

# WINDJAMMER'IŲ EPOCHOS LIUDININKAS (APIE VIENĄ PIRMŪJŲ LIETUVOS JŪRININKŲ)

Romualdas ADOMAVIČIUS (jaunesnysis)

*Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus muziejininkas istorikas*

Ar Lietuva – tikrai jūrų valstybė, o gal tik valstybė prie jūros? Ar lietuviai – jūrininkų tauta? Tokių ir panašių klausimų šiandien Lietuvoje iškyla gana dažnai. Turime išvystytą ir sparčiai besiplečiantį Klaipėdos uostą, tačiau abejojame dėl savo jūrinio identiteto, jūrinės politikos<sup>1</sup>. Tikra tiesa, kad lietuviai per visą savo tautos istoriją nesiveržė prie plačių vandenų, nematė juose naudos, dėl kurios vertėtų vargintis. Tik Pirmąjį pasaulinį karą užbaigusios Paryžiaus taikos konferencijos 1919 m. nutarimai<sup>2</sup> ką tik susikūrusiai Lietuvos Respublikai suteikė galimybę pretenduoti į Baltijos pajūrio ruožą – Klaipėdos kraštą su jūrų uostu. 1923 metais išsikovojo Klaipėdą, kilo papildomų sunkumų. Jūreivystės tradicijų ir įgūdžių tvarkytis uoste nebuvo. Supratusi jūros reikšmę valstybės tarptautiniam ir ekonominiam pripažinimui, pamazū ir nelengvai Lietuvos valdžia stengėsi įsisavinti turimą pakrantę ir uostą<sup>3</sup>. Reikėjo žmonių, norinčių ir galinčių ginti Lietuvos interesus jūrininkystės srityje: ne tik krante, bet ir atviruose vandenyse. Žemės ūkininkų mentalitetu persunktoje visuomenėje vis dėlto atsirado jaunuolių, kurie užsidedė troškimu pamatyti jūrą, išbandyti save kitoje aplinkoje ir papasakoti krante likusiems apie jos nenuginčijamą naudą ką tik atgimusiai šaliai. Daugelio jų svajonė buvo vadovauti laivui, virš kurio tranco (laivagalio) plevėsuotų Trispalvė. Šiandien ir norėtume supažindinti su vienu iš tų, deja, nedaugelio jaunuolių – Vytautu Bagdanavičiumi, vaikinu iš Kėdainių, romantiškų norų nuvestu į Klaipėdą, o vėliau ir ant didžiojo burlaivio „Moshulu“ denio. Jo

gyvenimo istorija bendrame pasaulio jūreivystės raidos ir gimstančios Lietuvos jūrinės tradicijos kontekste paliko ryškią žymę. Šiomet (2009 m.), kai tame pačiame Klaipėdos uoste renkasi didesni ir mažesni vėjo gėnami laivai, lietuviai, pamatę juos, turėtų atminti, kad tokiuose burlaiviuose jau prieš 80 metų jo tautiečiai kovojo su gamtos jėgomis, turėdami tikslą – įtvirtinti Lietuvos vardą pasaulio vandenyne.

## Burlaiviai milžinai

Pažvelkime į jūreivystės istorijos epochą, kurioje atsidūrė Lietuvos valstybė XX amžiaus tarpsnyje tarp dviejų pasaulinių karų. Kuo šis istorijos periodas išsiskiria bendrame jūrinės kultūros kontekste? XIX amžiuje buriniai laivai tobulėjo sparčiausiai, ir nedvejojant galima tvirtinti, kad kliperių\* pavidalu pasiekė savo aukščiausią išsivystymo tašką, vertinant konstrukcijos, greičio ir grožio standartais. Tuo metu burlaivių transportu rėmėsi daugelio valstybių ekonomika. Ilgainiui, baigiantis XIX amžiui, burinių laivų reikšmė menko. Garlaiviai, kurie nebuvo tokie priklausomi nuo dažnai nenuspėjamų vėjų ir apsieidavo su mažesne įgula, perėmė burlaivių rinkas, ir pastarieji vis dažniau likdavo be darbo. 1869 metais, atidarius Sueco kanalą tarp Viduržemio ir Raudonosios jūrų, burlaiviai prarado ir greičio pranašumą tolimuosiuose maršrutuose iš Europos į Kiniją ir Australiją<sup>4</sup>. Burėms grėsė visiškas išstūmimas iš prekybinės laivininkystės. Buvo aišku, jog burlaivių epocha tuoj užges. Stiebų miško panoramą uostuose pakeitė iš garlaivių kaminų rūkstančių dūmų debesys,

<sup>1</sup> Gražulis, A. Ar Lietuva – jūrinė valstybė? *Kultūros barai*, 2007, Nr. 7, p. 7–16.

<sup>2</sup> Valsonokas, R. *Klaipėdos problema* (fotografuotas leidimas). Vilnius, 1989, p. 55.

<sup>3</sup> Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas (1923–1939)*. Vilnius, 1990, p. 28–29.

