

LIETUVOS SIENŲ SARGYBOJE: „PREZIDENTAS SMETONA“ 1927–1932 M.

Romaldas ADOMAVIČIUS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus vedėjas

Vienas svarbiausių požymių, apibūdinančių suverenią valstybę, yra jos sienos, nustatytos ir įtvirtintos dvišalėmis sutartimis su kaimyninėmis valstybėmis ir tinkamai prižiūrimos, siekiant užtikrinti visuomenės ir valstybės ekonomikos saugumą.

1918 m. deklaravusi nepriklausomybę Lietuva savo šiaurės ir rytų ribas nustatė sutartimis su Latvija ir Sovietų Rusija. Ribų su Lenkijos užgrobtu Vilniaus kraštu (demarkacinė linija) problema nebuvo išspręsta per visą nepriklausomybės laikotarpį.

Neapibrėžtas buvo Antantei perduoto valdyti Klaipėdos krašto statusas. Kaimyninė Latvija 1918–1920 m. turėjo bendrą sieną su Klaipėdos kraštu, nes Latvijos–Lietuvos siena tapo buvusi Rusijos imperijos Kuršo gubernijos pietinė riba¹. Taigi Lietuva buvo likusi be priėjimo prie Baltijos jūros. 1919 m. 90% Lietuvos užsienio prekybos ėjo per Liepojos uostą². Situacija pasikeitė, kai Arbitražo komisijos 1921 m. kovo 20 d. sprendimu Lietuvai buvo pripažintas 19,5 km ilgio pajūrio ruožas su Palanga ir Šventąja³. Latvijai buvo kompensuota daug didesne teritorija Šiaurės Rytų Lietuvoje.

Taigi tik nuo 1921 m. Lietuvos valstybė ribojasi su jūra. Žinoma, šis pajūrio ruožas be tinkamai įrengto uosto Lietuvos ekonomikai didesnės reikšmės negalėjo turėti. Lietuvos politikų ir verslininkų akys krypo į Klaipėdos uostą. Pirmoji lietuviška jūrų ir upių laivininkystės firma „Lietuvos garlaivių bendrovė“ savo jūrų laivus (motorinius burlaivius „Jūratė“ ir „Kastytis“) užregistravo Jurbarke, tačiau įsteigė ir atstovybę Klaipėdoje, „Union“ viešbutyje. Bendrovė 1921 m. pra-

džioje paskelbė ketinanti statyti šešis jūrų garlaivius ir burlaivius bei registruoti juos Antantės administruojamame Klaipėdos uoste. Kovo 4 d. čia pasirodė anksčiau uoste klaipėdiečiams neregėta trispalvė vėliava: iš Kylio į Klaipėdą krovinio paimti atplaukė „Jūratė“⁴.

Karo laivo klausimas (1923–1927 m.)

Kol nebuvo išspręsta Klaipėdos krašto ir uosto statuso problema, lietuviškojo jūrų laivyno plėtros ir jūrų sienos apsaugos planai neturėjo rimtesnio pagrindo. Vis dėlto diplomatinėmis priemonėmis ruošiant sąlygas Klaipėdos krašto prijungimui prie Lietuvos, nebuvo pamiršti ir laivyno reikalai. Derybose su Sovietų Sąjunga dėl galimos karinės pagalbos žygiui į Klaipėdą Lietuva užprašė ne tik 50 000 šautuvų, 200 mln. šovinių, kelių kulkosvaidžių, bet ir *karinio laivo*⁵. Tai buvo logiškas žingsnis, nes planuojant uosto perėmimą, buvo atsižvelgta ir į tai, kad gali prireikti jį ginti.

Reikia paminėti rusų enciklopedinio pobūdžio leidiniuose ir karo laivyno istorijos mylėtojų interneto portaluose tiražuojamą žinią apie 1922 m. rugpjūčio 2 d., kaip datą, kai Lietuvos vyriausybė „Paryžiaus sutartimi“ gavo savo karo laivynui vokiečių minų tralerį. Iš pirmo žvilgsnio neaišku, kodėl įvykiai paankstinti beveik penkeriais metais, be to, iškraipyti. Ši data paminėta ir vokiečių šaltiniuose (žr. žemiau)⁶.

1923 m. sausio įvykiai, suteikę Lietuvai galimybę tapti jūrine valstybe, palietė plačius visuomenės sluoksnius. Labai gyvai į Klaipėdos uosto prijungimą sureagavo Lietuvoje gyvenantys buvę Rusijos imperijos

¹ 1819 m. prie Kuršo gubernijos buvo prijungtas Palangos pajūris iki pat tuometinės Vokietijos–Rusijos sienos ties Nemirseta.

² Butkus, Z. *Lietuvos ir Latvijos santykiai 1919–1929 m.* Vilnius, 1993, p. 19.

³ Butkus, Z. Iš Lietuvos ir Latvijos santykių istorijos 1919–1921 m. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai. Istorija*, XXVII. Vilnius, 1987, p. 70.

⁴ *Memeler Dampfboot*, 1921 03 05, Nr. 54; 1921 03 10, Nr. 58.

⁵ Butkus, Z. Bendrininkų kėslai (Vokietijos ir SSRS požiūris į Klaipėdos problemą 1923–39 metais). *Darbai ir dienos*, 21. Kaunas, 2000, p. 195.

⁶ Бережной, С. С. *Корабли и суда ВМФ СССР 1928-1945.* Москва, 1988, с. 317; Широкоград, А. *Корабли и катера ВМФ СССР 1939-1945 г. г.* Минск, 2002, с. 194.

laivyno jūrininkai, kovo mėn. susibūrę į Lietuvos jūrininkų sąjungą. Vis dėlto pirmieji svarstymai apie karo laivyno reikalingumą užfiksuoti ne šios sąjungos posėdžių protokoluose, o „Lietuvos žinių“ puslapiuose. Laikraščio skaitytojas A. Vaičiūnas sausio 26 d. numeryje išspausdintame laiške siūlė kreiptis į tautiečius Jungtinėse Amerikos Valstijose ir prašyti finansinės paramos įsigyti karo laivui, skirtam ką tik atkovotam Klaipėdos uostui ginti. Jo nuomone, kartu su įtakingais veikėjais lėšų rinkti į Ameriką reikėtų siųsti ir kelis operos solistus („kad nebūtų prakalbos nuobodžios“), paagituoti JAV gyvenančius lietuvių kilmės jūrininkus. Skaitytojas manė, kad tokio laivo pavadinimas turėtų priminti Klaipėdos sukilimą (pvz., „Budrys“), ir pirmasis pažadėjo prisidėti prie rinkliavos penkiasdešimčia litų⁷.

Uosto gynimo poreikį to meto situacijoje skatino ir nesureguliuoti santykiai su Lenkija, kuri atvirai reišė politines ir ekonomines pretenzijas į Klaipėdą. Neatsitiktinai jau sausio 16 d. į Klaipėdos uostą demonstratyviai įplaukė lenkų karo laivas – kanonierė „Komendant Pilsudski“⁸.

Vaičiūno straipsnis paskatino diskusiją spaudoje, į kurią įsitraukė ir profesionalai. Mėgėjišką sumanymą rinkti pinigų kreiseriui „Budrys“ sukritikavo laivų statybos inžinierius Tadas Šulcas laikraštyje „Lietuva“. Jis apskaičiavo, kad kreiserio tipo karinis laivas kainuotų apie 20 mln. litų, dar apie milijono litų per metus prireiktų jo išlaikymui ir „liktų toks brangus kreiseris šalia kiaurų stogų mokyklose ir ubagiškų algų valdininkams vien tik užganėdinimui nesveikos tautinės ambicijos... Verčiau rūpinsimės liekamą skatiką suvartoti įkūrimui pas save rimto prekybinio laivyno, sargybinių laivų mūito sienai jūroje apsaugot ir nesigailėti pinigų šviesai, kurios mums dar labai trūksta“⁹. T. Šulcas išreiškė tuo metu visuomenėje ir politiniuose sluoksniuose vyraujančią nuomonę.

Laikraščio „Lietuva“ puslapiuose T. Šulcą parėmė „Jūrininko“ pseudonimu pasirašęs autorius (greičiausiai tai buvo vienas Lietuvos jūrininkų sąjungos įkūrimo iniciatorių jūrų karininkas Teodoras Daukantas). Jis siūlė apsiriboti vienu pasienio laivu su 20 žmonių įgula, išvystančiu iki 16 mazgų greitį, kuris tikėtų sienų apsaugai ir skęstančių laivų gelbėjimo operacijoms. Tokie Rusijos imperijos jūrų sienos apsaugos laivai „Kondor“ ir „Oriol“ prieš karą buvo dislokuoti Rygoje¹⁰.

Jūrų kapitonas Aleksandras Azguridi (pseudonimas „Kapitonas Nemo“) manė, kad taupant lėšas, pakrančių apsaugai, sargybai ir žvalgybai galima panaudoti 50 m ilgio, 6 m pločio, 10–12 pėdų grimzlės krovininį garlaivį su dviem sraigtais ir katilais, kurių reikėtų apšarvuoti ir apginkluoti, o 26–28 žmonių įgulai kūrikus ir jūreivius rinkti iš pajūrio žvejų¹¹.

Kovo mėn. pradėjusi veikti Lietuvos jūrininkų sąjunga rūpinosi profesiniais savo narių reikalais, stengėsi aktyviai dirbti jūrinio švietimo ir kultūros srityje, skleidė tautinio prekybos laivyno ir jūrų mokyklos steigimo idėjas¹². 1923 m. rudenį Seime buvo svarstoma būsimo Jūrų mokyklos (įsteigta kaip skyrius prie Kauno aukštesniosios technikos mokyklos) sąmata. Ta proga A. Azguridi išreiškė nuomonę, kad ši mokykla turėtų būti aukštoji, rengianti kvalifikuotus kadrus tiek komerciniam, tiek kariniam laivynui¹³.

1923 m. vasario 19 d. iš Klaipėdos išplaukė Antantės karo laivai¹⁴. Uostas liko be apsaugos iš jūros pusės. Archyvuose esantys dokumentai liudija, kad Lietuvos valdžia domėjosi karinio laivo įsigijimo galimybėmis. 1923 m. birželio 11 d. Klaipėdos firma „Schreiber & Co“ nusiuntė Lietuvos vyriausybės įgaliotiniui Klaipėdos krašte raštą, kuriame aprašytas vokiečių karo laivyno minų paieškos laivas (M-Boot) ir nurodyti jo techniniai duomenys. Raštas buvo persiųstas į Kauną karo ministerijai¹⁵. To meto situacijoje kaimyninių

⁷ Vaičiūnas, A. Klaipėdos uostui reikia karo laivo. *Lietuvos žinios*, 1923 01 26, Nr. 21. Laikraščio redakcijos žiniomis, JAV tuo metu jau buvo įsikūręs komitetas, pasiūšęs ten nupirkti du karo laivus.

⁸ Lenkų laivas „Komendant Pilsudski“ Klaipėdos sukilime. *Jūra*, 1938, Nr. 1, p. 9–13. Tai buvo jau antras šio laivo vizitas į Klaipėdą. 1921 m. kovo 19–21 d. kanonierė viešėjo uoste, ją aplankė prancūzų karinės ir civilinės administracijos vadovai (*Memeler Dampfboot*, 1921 03 20, Nr. 67). Tų pat metų spalio 12–14 d. uoste lankėsi kita lenkų kanonierė „General Haler“ (*Memeler Dampfboot*, 1921 10 13, Nr. 241). Jau vien šie karo laivų vizitai rodė, kad Lenkijai svarbu, kaip klostysis įvykiai Klaipėdos krašte.

⁹ Šulcas, T. Lietuvos karo laivyno reikalu. *Lietuva*, 1923 02 10, Nr. 33.

¹⁰ Jūrininkas. Lietuvos prekybos laivyno reikalu. *Lietuva*, 1923 02 15, Nr. 37.

¹¹ Kapitonas Nemo. Kreiserio reikalu. *Lietuva*, 1923 03 22, Nr. 65. Neseną civilinės laivininkystės panaudojimo karo veiksmuose pavyzdį galima buvo atrasti Pirmojo pasaulinio karo įvykiuose Kauno apylinkėse, kai Kauno tvirtovės gynybai buvo naudojami apšarvuoti ir apginkluoti mentratiniai Nemuno garlaiviai „Jaroslavna“ ir „Venera“ (Pociūnas, A. Garlaiviai Kauno tvirtovėje. *Kauno istorijos metraštis*, 3. Kaunas, 2002, p. 101).

¹² Adomavičius, R. Lietuvos jūrininkų sąjunga 1923–1940 m. *Jūreivystės raida Lietuvoje*. Klaipėda, 2003, p. 19–24.

¹³ Kapitonas Nemo. Jūrų mokyklos klausimu. *Lietuva*, 1923 10 03, Nr. 22.

¹⁴ *Memeler Dampfboot*, 1923 02 20, Nr. 42.

¹⁵ Lietuvos centrinis valstybės archyvas (LCVA), fondas 386, apyrašas 1, byla 343 (II), lapai 579–580.

valstybių agresijos pavojaus nebuvo, tačiau labai aštriai iškilo kovos su kontrabanda problema. Prancūzmečiu įsikerojusi kontrabanda, ypač nelegalus spirito įvežimas į Lietuvą, buvo lengvo uždarbio šaltinis tūkstančiams Klaipėdos krašto gyventojų. Diplomatiniais žygiais išsprendus Klaipėdos krašto kaip autonominio darinio Lietuvos valstybės sudėtyje statusą, pirmaeilu tapo būtent muitų sienos apsaugos uždavinys.

