

Nemuno žmonės 1918–1945 m.

.....

Laivai ir skaičiai, laiškai ir liudijimai



LIETUVOS JŪRŲ MUZIEJUS

NEMUNO ŽMONĖS 1918–1945 m.:
laivai ir skaičiai, laiškai ir liudijimai

NEMUNO ŽMONĖS 1918–1945 m.:

laivai ir skaičiai, laiškai ir liudijimai



2024

NEMUNO ŽMONĖS 1918–1945 m.:

laivai ir skaičiai, laiškai ir liudijimai

Sudarytojas dr. Dainius Elertas

Kalbos redaktorė Justina Karalevičiūtė

Dizainerė Monika Milinė

Recenzentai:

Prof. dr. Viktoras Senčila

Dr. Gediminas Kasparavičius

ISBN ISBN 978-609-8295-11-5

© Sudarymas, pratarmė, ly dintys tekstai, komentarai – Dainius Elertas, 2024

© Lietuvos jūrų muziejus, 2024

Turinys

Pratarmė (Dainius Elertas) **11**

I. NEMUNO LAIVŲ REGISTRAS. Po Nepriklausomos Lietuvos vėliava (jūrų kapitonas Romanas Vilčinskas-Vilkas)

Šaltiniai **21**

Nemuno laivų tipai **22**

Pridedamų dokumentų kopijos ir nuorašai **25**

Nemuno laivai (abėcėlinis sąrašas) **33**

II. SENŪJŲ UPEIVIŲ LAIŠKAI

Škiperio Petro Levandausko ir jūrų kapitono Romano Vilčinsko-Vilko laiškai **78**

„Lietuvos Baltijos Lloydas“ bendrovės buhalterio Kazio Barmaus laiškas **143**

„Lietuvos Baltijos Lloyd“ bendrovės Vilniaus skyriaus vedėjo Stasio Aušrotos laiškai **145**

Škiperio Juozo Kundroto pastabos apie laivus **149**

Škiperio Vito Katino pastabos apie laivus **151**

III. AMŽININKŲ BALSAI

Isz Lietuvos (Nežinomas autorius, 1886 m.) **161**

Garlaivystė ant Nemuno. Nemuno išdykimas (Vincas Kudirka, 1890 m.) **161**

Žydiška konkurencija ant Nemuno. Kaip ji terlioja užžiūrėtojus garlaivystės, garlaivių ir pasažierius. Ar negalima iš to purvo išlipti (Vincas Kudirka, 1890 m.) **164**

Mano įžadai. Diena besigėrėjimo ir naktis permainymo nuomonių (Vincas Kudirka, 1892 m.) **167**

Nemunu (Jonas Biliūnas, 1905 m.) **172**

Apie vieno Nemuno garlaivio žūtį Kaune 1915 m. (Edmundas Dantas, 1933 m.) **178**

Apie laivybą Kaune iš 1918 m. rugsėjo 28 d. Kauno karo komendanto generolo leitenanto Koch įsakymo **181**

Kaipo svečias Kaune (Wilhelm Kahmann, 1918 m.) **181**

Nemuno uostas ties Kaunu (Nežinomas autorius, 1918 m.) **184**

Vokiečiai bandė įkurti Veliuonos „respubliką“ (Jurgis Bobelis, 1954 m.) **186**

Nuo Kauno ligi Jurbarko (Wilhelm Kahmann, 1918 m.) **189**

Lietuvos vandens keliai (Nežinomas autorius, 1920 m.) **195**

Apie 1920 m. Kauno Švč. Mergelės Marijos Ėmimo į dangų bažnyčios kunigas Juozas Tumas Vaižgantas piktinosi garlaivių savininkais (Antanas Miškinis, 1920 m.) **201**

Mūsų garlaiviai (K. Naunčikas, 1923 m.) **202**

Kas taisytina mūsų garlaiviuose (A. Karčiauskas, 1923 m.) **203**

Garlaivių lenktynės (Nežinomas autorius, 1923 m.) **205**

Vakaras ant Nemuno (Jean Mauclère, 1925 m.) **205**

Juozas Tumas Vaižgantas į garlaivį leidosi lėktuvu (Mikalina Glemžaitė, 1929 m.) **208**

Apie žmones, kurie gyvena iš vandens (J. K. B., 1937 m.) **208**

Sielininkai (Vytautas Matulionis, 2016 m.) **217**

Upeivių tautosakos trupinėlis (Lekutis, 1946 m.) **219**

Škiperio sūnus apie Nemuno baidokus (Arnoldas Piročkinas, 2006 m.) **223**

Rytprūsių škiperio duktė apie sąlygas Lietuvoje (Edith Kaspereit, 1985 m.) **228**

- Nuskendo sielininkas (Nežinomas autorius, 1928 m.) **229**
- Lenkai užpuola ir atima Lietuvos sielius (Nežinomas autorius, 1930 m.) **230**
- Žmogžudystė baidoke (Nežinomas autorius, 1933 m.) **230**
- Garlaiviai eucharistiniame kongrese Kaune 1934 m. (Vincas Grigaliūnas-Glovackis, 1949–1964 m.) **231**
- Jurbarko uosto įrengimas (R. S., 1934 m.) **232**
- Baidokas nuspaudė čigonę (Nežinomas autorius, 1935 m.) **233**
- Prie Merkinės internuoti 7 lenkų garlaiviai (Nežinomas autorius, 1939 m.) **233**
- Ledai aplaužė laivus (Nežinomas autorius, 1939 m.) **235**
- Škiperio sūnus prisimena okupacinės kariuomenės įžengimą į Kauną 1940 m. (Arnoldas Piročkinas, 2015 m.) **235**
- Apie sielių plukdymą 1940–1941 m. (Jurgis Glušauskas, 1942 m.) **239**
- Buvusio upeivio liudijimas apie Holokaustą (Jonas Baranauskas Kazio, 1947 m.) **241**
- Užfrontės kasdienybė Nemune (Elena Spirgevičiūtė, 1941–1942 m.) **242**
- Politinių kalinių ir gestapininkų kelionė upe iš Kauno kalėjimo į Tilžę (Stasys Briedelis, 1947 m.) **243**
- Lietūkio baržų pasitraukimas Nemunu 1944 m. liepą (Vincas Grigaliūnas-Glovackis, 1949–1964 m.) **245**
- Bėgimas upe artėjant frontui (Andrius Valuckas, 1957 m.) **249**
- Štuthofo koncentracijos stovyklos kalinių kelionė jūra Nemuno baidokais – I (Antanas Kučinskas-Gervydas, 1947 m.) **263**
- Štuthofa koncentracijos stovyklos kalinių kelionė jūra Nemuno baidokais – II (Nežinomas autorius, 1946 m.) **267**

