



LIETUVA  
JŪRINĖ  
VALSTYBĖ



# SU JŪRA MES DIDESNI!

Jūra – mūsų galimybė palikti įspaudą! Savitą, besiskiriantį nuo kitų valstybių, su užkoduotu mūsų DNR.

Ši paroda pristato dešimties Lietuvos kapitonų portretus ir apybraižas – atėjo metas susipažinti su žmonėmis, formavusiais modernųjį Lietuvos jūriškumą Pirmosios Nepriklausomybės laikais. Štai šios dešimt pavardžių: Liudvikas Stulpinas, Juozas Andžejauskas, Bronius Krikštopaitis, Zigmantas Domeika, Feliksas Marcinkus, Benediktas Monkevičius, Eduardas Sliesoraitis, Juozas Kaminskas, Antanas Kaškelis, Alfonsas Urbelis.

Paroda yra Lietuvos jūrų muziejaus ir kūrybinės agentūros EZCO projekto „Geltona. Žalia. Raudona. MĖLYNA“ dalis. Tekstai parengti pagal Justino Žilinsko biografines apybraižas.

Projektą remia Lietuvos kultūros taryba.



## ANTANAS KAŠKELIS, 1879–1944 M.

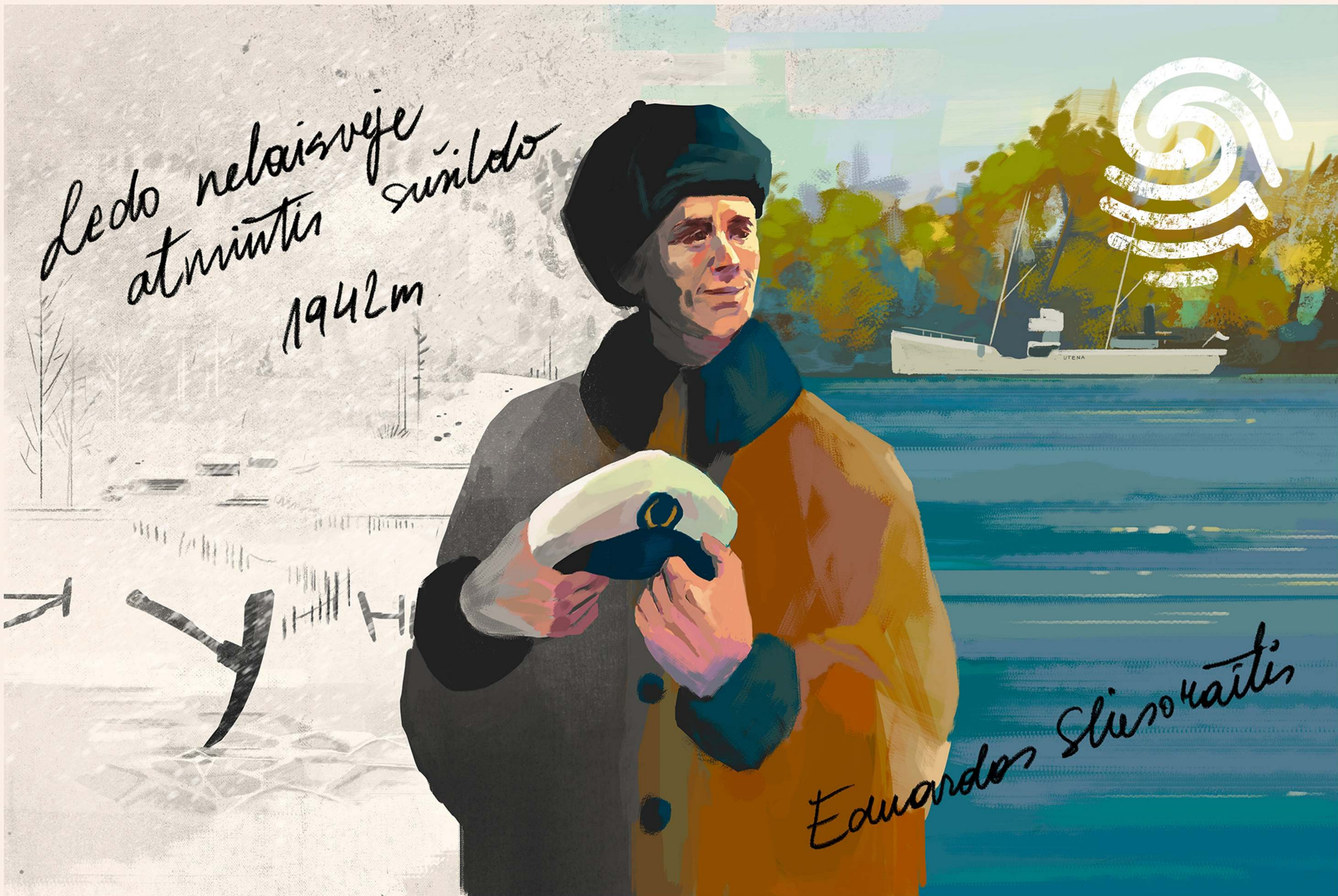
Antanas Kaškelis iš visų Lietuvos jūrų kapitonų turbūt gali pasigirti margiausia ir karingiausia biografija. Atėjo metas ir laivams, griaudėjusiems ne tik varikliais, bet ir pabūklais.

