

IŠ LIETUVOS BURIAVIMO ISTORIJS



Žurnalistas Venantas Butkus.

LIETUVOS JŪRŲ JACHTKLUBAS

Venantas Butkus

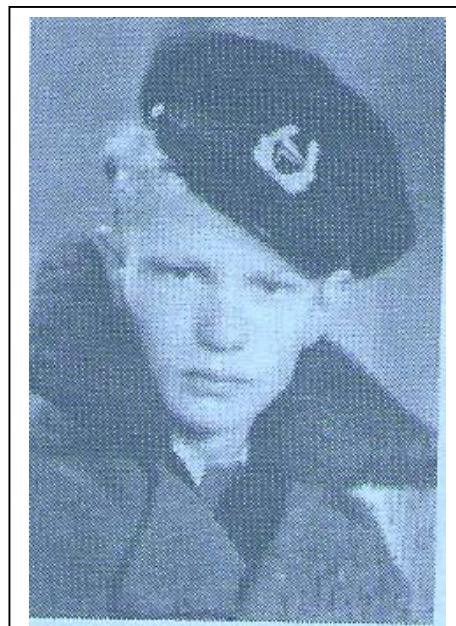
Šiandien beveik nebeliko tų buriavimo veteranų, kurie dar prisimena 1946-1950 metais Klaipėdoje veikusį Lietuvos jūrų jachtklubą. Tai buvo pirma ir vienintelė sporto organizacija, kuri, nepraėjus net metams po karo baigties, pradėjo kultivuoti buriavimą Lietuvoje.

„Plaukti būtina!“

Pirmąją pokario vasarą Smiltynė dėl joje likusių minų ir kitokių karinės technikos liekanų buvo uždrausta lankymui. Tačiau nutrūktgalviai berniūkščiai, kaip esu girdėjęs iš Osvaldo Kubiliūno, vienokiu ar kitokiu būdu

sugebėdavo persikelti per marias. Jie pirmieji ir aptiko vokiečių paliktas jachtas su kulkomis išvarpytais bortais ir nuniokotu takelažu. Šią žinią smalsuoliai paskleidė savo mokykloje (dabar Vytauto Didžiojo gimnazija).

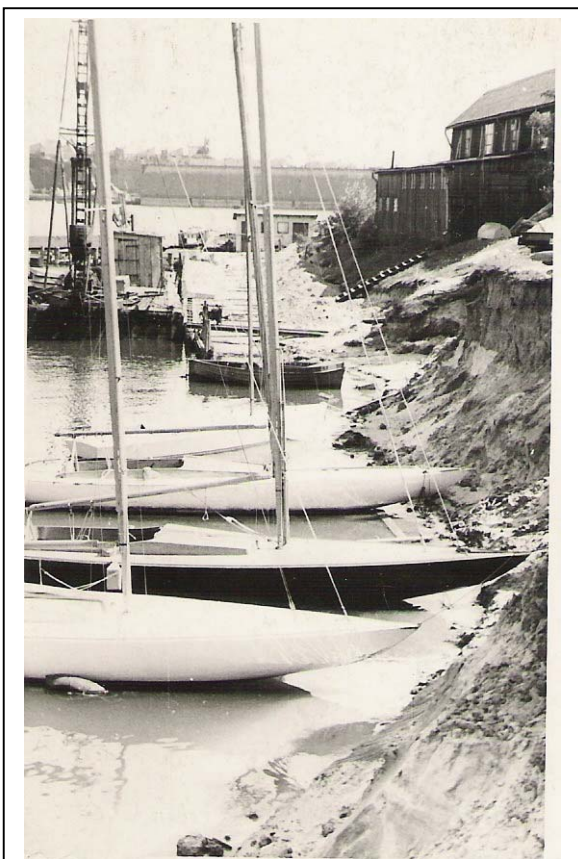
Iš prieškarinių buriuotojų Klaipėdoje buvo likęs tik gimnazijos mokytojas, poetas Salys Šemerys (tikroji pavardė – Šmerauskas). Jo garsioji jūrinė jachta „Tegu“ per visą karą saugiai išbuvo angare Šventosios uoste, bet atėję „išvaduotojai“ bemat ją apiplėšė – nulupo dvi tonas sveriantį švininį jachtos kylį, o padegus sandėlių, supleškino ir ten saugomus stiebus, takelažą bei visą vidaus įrangą. Laimingo atsitiktinumo dėka tuo metu Klaipėdos 1-joje gimnazijoje ką tik buvo pradėjęs mokytojauti ir kitas buriavimo entuziastas – Edvardas Ingaunis, prieš karą buriavęs vidaus vandenyse. Pro šių mokytojų ausis negalėjo praslysti jų auklėtinių parnešta žinia apie Smiltynėje rastas buvusio jachtklubo liekanas. Pasiilgę vėjo išpūstų burių palyginti dar jauni vyrai (Ingaunui – 32, Šemerui – 47) ilgai nesvarstydami nutarė, kaip ir romėnas Pompėjus, jog „Plaukti būtina!“, ir ėmėsi žygių atgaivinti buriavimą Klaipėdoje. Derėtis su valdžia ėmėsi jaunesnis ir ryžtingesnis E. Ingaunis.



