

LIETUVOS JŪRŲ PREKYBOS LAIVYNAS IKI 1940 M.

Romaldas ADOMAVIČIUS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus vedėjas

Istorijos mokslas – tai lyg įdėmus žvilgsnis į praeitį, kurioje turėtume atrasti prasmes, mokančias mus dabartyje nekartoti nuėjusių ir nebūtį kartų padarytų klaidų ir perteikiančias mums jų laimėjimus. Senovės Romoje buvo manoma, kad „Historia est magistra vitae“ – „Istorija yra gyvenimo mokytoja“, o norint iš jos pasimokyti, būtina ją žinoti. Taigi pažvelkime atgal, į Lietuvos jūrų prekybos laivyno praeitį, ir nušvieskime pagrindinius laivyno raidos etapus. Tai buvo ne tolygus, laipsniškas vystymasis, o gana dramatiškas procesas, nulemtas istorinių lūžių ir dažnai dramatiškų aplinkybių.

Didžiausią dėmesį skirsime laikotarpiui iki 1940 m., nes pradžia visada svarbiausia, be to, šis periodas yra mažiausiai žinomas. Kada ta pradžia buvo? Nuo kurios datos turėtume skaičiuoti Lietuvos jūrų laivyno biografijos metus?

* * *

Prieš 85 metus, 1921 m. kovo 4 d., prancūzų administracijos valdomame Klaipėdos uoste pasirodė laivas su čia dar nematyta vėliava: iš Kylio atplaukė motorinis burlaivis „Jūratė“ (139 BRT). Du tokius laivus F. Kruppo laivų statykloje užsakė ir 1920 m. nupirko Kaune veikusi Lietuvos garlaivių bendrovė ir priregistravo Jurbarke, nes tuo metu Lietuva uosto prie jūros neturėjo. Antrasis burlaivis – „Kastytis“ pirmą kartą į Klaipėdos uostą įplaukė kovo 15 d.

Prieš išleidžiant laivus į pirmuosius reišius, 1920 m. gruodžio 23 d. Lietuvos pasiuntinybė Berlyne informavo Vokietijos užsienio reikalų ministeriją apie Lietuvos vyriausybės sprendimą „leisti Lietuvos prekybos laivynui naudoti Lietuvos tautinę vėliavą kaip prekybos laivyno vėliavą“.

Lietuvos garlaivių bendrovę 1919–1920 m. įkūrė S. Banaitis, dr. J. Šliūpas, J. Alekna ir kiti visuomenės bei verslo veikėjai, daugiausia panaudoję JAV lietuvių kapitalą. Bendrovė Kruppo įmonėje užsakė 6 laivus, kurie buvo statomi iš karo metu sukaupto nekokybiško

plieno. Dėl minėtų burlaivių kokybės bendrovė vėliau bylinėjosi su rangovu.

Nemune Lietuvos garlaivių bendrovė turėjo garlaivius „Rambynas“, „Rūta“, „Eglė“. „Jūratė“ ir „Kastytis“ plaukiojo Baltijos jūroje, į Skandinaviją. Maži laivai buvo nuostolingi, jų vadovybė nesirūpino gauti pelningesnių frachtų. Atsiliepė ir bendrovės vadovų patyrimo jūrų verslo srityje stoka. 1924–1925 m. „Jūratei“ vadovavo kapitonas J. Andžejauskas, įguloje buvo keli lietuviai jūreiviai. 1924 m. „Kastyčiu“ plaukiojo jūreiviui būsimasis jūrų kapitonas F. Marcinkus.

Neturint uosto, laivyno vystymo perspektyvos buvo nekokios.

* * *

Versalio taikos sprendimais nuo 1920 02 15 Klaipėdos kraštą ir uostą laikinai valdyti perėmė prancūzų administracija. Čia priregistruoti laivai nuo 1920 m. vasario 22 d. iš administracijos vadovo generolo Odry gaudavo atestatus geltonai raudonai Klaipėdos vėliavai, prilygintai Antantės šalių vėliavoms.