1927 m. liepą Lietuva nusprendė iš Vokietijos įsigyti laivą – minų tralerį „M-59“, kadangi nuspręsta, jog jūrų valstybė turi saugoti ir savo jūrų sieną. O kuo ją saugoti, juk ne burlaiviais ir nerangiais garlaiviais? Be to, ramybės nedavė ir kontrabanda, plūsdavusi į Klaipėdos kraštą, ypač jūrų keliais. Nupirkus iš vokiečių, jis buvo pervadintas į „Prezidentas Smetona“, sutvarkytas, išdažytas ir iškilmingai išlydėtas saugoti pakrantės, ginkluotas trimis patrankomis ir kulkosvaidžiu. Bet pirmajam laivo vadui A. Daugirdui nutiko tiesiog tragikomiška istorija. Jūroje nutvėrus kontrabandininkų laivą „Hassan Bier“, perėmus jo valdymą, kilo audra, dėl kurios laivo nesugebėta nutempti į Klaipėdos uostą, laivą sulaukė jūreiviai ir kontrabandininkai turėjo gelbėtis patys, buvo ir aukų, galiausiai jūreiviai į Klaipėdą grįžo pėsčiomis!

Regis, po šio incidento vadovybė suprato, kad karo laivui reikia asmens su tokių laivų valdymo patirtimi ir šis postas buvo pasiūlytas karininkui, ne iš pasakojimų išmanančiam minininkus – Antanui Kaškeliui.

1935 m. Lietuvos kariuomenės vadas, generolas Stasys Raštikis nusprendė įsteigti Lietuvos karinį jūrų laivyną. „Prezidentas Smetona“, žinoma, tapo šio laivyno flagmanu kaip karinis-mokomasis laivas. Kapitonas nepasikeitė – juo ir vėl paskirtas Antanas Kaškelis.

Kapitonui nuo šiol buvo pavesta rūpintis vien tik laivo reikalais, jam suteiktos teisės, prilygstančios sausumos bataliono vadui. Antanas Kaškelis šių pareigų ėmėsi rimtai – jis parengė jūrinio mokymo programas, sukūrė jūrininkų uniformas ir vėliavas. 1936 m. Antanas Kaškelis buvo apdovanotas V laipsnio Vytauto Didžiojo ordinu.



## **EDUARDAS SLIESORAITIS, 1907–1968 M.**

1938 m. Eduardui Sliesoraičiui buvo darbingi – per juos gavo ir artimosios, ir tolimosios laivininkystės kapitono laipsnius, plaukiojo su didžiais „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivais „Maistas“ ir „Kaunas“ kaip I-asis šturmanas, na, o 1938 m. rugsėjį tapo garlaivio „Kretinga“ kapitonu.

Deja, 1939 m. dangus virš Lietuvos vis labiau apsiblausia – atimta Klaipėda, netrukus – Sovietų Sąjungos karinės bazės „mainais“ į Vilnių, o galiausiai – ir okupacija. Naujoji valdžia 1940 m. Eduardą Sliesoraitį paskyrė „Šiaulių“ I-uuju šturmanu, bet netrukus įsisiautėjo permainingi lemties vėjai.

1941 m. birželio 14 d. į Eduardo Sliesoraičio namų duris pasibeldė NKVD ir jų pagalbininkai. Kapitonas tuo metu lankė artimuosius ir nesuprato, kas čia dedasi, kur rengiamasi vežti jo šeimą? Kaip tai – ištremti? Kodėl jo, sovietinio laivyno šturmano, šeimą nori tremti? Už ką? Ne taip lengva laisvoje valstybėje užaugusiam žmogui suprasti, kad sovietinėje sistemoje galėjai būti ištremtas ir už nieką. Supratęs, kad bejėgis, ką nors pakeisti, nusprendė: ne, šeimos nepaliks – keliaus kartu. Tame pačiame gyvuliniame vagone, su žmona ir dukra, iki pat poliarinio rato. Šiaip ne taip išgyveno pirmą žiemą.

1942 m. rudenį kartu su kitais 400 lietuvių tremtinių buvo nuplukdytas į Janos upės žiotis prie Laptevų jūros. Tvirtas vyras kasdavo duobes – kirtikliu kirsdavo amžinąjį įšalą, ir ten guldė tremties nukankintus tautiečius. Negana to, 1943 m. dar buvo nuteistas ir už rąstelio vagystę – matyt, norėjo žeminę nors kiek pasigerinti, draudžiama!

Vis dėlto, 1944 m. prireikė jo jūrininko paslaugų – persikėlus į Romansyrą, jam buvo pavesta vadovauti žvejybos laivui, plaukiojančiam po Laptevų jūrą. Taip jau buvo galima išgyventi, išlikti ir šeimą išsaugoti. Tačiau grįžti į Lietuvą tremtinys galėjo tik Stalinui pakračius kojas – leidimą gavo 1954 m., bet Lietuvoje tremtinių nelabai kas laukė.