Kapitonišką kepurę Osvaldas Kubiliūnas nešiojo dar būdamas gimnazistu. Ir, matyt, ne veltui, nes vienas pirmųjų pokario Lietuvoje gavo jūrinės jachtos kapitono diplomą.

Keista – miestas dar griuvėsiuose, kuriuos šalina

belaisviai vokiečiai, naujos valdžios įstaigos vos pradėjusios veikti, tačiau pedagogo siūlymas atgaivinti buriavimą buvo palaimintas. Jei legendos neklysta, esą E. Ingaunui net leidimas lankytis Smiltynėje buvo išduotas. O jau 1946 metų vasario mėnesį jis buvo paskirtas Lietuvos jūrų jachtklubo su filialu Trakuose viršininku. „Lietuvos jūrų jachtklubas yra metodiniu centru mokomojo ir sportinio vietos bei vidaus vandenyse ir jūrų plaukiojimą vykdanči kūno kultūros ir sporto organizacija“ – štai taip, nors ir nelabai sklandžiai, valdžios buvo nusakomas jachtklubo statusas.



Smiltynės jachtklubas po karo. Suremontuotos kelios jachtos, tačiau krantinių dar nėra.

E. Ingaunio dukra Jūratė Kalvaitienė išsaugojo įdomų to meto dokumentą. Tai Kultūros ir sporto komiteto prie LTSR Ministrų Tarybos pirmininko A. Šimano išduotas įgaliojimas, kuriame lietuvių ir rusų kalbomis rašoma: „Šiuo įgaliojamas Lietuvos TSR Jūrų Jachtklubo viršininkas drg. Ingaunis Eduardas, s. Felikso perimti Lietuvos TSR Jūrų Jachtklubo žinion vandens sporto reikmenis ir kitas priemones. Vietos partijos, komjaunimo ir kūno kultūros komitetai, vykdant minėtos sporto rūšies turto priėmimą, prašomos suteikti drg. Ingauniui Eduardui visokeriopa paramą“. Gavęs tokį valdžios „mandatą“, E. Ingaunis pradėjo dairytis būsimų bendradarbių, su kuriais galėtų atkurti jachtklubą.