\* *Kliperis* – XIX a. viduryje ir antroje pusėje išsivystęs laivo tipas. Tristiebiai vidutinio dydžio krovininiai burlaiviai, dėl savo formos ir burių išdėstymo bei gausumo turėję iki tol neregėtas greičio savybes. Eiklūs ir patikimi audringuose vandenyse, kliperiai pagerino visus burlaivių greičio rekordus tolimuosiuose jūrų maršrutuose. Siauro ir ilgo korpuso bei aukštų stiebų su plačiomis tiesiosiomis burėmis laivo vaizdas tapo žavių ir nesustabdomų burlaivių laikotarpio simboliu.

<sup>4</sup> Lavery, B. *Ship*. London, 2004, p. 235–240.

tačiau pati burinė laivininkystė pasitraukė ryškiu žybsniu, kurio pėdsakai matomi iki šiol. Tas žybsnis – tai *windjammer*’ių laikotarpis. Laikotarpis, kurio metu jūreivystės paslapčių mokėsi Vytautas Bagdanavičius.

*Windjammer*’is – tai XIX a. pab. – XX a. pr. prekybos burlaivis su tiesiosiomis burėmis, dažnai dvigubai didesnės nei klipierių talpos<sup>5</sup>. Žodis *windjammer* (liet. tariamas *vindžemer*)<sup>6</sup> kilo iš buitinės jūreivių kalbos. XIX a. pab. garlaivių jūreiviai, stebėdami jūrų milžinus iš šalies, gana pašaipiai vertino jų nesugebėjimą plaukti prieš vėją. Naudingiausias kursas vėjo atžvilgiu jiems buvo bakštagas (pavėjinis kursas, kai vėjas pučia 100–170° kampu, žiūrint į laivo priekį), kurio metu vėjas spaudžia bures visa savo jėga. Iš tikrųjų keturkampės tiesiosios burės tam ir skirtos. Terminas, susidedantis iš dviejų anglišku žodžių: daiktavardžio „wind“ (vėjas) ir veiksmažodžio „to jam“ (spausti), turėtų būti verčiamas kaip „vėjo spaudžiamas“ ar „vėjo spaudėjas“. Vėliau šis žodžių derinys pradėtas vartoti su pagarba, kalbant apie tvirtus ir savo reisais išgarsėjusius burlaivius. Pavadinimas *windjammer* yra apibūdinimas to, kas netelpa į konkrečius laivų tipų ar kitų bendrų laivinių charakteristikų rėmus. Jame jaučiame romantišką ir net mistišką jūrinių nuotykių dvasiją tų laikų, kai paskutiniai prekybos burlaiviai nuolat plaukdavo ten, kur niekas kitas nedrįsdavo.

Šių laivų korpusai paprastai būdavo plieniniai. Didžiausiuose pasaulio istorijoje prekybos burlaiviuose burės skleistos ant aukštų stiebų, siekiančių daugiau kaip 60 metrų, kurių laive būdavo nuo trijų iki penkių. Amžių sandūroje anglimi kūrenami garo katilai laivuose ir patys garlaiviai tolimojoje laivyboje turėjo trūkumų, kurių buriniai laivai išvengdavo. *Windjammer*’iams nereikėjo papildomos patalpos angliai laikyti ir kelionės metu sustoti pasipildyti kuro. Taip pat, kas ypač svarbu, garlaiviai stokojo burių suteikiamo manevringumo ir stabilumo audringame pietų vandenyne ties Horno kyšuliu<sup>7</sup>. Tvirtai pastatyti ir didelės talpos *windjammer*’iai plaukiodavo pavojingiausiuose rajonuose: riaumojančiose keturiasdešimtosiose ir stūgaujnančiose penkiasdešimtosiose lygiagretėse (aplitę tarp

jūrininkų geografinių lygiagrečių pavadinimai, kurie apibūdina 40° ir 50° platumų zonas). Kiekvienas jūreivis, XX a. pr. užsirašęs į laivą, kursuojantį Čilės salietros ar Australijos javų lenktynėse į Europą, galėjo būti tikras, kad teks šiose platumose pabuvoti. Įspūdingi ir neretai tragiškai pasibaigdavę reisai išgarsino keturstiebius bei penkiastiebius barkus ir pilno buringumo laivus\*. Burlaivių savininkai taupydavo rinkdami įgulą, mokėdavo mažas algas ir priimdavo iki 20-ties metų jaunimą, kuriam pavojingos kelionės buvo geriausia praktika, reikalaujanti jūrininkų rengimo įstaigose rengiant kvalifikuotus šturmanus ir kapitonus<sup>8</sup>. Šiuo keliu eidami, su jūros ir *windjammer*’ių pasauliu susipažino ir nepriklausomos Lietuvos jaunuoliai – pirmieji profesionalūs tautinio prekybos laivyno laivų vadai.

