

KLAIPĖDOS UNIVERSITETAS

BALTIJOS REGIONO ISTORIJOS IR ARCHEOLOGIJOS INSTITUTAS

Valentinas Kulevičius, II kurso Baltijos šalių istorijos magistrantūros programos studentas

**LIETUVOS KAIP JŪRINĖS VALSTYBĖS KONCEPCIJA XX
AMŽIUJE: IŠTAKOS, RAIDA IR ĮGYVENDINIMAS**

Magistro baigiamasis darbas

Mokslinio darbo vadovas:

Prof. dr. Vygantas Vareikis

Klaipėda, 2019

Turinys

Įvadas	3
Šaltinių ir literatūros apžvalga	9
Sąvokos „jūrinė valstybė“ apibrėžimas geopolitikos kontekste ir taikymo Lietuvai problematiškumas	10
1. Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos ištakos	16
1. 2. Abiejų Tautų Respublikos tradicijos įtaka ir Palanga	21
1. 3. Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos ištakos: Jono Šliūpo atvejis	24
1. 4. Jūrinės valstybės idėjos kontūrai Ernesto Galvanausko prisiminimuose	28
2. Tarpukario laikotarpis (1918 – 1940 m.): jūrinės valstybės idėjos raida ir bandymas ją įgyvendinti	31
2. 1. Karinio jūrų laivyno kūrimo problemos tarpukario Lietuvoje kontekstas	38
3. Sovietmetis (1945 – 1990 m.): idėjos transformacijos ir panaudojimas komunistinio režimo ideologiniams bei propagandiniams tikslams Lietuvoje	41
3.1. Laikraščio „Tarybinė Klaipėda“ ideologiniai marinistiniai aspektai	44
3.2. Laikraščio „Lietuvos jūreivis“ ideologiniai marinistiniai aspektai	53
3.3. Sąvokos „jūrinė valstybė“ likimas sovietmečiu (1940 – 1990 m.)	66
4. Tarpukario Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos tęstinumas išseivijoje: alternatyva sovietiniam diskursui. „Lietuvos pajūrio“ atvejis	73
Išvados	76
Šaltinių ir literatūros sąrašas	78

Įvadas

Anot istoriko Algirdo Antanaičio, „nors Lietuvos valstybė geografiškai įeina į Baltijos jūros šalių regioną, būtina pastebėti, kad šioje srityje ji reikėsi mažiausiai iš visų kaimynių. Dėl tos priežasties mus pasiekusį marinistinį paveldą didžiaja dalimi kūrė ne Lietuvos, o kitų šalių ir valstybių atstovai. Būdama nuolatinėje kryžkelėje tarp didžiųjų kaimynių: Vokietijos, Rusijos ir Lenkijos, lėmusių daugelį istorijos posūkių, Lietuva, kaip kraštas ar kaip valstybė, ir pati vienaip ar kitaip dalyvavo tuose praeities įvykiuose, kurių materialinės ir rašytinės kultūros paminklai šiandien sudaro dalį Lietuvos jūrinės istorijos paveldo šaltinių.“¹ Tai galėtų paaiškinti, kodėl jūrinė tradicija Lietuvai ir lietuviams iki šiol tebėra „svetima“. Darytina prielaida, kad jūrinis paveldas Lietuvoje ne visada sulaukia deramo dėmesio, nes į Lietuvos istorinę tradiciją jūriniai klausimai įsikomponuoja tik labai fragmentiškai. Jūrinės idėjos Lietuvoje tiek dabar tiek tarpukariu buvo svarbios ne pačios savaime kaip kultūrinė tradicija ar mentaliteto dalis (skirtingai nei Anglijoje, Olandijoje, Skandinavijos šalyse), o tai, kuo remiantis buvo galima gauti ekonominės naudos, t.y. jūrinės idėjos buvo (ir yra) svarbios tik tiek, kiek jos padeda didinti šalies biudžetą arba stiprinti Lietuvos valstybingumą (tokia buvo ir yra šios idėjos specifika Lietuvoje). Būtent todėl kyla klausimas – ar įmanomas nuoseklus istorinis pasakojimas, skirtas Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos ištakoms ir raidai, o galbūt tai yra kelios skirtingos XX amžiaus tokio pasakojimo versijos? Verta pastebėti, kad beveik nėra tęstinumo tarp trijų ar net keturių Lietuvos kaip jūrinės valstybės XX a. laikotarpių. Iš esmės tai yra visiškai skirtingi laikotarpiai. Galbūt tai galėtų būti priežastis kodėl lietuvių mentalitete sunku aptikti jūrinių momentų. Sunku kalbėti apie istorinį procesą be pertrūkių; tiksliau būtų kalbėti apie vis naujas pradžias ir pabaigas (1918 – 1923 m., 1939/1940 m., 1945 m., 1990 m.). XX a. dėl įvairių aplinkybių nebuvo formuojama (ir negalėjo formuotis) vientisa nepertraukiama lietuviška jūrinė mintis, nors Lietuva tarpukariu turėjo potencialo tapti jūrine valstybe. Tokia nauja teorinė prieiga leistų šioje temoje paaiškinti daugelį dalykų. Naujų požiūrių į Lietuvos marinistinę istoriją skatina ieškoti ir, pavyzdžiui, paradoksus XX – XXI a. Šventosios uosto statybos atvejais. Istorija Šventosios uosto atveju tarsi yra linkusi kartotis: kaip ir tarpukariu, taip ir dabar Klaipėdos uostas yra svarbus ekonominis veiksnys, o Šventosios uostas merdi, yra apleistas, nėra pilnai išnaudojamos jo galimybės. Paradoksalu, tačiau tarpukariu į Šventosios uostą galėjo įplaukti didesnės grimzlės laivai nei dabar, nors šiuolaikinės techninės galimybės yra didesnės, o ekonominė situacija ir didėjanti krova Baltijos regione taip pat sudaro kur kas palankesnes galimybes uostui vystyti negu tarpukariu. Tai skatina kelti klausimus apie jūrinio mentaliteto ir jūrinės politikos specifiką

¹ ANTANAITIS, A. Tarybinių povandeninių laivų veikla II pasaulinio karo metais šiuo metu Lietuvai priklausančioje Baltijos jūros dalyje. In *Istorija*. Red. E. JOVAIŠA. T. 97. Vilnius, 2015, p. 47 – 65.

Lietuvoje bei ieškoti šio reiškinių istorinių priežasčių. Nors Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja dažniausiai siejama su tarpukariu, jūrinės valstybės sąvoka yra vartojama ir dabar. Tačiau nėra aišku kaip suvokti jūrinės valstybės sampratą sovietmečiu. Nors greičiausiai jokio idėjos tęstinumo nebuvo, vis dėlto negalima visiškai nubraukti sovietmečio žvejybos pramonės raidos ir ideologinio ėjimo į jūrą aspekto. Galbūt sovietmečiu Lietuva kaip ir anksčiau išliko žemdirbiška bei „uždaryta“ nuo jūros? LTSR laikotarpio marinistinis ideologinis aspektas istoriografijoje visiškai nėra tyrinėtas, todėl nėra aišku, ar buvo kokių nors tarpukario ideologinių tęstinumų ir ar sovietinės marinistinės ideologijos tebeveikia ir dabar. Tyrimų rezultatai rodo, kad tai buvo atskiras laikotarpis be jokio tęstinumo iš praeities ar projekcijos į ateitį. Egzistavo atskiras lietuvių išėivijos diskursas, kuris kūrė alternatyvą sovietiniam diskursui. Bet kokių atveju, galima teigti, kad XX amžiuje Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėją galima išskirti į tris (ar net keturis) atskirus ir skirtingus laikotarpius: laikotarpį iki Pirmojo pasaulinio karo, tarpukarį, sovietmetį ir periodą po nepriklausomybės atkūrimo. Apie nuoseklų tęstinumą kalbėti būtų sunku, yra tik tokia regimybė (viešajame diskurse – simbolinis ir labiau deklaratyvus Lietuvos jūriškumo ištakų ieškojimas tarpukariu, niekaip neapsisprendžiant Lietuva buvo jūrinė valstybė ar ne, ir ar dabar tokia yra ar nėra), todėl reikėtų kalbėti apie kiekvieno laikotarpio specifiką. Skirtingos epochos suteikia kitokią jūrinių dalykų sampratą, turinį ir konjunktūrą, todėl nusipelno atskiro tyrimo. Su tarpukariu dabartiniai laikai jūrinėje srityje turi bendro tai, kad jūriniai dalykai nėra apibrėžti, neturi gilesnių tradicijų bei tai, kad dažniausiai siejami tik su ekonomika arba politika. Taip pat vis dar nėra aišku kodėl XX a. Lietuvoje atsirado jūrinės valstybės idėja, jeigu dar XIX a. jūra Lietuvos gyventojų daugumai dar buvo menkai įdomi? Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja yra svarbi Lietuvos valstybingumui tuo, kad padėjo besikuriančiai Lietuvos valstybei nustatyti vakarines jos sienas. Jūrinės valstybės idėja ne tik padėjo įgyti pajūrio teritorijas, bet ir palietė (ar turėjo paliesti) ir kitas Lietuvos gyvenimo sritis: ekonomiką, politiką, kultūrą, mentalitetą. Tai buvo kur kas gilesnė ir sudėtingesnė idėja (galbūt netgi „civilizacinio“ lygmens), apėmusi ne tik „ėjimą prie jūros“, bet ir „ėjimą į jūrą“. Tai galėjo / turėjo transformuoti Lietuvos valstybę / lietuvių tautą. Nepaisant to, nėra tiksliai žinoma jūrinės valstybės sąvokos bei idėjos genezė. Atrodo, kad prie Lietuvos marinistinių temų dirbę autoriai, nors ir disponuodami turimais prieinamais šaltiniais ir istoriografija, dar nėra iki galo atlikę šio darbo. Daugiau ar mažiau yra žinomas XX a. ketvirtas dešimtmetis ir jo lūžiniai momentai jūrinių idėjų ir praktikų raidoje, tačiau einant gilyn į praeitį šie dalykai tampa vis sunkiau atsekami, todėl jie vis dar išlieka beveik netyrinėti.