## JUOZAS ANDŽEJAUSKAS, 1887–1938 M.

1921 m. Lietuvos kariuomenės vyr. leitenantas Juozas Andžejauskas išėjo į atsargą ir netrukus tapo pirmojo lietuviško laivo „Jūratė“ kapitonu.

Tačiau pati Lietuva žengia dar didesnę žingsnį jūrinės ambicijos link – drąsios avantiūros keliu iš Antantės perima Klaipėdą ir įgyja pilnavertį, tikrą uostamiestį. 1924 m. Juozas Andžejauskas pereina dirbti į Klaipėdos uostą. Ten užima įvairių uosto tarnybų vadovo, vėliau – svarbias locmano pareigas, o 1926 metais pasižymi ir kaip kontrabandininkų gaudytojas.

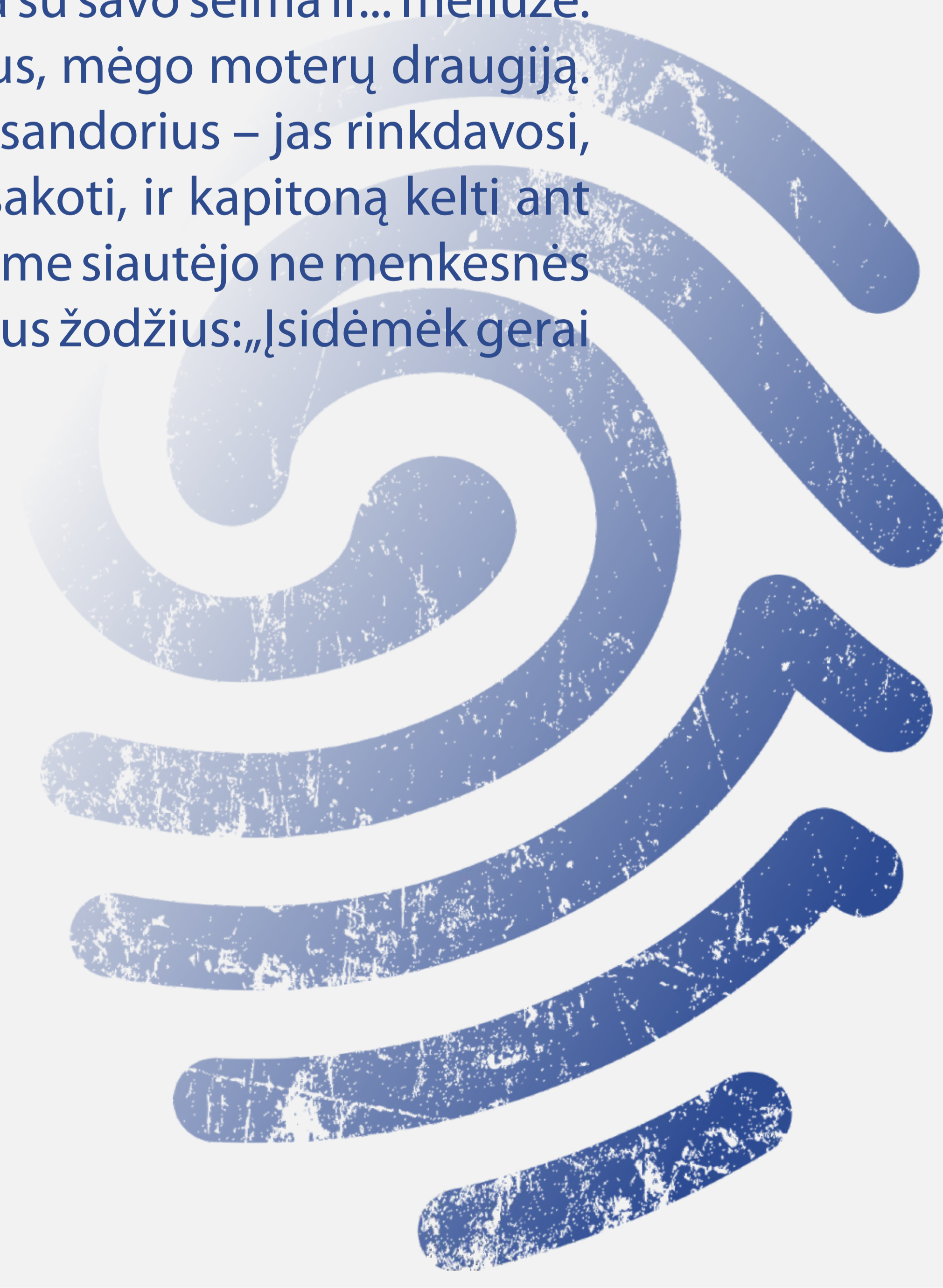
Vokietijoje į valdžią atėjus naciams, Lietuva tuoj pat pajuto spaudimą dėl Klaipėdos, ne tik dėl to, kad nacistinės organizacijos steigėsi pačioje Klaipėdoje, kėlė riaušes ir neramumus. Buvo kariaujamas ir psichologinis karas: vasaros mėnesiais į Klaipėdą atplaukdavo keleiviniai laivai iš Vokietijos. Jie sustodavo prie krantinės, įjungdavo garsiakalbius ir imdavo groti vokiškus maršus, ypač tuo mėgavosi laivo „Preussen“ įgula. Vieną kartą šis koncertas baigėsi vokiečių muštynėmis su lietuviais bei susirėmimu su policija. Juozo Andžejausko vadovaujamas „Perkūnas“ irgi neliko nuošaly: nuplaukė prie krantinės ir riaušėninkus išmaudė brandspoitū, dabar sakytume – vandens patranka, kitais atvejais skirta gesinti gaisrus laivuose, šįsyk teko užgesinti politinį gaisrą.