Štuthofa koncentracijos stovyklos kalinių kelionė jūra Nemuno baidokais – III (Stasys Vainoras, 1951 m.) **267**

Lietuvos laivyno likimas karui baigiantis (Nežinomas autorius, 1946 m.) **275**

Sovietų okupantai pervadino senuosius laivus (Nežinomas autorius, 1946 m.) **279**

Lietuvos partizanų apsilankymas pas sielininkus (Adolfas Ramanauskas-Vanagas, 1952 m.) **279**

5 lietuviški laivai Hamburgo uoste (Al. A-is, 1947 m.) **281**

Su istorine Lietuvos vėliava plaukia aplink pasaulį (Petras Palys, 1994 m.) **283**

„Tai relikvija, kurią saugosime ateities kartoms“ (Petras Palys, 1996 m.) **284**

Šaltiniai ir literatūra 286

Santrauka | Summary 299

Pratarmė

*„Visos upės teka į jūrą, bet jūra vis nepilna. Upės grįžta atgal, iš kur ištekėjo.“
Senasis Testamentas. Išminties knyga arba Ekleziastas (1.7)*

Didžiosios upės (Tigras, Eufratas, Nilas, Indas, Ganga, Huanghė, Jangdzė, Rio Grijalva, Misisipė) leido užaugti civilizacijoms. Jos teikė vandenį ir trąšų dumblių įdirbtiems laukams bei vešlioms pievoms. Kartu upės užtikrina plėtrą, susisiekimą, gabenimą. Joms naudoti kurta specifinė infrastruktūra keitė bei kreipė tėkmę norima kryptimi. Tam prireikė ne tik žinių, bet ir nuolatinių visuomeninių pastangų, tam tikrų įgūdžių ar kitokios gyvensenos. Greta sėklių ar klajoklių sausumos gyventojų radosi pasirinkusių tekančius vandenis bendrijų. Vienos rentė laivus, plaustus ar statė prieplaukas, dambas, pylimus, kasė kanalus, įrenginėjo uostus ar žūklavo. Kitos – leidosi žemyn ar aukštyn upėmis su keleiviais ir kariais, gyvais ir negyvais krovniais, prekyviais ir tyrinėtojais. Judėjimas bei rizika lėmė nutolusių bendruomenių atvirumą, bendradarbiavimą, supratimą, panašų gyvenimo būdą. Kartais skirtis tarp sausumos ir upės žmonių tapdavo svaresnė nei kitos priežastys.

Tuo pačiu metu upės jungia ir skiria. Jomis patogu nubrėžti ribas. Pastatyti tiltai, žinomos brastos, įrengtos perkėlos užtikrina ryšį tarp skirtingų krantų bendruomenių. Todėl iki šiol jas mėgstama pasirinkti valdžios galios įtvirtinimo vietomis – muitinių, patikros ir surašymo, atsijojimo įstaigoms. Ieškoti brastos ar likti krante – reiškia daugiau nei apsispręsti dėl veiksmo. Plaukiantys upe nejučia atsiduria tarp krantų, už nubrėžtos sausumos ir aiškių ribų, kitokios priklausomybės erdvėje. Čia veikia kitokios rašytinės tvarkos bei nerašyti papročiai. Čia visuotinai pripažįstama išmintis, kad plaukimas pasroviui yra lengvesnis, o prieš srovę – sustiprina jėgas ir valią. Plaukiančiam vandens poveikis neišvengiamas, lieka tik laisvė rinktis kryptį. Upės žmones gali skirti tikėjimas, pažiūros, kalba, kultūra, atmintis... Tačiau

jungia ir gludina nesutarimų briaunas nepakanta primestam judėjimo ribojimui ar stabdymui. Didžiosios upės maitina, užtikrina judėjimą, suka turbinas ir švarina. Jomis srūva didmiesčių ir užmiesčių nuotekos, pamazgos, atmosferos. Dauguma valstybių, šalių, kraštų turi savo pagrindinę vandens tėkmę. Dažnai nesutariama dėl pradinės ištakos ar žiočių atšakų įtėkmėje. Apaugusios padavimais ir svarbiausios upės įsirėžia į mitinių protėvių palikimą, atmintį, kultūrą. Europoje tokios yra Ebras, Tachas, Po, Luara, Sena, Temzė, Reinas, Elbė, Dunojus, Oderis, Vysla, Dauguva, Dniepras bei daugelis kitų. Ta pati upė kartais vadinama skirtingai.