Kontrabanda gabenta ir jūros keliu. Klaipėdos laikraščių skiltyse apie laivų judėjimą uoste 1922 m. pab. – 1923 m. pr. nurodyta daug išplaukiančių su spiritu ir „prekėmis“ mažo tonažo laivų, kurie grįždavo tušti po poros dienų, matyt, palikę krovinį nesaugomose pakrantėse. Vyriausybė 1923 m. rudenį iš Klaipėdos uosto direkcijos įsigijo ir jūrų sieną saugančiai valstybės policijai perdavė senus mažus motorlaivius „Argus“ (buvo pavadintas „Savanoriu“) ir „Möwe“ („Lietuvaitė“)¹⁶. Šie lėti laiveliai, kaip ir 1925 m. pabaigoje policijai perduotas motorlaivis „Šaulys“, kovoje su kontrabanda buvo labai neefektyvūs, jie tiesiog nepavydavo kontrabandininkų laivų, be to, buvo mediniai ir nesaugūs įguloms, nes persekiojami sienos pažeidėjai neretai



Lietuvos pasieniečiai sulaikytame kontrabandininkų burlaivyje „Kehrwieder“ 1926 m. rudenį. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

atsišaudydavo¹⁷. Buvo akivaizdu, kad reikia modernesnio metalinio laivo.

Jūrų sienos apsaugos situacija 1926 m. pradžioje nupasakota Klaipėdos uosto kapitono Liudviko Stulpino rašte Lietuvos vidaus reikalų ministrui Antanui Endziulaičiui. L. Stulpinas kovą su kontrabanda pavadino nerezultatyvia, nes Klaipėdos krašto valstybinė policija naudoja senus ir tik ramiu oru jūroje galinčius plaukiojanti laivus, kurie yra silpnai ginkluoti, be to, juos reikia remontuoti. Iki tol Uosto valdyba kontrabandininkams gaudyti pasieniečiams kartais leisdavo naudoti locmanų tarnybos garlaivį „Von Schlieckmann“ (vėliau pavadintą „Šarūnu“), tačiau tuo atveju šis laivas būdavo atitraukiamas nuo tiesioginių pareigų, o ir jo įgula pradėjo protestuoti, nenorėdama rizikuoti ginkluotuose susirėmimuose, nors už kiekvieną tokį išplaukimą buvo mokama 150 litų¹⁸. L. Stulpinas pasisiūlė padėti valstybei spręsti šią problemą ir pristatyti „tinkamą karo laivą kontrabandai jūroje persekiojti“. 1926 m. kovo 10 d. ministras persiuntė L. Stulpino raštą ministrui pirmininkui, prašydamas įtraukti pasiūlymo svarstymą artimiausio kabineto posėdžio dienotvarkėn¹⁹. L. Stulpinas, gavęs leidimą ir vyriausybės garantijas, žadėjo nupirkti gerai ginkluotą karo laivą, kuriuo leistų naudotis valstybės policijai muitų sienai apsaugoti už tokį atlyginimą, koks buvo numatytas įstatymų už kontrabandos sugavimą. Pirmenybę jis teikė M-Boot (taip rašte; turėtas galvoje minėtas minų paieškos laivas: vokiškai: *Minensuchboot*) tipo laivams²⁰ ir prašė 100 000 litų paskolos laivo remontui, jei tokio laivo įsigijimo klausimas būtų išspręstas teigiamai. Vidaus reikalų ministras tokį „komerciškai valstybišką“ L. Stulpino pasiūlymą apibūdino kaip priimtina. Uosto kapitonas buvo parengęs ir atsarginį variantą: kovai su kontrabanda pritaikyti laivą „Heinz“ (Klaipėdoje tokiu pavadinimu tuo metu buvo registruotas garinis jūrų vilkikas), kuriam pertvarkyti reikėtų 50 000 litų paskolos. Paskolas L. Stulpinas žadėjo garantuoti savo turtu.

¹⁶ Lietuvos policija įstatymų ir tvarkos sargyboje. Čikaga, 1974, p. 71.

¹⁷ Klaipėdos krašto pasienio policijos laivynas. *Policija*, 1933, Nr. 12, p. 189–191. Kokie tai buvo laivai, matyti iš motorlaivio „Lietuvaitė“ likimo. 1927 m. naktį į lapkričio 1 d. šis laivelis buvo pririštas prie tuo metu jau pradėjusio savo tarnybą naujojo sienų apsaugos laivo „Prezidentas Smetona“, kuris stovėjo mariose išmetęs inkarą. Naktį siautėjo audra, o rytą susiruošę krantan „Lietuvaitės“ įgulos nariai savo laivo neberado – jis nuskendo užpiltas bangų (*Memeler Dampfboot*, 1927 11 01, Nr. 256).

¹⁸ Schiesserei auf See. Missbrauch des Lotsendampfers. *Memeler Dampfboot*, 1926 02 09, Nr. 33.

¹⁹ LCVA, f. 923, ap. 1, b. 476, l. 61, 91.

²⁰ Būtent tokio tipo (analogišką 1923 m. rekomendavo įsigyti Klaipėdos firma „Schreiber & Co“) laivas buvo nupirktas ir pavadintas „Prezidentas Smetona“ 1927 m. Klaipėdos miesto spaudoje tuo metu buvo pasirodžiusių užuominų apie uosto kapitono L. Stulpino verslo ryšius su brolių Bieberių firma. Kad jos turėjo pagrindą, galime spręsti iš vėliau paaiškėjusio fakto, jog laivas Vokietijoje nupirktas tarpininkaujant būtent šiai firmai. Savo pasiūlymus dėl būsimą karo laivo pateikė ir tada Klaipėdos uosto direkcijai vadovavęs Tomas Naruševičius (*Memeler Dampfboot*, 1927 05 10, Nr. 108).

Sutartis L. Stulpino pasiūlytomis sąlygomis taip ir nebuvo sudaryta, tačiau jo siūlymas paskatino valdžią imtis konkrečių veiksmų karo laivui įsigyti. Ministrų kabineto nutarimu buvo pakeista biudžeto sąmata ir numatyta 250 000 litų „kontrabandai persekioti laivui įsigyti ir palaikyti“²¹.

Padėtis pasikeitė po 1926 m. Seimo rinkimų. Valdžia Lietuvoje atiteko kairiųjų partijų sudarytai vyriausybei, kuri nesirūpino laivo pirkimu²². Tuo tarpu per šiuos metus įvyko septyni ginkluoti pasienio policijos laivų susirėmimai su kontrabandininkais, buvo sunkiai sužeistas laivo vadas. Sulaukyti du motoriniai burlaiviai ir 45 irklinės valtys, konfiskuota 33 000 l spirito. Jūros keliu į Lietuvą patekdavo apie 70% kontrabandinio spirito²³.

Po 1926 m. gruodžio 17 d. perversmo atėjusios į valdžią politinės jėgos atgaivino pastangas įsigyti karo laivą. Jau gruodžio 20 d. naujasis vidaus reikalų ministras Ignas Musteikis, kuris prieš tapdamas ministru dvejus metus vadovavo Klaipėdos krašto pasienio policijai ir puikiai žinojo jūros sienos apsaugos problemas, kreipėsi į ministrą pirmininką, prašydamas teisę disponuoti laivo pirkimui nepanaudota suma ministerijai pratęsti iki 1927 m. rugsėjo 1 d. Kadangi tokia procedūra nebuvo numatyta įstatymuose, suma buvo perkelta į 1927 m. biudžetą.

1927 m. pradžioje užsienio spaudoje pasirodė skelbimų, kad Klaipėdos uosto ir Lietuvos jūros sienos apsaugai bus perkamas tralerio tipo laivas. Galimiems pardavėjams buvo nurodyti tokie pageidaujami laivo techniniai duomenys: talpa ne mažesnė kaip 300–500 NRT, ilgis 50–60 m, greitis – 14–17 mazgų, ginkluotė – du 75 mm kalibro pabūklai. Pasiūlymų teikimo terminas nustatytas iki kovo 1 d.²⁴

Kol buvo ieškoma tinkamo pirkinio, vyriausybė Susisiekimo ministerijai per Klaipėdos krašto direktoriją pavedė suteikti galimybę pasienio policijai kovojant su kontrabanda naudoti jos žinioje esančius laivus²⁵. Jau kovo 10 d. Klaipėdos krašto pasienio policijos vado Frydricho Emilio Šneideraičio vadovaujami pasienie-

čiai, išplaukę Uosto valdybos garlaiviu „Hagen“ (vėliau pavadintu „Aušra“), ties Kunigiškių kaimu, 8 jūrmylės nuo kranto, sulaukė kontrabandinį spiritą gabenusį motorinį burlaivį „Käthe“.

Balandžio 2–9 d. F. Šneideraitis su komisija buvo pasiūstas komandiruotėn į užsienį apžiūrėti pasienio policijai siūlomo įsigyti laivo. Komisijai grįžus, laivo įsigijimo klausimas 1927 m. balandžio 13 d. svarstytas Ministrų kabineto posėdyje ir nutarta skirti Vidaus reikalų ministerijai laivui pirkti dar 40 000 litų, pas-kui dar 28 500 litų²⁶. Pasirinktas palyginti naujas laivas – 1917 m. Vokietijos karo laivynui pastatytas minų traleris M-59. Oficialiai skelbta už pirkinį sumokėta suma – 289 000 Lt, nors 1929 m. sausio mėn. sudarytoje apyskaitoje nurodytos kiek kitokios išlaidų sumos²⁷.

Laivo tipo pavadinimas lietuvių kalba nėra nusi-stovėjęs. Vok. *Minensuchboot* verčiamas „minų paieškos laivas“, rus. *мпаууук* ir lenkų *tralowiec* – „travavimo laivas, traleris“, angl. *minehunter* – „minų naikinimo laivas“. Vartojamas ir pavadinimas „minų gaudymo laivas“. Pavadinimų variantai apibūdina šio tipo laivų pagrindinę paskirtį: tempiant specialius metalinius tralus per užminuotą akvatoriją, nutraukti nuo inkarų minas ir jas naikinti pabūklų bei kulkosvaidžių ugnimi.

Minų paieškos laivas M-59 (1917–1927 m.)

Pirmojo pasaulinio karo išvakarėse karo laivynų vystymuisi svarbią įtaką darė naujos tendencijos, kurias paskatino kovos su didžiaisiais karo laivais galimybių paieškos. XIX a. stengtasi statyti kuo didesnio tonažo šarvuotus ir didelio kalibro artilerija ginkluotus laivus, kurių susidūrimai ir nulemdavo jūrų mūšių baigtį. Tokie linijiniai laivai ir šarvuočiai ilgai neturėjo konkurentų, tačiau jų statybai ir eksploatavimui reikėjo milžiniškų išteklių. Efektyvių kovos su didžiaisiais karo laivais būdų ieškojimas atvedė prie naujų karo laivų tipų, būtent – povandeninių laivų ir torpedinių katerių, atsiradimo. XIX a. pab. – XX a. pr. tobulėjo ir bene grėsmingiausias kovos su laivais ginklas – minos,

²¹ LCVA, f. 923, ap. 1, b. 479, l. 5.

²² Klaipėdos krašto pasienio policijos laivynas. *Policija*, 1933, Nr. 12, p. 191.

²³ Kontrabanda ir kaip su ja kovojama. *Lietuva*, 1927 02 07, Nr. 30.

²⁴ Kronika. *Lietuva*, 1927 01 20, Nr. 15. Neatmestina, kad karo laivo pirkimo reikalai buvo aptarti sausio 27 d. Kaune vykusiuose Klaipėdos krašto Prekybos rūmų prezidento Louiso Jahno susitikimuose su vyriausybės ministrais, ruošiantis pradėti derybas dėl Lietuvos–Vokietijos prekybos sutarties pasirašymo (*Memeler Dampfboot*, 1927 01 29, Nr. 24).

²⁵ LCVA, f. 923, ap. 1, b. 545, l. 76; *Memeler Dampfboot*, 1927 02 24, Nr. 46.

²⁶ LCVA, f. 923, ap. 1, b. 545, l. 122; Klaipėdos krašto kronika. *Lietuva*, 1927 04 20, Nr. 87. Papildomų sumų prireikė, matyt, laivo apžiūrai doke, anglims įsigyti ir pan. (žr. 1 priedą).

²⁷ LCVA, f. 832, ap. 1, b. 1, l. 15. Tikslesnė išlaidų apyskaita 1 priede.

kurios pirmą kartą masiškai buvo panaudotos Pirmojo pasaulinio karo metais. Kariaujančių valstybių laivynai ir aviacija prieš jūrų komunikacijose (daugiausia Baltijos ir Šiaurės jūrose) pastatė apie 310 tūkstančių įvairių tipų minų²⁸. Minomis nuskandinta 180 karo laivų; tai sudarė 40% bendro žuvusių karo laivų skaičiaus.

Minoms aptikti ir naikinti apie 1910 m. buvo sukurtas specialus karo laivų tipas – gariniai minų paieškos laivai, išsivystę iš medinių irklinių, vėliau garinių barkasų, naudotų kovoje su minomis. Jiems buvo būdinga maža grimzlė (galimybė plaukti virš inkaruotų minų, kurios buvo statomos laivams su didele grimzle naikinti) ir palyginti galingas variklis (galimybė traukti sunkų metalinį tinklą, naikinantį ir nutraukiantį nuo inkarų minas). Iki 200 tonų vandens talpos mediniai traleriai naikino minas jūros priekrantėje, uostų akvatorijose. Didesnieji, plieniniai, iki 600 tonų vandens talpos laivai buvo naudojami operacijose atviroje jūroje, darė kelius minų laukuose didiesiems laivams. Nors Pirmojo pasaulinio karo metais pastatyta daug minų tralavimui skirtų laivų, šiuo tikslu buvo pritaikomi ir žvejybos laivai, nes dėl masinio minų naudojimo tokių laivų labai trūko.