## **BRONIUS KRIKŠTOPAITIS, 1902–1999 M.**

Kalbėdami apie Pirmąją Lietuvos Respubliką, mėgstame ją piešti kaip prarastą rojų: ponai ir ponios ištaigingomis suknelėmis iš Paryžiaus, Kauno modernizmas, Karo muziejus, karo aviacija ir šaunieji lakūnai, ir tik kažkur kampelyje atsiranda vietos Klaipėdai. Taip, jos prisijungimas šlovinamas kaip labai sėkminga geopolitinė operacija, bet toliau Klaipėdos istoriją jau rašome nuo 1939 m. Vokietijos opukacijos. Tuo tarpu Broniaus Krikštopaičio asmenybė kaip tik pasakoja apie tą laiką, kai Lietuvos Respublika žengė į jūrą. Ir ši asmenybė – ir profesiniais, ir asmeniniais bruožais, atspindi savo laiką.

1936 m. Bronius Krikštopaitis išlaiko egzaminus tolimojo plaukiojimo kapitono laipsniui ir netrukus gauna licenziją. 1937 m. jis tampa garlaivio „Marijampolė“ kapitonu, laivo maršrutai nusidriekia dar tolėliau – iki Havro Prancūzijoje, kur kapitonas plaukia su savo šeima ir... meiluže. Taip, Bronius Krikštopaitis, kaip pasakoja jo bičiuliai, taip pat ir sūnus, mėgo moterų draugiją. Taip pat mėgo kortas ir stiklą tauraus gėrimo, kalbas apie vertingus sandorius – jas rinkdavosi, kai šeima iškeliavdavo į teatrą. Žinoma, galima būtų apie tai nepasakoti, ir kapitoną kelti ant pjedestalo kaip pusdievį, tačiau jis buvo žmogus – iš kūno, kraujo, ir jame siautėjo ne menkesnės audros nei jūroje. Jo sūnus visam gyvenimui įsiminė motinos pasakytus žodžius: „Įsidėmėk gerai – visos moterys susižavi jūrų kapitonais“.



Viskas prasidėjo  
nuo svajonių apie  
„Baltąją Leliją“  
1945 m.

Alfonsas Urbelis



## **ALFONSAS URBELIS, 1917–2001 M.**

Nedaug težinome apie Alfonso Urbelio gyvenimo subtilybes, bet ir keli žinomi faktai liudija apie neeilinę asmenybę Lietuvos buriavimo ir jūreivystės istorijoje.

1939 m. Alfonsas Urbelis netikėtai prancūziškame buriavimo žurnale „Le Yacht“ rado skelbimą apie pigiai parduodamą dvistiebį 23 metrų ilgio ir 30 t vandentalpos burlaivį. Jis surinko jūrų skautų įgulą ir 1939 m. rugpjūčio 11 d. traukiniu per Vokietiją ir Belgiją išvyko į žvejų uostelį Sables di Oloni, esantį Prancūzijos Biskajos įlankos pakrantės centrinėje dalyje. Prancūzų žvejų pakrančių burlaivį už savo sutaupytas lėšas nusipirkęs A. Urbelis tikėjosi su nauju vardu ant borto („Baltoji Lelija“) parburiuoti į Klaipėdos ar Šventosios uostą, tačiau prasidėjęs karas pakeitė planus ir nubloškė kapitoną į Vakarus.

Galop, lietuvis jūrų skautas, entuziastingas buriuotojas, transporto laivų karininkas ir gražuolių klasikinių jachtų restauratorius savo gyvenimą sukūrė Jungtinėse Amerikos Valstijose. Alfonsas Urbelis 1993 m. rašė: „Beveik 50 metų pirkau ir restauravau įvairius burinius laivus labai žyriems asmenims, kurie visgi miršta ir yra užmirštami, o laivai po mano pastangų juos išsaugoti ir prikelti naujam gyvenimui toliau plaukioja...“ . O viskas prasidėjo nuo nedidelės valtelės, rastos Kauno savivaldybės kieme, ir svajonės apie „Baltąją Leliją“...