Lietuva turi savo ypatingą vandens gyslą – buvusių upės žmonių priebėgą Nemuną ir Nerį su atsišakojusiu intakų upynu. Čia susipina tradiciniai įvardai Vilija / Wilia su Nerimi ir Nemunas / Niemen su Memel. Nemunu bėgo valstybių sienos (Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės ir Vokiečių ordino (Prūsijos), Abiejų Tautų Respublikos ir Prūsijos kunigaikštystės / karalystės, Prūsijos karalystės / Vokietijos imperijos ir Rusijos imperijos, Lietuvos Respublikos ir Klaipėdos krašto bei Vokietijos Respublikos, Lenkijos Respublikos ir Lietuvos Respublikos bei Klaipėdos krašto, Lenkijos Respublikos ir Lietuvos Respublikos bei Vokietijos Respublikos, SSRS ir Lietuvos Respublikos bei Vokietijos imperijos, SSRS ir Vokietijos imperijos, Baltarusijos Respublikos ir Lietuvos Respublikos bei Rusijos Federacijos) ir vidinių administracinių darinių ribos (pvz. 1619 m. Tilžės didžiojo valsčiaus Prūsijoje, Klaipėdos didžiojo valsčiaus Prūsijoje, Ragainės didžiojo valsčiaus Prūsijoje ir Žemaitijos seniūnijos / kunigaikštystės LDK, Trakų vaivadijos LDK, Naugarduko vaivadijos LDK, Vilniaus vaivadijos LDK, Minsko vaivadijos LDK; 1875 m. Šilokarčemos apskrities Vokietijos imperijoje, Tilžės / Ragainės apskrities Vokietijos imp. ir Kauno gubernijos Rusijos imperijoje, Suvalkų gubernijos Rusijos imp., Vilniaus gubernijos Rusijos imp., Gardino gubernijos Rusijos imp., Minsko gubernijos Rusijos imp.; 1930 m. Vokietijoje: Tilžės ir Ragainės apskirties, Lietuvoje: Šilutės, Pagėgių, Tauragės, Raseinių, Šakių, Kauno, Marijampolės, Alytaus, Kaišiadorių, Ukmergės apskirties, Lenkijoje: Vilniaus, Bialystoko, Naugarduko apskirties, SSRS: Baltarusijos Tarybų Socialistinės Respublikos Minsko srities; 1950 m. Baltarusijos Tarybų

Socialistinės Respublikos ir Lietuvos Tarybų Socialistinės Respublikos bei Rusijos Tarybų Socialistinių Respublikų Federacijos Kaliningrado srities). Abi didžiosios upės neša tą patį vandenį, bet nubrėžtos valstybinės sienos ir ribos klostė kitokias praeities ūkines, socialines, kultūrines sąlygas. Ir šiandien čia dar tebegirdime skirtingas šnektas ar susiduriame su skirtingu būdu. Laivininkų, sielininkų, žvejų, pirklių, valdininkų gyvensena virė margu kalbiniu, konfesiniu, kultūriniu, socialiniu šiupiniu. Čia bendravo, bendradarbiavo, uždarbiavo, varžėsi, pykosi ir taikėsi lietuviai, vokiečiai, gudai – rusėnai, rusai, litvakai, lenkai. Kiekvienas laikėsi savo ir privalėjo pakęsti kaimynų papročius: Romos katalikai, unitai, evangelikai liuteronai, stačiatikiai, sentikiai, judėjai, agnostikai. XV–XIX a. Neryje ir Nemune upės bendriją išskyrė savitas, perduodamas iš kartos į kartą, darbo žargonas, terminija, etiketas, gestų kalba, papročiai, žinija. Tai ryškiu potėpiu papildydavo upės bendrijos narių tapatybę, jauseną, galvoseną. XIX–XX a. techninė pažanga, valstybių reikalavimai ir modernios tautinės savimonės skvarba paveikė šią bendrystę. Tarpukaryje palaipsniui išstumta iki tol laivyboje vyravusi lenkų ir rusų kalba. Iki 1940 m. vystėsi, plėtėsi ir įsivyravo Neries ir Nemuno upių bendrijos lietuviškoji šaka.

1940–1945 m. ištiko didžioji krizė. 1940 m. okupacija ir sovietizacija smogė nusistovėjusiai socialinei sanklodai. Ji upės bendrijoje pasėjo tarpusavio nepasitikėjimą, o sovietų okupaciją pakeitus nacistinės Vokietijos tai virto visišku svaraus žydų dėmens sunaikinimu. 1945–1949 m. atkurta ir galutinai sovietizuota vidaus vandenų laivyba tik iš dalies inertiškai naudojosi kai kuriomis senomis praktikomis, bet pakeitė tarpusavio santykius ir dvasią. Iki XX a. septintojo dešimtmečio senosios upės bendrijos palikimo atšvaitų dar buvo galima aptikti tarp senųjų upeivių ainių Sovietų Sąjungos okupuotoje Lietuvoje ir nostalgiškuose pasakojimuose išėivijoje. Pakitusios socialinės, kultūrinės, ūkinės sąlygos upės bendrijos šimtmečių patyrimą ir žinių pavertė neberekalingu balastu. Neperduotas kultūros palikimas nugrimzdo užmarštin. Jį užklojo storas dabarties aktualijų apnašų klodas.