Tyrimo mokslinė problema: Istoriofrafijoje nėra aiškaus ir apibendrinto jūrinės valstybės idėjos XX amžiuje Lietuvoje vaizdo, ir nors ilgus dešimtmečius vyksta įvairios diskusijos; geriau ištirtas

kol kas lieka tik tarpukario laikotarpis, tačiau vis dar nėra žinoma, iš kur ir kaip atsirado ši idėja (nėra ištirtos šios idėjos ištakos). Taip pat beveik visiškai nėra tyrinėtas Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos likimas 1940 – 1990 metų laikotarpiu.

Temos naujumas: Nepaisant to, kad buvo tyrinėtos kai kurios su Lietuvos laivininkyste ir jūreivyste susijusios temos (pavyzdžiui, Klaipėdos uostas ir jo raida², tarpukario Lietuvos karinis³ ir prekybinis laivynas⁴ ir t.t.), nėra atlikta gilesnio atskiro akademinio tyrimo, kuris būtų skirtas Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos visame XX amžiuje temai. Šis klausimas dažniausiai yra tarsi apeinamas, daugeliu atveju konstatuojant, kad Lietuva yra ir visada buvo jūrine valstybe (arba nepaisant visų įdėtų pastangų tokia niekad netapo). Nėra abejonių, kad Lietuvai jūriniai dalykai yra (arba bent jau turėtų būti) aktualūs, tačiau daugeliu atveju marinistinė tematika Lietuvos istorijos tyrimuose nėra nei populiari, nei prioritetinga, todėl Lietuvos jūrinė istorija turi daugybę „baltų dėmių“, tačiau ir jos laikui bėgant yra užpildomos naujais tyrimais.

Darbo aktualumas: 2009 metais Klaipėdoje išleistos knygos „Vėjas rėjose. Burlaivių epochos atspindžiai Lietuvoje“ pratarinėje yra akcentuojamas Lietuvos marinistinių temų aktualumas: „Burlaivių klestėjimo epocha išpaudė savo pėdsakus dabartinėje Lietuvos teritorijoje ir istorijoje. Šių sparnuotų laivų laikams mūsų krašte nebuvo skirtas didesnis dėmesys. Daugelis tyrimų, įžvalgų liko žinomi tik besidomintiems regionine istorija. Petro Dirgėlos romanuose ir Lietuvos istorikų darbuose labiau akcentuotas jūros geopolitinis veiksnys. Jūros įtaka Klaipėdos krašto ir Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės istorijoje dažniau apmąstoma tik ekonomikos, o ne kasdienybės, buities, gyvenamosios kategorijomis. <...> Praeities pažinimas atveria platesnį dabarties suvokimo ir veiklos horizontą, brėžia naujas ateities galimybes. Viena jų – iki šiol neįvertintas jūrinis kultūros paveldas Lietuvoje ir jo vieta tarpkultūriniame kontekste. <...> Gilėjantis jūrinės kultūros pažinimas keičia santykį su ja. **Lietuviški jūrinės istorijos puslapiai yra menkai žinomi ir neatspindėti kaip visuma.** [paryškinta V. K.]“⁵ Manytina, kad prieš dešimtmetį išsakyti teiginiai tebėra aktualūs ir dabar. Nors Lietuvoje per pastarąjį dešimtmetį ir pasirodė nemažai įvairaus pobūdžio knygų, skirtų marinistinėms – istorinėms temoms, manytina, kad šis tyrimų laukas vis dar nėra visiškai išsemtas⁶ o ir Lietuvos kaip jūrinės valstybės istorija XX amžiuje kol kas dar nėra parašyta. Stasys

² DEMERECKAS, K. *Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos istorija*. Klaipėda, 2001.; DEMERECKAS, K. *Klaipėdos uostas. Port of Klaipėda*. Klaipėda, 2007.

³ SURGAILIS, G. *Lietuvos karinis laivynas 1935 – 1940*. Vilnius, 2003.

⁴ ADOMAVIČIUS, R. *Jūrinis savarankiškumas. Lietuvos prekybos laivyno kūrimosi istorija (1921 – 1940 m.)*. Klaipėda, 2012.

⁵ *Vėjas rėjose. Burlaivių epochos atspindžiai Lietuvoje: straipsnių rinkinys*. Sud. D. ELERTAS. Klaipėda, 2009, p. 7.

⁶ BALČIUS, M. *Iš Šventosios praeities*. Palanga, 2016.; BALTUŠKA, R. *Baltijos jūra ir Lietuvos laivynas*. Vilnius, 2009.; *Karinės jūrų pajėgos. Istorijos metraštinis*. Ats. red. A. BRENCIUS. Vilnius, 2012.; JURKŠTAS, A. *Lietuvos švyturių istorija*. Klaipėda, 2017.; VAREIKIS, V.; BAREIŠA, E. *Technika ir Gamta: Klaipėdos uostas XIX a.*

Vaitekūnas teigia, kad „Po Antrojo pasaulinio karo Lietuvai buvo grąžintas Klaipėdos uostas ir didelė dalis pajūrio. Deja, penkis dešimtmečius lietuviai vėl buvo atstumti nuo jūros, įtikinėjami, kad jie yra tik „artojų tauta“. Atkūrus Nepriklausomybę, prasidėjo nauja Lietuvos kaip jūrų valstybės, era. Bet klausimas, ar esame jūros ar tik pajūrio tauta, lieka aktualus.“⁷ Ši citata rodo, kad Lietuvos istoriografijoje esama įvairių kontroversijų dėl Lietuvos kaip jūrinės valstybės vertinimo ir likimo, bet nėra abejojama dėl paties klausimo aktualumo. Remiantis šia citata galima išskirti kelias egzistuojančias kontroversines problemas: 1) nevienareikšmius sovietinio laikotarpio įtakos Lietuvos jūrininkystei ir laivininkystei vertinimus; 2) neabejojama, kad Lietuva yra jūrinė valstybė, tačiau abejojama ar lietuviai yra jūrinė tauta. Tokių kontroversijų yra ir daugiau. Pavyzdžiui, sovietinio laikotarpio jūrininkystės ir laivininkystės „lietuviškumo“ ar „nelietuviškumo“, „savumo“ ar „svetimumo“ suvokimo, interpretacijos bei vertinimo problematika. Todėl nemaža darbo dalis yra skirta sovietiniam laikotarpiui. Savelijaus Golubevo fotografijų knyga, išleista 2016 m., gali būti pavyzdys, kad vizualizuotos sovietinio laikotarpio marinistinės temos bei patirtys gali būti įdomios ir aktualios, vertos istorinių tyrimų. Įvadinėje knygos dalyje rašoma, jog „Savelijaus meninis palikimas – savotiškas jūros gyvenimo metraštis, vaizdais užfiksuota 1967 – 1986 metų laikotarpio jūrininkų bei žvejų kasdienybė, įamžintas vienas Lietuvos jūrinės pramonės žvejybos etapų. Tuo laikotarpiu žvejybos laivyno įmonėse laivų skaičius viršijo 150 laivų, o dirbančių skaičius – 10 tūkstančių darbuotojų.“⁸ Konstatuojama „Jau seniai nebėra dešimčių supjaustytų į metalo laužą ar kitaip pradangintų tarybų Lietuvos žuvų pramonės laivų. Tačiau jie „gyvi“ žūklavusių jūrininkų atmintyje. Ir ne tik. Laivai, žmonės, jūros vaizdai gyvena ir fotomarinisto, savo gyvenimą pašventusio jūrai ir fotografijai šviesaus atminimo Savelijaus Golubevo fotografijose.“⁹ Tai rodo, kad kiekviena Lietuvos kaip jūrinės valstybės epocha kelia įvairių kontroversijų, bet kai kurios iš jų tęsiasi viso XX amžiaus metu ir tebėra aktualios net ir XXI amžiaus pradžioje. Nėra atsakyta į klausimą ar jūrinė valstybė ir jūrinė tauta yra tas pats, nėra gilesnės šių sąvokų turinio analizės ir bandymo konkrečiau jas apibrėžti, nėra aišku ar Lietuva buvo ir ar yra jūrinė valstybė. Viešajame diskurse ir istoriografijoje išsčius dešimtmečius tęsiasi diskusija dėl lietuvių kaip „artojų“ ir kaip „jūrinės“ tautos „statuso“. Geografas Stasys Vaitekūnas teigia, kad „<...> pasakojimus apie lietuvius tik kaip apie žemdirbių tautą galima laikyti vienu iš mitų, kurio tikslas buvo atstumti lietuvius nuo jūros, įtikinti juos, kad kitos tautos yra labiau jūrinės, o lietuvių lemtis – būti žemdirbiais. Tie mitai stiprėjo vystantis

pabaigoje – XX a. pirmojoje pusėje. Klaipėda, 2014.; KRIKŠTOPAITIS, B. *Jūrų kelias: jūrų kapitono atsiminimai.* Vilnius, 2015.; GOLUBEVAS, S. *Žmogus ir jūra.* Klaipėda, 2016.; KAŽDAILIS, A. *Laivai ir jūrinikai.* Vilnius, 2014.; ASTIKAS, E. *Jūrų kapitono užrašai.* Klaipėda, 2015.