Tekstą parengė Romualdas Adomavičius





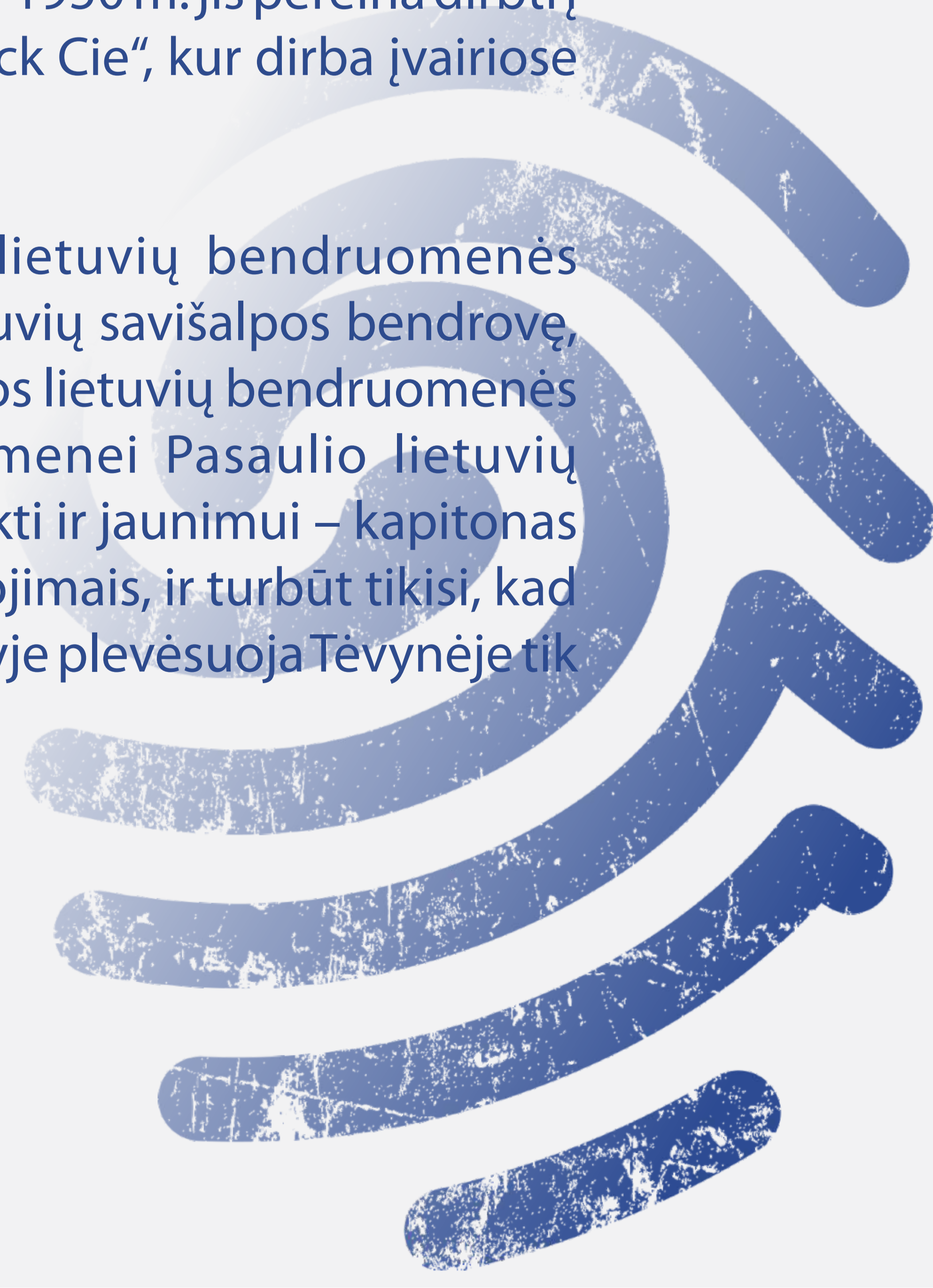
## ZIGMAS DOMEIKA, 1907–1965 M.

Tolimojo plukiojimo kapitonas Zigmus Domeika nusprendžia trauktis iš Lietuvos 1944 m.

Vokietijoje ilgai neužsibūna, bet ir laiko nešvaisto – spėja padirbėti ir užgimstančioje Jungtinių Tautų humanitarinėje iniciatyvoje UNRRA, kuri rūpinasi pabėgėlių ir perkeltųjų asmenų gerove, tai aktualu ir tūkstančiams lietuvių, atsidūrusių perkeltųjų asmenų stovyklose ir laukiančių, kur juos nublokš lemtis. Zigmą lemtis bloškia už vandenyno, tik ne ten, kur daugumą – ne į Jungtines Amerikos Valstijas, o piečiau – į Venesuelą.

Venesueloje jam pavyksta nenutolti nuo jūros – kapitonu jį pasamdo „Shell“ kompanija, viena didžiausių naftos gamybos kompanijų pasaulyje, tad lietuvis stoja ant dar vienos rūšies laivo – tanklaivio – kapitono tiltelio. Vis dėlto, karjera jūroje ilgai nebetrunka – 1950 m. jis pereina dirbti į JAV prekybos milžinę, investuojančią ir Venesueloje, „Sears & Roebuck Cie“, kur dirba įvairiose pareigose, tampa ir bendrovės akcininku.