Smalsų nenuoramą ieškotoją pasiekia negausūs 1800–1945 m. veikusios Neryje ir Nemune upių bendrijos paminėjimai bei tyrinėjimai. Nurodysime

tik svarbiausius darbus: Konstantino Benedikto Stanislovo Tiškevičiaus¹, Vlado Sirokoplės², Adomo Honorio Kirkoro³, Zigmanto Gliogerio⁴, Stepono Kolupailos⁵, Marijos Znamierowskos-Prüfferowos⁶, Irenos Seliukaitės ir

- 1 1857 m. Neryje surengtą ekspediciją grafas Konstantinas Benediktas Stanislovas Tiškevičius aprašė savo ataskaitoje „*Wilija i jej brzegi*“⁴. Pirmą kartą jos tekstas paskebtas Drezdene 1871 m. Lietuvių kalba vertimą žr. TIŠKEVIČIUS Konstantinas. *Neris ir jos krantai: hidrografiniu, istoriniu, archeologiniu ir etnografiniu požiūriu*. Vert. Vytautas Būda. Vilnius, 1992. Antrąją papildytą laidą žr. TIŠKEVIČIUS Konstantinas. *Neris ir jos krantai: hidrografiniu, istoriniu, archeologiniu ir etnografiniu požiūriu*. Vert. Irena Katilienė, Albinas Bernotas. Vilnius, 2013. Ši ekspedicija susilaukė specialių tyrinėjimų pvz. GAŠKAITĖ Reda. *Konstantinas Tiškevičius ir Neris, arba Kelionė ir Knega*. Vilnius, 2009.
- 2 Władislawo Syrokoplės vardu pasirašinėjo bajoras Ludwikas Władislawas Franciszekas Kondratowiczius. Išversta į lietuvių kalbą 1860 m. parašyta jo knyga (SYROKOMLA Władislaw. *Niemn od źódel do ujścia*. Wilno, 1861) sulaukė kelių laidų žr. SIROKOMLĖ Vladas. *Nemunas nuo versmių iki žiočių*. Vert. Kazys Bizauskas. Kaunas, 1933; SIROKOMLĖ Vladas. *Nemunas nuo versmių iki žiočių*. Vert. Kazys Bizauskas. Vilnius, 1991; SIROKOMLĖ Vladas. *Nemunas nuo versmių iki žiočių*. Vert. Kazys Bizauskas. Vilnius, 2020. Istoriografijai didelę reikšmę turėjo V. Sirokoplės paskelbtas perdirtbtas 1829 m. neįvardinto autoriaus kelionės vytime aprašas. Dabar jau žinoma, kad tai buvo 99 puslapių rankraštis „*Augusto Zienovičiaus kelionės Nemunu ir viešnagės Karaliaučiuje dienoraštis*“ žr. GUSTAITIS Rolandas. Augustas Zienovičius – XIX a. pradžios Lietuvos keliautojas ir Vladislavo Sirokoplės kūrybos įkvėpėjas. *Nuo kelionių iki turizmo istorijos*. Sud. Robertas JURGAITIS. Vilnius, 2019, p. 281–297.
- 3 Duomenų apie vidaus upių laivybą pateikta apžvalginiame darbe žr. vertimą KIRKORAS Adomas Honoris. *Lietuva nuo seniausių laikų iki 1882 metų*. Vert. Vytautas Visockas. Vilnius, 1995.
- 4 1872 ir 1899 m. kelionių aprašymuose esančius duomenis apie laivybą ir tuo užsiimančius žr. GLOGERIS Zigmantas. *Nemunu*. Vert. Vytautas Būda. Vilnius, 1992. Tai buvo tik pirmasis platesnės 1902 m. studijos skyrius žr. GLOGER Zygmunt. *Dolinami rzak posy podróży wzduż Niemna, Wysły, Bugu i Biebrzy*. Warszawa, 1903.
- 5 Steponas Kolupaila su skautais apiplaukė didžiąsias upes baidarėmis. Jo pastebėjimus apie pakrantes, prieplaukas, brastas ir pan. padedančius geriau suprasti vidaus vandens laivybos sąlygas iki Kauno HE pastatymo žr. KOLUPAILA Steponas. *Nemuno ties Kaunu 1844–1925 m. matavimai*. Kaunas, 1926; KOLUPAILA Steponas. *Mūsų vandens keliai*. Kaunas, 1933 ir 1938; KOLUPAILA Steponas. *Nevėžis*. Kaunas, 1936; KOLUPAILA Steponas. *Nemunas*. Kaunas, 1940 ir papildytas Chicago, 1950.
- 6 XX a. tradicinei žūklei Neryje ir aukštutiniame Nemune pažinti svarbų darbą žr. ZNAMIEROWSKA-PRÜFFERWA Maria. *Ości rybackie: próba klasyfikacji ości północno-wschodniej Polski: notatka tymczasowa*. Wilno, 1939.

*Liberto Klimkos*⁷, *Laimono Gryvos*⁸, *Arnoldo Piročkino*⁹, *Vykinto Vaitkevičiaus*¹⁰, *Lauros Piškinaitės-Kazlauskienės*¹¹, *Gedimino Kasparavičiaus*¹², *Vinco Krikščiūno*¹³ ir kitų. Tarp jų išskiriame iki šiol deramai neįvertintas