⁷ *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje.* Sud. V. SENČILA. Klaipėda, 2008, p. 88.

⁸ *Savelijus Golubevas: žmogus ir jūra.* Sud. SENČILA, V. Klaipėda, 2016, p. 6.

⁹ *Savelijus Golubevas: žmogus ir jūra.* Sud. SENČILA, V. Klaipėda, 2016, p. 167.

kapitalizmui, laisvajai rinkai ir konkurencijai, tai pat remiantis garsiųjų geopolitikų patarimais – neprileisti tautų prie jūrų, nes tai didžiųjų valstybių „privilegija“. Jie ypač gajūs buvo ir sovietiniais metais.¹⁰ Niekur nėra kalbama apie Lietuvos kaip jūrinės valstybės tęstinumo problemą: galbūt trys XX amžiaus epochos Lietuvoje šia prasme neturi visiškai nieko bendra? Galbūt jas reikėtų vertinti tik kaip atskirus ir savitus laikotarpius? O gal kaip tik esama tam tikrų dalykų (tendencijų, idėjų / ideologijų, požiūrių, įsitikinimų, nuostatų, stereotipų ir t.t.), kurie egzistavo tarpukariu, tačiau sovietmečiu išliko ir „atkeliavo“ iki dabartinių laikų? Šiame darbe yra tiriami trys laikotarpiai: 1) idėjos ištakos (iki 1923 m.); 2) tarpukario laikotarpis (1923 – 1940 m.); 3) sovietmetis (1945 – 1990 m.). Darbo tikslas nėra pateikti išsamią ir baigtinę problemos analizę; tai yra labiau siekis atskleisti jūrinės valstybės idėją ir jos raidą XX amžiaus Lietuvoje. Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos istorija XX amžiuje turi tris (keturis?) etapus su skirtingais kontekstais ir galimybėmis bei apribojimais: 1) iki 1923; 2) 1923 – 1939; 3) 1945 – 1990; 4) po 1990. Politiniai, tiksliau, geopolitiniai lūžiai „nubraukdavo“ tai, kas buvo pasiekta anksčiau, ir viskas prasidėdavo beveik „nuo nulio“. Tęstinumą galima įžvelgti nebent tik Klaipėdos miesto ir uosto istorijoje. Kiekvieno laikotarpio apribojimai ir galimybės veikė Lietuvos marinistines idėjas. Todėl tai labiau yra trys skirtingos idėjos, o ne viena evoliucionuojanti idėja trijuose laikotarpiuose. Verta pastebėti, kad valstybės tapimas jūrine valstybe priklauso ne tik nuo geografinių aplinkybių, tačiau ir nuo pačios valstybės siekio ir dedamų pastangų tapti jūrine valstybe. Galima išskirti politines, ekonomines ir intelektualines priemones šiam tikslui pasiekti; tačiau taip pat būtina gera jų tarpusavio sąveika bei šių jūrinės valstybės idėjų / vizijų realizavimas praktikoje. Apie tai, kad Lietuvoje vis dar labai trūksta supratimo apie jūrinės valstybės problemas, rodo Lietuvos spaudoje kasmet nuolat pasirodantys straipsniai, pavyzdžiui, apie jūrininkų ir / ar žvejų problemas ir kiekvienais metais vis sunkėjančią jų profesijos padėtį Lietuvoje, taip pat ir apie kitas jūrines temas, pavyzdžiui, apie kadetų mokyklos kūrimą Klaipėdoje: „Klajojančiu anekdotu tapo vieno buvusio valstybininko iš Vilniaus klausimas klaipėdiečiui: „O kaip jūs ten uždarote tuos jūros vartus?“ Tai esą tik parodo, jog sostinės žmonių supratimas apie jūrą ir Lietuvą, kaip jūrinę valstybę, daugeliu atvejų baigiasi ties paplūdimių ribomis ir Kuršių marių krantinėmis. Jūrinės valstybės sampratos ir jos būtinybės sklaida Lietuvoje sunkiai skinasi kelią nuo pat nepriklausomybės atkūrimo. Tad nekeista, kad Jūrų kadetų mokykla Klaipėdoje pradės veikti tik praėjus beveik trims dešimtmečiams, nors šios mokyklos steigimo idėja pradėta judinti dar prieš keliolika metų.“¹¹ Archeologas Gintautas Zabiela teigia, kad „su jūra susijęs dabartinėje Lietuvos teritorijoje esantis

¹⁰ *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Sud. V. SENČILA. Klaipėda, 2008, p. 87.

¹¹ DYKVIENĖ, A. Kadetų mokykla – jūrinės valstybės viltis? [interaktyvus], [žiūrėta 2019-05-09]. Prieitis per internetą: <<https://klaipeda.diena.lt/naujienos/klaipeda/miesto-pulsas/kadetu-mokykla-jurines-valstybes-viltis-905741>>.

paveldas didžiaja dalimi yra „svetimas“, bet tokio paveldo yra gausu kone kiekvienoje valstybėje, ir jis saugotinas kaip ir „savasis“. ¹² Tarpukariu netrūko idėjų kaip pabandyti Lietuvą „paversti“ jūrinė valstybe, tačiau trūko ekonominių bei politinių galimybių. Dabar netrūksta šių galimybių, tačiau labiausiai trūksta politinės valios ir jūros reikšmės suvokimo Lietuvos gyventojų ir Lietuvos valstybininkų tarpe, nors visos prielaidos tapti ir būti jūrinė valstybe yra. Jūrinio identiteto buvimas nėra įmanomas be tam tikrų tyrimų ir jų sklaidos, sąmoningo jūrinio mentaliteto formavimo ir jūrinės tradicijos ugdymo.

Tyrimo objektas: Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja XX amžiuje.

Tyrimo tikslas: Ištirti Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos ištakas ir raidą XX a. Lietuvoje trijų skirtingų laikotarpių metu (iki Pirmojo pasaulinio karo, tarpukariu, sovietmečiu).

Tyrimo uždaviniai:

- 1) Nustatyti galimas Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos ištakas bei atskleisti šios idėjos genezės prielaidas iki 1923 metų.
- 2) Išanalizuoti tarpukario laikotarpio jūrinės valstybės idėjos raidą ir jos įgyvendinimą Lietuvoje nuo 1923 iki 1940 metų.
- 3) Remiantis sovietinės spaudos analize nustatyti, kokie buvo sovietinio laikotarpio (1945 – 1990 m.) marinistiniai vaizdiniai ir ideologemos LTSR ideologiniame diskurse bei koks buvo jų turinys.
- 4) Išanalizuoti Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos tęstinumą išėivijoje pagal Kanados lietuvių leidinį „Lietuvos pajūris“.

Tyrimo chronologinės ribos: „trumpasis XX amžius“ (1914 – 1990 m.). Tyrimo pradžia: 1914 m. Pirmojo pasaulinio karo pradžia, o pabaiga: SSRS žlugimas 1990 metais. Pasirinkti 1990 m., nes 2000 m. yra „formali“ XX amžiaus pabaiga, bet jūrinės valstybės idėjos raidos požiūriu ji yra nieko nesakanti data – ji nerodo nei senųjų procesų pabaigos, nei naujų pradžios. Ideologiniai aspektai neturi griežtos chronologijos, todėl čia yra nustatytos tik apytikslės chronologinės ribos, kurios kartais buvo „apeinamos“. 1914 – 1990 m. pasirinkti kaip intensyviausio ideologemų kūrimo ir taikymo laikotarpis, nors galima įžvelgti įvairių šios problemos aspektų tiek anksčiau, tiek vėliau.

Tyrimo metodologija: Kritinė istoriografijos, periodikos, šaltinių analizė, sąvokų turinio analizė, naratyvinis, analizės bei sintezės metodai.

¹² ZABIELA, G. Jūrinis karinis paveldas Lietuvoje – praeities ir šiandienos retrospektyva. In *Gyvenimas tarp vandenu: Neringos architektūros paveldas ir kasdienybė*. Sud. D. PUODŽIUKIENĖ, I. VELIŪTĖ. Vilnius, 2018, p. 137.