### Pirmieji žingsniai į jūrą

1918 m., po Pirmojo pasaulinio karo, atsikūrusi nepriklausoma Lietuva susidūrė su tuometinėmis ekonominėmis realijomis. Šalies vadovai, norėdami išlaikyti tai, ką bendromis ir sunkiomis pastangomis atkūrė, rūpinosi valstybės ūkio padėtimi. Stengiantis išvystyti šalies ūkį, reikėjo įsitvirtinti tarptautinėje prekybos sistemoje, kurioje svarbų vaidmenį vaidino prekių gabenimas jūra (laivai) ir jūrinė infrastruktūra (uostai).

Kaip minėta, 1923 metais lietuviai, panaudoję radikalias priemones, išsikovojo priėjimą prie Baltijos jūros ir įsikūrė Klaipėdos uoste. Įsitvirtinti uoste ir tuo labiau jūrų keliuose sekėsi labai nelengvai. Susidurta su visiškai nauja veiklos sritimi, kurią reikėjo įsisavinti kuo skubiau. Valstybiniam jūrų laivynui kurtis ir sėkmingai administruoti uostą kliudė užsienio, ypač kaimyninės, šalys, kurių piliečiai Lietuvą matė tik kaip dar vieną konkurentę tarptautiniame versle ir bandė ją išnaudoti savo interesais<sup>9</sup>. Lietuva neturėjo pakankamai jėgų priešintis. Atsirado žmonių, kurie suvokė vykstančių procesų reikšmę.

Daugeliui yra žinomi vardai politikos, kultūros ir kitų sričių veikėjų, kurie kovojo dėl jaunos valstybės „vietos po saule“. Dar viena tautiškai nusiteikusi bendraminčių grupė, kuri siekė to paties tikslo, buvo Rusijos

<sup>5</sup> Palmer, J. *Jane's Dictionary of Naval Terms*. London, 1975, p. 292.

<sup>6</sup> Allen, O. E. *Die Windjammer*. Amsterdam, 1980, S. 6.

<sup>7</sup> Kemp, P. *The History of Ships*. London, 2000, p. 204.

\* *Barkas* – trijų–penkių stiebų burlaivis su tiesiosiomis (rėjinėmis) burėmis visuose stiebuose išskyrus paskutinį. XX amžiaus pradžioje statyti iki 6000 t talpos barkai (iš Kemp, P. *The Oxford companion to Ships and the Sea*. Oxford, 1976, p. 61–62.). Pilnas laivas (pilno buringumo laivas) – visuose stiebuose naudojantis tiesiąsias bures, kaip ir barke, nuleidžiamas nuo rėjų.

<sup>8</sup> Každailis, A. *Laivai ir jūrininkai*. Vilnius, 1987, p. 133–135.

<sup>9</sup> Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas (1923–1939)...*, p. 28–29, 45–48.

imperijos laivyne tarnavę jūrininkai, dar 1923 m. įkūrę Lietuvos jūrininkų sąjungą, kuri tais pačiais metais paskatino valdžią įsteigti Jūrų skyrių prie Kauno aukštesniosios technikos mokyklos. Čia nuspręsta rengti jūrininkus būsimam Lietuvos prekybos laivynui<sup>10</sup>. Greitai paaiškėjo, kad šalyje nėra tinkamų sąlygų kvalifikuotiems jūrininkams, ypač laivų vadovybės, ugdyti. 1925 metais valstybė skyrė 300 litų dydžio mėnesines stipendijas jūrinei praktikai atlikti garsiuosiuose G. Eriksono *windjammer*'uose ir vėliau studijoms tęsti Suomijoje, Abo (Turku) navigacijos institute, penkio-likai Jūrų skyriaus kursantų<sup>11</sup>. Jie buvo pirmieji, o po daugiau nei dešimties metų jų keliu pasuko ir Vytautas Bagdanavičius.

### „Jaunosios jūrininkystės kartos pažiba“

Taip Vytautą savo atsiminimuose įvertino bene labiausiai žinomas nepriklausomos Lietuvos jūrų laivyno kapitonas Bronius Krikštopaitis. Vienas pirmųjų lietuvių, atlikusių jūrinę praktiką ant *windjammer*'io denio, prisimena vieną paskutinių tautiečių, iš arti stebėjusių „tikrųjų“ burlaivių epochos saulėlydį. Prisimena su gailėsčiu, nes lygina drąsaus jūreivio ir Lietuvos valstybės bei jūrininkystės likimus XX a. 5-ojo dešimtmečio pradžioje<sup>12</sup>.

