganų. Juozo Baltiejaus nuotrauka

namosios dalies plotis – 770 cm, ji yra medinė, iš skersai suklotų 7 cm storio tašų. Naujojo tilto tašai pritvirtinti prie ilginių, jie – varžtais prie plokščių. Turėklai mediniai, jų stulpeliai pritvirtinti prie apatinio ir viršutinio ilginio. Tiltu atramos – polinės, tiesiojoje tilto dalyje naudoti gelžbetoniniai apvalūs 41 cm skersmens 6–13 m ilgio poliai. Galiniame tilto ruože naudoti metaliniai 53 cm skersmens vamzdiniai poliai, į kurių vidų nuleidžiami armatūros karkasai ir užpildomi betonu. Atramų antšulai yra gelžbetoniniai. Virš betono – betono injektavimo angos.

Laiptai, skirti poilsiautojams nuo tilto nultipti į paplūdimį, yra mediniai. Viršuje jie remiasi į prie priedangų pritvirtintas metalines sijas, o apačioje – į betoninį pamatą. Žiemą laiptus galima išmontuoti. Tuo atveju numatyti papildomi laiptų turėklai. Suprojektuotas ir tilto apšvietimas elektra, šviestuvai išdėstyti kas 20 metrų.

Metai ėjo... Audros, uraganai kasmet daužė tiltą į jūrą. 2010 m. atėjo laikas jį atnaujinti. Rekonstrukcijos darbai buvo užbaigti iki 2011 m. kurortinio sezono atidarymo. Tai pirmoji tilto rekonstrukcija po 1997 metų. Tiltą rekonstravo „Lemminkainen Lietuva“. Darbai kainavo 1,5 milijono litų.