- 7 Sielininkystės fenomeno pristatymą naudojantis iš pačių sielininkų suteikta informacija žr. SELIUKAITĖ Irena. KLIMKA Libertas. Sieliai Nemune ties Veliuona. *Veliuona*. Sud. Vida GIRININKIENĖ. Vilnius, 2001, p.584-588
- 8 Apibendrintą statistinę vidaus vandenų laivybos 1918–1989 m. charakteristiką žr. GRYVA Laimonas. *Jūrų ir upių transportas Lietuvoje 1918–1989 m.* Vilnius, 2001, p. 75–91; GRYVA Laimonas. Hidrotechniniai darbai Lietuvos vidaus vandenyse ir uostuose 1941–1944 metais. *Mokslo ir technikos raida Lietuvoje*. Vilnius, 2002, p. 88–95.
- 9 Lokalsios Nemuno upės bendrystės kasdienybei aspektai ir detalės tarpukario spaudoje žr. PIROČKINAS Arnoldas. *Smalininkų kronika 1920-01-10–1939-03-23*. Vilnius, 2013 ir PIROČKINAS Arnoldas. *Jurbarko miesto ir valsčiaus kronika. 1918–1940 metai*. Vilnius, 2009.
- 10 Kiek išliko upės žmonių atminties prie Neries ir kokios žr. VAITKEVIČIUS Vykintas. *Neris. 2007 ekspedicija*. Vilnius, 2010, t. 1; VAITKEVIČIUS Vykintas. *Neris. 2007 ekspedicija*. Vilnius, 2012, t. 2; VAITKEVIČIUS Vykintas. *Neris. 2007 ekspedicija*. Vilnius, 2013, t. 3; VAITKEVIČIUS Vykintas. *Neris. 2007 ekspedicija*. Vilnius, 2014, t. 4.
- 11 XX a. Nemuno žvejybos ypatumų nagrinėjimą žr. PIŠKINAITĖ-KAZLAUSKIENĖ Laura. *Žvejybos istorijos apybraižos (XX a. 3–10 dešimtmečiai)*. Vilnius, 1998; PIŠKINAITĖ-KAZLAUSKIENĖ Laura. Žvejų tikėjimai ir verslo magija. *Liaudies kultūra*. 2000, Nr. 6, p. 18–30; PIŠKINAITĖ-KAZLAUSKIENĖ Laura. Žvejyba Nemune tarp Kauno ir Smalininkų. *Sere-džius*. Sud. Vida Girskienė. Vilnius, 2003, p. 757–801; PIŠKINAITĖ-KAZLAUSKIENĖ Laura. Žvejų vieta Lietuvos kultūroje. *Liaudies kultūra*. 2011, Nr. 4, p. 13–30.
- 12 Iki šiol išsamiausiai vidaus vandenų laivybos ir laivininkų tyrimus tarpukaryje bei sovietmečiu žr. KASPARAVIČIUS Gediminas. Kauno laivų remonto įmonė 1944–1990 m. *Kauno istorijos metraštis*. Kaunas, 2014, t. 11, p. 229–239; KASPARAVIČIUS Gediminas. Kauno žiemos uostas 1919–1940 m. *Kauno istorijos metraštis*. Kaunas, 2014, t. 15, p. 267–285; KASPARAVIČIUS Gediminas. *Nemunas Lietuvos gyvenime 1918–1990 metais*. Vilnius, 2018; KASPARAVIČIUS Gediminas. „Lietuvos garlaivių bendrovė“ 1919–1936 m. *Kauno istorijos metraštis*. Kaunas, 2019, t. 17, p. 139–162.
- 13 Nemuno upės bendrijos kasdienybės portretą remiantis garlaivio „LAISVĖ“ kapitono Juozo Kundroto asmeniniu archyvu ir spauda žr. KRIKŠČIŪNAS Vincas. *Skiedra plaukia – laivas važiuoja*. Utena, 2019. Autorius naudojosi garlaivio „LAISVĖ“ dienynu ir kapitono Juozo Kundroto dukters Agnietės Genovaitės Kundrotaitės Reventas perduotais tėvo rašytais atsiminimais, nuotraukomis, dokumentais. Dienynas buvo rastas tvarkant buvusį Kundrotų šeimos namą Jurbarko (Dariaus ir Girėno g. 30). Šis kapitonas buvo ir vienas iš Romano Vilčinsko-Vilko informantų.

jūrų kapitono Romano Vilčinsko-Vilko (1911–1993 m.) pastangas. Jam kilo mintis parengti tarpukario Lietuvos vidaus vandenų laivų žinyną. Tuo tikslu jis surado karo ir pokario permainų nublokštus į JAV, Kanadą, Australiją, Didžiąją Britaniją, Vakarų Vokietiją buvusius Nemuno laivyno laivavedžius ir bendrovės „Lietuvos Baltijos Lloydas“ darbuotojus. 1982–1986 m. susirašinėjimo laiškais metu daugelis garbingo amžiaus upeivių buvo silpnos sveikatos, o kai kurie netrukus paliko šią ašarų pakalnę. Ne visus metų naštos nuvarginta ranka rašytus laiškus lengva perskaityti. Juose randame įvairių laikų atsiminimų, statistikos, darbinio žargono, papročių aprašų nuoplaišų. Tai padeda apčiuopti laiko dvasią, pajusti gyvesnę praeities dvelksmą, sužinoti amžininkų vertinimą. Laiškuose susipina nostalgija, humoras, pasididžiavimas, bet nėra nuasmeninto kritiško požiūrio. Pavieniai istoriniai dokumentai iš Vokietijos, JAV, Švedijos irgi neleido susidaryti pilnesnio vidaus laivybos vaizdo. Todėl jūrų kapitonas Romanas Vilčinskas-Vilkas apgailestavo, kad negalėjo patikslinti, papildyti, palyginti surinktų duomenų su saugoma archyvine dokumentika okupuotoje Lietuvoje. Savo darbą tyrėjas užbaigė įsibėgėjant Atgimimui – 1988 m. Asmeniniame pokalbyje su šio leidinio sudarytoju jūrų kapitonas Romanas Vilčinskas-Vilkas prasarė, kad 47 laivų biogramas teks plėtoti jau kitos kartos tyrinėtojams. Laiškai ir jų pagrindu parengtas vidaus vandenų laivų žinyno – registro mašinraštis yra viename aplanke tarp 1990–1999 m. Lietuvos jūrų muziejui jūrų kapitono Romano Vilčinsko-Vilko perduotų virš 5000 kitų Lietuvos jūreivystės archyvo saugomų vienetų¹⁴. Leidinys yra pirmoji vientisa vieno aplanke iš jūrų kapitono Romano Vilčinsko-Vilko sukaupto Lietuvos jūreivystės archyvo publikacija.