Vokietijos karo laivynui tuo metu buvo tiekiami šių tipų minų paieškos laivai: M-1 (425 t vandens talpos, 2 m grimzlės, ginkluoti vienu–dviem 88 mm pabūklais, greitis 16 mazgų), M-27 ir M-87 (480–590 t vandens talpos, grimzlė 2,3 m; dvi 105 mm patrankos). Šie laivai naudoti ne tik minoms naikinti, bet ir turėjo įrangą, skirtą joms pastatyti (paimdavo iki 30 minų)²⁹.

Karo pradžioje Imperijos karo laivyno valdyba (*Reichsmarineamt*) paskelbė mažos grimzlės ir gerų jūrinių savybių minų paieškos laivo projekto konkursą, kurį laimėjo Gestemiundės laivų statykla „G. Seebeck A.G. Schiffbau, Maschinenfabrik und Trockendocks“. Įmonėje anksčiau karo laivai nebuvo statomi, tačiau projektas buvo toks vykęs, kad Imperijos karo minis-

terijos užsakymais aprūpino ne tik šią, bet ir kitas laivų statyklas³⁰. Gestemiundėje 1914–1916 m. buvo pastatyti minų paieškos laivai M1–M6, M15–M17, M31–M34, M50–M53. Per pusmetį pastatomas laivas karo įstaigoms atsieidavo pusę milijono markių. Paskutinis minų paieškos laivas M-176 Vokietijos karo laivynui buvo nuleistas 1918 m. spalio 26 d. Štetine. Tai buvo paskutinis iš 119 didžiųjų tralerių serijos, kurios pirmasis laivas M-57 buvo nuleistas į vandenį Gestemiundėje 1917 m. sausio 1 d.³¹ Šešis tokius laivus (M57–M62) buvo planuojama panaudoti Dunojaus upėje. Jie buvo vertinami kaip patvarūs ir manevringi laivai.

M-59 (būsimasis „Prezidentas Smetona“, „Pirmūnas“, „Koral“) buvo nuleistas G. Seebecko laivų statykloje 1917 m. spalio 31 d. (statybos numeris 402). Jau lapkričio 30 d. laivas turėjo sukomplektuotą įgulą ir buvo pasiruošęs išplaukti. 525 tonų vandens talpos laivo plieninio korpuso didžiausias ilgis buvo 59,3 m, didžiausias plotis – 7,3 m, grimzlė – 2,15 m. M-59 ginkluotę sudarė du 88 mm (kitais duomenimis – 105 mm) pabūklai ir 30 minų. Dvi trijų cilindų firmos „Schulz“ garo mašinos teikė 1850 AG galingumą. Reikiamas slėgis garo katiluose buvo pasiekiamas dviejose pakurose kurenant anglis, kurių bunkeriuose tilpo 160 tonų. Dviem sraigtai varomas laivas turėjo pasiekti 16–16,5 mazgų greitį. Nepapildydamas kuro atsargų jis ekonomiškai 14 mazgų greičiu galėjo nuplaukti 2000 jūrmylių³². Laivo korpusui naudotas specialios markės laivų statybai skirtas „Siemens–Martin–Flusseisen“ plienas³³.

Sprendžiant iš turimos medžiagos, M-59 karo veiksmuose pagal paskirtį nebuvo naudotas, nes karas netrukus baigėsi. „Teišarnavęs“ vos 4 mėnesius, vėliau laivas buvo nuginkluotas ir užkonservuotas³⁴, todėl 1926 m. jo būklė buvo dar nebloga. Kaune pasklidus žiniai apie perkamą karo laivą, žurnale „Kardas“ buvo išspausdintas Lietuvos jūrininkų sąjungos nario Teodoro Reingardo straipsnis, kuriame jis skaitytojus su-

²⁸ Mankowski, St. *Małe okręty wojenne*. Warszawa, 1971, s. 26.

²⁹ Kosiarz, E. *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*. Gdańsk, 1979, s. 37.

³⁰ Varkalis Georgas Dietrichas Seebeckas (1845–1928) 1870 m. įsikūrė Gestemiundėje ties Gestės ir Vėzerio upių santaka (Žemutinėje Saksionijoje, netoli Bremeno) ir pradėjo statyti nedidelius barkus bei vilkikus, vėliau – žvejybos garlaivius. 1907 m. fabrike dirbo 1054 darbininkai (<http://werften-fischtown.de/ssw1.html>).

³¹ www.german-navy.de/hochseeflotte/ships/minehunters/m1916/ships.html

³² 1932 m. laivą iš Vidaus reikalų ministerijos perimant Krašto apsaugos ministerijos žinion, komisijos laivo apžiūros aktuose nurodytos siek tiek kitokios techninės charakteristikos (Surgailis, G. Lietuvos karinis laivynas 1935–1940. Vilnius, 2003, p. 7–8). Ten taip pat nurodoma, kad laivas, statytas kaip eskadrinis minų traleris ir baigtas 1918 m., plaukiojo labai mažai (LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 102). Laivo perdavimo akte jo statybos data nurodyta vėl klaidingai: 1916 m. (ten pat, l. 86).

³³ LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 72. Po Pirmojo pasaulinio karo Vokietijoje liko 37 šio tipo laivai, iš kurių 32 sulaukė Antrojo pasaulinio karo (Гончаров, В. Строительство германского флота перед войной и во время Второй мировой войны. Приложение 1 к книге: Тулейя, Т., Вудворд, Д. *Сумерки морских богов*. Москва, 2000, с. 488.)

³⁴ Laivas „Prezidentas Smetona“. *Policija*, 1928, Nr. 6–7, p. 14. Įvairiuose šaltiniuose (ir vokiečių) šmėkšteli užuominų apie laivo perdavimą Lietuvai 1922 metais (www.german-navy... nurodoma net tiksliai 1922 m. rugpjūčio 2 d. data). Nepatikrintais duomenimis, 1922 m. laivą Hamburge

pažindino su minų tralerių paskirtimi, jų veikimo taktika ir minų tralavimo metodais. Teodoras Reingardas (1883–1947), buvęs caro Rusijos karo laivyno karininkas, 1915 m. pats vadovavo Suomų įlankoje veikusiam aštuonių minų tralerių divizionui³⁵.

Apsisprendus dėl laivo pirkimo, jo kapitono vieta buvo pasiūlyta Adomui Daugirdui, kuris buvo baigęs karo jūrų mokyklą Peterburge ir Balaklavos povandeninių laivų mokyklą, tačiau grįžęs į Lietuvą nutolo nuo jūros reikalų ir pats jautėsi praradęs kvalifikaciją. Balandžio mėn. jis kreipėsi į LJS pirmininką gen. Vl. Nagevičių knygu ir patarimų, nes norįs „atnaujinti žinias“³⁶. Kvalifikuotus jūrininkus lietuvius buvo galima suskaičiuoti ant pirštų, o svetimšalių į karo laivyną kviešti nerizikuota. Antra vertus, Lietuvoje gyvenusių kitų tautybių jūrininkų (ne Klaipėdos krašto gyventojų) buvo vos keletas, o puikią kvalifikaciją ir patirtį turėjęs T. Reingardas nemokėjo lietuvių kalbos. Tuometinėje vidaus politinėje situacijoje tai buvo didelis trūkumas. 1927 m. rudenį visus valdininkus, „kurie per 9 mūsų nepriklausomybės gyvavimo metus nepanorėjo išmokti lietuvių kalbos“, atleido iš tarnybos Susisiekimo ministerija (Karys, 1927, Nr. 36, p. 330).

„Prezidentas Smetona“ 1927 m.

Vilhelmshafene M-59 buvo iškeltas į doką, kur perdažyta povandeninė laivo dalis. Lietuvos ir „Germanische Lloyd“ atstovai dalyvavo laivo garo katilų ir vamzdžių hidrauliniuose bandymuose 21 atm. slėgiu³⁷.

Laivas dar laukė įgulos Vilhelmshafeno uoste, o Lietuvoje jau prasidėjo svarstymai dėl jo panaudojimo. Jūrininkų sąjunga kreipėsi į ministrą pirmininką A. Voldemarą ir siūlė priskirti laivą „po karo žinybos vėliava“ bei naudoti ne tik kontrabandininkams gaudyti, bet prireikus ir krašto apsaugos reikalams, taip pat valstybės reprezentacijai, atplaukus į Klaipėdos uostą kitų valstybių karo laivams. Jūrininkų sąjunga, matyt,

pirmoji išsakė ir aiškiai konjunktūrinį pasiūlymą dėl laivo pavadinimo: „Tegu tas pirmas kariškas tvarkingai užlaikomas laivas bus vienas didžiausių ir kilniausių mūsų politinių ir tautinių aspiracijų simbolis ir tegu bus jam suteiktas mūsų tautos vado – pirmojo ir dabartinio Prezidento Smetonos vardas“³⁸.

Lietuvos jūrininkų sąjungos pareiškimo nuostatos buvo praktiškai įgyvendintos Ministrų kabineto birželio 9 d. posėdyje, kai buvo nutarta Klaipėdos krašto policijos reikmėms pirktą laivą perduoti Krašto apsaugos ministerijos žinion, jo išlaikymui naudojant Vidaus reikalų ministerijai skirtus kreditus. Laivas turėjo būti naudojamas vidaus reikalų ministro nuožiūra, pasitarus su krašto apsaugos ministru³⁹.

Ministrų kabinetui buvo pateikti ir Lietuvos karo laivyno vėliavos projektai. Lietuvos jūrininkų sąjunga siūlė ant karo laivo kelti tautinę trispalvę su raudonos spalvos skydu viduryje, ant kurio pavaizduotas aukso spalvos Vyties kryžius. Vidaus reikalų ministerijos variantas buvo raudona vėliava su žalia juosta pakraščiais ir geltonos spalvos Vyties kryžiumi viduryje⁴⁰. Kaip žinoma, pirmasis variantas pasirinktas 1935 m., įkūrus Lietuvos karo laivyną. Kol kas naujasis laivas liko Vidaus reikalų ministerijos žinioje.

Bene pirmą kartą naujo laivo pavadinimas oficialiai buvo paminėtas vidaus reikalų ministro I. Musteikio interviu dienraščio „Lietuva“ korespondentui. Ministras pranešė, kad karo laivas atplauks į Klaipėdą apie birželio 15 d., bus ginkluotas „armotomis ir kulkosvaidžiais“, plaukios su karo įgula ir karo laivyno vėliava, saugos nuo kontrabandos pajūrį. Laivui duotas pavadinimas „Prezidentas Smetona“⁴¹.

Lietuvos vėliava ant „Prezidento Smetonos“ flagštoko pirmą kartą suplevėso 1927 m. birželio 5 d. Apie tai radiograma buvo pranešta Jūrininkų sąjungos valdybos pirmininkui generolui Vl. Nagevičiui, o birželio 17 d. 17.00 val. laivas įplaukė į Klaipėdos uostą, sutiktas ir lydymas locų tarnybos laivo bei abiejų jūros

nupirko Klaipėdos uoste veikusi „Bieber“ firma už 1 milijoną tuo metu infliacijos nuvertintų markių. Panašu, kad ši firma suvaidino tarpininko tarp Vokietijos ir Lietuvos žinybų vaidmenį.

³⁵ Reingardas, T. Traulerių paskyrimas. *Kardas*, 1927, Nr. 16, p. 223–225. T. Reingardo atsiminimus spaudai parengė ir išleido kapt. J. Karvelis (Reingardas, T. *Jūrininkas, karininkas, mirtininkas*. Šiauliai, 2000).

³⁶ LCVA, f. 1744, ap. 1, b. 10, l. 3.

³⁷ LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 103.

³⁸ Jūrininkų pareiškimas. *Lietuva*, 1927 05 10, Nr. 104. Pareiškimo iniciatoriumi reikia laikyti LJS vicepirmininką T. Daukantą, kuris po perversmo tapo Kariuomenės vyriausiojo štabo viršininku. Laikraščio „Lietuva“ puslapiuose jūrininkų pasiūlymą laivą naudoti įvairiems tikslams sukritikavęs skaitytojas manė, kad „tarp dviejų auklių kūdikis visada esti be galvos“ ir siūlė laivą skirti tik muitų sienos apsaugai (Baužys, V. Kontrabandininkai ir jūrų laivas. *Lietuva*, 1927 05 23, Nr. 115). Kitų pavadinimo variantų nepasigirdo.

³⁹ LCVA, f. 923, ap. 1, b. 545, l. 148.

⁴⁰ Karo laivyno vėliava. *Karys*, 1927, Nr. 26, p. 241–242.

⁴¹ Iš Vidaus reikalų ministerijos darbų (pasikalbėjimas su ministru p. Musteikiu). *Lietuva*, 1927 06 04, Nr. 125.

sienos apsaugos motorlaivių, sukeldamas didelį miestėnų susidomėjimą⁴².

Šiek tiek paslaptinę laivo pirmojo reiso į Klaipėdą istoriją daro tai, kad nepavyko rasti žinių apie pirmąją įgulą. Radiograma buvo atsiųsta LJS vadovybei, o tai netiesiogiai rodytų, kad laivui pirmajame reise į Lietuvą tikrai vadovavo A. Daugirdas, kuris buvo LJS narys. Tačiau turint galvoje jo abejones dėl savo kvalifikacijos, reikšminga gali būti 1929 m. sausio mėn. „Kontrabandininkams persekioti laivui įsigyti padarytųjų išlaidų apyskaitoje“⁴³ nurodyta klaipėdiečio uosto locmanų komandoro Makso Radtkės (beje, irgi LJS nario) kelionė į Kauną, matyt, susijusi su įgulos laivo parplukdymui formavimu. Minėtoje apyskaitoje neminimos išlaidos įgulos nuvykimui į Vilhelmshafeną, todėl kyla klausimai: ar laivą į Klaipėdą atplukdė Lietuvos įgula? Gal įgula Vokietiją pasiekė koku nors laivu? M. Radtkės, kaip profesionalaus jūrininko, konsultacijų (ar netgi praktinės pagalbos) reikšmė darosi aiški, žinant tautinių jūreivystės kadru trūkumą tuo metu⁴⁴.