Šaltinių ir literatūros apžvalga

Kadangi Lietuvos istoriografijoje Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja XX amžiuje dar nebuvo tirta (šiai temai nebuvo skirtas joks atskiras akademinis darbas), todėl egzistuojančioje istoriografijoje yra gana sunku atrasti teiginius, su kuriais būtų galima polemizuoti, jiems pritarti arba nepritarti šios temos kontekste. Lietuviškojoje istoriografijoje, skirtoje įvairioms marinistinėms temoms, daugiausia (nors yra ir išimčių) vyrauja faktografinio pobūdžio darbai, kuriems būdinga faktų gausa, tačiau neretai trūksta grynai teorinio pobūdžio konceptualių įžvalgų.¹³ Šio magistrinio darbo pagrindą sudaro trys informacijos šaltinių grupės, kurios papildo viena kitą:

1) archyviniai šaltiniai Tyrime buvo panaudoti Lietuvos Centrinio Valstybės Archyvo (LCVA) 1744-ajame fonde pavadinimu „Lietuvos jūrininkų sąjunga“ saugomi įvairūs nepublikuoti dokumentai. LCVA saugomas Lietuvos jūrininkų sąjungos fondas (f. 1744), kuriame laikomi dokumentai iš 1923 – 1941 metų laikotarpio. Fonde yra 1 apyrašas, sudarytas iš 50 apskaitos vienetų (50 bylų).¹⁴ Jie buvo panaudoti rašant darbo skyrių apie tarpukario laikotarpį.

2) periodinė spauda Šio tyrimo pagrindas buvo periodinė spauda. Rašant darbą buvo peržiūrėti šie prieinami laikraščių komplektai: „Tarybinė Klaipėda“ (1950 – 1979 m.); „Lietuvos jūreivis“ (1979 – 1998 m.); „Lietuvos pajūris“ (1960 – 1971 m.; 1982 – 1988 m.). Skyrius apie sovietmečio marinistinius aspektus buvo parašytas daugiausia naudojantis „Tarybinės Klaipėdos“ ir „Lietuvos jūreivio“ laikraščių medžiaga. Taip pat remiantis „Lietuvos pajūriu“ buvo parašytas skyrius apie Lietuvos kaip jūrinės valstybės tęstinumą lietuvių išėivijoje. Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos temai sovietmečiu ir išėivijoje atskleisti geriausiai tiko periodinė spauda, kadangi būtent joje geriausiai atsiskleidžia ideologiniai aspektai. Spauda suteikė tokių duomenų idėjos tyrimui, kokių šiais atvejais nebūtų galėję suteikti archyviniai šaltiniai (ypač sovietinio laikotarpio).

3) istoriografija Tyrime naudota mokslinė literatūra dažniausiai atliko pagalbinį vaidmenį; ji buvo vertinga dėl faktografinės medžiagos. Istorigrafija papildė archyvinius ir periodinės spaudos šaltinius tokiu būdu leisdama geriau suprasti ir atskleisti darbo temą. Istorigrafija, archyvinė medžiaga bei periodinė spauda buvo derinama tarpusavyje norint atlikti kaip įmanoma išsamesnį mokslinį tyrimą.

¹³ BALČIUS, M. *Iš Šventosios praeities*. Palanga, 2016.; BALTUŠKA, R. *Baltijos jūra ir Lietuvos laivynas*. Vilnius, 2009.; *Karinės jūrų pajėgos. Istorijos metraštinis*. Ats. red. A. BRENCIUS. Vilnius, 2012.; JURKŠTAS, A. *Lietuvos švyturių istorija*. Klaipėda, 2017.; VAREIKIS, V.; BAREIŠA, E. *Technika ir Gamta: Klaipėdos uostas XIX a. pabaigoje – XX a. pirmojoje pusėje*. Klaipėda, 2014.; KRIKŠTOPAITIS, B. *Jūrų keliais: jūrų kapitono atsiminimai*. Vilnius, 2015.; GOLUBEVAS, S. *Žmogus ir jūra*. Klaipėda, 2016.; KAŽDAILIS, A. *Laivai ir jūrininkai*. Vilnius, 2014.; ASTIKAS, E. *Jūrų kapitono užrašai*. Klaipėda, 2015.

¹⁴ Lietuvos jūrininkų sąjunga. LCVA, f. 1744, ap. 1, b. 1 – 50.

Kodėl LDK netapo jūrine valstybe? Lietuviškosios istoriografijos požiūris.

Istorikas Edvardas Gudavičius Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės įsitraukimą į Livonijos klausimo sprendimą tradiciškai aiškina daugiausia lietuvių bajorijos ūkiniais – ekonominiais ir valstybės geopolitiniais interesais. E. Gudavičius lakoniškai įvardijo uostų turėjimo būtinybės suvokimą, tačiau šio reiškinio aptarimas nebuvo plačiau išplėtotas: „Mikalojus Juodasis, 1552 m. apsilankęs Dancige, šio miesto padėtį ir reikšmę įvertino Lietuvos aktualijų požiūriu. Jis padarė išvadas, kad į rinkos santykius įsitraukiančiai Lietuvai yra svarbu turėti jūros uostų ir kokia reali perspektyva tai padaryti. Be abejo, ši mintis konkretizavosi silpstančios Livonijos įvaizdžiu.“¹⁵ Tokio pobūdžio apibendrinančios mintys pasirodo ir kitų autorių Lietuvos istorijos sintezėse. Pavyzdžiui, sintezės „Lietuvos istorija iki 1795 metų“ skyriuje pavadinimu „Baltijos jūra Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės istorijoje. Livonijos prijungimas“ teigiama, kad „Livonijos karas, pagreitinęs unijos su Lenkija sudarymą, buvo pirmasis Lietuvos valstybės karas dėl Baltijos jūros. XIII a. Vokiečių ordino išstumta iš Nemuno deltos žemių ir Klaipėdos Lietuvos valstybė 200 metų teritoriją plėtė į rytus ir pietus. Vytauto laikais LDK valdos pasiekė Juodosios jūros pakrantę, o prie Baltijos 1422 m. Melno taikos sutartimi su Ordinu jai buvo pripažintas tik siaurutis pajūrio ruoželis ties Palanga. Nesusietas upės arterija su kraštu, jis neturėjo didesnės įtakos ūkiniam šalies gyvenimui. Ekonomiškai LDK žemes su Baltijos jūros regionu XV a. siejo ne savas uostas, o Dauguvos ir Nemuno upės, kurių žiotys buvo svetimų valstybių teritorijose. <...> Prasidėjus Trylikos metų karui (1454 – 1466 m.) tarp Lenkijos ir Ordino dėl vakarinių Prūsijos žemių, LDK liko neutrali. Lietuvos vyriausybė, vadovaujama Vilniaus vaivados Jono Goštauto, neparėmė net žemaičių dalinių, savo iniciatyva 1455 m. užėmusių Ordinui priklausiusią Klaipėdą. <...> Prūsų, vakarinių lietuvių ir kitų baltų žemės, kurių likimu XV a. viduryje Lietuvos valstybės politikai nesidomėjo, liko Ordino valdžioje.“¹⁶ Jūrinės valstybės klausimas nėra pakankamai išsamiai tyrinėtas; dažniausiai jis yra suvokiamas LDK ekonominių ir geopolitinių procesų kontekste (kaip šio konteksto dalis, bet ne savarankiškas reiškinys). Lietuviškojoje istoriografijoje visiškai neatsižvelgta į galimą civilizacinių ir konfesinių aspektų įtaką formuojantis ankstyvųjų naujųjų laikų jūrinėms valstybėms – tai kol kas tai yra visiškai netyrinėtas dalykas. Protestantiškų šalių (Švedija, Anglija, Olandija, Danija, Norvegija, atskiros vokiečių kunigaikštystės, esančios Šventosios Romos Imperijos sudėtyje) ir atskirų kraštų (Kuršo kunigaikštystė) atvejai leidžia kelti prielaidą, kad tapimas jūrinėmis valstybėmis istoriškai galėjo būti susijęs ir tarpusavyje persipynęs su protestantizmu ir kapitalizmu. Pavyzdžiui, protestantiškoje Kuršo kunigaikštystėje klestėjo

¹⁵ GUDAVIČIUS, E. *Lietuvos istorija nuo seniausių laikų iki 1569 metų*. T. I. Vilnius, 2001, p. 573.

