

GARLAIVIS „ŠIAULIAI“ IR JO ĮGULOS LIKIMAS

Romaldas ADOMAVIČIUS

Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus vedėjas

Ne tokioje jau turtingoje Nepriklausomos Lietuvos laivyno istorijoje laivininkystės ir ekspedicijos akcinė bendrovė „Lietuvos Baltijos Lloydas“ užima išskirtinę vietą. Po keleto nesėkmingų laivybos kompanijų kūrimo bandymų praėjusio amžiaus 3-iajame ir 4-ajame dešimtmečiais minėtos bendrovės įkūrimas apvainikavo ne vienerius metus vykdytą kryptingą Lietuvos vyriausybės ir kelių monopolinių firmų veiklą tautinio prekybos laivyno steigimo kelyje. 1936 m. gruodžio mėnesį įsteigtas „Lietuvos Baltijos Lloydas“ iki jo nacionalizavimo 1940 metų vasarą suspėjo užsirekomenduoti kaip solidi ir konkurencinga laivininkystės įstaiga, besiremianti Lietuvoje parengtais vadybos specialistais ir nacionaliniais jūreivių kadrais.

Pirmieji „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivai buvo iš bendrovės „Maistas“ kaip jos įnašas į bendrovės akcinį kapitalą perimti maži garlaiviai refrižeratoriai „Maistas“, „Barfrost“ („Utena“) ir „Rimfrost“ („Kretinga“), naudoti linijiniuose reisuose į Angliją, Belgiją ir Olandiją su Lietuvos žemės ūkio produkcija. Kasmet bendrovė įsigydavo 1–2 vis didesnius ir naujesnius laivus, siekdama plėsti gabenamų krovinių įvairovę¹. Garlaivis „Šiauliai“ buvo pirmasis (kartu su „dvyniu“ – garlaiviu „Marijampolė“) bendrovės pirkinys 1937 m. pavasarį. Neilga „Šiaulių“ plaukiojimo su Lietuvos vėliava istorija ir dramatiška jo epopėja karo pradžioje verčia imtis plunksnos, nes susikaupė įdomios dokumentinės medžiagos apie ilgai buvusį nežinomą laivo lietuviškos įgulos likimą.

1920 m. Štetine danų laivininkystės bendrovės „A/S – D/S Vesterhavet“, registruotos Esbjergo mieste, užsakymu buvo pastatytas 1560 t keliamosios galios garlaivis. Tai buvo du šimtai penkiasdešimt pirma-

sis laivų statykloje „Nüscke & Co“ pastatytas laivas². Garlaivio techniniai duomenys: ilgis 68,37 m, plotis 10,26 m, grimzlė 4,88 m, bruto talpa 939 t, netto talpa 545 t. Laivo mašinos galingumas buvo 600 AJ³. Trijų cilindrų trigubo išsiplėtimo mašinai garą tiekė anglimi kūrenamas plieninis garo katilas. Laivas buvo pavadintas „Ebba“. Jo įgaliotuoju makleriu tapo Kopenhagos bendrovė „J. Lauritzen“, 1927 m. perėmusi laivą savo nuosavybėn⁴.

Akcinė bendrovė „Lietuvos Baltijos Lloydas“ garlaivį „Ebba“ pirkė 1937 m. balandžio mėnesį už 13 500 svarų sterlingų. Kartu iš tos pačios danų firmos už tokią pačią kainą nupirtas ir vienatipis metais senesnis garlaivis „Nordsoen“⁵. Laikantis susiklosčiusios



1938 m. spalio mėn. garlaivį aplankė Šiaulių burmistras ir padovanojo miesto ir apylinkių vaizdų. Iš dešinės: laivo kapitonas B. Monkevičius, burmistras Linkevičius, „Lietuvos Baltijos Lloyd“ atstovas „Lietuvos eksporto“ direktorius V. Grudzinskas, ponia Linkevičienė, „Baltijos transporto bendrovės“ direktorius A. Kynas, kapitonas Linkevičius. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

¹ Dargis, L. Lietuvos Baltijos Lloyd ir Baltijos transporto bendrovės. *Žemės ūkio gamybinė kooperacija nepriklausomoje Lietuvoje 1920–1940*. London, 1972, p. 217–226.

² Pirmasis laivas šioje įmonėje nuleistas į vandenį dar 1841 m.

³ Dorgeist, Theodor. *Die Handelsflotte des Freistaates Litauen*. Strandgut, 10. Cuxhaven, 1982, S. 95.

⁴ Romano Vilko mašinraštis, Lietuvos jūrų muziejus (LJM), pagalbinė medžiaga (p. m.). 7934 (1), p. 105.

⁵ Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, New York, 1981, Nr. 10, p. 437.

tradicijos laivams buvo suteikti Lietuvos miestų pavadinimai: „Ebba“ tapo „Šiauliais“, „Nordsoen“ – „Marijampole“. „Šiauliai“ naują pavadinimą gavo balandžio 26 d., vėliavos patentą – gegužės 15 d. pirmojo apsilankymo naujajame registracijos uoste – Klaipėdoje – metu⁶. Pirmuoju garlaivio „Šiauliai“ kapitonu buvo paskirtas Abo (Turku) navigacijos instituto auklėtinis Feliksas Marcinkus, atplukdęs naują bendrovės pirkinį iš Antverpeno į Klaipėdą gegužės 10 d. Laivo kroviniu nurodytos „įvairios prekės“. Jau gegužės 18 d. „Šiauliai“ išplaukė su miško medžiaga į Anglijos uostą Kings Lyną⁷.