Laivo įsigijimo ir parplukdymo peripetijas kiek paaiškina pranešimas apie laivo atplaukimą Klaipėdos dienraštyje „Memeler Dampfboot“. Pranešime informuojama, kad šis laivas reparacijų tvarka parceliuojant vokiečių karo laivyną buvęs parduotas tūlam prancūzui, tačiau taip ir liko Vilhelmshafene, kol jį nupirko klaipėdiečių brolių Bieberių laivininkystės firma ir paskui pardavė Lietuvos vyriausybei⁴⁵. Neatsitiktinai į Klaipėdą įplaukęs traleris buvo pririštas Pietų rage, prie bendrovės „Gebrüder Bieber“ būstinės, kur turėjo įvykti laivo perdavimas. Matyt, toks laivo įsigijimo būdas – per tarpininkus – buvo paprastesnis. Pirmuoju laivo inžinieriumi reise į Klaipėdą buvo paskirtas buvęs Rusijos laivyno karininkas majoras Antanas Michelevičius⁴⁶.

Panagrinęjus minėtą 1929 m. apyskaitą matyti, kad laivas įsigytas be ginkluotės (patrankas teko pirkti atskirai, be to, mažesnio kalibro, nei buvo numatyta) ir be kai kurios navigacinės įrangos, nors korpuso ir katilų būklė buvo patenkinama. Dangėje pririšto laivo su užrašu „Prezidentas Smetona“ ant borto vaizdas

daugelį nuvylė. Keletą metų „kapinyne“ stovėjęs laivas buvo be ginkluotės (laive buvo įrenginiai dviem 75 mm pabūklams pastatyti, tralams tempti, minoms sudėti) ir, saugant nuo rūdijimo, padengtas juodos blizgančios dervos sluoksniu⁴⁷.

Vieni laivą peikė, kiti juo džiaugėsi. Pirmosiomis laivo stovėjimo Dangėje dienomis jį aplankė po Lietuvą ekskursavę Aukštesniosios policijos mokyklos kursantai. Mokyklos viršininko A. Ramanausko įspūdžiai buvo ne tokie jau blogi: „Laivas „Prezidentas Smetona“ daro gana gerą įspūdį. Pats nemažas, daro gerą išvaizdą. Jei su „Savanoriu“ ar kitais panašiais sumušdavo kontrabandistų „flotilijas“, tai šiam pasirodžius jūrose, vargu ar kontrabandistai beišdrįs pasirodyti Lietuvos pakraščiuose. Kaip įtikinantį argumentą turi porą patrankų, kulkosvaidžių gali pasistatyti, kiek norėdamas. Bet ir nemažas. Bevaikščiodamas, belandžiodamas po visokius rūsius, požemius ir kamorkas, net pavargau, bet jau visur ir išlandžiojau, viską pačiupinėjau ir gerokai rankas išsitepiau.

Ant laivo su dalimi ekskursijos ir to laivo viršininku, pasienio policijos vadu p. Šneideraičiu, nusifotografavome atsilankymo atminčiai.“⁴⁸

Žurnale „Karys“ netrukus buvo išspausdintos proginės eilės:

K. Polileika

Karo laivui „Prezidentas Smetona“

*Koks tas laivas yra mūsų,
Kurs jau atplaukė iš Prūsų?
Apie jį maž' ką žinau –
Bet ir tą jums pasakau:
Tas laivas bus labai laimingas,
Jau pats jo vardas toks garbingas.
Jis gražus, kaip gilios senovės
Mūs buvo Lietuvos tvirtovės.
Kada jis plauks arba sustos,
Jo vėliava vis plevėsuos
Po kaimynų jūras, uostus,
Didelius, gražius, išpuoštus⁴⁹.*

⁴² Pirmas Lietuvos laivas „Prezidentas Smetona“. *Lietuva*, 1927 06 07, Nr. 126; „Prezidentas Smetona“ Klaipėdos uoste. *Lietuva*, 1927 06 21, Nr. 137.

⁴³ LCVA, f. 377, ap. 11, b. 157, l. 2.

⁴⁴ Visi Klaipėdos krašto valstybinės policijos laivų vadai ir mechanikai 1926 m. buvo klaipėdiškiai: laivavedžiai J. Deringis, H. Pulkaitis ir V. Večinas, mechanikai H. Lesingas, A. Reserskis ir R. Pulkaitis (LCVA, f. 923, ap. 1, b. 476, l. 151).

⁴⁵ *Memeler Dampfboot*, 1927 06 19, Nr. 141. Šis pranešimas patvirtina Bieberių firmos kaip tarpininkų vaidmenį laivo pirkimo istorijoje.

⁴⁶ *Lietuvos policija įstatymų ir tvarkos sargyboje*. Čikaga, 1974, p. 329.

⁴⁷ Papartis, T. Šis tas apie „Prezidento Smetonos“ laivą. *Karys*, 1957, Nr. 1, p. 7.

⁴⁸ Ramanauskas, A. Per tris dienas aplink Lietuvą. *Policija*, 1927, Nr. 7, p. 19.

⁴⁹ *Karys*, 1927, Nr. 2, p. 256.

Mėgėjiškose kareivio eilėse išreikšti linkėjimai nevirto pranašyste. „Prezidento Smetonos“ tarnybos kelias buvo nelengvas ir dramatiškas.

Be abejonės, karinio laivo įsigijimas žadėjo efektyvią paspartį kontrabandininkus besigainiojantiems pasieniečiams. Vienu metu su pasiruošimu laivo remontui buvo formuojama įgula. Nuo liepos 1 d. „Prezidento Smetonos“ bocmano pareigas pradėjo eiti Juozas Tamašauskas, vyr. mechaniko – Pilypas Cvironka, mašinistais paskirti policijos vachmistrai Robertas Pulkaitis ir Adolfas Reserskis, laisvai samdomu karininku artileristu – policijos leitenantas Povilas Kazakevičius⁵⁰. Liepos 1 d. „Prezidentas Smetona“ su naująja įgula išplaukė į jūrą bandomajam plaukiojimui, išbandyti laivo greitį ir manevringumą. Pasienio policijos vadas F. E. Šneideraitis iš laivo pasiuntė sveikinimo radiogramą vidaus reikalų ministrui I. Musteikiui⁵¹.

Pirmiausia buvo stengiamasi laivui suteikti padoresnę išvaizdą, nes liepos 10 d. į Klaipėdą žadėjo atvykti pats A. Smetona, kurio vizito programoje buvo numatyti žemės ūkio parodos atidarymas, dalyvavimas 7 pėstininkų pulko šventėje ir karo laivo krikštynos⁵².

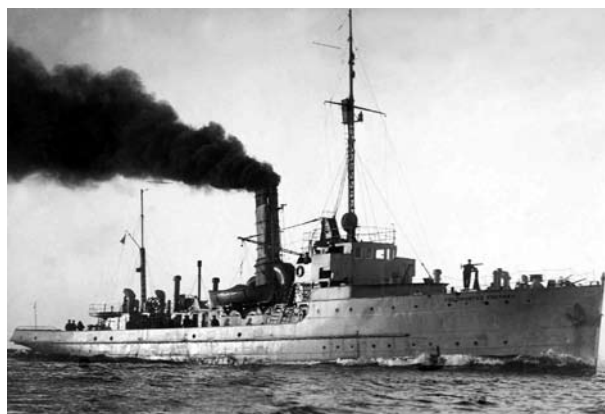
Dėl didelės darbų apimties laivas nebuvo laiku paruoštas priimti prezidentą. Klaipėdiečio dažytojo Franco Rocko įmonė laimėjo konkursą laivo korpuso antvandeninės dalies, antstatų ir patalpų dažymo darbams atlikti. Tai buvo nelengva užduotis. Derva padengti paviršiai buvo švariai nuvalyti iki metalo, nuplauti žibalu ir nudažyti švino bei geležies gruntu ir du kartus – aliejiniais šviesiai pilkais dažais, medinės detalės nulakuotos. Buvo perrinkti ir išvalyti visi mechanizmai, paremontuoti ir išplauti katilai, izoliacija (kiselguzu, asbestu, burių audeklu) padengti garo vamzdžiai. Kartu buvo sukomplektuota ir pastatyta laive būtina plaukiojimams atviroje jūroje įranga ir aparatūra: prožektoriai, lempos, radijo stotis, kompasai, lagai, lotai, valtytės ir t. t. Darbus prižiūrėjo A. Michelevičius⁵³.

Būtiniais laivo tvarkymo darbams atlikti prireikė beveik keturių mėnesių. 1927 m. spalio 28 d. 11.00–12.30 val. „Prezidentas Smetona“ su komisija „Klaipėdos uosto įlankoje“ praplaukė „bandomąją mylią“. Komisiją, kuriai pirmininkavo policijos inspektorius

V. Girštautas, sudarė laivo vadas kapitonas A. Daugirdas, vyr. mechanikas majoras A. Michelevičius, Krašto apsaugos ministerijos atstovas pulkininkas leitenantas B. Platakis, Susisiekimo ministerijos atstovas inžinierius A. Snarskis, F. Šneideraitis ir Valstybės kontrolės atstovai. Laivas plaukė pučiant vakarų–pietvakarių 7–8 balų stiprumo vėjui NNW kursu. Abiem garo mašinoms dirbant bendru 1670 arklių galių galingumu buvo pasiektas vidutinis 16,2 mazgo (8,3 m/s) greitis. Kartu su pagrindinėmis mašinomis veikė ir pagalbiniai mechanizmai, imdami garą iš tų pačių katilų: garo mašina dinamo mašinai varyti, viena vairo mašina, dvi garo mašinos katilams forsuoti, dvi garo mašinos cirkuliaciniams siurbliams, du siurbliai garo kondensatui, du garo siurbliai vandenį katilams tiekti ir garo šildymas gyvenamosioms patalpoms. Komisijos pasirašytame protokole nurodoma, kad visi mechanizmai veikė visiškai tvarkingai⁵⁴. Laivas perduotas Pasienio policijos jūros tarnybai.

Praėjus daugiau nei keturiems mėnesiams nuo tos dienos, kai „Prezidentas Smetona“ atplaukė į Klaipėdą, laivas buvo pradėtas naudoti pagal paskirtį: budėti atviroje jūroje. Jau pirmosiomis lapkričio dienomis laivas ir jo įgula gavo progą parodyti savo galimybes. Ši istorija tuo metu nuskambėjo labai plačiai, nors, matyt, daugelis pasistengė ją kuo greičiau užmiršti.

Lapkričio 3 d. „Prezidentas Smetona“ patruliavo jūroje ties Palanga. Vidurdienį 6–7 jūrmylės nuo kranto buvo pastebėtas nežinomas motorlaivis (povandeninių



„Prezidentas Smetona“ patruliuoja jūroje. 1928 m. nuotrauka. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

⁵⁰ *Policija*, 1927, Nr. 10, p. 36.

⁵¹ Sveikinimai iš „Prezidento Smetonos“ laivo jūrose. *Lietuva*, 1927 07 04, Nr. 147.

⁵² *Policija*, 1927, Nr. 28, p. 258; LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 86, 103; Prezidentas liepos 10 d. dalyvavo numatytuose renginiuose, tačiau naujojo laivo neaplankė. Vis dėlto dieną popiet laive buvo iškilmingai pakelta Lietuvos vėliava (*Lietuvis*, 1927 07 11, Nr. 151).

⁵³ Papartis, T. Šis tas apie „Prezidento Smetonos“ laivą... *Karys*, 1957, Nr. 1, p. 8.

⁵⁴ LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 95.

laivų naikintojų tipo), kuris 15–16 mazgų greičiu bandė sprukti Liepojos link. Lietuvos laive buvo iškeltas signalas, reikalaujantis sustoti, iššautas perspėjamasis šūvis, tačiau pažeidėjai bandė atitrūkti. „Prezidentas Smetona“ per 1,5 valandos juos pavijo ir privertė sustoti. Laivas buvo su Turkijos vėliava ir vadinosi „Hassan Bier“. Leitenantas J. Tamašauskas su penkiais įgulos nariais patikrino jo krovinį ir aptiko daugiau nei 30 tonų spirito, šautuvų šovinių bei kitokios kontrabandos. Kontrabandininkų laivą nutarta sulaikyti ir tempti į Klaipėdą. Tai buvo tik epopėjos pradžia.

Sustiprėjus vėjui ir bangavimui, trūkinėjant plininiams buksyro trosams, teko atsisakyti pažeidėjų laivo tempimo. „Hassan Bier“ varikliai buvo sugadinti, ir laivas negalėjo plaukti savo eiga. Motorlaivyje likusi patikrinimo komanda su J. Tamašausku per kelias valandas pataisė vieną variklį. Kilo audra, sutemo ir – kontrabandininkų laive likusių pasieniečių nuostabai – „Prezidentas Smetona“ pasuko Klaipėdos link ir nuplaukė. Jis nesunkiai atlaikė audrą ir atplaukė į Klaipėdos uostą lapkričio 5 d. rytą. Apie „Hassan Bier“ ir jame likusius jūreivius keletą dienų nieko nebuvo žinoma, tačiau kontrabandininkų laivo kapitonas atsirado Latvijoje.