¹⁶ KIAUPA, Z.; KIAUPIENĖ, J.; KUNCEVIČIUS, A. *Lietuvos istorija iki 1795 metų*. Vilnius, 2000, p. 218 – 219.

laivyba ir prekyba¹⁷; tuo metu katalikiškoje ATR laivyno klausimui nebuvo skiriamas deramas dėmesys, o kapitalizmas plėtojosi lėtai. Tačiau tam reikėtų atskiro tyrimo (paneigiančio arba įrodančio šią prielaidą). ATR nespėjo įsijungti XVI – XVIII a. vykusius globalius procesus, todėl netapo jūrine valstybe. Tapimas jūrinėmis valstybėmis buvo būdingas to laikotarpio bruožas. Kitas tapimo jūrinėmis valstybėmis etapas buvo XIX – XX a. Anot istoriko Edmundo Rimšos, „Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės istorikai, minėdami Vytauto laikus, nepamiršta vaizdžiai pabrėžti, kad tuomet mūsų valstybė buvo nuo jūros iki jūros. Deja, tas siauras ruoželis prie Baltijos jūros ties Palanga didesniau uostui netiko, o apie Juodąją jūrą, kur nuolat vyko susidūrimai su totoriais, net neverta kalbėti. <...> Šiandien galima kalbėti apie 6 Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės miestus, kurių herbams valdovai suteikė burlaivius ir burvaltes.“¹⁸ Tai rodo, kad jūrinės kultūros atspindžiai LDK (palyginus su tuometine Europa) buvo minimalūs. Dominuojančio tradicinio lietuviškosios istoriografijos naratyvo teiginių pavyzdys galėtų būti ši citata: „Lietuvos didžioji kunigaikštystė susikūrė ir plėtėsi kaip žemyninė valstybė. Ji tik siauru ruožu ties dabartine Palanga siekė Baltijos jūrą, o Vytauto laikais – siekė tiek Juodąją jūrą. Deja, nebandyta jūrų krantuose įsitvirtinti ar kurti uostus. Baltijos pajūris nuo XIII a. buvo valdomas Vokiečių ordinų, ir visa jų veikla buvo vykdoma per pajūryje įkurtus uostus. Lietuvos didžiosios kunigaikštystės veiklos jūroje nedidelės istorinės išimtys, kaip kad Salacgrivos jūrų mūšis 1609 m. ar Šventosios uosto veikla 1679 – 1701 m., padėties nepakeitė. <...> Ikivalstybiniais laikais (geležies amžiuje – I – XIII a.) dabartinėje Lietuvos pakrantėje, tik nedidelė dalis, kurios priklausė Lietuvos didžiajai kunigaikštystei, gyveno kuršių gentis. Kuršius XIII a. viduryje prijungė Ordinas, 1252 m. strategiškai svarbioje vietoje pastatęs Klaipėdos (Memelio) pilį. Visa tolesnė pajūrio istorija iki pat I Pasaulinio karo pabaigos buvo skirtingu laiku įvairiai besivadariusios vokiečių valstybės teritorija. Lietuvos didžiajai kunigaikštystei priklausė tik siauras Palangos – Šventosios pakrantės ruožas, kuriame kariniu požiūriu įsitvirtinti nebandyta.“¹⁹ Ši citata parinkta kaip pavyzdys, kuriame koncentruotai atsispindi pagrindinės ir dažniausiai pasitaikančios lietuviškosios istoriografijos nuostatos LDK kaip jūrinės valstybės klausimu. Lietuviškojoje istoriografijoje egzistuoja pagrįsta nuomonė, kad LDK nebuvo jūrinė valstybė. Galima konstatuoti, kad iki XX amžiaus Lietuva nebuvo jūrinė valstybė, o lietuviai – jūrine tauta. Tačiau XX amžiaus situacija kelia kontroversiją, kadangi šiame amžiuje jūrinės valstybės idėja turėjo bent tris skirtingus etapus; tai nebuvo viena evoliucionuojanti idėja. Todėl istoriografijoje nėra vieningo sutarimo dėl to, ar Lietuva XX amžiuje tapo jūrine valstybe.

¹⁷ BUTKUS, A. *Latviai*. Kaunas, 1995, p. 27 – 28.

¹⁸ RIMŠA, E. Burlaiviai sfragistikoje ir heraldikoje. In *Vėjas rėjose. Burlaivių epochos atspindžiai Lietuvoje: straipsnių rinkinys*. Sud. D. ELERTAS. Klaipėda, 2009, p. 181.

¹⁹ ZABIELA, G. Jūrinis karinis paveldas Lietuvoje – praeities ir šandienos retrospektyva. In *Gyvenimas tarp vandeny: Neringos architektūros paveldas ir kasdienybė*. Sud. D. PUODŽIUKIENĖ, I. VELIŪTĖ. Vilnius, 2018, p. 136 – 137.

Jūrinės valstybės idėja klasikinės geopolitikos kontekste

Tarpukariu karinis (ir net prekybinis) laivynas buvo vienas iš svarbiausių galios ir prestižo elementų. Pasaulyje, kuriame dar neegzistavo branduolinis ginklas, karinis ir prekybinis laivynas buvo turbūt svarbiausia ekonominės, karinės bei politinės galios prielaida. Jūrų keliai net ir šiais laikais yra pigesni ir svarbesni už daugelį sausumos kelių. Todėl sėkminga geostrategija ir dabar nėra įmanoma be laivyno ir jūrų kelių kontrolės. Terminas „jūrinė valstybė“ yra sutinkamas dar Antikos laikais (kaip ir įvairių klasikinių autorių diskusijos dėl šio termino), tačiau dabartinę savo prasmę šis terminas įgavo tik XIX amžiuje. Verta pastebėti, kad antikinė šio termino reikšmė nėra tapati šiuolaikinei jo reikšmei. Vienas svarbiausių šiuolaikinių ir antikinių autorių skirtumų yra tas, kad kai kurie antikiniai autoriai bandė vertinti jūrinės galias ir pagal moralinę kategoriją (t.y. manė, kad „kontinentiniai“ politiniai dariniai esą moraliniu požiūriu yra pranašesni už „jūrinius“). Pavyzdžiui, „Platono manymu, geriausia vieta miestui būtų ne pajūryje – dėl užsienio prekybos demoralizuojančio poveikio [paryškinta V. K.] ir ypač dėl to, kad užsienio prekyba – tai laivynas, o laivynas – tai demokratiškos masių galia. Toks požiūris remiasi Atėnų istorija, o piktnaudžiavimo laivyno galia smerkimas susijęs su ankstesniu Spartos piktnaudžiavimo karine jėga pasmerkimu. Idealu laikoma iš esmės agrarinė bendruomenė, įsikūrusi pakankamai derlingoje, bet akmenuotoje žemėje, nes tik tokia žemė galinti išugdyti tvirčiausius ir nuosaikiausius gyventojus. Tai primena XVIII a. teoretikų žavėjimąsi šveicariais ir rodo tokį pat nepasitikėjimą vertelgiškumu bei industrializmu.“²⁰ Tokių pavyzdžių Antikoje būta ir daugiau; šiam klausimui yra skirtas atskiras straipsnis, analizuojantis įvairių senovės graikų autorių požiūrį į jūrinę valstybę kaip fenomeną.²¹ Kitame straipsnyje šis fenomenas analizuojamas ne tik graikų, bet ir romėnų mąstyme.²² Pavyzdžiui, „Ciceronas aiškina keturis pagrindinius negatyvius jūrinių miestų aspektus. Pirma, priešų atakos iš jūros grėsmė. Antra, tradicinių papročių degeneracija, sukelta atvykstančių pirklių su naujomis ir pavojingomis idėjomis. Trečia, miestas gali nukentėti demografiškai jeigu jo piliečiai persikels į kitas šalis, patraukti greitų pinigų gavimo troškimo prekybos dėka, ir apleis tradicines gerų piliečių užsiėmimus (žemės įdirbimą ir karybą). Galiausiai, jis pabrėžia asketiškų tradicinių papročių sugedimą, kurio priežastis yra jūrų pirklių dėka atsiradusios prabangos prekės.“²³ Kita vertus, antikiniai jūrinės veiklos vertinimai nebuvo vien tik neigiami, nes tiek Platonas, tiek Aristotelis, vėliau ir Ciceronas vertino „kontaktą su jūra kaip žalingą miesto politikai ir moralei,

²⁰ SABINE, G. H. *Politinių teorijų istorija*. Vilnius, 2008, p. 108 – 109.

²¹ MOMIGLIANO, A. Sea-Power in Greek Thought. *The Classical Review*, 1944 May, p. 1 – 7.

²² CRISTOFORI, A. The maritime city in the Graeco-Roman perception. Carthage and Alexandria: two emblematic examples. In *The Sea in European History*. Ed. by L. FRANCOIS, A. K. ISAACS. Pisa, 2001, p. 1 – 24.