„Lietuvos Baltijos Lloyd“ vadovybės kadru politika buvo vienareikšmė: bendrovės laivų įgulos turi būti lietuviškos. Vis dėlto kvalifikuotų laivavedžių, turinčių laivo kapitonų vietoms užimti pakankamą plaukiojimo stažą, labai trūko. Susisiekimo ministerijos paremta ilgalaikė kvalifikuotų jūreivių kadru rengimo programa buvo tik pradėta realizuoti. 1937 m. penkiuose bendrovės jūrų laivuose iš 25 laivavedžių 6 buvo svetimšaliai⁸. Labai aktualus buvo laivų mašinistų ir mechanikų rengimo klausimas, nes plečiantis bendrovės laivynui jų prirėkdavo vis daugiau. Bendrovės vadovybė buvo priversta prašyti Lietuvos vyriausybės leidimo dirbti mechanikams iš užsienio: Vokietijos, Norvegijos, Latvijos. Garlaivio „Šiauliai“ antruoju mechaniku buvo paskirtas Juozas Štaras, tačiau pirmuoju mechaniku teko priimti latvi R. Jakobsoną, netgi nemokėjusį lietuviškai ir su įgula bendravusį latviškai arba rusiškai⁹. Rugsėjo mėnesį jį pakeitė kitas latvis Žanis Engelsas¹⁰.

Garlaivis „Šiauliai“ buvo naudojamas trampinėje laivyboje, plaukiojo tarp Baltijos bei Šiaurės jūrų uostų ir gabeno įvairius krovinius, kuriais rūpinosi bendrovės ir jos partnerių agentai didžiuosiuose Europos uostuose. Retkarčiais garlaivis atplaukdavo ir į Klaipėdą. 1937 m. liepos 6 d. garlaivis atplukdė į Klaipėdą akmens anglis iš Dancigo, o liepos 16 d. išplaukė su miško medžiagos kroviniu į Kings Lyną. Rugsėjo 5 d. iš Antverpeno atgabeno įvairių prekių, po 12 dienų išplaukė su mediena į tą patį Anglijos uostą. Spalio 6 d. atplaukė su akmens anglimi iš Hulio, spalio 19 d. išgabeno apdorotos miško medžiagos krovinį į Bostoną Anglijoje. Lapkričio 14 d. atplaukė su anglimi iš

Iminghamno, lapkričio 22 d. išplukdė miško medžiagą į Grenshudą. Gruodžio 15 d. atgabeno anglis iš Burntislando, po 4 dienų su balastu išplaukė į Dancigą. Beje, iš Dancigo grįžo irgi be krovinio gruodžio 27 d.

Iš krovinių struktūros matome, kad „Šiauliai“ gabeno daugiausia nepelningus birusius krovinius, be to, ne visada turėjo galimybę prisipildyti pilnus triumus. Aštrios konkurencijos sąlygomis jauni bendrovei teko grumtis dėl savo vietos krovinių rinkoje. Jai išsilaikyti padėjo valstybės krovinių gabenimas. 1937 m. per aštuonis reisus garlaivis „Šiauliai“ pergabeno 10 235,315 t ir 14 680,475 m³ krovinių.

Ir 1938 m. garlaivis „Šiauliai“ plaukiojo dažniausiai su anglies kroviniu iš Anglijos uostų Lietuvos fabrikams ir miško medžiaga iš Klaipėdos Anglijos įmonėms. Vasario mėnesį laivas buvo remontuojamas Liepojos sausajame doke, o kovo 3 d. išplukdė rugių krovinį iš Klaipėdos į Gdynę, kovo 20 d. – javus į Antverpeną¹¹.

1938 m. liepos 4 d. ant garlaivio „Šiauliai“ kapitono tiltelio F. Marcinkų pakeitė Genujos karališkojo jūrų instituto absolventas Juozas Kaminskas, o rugsėjo 1 d. iš pastarojo laivo valdymą perėmė Benediktas Monkevičius – dar vienas iš pirmųjų Nepriklausomos Lietuvos kvalifikuotų laivavedžių dešimtuko, baigusio mokslus Abo (Turku) navigacijos institute¹². Aplinky-



1938–1940 m. garlaiviui vadovavo kapitonas Benediktas Monkevičius. 1939 m. nuotrauka iš Lietuvos jūrų muziejaus rinkinio

⁶ Lietuvos centrinis valstybės archyvas (LCVA), fondas 386, apyrašas 1, byla 944, lapas 110.

⁷ *Jūra*, 6. Klaipėda, 1937, p. 184.

⁸ *Jūra*, 5. Klaipėda, 1938, p. 174.

⁹ LCVA, f. 1059, ap. 2, b. 137, l. 36–37.

¹⁰ Kauno apskrities archyvas (KAA), f. 127, ap. 1, b. 25, l. 4.

¹¹ *Jūra*, 4. Klaipėda, 1938, l. 141.

¹² KAA, f. 127, ap. 1, b. 34, l. 8; Vainoras, St. Kaip mūsų laivynas praleido pereituosius metus. *Jūra*, Nr. 1. Klaipėda, 1939, l. 6.