Jachtklubo vairas – tarpukario buriuotojų rankose

„Ką kviestis į pagalbą?„ – suko galvą netikėtai Lietuvos jūrų jachtklubo viršininku tapęs pedagogas. Nacistinei Vokietijai 1939 metais užgrobus Klaipėdos kraštą, lietuvių buriuotojų Klaipėdoje nebeliko. Visos jų jūrinės jachtos buvo nuplukdytos į Šventąją ar išvežtos

kitur, o patys buriuotojai išsibarstė po visą Lietuvą ir buriavo tik vidaus vandenyse. Bet buriavimas Klaipėdoje ir tuomet nenutrūko. Čia vis dar buriavo vokiečių draugijos „Memeler Segel Verein“ (MSV) nariai, o karo pradžioje įkurdinus Klaipėdoje vokiečių povandeninių laivų flotilę, Kuršių Mariosse pamėgo buriuoti ir karo jūrininkai, pasisavinę Šventojoje laikytas lietuvių jachtas ir atsigabėnę savas.

Sovietinei armijai įsiveržus į Lietuvą ir artėjant prie Klaipėdos, prabangesnės MSV narių jachtos buvo išplukdytos arba laivais išgabentos į Vokietiją. Tačiau Klaipėdoje dar liko keletas sportinių ir nedidelių kreiserinių jachtų. Vienos jų skendėjo baseine, kitos – kaip papuola suverstos ant kranto. Angaras, skirtas laivams ir jų inventoriui laikyti, buvo gerokai apgriautas. Visa tai reikėjo sutvarkyti: angarą atstatyti, jachtas suremontuoti, baseiną išvalyti.

Jūrų jachtklubo viršininkas E. Ingaunis, jau užsitikrinęs savo kolegos Salio Šemerio paramą, toliau ieškojo apie buriavimą nusimanančių žmonių,



Jūrų jachtklube atgaivinta sena buriuotojiška tradicija – navigaciją pradėti šventine rikiuote.

kurie galėtų užimti Lietuvos jūrų jachtklubui skirtus etatus. Uoste rado dar prieškarinės Buriavimo mokyklos auklėtinį, buvusį karinio laivo „Prezidentas Smetona“ jūreivį Stanislovą Marcinkevičių, kuris nedelsdamas priėmė tokį pasiūlymą. Kino teatre dirbo buvęs Lietuvos prekybos laivyno jūreivis, garlaivių „Kretinga“ ir „Kaunas“ bocmanas Feliksas Vainoras, taip pat pasiilgęs jūrinės aplinkos. Kiek vėliau prie jų prisijungė Sigismundas Mačiukas, irgi turintis dar prieškarinio buriavimo patirties. Iš Kauno pavyko prisivilioti buriuotoją Stasį Žigarą. Taip, sakyčiau laimingo sutapimo dėka, susibūrė padorių, garbingų, geresnius laikus menančių ir senas buriavimo tradicijas gerbiančių, vyrų kolektyvas. Jie lengvai sutarė, nes visi prieš karą vienokiu ar kitokiu būdu buvo susiję su jūra ir buriavimu.

Jachtos iš baseino dugno

Pasiruošimą pirmam buriavimo sezonui Lietuvos jūrų jachtklubas, vadovaujamas E. Ingaunio, pradėjo iškart po oficialaus jo įkūrimo. 1946 metų vasaryje buvo pasirašytas įsakymas apie jachtklubo įkūrimą, o jau kovo 12 dieną, kaip liudija išlikę protokolai (dabar jie saugomi I. Simonaitytės bibliotekoje Klaipėdoje), įvyko pirmasis jachtklubo darbuotojų susirinkimas, kuriame buvo nutarta perimti savo žinion išlikusias jachtas, angarą, tris vilas ir pagalbinį ūkį, sudaryti išlaidų sąmatą ir išsirūpinti kreditų. Tą 1946 metų pavasarį posėdžiauta vos ne kas savaitę ir pagal tų laikų reikalavimus viskas buvo protokoluojama, todėl nesunku atkurti bent jau pagrindinius pirmuosius jūrų jachtklubo veiklos žingsnius.