Emigracijoje Zigmus Domeika aktyviai dalyvauja Venesuelos lietuvių bendruomenės gyvenime. Kapitonas gerbiamas už indėlį sukuriant Venesuelos lietuvių savišalpos bendrovę, joje užima valdybos pirmininko pareigas, o 1962 m. tampa Venesuelos lietuvių bendruomenės pirmininku, 1963 m. atstovauja Venesuelos lietuvių bendruomenei Pasaulio lietuvių bendruomenės seime Toronte. Išėiviai lietuvišką dvasią siekia perteikti ir jaunimui – kapitonas vadovauja lietuvių jūrų skautų skyriui, dalinasi savo patirtimi, pasakojimais, ir turbūt tikisi, kad vieną dieną ir jie kils ant kapitonų tiltelių, kad ves laivus, kurių laivagalyje plevėsuoja Tėvynėje tik slapta galinti beplevėsuoti trispalvė vėliava.





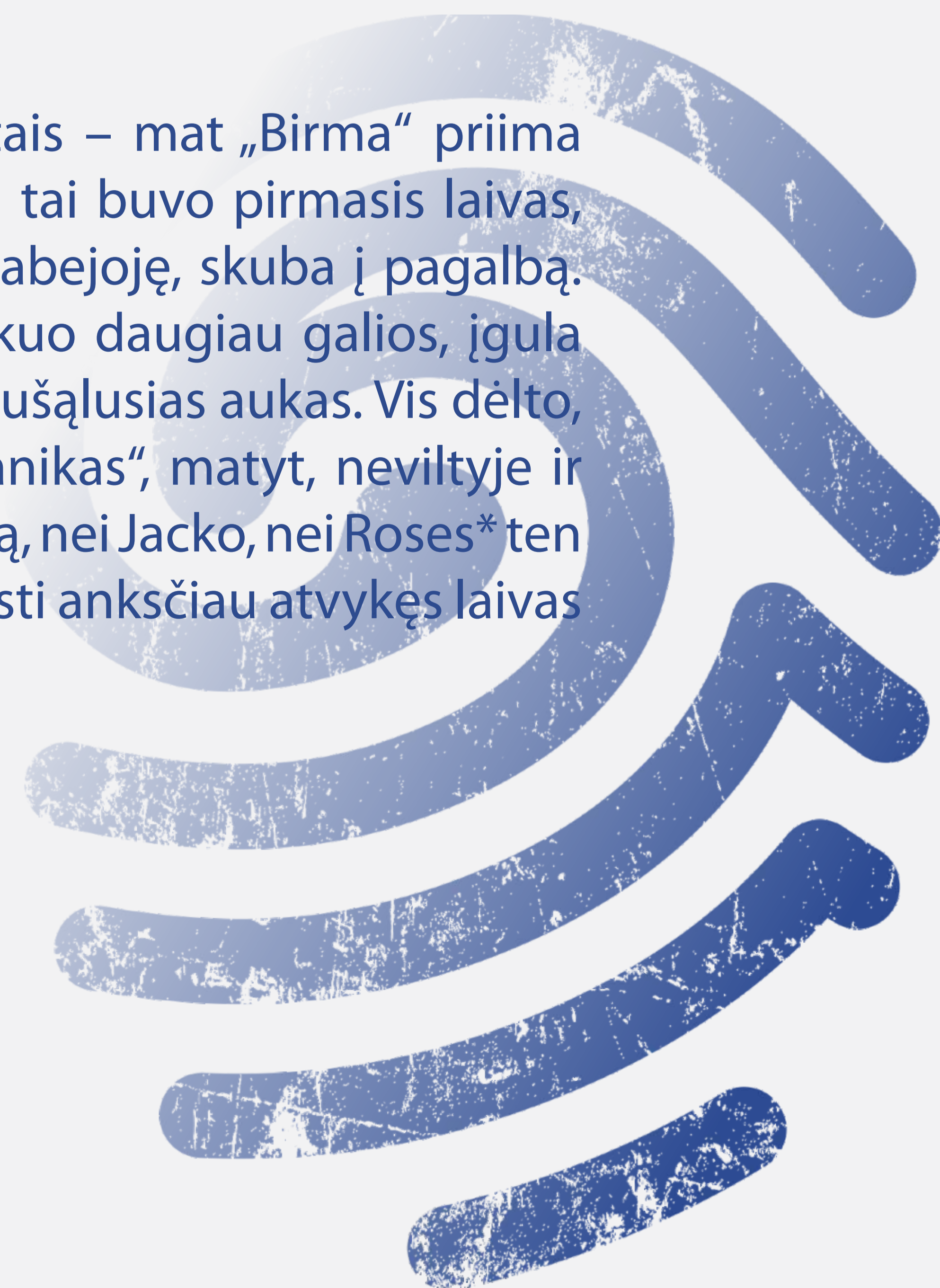
## LIUDVIKAS STULPINAS, 1871–1934 M.

Niekas nežino, kas buvo pirmasis Lietuvos jūrininkas, kas buvo tas žmogus šiame žemės lopinėlyje pirmasis metęs išsūkį bangų keteroms, vėjams ir srovėms – ir to niekada nesužinosime: šią paslaptį patikimai saugo Baltijos bangos ar pakrantės smėlynai. Tačiau mes žinome pirmąjį Lietuvos jūrų kapitoną – Liudviką Stulpiną.