Knygoje pristatome Romano Vilčinsko-Vilko parengtą XX a. pirmosios pusės Nemuno laivų žinyną, jo susirašinėjimą su tarpukario upeiviais ir kitur skelbtus amžininkų liudijimus. Pastaruosius atrinko leidinio sudarytojas. Pateikta visuma padeda susidaryti bendrą šios upės bendrijos, laivybos ir

14 Daugiau apie jūrų kapitoną Romaną Vilčinską-Vilką žr. ADOMAVIČIUS Romaldas. ADOMAVIČIUS Romualdas. *Prie Lietuvos laivyno ištakų. Žmonės ir laivai*. Klaipėda, 2019, p. 427–428.

kasdienybės vaizdą Lietuvoje 1918–1945 m. Gyvenimo upėje tėkmė nuraibuliavo gausybėje atspindžių: didžiųjų įvykių aido, upeivių mitybos ypatumų, garlaivių keleivių susižavėjimo ir nusivylimo, kriminalinių atsitikimų, taikos ramybės bei karo nerimo. Didžiojo pasakojimo laiko ribos atsiremia į Rusijos imperijos ir Antrojo pasaulinio karo baigties metus. Susitelkiama į pagrindinę Lietuvos Respublikos jurisdikcijos arealą. Dėl teisinės, ūkinės, politinės, kultūrinės specifikos Lenkijos okupuoto krašto bei Klaipėdos krašto laivyba palikta nuošalyje.

Profesionaliai besidomintis knygą greičiausiai skaitys iš eilės, bet praeities mėgėjui ar smalsesniam skaitytojui siūlome rinktis aplinkkelį – pradėti nuo amžininkų liudijimų paskutinėje dalyje, tęsti – gilinantis į upeivių laiškus, o tada susipažinti su atskirų laivų biogramomis žinyne. Dauguma skelbiamų tekstų parašyti archajiška kalba, vartoti barbarizmai ir žargonas, dalis autorių lietuviškai pradėjo rašyti dar iki Lietuvai paskelbiant nepriklausomybę, o kai kurių stilistika – nebeatitinka dabartinių normų. Sudarytojas stengėsi tekstą keisti kuo mažiau. Skaitymui palengvinti, kai kur pritaikyta dabartinė gramatika ir suvokimo aiškumui – nežymiai norminta stilistika. Sudarytojo komentarus žymi laužtiniai skliaustai.

Leidinyi papildytas archyvinių dokumentų, laiškuose rastų piešinių, Romano Vilčinsko-Vilko sukaupto Lietuvos jūreivystės archyvo fotografijomis. Kartu panaudota Lietuvos jūrų muziejuje ir kitur sukaupia ikonografinė medžiaga. Esame dėkingi už galimybę pasidalinti fotografijomis iš kitų Lietuvos muziejų. Taip pat, recenzentams prof. dr. V. Senčilai, dr. G. Kasparavičiui už pastabas, patarimus ir nuoširdų paskatinimą.

SUDARYTOJAS DR. DAINIUS ELERTAS

I SKYRIUS

**Nemuno laivų registras.
Po Nepriklausomos
Lietuvos vėliava
(jūrų kapitonas Romanas
Vilčinskas-Vilkas)**



Laivai Kaune žiemą. 1940–1941 m., aut. Vitas Katinas. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys (KJM pm 9097/45)



Kauno žimos uostas. 1935 m., autorius nežinomas. Lietuvos aviacijos muziejaus rinkinys (LAM GEK 3069)

Šaltiniai



1. Bundesarchiv-Militärarchiv Koblenz;
2. Bundesarchiv-Militärarchiv Frankfurt a. Main;
3. „KMD-Danzig“: . Kriegs-Marine-Dienststelle-Danzig;
4. Laivų registrai iš 1912–1913 metų. Caro Rusija:
 - a) Nemuno baseino laivai,
 - b) Vyslos baseino laivai,
 - c) Dniepro baseino laivai.
5. „Union Giesserei“ – laivų statykla Karaliaučiuje;
6. „Ferdinand Schichau“ – laivų statykla Elbinge;
7. Inžinierius Fechter – laivų statytojas Karaliaučiuje;
8. Docentas Theodor Dorgeist – laivininkystės istorikas;
9. Filosofijos daktaras Günther Meyer – laivininkystės istorikas;
10. Nemuno laivų ekspertai:
 - a) Juozas Kundrotas,
 - b) Petras Levandauskas,
 - c) Vitas Katinas.
11. Grafas Vladimiras de Castro ir Aleksandras de Castro;
12. Klaipėdos miesto archyvas;
13. Klaipėdos uosto laivyno komendanto štabas, 1944–1945 m.;
14. Feldeisenbahnchefs (Schiffahrtsabteilung) FECH, 1915–1918 m.;
15. Karaliaučiaus evakuacijos komisaro įstaiga, 1944–1945 m.;
16. Reicho komisaro Rytų kraštams Patikėtinių įstaiga, 1941–1942 m.;
17. Generalinio komisaro Kaune įstaiga, 1941–1942 m.;
18. „Nemuno Laivininkystės Bendrovė“ s.a.a. Kaune, 1942–1945 m.;
19. E. Voroneckas – tarpininkas. Lietuvos jūrininkystės archyvo bendradarbis Europoje.

Nemuno laivų tipai

• • • • •

Pirmieji garlaiviai (neskaitant vokiečių) Nemune pradėjo plaukioti 1856 metais [Tiksčiau nuo 1854 m.]. Tai buvo grafo R. Tyzenhauzo nupirkti laivai „KEISTUT“ ir „VILIJA“, bet ne „KĘSTUTIS“ ir „NERIS“ kaip mūsų spaudoje dažnai rašoma. Vardai užrašyti kirilišku alfabetu ir tų pačių metų registruose garlaivių „KĘSTUTIS“ ir „NERIS“ nėra. Prieš I-mą Pasaulinį karą trumpą laiką Nemune plaukiojo vienintelis su sraigtu garlaivis „VITOV“.