Pirmiausia imta tvarkyti angarą ir remontuoti tas jachtas, kurios dar galėjo tikti buriavimui. Tarp jų buvo ir pats didžiausias burlaivis – dvistiebis gafelinis jolas, kurį, kaip karo grobį vokiečiai buvo atėmę iš lenkų ir atgabėję į Klaipėdą. Pasak „Budžio“ klubo prezidento Kosto Franko, kuris domėjosi šios jachtos istorija, jau tada iš Dancigo vilkikas ją atitempė su peršautu bortu ir nulaužtu grotstiebiu. Vietiniai vokiečių buriuotojai, pamatę, kad darbo daug, nutarė laivo remontą atidėti ateičiai, o bėgdami nuo rusų paliko likimo valiai. E. Ingaunio komanda burlaivį suremontavo ir pavadino jį „Raudonoji žvaigždė“. Iš baseino dugno buvo pakeltos ir suremontuotos kelios mažesnės vokiečių paliktos jachtos. Joms taip pat buvo suteikti nauji lietuviški ir jokio to meto politinio atspalvio neturintys pavadinimai – „Jūrvelnis“, „Gintaras“, „Žuvėdra“, „Stinta“, „Šiaurys“, „Jūratė“, „Gulbė“, o vieninteliam motorlaiviui – „Viltis“. Vėliau jų pavadinimai keitėsi. Buvusių ano meto buriuotojų atmintyje ilgiausiai išliko švertbotai „Kastytis“ ir „Untytė“, kilinė jachta „Jūratė“. Beje, Osvaldas Kubiliūnas savo atsiminimuose rašė, kad „Jūratė“ pirmoji baltai mėlyną Lietuvos jūrų jachtklubo vimpelą „išnešė į marias“.



Dvistiebis jachta „Raudonoji žvaigždė“ – didžiausia Jūrų jachtklubo jachta, kurios pilną įgulą sudarė 7 buriuotojai.

Dingo be pėdsakų

Žinodami, kad prieš karą Klaipėdos jachtklubas turėjo apie 30 įvairaus didumo jachtų, E. Ingaunio komanda bandė ieškoti dingusių laivų. S. Šemerys savo atsiminimuose rašė, kad pirmaisiais pokario metais Lietuvos jūrų jacht klubo atstovai E. Ingaunis ir S. Marcinkevičius lankėsi Liepojoje ir ten uosto kanale pamatė nugrimzdusią jachtą „Šaulys“, kuri iki karo priklausė Šaulių vandens sporto klubui. Lietuviai nutarė susigrąžinti kadaise mums priklausiusį burlaivį ir ėmėsi konkrečių žygių. Kaip liudija išlikę dokumentai, Latvijos respublikiniam jachtklubui buvo net pervesta 1000 rublių, kaip kompensacija už jachtos „išsaugojimą“, tačiau latviai, atrodo, nebuvo linkę taip lengvai atsisakyti lietuvių jachtos, nežinia kada ir kaip pas juos atsidūrusios. E. Ingaunis raštu kreipėsi pagalbos dėl jachtos atgavimo į Lietuvos respublikinį Kūno kultūros ir sporto komitetą, tačiau iš ten net atsakymo nesulaukė. Taip be pėdsakų dingo pati didžiausia tarpukario Lietuvos jūrinė jachta. Panašus likimas ištiko Santaros buriavimo klubo jachtas „Baltoji lelija“, „Gražina“, „Santara“ ir kai kuriuos privačių savininkų burinius laivelius.

Po baltojo trikampio sparnais



Edvardas Ingaunis pokario klaipėdiečius mokė buriavimo paslapčių.

Pasiryžę jau 1946-ųjų vasarą pakelti suremontuotų jachtų bures, jūrų jacht klubo vadovai iš anksto rūpinosi ir tuo, jog būtų ką į jas sodinti. Dar kovo mėnesį pradėti rengti buriavimo kursai. Iš pradžių jie vyko Klaipėdos miesto 1-ojoje gimnazijoje, kurią, matyt, pelnytai galima laikyti uostamiestyje atgimstančio buriavimo lopšiu. Čia dirbė pedagogai. E. Ingaunis ir S. Šemerys pasėjo buriavimo užkratą tarp moksleivių, kurie ir tapo pirmaisiais pokarinės

Klaipėdos buriuotojais.