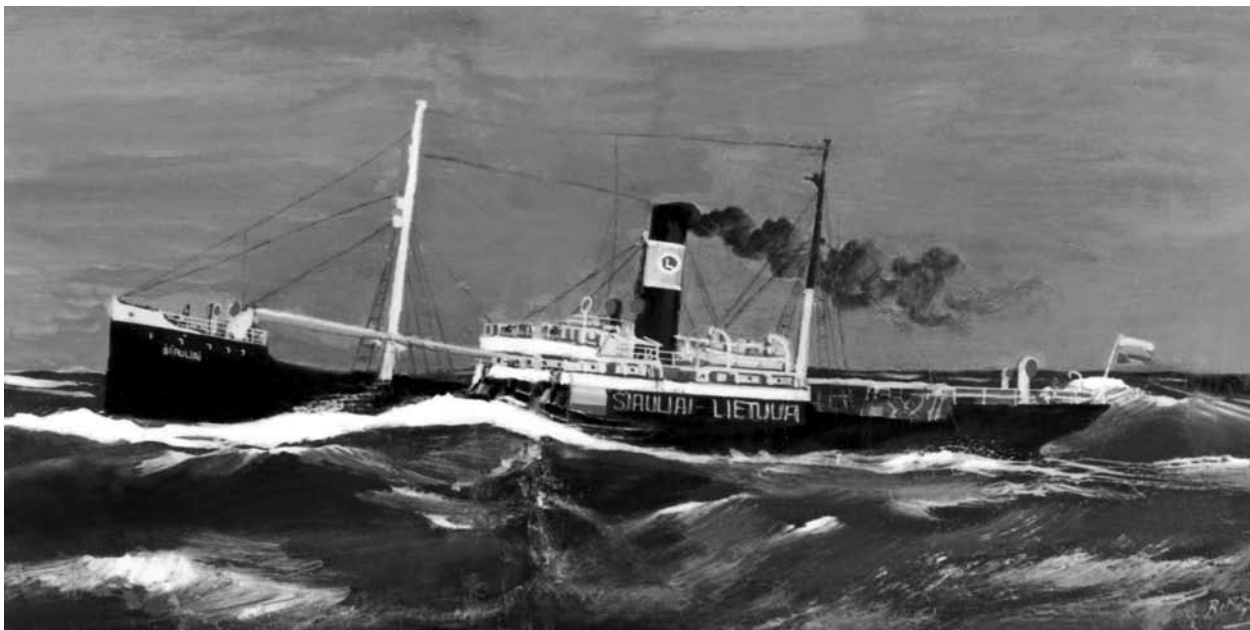
bės susiklostė taip, kad B. Monkevičius tapo ir paskutiniu garlaivio kapitonu. 1939 08 14 – 09 05 atostogų metu jį pavadavo Antanas Šimkus, 1934 m. baigęs Rygos jūrų mokyklą¹³. Vadovaujami B. Monkevičiaus garlaiviu „Šiauliai“ plaukiojo daugelis jaunų šturmanų ir praktikantų, studijavusių jūrų mokslus užsienyje. Pirmųjų šturmanų pareigas laive ėjo Liudas Serafinas, Rapolas Čemeška, Vytautas Babarskis, Eduardas Sliesoraitis, antrųjų šturmanų – L. Serafinas, Kostas Burbulis, norvegas Teodoras Tomsonas, Aleksandras Rasiulis, Vytautas Bagdaničius. Įvairiu laiku laivo mechanikai, be minėtųjų latvių, buvo Vincas Kriaučiūnas, K. Rosas, V. Puškaitis, bocmanai H. Vėsols, A. Babarskis, T. Jurgaitis, A. Daniulaitis, matrosai ir kūrikai Paveļs, V. Skrinskas, V. Rukuiža, P. Šaulys (junga), J. Čerskis, J. Fledžinskas, K. Stonkus, A. Skardžius, H. Šaulys, L. Kvietkauskas, A. Musteikis, V. Vilkevičius, K. Vaitkevičius, A. Medėkša, E. Strikauskas, E. Voroneckas, virėjai P. Erlikas, broliai Čeprackai, kadetai praktikantai K. Juodis, K. Janavičius, V. Juknevičius, A. Jovaiša, M. Slabšys, Z. Balsevičius. Tiek pavardžių išliko archyvų dokumentuose ir amžininkų atsiminimuose.

1939 m. laivo maršrutai ir krovinų asortimentas beveik nepakitė: iš Anglijos į Klaipėdą plukdyta akmens anglis, iš čia – javai į Belgiją ir Olandiją. Archy-

vų puslapiuose pedantiškai suregistruotos ir laivo avarijos, kurių, nors ir smulkių, irgi neišvengta. 1937 m. lapkričio 10 d. netoli Anglijos Burntislando uosto laivas dugnu užkabino povandeninį objektą, aplaužė sraigą ir veleną, nukentėjo nuo didelių bangų. 1938 m. kovo 1 d. įplaukdamas į Klaipėdos uostą garlaivis „prisilietė“ prie anglų garlaivio „Baltanglia“, kovo 13 d. apgadino sraigą prie „Naftal & Co“ krantinės, o birželio 7 d. buvo užplaukęs ant seklumos prie Kopenhagos¹⁴.