²³ CRISTOFORI, A. The maritime city in the Graeco-Roman perception. Carthage and Alexandria: two emblematic examples. In *The Sea in European History*. Ed. by L. FRANCOIS, A. K. ISAACS. Pisa, 2001, p. 7.

bet, nepaisant to, būtina reikiamų prekių importui ir miesto produkcijos eksportui“.²⁴ Moderniųjų laikų autoriai atsisako tokių grynai „moralinio“ pobūdžio vertinimų ir susitelkia į kitokio pobūdžio problematiką pabrėždami jūros suteikiamą galią ir naudą bei akcentuodami jūrinių tautų ir / ar valstybių „civilizacinį pranašumą“. Nors tiek geopolitikos disciplinos, tiek jūrinės valstybės idėjos ištakų galima ieškoti ir rasti dar Antikoje, modernia forma šios tarpusavyje susijusios idėjos pasirodė tik XIX amžiuje. „Jūrinė valstybė“ yra viena pagrindinių klasikinės geopolitikos kategorijų. Klasikinė geopolitika iškėlė teoriją, kad dėl viešpatavimo pasaulyje nuolat vyksta „jūrinių“ ir „kontinentinių“ valstybių kova. Tiek „jūrinės“, tiek „kontinentinės“ valstybės stengiasi užvaldyti vadinamąjį „rimlandą“ – zoną, skiriančią „pasaulio salą“ nuo „jūrinių pakraščių ir salų“ zonos. Ši teorija buvo sukurta ir plėtojama JAV ir Britų Imperijoje. Iš esmės tai yra geostrateginį požiūrį į pasaulį ir jo užvaldymą išreiškianti teorija, kuria remiantis buvo vykdoma šių valstybių užsienio politika XIX ir ypač XX amžiuje (labiausiai Pirmojo ir Antrojo pasaulinio karo metais bei Šaltojo karo metu).²⁵ Pirminis jūrinės valstybės sąvokos turinys yra tiesiogiai susijęs su didvalstybių tarptautine politika ir imperializmu. Po Pirmojo pasaulinio karo situacija pasaulyje pasikeitė, nes visos imperijos (išskyrus Britų Imperiją) subyrėjo, o jų vietoje atsirado naujos mažesnės valstybės. Imperijų pusiausvyra ir kolonijomis pagrįstai sistemai buvo būdinga kitokia ekonomika, nei susiformavusi po Pirmojo pasaulinio karo. Naujos valstybės siekė gauti priėjimą prie jūros ir tapti jūrinėmis valstybėmis tam, kad būtų užtikrinti jų ekonominiai – ūkiniai poreikiai bei politinis ir ekonominis savarankiškumas. Šiame kontekste klasikinei geopolitikai būdinga jūrinės valstybės samprata pakito ir įgavo naujų reikšmių. Tai matyti ir geografo Kazio Pakšto mintyse (kurios, nors ir remiasi klasikine geopolitika, iš esmės yra pritaikytos Lietuvos atveju). Todėl galima teigti, kad nors norint suprasti jūrinės valstybės sąvoką ir yra būtina remtis klasikine geopolitika, vien tik šios disciplinos neužtenka tam, kad būtų galima išsiaiškinti, ką ši sąvoka reiškė (ar galėjo reikšti) tarpukario Lietuvos viešajame diskurse. Grįžtant prie klasikinės geopolitikos, galima pasakyti, kad tiek Rusijos imperija, tiek Sovietų Sąjunga įvairių geopolitikos autorių tradiciškai yra priskiriamos prie kontinentinių valstybių, nepaisant to, kad šios valstybės turėjo tiek prekybinį, tiek karinį laivyną. Tai rodo, kad jūrinės valstybės samprata nėra tokia paprasta ir akivaizdi, kaip kartais gali atrodyti, todėl vien tik klasikinės geopolitikos jai paaiškinti neužtenka (ypač Lietuvos atveju, kuris jūrinės valstybės temoje yra gana sudėtingas netgi regioniniame kontekste). Čia ypač tampa akivaizdu, kad jūrinė valstybė yra kompleksinis reiškinys, sudarytas iš daugelio tarpusavyje susijusių elementų.

²⁴ CRISTOFORI, A. The maritime city in the Graeco-Roman perception. Carthage and Alexandria: two emblematic examples. In *The Sea in European History*. Ed. by L. FRANCOIS, A. K. ISAACS. Pisa, 2001, p. 9.

²⁵ VAREIKIS, E. *Tarptautinis ir nacionalinis saugumas*. Vilnius, 2005, p. 56 – 66.; LAURINAVIČIUS, Č.; MOTIEKA, E.; STATKUS, N. *Baltijos valstybių geopolitikos bruožai. XX amžius*. Vilnius, 2005, p. 32 – 38.

Sąvokos *jūrinė valstybė* apibrėžimas ir jos taikymo Lietuvai problematiškumas

Lietuviai (skirtingai negu latviai ar estai), nesiformavo kaip jūrinė tauta. Tai nulėmė įvairios objektyvios istorinės priežastys. Klausimas ar Lietuva yra jūrinė valstybė yra labiau filosofinis, nes nėra aiškaus sąvokos „jūrinė valstybė“ apibrėžimo. Kiekviena disciplina siūlo skirtingus jūrinės valstybės apibrėžimus. Geografija apibrėžia tik pagal ribojimąsi su jūra. Geopolitika pateikia tikslesnį jūrinės valstybės apibrėžimą. Tačiau problema ta, kad geopolitikoje terminas jūrinė valstybė yra siejamas su didvalstybių imperialistine politika, kurioje jūra yra pasitelkiama didžiųjų valstybių geostrateginių vizijų formavimui ir jų įgyvendinimui. Tai netinka naujai susikūrusioms Baltijos šalims, nes jos neformavo globaliosios geostrategijos, kadangi neturėjo tam galimybių. Todėl, nors geopolitinis turinys iš esmės išliko ir toliau buvo svarbus, sąvokos turinys buvo modifikuojamas jam suteikiant naujas prasmes. Pavyzdžiui, kai K. Pakštas naudojo sąvoką „jūrinė valstybė“ Lietuvos atvejui, jis šiai sąvokai suteikė kiek kitokį turinį nei pagrindiniai geopolitikos teorijų kūrėjai. Šis turinys nėra visiškai tapatus klasikinių geopolitikos teorijų autorių suteiktam turiniui, nors Pakštas ir buvo susipažinęs su jų veikalais (jų pavardės yra minimos Pakšto tekstuose²⁶; tačiau taip pat minimos ir Jono Šliūpo knygelėje²⁷). Labiausiai tai tinka Lietuvos atveju, tačiau yra pagrindo manyti, kad tai tinka ir Latvijai, Estijai, Suomijai bei Lenkijai. Šiose šalyse labiau nei globali geostrategija ir jos formavimas (pirminė klasikinės geopolitikos užduotis) buvo iškeliami ekonominiai, politiniai bei iš dalies socialiniai motyvai, o geopolitika tik regioninio lygio; jūriniai dalykai buvo siejami su naujųjų valstybių saugumu, ekonominiu ir politiniu savarankiškumu ar net išlikimu. Todėl galima kalbėti apie naujų valstybių bandymo tapti jūrinėmis valstybėmis procesą, kurį skatino natūralūs ūkiniai – ekonominiai poreikiai. Jūrinė valstybė taip pat gali būti suprantama kaip tradicinis istoriografinis terminas, taikytas ankstyvųjų naujųjų laikų protestantiškoms valstybėms: Anglijai, Olandijai, Švedijai ir kitoms. Bendrai Lietuvos – Lenkijos valstybei šis terminas nėra taikomas, kadangi katalikiškoje žemdirbiškoje ATR kapitalistiniai santykiai nesiplėtojo tiek, kiek jūrinėse protestantiškose valstybėse, todėl nebuvo didesnio poreikio plėtoti jūrinius dalykus, kurie buvo tiesiogiai susiję su prekyba. Galimą teigiamą protestantizmo įtaką jūrinėms valstybėms liudija konkretūs faktai, pavyzdžiui, kad 1560 m. Danijoje prasidėjo švyturių statymas išilgai pakrantės, o Danijos karalius Frederikas II įkūrė Švyturių tarnybą (jau po reformacijos).²⁸ Lietuvoje galima atrasti tiek jūrinės, tiek kontinentinės valstybės bruožų. Tolimojo

²⁶ PAKŠTAS, K. *Baltijos jūra: jos fizinė ir antropogeografinė studija*. Klaipėda, 1934, p. 59. Pavyzdžiui, čia Kazys Pakštas cituoja to meto vokiečių geopolitiką F. Ratzelį ir pateikia išnašą į cituojamą jo veikalą.

²⁷ ŠLIŪPAS, J. *Šis-tas iš pasaulinės prekybos istorijos. Straipsnių rinkinys parupintas Dro. JONO ŠLIŪPO*. Biržai, 1922, p. 172.

²⁸ JURKŠTAS, A. *Lietuvos švyturių istorija*. Klaipėda, 2017, p. 45 – 46.