Nemuno garlaivių mašinų skyrius užėmė apie 1/3 nuo laivo ilgio ir radosi taip pat 1/3 nuo rago arba laivo priešakio. Katilas pirmas, o mašina, jeigu skyrium, užpakalyje katilo. Beveik visų laivų mašinos cilindriai buvo patalpinti katilo šonuose, viršutinėje dalyje. Mašiną skyrium nuo katilo turėjo „RAMBYNAS“ – 3-jų cilinderių mašiną, vienintelis ir stipriausias laivas Nemune. „KĘSTUTIS“ turėjo 2 stačius siūbuojančius cilinderius. „VILNIUS“, „VAIDILA“ ir „PREZIDENTAS“ turėjo 2-jų cilinderių mašiną skyrium nuo katilo. Visų garlaivių katilai buvo gulsti ir turėjo vieną kūryklą. Garo katilų spaudimas buvo nuo 7 iki 12 atmosferų. Vienu katilu per vamzdžius ėjo vanduo, kitu – ugnis. Visi virš katilo turėjo garo perkaitintuvus sausam garui gauti ir kondensatorius. Kūrenami buvo malkomis ir anglimis. Jau nuo 1930 metų – anglimis, bet reikalui esant taip pat naudojo malkas. Vidutinis greitis ramiaame vandenyje tarp 16–18 km per valandą.

Su mažom išimtim, anksčiau apšvietimui naudojo žibelines lempas. Vėlesniais laikais turėjo garų varomus 110 voltų elektros generatorius. Vairavimo garo mašiną turėjo „VILNIUS“. Vienų garlaivių dūmtraukiai stovėjo komandos tiltelio užpakalyje, kitų tiltelio priešakyje. Tuomet vairas stovėjo šiek tiek šone, kad vairininkui būtų geresnis matomumas. Dar po I-jo Pasaulinio karo visų laivų vairai buvo atviri (tarptautinės laivų susidūrimo taisyklės). Palaiptu (pakeitus tarptautinį kodą) buvo statomos dengtos vairinės, kurios apsaugojo vairininką nuo lietaus, sniego ir saulės. Telegrafą į mašinų skyrių turėjo tiksliai „VILNIUS“. Kiti laivai naudojo metalinę kalbamą vamzdį, einantį nuo tiltelio į mašinų skyrių. Garlaivių signalinės



Sekminėms papuoštas garlaivis „VILNIUS“ Rusnėje. 1929 m., aut. Vincas Uždavinsys. Šiaulių „Aušros“ muziejaus rinkinys (SAM F FN 5146)

šviesos, kaip ir kiti signalai, buvo nustatyti tarptautinių taisyklių.

Laivo priešakyje III-os klasės patalpos. Laivo užpakalyje II-os klasės su moterims atskira patalpa ir išvietė. III-je klasėje kieti mediniai suolai, II-je – minkšti. Vientisa ratų ašis gulėjo ant 4-rių guolių laivo viduje ir 2-jų guolių išorėje. Ant ašies kiekviename šone buvo užmauta apskrita nejudoma plokštė. Ne savo centre, bet ekscentre – ant kurios slinko žiedas su stūmokliais-virbalais, kurie savo keliu buvo sujungti su rato šiūpeliais [mentimis – *čia ir toliau sudarytojo pastabos*] ir laikė juos taip, kad jie ratui sukantis eitų į vandenį statmenai. Tuo būdu stūmė laivą pilna jėga pirmyn. Garlaviai „LIETUVA“ ir „LAISVĖ“ turėjo malūno tipo ratus su mediniais nejudamais šiūpeliais, 14 viename rate. Ratai ekscentro įtaiso neturėjo. Ratai su ekscentrais daugiausiai turėjo po 8 šiūpelius. „KĘSTUTIS“ turėjo 10. Jo ratai buvo labai dideli ir siekė porą colių žemiau laivo dugno. Vienintelis garlaivis „ELLA“ turėjo ratą užpakalyje. Beveik visi, su mažomis išimtimis, Nemuno garlaviai buvo pastatyti Vokietijoje. Daugiausia „Union Giesserei“ Karaliaučiuje (vėliau „F. Schichau Werft“) katilai ir mašinos [laivų statykloje]. Ir F. Schichau laivų statykloje Elbinge.



Kauno senamiestis ea 1936 m.
Garlaivių prieplauka.

Kauno garlaivių prieplauka. Antras iš kairės – ratinis garlaivis „LIETUVA“. 1936 m., aut. Vytautas Augustinas. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys (KJM pm 9209/12)

Garlaivio įgulą sudarė – laivo vadas-škiperis, du denio upeiviai, mašinistas ir kūrikas. Keleiviniuose garlaiviuose buvo kasininkas-bilietų parduovėjas ir bufetininkė, dažniausiai škiperio žmona, kuri laikė bufetą. Laivai vilkikai keleivių nevežiojo, traukdavo baidokus ir kitus plaukiojančius pastatus [įrenginius, statinius ir pan.]. Garlaiviai žiemas praleisdavo Kauno Žiemos uoste ir Jurbarke Mituvos uoste. Atlikdavo smulkius remontus ir paruošdavo laivą sekančiam sezonui.

Laivų savininkai daugiausia buvo žydai ir dvarininkai dar iš prieškarinių laikų [prieš Pirmąjį pasaulinį karą]. Nuo 1936 m. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ bendrovė statė naujus motorlaivius, motorinius ir paprastus baidokus. Be to pirkdavo ir nuomodavo garlaivius vilkikus. Tuo būdu greitai tapo didžiausia prekių transporto bendrove Nemune.