Kapitono gyvenime buvo gausu nuotykių ir pavojų. 1910 m. Liudviko Stulpino vedamas laivas su 700 keleivių užplaukia ant uolų prie Škotijos, dėkui dievui – išvengta aukų, keleivius paėmė kitas garlaivis. Kita istorija – jau būdamas garlaivio „Birma“ kapitonas, jis Baltijos jūroje žiemą išgelbsti žūstančio vokiečių burlaivio įgulą, už tai apdovanojamas. Liudviko Stulpino vedami laivai plaukia pačiais įvairiausiais maršrutais, jis tampa vienu geriausių Rytų Azijos bendrovės laivyno kapitonu.

Žinoma, plačiausiai Liudviko Stulpino vardas nuskamba 1912 metais – mat „Birma“ priima skęstančio svajonių laivo „Titaniko“ nelaimės signalą (teigiama, kad tai buvo pirmasis laivas, pasikalbėjęs su katastrofą patyrusiu laineriu), ir, nei akimirkos nesuabejoję, skuba į pagalbą. Kapitonas paskiria 15 papildomų kūrų, kad laivo varikliai turėtų kuo daugiau galios, įgula pasiruošia, kad turės priimti, šildyti ir maitinti lediniame vandenyje sušalusias aukas. Vis dėlto, „Birma“ tolokai nuo tragedijos vietos – apie 100 jūrų mylių, o „Titanikas“, matyt, neviltyje ir panikoje, praneša netikslias koordinatas. Tad atvykęs į katastrofos vietą, nei Jacko, nei Roses\* ten neberanda – tik ledklanį. Likusius gyvus katastrofos liudytojus išgelbsti anksčiau atvykęs laivas „Carpathia“.

\* Jack'as ir Rose – personažai iš Jameso Camerono filmo „Titanic“.







## JUOZAS KAMINSKAS, 1907–1940 M.

Kas plaukia į jūras? Avantiūristai ir nuotykių ieškotojai! Ar ne taip dažniausiai žvelgiame į jūrų klajūnus?

Juozas Kaminskas 1929 m. pradėjo studijas Genujoje, Italijoje – Karališkajame šv. Jurgio jūrų institute. Pasirodo, Italijoje dar egzistavo fizinės bausmės! Tad Juozas yra pasakojęs, kad už maudynes atviroje jūroje šalia laivo labiau išdykavusius kursantus jų auklėtojas mušė diržu, dar vandenyje! Vis dėlto, 1932 m. institutą jis sėkmingai baigė ir iš Viduržemio jūros pakrančių į Lietuvą parkeliavo su tolimojo plaukiojimo diplomu.

Dar studijų metu pradėjo dirbti Klaipėdos uosto Trafiko skyriuje (buvo locmanų aspirantas), o grįžęs po mokslų – tapo laisvai samdomu šturmanu, buvo Klaipėdos uosto motorlaivio-vilkiko (laivo, kuris skirtas ištempti didžiuosius laivus nuo krantinių į reidą) „Pilot“ vadas. 1932 m. prisijungė prie Lietuvos jūrininkų sąjungos Klaipėdos skyriaus, tapo vienu iš žurnalo „Jūra“ steigėjų.

Uoste ir tarp bičiulių garsėjo kaip karšto būdo, kalbus, linkęs į avantiūras. Demonstruodavo savo italų kalbos gebėjimus, pozuodavo su elegantiška itališka uniforma ir kepure (kol nebuvo lietuviško laivyno, nebuvo ir lietuviškų unifromų). Taip pat buvo aistringas buriuotojas. Apie vieną jo nuotykį buriuojant Kuršių mariose pasakojo bičiulis – Salys Šemerys savo atsiminimuose: „Išplaukėme 11 val. ryto. Laimingai praplaukėme pro Šventosrikę ir pro Storąją Bertą <...>. Bet ties kokia dvidešimtąja boja atsitiko taip: kai buvome jau ant dviejų bojų perspėjamųjų linijos, sakau:

- Kapitone Kaminskai, būk protingas: neperplauk ribos! Jis man atkirto:
  - Dar nesame pasiekę liniją. Reik taupyti laiką ir vėją!
- Dar pora vėjo pūstelėjimų, – staiga – Bumt!... ir užsėdom ant seklumos...
- Na, kas dabar?
  - Nieko! Greit nusiirsim! – atsakė kapitonas“.



## **BENEDIKTAS MONKEVIČIUS, 1904–1942 M.**

Žmonės – kaip laivai. Vieni jų skrodžia vandenį ryžtingai, į šonus ritasi bangos, sūpuoja gretimus laivus ir dar ilgai lieka link horizonto nusidriekęs pėdsakas, o kiti praplaukia lėtai, tyliai, kartais net kitų kilvateryje ir apie jų gyvenimą lieka nedaug užrašų eilučių.