plaukiojimo kapitono Eimučio Astiko knygoje „Jūrų kapitono užrašai“ rašoma: „Kas mes, lietuviai, esame – jūrų tauta ar tik pakeleiviai, amžių tėkmės priplakti prie Baltijos, kuriems lemta į jūrą žvelgti tik nuo kranto? Diskusijos šia tema gali priminti scholastų ginčą dėl Dievo buvimo. Tikintieji Dievo buvimu neabejoja, o užkietėję ateistai jo egzistavimo ženklų niekada nepastebės. Taip ir su jūra – ją mylintys regi veržliai plėtojama Klaipėdos uostą, laivus su Lietuvos vėliava, jachtklubus, mūsų aukštąją jūreivystės mokyklą, unikalų muziejų Kopgalyje. Tai – akivaizdūs jūrų valstybės simboliai.“²⁹ „Kas yra Lietuva – jūrų valstybė ar tik šalis prie Baltijos jūros? Dėl to laužomos ietys, svarstoma, ar neklydo praeities valdovai, girdę savo žirgus Juodojoje jūroje. E. Astikas sielojasi dėl nepakankamo visuomenės dėmesio Lietuvos jūrinėms tradicijoms ir laivynui, ragina lietuvius veidu gręžtis į jūrą. Tačiau padėtis nėra tokia vienareikšmė: šiuolaikinė laivyba yra globalus, žinių technologijomis pagrįstas tarptautinis verslas. Net čekai, atkirsti nuo vandenynų, save vadina jūrų valstybės atstovais – čia užregistruota maždaug 1000 profesionalių jūrininkų.“³⁰ Lenkų autoriaus Tomasz Szubrycht straipsnyje rašoma apie jūrų pajėgų vaidmenį nacionalinėje politikoje.³¹ Straipsnyje siūloma nauja jūrinių valstybių klasifikacija pagal skirtingus jūrų pajėgų kriterijus, skirstant laivynus į globalius, regioninius ir t.t. Jame atlikta skirtingų laivynų tipų kaip politikos instrumento analizė. Ištrauka iš straipsnio anotacijos anglų kalba: „Straipsnis pristato jūrų pajėgų vaidmenį nacionalinėje politikoje. Autorius pateikia naują jūrinių valstybių klasifikaciją pagal įvairius karinių jūrų pajėgų kriterijus. Straipsnyje taip pat yra profesionali įvairių tipų karo laivų kaip politikos instrumento analizė.“³² Konkretus pavyzdys galėtų būti vienintelis tarpukario Lietuvos karinis laivas „Prezidentas Smetona“, kuris nebuvo naudojamas kaip užsienio politikos įgyvendinimo priemonė, tai buvo labiau reprezentacijai skirtas objektas (dabar veikiantis kaip istorinės atminties vaizdinys – simbolis). Šis karinis laivas tarpukariu neatliko užsienio politikos įgyvendinimo instrumento vaidmens. Todėl galima teigti, kad tarpukario Lietuvai karinis laivynas nebuvo svarbus kaip nacionalinės politikos instrumentas (to meto Lietuva neatitiko vieno iš galimų svarbiausių jūrinės valstybės kriterijų). Manytina, kad griežtai vertinant vien tik pagal šį aspektą, nėra svarbus ir dabar. Apibendrinant galima teigti, kad, viena vertus, labai griežtai vertinant per geopolitikos ir istorijos mokslo disciplinų prizmę, negalime priskirti Lietuvos prie jūrinių valstybių. Tačiau skirtingos disciplinos skirtingai apibrėžia terminą „jūrinė valstybė“. Todėl, kita vertus, galima konstatuoti, kad Lietuva vis dar patiria XX a. prasidėjusį virsmo jūrine valstybe procesą, kuris užsitęsė dėl įvairių nepalankių istorinių aplinkybių.

²⁹ ASTIKAS, E. *Jūrų kapitono užrašai*. Klaipėda, 2015, p. 172.

³⁰ ASTIKAS, E. *Jūrų kapitono užrašai*. Klaipėda, 2015, p. 174.

³¹ SZUBRYCHT, T. Rola sił morskich w polityce państwa. In *Zeszytnaukowe akademii marynarki wojennej*. ROK XLIX, Nr. 2 (173), 2008, p. 129 – 144.

³² Ten pat.

1. Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos ištakos

Nors jūrinės valstybės klausimas Lietuvoje aktualizavosi tik Pirmojo pasaulinio karo kontekste (kuomet atsirado galimybės realizuoti siekį gauti priėjimą prie jūros), šiame skyriuje ieškant jūrinės valstybės idėjos Lietuvoje ištakų yra keliami ir tikrinama hipotezė, kad Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja galėjo atsirasti ne kaip Pirmojo pasaulinio karo padarinys, bet dar iki Pirmojo pasaulinio karo. Šiame skyriuje yra ieškoma ir ankstyvesnių nei Pirmojo pasaulinio karo laikotarpio jūrinių idėjų Lietuvoje; taip pat bandoma gilintis į XIX amžiaus pirmos ir antros pusės Lietuvos erdvines sampratas mentalinėje geografijoje. Siekiama pažvelgti į sociopolitinę situaciją ir jos kaitą XIX amžiaus Lietuvoje darant prielaidą, kad tai gali padėti nustatyti apytikslį istorinį momentą, kuomet iki tol dominavusią „kontinentinę“ LDK kultūrinę ir politinę tradiciją pamažu pradeda keisti besiformuojanti ir modernėjanti lietuviakalbė visuomenė, tokiu būdu sudarydama prielaidas atsirasti įvairioms naujoms idėjoms, taip pat kartu ir tapatybinėms / savęs kaip visuomenės suvokimo alternatyvoms. Tik tada, kai susiformavo lietuviškoji inteligentija, atsirado žmonių, gebančių kurti, priimti ir skleisti naujas idėjas. Jūrinės valstybės idėja Lietuvoje galėjo atsirasti būtent tokiam modernėjančios Lietuvos visuomenės kontekste. Jonas Šliūpas buvo vienas iš nedaugelio visuomenės veikėjų, kurie dar XIX amžiaus antroje pusėje rašė ir kalbėjo apie jūros reikšmę bei skatino lietuvius kurti jūrinę valstybę ir tapti jūrine tauta. Jonas Šliūpas ieškojo būdų kaip „įveikti“ lietuvių „kontinentinį“ požiūrį į jūrą. Tokiu būdu jis tikėjosi pagerinti jų materialinę padėtį bei sutvirtinti Lietuvos valstybės pozicijas. Įdomu tai, kad Jono Šliūpo „atsigręžimui į jūrą“ įtakos galėjo turėti ir jo laisvamaniška – materialistinė pasaulėžiūra. Norint patikrinti pateiktą hipotezę, šiame skyriuje yra keliami tokie klausimai: 1) kas buvo Lietuva XIX amžiuje ir kaip ji buvo suprantama?; 2) kaip keitėsi suvokimas kas yra Lietuva XIX amžiuje?; 3) su kuo galima sieti jūrinės valstybės idėjos ištakas kalbant apie laikotarpį iki Pirmojo pasaulinio karo? Kas ir kada bei kodėl ir kokiomis aplinkybėmis pradėjo apie tai mąstyti? Svarbu pažymėti, kad pirma reikėjo atkurti (sukurti) Lietuvos valstybę, o tik tada galėjo atsirasti galimybės ją paversti jūrine. LDK visą savo egzistavimo laiką buvo kontinentine valstybe. LDK valstybingumo kultūrinė tradicija gyvavo iki 1863 metų sukilimo; tik po šio sukilimo pralaimėjimo susiformavo prielaidos etnografinių sampratų atsiradimui ir plitimui Lietuvoje (taip pat tam įtaką darė ir kai kurių modernių mokslo disciplinų: etnografijos, geografijos ir statistikos atsiradimas). Kol LDK idėja dar buvo gyva Lietuvos diduomenėje, tol nebuvo įmanoma net įsivaizduoti jūrinės valstybės kūrimo, kadangi LDK prieš padalinimus savo sudėtyje turėjo tik Palangos – Šventosios ruožą ir Kuršo guberniją, o 1819 m. net ir šis ruožas buvo priskirtas „latviškai“ Kuršo gubernijai. Bandant atkurti valstybingumą pagal LDK idėją nebūtų įmanoma pretenduoti į Klaipėdą, kadangi ji niekada nepriklausė LDK; todėl

remiantis LDK valstybingumu praktiškai nebuvo įmanoma pagrįsti pretenzijų į Mažąją / Prūsų Lietuvą su Klaipėda. Bandytas atkurti valstybę remiantis etnografiniais principais suteikė svaresnių argumentų priėjimo prie jūros gavimui. Todėl XIX amžiaus pirmoje pusėje Lietuvoje dar nebuvo jokių užuominų apie jūrinę valstybę, kadangi tuo metu dar tebevyravo „kontinentinis“ LDK politinės tautos mentalitetas, nuostatos bei gyvenimo būdas; taip pat ir diduomenės „kontinentinės“ pajamos, kurios gaunamos daugiausia būtent iš dvarų ir žemės ūkio. Tokios specifinės istorinės ir geografinės bei sociokultūrinės ir ekonominės sąlygos nulėmė tai, kad XIX amžiuje jūra ne tik lietuvių valstiečiui, bet net ir kilmingajam dažniausiai buvo visiškai svetimas dalykas. Tyrimo temai itin aktualus yra Lietuvos jūrinės tradicijos ištakų problemas keliantis istoriko Dainiaus Elerto straipsnis, pasirodęs „Kultūros baruose“ 2018 metų vasarą pavadinimu „Laivininkas Mikalojus Konstantinas Čiurlionis“, pateikiantis M. K. Čiurlionio kaip menininko, kuriam galimai įtaką darė jūra, analizę.³³ Šiame straipsnyje yra bandomos tirti praktiškai netyrinėtos lietuviškosios jūrinės kultūros ištakos, pateikiamas ir to meto Lietuvos istorinis – kultūrinis kontekstas. Pavyzdžiui, Dainius Elertas straipsnyje teigia, kad: „Moderni lietuvių tauta formavosi žemdirbių socialinio sluoksnio pagrindu. Iš jo kilo dauguma inteligentų, brėžusių lietuviškumo trajektorijas. Su žemėvalda buvo susiję ir bajorai. Vandens kultūrą puoselėjo labai nedidelė visuomenės dalis – žvejai, sielininkai, gyvenantys prie didžiųjų upių, ežerų ir siauram pajūrio ruože. Nuo vyraujančios daugumos juos dažnai skyrė kalba (dominavo gudų, lenkų, latvių-kuršių, vokiečių), kartais religija (sentikių, stačiatikių, evangelikų liuteronų). Prūsų Lietuvos puoselėta specifinė upių, pamario, pajūrio gyvensena iki 1923 m. buvo menkai žinoma ir nedarė įtakos Didžiajai Lietuvai. Todėl kiekvienas lietuvių sąlytis su jūra ir vidaus vandenimis, neturintis ūkinio intereso, buvo unikali patirtis. Tie reti precedentai nedavė ryškesnių postūmių, bet rodė norą įsitraukti į globalesnius procesus ir kūrė tam prielaidas.“³⁴ Bandant atsekti Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos ištakas yra būtina pažvelgti į XIX amžiaus situaciją ir kontekstą Lietuvoje; taip pat svarbu surasti tą momentą, kuomet susiformavo tokios sociopolitinės ir kitos sąlygos, kuriose jūrinės valstybės idėja apskritai galėjo atsirasti ir pasirodyti lietuviakalbiam diskurse tarp tuo metu dar negausios lietuviakalbės inteligentijos. Istorikė Zita Medišauskienė išsamiai aprašo XIX a. situaciją buvusioje LDK teritorijoje ir pateikia to meto Lietuvos vaizdinius: „Nei kaimyninių kraštų valdovų pasirašyti padalijimų aktai, nei atskirų buvusios Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės dalių skirtinga valstybinė priklausomybė, nei okupacinės Rusijos valdžios prisijungtų žemių administracinis suskirstymas ir naujai suteikti pavadinimai nepajėgė iš žmonių atminties ištrinti