Pavasarijant buriavimo kursai persikėlė į Smiltynę. Čia S. Marcinkevičius supažindindavo būsimojus buriuotojus su jachtų įranga, S. Šemerys mokė buriavimo paslapčių, varžybų ir burinių laivų prasilenkimo taisykles dėstė S. Žigaras, F. Vainoras rodė, kaip reikia rišti mazgus ir špleisuoti – sudurti virvių ir lynų galus, daryti kilpas.

Pirmaisiais buriavimo kursų lankytojais tapo moksleiviai, bet prieš tai jiems teko gerokai paplušėti ruošiant jachtas pirmam navigaciniam sezonui. Jas reikėjo ištraukti iš vandens, suremontuoti, nudažyti, nulakuoti, sulopyti bures, atnaujinti takelą. Vaikinai to darbo nesikratė ir beveik kasdien po pamokų keldavosi į Smiltynę. Tam jie turėjo net specialius leidimus.

Jacht klubo vadovai E. Ingaunis, S. Marcinkevičius, F. Vainoras, S. Mačiukas, pasak buvusių jų auklėtinių, sugebėjo įteigti, kad tikri buriuotojai ir jūreiviai visada privalo elgtis kilniai ir garbingai. Jaunuoliams buvo skiepijamos senos buriuotojiškos tradicijos, reikalaujama švaros ir tvarkingumo. Neperdedant galima tvirtinti, kad jacht klubas juos mokė, lavino ir grūdino. Todėl ir drausmė jacht klube buvusi pavyzdinė, nors šiaip jau pokario berniūkščiai prisigalvodavo visokiausių išdaigų.

Tik išklausius buriavimo kursus ir išplaukiojus tam tikrą valandų skaičių su burlaiviu,



Klaipėdos buriuotojų komanda, gynusi Lietuvos garbę Baltijos regatoje Leningrade.

jaunuoliai galėjo laikyti kvalifikacinius egzaminus. Pirmaisiais po karo paruoštais jachtų vairininkais tapo Osvladas Kubiliūnas, Viktoras ir Ferdinandas Rankaičiai, Juozas Rudys, Jonas Dvelys, Vilius Pakalniškis, Vytautas Rygertas. Jų būta ir daugiau, tik ne visų pavardės

išliko dokumentuose ir buriavimo veteranų atmintyje.

Atgimstantis buriavimas privilegio ir nemažai merginų. Nuo pat jūrų jachtklubo įkūrimo čia buriuoti pradėjo Dalilija ir Laima Zajauskaitės, kurios jau 1949 metais tapo respublikos čempionėmis. Domintis Klaipėdoje atgimstančio buriavimo istorija, ponia Laima man paminėjo ir daugiau merginų tuomet kėlusią bures. Tai – Elena Judžimaitė, Roma Ivinskaitė, Audra Liutkutė, Ada Lenkauskaitė, Nina Paškevičiūtė, Nijolė Kalvaitytė ir kitos. Aktyviomis buriuotojomis tapo ir Lietuvos jūrų jachtklubo vadovų žmonos – A. Ingaunienė, J. Marcinkevičienė, V. Mačiukienė. Šios merginos ir moterys kartu su vyrais gynė Lietuvos garbę sąjunginėse buriavimo pirmenybėse Leningrade, Taline ir Nikolajeve. Tiesa, tada mūsų buriuotojai prizinių vietų nelaimėjo, tačiau nebuvo ir tarp paskutiniųjų, nors buvo vos tik pradėję buriuoti.