Lapkričio 6 d. „Prezidentas Smetona“ vėl išplaukė į Baltiją, šį kartą – savo jūreivių ieškoti. Laive buvo ir F. Šneideraitis su uosto kapitonu L. Stulpinu. Jūreiviai grįžo į Lietuvą lapkričio 9 d. ...sausuma iš Dancigo. Tada ir paaiškėjo jų nuotykių seka. Netekęs ryšio su „Prezidentu Smetona“, lietuvių pasieniečių valdomas kontrabandininkų motorlaivis prarado orientaciją ir įgula Klaipėdos uosto žiburiais palaikė Latvijos krante, ties Papės ežeru, degusias šviesas. Laivo mašinų skyriuje kilo gaisras, todėl vadas įsakė plaukti tiesiai

į krantą. Netoli kranto laivas užplaukė ant sekumos. Gaisrą gesinti padėjo ir išlaisvinti jų prašymu kontrabandininkai. Nutarus gelbėtis, pirmasis su virve priristu gelbėjimo ratu krantan nuplaukė areštuotojo laivo kapitonas. Tuo tarpu žuvo bangos nuplautas laivo mašinistas.

Gelbėjimosi operaciją nutraukė iš tamsos krante pasigirdę šūviai: nežinomas laivas patraukė latvių pasieniečių dėmesį. Prie vairo stovėjusį leitenantą J. Tamašauską kulka sužeidė į koją. Mišrios „Hassan Bier“ įgulos didelėmis pastangomis pavyko nuplaukti nuo sekumos, vėl „atgaivinti“ užpiltą variklį, suremontuoti vairą ir po trijų parų klajonių šiaip taip pasiekti Dancigą⁵⁵, nes likę laive kontrabandininkai sugebėjo apgauti nepatyrusius lietuvių pasieniečius ir išvengti vizito Klaipėdoje. Atviroje jūroje nukentėjo dar du sulaikymo komandos nariai, kurie susižalojo bangų mėtomame laive. Penki jūreiviai grįžo namo, o J. Tamašauskas liko gydytis Dancige. Ši istorija buvo išsamiai nušviesta spaudoje⁵⁶. Klaipėdos laikraščiai nepraleido progos pasišaipyti iš Lietuvos pasieniečių nesėkmės. Buvo paskleista žinia, kad kontrabandininkai patys suėmė pasieniečius ir paleido jūroje. Šis įvykis laivo vadui A. Daugirdui kainavo postą⁵⁷.

Motorlaivio „Hassan Bier“ areštas buvo pripažintas teisėtu, laivas perduotas Lietuvos valstybei ir 1928 m. Klaipėdoje perduotas iš varžytinių⁵⁸.

„Prezidentas Smetona“ – jūros apsaugos laivas (1927–1932 m.)

Dar prieš nuperkant laivą užsimezgsią diskusiją dėl jo panaudojimo nusvėrė jūros sienos apsaugos poreikiai. Jis buvo paliktas Vidaus reikalų ministerijos sistemoje. Organizacijos atžvilgiu tuo metu visų Lietu-

⁵⁵ Iš dienynų ir atminties. Sunki kelių dienų kova su jūra, kontrabandininkais ir net Latvių policijos šautuvų ugnimi. *Policija*, 1933, Nr. 12, p. 201–202.

⁵⁶ Nepaprasti „Prezidento Smetonos“ nuotyčiai. *Lietuva*, 1927 11 05, Nr. 250; „Prezidento Smetonos“ laivo nuotyčiai. *Lietuva*, 1927 11 07, Nr. 251; Dėl „Prezidento Smetonos“ jūrininkų likimo. *Lietuva*, 1927 11 08, Nr. 252; Mūsų jūrininkai grįžta į Klaipėdą. *Lietuva*, 1927 11 09, Nr. 253; Mūsų jūrininkai grįžo į Klaipėdą. *Lietuva*, 1927 11 10, Nr. 254. Kokiomis legendomis pavirto šis įvykis, galime įsitikinti, paskaitę „Karyje“ (1991, Nr. 3) V. Butkaus rašinį „Laiko uždangą praskleidus“. Autorius pateikia vieno tada uoste dirbusio klaipėdiečio pasakojimą, kad „Prezidentas Smetona“ lapkričio 4 d. išplaukė į jūrą su nepatyrusia lietuvių įgula ir pateko į audrą. Bijota įplaukti pro siaurus jūros vartus į uostą, todėl laivas keletą dienų stovėjo prieš vėją su veikiančiomis mašinomis, buvo sudegintos anglies atsargos ir visos medinės laivo dalys. Galų gale laivas įplaukė į Dancigo uostą, o vėliau ilgai buvo remontuojamas Dangėje ir uosto dirbtuvėse. Akivaizdu, kad pagyvenęs žmogus supainiojo jaunystės dienų išpūdžius, tačiau jo prisiminimus už gryną pinigą priėmė ir G. Surgailis studijoje „Lietuvos karinis laivynas. 1935–1940“ (p. 20).

⁵⁷ Litauens Flotte bestand aus einem Schiff. *Memeler Dampfboot*. Korespondencijų serija dienraštyje „Memeler Dampfboot“ leidžia pasekti, kaip kito situacija nuo pirmųjų pranešimų iki tikrosios įvykių eigos atkūrimo. Beje, kiekviena suinteresuota šalis turėjo savo „legendą“ (Eine Schmutzgertragödie an der litauisch-lettländischen Grenze. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 06, Nr. 261; „Hassan Bir“ in Danzig eingetroffen. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 08, Nr. 262; Wie „Hassan Bir“ nach Danzig kam. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 13, Nr. 267; Was das Prisenkommando des „Hassan Bir“ erzählt. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 20, Nr. 272. Tautininkų oficioze buvo išspausdintas T. Reingardo straipsnis, kuriame patyręs jūrininkas profesionaliai sukritikavo pasieniečių veiksmus, pagrindinę kaltę priskirdamas laivo kapitono patyrimo stokai (Reingardas, Teodoras. Mūsų nepasisekimo priežastis suėmus kontrabandininkų laivą. *Lietuvis*, 1927 11 22, Nr. 262).

⁵⁸ Dorgeist, Th. Die Handelsflotte des Freistaates Litauen. *Strandgut*, 1985, Nr. 10, S. 108.

vos policijos padalinių veiklą koordinavo VRM Piliiečių apsaugos departamentas. Departamentui tiesiogiai pavaldus Klaipėdos krašto pasienio policijos viršininkas vadovavo krašto policijos komisariatų ir jūros apsaugos laivų veiklai. Jūros apsaugos laivuose („Prezidentas Smetona“ ir minėti motorlaiviai) 1927–1928 m. buvo 6 karininkų ir 27 žemesnio personalo tarnautojų etatai⁵⁹. Juos užėmė laisvai samdomi asmenys, kuriems buvo suteikiami sausumos policijos laipsniai. Etatus Ministrų kabinetas patvirtino dar 1927 m. liepos 26 d. Visi karininkų etatai numatyti „Prezidento Smetonos“ įguloje: laivo vadas, vyr. šturmanas, inžinierius mechanikas, karininkas artileristas, jaunesnysis karininkas, bocmanas. Motorlaivio „Šaulys“ įgulą sudarė laivo vadas (ne karininkas), mechanikas, mašinistas ir 2 jūreiviai, motorlaivio „Lietuvaitė“ – laivo vadas ir jūreivis. Be šešių karininkų, laive „Prezidentas Smetona“



Laivo kubrike jūreivius žadina bocmanas P. Balkys. 1929 m. nuotrauka. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

tarnavo 2 vyr. mechanikai, 2 vyr. kūrikai („pečkuriai“), 2 jaun. mašinistai, 4 jaun. kūrikai, 2 jūreiviai vairininkai, radiotelegrafistas, 2 artileristai, 2 kulkosvaidininkai, 2 eiliniai jūreiviai, virėjas ir pasiuntinys⁶⁰.

Po nesėkmingos motorlaivio „Hassan Bier“ sulaukymo operacijos Vidaus reikalų ministerijos vadovybė atleido laivo vadą A. Daugirdą. Šis postas buvo pasiūlytas majorui Antanui Kaškeliui, tuo metu tarnavusiam Kariuomenės štabe. A. Kaškelis buvo jūrininkas profesionalas, baigęs jūreivystės mokyklą Rusijoje, keliolika metų plaukiojęs prekybiniais ir karo laivais, dalyvavęs Rusijos–Japonijos ir Pirmajame pasauliniame karuose. 1915–1918 m. Šiaurės karo laivyne jis vadovavo būtent

minų traleriams⁶¹. Lapkričio 28 d. ministras I. Musteikis rašte ministrui pirmininkui A. Kaškelį apibūdino kaip vieną geriausių jūrų karininkų ir prašė jam skirti 1100 litų mėnesinį atlyginimą („Gero specialisto jūrininko už mažesnę atlyginimą nerasi“)⁶². Naujasis laivo vadas pareigas eiti pradėjo gruodžio 1 d.

Lietuvos įstatymais buvo nustatyta 12 jūrmylių teritorinių vandenų zona Baltijos jūroje. Pasienio apsaugos laivų veiksmus Lietuvos jūros muitų zonoje reglamentavo „Taisyklės apie pasienio apsaugos korpusą“. Kiekvieno zonoje esančio laivo kapitonas privalėjo leisti patikrinti laivą pasienio apsaugos pareigūnams. Pasienio apsaugos laivuose dieną buvo keliama nustatyta muitų vėliava, naktį laivai būdavo atpažįstami iš dviejų vertikaliai ant stiebų degančių mėlynos spalvos žibintų. Neklausančiam signalų laivui sustabdyti leista iššauti du išpėjamuosius šūvius, prireikus – šauti į kapitono tiltelį, paskui į laivą. Bėgantį iš teritorinių vandenų laivą taisyklės leido persekioti ir neutraliuose vandenyse. Ginklo panaudojimo galimybė (tik išimtiniais atvejais) numatyta, jei tikrinamo laivo įgula priešinasi laivą apžiūrint. Pasienio apsaugos laivas turėjo teisę apšaudyti ir šalia kranto neleistinoje vietoje iškraunant krovinį aptiktą pažeidėjų laivą, jei neturėjo galimybės (pvz., dėl grimzlės) prie jo priplaukti, o pažeidėjas nepasidavė po išpėjamojo šūvio. Laivai, kurių vadovybė negalėjo pateikti laivo ir krovinio dokumentų arba kurių dokumentai aiškiai neatitiko esamo krovinio, privalėjo būti sulaukomi ir pristatomi į artimiausią muitinę. Taisyklės nurodė sulaukyti ir tuos laivus, iš kurių prekės muitų zonoje perkraunamos į valtis ir jomis gabenamos į krantą. Po laivo sulaukymo ir apžiūros surašomame protokole buvo nurodomas laikas, vieta, sulaukymo priežastys ir aplinkybės, laivo vėliava, pavadinimas, vado ir įgulos narių pavardės, krovinio rūšis ir apytikrė vertė, laivo kapitono pateikti dokumentai. Protokolą pasirašydavo pasienio apsaugos laivo ir sulaukytojo laivo vadai, ir laivas tuoj pat būdavo pristatomas į Klaipėdos muitinę⁶³.

„Prezidentui Smetonai“ stojus jūros sienos apsaugos tarnybon paaiškėjo, kad su naujuoju laivu sieti lūkesčiai ne visiškai pasitvirtino. Laivas turėjo neblo-

⁵⁹ Mančinskas, Č. *Policija Lietuvoje 1918–1940 m.* Vilnius, 1998, p. 87–90.

⁶⁰ LCVA, f. 923, ap. 1, b. 514, l. 125.

⁶¹ Surgailis, G. *Lietuvos karinis laivynas. 1935–1940.* Vilnius, 2003, p. 162.

⁶² LCVA, f. 923, ap. 1, b. 513, l. 95; *Kardas*, 1927, Nr. 33, p. 490–491.

⁶³ J. T. Kova su kontrabanda jūros muitų zonoje. *Policija*, 1931, Nr. 1, p. 4.

gas jūrines savybes, atitinkamą ginkluotę, pakankamą greitį, tačiau efektyviau jį panaudoti trukdė didelės išlaikymo sąnaudos ir operatyvumo stoka. Nemažai laiko praeidavo, kol gavusio užduotį išplaukti garlaivio įgula pasiekdavo reikiamą slėgį katiluose, o iš dūmtraukio virstantys juodi tiršti dūmai buvo puikus orientyras kontrabandininkams. Kita vertus, vienam laivui kontroliuoti kad ir neilgą jūros sieną buvo sunku. 1927 m. lapkričio ir gruodžio mėn. „Prezidentas Smetona“ praleido jūroje atitinkamai 24 val. 15 min. ir 23 val. 5 min. (vidutiniškai mažiau nei po valandą per parą). Kontrabandos vežėjams likdavo pakankamai laiko netrukdomiems užsiimti savo reikalais⁶⁴.

Jūroje praleidžiamą laiką riboja didelės eksploataavimo išlaidos.

1927 m. laivo eksploatavimas kainavo . . .	17 809,62 Lt
įgulos išlaikymas.....	63 411,16 Lt
laivo remontas.....	20 959,45 Lt

	102 180,23 Lt ⁶⁵ .

Jūroje plaukdamas vidutiniu greičiu, laivas sunaudavo toną anglies per valandą, plaukiant didžiausiu greičiu šis kiekis padvigubėdavo. Per laivo dūmtraukį „išrūkdavo“ apie 150 litų per valandą⁶⁶.

1928 m. „Prezidentas Smetona“ jūroje praleido 433 val. 10 min. Vasarą, kai kontrabandos srautas buvo ypač didelis, daug laiko užėmė laivo įrangos ir remonto darbai (pvz., birželio mėn. plaukiota vos 10 valandų)⁶⁷. Laivagalyje ant denio buvo pastatyta ir įrengta patalpa („salonas“) su atskira kajute Lietuvos prezidentui, nes tikėtasi, kad jis aplankys savo vardu pavadintą laivą.