Vytautas, gimęs 1920 m. spalio 3 d. Kėdainiuose, buvo vienintelis vaikas Jono ir Vaclavos Bagdanavičių šeimoje<sup>13</sup>. Tėvas buvo Lietuvos kariuomenės karininkas, ir aplinka, kurioje augo būsimasis jūrininkas, neišvengiamai padarė didelę įtaką jo apsisprendimui tarnauti tėvynei. Mokėsi Vytautas Kėdainių I pradžios mokykloje. Nuo 1934 m. lankė Kauno jėzuitų gimnaziją, kur jo klasės draugu buvo Vincentas Sladkevičius, būsimasis Katalikų bažnyčios kardinolas<sup>14</sup>. Vytautas Bagdanavičius buvo aktyvus ir žinių trokštantis jaunuolis. Priklausė tuo metu labai veikliai skautų organizacijai – Lietuvos jūrų skautų vienetui „Birutės“ laivui. Su kitais skautais pagamino ir škunos „Birutė“ modelį. Skautiška patirtis pravertė tolesniame jo gyvenime, kurį jis glaudžiai susiejo su jūra. Klaipėdos priemiestyje Smiltynėje 1936 m. vasarą įsteigus Buriavimo mokyklą,



Vytautas Bagdanavičius (1920–1941). Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys

V. Bagdanavičius su draugais skautais valtimis iš Kauno Nemunu atplaukė iki Klaipėdos, kad galėtų mokytis buriuoti. 1937 m. vasarą jis jau buriavo Baltijos jūroje. Su patyrusiais buriuotojais ir kitais jaunaisiais skautais jachta pasiekė prie Švedijos esančią Gotlando salą, dalyvavo regatose ties Liepoja (Latvija)<sup>15</sup>.

1937 metų vasaros pabaigoje šešiolikmetis Vytautas Bagdanavičius savo lėšomis išvyksta jūrinės praktikos į Suomijoje stovėjusį burlaivį. 1938 m. jam jau suteikiama valstybinė stipendija<sup>16</sup>, kad galėtų tęsti jūrininkystės studijas. Kaip minėta, jūreivystės mokslą sudarė dvi pakopos: praktika prekybos burlaivyje ir teoriniai navigacijos bei kitų dalykų kursai institute. Vytautas pateko į keturstiebį barką „Moshulu“, vieną iš paskutinių *windjammer*'ių. Laivas priklausė žymiajam švedų kapitonui Gustavui Eriksonui.

Alandų salose (Suomija) gimęs G. Eriksonas (1872–1947), iki tapdamas didelio ir žymaus laivyno savininku, 30 metų plaukiojo Šiaurės ir Baltijos jūrose, pusę šio laiko – eidamas kapitono pareigas. 1913 m. įsigijo pirmąjį laivą ir ilgainiui tapo stambiausiu burlaivių savininku regione. Jis supirkinėjo atpigusius didžiuosius laivus. Ypač jį domino klestėjimo periodą išgyvenusios Vokietijos F. Laeiszio kompanijos burlaivių, bendrai vadintų garsiu „Skraidančiosios P linijos“ vardu, laivynas<sup>17</sup>. Visą XX a. 4-ąjį dešimtmetį G. Eriksonui

<sup>10</sup> Adomavičius, R. Lietuvos jūrininkų sąjunga 1923–1940 m. *Jūreivystės raida Lietuvoje*. Klaipėda, 2003, p. 20–21.

<sup>11</sup> Kadetai lietuviai G. Eriksono burlaivyje. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 1, p. 10; Nr. 2, p. 10.

<sup>12</sup> Krikštopaitis, B. *Jūrų kelias*. Čikaga, 1979, p. 223.

<sup>13</sup> Ištrauka iš Kėdainių dekanato Metrikos. KAA, f. 168, ap. 2, b. 313, l. 77.

<sup>14</sup> Lietuvos Respublikos švietimo ministerijos Kauno jėzuitų privatinės gimnazijos pažymėjimas Nr. 332 (1939 08 28). KAA, f. 168, ap. 2, b. 313, l. 79.

<sup>15</sup> Jurgėla, P. *Lietuviškoji skautija*. New York, 1975, p. 204 ir 209.

<sup>16</sup> 1938 07 30 Jūrininkystės inspektorius raštas Susisiekimo ministerijai. KAA, f. 1059, ap. 2, b. 136, l. 29.

<sup>17</sup> Allen, O. E. *Die Windjammer...*, S. 145–157.

priklausė 14 keturstiebių barkų. Didžiausi ir greičiausi to meto burlaiviai kursavo iš Europos į Australiją ir, pasukdami pro atšiaurųjį Horno kyšulį, grįždavo atgal į Europą. Kelionei, kurioje atstumai tarp uostų sudarydavo pusę kelio aplink pasaulį, garlaiviai nebuvo tinkami. Burlaivių savininkams tai buvo paskutinė proga pasaulinėje prekyboje „užsidirbti iš burių“, o jūreiviams praktikantams, sumokėjus 50 svarų mokesčių, pažinti istorinius burlaivių maršrutus<sup>18</sup>.