Garbingas pėdsakas

Buriavimo entuziastų dėka, o jų vis daugėjo, Lietuvos jūrų jachtklubas vis tvirčiau stojosi ant kojų. Kasmet buvo rengiamos Klaipėdos miesto ir net Klaipėdos 1-osios gimnazijos, nuo kur ir prasidėjo buriavimo atgimimas uostamiestyje, pirmenybės. Labai



Klaipėdiečiai kitų respublikų buriuotojus visada stebindavo tradicine buriuotojų uniforma ir darnia rikiuote. Vėliavą neša F. Rankaitis, rikuotės priekyje – S. Marcinkevičius.

populiariomis tapo buriavimo sezono uždarymo šventės, buriuotojų rengiami paradai. Jūrų jacht klubo buriuotojai su koncertine programa plaukdavo į Juodkrantę ir Nidą. Šitų renginių siela, kaip tvirtina buriavimo veteranai, buvo jacht klubo mokomojo sportinio skyriaus viršininkas S. Marcinkevičius.



Iki šiol su pagarba prisimenami Klaipėdos buriavimo atgimimo pradininkai – O. Kubiliūnas, S. Marcinkevičius ir S. Mačiukas.

Paskutiniaisiais savo gyvavimo metais, kaip liudija 1950 metų rugpjūčio 22 dieną surašytas aktas, Lietuvos jūrų jacht klubas jau turėjo 14 įvairių tipų jachtų bei burinių valčių ir 4 burines ledroges. Tai nebuvo aukštos kokybės plaukiojantys pastatai (taip dar nuo tarpukario laikų buvo vadinami sportiniai ir pramoginiai laivai), daugeliui jų reikėjo rimtesnio remonto, naujų burių ir rangauto.

Mums verkiant reikėjo naujų sportinių jachtų, bet Jūrų jacht klubas jų

negaudavo, – prisimena buriavimo veteranas Juozas Rudys, nuolatinis sąjunginių buriavimo pirmenybių, vykusių 1949-1950 metais, dalyvis. – O štai įvairios sporto draugijos, pradėjusios kultivuoti buriavimą, inventoriumi buvo aprūpinamos geriau. Tad mes pradėjom savo jacht klubo vadovus agituoti, kad reikia glaustis prie „Žalgirio“ draugijos. Juolab, kad jos jaunieji buriuotojai, gavę keletą „Jorš“ tipo švertbotų, išsikūrė mūsų jacht klubo teritorijoje.

Permainos buvo neišvengiamos. 1950 metų gale Lietuvos jūrų jacht klubas buvo likviduotas ir visą jo materialinę bazę perduota „Žalgirio“ Klaipėdos jacht klubui. Iš pradžių Jūrų jacht klubo nariai, kuriems jau pats jų jacht klubo pavadinimas dvelkė marinistine romantika, į žalgiriečius žiūrėjo kreivai. Osvaldas Kubiliūnas, vienas aktyviausių Jūrų jacht klubo narių, vėliau savo atsiminimuose rašė: „... kai jacht klubas buvo panaikintas ir reikėjo pereiti į žalgiriečių gretas, ne vienam susidarė psichologinių sunkumų“. Tačiau juos sušvelnino tai, jog vadovauti „Žalgirio“ buriavimo bazei Klaipėdoje buvo paskirtas jiems gerai pažįstamas ir gerbiamas buvęs Lietuvos jūrų jacht klubo darbuotojas S. Mačiukas, kurį geru žodžiu ir iki šiol mini daugelis Klaipėdos buriuotojų.

Tik keturis metus gyvavo Lietuvos jūrų jacht klubas, tačiau jis įrašė gražų ir garbingą puslapį į Klaipėdos buriavimo istoriją.

Nuotraukų autoriai buriavimo veteranai E. Piekus ir J. Rudys.
Straipsnis buvo spausdintas dienraščio „Klaipėda“
priede „Jūra“ 2010 m. spalio-lapkričio mėn.