Klaipėdos laivininkystės kompanijoms 1914 m. priklausė 8 garlaiviai (7549 BRT), 1921 m. – 7 garlaiviai, 1 mot. burlaivis, 3 burlaiviai (iš viso 7707 BRT). Šis nedidelis laivynas naudotas tranzitu išvežti medieną ir Klaipėdoje gaminamą celiuliozę ir įvežti anglį, druską, kalkakmenį bei kitas žaliavas. Neapibrėžta Klaipėdos uosto situacija po karo nepraleido progos pasinaudoti kai kurie klaipėdiečiai laivų savininkai. Naudodamasis nesureguliuota politine ir teisine Klaipėdos krašto padėtimi, 1922 m. Louisas Jahnas Paryžiuje išsireikalavo, kad jam būtų grąžinti garlaiviai „Borussia“ ir „Prussia“, nors pagal tonažą jie turėjo reparaacijų būdu atitekti karą laimėjusioms valstybėms.

Po 1923 m. sausio mėn. akcijos ir politinių derybų Klaipėdos kraštas ir uostas atiteko Lietuvai, ir Klaipėdos valsčiaus laivų registre įrašyti laivai turėjo iškelti Lietuvos vėliavą. 1923 m. Klaipėdos kompanijų laivai dar plaukiojo ir su minėta Klaipėdos vėliava:

įplaukė 4 laivai su Lietuvos, 33 laivai su Klaipėdos vėliava. 1923 m. pab. jūrinius laivus turėjo tik dvi vietinės kompanijos.

* * *

Laivininkystės bendrovę „A. H. Schwedersky Nachf.“ įkūrė laivų makleris Augustas Heinrichas Schwederskis Klaipėdoje 1868 m. Nuo 1902 m. firmą valdė L. Jahnas ir C. Wiese, kurie įsigijo jūrinių laivų. 1923 m. bendrovei priklausė garlaiviai „Memel“, „Prussia“, „Hollandia“, „Hansa“ (iš viso 6421 BRT). Ši bendrovė buvo sudariusi ilgalaikį kontraktą su Klaipėdos ir Tilžės celiuliozės fabrikais dėl kalkakmenių tiekimo iš Gotlando.

Laivų maklerių firma „Eduard Krause“ nuo 1909 m. iki 1935 m. turėjo garlaivį „Stephanie“ (438 BRT). Firmos savininkas H. Schmaelingas į laivą priimdavo ir lietuvius jūreivius.

Nors uostas buvo Lietuvos rankose, laivyną kurti buvo nelengva. Trūko kapitalo, o valstybė ilgai nesiryžo investuoti. Potencialius investuotojus baidė didelė konkurencija jūrų laivyno versle, patyrimo ir tradicijų stoka. Klaipėdoje vietiniai vokiečiai savo rankose tvirtai laikė jūrinio verslo pozicijas ir nenorėjo įsileisti konkurentų. Gabenimo jūra į Londoną verslą nuo 1924 m. savo rankose turėjo 1919 m. įkurta anglų-danų kapitalo bendrovė „United Baltic Corporation“.

1925–1926 m. „A. H. Schwedersky Nachf.“ savo laivus pardavė. 1927 m. su Lietuvos vėliava plaukiojo vienintelis jūrinis laivas („Stephanie“). Bendro-



Locmanų laivas „Šarūnas“ tarnavo ne tik uosto poreikiams. XX a. 3-iojo dešimtmečio nuotrauka. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

vė 1928 m. vėl pradėjo pirkti laivus, tačiau įsigyjant garlaivį „Gotland“ teko kurti atskirą firmą Liubeke („Wiese & Co“), nes laivo su Lietuvos vėliava pirkimo nenorėjo kredituoti olandų bankas. Firma 1929 m. įsigijo garlaivį „Friesland“, 1930 m. – „Holland“. Nuo 1933 m. bendrovė vėl veikė senuoju pavadinimu – „A. H. Schwedersky Nachf.“. „Friesland“ kapitonu ketletą metų buvo Z. Domeika. Bendrovė šiuo pavadinimu veikė Kylyje iki 1958 m.