Naujas patalpas laive pastatė ir įrengė konkurso būdu pasirinktos Klaipėdos firmos „Franz Kaspereit“ ir „Otto Kadgien“. Klaipėdos krašto pasienio policijos vadovybei iš Vidaus reikalų ministerijos biudžeto atsiskaitymui už atliktus darbus skirta 42 416,85 Lt. Iš šios sumos beveik 7 tūkst. Lt buvo sutaupyta, taigi spalio mėn. ministerijos prašyta leisti už tuos pinigus įsigyti laivui „pelengatorinį kompasą, sekstantą, akvratį, stakles metalui tekinti, elektrinę bormašiną ir indikatorius“⁶⁸.

1928 m. laivo įgula gavo jūreivišką aprangą, kainavusią beveik 18 tūkstančių litų. Įgula buvo formuojama iš laisvai samdomų tarnautojų, jų atlyginimai sudarė didžiąją laivo išlaikymo išlaidų dalį (žr. 2 priedą).

1928 m. balandžio 12 d. laivo inžinieriaus mechaniko pareigas pradėjo eiti inžinierius kapitonas Adolfas Darginavičius. Į Klaipėdą jis atvyko iš Radviliškio, kur tarnavo Technikos pulko Geležinkelių kuopoje. A. Darginavičius buvo baigęs Peterburgo jūrų mokyklos technikos skyrių ir turėjo kelerių metų tarnybos mechaniku karo ir transporto laivuose bei ledlaužiuose patirtį⁶⁹.

Rugpjūčio 8 d. jo vardu pavadintą laivą pagaliau aplankė Lietuvos Prezidentas Antanas Smetona su žmona. Jį lydėjo aukšti valstybės pareigūnai: švietimo ministras K. Šakenis ir Klaipėdos krašto gubernatorius A. Merkys su žmonomis, krašto apsaugos ministras T. Daukantas, Klaipėdos krašto komendantas pulk. R. Liormanas ir kt. Svečiai beveik pusantros valandos praleido jūroje ir buvo pavaišinti kava⁷⁰.

Laivo ginkluotę sudarė minėtos Vokietijoje įsigytos dvi 37 mm kalibro patrankos, viena 57 mm kalibro patranka ir kulkosvaidis. Laivo įgulos nariai buvo ginkluoti revolveriais „Mauser“, „Parabellum“ ir angliš-



Jūrų apsaugos laivo „Prezidentas Smetona“ įgulos rikiuotė Teatro aikštėje 1928 m. gegužės 15 d. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

kais šautuvais. Per susidūrimą su kontrabandininkų motorlaiviu „Hasan Bier“ 1927 m. lapkričio 3 d. buvo „sunaudoti“ 4 laivo patrankos sviediniai ir 495 kulkosvaidžių bei šautuvų šoviniai⁷¹.

⁶⁴ LCVA, f. 832, ap. 1, b. 1, l. 16.

⁶⁵ Ten pat, l. 15.

⁶⁶ Klaipėdos krašto pasienio policijos laivynas. *Policija*, 1933, Nr. 12, p. 189.

⁶⁷ LCVA, f. 832, ap. 1, b. 1, l. 16.

⁶⁸ LCVA, f. 377, ap. 11, b. 157, l. 3, 5.

⁶⁹ *Policija*, 1928, Nr. 5, p. 27. Ministrų kabineto nutarimu jam paskirtas 800 Lt/mėn. atlyginimas.

⁷⁰ Ten pat, Nr. 8, p. 8.

⁷¹ LCVA, f. 377, ap. 1, b. 37, l. 169.

1929 m. „Prezidentas Smetona“ plaukiojo 212 val. 36 min., 1930 m. – 212 val. 36 min., 1931 m. – 113 val. 50 min., 1931 m. – 28 val. 45 min.⁷² Jo eksploatavimas, įgulos išlaikymas ir remontas valstybės biudžetui 1929 m. atsiėjo 328 957,56 Lt, o 1930 m. pirmąjį pusmetį – 87 621,96 Lt⁷³. Iki 1932 m. sausio mėn., kai laivas buvo pastatytas į rezervą, jis išplaukiojo beveik 900 valandų⁷⁴.

Kasmet laive buvo atliekami įvairios apimties remonto darbai. Dukart per metus dažyta laivo išorė. 1928 m. ir 1929 m. gegužės 15–24 d. „Prezidentas Smetona“ buvo tvarkomas Liepojos doke, kur laivas buvo iškeliamas apžiūrėti ir nudažyti korpuso povandeninę dalį. Klaipėdoje laivą dokuoti nebuvo kur. 1929 m. pertvarkyti laivo sraigtai, pastatytas naujas dvisienis dumlakas, 1930 m. pakeista medinė denio danga. Buvo įrengtos dirbtuvės einamajam laivo remontui.

1930 m. pradžioje laivo įgula prie Palangos įvykdė efektingą kontrabandininkų sulaikymo operaciją. Vasario 6 d. iš „Prezidento Smetonos“ ties Palanga, maždaug 10 jūrmylių nuo kranto, atviroje jūroje buvo pastebėti du motorlaiviai. Vienas pabėgo, o antrasis nespėjo pakelti inkaro ir buvo sulaikytas. Dancige registruotame motorlaivyje „Westa“ pasieniečiai aptiko 1810 l spirito. 800 litrų jau buvo spėję nusipirkti ir nugabenti į krantą žvejai. Laivas ir krovinys buvo konfiskuoti⁷⁵.

Klaipėdoje „Prezidento Smetonos“ stovėjimo vieta buvo kairysis Dangės upės krantas ties Grandinių tiltu. 1929 m. balandžio mėn. nupirktos šią vietą žyminčios dvi iškabos su užrašu *Prieplauka laivo „Prezidentas Smetona“*⁷⁶.

Didelės sumos, išleidžiamos garlaivio išlaikymui ir remontui bei įgulos aprūpinimui, vertė Vidaus reikalų ministerijos vadovybę ieškoti ekonomiškėsių ir efektyvesnių jūros sienos apsaugos būdų. 1929 m. spalio 16 d. komisija, sudaryta iš Pasienio policijos ir laivo pareigūnų bei Klaipėdos uosto tarnautojų, patikrino „Prezidento Smetonos“ laive sunaudojamų tepalų bei kuro normas ir nustatė, kad garo spaudimui katiluose pakelti nuo 0 iki 16 atmosferų kiekvienam katilui reikia sukūrenti po 1000 kg anglies, pagrindiniams



Laivo mašinų skyriuje. 1929 m. nuotrauka. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

ir pagalbiniam varikliams pašildyti – 700 kg, plaukti iki 100 aps/min. vienu katilu – 500 kg/val., plaukti iki 125 aps/min. abiem katilais – 1000 kg/val., plaukti iki 200 aps/min. – 1700 kg, garui palaikyti 24 val. apšviečiant ir šildant laivą – 2000 kg (jei oro temperatūra žemesnė nei -10 laipsnių – 2500 kg)⁷⁷. Būtent dideli kurui sunaudojamos anglies kiekiai buvo pagrindinė laivo eksploataavimo išlaidų dalis. Pavyzdžiui (LCVA, f. 377, ap. 11, b. 161, l. 19), Klaipėdos krašto valstybinės pasienio policijos 1932 metų išlaidų sąmatoje laive „Prezidentas Smetona“ sunaudojamos anglies mėnesio norma buvo nurodyta 70 tonų, o aprūpinti laivą šiuo kuru metams buvo prašoma skirti 50 400 litų, bendroms laivo eksploataavimo išlaidoms numačius apie 63 000 litų (vanduo, tepalai, žibalas, alyva, skudurai ir kt. smulkmenos)⁷⁸.

Kartu Klaipėdos krašto pasienio policijos vadovybė paaiškino prie šios sąmatos 1931 m. birželio 18 d. Vidaus reikalų ministrui siūlė keisti kontrabandininkų persekiojimo taktiką. Įsigijus „Prezidentą Smetoną“, laivai su spiritu ir kitokia kontrabanda retai berizikavo davu plaukti į 12 jūrmylių zoną, o draudžiamas prekes perkraudavo į mažus, manevringus ir mažą gramzdą turinčius žvejų laivelius, kurių susekti visame Lietuvos pajūryje nerangus garlais negalėjo. Daug efektyvesni ir ekonomiškėsi naujomis sąlygomis galėjo būti nedideli greiti motorlaiviai – du Kuršmarėms ir vienas jūrai⁷⁹. Dar 1931 m. balandžio 14 d. Klaipėdos krašto pasienio

⁷² Stasiulis, Br. Mūsų laivynas ir vandenų sienų saugojimas. *Policija*, 1932, Nr. 22, p. 407.

⁷³ LCVA, f. 832, ap. 1, b. 1, l. 15–16.

⁷⁴ LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 104.

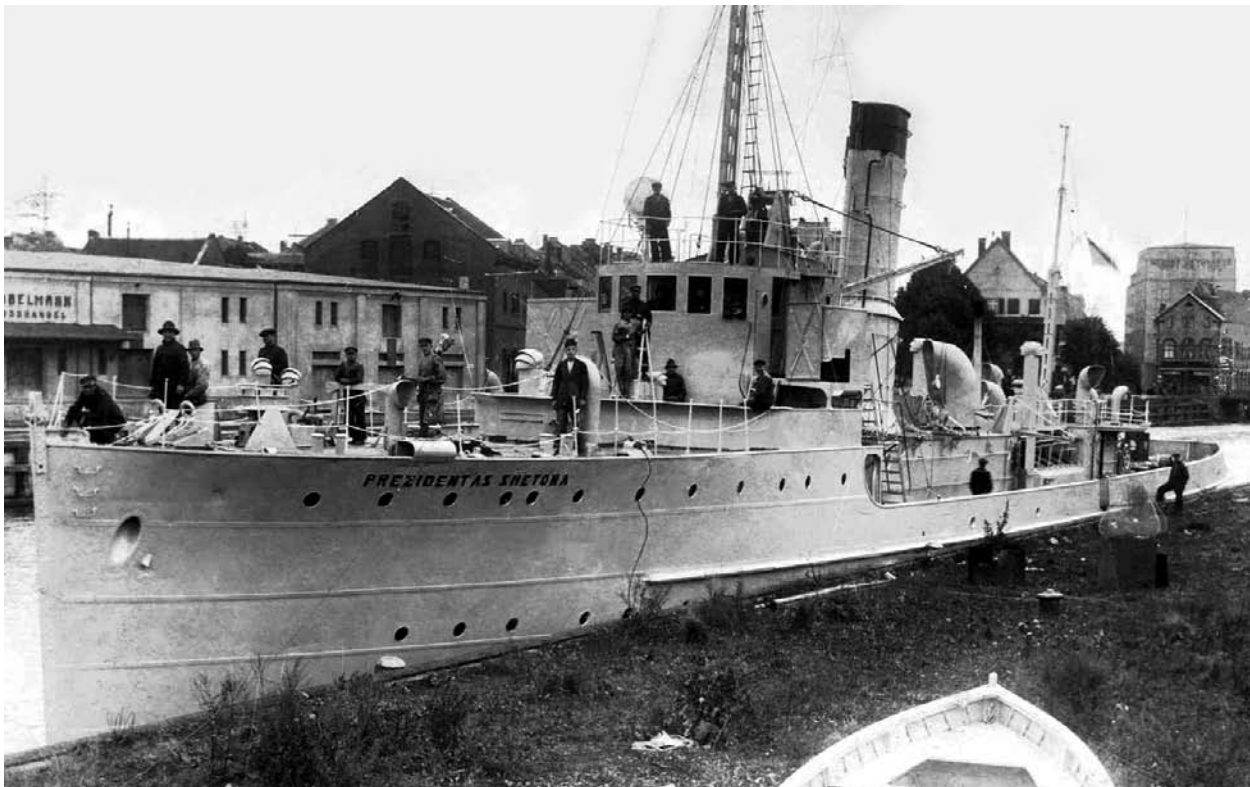
⁷⁵ Spritschmuglerboot „Westa“ aufgebracht. *Memeler Dampfboot*, 1930 02 08, Nr. 33.

⁷⁶ LCVA, f. 377, ap. 7, b. 40, l. 126.

⁷⁷ LCVA, f. 832, ap. 1, b. 1, l. 80.

⁷⁸ LCVA, f. 377, ap. 11, b. 161, l. 9.

⁷⁹ LCVA, f. 377, ap. 11, b. 160, l. 9. Ši idėja buvo įgyvendinta 1932 m., kai Klaipėdoje, „Lindenau“ laivų statykloje, buvo pastatyti ažuoliniai motorlaiviai „Aitvaras“ bei „Žaibas“ ir metalinis jūrinis motorlaivis „Partizanas“.



„Prezidentas Smetona“ Dangės upėje. 1929 m. nuotrauka. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

policijos vadas Bronius Stasiulis ir „Prezidento Smetonos“ karininkai: inžinierius mechanikas Adolfas Darginavičius ir vyr. šturmanas Adomas Janonis buvo pasiūti ilgalaikėn komandiruotėn į Latviją, Estiją, Suomiją ir Švediją susipažinti su tenykšte jūros sienos apsaugos sistema, kovos su kontrabanda būdais, naudojamų laivų tipais, „parinkti laivo tipą Lietuvos pajūrio apsaugos reikalams“⁸⁰. Ši kelionė buvo viena iš priemonių, ieškant būdų pertvarkyti pasienio apsaugos laivyną.

Naujomis sąlygomis laivą „Prezidentas Smetona“ išlaikyti Vidaus reikalų ministerijai neapsimokėjo, nes jo remontas reikalavo vis daugiau lėšų. 1931 m. laivas išplaukiojo tik nepilnas 29 valandas ir ilgam buvo prištas prie krantinės. Iš 1932 metų sąmatos matyti, kad pradėjo atsiliepti ir karo meto statybos trūkumai, nes laivo korpusas buvo pagamintas iš nekokybiško metalo: numatyta keisti 13 korpuso metalo lakštų, be to, perdirbti gelbėjimo valčių nuleidimo įrenginį, dažyti povandeninę dalį patentuotais dažais doke ir t. t. Šiems darbams atlikti reikėjo 42 000 litų⁸¹. Vyriausybė nutarė be reikalo neišlaidauti.