Daug skaudesnė netektis buvo laivo bocmano Alfonso Babarskio žūtis jūroje „Šiauliams“ plaukiant iš Klaipėdos į Štetiną 1940 m. sausio 6 d. Tvarkant gelbėjimo valtį, ji atsipalaidavo ir kartu su bocmanu įkrito į jūrą. A. Babarskio išgelbėti nepavyko¹⁵.

Ne paslaptis, kad vietiniai Klaipėdos gyventojai vokiečiai, ypač profesionalai jūreiviai, kreivokai žiūrėjo į susikūrusią konkurencingą lietuvišką laivybos bendrovę. Šis neigiamas požiūris pasireiškė ir santykiuose tarp garlaivio „Šiauliai“ įgulos narių. Bene garsiausiai nuskambėjo bandymas sukompromituoti ką tik laivo pirmuoju mechaniku paskirtą Vincą Kriaučiūną. 1939 m. sausio mėn. kraunant Klaipėdoje į laivą javus, šis pakrypo, ir V. Kriaučiūnas įsakė pumpuoti vandenį į priešingame borte esantį tanką, kad laivas išsilygintų. Vokietis matrosas apsimetė nesupratęs mechaniko įsakymo ir pasielgė priešingai: ėmė pumpuoti



1939 m. Štetine jūreivio E. Voronecko įsigytas laivo piešinys. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

¹³ KAA, f. 127, ap. 1, b. 78, l. 6.

¹⁴ Ten pat, b. 50, l. 6.

¹⁵ Nuskendo Alfonsas Babarskis. *Mūsų jūra*, 1. Kaunas, 1940, p. 29.

vandenį į tame pačiame borte esantį tanką. Laivas dar labiau pakrypo ir teko imtis ryžtingesnių žygių. Neklaužada matrosas buvo išvytas iš laivo¹⁶.

Garlaivis „Šiauliai“ – vienas iš nedaugelio Lietuvos laivų, turinčių savo „portretą“. Aliejumi tapytą laivo vaizdą jūreivis E. Voroneckas už lašinius ir sviestą įsigijo iš vietinio dailininko viename Vokietijos uoste.

1939 m. kovo mėnesį netekus Klaipėdos, garlaivis „Šiauliai“ ir kiti „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivai buvo prieregistruoti Šventojoje, nors krovinius gabendavo per Liepoją ir Klaipėdos uoste Lietuvai išderėtą „laisvąją zoną“. 1939 m. lapkričio 11 d. laivą Šiaurės jūroje sulaukė vokiečių karo laivas, nuplukdė į Emdeną patikrinti ir netrukus paleido. Gruodžio mėn. garlaivis ilgai stovėjo Leningrado uoste dėl tarp Sovietų Sąjungos ir Suomijos vykusių karo veiksmų. Prasidėjus pasauliniam karui ir kariaujančioms valstybėms paskelbus priešų krantų blokadą, neutralių valstybių prekybos laivų reisai tapo labai pavojingi, nepaisant to, kad mokestis už krovinių gabenimą (kartu ir jūreivių atlyginimai) padidėjo iki 300%. Po minėto A. Babarskiui pražūtingo „Šiaulių“ reiso į Štetiną laivo įgula sužinojo, kad bendrovė siūlo mažinti tą karo rizikos priedą iki 100%. Kaip prisimena pirmojo šturmano pareigas tuo metu ėjęs Vytautas Babarskis (žuvusiojo pusbrolis), įgula nesutiko ir grįžo namo. Laive palikęs antrąjį šturmaną A. Rasiulį, kapitonas B. Monkevičius išvažiavo naujos įgulos¹⁷. Žiema buvo atšiauri, laivas ilgam įšalo Štetino uoste.

1940 m. vasaros politinės permainos ir sovietų okupacija galutinai sužlugdė Lietuvos jūrų laivyną¹⁸. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivynas rugpjūčio 3 d. buvo nacionalizuotas, jūrų laivai lapkričio (spalio?) 29 d. perduoti Tarybų Latvijos valstybinei laivininkystei, taip pat ir garlaivis „Šiauliai“, nacionalizuojant įvertintas 482 905,50 Lt. Kai kuriais duomenimis, laivas pradžioje buvo priskirtas Baltijos jūros laivininkystei Leningrade¹⁹.

Laivo įgula liko lietuviška, jam tebevadovavo B. Monkevičius, pirmojo šturmano pareigas ėjo jo

bendramokslis E. Sliesoraitis. Laivas plaukiojo tarp Sovietų Sąjungos ir Vokietijos uostų su šių bendradarbiaujančių valstybių ekonomikoms reikalingais krovinių.

1941 m. birželio 22 d. Vokietija pradėjo karą su Sovietų Sąjunga. Garlaivio „Šiauliai“ ir jo įgulos istoriją pirmaisiais karo mėnesiais atkurti padeda Lietuvos jūrų muziejuje saugomi įvykių dalyvių laišakai, prisiminimai ir dokumentai.