* * *

Dėl pasaulio ekonomikos krizės laivai labai atpigę, nes sumažėjo jų paklausa. Latviai ir estai tuo metu įsigijo dešimtis laivų. 1928 m. Kaune įsteigta AB „Lietgar“ (pirmininkas atsargos generolas S. Žukauskas, iniciatorius T. Reingardas) Bremerhafene iš verslininko W. Schuhmanno pirko du garlaivius. Naujoji bendrovė iš valstybės prašė garantijų 10-ties metų veiklai (aprupinimo valdiškais kroviniais), bet negavo. Garlaiviai „Klaipėda“ ir „Palanga“ buvo pakrikštyti Klaipėdoje 1929 m. sausio mėn. Dėl kapitalo stokos jų nepavyko išpirkti, ir didžioji akcijų dalis liko buvusiam laivų savininkui. Krizės metu buvo sunku gauti krovinių, bendrovė neįstengė apmokėti einamųjų sąskaitų bei mokesčių ir 1932 m. buvo likviduota. Patirties šiuose laivuose įgijo keliolika lietuvių jūreivių.

1922 m. Klaipėdoje įkurta laivų maklerių bendrovė „Sandėlis“, vadovaujama klaipėdiečio M. Reišio. „Sandėlis“ pradžioje užsiėmė tik krovinių ekspedijavimu, vėliau įkūrė ir laivininkystės bei laivų frachtavimo skyrius, konkuravo su vietinėmis vokiečių bendrovėmis. 1928 m. bendrovė Vokietijoje pirko 370 BRT laivą „Pregel“, pavadino jį „Lydis“, bet tais pačiais metais prarado panašiomis aplinkybėmis kaip ir „Lietgar“. 1931 m. „Sandėlis“ įkūrė ir aptarnavo laivų liniją Klaipėda–Antverpenas, kuria 1935–1936 m. paleido akcinės bendrovės „Maistas“ laivus. „Sandėlis“, kaip laivų maklerių bendrovė, norėjo pirkti Lietuvos vyriausybės kontroliuojamos monopolinės bendrovės: 1933 m. „Lietūkis“, 1935 m. – „Maistas“. M. Reišys nepanoro parduoti kontrolinio akcijų paketo. 1937 m. „Sandėlis“ buvo šeštoje vietoje tarp Klaipėdos laivų maklerių firmų pagal aptarnautų laivų skaičių. 1937 m. M. Reišio bendrovė nusipirko garlaivį „Nida“, 1938 m. garlaivius „Neringa“ ir „Venta“.

1930–1933 m. Lietuva už savo prekių vežimą laivais kasmet mokėjo 15–20 mln. litų. Pelningiausius krovinis gabendavo anglų laivai. Tai buvo fiksuo-

jama tarpvalstybinėmis sutartimis. Didėjant prekių srautams, Lietuvos žemės ūkio produkcijos išvežimui, formavosi ekonominės sąlygos lietuviškam laivynui kurti. Lietuvos vyriausybė pradėjo ieškoti būdų ir galimybių pirkti laivus ir įsiterpti į susiklosčiusią laivininkystės rinką. Tai sumanyta padaryti per akcinę bendrovę „Maistas“, kurios pagrindinė akcininkė buvo vyriausybė. Labai aktyviai Londone veikė žemės ūkio atašė Kazys Gineitis. Bandymui 1932 m. kurti bendrą su užsieniečiais firmą „Anglo-Lithuanian Shipping Company Ltd“ su dviem laivais sutrukdė „United Baltic Corporation“, kuri pasiskundė D. Britanijos vyriausybei, ir ši apkaltino Lietuvą prekybos sutarties pažeidimu (nepaisoma konkurencijos principų, kuriant valstybės remiamą bendrovę). 1935 m. rugpjūčio mėn. per statytinį G. Ringą Norvegijoje „Maistas“ išsinuomojo, o gruodžio mėn. nupirko garlaivius refrižeratorius „Rimfrost“ ir „Barfrost“ (nuo 1936 m. – „Kretinga“ ir „Utena“), Vokietijoje – garlaivį „Coldair“ (nuo 1936 m. „Maistas“). Pagaliau pradėta gabenti savo krovinius savais laivais, įdarbinti lietuvius jūreivius. Laivyno reikalais tiesiogiai rūpinosi „Maisto“ padalinio „Lietuvos eksportas“ viršininkas Vladas Grudzinskas.