1904 m. Škotijoje (Glazge) pastatytas plieninis 121 m (su bušpritu) ilgio, 14,3 m pločio ir 8,1 m\* grimzlės barkas „Kurt“ galėjo gabenti iki 5300 t svorio krovinių. Jo stiebų aukštis siekė 63 metrus. Iki 1914 m. su Vokietijos vėliava jis gabeno nitrato, anglies ir koksos krovinius. Prasidedant Pirmajam pasauliniam karui, laivas stovėjo JAV Ramiojo vandenyno pakrantėje. 1917 metais amerikiečiai jį pasisavino, išitraukę į karą su vokiečiais. Burlaivis buvo pervadintas „Moshulu“ (vietinių indėnų kalba reiškė *bebaimis*). Iki 1928 m. daugiausia naudotas vilnai, chromui ir medienai gabenti iš Australijos į vakarinę JAV pakrantę. Kelerius metus be darbo įvairiose Š. Amerikos vakarinės pakrantės vietose stoviniavusį laivą 1935 m. nusipirko Gustavas Eriksonas. Šis laivas buvo ne tik didžiausias, bet ir paskutinis G. Eriksono pirkinys. Barkas su Suomijos vėliava iš karto buvo pasiūstas į Australijos „Javų lenktynes“, kurių metu grūdai gabenti iš Australijos į Europą<sup>19</sup>. 1939 metais „Moshulu“ laimėjo paskutines „Javų lenktynes“, kuriose plaukė 13 burlaivių. Kelionė iš Port Victoria (Pietų Australija) į Queenstowną (dabar nedidelis jūrų uostas Cobhas Pietų Airijoje) truko 91 dieną. Tuo metu tai buvo labai geras rodiklis. Prasidėjus Antrajam pasauliniam karui, Norvegijoje tuo metu buvusį laivą perėmė vokiečiai. Po karo jo stiebai buvo išmontuoti, ir legendinis „Moshulu“, o tiksliau – jo korpusas, ilgą laiką naudotas kaip grūdų sandėlis. Nuo 1971 m. barkas su netikrais stiebais stovi Filadelfijoje (JAV), laive įkurtas restoranas<sup>20</sup>. Barkas „Moshulu“, kuris dvejus metus V. Bagdanavičiui atstojo namus, yra vienas iš nedaugelio iki šiol išlikusių *windjammer*’ių laikų burlaivių.



Barkas „Moshulu“ Atlanto vandenynė. Vytauto Bagdanavičiaus įrašas kitoje pusėje: „Burl. „Moshulu“, laimingai nugalėjęs Cap Horną, skuba į Europą“. Romano Vilko archyvas

#### „Javų lenktynės“

Pasaulio laivyboje galime išskirti kelis maršrutus, kuriuos tam tikru metu intensyviai aptarnavo kroviniai burlaiviai. Tarp jų vykdavo neoficialios, bet prestižinės lenktynės, kurių metu kapitonas privalėjo pasitelkti visą savo patirtį, o jūreiviai dažnai grumdavosi su mirtiniais jūros iššūkiais. XIX a. viduryje kliperiai varžėsi „Arbatos lenktynėse“ iš Kinijos į Angliją<sup>21</sup>. Pirmojo laivo, pasiekusio Britanijos salą su arbatos kroviniu, savininkas geriausia kaina parduodavo prekes, o burlaivio kapitonas užsitarnaudavo pagarbą tarp jūrininkų. Panašios varžybos, kurių nugalėtojams dažniausiai neįteikinetas trofėjus, vyko ir XX a. 3–4-ajame dešimtmėčiais iš Australijos į tą pačią Angliją, tik jau su grūdais burlaivių triumfais<sup>22</sup>. Lietuvis jūreivis, ketinantis tarnauti savo šalies prekybos laivyne, pakliuvo į šių milžiniškų burlaivių konkurencinės kovos sūkurį. Savo 1937–1939 metų plaukiojimų patirtį Vytautas Bagdanavičius aprašė dienoraštyje, kurio ištraukos spausdintos tuo metu Lietuvoje leistoje marinistinėje spaudoje. Apie „Javų lenktynes“ ir patį Vytautą rašė ir anglas Ericas Newby, žymus rašytojas marinistas, kuris 1938–1939 m. taip pat dalyvavo pergalingoje kelionėje su „Moshulu“.

<sup>18</sup> Kadetai lietuviai G. Eriksono burlaivyje. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 1, p. 10.

\* Pavyzdžiui, Klaipėdoje stovinti tristiebi barkentina „Meridianas“ yra 50 m ilgio, 9 m pločio ir 3,5 m grimzlės (iš *Nautica Fennica*. Helsinki, 1999, p. 58).

<sup>19</sup> [http://www.bruzelius.info/nautica/Ships/Fourmast\\_ships/Kurt\(1904\).html](http://www.bruzelius.info/nautica/Ships/Fourmast_ships/Kurt(1904).html)

<sup>20</sup> [http://www.bruzelius.info/nautica/Ships/Fourmast\\_ships/Kurt\(1904\).html](http://www.bruzelius.info/nautica/Ships/Fourmast_ships/Kurt(1904).html)

<sup>21</sup> Plačiau apie „Arbatos lenktynes“ žr.: Lubbock, B. *The China Clippers*. Glasgow, 1929.