1941 m. birželio mėn. pradžioje į Liepojos uoste stovėjusį garlavį „Šiauliai“ atvyko karta tik Rygos jūrų mokyklos I kursą baigęs Vytautas Skrinskas. Kapitonas B. Monkevičius priėmė jaunuolį jūreivių praktikančiu. Birželio 21 d. laivas išplaukė į Rygą ir naktį netoli Ventspilio buvo apšaudytas iš vokiečių lėktuvo. Paaškęjus, kad prasidėjo karas, „Šiauliai“ su kitais prekybos laivais buvo nusiųstas į Piarnu uostą, vėliau – prie Aegnos salos Talino prieigose²⁰. Laivas buvo mobilizuotas kaip krovininis karo laivas, jam suteiktas numeris BT-550²¹.

Rugpjūčio pabaigoje sovietų karo vadovybė nusprendė evakuoti apsuptą Taliną ir uoste likusius apie 190 karo ir prekybos laivų. Didelę šio laivyno dalį sudarė nacionalizuoti latvių ir estų laivai su tautinėmis įgulomis, kuriomis karinė vadovybė labai nepasitikėjo. Kaip šaltinis čia naudojama I. Buničiaus istorinė beletristika labai nepatikima, tačiau derindami su kitais šaltiniais bandysime atkurti to meto įvykius. I. Buničius teigia, kad garlaivio „Šiauliai“ kapitonas buvo latvis Medinšas, pirmasis šturmanas E. Sliesoraitis, antrasis šturmanas norvegas Erikas Deetjensas, mechanikas Viktoras Puškaitis. Latvis kapitonas pabėgęs į krantą, vadovauti teko E. Sliesoraičiui. Tačiau E. Sliesoraitis negalėjo būti laive, nes dar 1940 m. vasarą su šeima buvo išvežtas į Sibirą²². Nėra pagrindo abejoti, kad laivo kapitonas buvo B. Monkevičius, kadangi vėliau jį sutinkame Leningrade.

Nepasitikint pabaltijiečių įgulomis, į laivus buvo paskirti rusai kariai. Garlaivio „Šiauliai“ karo komendantu tapo jaunas leitenantas Jadrynia. Rugpjūčio 27 d.

¹⁶ КАА, f. 127, ap. 1, b. 54, l. 15.

¹⁷ Butkus, Venantas. Jūrų kapitonas – Gulago kalinys. *Klaipėda (priedas Jūra)*, 2001 05 18, Nr. 19.

¹⁸ Adomavičius, Romaldas. Lietuvos jūrų prekybos laivynas 1938–1940 metais. *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Klaipėda, 2008, p. 124–125.

¹⁹ LCVA, f. 1059, ap. 5, b. 22, l. 1; Romano Vilko mašinraštis, Lietuvos jūrų muziejus (LJM), pagalbinė medžiaga (p. m.). 7934 (1), p. 105; Dorgeist, Theodor. Die Handelsflotte des Freistaates Litauen. *Strandgut*, 10. Cuxhaven, 1982, S. 95.

²⁰ Vytauto Skrinsko 1995 09 21 laiškas autoriui.

²¹ Бунич, Игорь. *Балтийская трагедия. Агония*. Москва, 2004, с. 211.

²² Butkus, Venantas. Paskutiniai reisai – Laptevų jūroje. *Klaipėda (priedas Jūra)*, 2001 05 04, Nr. 17.

į garlaivį iš Aegnos salos buvo pakrauta ten dislokuoto artilerijos diviziono amunicija ir sulaipinti kareiviai. Rugpjūčio 28 d. visi laivai, suskirstyti į keturis konvojus, nuplaukė Kronštato link. Juose buvo gabenama sausumos kariuomenė, sužeistieji ir karo turtas. Konvojams teko perplaukti ištisinę minų užtvartą ties Jumindos pusiasaliu, atlaikyti kranto artilerijos apšaudymus ir aviacijos bei povandeninių laivų atakas.

Garlaivis „Šiauliai“ buvo paskirtas į II konvojų, kurį sudarė 7 jūrų prekybos laivai, 9 minų traleriai ir 6 nedideli karo laivai. Konvojus pajudėjo 14.30. Jau pirmąją naktį daugelis laivų nuskendo užplaukę ant minų. Kitą dieną prasidėjo bombonešių atakos. Konvojai iširo, laivai plaukė pavieniui. „Šiauliai“ išvengė minų ir rugpjūčio 19 d. tęsė kelionę vienišas. Bombų padaryti nuostoliai nebuvo tokie dideli, kad pažeistų laivo gyvybingumą. Tačiau artėjant prie Goglando salos laivą atakavo 5 bombonešiai, trys bombos sprogo prie dešiniojo borto ir laivagalyje. Buvo sugadintas vairo mechanizmas, laivas ėmė dreifuoti. Anot V. Skrinsko, jis ir jūreivis Vytautas Rukuiža B. Monkevičiaus įsakymu sutaisė vairą, o vakare latvių garlaivis „Skrunda“ nutempė „Šiaulius“ prie Goglando salos. Artileristai buvo išsodinti į krantą, įgula liko laive. Rugpjūčio 30 d. vokiečiai dar kartą bombardavo garlaivį ir jį nuskandino. I. Buničius rašo, kad laivą tempė gelbėjimo laivas „Meteor“ ir minų traleris Nr. 21. Nuo bombų sprogo laive gabenti artilerijos sviediniai, laivas užsidegė. Sumaištyje buvo „pamiršta“ evakuoti į krantą 200 priekiniame triume buvusių sužeistųjų²³. I. Buničiaus duomenimis, Talino evakuacijos metu nuskendo 66 laivai ir žuvo apie 20 000 žmonių. Šį įvykį jis vadina „krūviniausia katastrofa Rusijos ir TSRS laivyno istorijoje“²⁴.

