

PIRMTAKAI

Aloyzas KAŽDAILIS

Lietuvos jūrų muziejaus kūrėjas, garbės direktorius

Pirmąją lietuviška laivybos organizacija tapo „Lietuvos garlaivių ir prekybos bendrovė“, įsteigta 1921 m. Kaune, nupirkusi du F. Krupo „Germaniaverft A. G.“ Kylio statykloje pastatytas škunas po 195 tonas dedveito. „Jūratės“ ir „Kastyčio“ pavadinimais laivai buvo priregistruoti Jurbarke, nes kito uosto Lietuva tada dar neturėjo, ir išnuomoti estų laivininkams, o atgavus Klaipėdą, eksploatuojami pačios savininkės. „Kastyčiui“ vadovavo svetimtautis kapitonas, kuris 1925 m. vasario mėn. kelionėje iš Bremeno į Švediją su anglių kroviniu užplaukė ant seklumos ir paskandino laivą. „Jūratei“ vadovavo lietuviškosios laivybos veteranas J. Andžejauskas. Ji plaukiojo iki 1927 m., kol buvo parduota į Olandiją, iš kur 1930 m. atsidūrė Martinikos saloje. Ten 1951 m. laivas ir baigė savo dienas.

Ne ką daugiau nuveikė ir akcinė bendrovė „Lietuvos garlaiviai“ (sutrumpintai vadinta „Lietgar“), įkurta Kaune 1928 m. Ją organizavo jūrų kapitonas Teodoras Reingardas, gimęs ir augęs Kaune, save laikęs rusu. Bendrovės pirmininku išrinktas atsargos generolas S. Žukauskas. Bendrovė vos nesuiro tik gimusi, nes norinčių savo pinigų „mesti į vandenį“ atsirado nedaug.

Nupirktieji laivai atplaukė į Klaipėdą 1929 m. sausio 22 d., su didelėmis iškilmėmis buvo pakrikštyti „Klaipėda“ ir „Palanga“. Garlaivis „Klaipėda“ buvo statytas 1880 m. Anglijoje, „Palanga“ – 1912 m. Kapitonas T. Reingardas surinko lietuvišką įgulą ir ėmė vadovauti „Palangai“, o „Klaipėdą“ perėmė gruzinas kapitonas Azguridi, pasaulinio karo atbloktas į Lietuvą.

Iš pradžių „Lietuvos garlaiviai“ dirbo pelningai, tačiau netrukus prasidėjo pasaulinė ekonomikos krizė ir 1931 m. vasarą laivai liko be darbo. Po metų bendrovė buvo likviduota.

Ekonomikos krizė dar keleriems metams atidėjo lietuviško laivyno kūrimąsi. Tik 1935 m. liepos mėn. „Maisto“ bendrovė iš norvegų keturiems mėnesiams nusiasmdė du vienodus garlaivius-šaldytuvus „Rimfrost“ ir „Barfrost“, pastatytus Norvegijoje

1920 metais. Laivai su šaldytos mėsos kroviniais plaukiojo į Antverpeną, Roterdamą, vėliau – ir į Hulį. Laivus valdė Klaipėdoje įsteigta kontora „Lietuvos eksportas“, vadovaujama direktoriaus V. Grudzinsko, o krovinius Klaipėdoje ir užsienyje parūpindavo klaipėdiškė eksporto bendrovė „Sandėlis“.

1936 m. sausio 29 d. į Klaipėdą atplaukė trečiasis bendrovės laivas, pavadintas „Maistu“. Jis pastatytas 1915 m. Švedijoje, turėjo šaldytuvą. Vadovaujamas kapitono B. Krištopaičio, „Maistas“ plaukiojo linija Klaipėda–Antverpenas, pasitaikius krovinių plaukė į Amsterdamą, Roterdamą, Londoną.

Daug vilčių negausiai Lietuvos jūrininkų šeimai suteikė laivininkystės bendrovė „Lietuvos Baltijos Lloydas“, įsteigta Kaune 1936 m. pabaigoje. Bendrovę įkūrė trys galingiausios Lietuvoje valstybinio kapitalo bendrovės: „Maistas“, „Pienocentras“ ir „Lietūkis“. „Maisto“ specialistai iš „Lietuvos eksporto“ perėjo į naujai Klaipėdoje sukurtą „Baltijos transporto bendrovę“, kuri valdė laivus ir rūpinosi kroviniais.