<sup>22</sup> Allen, O. E. *Die Windjammer...*, S. 156–157.

V. Bagdanavičius dukart apiplaukė pasaulį. Jam teko patirti jūros žiaurumą audrų metu, kantrybės išbandymus štilio zonose, iškęsti pavojingą ir šaltą plaukimą Horno kyšulio rajone, bet taip pat pajusti ramaus plaukimo visomis burėmis malonumą, stebėti pro šalį skrendančias žuvėdras ir ties laivo priekiu šokinėjančius delfinus. Kaip ir visiems jūreiviams, teko atlaikyti nemalonią, užtat garbingą krikšto procedūrą, kertant pusiaują. Plaukimai burlaiviais aprašomuoju laikotarpiu (XX a. 4-asis dešimtmetis) buvo ypač pavojingas užsiėmimas. Šiais laikais audringiausios vandenyno vietos aplenkiamos, o ir patys laivai tiek tobulinti, kad žmogui retai tenka susidurti

su mirtina rizika. Prieš 70–80 metų buvo kitaip. Pavyzdžiui, pasitaikydavo tarsi užkeiktų burlaivių, kuriuose kiekvienos kelionės metu žūdavo bent vienas jūreivis<sup>23</sup>. Lietuvių tauta taip pat neišvengė jaunuolių aukų, kurias savo glėbyje priglaudė jūra<sup>24</sup>. Plaukiant burlaiviu „Moshulu“, įgula, kaip ir kiekvieną kartą, artėjant prie Horno kyšulio platumų, virš bortų tvirtindavo plėninius tinklus, kad bangos nenuplautų jūreivių į jūrą arba, kaip liūdnai juokaudavo patys jūreiviai, kad neužneštų atgal ant denio<sup>25</sup>. Nė dvidešimties metų neturinčio Vytauto numanomi jūros išbandymai neišgašdino ir nesutrukdė jam sėkmingai užbaigti jūrininko praktikos.

1937 metų vasaros pabaigoje jis atvyko į Suomijos uostą Trängsundą, iš kur su tuo metu didžiausiu pasaulyje burlaiviu „Moshulu“, pakrautu lentų kroviniu, išplaukė į Lorenzo Marques (Mozambikas) uostą rytinėje Afrikos pakrantėje, o paskui ir į Australiją<sup>26</sup>. Kelionės metu V. Bagdanavičius siuntė laiškus su savo įspūdžiais žurnalui „Jūra“:

*„Jūsų laišką ir „Jūrą“ gavau ir labai dėkoju. Dar būdamas Lietuvoje, gimnazijoje, laukte laukdavau kiekvieno numerio išeinant, o ką bekalbėti, kaip nudžiugau gavęs čia, Australijoje. Skaičiau kelis kart. Viskas įdomu, visos žinios mielos, kas tik liečia tėvynę, mūsų jūrą ir*



Garlaivio „Siauliai“ įgula Ventspilio uoste 1941 02 15. Vytautas Bagdanavičius sėdi ant denio pirmas iš dešinės (iš RVA-27A, KJM 9724(2))

*jūrininkystę. Aš čia būdamas nieko nežinau, laikraščių skaityti netenka, nes uostuose būname labai retai: kas 2–3 mėnesiai. Čia kartą buvo pasklidę gandai, kad Lietuvą užėmė lenkai ir vokiečiai – iš abiejų pusių. Aš jokiū būdu nenorėjau tikėti ir tikrai, kai gavome laikraščių, pasirodė, kad tai netiesa, todėl labai nudžiugau. Iš kažkur sužinoję kiti jūreiviai, kad Lietuva paimta, pradėjo reikšti man užuojautą, keikti lenkus ir vokiečius... bet, pasirodė, kad be reikalo.“ (1938 metų pavasaris)<sup>27</sup>.*

Australijos Port Victoria uostą „Moshulu“ pasiekė 1938 m. kovo mėnesį ir šešias savaites krovėsi kviečius. Pasikrovęs pakėlė inkarą ir audringųjų platumų keliu kirto Ramųjų vandenyną, aplenkdamas išdidžiai stūkasantį Horno ragą. Atlanto vandenynu kildamas į šiaurę, burlaivis 1938 m. rugpjūčio 23 d. pasiekė Airijos uostą Queenstowną. Plaukimas buvo vienas ilgiausių „Moshulu“ karjeroje. Laivas atplaukė į Europą paskutinis iš visų *windjammer*’ių. Vytautas taip aprašė kelis šio plaukimo ypatumus:

*„Tuo metu, kai mūsų pusrutulyj džiaugiamasi pavasariu, čia kaip tik prasideda žiema. Todėl plaukdamį gavome šalto ir blogo oro. Vakary vėjuose, kai laivas sparčiai plaukia, esant sniego pūgai ir migloms (žiemos metu), labai lengva užplaukti ant ledu kalnų, ypač jei plaukiama tiek daug pietuosna, kur yra dar šalčiau. Ge-*

<sup>23</sup> Villiers, A. *Men, Ships and the Sea*. Washington, 1973, p. 225–235.