1931 m. lapkričio 24 d. per Susisiekimo ministeriją į Lietuvos Vyriausybę kreipėsi Klaipėdos laivų statykla „Lindenau ir Co.“ ir pasiūlė pirkti jų statomą laivą, kuris galėtų būti naudojamas pakrantėms saugoti ir valstybei reprezentuoti. Iš rašto teksto matyti, kad „Prezidentą Smetoną“ tuo metu nesėkmingai bandyta iškeisti ar parduoti (galbūt pačiai statyklai, kuri gavo užsakymą statyti aukščiau minėtus motorlaivius), kad laivas traktuojamas kaip visiškai nusidėvėjęs ir senas, tetinkantis tik išardyti, nors „karo medžiaga“ (nekokybiškas metalas) vargu ar kompensuotų išlaidas darbo jėgai apmokėti. Paulius Lindenau žadėjo paimti senąjį garlaivį metalo laužui už 50 000 litų, o už siūlomą naują laivą užsiprašė 810 000 litų⁸².

Suinteresuoti asmenys vėl pradėjo gaivinti sumanymą „Prezidentą Smetoną“ naudoti kaip karo laivą. Tokie planai, atrodo, nebuvo pamiršti tarp negausių lietuvių jūrininkų ir anksčiau. 1928 m. rugsėjo mėn. krašto apsaugos ministras Teodoras Daukantas vizito į Latviją metu su Latvijos karo ministru sutarė, kad nuo kitų metų pavasario latviai priims lietuvius, kurių mo-

⁸⁰ *Policija*, 1931, Nr. 9, p. 178; Stasiulis, Br. Pasienio apsaugos sutvarkymas Latvijoje, Estijoje, Suomijoje ir Švedijoje. *Policija*, 1931, Nr. 13–14, p. 256–258; Nr. 15, p. 280–283.

⁸¹ LCVA, f. 377, ap. 11, b. 161, l. 10.

⁸² LCVA, f. 386, ap. 1, b. 760, l. 371–374. P. Lindenau pabandė įsiūlyti Čilės vyriausybės užsakymu statomą kabotazinį motorlaivį, kurį esą nesudėtinga naudoti ir kaip pagalbinį kreiserį. Pasaulio ekonominė krizė veikė ir „Lindenau“ įmonę, turėjusią sunkumų gaunant užsakymų bei realizuojant produkciją (*75 Jahre Lindenau-Werft*. Kiel, 1994, S. 34–37).

kymas kartu su praktika laivuose būtų trukęs 21 mėnesį⁸³. Vėliau Latvijos karo laivyno vadas grafas Kaiserlingas pažadėjo T. Daukantui priimti kelis lietuvius mokytis Liepojos karo laivyno puskarininkių mokykloje nemokamai. Tada paaiškėjo, kad krašto apsaugos ministro derybos su latviais nebuvo derintos su Vidaus reikalų ministerija, kuriai tuo metu priklausė jūros sienos apsaugos laivai ir kuri pirmausia turėjo būti suinteresuota įgulų kvalifikacija, tačiau turėjo pripažinti jau įvykusį faktą. Kai reikėjo konkrečiai atsakyti latviams apie siunčiamus į Latviją mokytis puskarininkius, Vidaus reikalų ministerijos Piliečių apsaugos departamentas lapkričio 11 d. raštu kariuomenės vyriausiajam štabui pareiškė, kad VRM su latviais tiesiogiai nesitarė ir žemesniojo techninio bei navigacijos personalo siųsti mokytis nemano, nes jiems aktualesnis yra laivo karininko artileristo parengimas⁸⁴.

Nusprendus neefektyvų garlaivį pakeisti naujais motorlaiviais (juos pastatė ta pati Pauliaus Lindenau laivų statykla 1932 m.), į „Prezidentą Smetoną“ atkreipė dėmesį karo žinyba. 1932 m. liepos 28 d. tuo metu Generalinio štabo I skyriuje tarnavęs pulkininkas leitenantas Antanas Michelevičius (buvęs pirmasis laivo mechanikas) štabo vadovybei paruošė pažymą, kurioje argumentavo, kodėl laivą reikėtų perimti iš VRM Krašto apsaugos ministerijos žinion. Jis nurodė, kad jis gali būti panaudotas kaip artilerijos laivas, povandeninių laivų medžioklės laivas, plaukiojanti priešlėktuvinė baterija, bonų uoste statymo laivas, minų statymo laivas ir naikintuvas, brandvachta, žvalgybos, mokomasis, hidrografinis, gelbėjimo, policijos laivas, netgi kaip jachta. Michelevičius siūlė laivą arba remontuoti ir ap-

ginklavus laikyti veikiančią, jame mokytis įgulas, arba išvalyti, užkonservuoti ir palikti uoste minimaliai įgulai prižiūrėti⁸⁵.

A. Michelevičius apžiūrėjo laivą ir spalio 19 d. surašė aktą, kuriame pabrėžė, kad perimamo laivo priežiūrai būtina ieškoti žmonių, nes dabartinė įgula perkeliama į rudenį baigiamus statyti naujus laivus. Laivo priežiūrai vadovauti jis rekomendavo skirti A. Kaškelį. Rašte A. Michelevičius iškėlė ir specialistų trūkumo problemą. Jų trūksta „jau dabar esamiems pasienio policijos ir uosto laivams aptarnauti. Jiems parengti reikia gan daug laiko ir plaukiojančių laivų.“ Jis rašė: „Esu įsitikinęs, kad be karo laivo jų niekas neparuoš, nes civilinės valdžios ir privatūs laivai ima samdomų tarnautojų sąlygomis tik paruoštus specialistus, bet ne mokinius.“⁸⁶

Galutinį sprendimą turėjo priimti vyriausybė. Ministrų kabineto 1932 m. gruodžio 28 d. nutarimu buvo leista Krašto apsaugos ministerijai perimti laivą „Prezidentas Smetona“ iš Vidaus reikalų ministerijos⁸⁷. Buvo pasirinktas antrasis iš Michelevičiaus siūlytų variantų. Vidaus reikalų ministerijos Piliečių apsaugos departamento viršininko įsakymu sudaryta komisija – pirmininkas policijos inspektorius Sinkevičius, Klaipėdos krašto pasienio policijos kapitonas Rimdžius ir laikinai einantis pasienio policijos laivyno vedėjo pareigas Barbarskis – 1933 m. sausio 19–23 d. perdavė pasienio policijos laivą „Prezidentas Smetona“ Vyriausiojo štabo viršininko sudarytai komisijai: pirmininkui pulkininkui leitenantui Michelevičiui, majorui Kaškeliui, kapitonui Darginavičiui, kapitonui Niauroniui⁸⁸. Laivas buvo užkonservuotas ir tik po trejų metų vėl įvestas tarnybon kaip Karo laivyno flagmanas. ■

⁸³ LCVA, f. 929, ap. 2, b. 999, l. 24, 27, 29.

⁸⁴ Ten pat, l. 22.

⁸⁵ Ten pat, ap. 9, b. 81, l. 86.

⁸⁶ Ten pat, l. 98–99.

⁸⁷ Ten pat, f. 923, ap. 1, b. 1144, l. 1.

⁸⁸ Ten pat, f. 929, ap. 9, b. 81, l. 83–85.

PRIEDAI

1 priedas

Kontrabandai persekiooti laivui įsigyti padarytųjų išlaidų apyskaita*(pagal: LCVA, f. 377, ap. 11, b. 157, l. 2). 1929 m. sausis**I. Turėta kredito:*

- a) Iš 1926 m. nepaprastųjų išlaidų sąmatos paragr. 1430a /5 – 250 000 Lt;
 b) Iš 1927 m. sąmatos Klaipėdos krašto pasienio policijos susisiekimo reikalams (paragr. 96/3, str. 3) Ministrų kabineto leista – 40 000 Lt;

iš viso 290 000 Lt

- c) Be to, iš to paties kredito paragr. 96/3, str. 3 kartu su 40 000 Lt paimta laivo reikalams – 28 500 Lt

iš viso 318 500 Lt*II. Išmokėta:*

	Pardavėjo sąskaiton	Valstybės izdo sąskaiton	Iš viso
Pardavėjams	233 847,18 Lt		233 847,18 Lt
Komisijos dalyviams	8266,50 Lt		8266,50 Lt
V. Biržiškai	1803,12 Lt		1803,12 Lt
Už skelbimus laivui pirkti		42,10 Lt	42,10 Lt
Locmano Radtkės kelionė į Kauną		202 Lt	202 Lt
Pasienio policijos vado išlaidos:			
a) laivo remontui	35 617,20 Lt	2382,80 Lt	38 000 Lt
b) papildomos išlaidos instrumentams ir medžiagoms	2691 Lt	3251,73 Lt	5942,73 Lt
Firmai „O. Kadgien“ už įrengimą kajutės		28 000 Lt	28 000 Lt
Firmai „Kaspereit“ už pastatymą kajutės		7290 Lt	7290 Lt
Iš viso išleista	272 225 Lt	41 168,63 Lt	313 393,63 Lt
Grąžinta išdan			5 106,37 Lt
Iš viso			318 500 Lt

Dokumente ranka įrašyta pastaba:

Pardavėjams priklauso:

- a) Už laivą 289 000 Lt
 (atskaičius už nepristatytas patrankas 37 750 Lt 251 250 Lt)
 b) Už dvi 37 mm patrankas ir šovinius 20 000 Lt
 c) Už 15 tonų anglies 975 Lt

Iš viso 272 225 Lt

2 priedas

Laivo „Prezidentas Smetona“ per 14 mėnesių (1927 06 01 – 1928 09 01) padarytos išlaidos
(LCVA, f. 377, ap. 11, b. 157., l. 1)

I. Tarnautojų algoms	
1) Pagrindinei algai	99 563 Lt
2) Švenčių priedams	4532 Lt
3) Trimečių priedams	1127 Lt
4) Vaikų priedams	3903 Lt
5) Butpinigių priedams	18 615 Lt

iš viso	127 740 Lt
II. Laivo eksploatacijai	
1) Kuras	58 955 Lt
2) Tepalas	2351 Lt
3) Žibalas	556 Lt
4) Smulkiems reikalams	2407 Lt
5) Bėgamam remontui ir kt.	20 000 Lt

iš viso	84 269 Lt
III. Tarnautojų apmunderuotei	17 892 Lt
IV. Šovinių 12 št. po 50	60 Lt

Iš viso	230 501 Lt

Jūrų apsaugos policijos laivo „Prezidentas Smetona“ įgulos nariai 1927–1932 m.

(eiliniai jūreiviai ir kūrikai turėjo policijos vachmistro laipsnį)

Aksamitas. Laivo jūreivis nuo 1927 m. vasaros.

Vytautas Babarskis (1905 02 28 – 1975 07 05). Tolimojo plaukiojimo kapitonas. Klaipėdos krašto pasienio policijos laivyno vyriausiasis šturmanas (vedėjas) nuo 1932 01 01.

Jonas Bagdonas (g. 1900 m.). Laivo jūreivis 1927–1929 m.

Petras Balkys (g. 1902 11 25). Jūreivis nuo 1927 06 20. Laive be pertraukos tarnavo iki 1940 m. Nuo 1929 04 01 – laivo bocmanas (laivūnas).

Zigmantas Baranauskas (1906 10 12 – 1971 06 17). Laivo jūreivis 1927 06 16 – 1928 05 10 ir 1928 10 05 – 1930 12 03.

Juozas Bindokas (g. 1908 03 24). Laikinai ėjo laivo vyr. mechaniko pareigas 1930 05.

Vincas Bučys (g. 1901 04 06). Laivo jūreivis, vairininkas 1928 – 1932 01 01.

Liudas Bučys. Laivo kūrikas 1928–1930 m.

Vitoldas Budreckas. Pasienio policijos vachmistras laive 1931 m.

Pilypas Cvionka. Laivo vyr. mašinistas nuo 1927 07 01.

Adomas Daugirdas (1894–1979). Karo laivyno karininkas. Pirmasis laivo vadas 1927 m. gegužės–lapkričio mėn. Klaipėdos uosto kapitonas 1933–1939 m.

Adolfas Darginavičius (1886–1974). Laivų mechanikas. „Prezidento Smetonos“ inžinierius mechanikas 1928 04 12 – 1932 01 01, laivo inžinierius 1935 08 – 1940 05 09.

Vladas Deksnys. Policijos vachmistras, laivo įgulos narys 1929–1930 m.

Bronius Filipavičius (g. 1901 05 06). Laivo jūreivis 1928 – 1929 11 15.

Gustavas Freidankas (1895–1970). Laivų inžinierius. Laivo vyr. mašinistas 1928 06 01 – 1929 05 01.

Otto Freidankas. Laivo jaunesnysis mašinistas 1929 09 01 – 10 05.

Friedmanas. Laivo mašinistas 1927 m. Sužeistas kontrabandininkų motorlaivio „Hassan Bier“ sulaikymo metu.

Antanas Gabys. Laivo vairininkas iki 1928 05 01, bocmanas 1928 05 01 – 1929 m.

Kostas Gaižauskas. Laivo jūreivis 1932 m.

Vladas Glemža. Laivo jūreivis 1928 – 1929 10 03.

Pranas Grigas. Laivo jūreivis 1928 05 01 – 1929 09 30.

Benius Grunskis. Laivo jūreivis 1928–1929 m.

Vaclovas Gusčiauskas (g. 1906 09 28). Laivo kūrikas ir mašinistas nuo 1927 m. liepos mėn. iki 1939 m.

Jozas Ilčiukas. Laivo jūreivis iki 1929 10 01.