Po kelių dienų garlaivio įgulą karinis kateris turėjo nugabenti į Kronštata, vėliau – į Leningradą. Visi buvo paskirti į Baltijos jūros valstybinės laivininkystės rezervą ir apgyvendinti barake netoli uosto²⁵. Netrukus ir Leningradas buvo apsuptas vokiečių kariuomenės. V. Skrinskas prisimena, kad prasidėjo badas, speigas siekdavo -25°C . Žiemą nuo likusiųjų buvo at-

skirti B. Monkevičius ir šturmanas praktikantas Vytautas Bagdanavičius. Juos siejo tai, kad abu (skirtingu metu) mokėsi Suomijoje, Abo (Turku) navigacijos institute. Barake mirė Vytautas Rukuiža. Stonkus ir kai kurie kiti įgulos nariai buvo evakuoti į Vidurinę Aziją, kaip ir daugelis kitų pabaltijiečių jūreivių. Ten jie gaudavo tarnybą Kaspijos, Aralo jūrose, Balchašo ežere²⁶.

Vokiečių okupuotoje Lietuvoje leistame Lietuvos Raudonojo Kryžiaus organizacijos laikraštyje „Savitarpinės pagalbos žinios“ buvo išspausdintas tūkstančių karo pradžioje dingusių ir giminių ieškomų šalies gyventojų sąrašas. Apie dingusį garlaivio „Šiauliai“ jūreivį V. Rukuižą laikraštyje skelbė kaunietė S. Gudauskienė²⁷, mama ieškojo V. Bagdanavičiaus²⁸, tėvai – plungiečių brolių Čeprackų²⁹. Iš Dzūkijos, Šventelero valsčiaus, parašė žinių iš sūnaus negaunantis garlaivio „Marijampolė“ mechaniko A. Krukonio tėvas³⁰.

Kaunietis Arvydas Daniulaitis, „Šiaulių“ bocmano Andriaus Daniulaičio sūnus, per Rusijos istorijos ir švietimo draugiją „Memorial“ pabandė sužinoti savo tėvo likimą Leningrade. Iš jam atsiųstų dokumentų kopijų (kopijos yra Lietuvos jūrų muziejaus archyve) paaiškėjo kai kurių garlaivio „Šiauliai“ įgulos narių likimas alkaname Leningrade 1942 m. pradžioje. A. Daniulaitis, tuo metu dirbęs kroviku gimdymo namuose, vasario 2 d. buvo suimtas. Iš apklausų protokolų matyti, kad A. Daniulaitis ir kiti lietuviai jūreiviai: Runča, Monkevičius, Jurgaitis, Puškaitis, Stonkus kaltinami nacionalizmu ir antitarybinėmis kalbomis. Vasario 15 d. tardymo metu A. Daniulaičiui buvo pateiktas kaltinimas „politiniais tikslais organizavus pabėgimą į vokiečių okupuotą teritoriją“ kartu su savo tautiečiais. Tardymų metu buvo minimi ir jūreiviai iš kitų lietuviškų laivų: šturmanas T. Dzikas, mechanikas A. Krukonis, tuo metu irgi buvę Leningrade.

Kovo 20 d. surašytame kaltinamajame akte teigiama, kad Spalio geležinkelio NKVD skyrius sužinojo, jog iš Pabaltijo į Leningradą atvykę latviai ir lietuviai – Baltijos jūros valstybinės laivininkystės darbuotojai – rengė išdavikišką nelegalų kolektyvinį pabėgimą į vo-

²³ Бунич, Игорь. *Балтийская трагедия. Катастрофа*. Москва, 2003, с. 288, 289, 309.

²⁴ Ten pat, с. 331.

²⁵ Vytauto Skrinsko 1995 11 21 laiškas autoriui.

²⁶ Бунич, Игорь. *Балтийская трагедия. Агония...*, с. 74.

²⁷ *Savitarpinės pagalbos žinios*. 1941 12 08, Nr. 1.

²⁸ Ten pat, 1942 02 21, Nr. 5.

²⁹ Ten pat, 1942 04 03, Nr. 7.

³⁰ Ten pat, 1942 04 18, Nr. 8.

kiečių laikinai okupuotą teritoriją. Kaltinamieji buvo 6: buvęs garlaivio „Meero“ šturmanas Stasys Runča, buvęs garlaivio „Šiauliai“ kapitonas Benediktas Monkevičius, buvęs to garlaivio bocmanas Andrius Daniulaitis, buvęs garlaivio „Utena“ III kapitono padėjėjas Teofilis Jurgaitis, buvęs garlaivio „Šiauliai“ kapitono padėjėjas Viktoras Puškaitis, buvęs garlaivio „Adema“ matrosas Hardis Petersas. Iš kaltinamojo akto aiškėja, kad kaltinamieji buvo įskūsti, o po žiaurių tardymų liudijo vieni prieš kitus.