<sup>24</sup> Krikštopaitis, B. *Jūrų kelias...*, p. 39–44.

<sup>25</sup> Njubėjus, E. Paskutinės „javų“ lenktynės. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 13, p. 10.

<sup>26</sup> Equatorius (iš lietuvių jūrininko dienoraščio). *Jūra*, 1938, Nr. 3, p. 98.

<sup>27</sup> Laiškas iš Australijos. *Jūra*, 1938, Nr. 6, p. 190.

rokai į pietvakarius nuo Cap Horno sutikome ledo kalnus, laimei, dienos metu ir juos praplaukėme gana tolokai. <...> Susidūrus su ledkalniu, laivo ir įgulos likimas aiškus.“ (Plaukimas iš Australijos į Europą 1938 m.)<sup>28</sup>

Kitas reisas, prasidėjęs 1938 m. spalio 18 d. Belfast (Airija), barkui „Moshulu“ buvo kur kas sėkmingesnis. Su balastu\* burlaivis pasiekė Port Lincolną Australijoje po 82 dienų, 1939 m. sausio 8 d. Šį plaukimą išsamiai aprašė Ericas Newby knygoje „The Last Grain Race“ („Paskutinės Javų lenktynės“). Visame pasaulyje išgarsėjusiuose atsiminimuose minimi ne tik tokie kelionės išskirtinimai kaip audros, škvalai, krikštynos, jūreivių azartas pasiekti greičio rekordą, bet ir jaunuolis iš Lietuvos – Vytautas Bagdanavičius. Anglas lietuvi vadina sielos broliu ir „šiaudu skęstančiajam“, kuris padėjo prisitaikyti prie gyvenimo jūroje<sup>29</sup>. 1939 m. birželį, užtrukusi kelionėje iš Australijos 91 dieną, „Moshulu“ įgula laimėjo paskutines „Javų lenktynes“. Tais pačiais metais prasidėjęs Antrasis pasaulinis karas nutraukė vienas įspūdingiausių jūreivystės istorijoje paskutinių prekybos burlaivių lenktynes. Nuo to laiko burlaiviai išnyko iš pasaulinės prekybos maršrutų.

### Vytauto Bagdanavičiaus likimas

Atlikęs privalomąją jūrinę praktiką ir norėdamas gauti profesionalaus jūrininko diplomą, Vytautas dar turėjo baigti teorijos kursus. Dėl karo diktuojamų aplinkybių iš Suomijos jam teko persikelti į Švediją. Kaip minėta, mokslus jau finansavo Lietuvos valdžia. 1940 metais V. Bagdanavičius baigė Švedijos karališkąją jūrų akademią aukso medaliu ir degė noru kuo greičiau įsilieti į Lietuvos prekybos laivyną. 1940 m. vasarą Sovietų Sąjungai okupavus Lietuvą, Vytautą tėvai bandė atkalbėti nuo grįžimo namo, tačiau jaunatviško ryžto vedinas jūrininkas nepagalvojo, kad galėtų kam nors užkliūti<sup>30</sup>. Iš Švedijos jis grįžo su tolimojo plaukiojimo laivavedžio diplomu ir 1940 metų vasarą ieškojo, kur galėtų išvykti mokytis dar vienerius metus, kurių reikėjo kapitono licencijai gauti. Tuo metu

Lietuvoje jau buvo įsitvirtinusi sovietų valdžia, ir jam buvo siūloma tik Leningrado jūreivystės mokykla, bet Vytautas visiškai nemokėjo rusų kalbos<sup>31</sup>. Vėl išvykti į Švediją leidimo negavo.

V. Bagdanavičius iš dalies išpildė savo svajonę ir tapo Lietuvos, nors ir okupuotos, prekybos laivo „Šiauliai“ įgulos nariu. Simboliška tai, kad šis garlavis buvo statytas 1920 metais, kada gimė ir jo naujasis jūreivis. Kaip ir kiti likę Lietuvos prekybos laivyno laivai, „Šiauliai“ 1940 m. vasarą buvo nacionalizuotas ir perduotas Sovietų Latvijos valstybinei laivininkystei<sup>32</sup>. Vokietijos ir Sovietų Sąjungos karo pradžioje „Šiauliai“ masinės Talino evakuacijos metu bendrame laivų konvojuje plukdė kareivius į Leningradą. Rugpjūčio 30 d. vokiečių lėktuvo bomba pataikė į mašinų skyrių, garlavis buvo nuvilktas į seklesnę vietą prie Goglando salos, o įgula kitu garlaiviu nuplukdyta į Leningradą. Čia Vytautas Bagdanavičius buvo suimtas ir pateko į kalėjimą, iš kurio nebegrižo. Jūreivis sovietų agentams atrodė įtartinas vien dėl to, kad buvo plaukiojęs po pasaulį Suomijos burlaiviu. Taip beprasmiškai užgeso dvidešimtmečio jaunuolio, siekusio pramušti sau ir visai Lietuvai kelią į plačiuosius vandenius, gyvybė. Jo žūtis žymėjo ir visą Lietuvą užgriuvusias nelaimes.