1940 m. kapitoną Benediktą Monkevičių, kaip ir visus kitus Lietuvos gyventojus, užklumpa Lietuvos okupacija. Karui įsisiūbuojant ir Vokietijai užpuolus Sovietų Sąjungą, kapitonas gavo nurodymą vesti laivą „Šiauliai“ iš Liepojos pro Rygą ir Pernu į Taliną. 1941 m. rugpjūtį laivas, evakuojant Taliną, paėmęs artilerijos diviziono kareivius, kaip sovietų laivų konvojaus dalis, plaukė į Hoglando salą Suomijos įlankoje. Išmanevravę pro minų laukus, kranto apšaudymus, pateko į vokiečių aviacijos antskrydį – laivą subombardavo, tačiau jis pilnai nenuskendo, tik įstrigo pakrantėje. Jūreiviai buvo išgelbėti ir nugabenti į Leningradą (dab. – Sankt Peterburgas).

Leningradas tuo metu – norimas vokiečių kėsnis. Nesugebėję miesto paimti šturmu, vokiečiai pradėjo Leningrado blokadą. Ši blokada paprastiems miesto gyventojams pirmiausia reiškė šaltį, badą ir mirtį, nesvarbu, kas tu esi – darbininkas, jūrininkas, mokytojas ar vaikas, pakankamai maisto turėjo tik sovietų funkcionieriui. Sovietai daro viską, kad išlaikytų miestą – NKVD ir kitos sovietinės represinės struktūros saiotėja, ieškomamos išdavikų, kenkėjų ir visokiausių kitokių priešų blokados žiedo viduje.

Lietuviška įgula – puikus taikinytis tokiai paieškai. Ir priešų suranda. Mat kažkas įskundžia kapitoną ir dar kelis įgulos narius, jog jie kalbėjo apie sovietų santvarkos blogybes ir netgi gailėjosi laivą iš Pernu pasukę ne į Taliną, iš kurio pradėtas paskutinis reisas, o į Švediją ir ten sulaukė karo pabaigos. NKVD tokių skundų tik ir laukė – 1942 m. vasarį suimamas ne tik Benediktas Monkevičius, bet ir bocmanas Andrius Daniulaitis bei dar keli lietuvių ir latvių laivų įgulų nariai (Stasys Runča, Teofilis Jurgaitis, Viktoras Puškaitis, Hardis Petersas). Jie apkaltinami, kad rengė „išdavikišką nelegalų kolektyvinį pabėgimą“. Tardymo metu, neatlaikę kankinimų ir mušimų, suimtieji ėmė liudyti vieni prieš kitus. Sovietiniam teismui tik to ir reikėjo – keturi iš suimtųjų, tarp jų ir Benediktas Monkevičius, buvo sušaudyti.



*Nepriklausomai  
širdčiai ne vieta po  
raudona vėliava  
1940 m.  
Feliksas Marcinkus*

## **FELIKSAS MARCINKUS, 1905–1961 M.**

Visi mes nujaučiame, kad vesti laivus ir kautis su jūra – sunku. Jūra ir vėjai – įnoringi, laivas – sudėtingas mechanizmas, įgula – sutrikusi ar net maištinga, o koks tad kapitonas? Regis, Felikso Marcinkaus portretas ir atskleidžia tą truputį kitokį kapitoną.

1939 m. Feliksas Marcinkus patyrė būsimos Lietuvos okupacijos skonį. Reiso į Leningradą (dab. Sankt Peterburgas, Rusija) metu, į garlaivį „Panevėžys“ netikėtai prisistatė NKVD (sovietinės represinės struktūros) atstovai ir areštavo laivo kapitoną. Jeigu paklausite „už ką?“, tai toje valstybėje areštuoti žmogų, net ir ne SSRS pilietį, nebuvo kažkas labai ypatingo. Pasirodo, NKVD norėjo paversti Marcinkų savo informatoriumi (juk artėjo didžiosios pasaulio dalybos, Lietuva – irgi ant stalo). Norėdamas atsikratyti saugumiečiais, Feliksas pasirašė bendradarbiavimo susitarimą, bet, vos grįžęs į Lietuvą, apie tai papasakojo „Lietuvos Baltijos Lloydas“ vadovybei ir pasakė, kad daugiau į Leningradą neplauksiąs. Šio sprendimo laikėsi tvirtai, nes suprato, kad sovietai jam tokio įžūlumo neatleis. Kitą sykį „Panevėžys“ atplaukė į Leningradą jau vadovaujamas kito jūrininko – Rapolo Čemeškos. NKVD vistai, tikėjęsi čia sulaukti Marcinkaus, liko it musę kandę.

Nežiūrint Leningrade nutikusios istorijos, Feliksas Marcinkus nesiruošė taikstyti su sovietine tvarka. 1940 m. liepą, sovietų tankams jau nužlegsėjus Lietuvos keliais, Marcinkaus vadovaujamame garlaivyje „Marijampolė“ I-asis šturmanas Liudas Serafimas paskubėjo iškelti raudoną vėliavą. Grįžęs į laivą, kapitonas liepė ją nuleisti, bet jūreiviai nepakluso – nežinia, ar buvo užsikrėtę komunizmo virusu, ar taikėsi įtikti naujajai valdžiai. Kapitonui liko vienintelis kelias – pasitraukti iš laivo.