1942 m. kovo 31 d. Baltijos baseino karinis tribunolas nagrinėjo bylą uždaramame posėdyje ir nuteisė S. Runčą, B. Monkevičių, A. Daniulaitį ir V. Puškaitį sušaudyti.

1992 m. rugsėjo 8 d. Sankt Peterburgo prokuroro pavaduotojas pasirašė sprendimą, kad A. Daniulaičio priklausymo kontrrevoliucinei organizacijai bylos medžiaga nepatvirtina, todėl jam taikomas 1991 10 18 „Įstatymas dėl politinių represijų aukų reabilitavimo“³¹.

Manoma, kad Leningrade 1941–1942 m. mirė ar buvo nužudyti ir šie garlaivio „Šiauliai“ įgulos nariai: A. Medėkša, K. Vaitkevičius, Z. Balsevičius, V. Bagdaničius...

1942 m. pabaigoje „Savitarpinės pagalbos žinios“ paskelbė dviejų pabaltijiečių jūreivių, dalyvavusių „laivyno žygyje į Kronštata“, pasakojimus. Latvio jūreivio Pertso istorija buvo perspausdinta iš laikraščio „Minsker Zeitung“. Pertsas pateko į Leningradą liepos 14 d. su garlaivio „Turaida“ įgula. Čia kai kuriuos jūreivius suėmė sovietų saugumiečiai. Pertsas pasakojo, kad rugpjūčio mėnesį apie 300 latvių, estų ir lietuvių jūreivių Leningrade buvo susodinti į 7 vagonus ir per Kuibyševą (Samarą) bei Čkalovą (Orenburgą) nuvežti į Burlu-Tiubę prie Balchašo ežero dirbti žuvies perdirbimo įmonėse. Tokiu būdu buvo izoliuojami politiškai nepatikimi neseniai okupuotą Baltijos valstybių laivynų kadrai. Pertsas 1942 m. pradžioje pateko į Raudonosios armijos latvių dalinį ir gegužės mėnesį fronte pasidavė vokiečiams³².

1942 m. lapkričio mėnesį namo į Vilijampolę netikėtai sugrįžo buvęs garlaivio „Šiauliai“ mašinistas Juozas Pozemskis. Kauniečiams ir „Savitarpinės pagalbos žinių“ skaitytojams jis pirmasis pranešė apie garlaivio „Šiauliai“ paskutinį reisą, kai kurių laivo įgulos ir kitų



Garlaivio „Šiauliai“ jūreiviai. Pirmoje eilėje pirmas iš kairės bocmanas Andrius Daniulaitis. 1938 m. nuotrauka. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

į Leningradą patekusių lietuvių jūreivių gyvenimą ir mirtį blokados smaigiamame mieste.

Į Leningradą J. Pozemskis pateko iš Talino kartu su kitais „Šiaulių“ įgulos nariais, sėkmingai peržiemojo, o pavasarį kažkoku būdu iš apsupto miesto sugebėjo nuvykti į Kaukazą, ten sulaukti vokiečių kariuomenės atėjimo ir grįžti gimtinėn. J. Pozemskio pasakojimai apie kolegų likimą labai prieštaringi, o grįžimo namo scenarijus pakankamai paslaptingas ir sunkiai įtikėtinas.

Anot J. Pozemskio, lietuviai ir latviai jūreiviai Leningrade gyvenę barakuose po 10 vyrų viename kambaryje, maistui gaudavę 125 gramus duonos su vatos ir pjuvenų priemaišomis. Apsupto miesto gyventojai, kurių evakavimu ir aprūpinimu maistu nebuvo laiku pasirūpinta, dešimtimis tūkstančių mirė badu. J. Pozemskis pasakojo, kad blokados žiemą badu mirė jūreiviai E. Strikauskas, V. Rukuiža, Z. Balsevičius, laivo virėjai Vladas ir Pranas Čėprackai, be žinios dingo kūrikas K. Vaitkevičius. Apie kitus lietuvius jūreivius J. Pozemskio skelbti duomenys skiriasi nuo įrašų teismo dokumentuose: esą kapitonas B. Monkevičius buvo išsiųstas į Kazachstaną, garlaivio „Utena“ šturmanas T. Jurgaitis ir garlaivio „Marijampolė“ mechanikas A. Krukonis sugebėjo ištrūkti iš Leningrado į Kaspiją. Neįtikėtina, kad mirties nuosprendis B. Monkevičiui būtų pakeistas. Beje, kaltinamajame akte įrašytas T. Jurgaitis teismo nuosprendyje jau neminimas.

J. Pozemskis pasakojo išvykęs iš Leningrado balandžio 11 d. Tuo metu dar buvo gyvi V. Bagdaničius,

³¹ Dokumentų kopijos Lietuvos jūrų muziejaus archyve.

³² Šiurpi tremtinių odisėja. *Savitarpinės pagalbos žinios*. 1942 09 08, Nr. 21.

A. Medėkša, V. Puškaitis (visi kalėjime), A. Daniulaitis, K. Stonkus, garlaivio „Marijampolė“ mechanikas Vincas Pranaitis³³. Į Lietuvą jie nesugrįžo.