Jūreivis iš Kėdainių buvo neeilinis žmogus. Vytautas Bagdanavičius neturėjo galimybės įgyvendinti savo troškimų, bet rūpesčiu Lietuvos jūreivystės reikalais ir noru dirbti šalies naudai yra pavyzdys kiekvienam, siekiančiam tapti jūrininku vėl nepriklausomoje Lietuvoje. Jaunuolio mintys<sup>33</sup>, kad Lietuvai reikia mokojojo burlaivio, yra aktualios ir šiandien, kai mes vėl bandome priartėti prie jūros. Vis ieškome lietuviškos jūrinės tradicijos. Ji yra, tik kiek primiršta. Kai Klaipėdoje pasirodys gražuoliai burlaiviai, atsiminkime vaikiną atlėpusiomis ausimis, kuris turėjo teisę ne tik įsiverti auskarą į vieną iš jų, bet ir švilpauti laivo denyje, nes jis dukart apiplaukė baisųjį Horno ragą, nes jis buvo tikras *windjammer*’ių laikų jūreivis. ■

<sup>28</sup> Kelionė iš Australijos į Europą (165 dienos vandenyne). *Jūra*, 1938, Nr. 11, p. 371.

\* Balastas – papildomas svoris prekybos burlaiviuose, pagerinantis be krovinio plaukiančio laivo stabilumo ir stovumo savybes. Kaip balastą naudodavo akmenis, žvyrą, smėlį, metalą (iš Kemp, P. *The Oxford companion to Ships and the Sea*. Oksford, 1990).

<sup>29</sup> Njubėjus, E. Paskutinės „javų“ lenktynės..., p. 10.

<sup>30</sup> Mano skausmas. *Švyturys*, 1989, Nr. 21.

<sup>31</sup> Stundžia, B. *Jūrų suviloti*. Torontas, 2006, p. 166.

<sup>32</sup> Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, 1981, Nr. 10, p. 436–437.

<sup>33</sup> Mokojojo burlaivio pirkimo reikalas. *Jūra*, 1938, Nr. 6, p. 189.

## CONTEMPORARY OF WINDJAMMER TIMES

Romualdas ADOMAVIČIUS

After World War I Lithuania was among those Central-Eastern Europe countries that became independent from empires. In 1923 the territory of Klaipėda with a port on the Baltic sea became the part of Lithuania. For the states development it was very important to use connection with the world's market through the open sea. New experiences were to be faced, because Lithuanian nation's history wasn't linked

with maritime traditions. We present an attempt to join world's shipping history with independent Lithuania's effort to take part in maritime life. In this article we try to achieve this by telling the story about young Lithuanian seaman Vytautas Bagdanavicius, who took part in creating his nation's tradition of seamanship. His life is an example of country's seagoing past and is still very actual today.

## LITERATŪRA

- Adomavičius, R. Lietuvos jūrininkų sąjunga 1923–1940 m. *Jūreivystės raida Lietuvoje*. Klaipėda, 2003.
- Allen, O. E. *Die Windjammer*. Amsterdam, 1980.
- Equatorius (iš lietuvių jūrininko dienoraščio). *Jūra*, 1938, Nr. 3.
- Gražulis, A. Ar Lietuva – jūrinė valstybė? *Kultūros barai*, 2007, Nr. 7.
- Jurgėla, P. *Lietuviškoji skautija*. New York, 1975.
- Kadetai lietuviai G. Eriksono burlaivyje. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 1, Nr. 2.
- Každailis, A. *Laivai ir jūrininkai*. Vilnius, 1987.
- Kelionė iš Australijos į Europą (165 dienos vandenyne). *Jūra*, 1938, Nr. 11.
- Kemp, P. *The History of Ships*. London, 2000.
- Kėdainių dekanato metrika* (KAA), f. 168, ap. 2, b. 313.
- Krikštopaitis, B. *Jūrų keliais*. Čikaga, 1979.
- Laiškas iš Australijos. *Jūra*, 1938, Nr. 6.
- Lavery, B. *Ship*. London, 2004.
- Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, 1981, Nr. 10.
- Mano skausmas. *Švyturys*, 1989, Nr. 21.
- Mokomojo burlaivio pirkimo reikalai. *Jūra*, 1938, Nr. 6.
- Njūbėjus, E. Paskutinės „javų“ lenktynės. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 13.
- Palmer, J. *Jane's Dictionary of Naval Terms*. London, 1975.
- Stundžia, B. *Jūrų suviloti*. Torontas, 2006.
- Valsonokas, R. *Klaipėdos problema* (fotografuotas leidimas). Vilnius, 1989.
- Villiers, A. *Men, Ships and the Sea*. Washington, 1973.
- Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas (1923–1939)*. Vilnius, 1990.