Priedamų dokumentų kopijos ir nuorašai



LIETUVOS RESPUBLIKA
S. M.

KELIŲ VALDYBA
Kauno Vandens Kelių Rajonas
1939 m. kovo mėn. 9 d.

IŠ R. VILKO
JŪRININKYSTĖS ARCHYVO

Laivo registracijos liudijimas Nr. K 113

Splaukiojimo ir plukdymo vidaus vandens keliais įstatymui vykdyti taisyklių 197 str. suteikiama teisė pil. Fridlando Šimano..... gyv. Kaune ,
Kęstučio g-vė 55 NR.

laivui plaukioti Lietuvos vidaus vandens keliais.

1. Laivo vardas " L I T H U A N I A "
2. Laivo rūšis garlinis, ratinis
3. Laivą paskirtis prekinis
4. Iš kokios medžiagos laivas pastatytas geležies
5. Laivo statybos metai 1912
6. Laivą statiusios dirbtuvės pavadinimas " Schichau " / Vokietijoje /
7. Variklių skaičius ir rūšis viena garinė mašina
1912, 1912.
8. Variklių galingumas 250 AJ.
9. Katilų skaičius vienas
10. Katilų gamybos metai 1912
11. Katilus gaminusios dirbtuvės pavadinimas " Schichau " / Vokietijoje /
12. Makcinalinis leistinas spaudimas garo katiluose at 11
13. Katilų kaminams paviršius 72,04
14. Didžiausias laivo ilgis (nuo priekinio iki šteno įskirtinai, tik be vairo) m 46,70
15. Didžiausias laivo plotis (be ratų dėžių) m 9,65 (be ratų dėžių) m 5,31
16. Laivo aukštis ties viduriu (nuo priekinio iki šonų) m 2,15
17. Didžiausias laivo aukštis (be ratų) m 5,50
18. Tuščio, paruošto kelionei laivo gremzlė m 0,592
19. Pilnai pakrauto laivo gremzlė m 1,242
20. Laivo gremzlė pakrovus m 1,242 m; t m
21. Įgulą navigacijos metu sudaro žmon.
22. Šiame liudijime žinios surašytos pagal nurodymus (laivo savininko ar įgaliotinio)
I. Feleric

Kauno Vandens Kelių Rajone.
Rajono viršininkas
Laivininkystės Inspektorius

K. V. ser. 114. Lks. 1938 m. Sp. Viltis 14

Sumažinta kopija iš originalo. R.V.

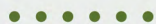
1939 m. kovo 9 d. garlaiviui „LITHUANIA“ išduotas laivo registracijos liudijimas

„Man tas rašymas apie Nemuną yra tikras malonumas pasakoti apie praėjusius laikus. Čionai neturiu nei vieno su kuo galėčiau pasikalbėti apie Lietuvą ir Nemuną. Geri žmonės ir prietėliai, bet vis tiek ne savieji. [...] Prienų tiltas buvo tą pavasarį nuneštas ledų. Paprastai einant po tiltu nuleidžia kaminą. Mykolas to nepadarė, nes toji tilto dalis buvo ledu nunešta. Paskutinį momentą pamatė tinklų telefono vielas kabančias gana žemai. Nenorėdamas jų nutraukti davė įsakymą mašinistui „atgal, - pilnai“. Bet per silpna mašina ir greita srovė paveikė garlaivį. Buvo mestas skersai ledlaužio ir sulaužytas pusiau. Javai nuėjo į dugną, bet žmonių aukų nebuvo.“

Škiperis Petras Levandauskas

„Visa įgula garlaivyje ir gyvena. Tik žiemos metu kai kurie įgulos nariai persikelia. Vasarą garlaiviuose gyvena su šeimomis, o žiemą, išsikėlę į krantą, vaikus leidžia į mokyklas. Garlaivių įgulos šeimų vaikai kiek pasimokę stoja dirbti garlaiviuose ir taip tėvo amatas perduodamas sūnui. Dar ir dabar garlaiviuose yra tarnautojų, kurie važinėjo garlaiviais prieš karą, kitų tarnautojų tėvai važinėjo prieš karą, o dabar jie užima jų vietas. Ligi šių metų garlaivių tarnautojai beveik neturėjo atostogų, ne visi buvo draudžiami ligonių kasose, neturėjo nustatyto minimalinio atlyginimo.“

J.K.B.



„Knyga, kurią Jūs laikote rankose, yra dokumentinės prozos kūrinys, skirtas Nemunui, 1918–1945 m. juo plaukiojantiems laivams ir žmonėms, kurių likimuose, per pateiktus dokumentus ir prisiminimus, atsispindi palankūs ir tragiški šio nepaprasto Lietuvai istorinio periodo vingiai. [...] Laivų istorijos – tarsi žmonių biografijos: laivai gimsta, dirba, sensta, išeina į poilsį, jų likimai blaškomi istorijos verpetuose. [...] Ne visi laiškuose pateikti subjektyvūs vertinimai yra mums priimtini, bet tai irgi – laiko ženklai.“

Prof. dr. Viktoras Senčila

„Knygoje galima „užščiuopti“ ne tik profesinio amato, bet ir gyvenamos šalia upių tradicijas. Paupių gyventojai vertėsi prekyba, sielių plukdymu, tapdavo „matrosais“, vėliau jų žmonos ir vaikai, taip pat įsikurdavo laive. Dažnai kapitonų sūnūs sekdavo tėvų pėdomis – tapdavo Nemuno „jūreiviais“, dukros ištekėdavo už kitų įgulų sūnų. Taip susiklostė neįprasta tradicija, jog neretai upeiviai buvo tiesogiai susiję giminystės ryšiais ...“

Dr. Gediminas Kasparavičius



9 786098 129515