Iki sovietinės nacionalizacijos, iki 1940 m. liepos „Lietuvos Baltijos Lloydas“ įsigijo dar penkis garlaivius.

„Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivyno istorija pažymėta tragiškais pasaulinio karo ir Lietuvos okupacijos ženklais. Garlaivis „Kaunas“, statytas 1931 m. Norvegijoje, nuskendo Šiaurės jūroje ties Belgijos krantais pakeliui į Angliją 1939 m. lapkričio 17 d. vakare. Garlaivis „Panevėžys“, statytas 1924 m. Norvegijoje, nuskendo 1939 m. lapkričio 13 d. Suomų įlankoje, šiauriau Talino, pakeliui iš Leningrado į Klaipėdą, su druskos kroviniu užplaukęs ant povandeninių uolų.

„Lietuvos Baltijos Lloydas“ buvo nacionalizuotas 1940 m. liepos mėn. Jo laivai rugsėjo 29 d. perduoti Latvijos laivininkystei Rygoje. Prasidėjus Vokietijos ir TSRS karui, „Utena“ ir „Kretinga“ plaukiojo tarp karo bazių Taline ir Kronštate. 1941 m. rugpjūčio 14 d. „Utena“ konvojuje, vedama kapitono L. Serafino, Suomų įlankoje, į šiaurę nuo Jumindos iškyšulio, užplaukė ant

minos ir paskendo, o „Kretingą“ kitą dieną subombardavo vokiečių bombonešiai.

Garlaivis „Šiauliai“, statytas 1920 m. Štetine, vedamas kapitono B. Monkevičiaus, tragiškajame konvojuje žūties išvengė. Jį subombardavo vokiečių lėktuvai rugpjūčio 30 d. ties Hoglando sala.

Garlaivis „Marijampolė“, statytas 1919 m. Štetine, 1941 m. birželio 27 d. nuskandintas Dauguvos žiotyse, kad vokiečių karo laivams užtvirtų kelią į Rygos uostą.

Ilgiausiai išgyveno garlaivis „Denny“ („Trakai“). Jis plaukiojo su Panamos, Šveicarijos, Libano vėliavomis, kol galiausiai atsidūrė Indonezijoje, kur vyko pilietinis karas. 1958 m. kovo 28 d. garlaivis buvo subombarduotas.

Nesėkmės persekiojo ir laivininkystės bendrovę „Sandėlis“ Klaipėdoje. Šiai bendrovei, galima sakyti, faktiškai nesisekė, matyt, stigo patirties. Jau pirmaisiais metais „Nida“ užplaukė ant seklumos ties Bornholmo sala. Hitlerininkams okupavus Klaipėdą, bandė palikti savo laivus Klaipėdoje, todėl 1939 m. rugsėjo 3 d., „Nidai“ stovint Škotijoje, anglai jį, kaip vokišką, areš-

tavo ir paskelbė karo grobiu. Didžiulėmis pastangomis M. Reišys po dviejų mėnesių atgavo laivą, tačiau plaukdamas su kokso kroviniu į Švediją, lemtingąją 1939 m. lapkričio 11 d. Alandų salyne „Nida“ užplaukė ant seklumos ir paskendo.

Dar labiau nepasisėkė garlaiviui „Neringa“. „Sandėlis“ jį nupirko 1938 m. sausio mėn. Pirmojoje kelionėje iš Antverpeno į Klaipėdą su kalio druskos kroviniu vasario 28 d. vidurnaktį garlaivis audroje nepataikė į Klaipėdos uosto vartus ir visu greičiu įsirėžė į krantą 14,5 km šiauriau Kopgalio, ties Meškaduobe. Nuskeno trys įgulos nariai, o garlaivis nugrimzdo į smėlį.

Trečiąjį garlaivį „Venta“, pastatytą 1908 m. Anglijoje, M. Reišys prarado panašiai kaip ir „Nidą“.

Nėra abejonių, kad visas lietuviškojo laivyno nesėkmės ir galutinę žūtį nulėmė trys objektyvios priežastys: hitlerinė Klaipėdos krašto okupacija, prasidėjęs Antrasis pasaulinis karas ir galiausiai stalininė Lietuvos okupacija. Jo tragišką istoriją išsaugojo tų įvykių dalyviai, pasitraukę į Vakarų: kapitonai B. Krištopaitis, R. Vilkas, F. Marcinkus. Jų kruopštaus darbo dėka gimė šis rašinys. ■