Adomas Janonis (1873 05 07 – 1939 06 07). Jūrų karininkas, šturmanas. Caro Rusijoje baigė jūrų mokyklą, nuo 1895 m. tarnavo Rusijos karo ir prekybos laivynuose. „Prezidento Smetonos“ jaunesnysis karininkas 1927 08 01 – 09 01, laivo vyresnysis šturmanas 1929 06 10 – 1931 08 20.

Lionginas Janušis (Jonušys). Laivo jūreivis, nuo 1929 04 01 – vyr. mašinistas, mašinistas tepėjas.

Jonas Jasiukaitis (g. 1909 10 22). Laivo jūreivis 1928 08 01 – 1931 05 02.

Pranas Jonušis. Laivo jūreivis 1928–1929 m.

Leonardas Kaminskis. Laivo radiotelegrafistas 1927–1930 m.

Aleksandras Karaška. Laivo virėjas 1929 04 15 – 11 15.

Kazimieras Kasputis. Laivo jūreivis 1927 – 1929 06 15.

Antanas Kaškelis (1879 04 12 – 1944 06 12). Karo laivyno karininkas. Vadovavo „Prezidentui Smetonai“ 1927–1932 m. ir 1935–1939 m. Prižiūrėjo laivą 1933–1935 m.

Povilas Kazakevičius. Pasienio policijos karininkas. Laivo karininkas artileristas 1927 07 01 – 1928 01 01.

Martynas Kelpša (g. 1883). Laivo mašinistas nuo 1927 05 01, vyr. mašinistas nuo 1927 12 01.

Nikonas Kirilovas. Laivo jūreivis 1928–1929 m.

Jonas Mačernis. Laivo virėjas iki 1929 01 01.

Kazys Maskoliūnas. Laivo jūreivis 1929 08.

Vladas Maslauskas. Laivo jūreivis nuo 1929 08 01, artileristas.

Stasys Mataitis. Pasienio policijos vachmistras 1927–1931 m. Kulkosvaidininkas taikytojas.

Antanas Michelevičius (1895 06 28 – 1956 02 21). Jūrų inžinierius, pirmasis laivo vyr. mechanikas 1927 05 – 1928 m., vadovavęs laivo remonto darbams 1927 m. vasarą ir rudenį.

Jonas Mikalauskas. Laivo jūreivis 1928–1929 m.

Stasys Navickas. Laivo jūreivis iki 1929 04 30.

Jonas Niauronis. Vyresnysis leitenantas. Laivo karininkas artileristas 1928 02 15 – 1929 02 09.

T. Papliovkinas. Laivo jūreivis 1927 – 1928 12 01.

Vladas Petraitis. Laivo jūreivis 1927–1930 m.

Jonas Petrauskas (Petravičius). Laivo jūreivis nuo 1929 08 05. Nuo 1930 03 10 laikinai ėjo vyr. kūriko pareigas.

Stasys Petrauskas. Laivo kūrikas, nuo 1930 02 01 – vyresnysis kūrikas, vėliau vyr. mašinistas iki 1932 02 01, 1933–1935 m.

Balys Petrutis (g. 1909 06 02). Laivo jūreivis 1928 08 01 – 1931 m.

Robertas Pulkaitis. Laivo mašinistas, vyr. mašinistas 1927 07 01 – 1928 05 01, jaunesnysis karininkas nuo 1928 05 01.

Mikas Pusvaškis. Laivo kūrikas, nuo 1930 01 01 – vyresnysis kūrikas.

Aleksas Racevičius (g. 1907 m.). Laivo kūrikas, vyr. mašinistas 1933 10 10 – 1934 07 01.

Edmundas Račkauskas. Laivo jūreivis 1928 – 1929 10 01.

Vincas Remeikis (g. 1901). Pasienio policijos karininkas. Laivo karininkas artileristas 1929 05 06 – 1930 02 01, Pasienio policijos laivyno vadas 1933 11 01 – 1936 03 01.

Adolfas Reserskis. Laivo vyr. mašinistas 1927 07 01 – 1929 06 01.

Aleksandras Sakavičius. Laivo vyresnysis šturmanas iki 1929 06 10.

Mikas Skėrys. Laivo vyresnysis kūrikas iki 1930 03 10.

Karolis Steponavičius. Laivo jūreivis iki 1929 05 03.

Mikas Šimkus. Laivo vyresnysis kūrikas iki 1929 03 01.

Richardas Šneideraitis. Laivo jūreivis, mašinistas tepėjas 1928–1931 m.

Pijus Šuliauskas. Laivo jūreivis, vairininkas 1927–1930 m.

Juozas Tamašauskas (1900 02 28 – 1975). Karo laivyno karininkas. Pirmasis laivo bocmanas 1927 07 01 – 1928 03 10. Sužeistas kontrabandininkų motorlaivio „Hassan Bier“ sulaikymo metu. 1936–1940 m. vadovavo pasienio apsaugos motorlaiviui „Partizanas“. 1940 m. vasarą laikinai ėjo „Prezidento Smetonos“ („Pirmūno“) vado pareigas.

Juozas Venskūnas. Laivo pasiuntinys 1928–1931 m.

Julius Verba (mirė 1985 04 28). Laivo vyresnysis vairininkas iki 1929 12 01. Laivo artileristas iki 1932 m. Tarnavo laive „Prezidentas Smetona“ iki 1940 m.

Marijonas Vežikauskas. Laivo jūreivis iki 1929 05 03.

Viktoras Vitkauskas. Laivo jūreivis 1927 – 1929 07 08.

ON GUARD OF THE LITHUANIAN BORDERS: *PREZIDENTAS SMENTONA* 1927 – 1932

Romaldas ADOMAVIČIUS

Republic of Lithuania established sovereignty over Klaipeda Region in 1923 and started administrating the Klaipeda Port. As the border control of Klaipeda Region was taken over the problem of fighting against contraband spirit and other goods brought in through the Sea was encountered. Lithuanian Seamen Society urged the Government to purchase a military ship for protection of the sea border and training of navy men.

In spring 1927 the Lithuanian Government bought in Germany minehunter M-59 built in 1917, which was named after the President of the country *Prezidentas Smetona*. The steamer was repaired in Klaipeda and given over to the responsibility of the Ministry of Interior Affairs for the state border protection. The ship was headed by the Captain Daugirdas; from December 1927 the leadership was assumed by Captain Kaskelis. The crew of the ship consisted of the

local seamen from Klaipeda Region and Border Policemen, i.e. hired workers.

Prezidentas Smetona took part in armed clashes with the violators of the state sea border, detained few ships of contrabandists. Seizure was made of large amounts of spirits and other contraband goods. In time the contrabandists started using more speedy motor boats, while exploitation of the steamer *Prezidentas Smetona* for the state border control required high costs. The Ministry of Interior Affairs ordered new modern motor boats in Klaipeda Lindenau Shipbuilding Yard. *Prezidentas Smetona* was taken over by the Ministry of National Defense in December 1932. The ship was suspended until 1935; afterwards she was repaired and for some period of time was a flagship of the Navy.

LITERATŪRA

- Adomavičius, R. Lietuvos jūrininkų sąjunga 1923–1940 m. *Jūreivystės raida Lietuvoje*. Klaipėda, 2003.
- Baužys, V. Kontrabandininkai ir jūrų laivas. *Lietuva*, 1927 05 23, Nr. 115.
- Butkus, Z. Bendrininkų kėslai (Vokietijos ir SSRS požiūris į Klaipėdos problemą 1923–39 metais). *Darbai ir dienos*, 21. Kaunas, 2000.
- Butkus, Z. Iš Lietuvos ir Latvijos santykių istorijos 1919–1921 m. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai. Istorija*, XXVII. Vilnius, 1987.
- Butkus, Z. *Lietuvos ir Latvijos santykiai 1919–1929 m.* Vilnius, 1993.
- Dėl „Prezidento Smetonos“ jūrininkų likimo. *Lietuva*, 1927 11 08, Nr. 252.
- Dorgeist, T. Die Handelsflotte des Freistaates Litauen. *Strandgut*, 1985, Nr. 10.
- Eine Schmuglertragödie an der litauisch–lettländischen Grenze. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 06, Nr. 261.
- „Hassan Bir“ in Danzig eingetroffen. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 08, Nr. 262.
- Iš Vidaus reikalų ministerijos darbų (pasikalbėjimas su ministru p. Musteikiu). *Lietuva*, 1927 06 04, Nr. 125.
- Iš dienynų ir atminties. Sunki kelių dienų kova su jūra, kontrabandininkais ir net Latvių policijos šautuvų ugnimi. *Policija*, 1933, Nr. 12.
- J. T. Kova su kontrabanda jūros muitų zonoje. *Policija*, 1931, Nr. 1.
- Jūrininkas. Lietuvos prekybos laivyno reikalai. *Lietuva*, 1923 02 15, Nr. 37.
- Jūrininkų pareiškimas. *Lietuva*, 1927 05 10, Nr. 104.
- Kapitonas Nemo. Jūrų mokyklos klausimu. *Lietuva*, 1923 10 03, Nr. 22.
- Kapitonas Nemo. Kreiserio reikalai. *Lietuva*, 1923 03 22, Nr. 65.
- Karo laivyno vėliava. *Karys*, 1927, Nr. 26.
- Kontrabanda ir kaip su ja kovojama. *Lietuva*, 1927 02 07, Nr. 30.

- Klaipėdos krašto kronika. *Lietuva*, 1927 04 20, Nr. 87.
- Klaipėdos krašto pasienio policijos laivynas. *Policija*, 1933, Nr. 12.
- Kosiarz, E. *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*. Gdańsk, 1979.
- Kronika. *Lietuva*, 1927 01 20, Nr. 15.
- Lenkų laivas „Komendant Pilsudski“ Klaipėdos sukilime. *Jūra*, 1938, Nr. 1.
- Lietuvos centrinis valstybės archyvas (LCVA), fondas 386, apyrašas 1, byla 343 (II), 760.
- LCVA, f. 923, ap. 1, b. 545, 476, 479, 514, 513, 1144.
- LCVA, f. 832, ap. 1, b. 1.
- LCVA, f. 1744, ap. 1, b. 10.
- LCVA, f. 929, ap. 9, b. 81, 999.
- LCVA, f. 377, ap. 11, b. 37, 40, 157, 161.
- Lietuvos policija įstatymų ir tvarkos sargoje*. Čikaga, 1974.
- Lietuvis*, 1927 07 11, Nr. 151.
- Mančinskas, Č. *Policija Lietuvoje 1918–1940 m.* Vilnius, 1998.
- Mankowski, St. *Małe okręty wojenne*. Warszawa, 1971.
- Memeler Dampfboot*, 1921, Nr. 54, 58.
- Memeler Dampfboot*, 1923, Nr. 42.
- Memeler Dampfboot*, 1927, Nr. 24, 46, 108, 141, 256.
- Mūsų jūrininkai grįžta į Klaipėdą. *Lietuva*, 1927, Nr. 253, 254.
- Nepaprasti „Prezidento Smetonos“ nuotyčiai. *Lietuva*, 1927 11 05, Nr. 250.
- Papartis, T. Šis tas apie „Prezidento Smetonos“ laivą. *Karys*, 1957, Nr. 1.
- Pirmas Lietuvos laivas „Prezidentas Smetona“. *Lietuva*, 1927 06 07, Nr. 126.
- Pociūnas, A. Garlaiviai Kauno tvirtovėje. *Kauno istorijos metraštis*, 3. Kaunas, 2002.
- „Prezidentas Smetona“ Klaipėdos uoste. *Lietuva*, 1927 06 21, Nr. 137.
- „Prezidento Smetonos“ laivo nuotyčiai. *Lietuva*, 1927 11 07, Nr. 251.
- Ramanauskas, A. Per tris dienas aplink Lietuvą. *Policija*, 1927, Nr. 7.
- Reingardas, T. *Jūrininkas, karininkas, mirtininkas*. Šiauliai, 2000.
- Reingardas, T. Mūsų nepasisekimo priežastis suėmus kontrabandininkų laivą. *Lietuvis*, 1927 11 22, Nr. 262.
- Reingardas, T. Traulierių paskyrimas. *Kardas*, 1927, Nr. 16.
- Schiesserei auf See. Missbrauch des Lotsendampfers. *Memeler Dampfboot*, 1926 02 09, Nr. 33.
- Stasiulis, Br. Mūsų laivynas ir vandenų sienų saugojimas. *Policija*, 1932, Nr. 22.
- Stasiulis, Br. Pasienio apsaugos sutvarkymas Latvijoje, Estijoje, Suomijoje ir Švedijoje. *Policija*, 1931, Nr. 13, 14, 15.
- Spritschmuglerboot „Westa“ aufgebracht. *Memeler Dampfboot*, 1930 02 08, Nr. 33.
- Surgailis, G. *Lietuvos karinis laivynas. 1935–1940*. Vilnius, 2003.
- Sveikinimai iš „Prezidento Smetonos“ laivo jūrose. *Lietuva*, 1927 07 04, Nr. 147.
- Šulcas, T. Lietuvos karo laivyno reikalai. *Lietuva*, 1923 02 10, Nr. 33.
- Vaičiūnas, A. Klaipėdos uostui reikia karo laivo. *Lietuvos žinios*, 1923 01 26, Nr. 21.
- Was das Prisenkommando des „Hassan Bir“ erzählt. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 20, Nr. 272.
- Wie „Hassan Bir“ nach Danzig kam. *Memeler Dampfboot*, 1927 11 13, Nr. 267.
- Бережной, С. С. *Корабли и суда ВМФ СССР 1928-1945 г.* Москва, 1988.
- Гончаров, В. Строительство германского флота перед войной и во время Второй мировой войны. Приложение 1 к книге: Тулейя, Т., Вудворд, Д. *Сумерки морских богов*. Москва, 2000.
- Широкопад, А. *Корабли и катера ВМФ СССР 1939-1945 г.* Минск, 2002.