Kitas etapas kuriant nacionalinį laivyną – laivininkystės ir ekspedicijos akcinės bendrovės „Lietuvos Baltijos Lloydas“ įkūrimas 1936 m. lapkričio 21 d. Tai praktiškai buvo valstybinė įmonė, nes ją įkūrė bendrovės „Maistas“, „Lietūkis“, „Pienocentras“, kurių pagrindinė akcininkė buvo valstybė. Oficialiai dalį akcijų įsigijo ir Finansų ministerija. AB „Maistas“ už LBL akcijas perdavė tris savo laivus. LBL veikla neapsiribojo laivininkyste – ji Nemune turėjo didelį savo ir nuomojamų baidokų laivyną, transporto agentūrų visoje Lietuvoje ir užsienio uostuose, statė vilkikus ir baidokus Šančiuose ir Kriūkuose. Bendrovės įkūrimą paskatino ir politinės aplinkybės: pablogėję santykiai su Vokietija. LBL valdybai vadovavo Viktoras Rėklaitis, priežiūros tarybai – Vladas Grudzinskas. 1936 m. gruodžio mėn. „Lietuvos Baltijos Lloydas“ nupirko tuo metu trečią pagal apyvartą Klaipėdoje ekspedicijos firmą – Baltijos transporto bendrovę, kuri perėmė

visus laivų maklerystės, frachtavimo ir ekspedijavimo darbus.

Kasmet LBL didino savo jūrų laivyną, pirkdamas vis didesnio tonažo laivus. 1937 m. buvo nupirkti garlaiviai „Marijampolė“ ir „Šiauliai“ (po 939 BRT), 1938 m. (pardavus garlaivį „Maistas“) – „Kaunas“ (1521 BRT) ir „Panevėžys“ (1607 BRT), 1940 m. kovo mėn. – „Traikai“ (1255 BRT). Refrižeratoriai plaukiojo su „Maisto“ ir „Pienocentro“ krovniais linijose į Hulį, paskui – į Roterdamą ir Antverpeną, likusieji laivai naudoti trampinėje laivyboje, gabeno į Klaipėdą anglį, trąšas „Lietūkiui“, kitus krovinius. Tuo metu apie 70% Lietuvos importo ir eksporto ėjo per Klaipėdos uostą, todėl rezervų didinti bendrovės laivyno tonažą dar būta.

„Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivų kapitonų ir šturmanų vietas užėmė bei didelę įgulų dalį sudarė lietuviai. 1939 m. užsienyje su valstybės stipendijomis mokslus ėjo apie 30 jaunuolių, pasirinkusių jūrininko profesiją.

1939 m. pr. su Lietuvos vėliava plaukiojo 11 jūrinių laivų (11 358 BRT).

1939 m. kovo mėn. Vokietija ultimatumu privertė Lietuvos vyriausybę atiduoti Klaipėdos uostą. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivai buvo perregistruoti į Šventąją.

Bendrovės plėtrą nutraukė karo pradžia. 1939 m. lapkričio mėn. nuskendo garlaiviai „Kaunas“ ir „Panevėžys“. 1940 m. vasarą nauja valdžia kaip ir kitas privačias bendroves nacionalizavo ir „Lietuvos Baltijos Lloydą“ bei jo laivyną: 5 jūrinius laivus, plaukiojančiąsias dirbtuves, 3 upių garlaivius, 7 motorlaivius, 21 baidoką ir statomą motorlaivį „Ūdra“, išmokėdama 25% jų vertės. Keturi jūriniai laivai buvo perduoti tada įkurtai Tarybų Latvijos jūrų laivininkystei, į laivus paskirti komisariai, pakeistos vėliavos. Iki karo tarp SSRS ir Vokietijos pradžios garlaiviai „Kretinga“ ir „Utena“ plaukiojo su Lietuvos maisto produktais iš Latvijos uostų į Leningradą, „Šiauliai“ ir „Marijampolė“ gabeno sovietų grūdus, mišką ir kt. į Štetiną, iš Vokietijos plukdė mašinų pramonės produkciją, cementą ir kt. Karo pradžioje visi keturi laivai buvo nuskandinti.

Pusei amžiaus Lietuvos vėliava išnyko iš pasaulio laivybos kelių. ■