Pats laivas, tiksliau, jo korpuso liekanos liko stūkšoti Goglando salos kaimynystėje. Salą 1942 m. balandžio mėn. užėmė suomiai. Labai įvairuoja žinios apie laivo korpusą. Vokiečiai ar suomiai lyg ir planavo laivą

suremontuoti. Sovietų povandeninis laivas bandęs sutrukdyti šiems planams, paleisdamas į jį torpedas. Tai nepatikrintos žinios. Kiti autoriai teigia, kad laivo liekanos tebėra toje pačioje vietoje³⁴. Iš buriuotojų teko girdėti, kad sovietiniais laikais buriuojant į Leningradą galima buvo pastebėti iš vandens kyšančias garlaivio „Šiauliai“ liekanas. ■

DESTINY OF THE STEAMER SIAULIAI AND THE CREW

Romaldas ADOMAVIČIUS

Shipping Company *Lietuvos Baltijos Lloydas* founded in December 1936 became the first successful shipping company of the Lithuanian capital. The company was increasing its fleet every year by purchasing larger and larger ships. In 1936 *Lietuvos Baltijos Lloydas* bought in Denmark steamer *Ebba* and following the tradition to name its ships after the names of Lithuanian towns give the name of *Siauliai* to the ship. The ship ran between Klaipėda and the ports of the Baltic and the North Seas with timber, coal, and other cargo on board. The ship was led by the Captains Marcinkus, Kaminskas, Monkevicius trained during the years of Lithuanian independence. Engineers and motormen usually were Germans or Latvians, as Lithuania lacked local specialists of that field.

The Soviet authorities nationalized the company *Lietuvos Baltijos Lloydas* in the summer 1940. „*Siauliai*“

and three other ships were given over to the Shipping Company of the Soviet Latvia. The crew of the ship remained Lithuanian.

At the beginning of the Second World War „*Siauliai*“ took part in the evacuation of the Tallinn Military Base in 28 – 30 August 1941. The ship carried soldiers, wounded, and ammunition to Krohnstadt. Majority of the evacuating ships were wrecked during the German air and artillery attacks or by mines. The steamer „*Siauliai*“ was bombed near Gogland island. The crew was rescued and brought to Leningrad.

In winter 1941 – 1942 hundred thousand of people died of hunger in an enclosed Leningrad. Few members of „*Siauliai*“ crew also became the victims of the hunger and freeze. The Captain Monkevicius and three other Lithuanian seamen were accused in plotting to return to Lithuania occupied by Germans and sentenced to death on 31 March 1942.

³³ *Savitarpinės pagalbos žinios*. 1942 12, Nr. 28–29.

³⁴ Dorgeist, Theodor. Die Handelsflotte des Freistaates Litauen. *Strandgut*, 10. Cuxhaven, 1982, S. 95.

LITERATŪRA

- Adomavičius, Romaldas. Lietuvos jūrų prekybos laivynas 1938–1940 metais. *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Klaipėda, 2008.
- Butkus, Venantas. Jūrų kapitonas – Gulago kalinys. *Klaipėda* (priedas *Jūra*), 2001 05 18, Nr. 19.
- Butkus, Venantas. Paskutiniai reisai – Laptevų jūroje. *Klaipėda* (priedas *Jūra*), 2001 05 04, Nr. 17.
- Dargis, L. Lietuvos Baltijos Lloyd'o ir Baltijos transporto bendrovės. *Žemės ūkio gamybinė kooperacija nepriklausomoje Lietuvoje 1920–1940*. Londonas, 1972.
- Dorgeist, Theodor. Die Handelsflotte des Freistaates Litauen. *Strandgut*, 10. Cuxhaven, 1982, S. 95.
- Jūra*, 4. Klaipėda, 1938.
- Jūra*, 5. Klaipėda, 1938.
- Jūra*, 6. Klaipėda, 1937.
- Kauno apskrities archyvas (KAA), f. 127, ap. 1, b. 25, l. 4.
- KAA, f. 127, ap. 1, b. 34, l. 8.
- KAA, f. 127, ap. 1, b. 50, l. 6.
- KAA, f. 127, ap. 1, b. 54, l. 15.
- KAA, f. 127, ap. 1, b. 78, l. 6.
- Lietuvos centrinis valstybės archyvas (LCVA), fondas 386, apyrašas 1, byla 944, lapas 110.
- LCVA, f. 1059, ap. 2, b. 137, l. 36–37.
- LCVA, f. 1059, ap. 5, b. 22, l. 1.
- Nuskendo Alfonsas Babarskis. *Mūsų jūra*, 1. Kaunas, 1940.
- Romano Vilko mašinraštis, Lietuvos jūrų muziejus (LJM), pagalbinė medžiaga (p. m.), 7934 (1). *Savitarpinės pagalbos žinios*. 1942 12, Nr. 28–29.
- Šiurpi tremtinių odisėja. *Savitarpinės pagalbos žinios*. 1942 09 08, Nr. 21.
- Vainoras, St. Kaip mūsų laivynas praleido pereituosius metus. *Jūra*, 1. Klaipėda, 1939, l. 6.
- Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, New York, 1981, Nr. 10.
- Vytauto Skrinsko 1995 09 21 laiškas autoriui.
- Vytauto Skrinsko 1995 11 21 laiškas autoriui.
- Бунич, Игорь. *Балтийская трагедия. Агония*. Москва, 2004.
- Бунич, Игорь. *Балтийская трагедия. Катастрофа*. Москва, 2003.