³³ ELERTAS, D. Laivininkas Mikalojus Konstantinas Čiurlionis. *Kultūros barai*, 2018, Nr. 7/8, p. 76 – 83. [interaktyvus], [žiūrėta 2019-05-09]. Prieitis per internetą:

<http://www.kulturosbarai.lt/uploads/news/id129/KB_2018_7-8-----web.pdf>.

³⁴ Ibid., p. 76.

buvusios valstybės. Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės, unijiniais ryšiais susietos su Lenkijos karalyste, tradicija buvo pastovus, per visą XIX a. išsilaikęs Lietuvos visuomenės, visų pirma bajoriškosios, narių sąmonės elementas, veikiantis jų pasaulėžiūrą ir pasaulėjautą, išreiškiamas ne tik simboliniais, bet ir konkrečiais veiksmais.³⁵ „Iš visų prisijungtų Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės žemių Rusijos administracija sudarė gubernijas, kurių skaičius ir pavadinimai kelis kartus keitėsi, kol nusistovėjo apie 1802 m.: buvo Vilniaus, Kauno (suformuota 1843 m. iš dalies Vilniaus gub. apskričių), Gardino (1843 m. prie jos prijungta Balstogės sritis), Minsko, Vitebsko (jai priklausė ir Latgala) ir Mogiliavo gubernijos. Šios pradžioje penkios, o nuo 1843 m. šešios gubernijos atitiko istorinės Lietuvos arba buvusios Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės teritoriją ir jų gyventojų buvo suvokiamos kaip istorinė Lietuva.“³⁶ „Istorinės Lietuvos vienovę lėmė ne tik gyva buvusios Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės istorinė tradicija, bet, ne mažiau, ir bajorų luomo, istorija glaudžiai susijusio su buvusia valstybe, dominavimas krašto politiniame, visuomeniniame, ekonominiame ir kultūriniame gyvenime. Lietuvos bajorija, vienijama praeities, bendros kultūros, buvusios valstybės tradicijos, nuosavybės santykių, pagaliau, giminystės ir tarpasmeninių ryšių, buvo ta rišamoji medžiaga, kuri jungė nevienalytes – skirtingų etnosų, kultūrų ir religijų – istorinės Lietuvos žemes.“³⁷ „Reikia kalbėti apie dvi teritorinės aprėpties požiūriu skirtingas XIX a. ir XX a. pradžios Lietuvos – istorinę (arba kiek pakitusią, siauresnę) ir etnografinę (etninę). Šių dviejų Lietuvų tarpusavio sugyvenimas ir konkurencija savitai pažymėjo visą laiką ir erdvę, kuriuose skleidėsi čia pasakojama Lietuvos istorija.“³⁸ „Tačiau istorinė Lietuva, politiniuose aktuose išskylanti kaip vienalytė ir nedaloma, aprėpianti beveik visas buvusias Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės žemes, realiame gyvenime ir kasdieniame suvokime jau nebuvo tokia vientisa, o Lietuvos pavadinimas ne visada aprėpdavo visas istorinės Lietuvos teritorijas. Dešimtmečius trukusi padalijimų patirtis, rusiškojo administracinio suskirstymo įtaka, pagaliau etninės realijos pamažu pradėjo keisti istorinės Lietuvos ribas, gilino senus ir kūrė naujus jos teritorijos plyšius.“³⁹ Labai svarbu pabrėžti, kad šie teritorijos „plyšiai“ virto ir sociopolitiniiais bei etnopolitiniiais „įtrūkimais“, pamažu formavusiais naują Lietuvos politinę tikrovę. „Iš tiesų, XIX a. pirmojoje pusėje Lietuvos visuomenėje vienu metu funkcionavo keletas skirtingų „Lietuvos žemėlapių“, t. y. skirtingų Lietuvos vaizdinių – istorinė Lietuva, „aktuali“ Lietuva, etninė Lietuva ir greta jos besiformuojantis etninės Baltarusijos vaizdinys. Istorinės Lietuvos, arba Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės, vaizdinys, formuojamas pirmiausia istorinių veikalų, buvo siejamas su 1772 m.

³⁵ *Lietuvos istorija. Devynioliktas amžius: visuomenė ir valdžia*. Ats. red. R. MIKNYS. T. VIII. I dalis. Vilnius, 2011, p. 34–35.

³⁶ Ten pat.

³⁷ *Ibid.*, p. 36.

³⁸ *Ibid.*, p. 55.

³⁹ *Ibid.*, p. 37.

LDK ribomis. Istorinė Lietuva buvo suvokiama kaip bendros Lenkijos ir Lietuvos valstybės arba Tėvynės (*Ojczyzna*) dalis, provincija. Pakoreguotas istorinės Lietuvos variantas buvo Lietuva, suvokiama kaip šešios Rusijos gubernijos – Vilniaus, Kauno, Gardino, Minsko, Mogiliavo, Vitebsko. Taip suprantama Lietuva aprėpė buvusias LDK žemes, bet be po valstybės padalijimų prie Lenkijos Karalystės prijungtos Užnemunės. Su tokia Lietuva buvo siejama bajoriškosios visuomenės dalies politinė veikla ir tikslai (buvusios valstybės atkūrimas), taip pat visuomeninė veikla, kuri turėjo rodyti visų buvusių valstybės žemių bajorijos interesų bendrumą, o kartu ir šių žemių integralumą bei vienybę.⁴⁰ Kitaip tariant, Lietuvoje XIX amžiaus pirmojoje pusėje dominavo istorinės Lietuvos, apytiksliai atitinkančios ankstesnę „kontinentinę“ LDK, vaizdiniai, kuriuose jūra ir / ar pajūris nebuvo (ir, tikriausiai, negalėjo būti) aktyviai aktualizuojami. „Lietuviškojo diskurso dalyviai, lietuviškai arba lietuviškai ir lenkiškai rašanti pasaulietinė ir dvasinė inteligentija, XIX a. 5–7 dešimtmečiais iš esmės suformavo vienintelės Lietuvos, apimančios etnines lietuvių žemes, vaizdinį. Apibrėžiant Lietuvą kaip lietuvių žemę, taip pat, kaip ir lenkiškojo diskurso atveju, remtasi istoriniu principu, kalba bei liaudies kultūra. Tokia Lietuva apėmė lietuvių gyvenamas žemes ne tik Rusijos imperijoje (Vakarų gubernijose ir Lenkijos Karalystėje), bet ir Prūsijoje.“⁴¹ „Apskritai tenka pastebėti, kad įvairių regionų sampratos ir jas žymintys terminai XIX a. pirmojoje pusėje nebuvo vienareikšmiai ir nusistovėję. Tai sutapo su vykusia socialinės tikrovės ir kultūros kaitos situacija. Represijos po 1863–1864 m. sukilimo išblaškė inteligentijos atstovus, kurie sukūrė ir reprezentavo etninės Lietuvos ir Baltarusijos vaizdinius. Tam tikra prasme po sukilimo nauja inteligentijos karta turėjo pradėti iš naujo kurti Lietuvos ir Baltarusijos vaizdinius kitomis politinėmis, socialinėmis ir kultūrinėmis aplinkybėmis.“⁴² Manytina, kad būtent tuo metu įvyksta pagrindinis lūžis, kuris paskatina ir paspartina Lietuvos visuomenės ir Lietuvos sampratos transformacijas; tai suteikia postūmį suaktyvėti lietuvių nacionaliniam judėjimui. Po pralaimėto 1863 metų sukilimo praėjus dviems dešimtmečiams susiformavo tokios sociopolitinės ir kitos sąlygos, kuriose jūrinės valstybės idėja apskritai galėjo atsirasti ir pasirodyti lietuviakalbame diskurse tarp tuo metu dar negausios lietuviakalbės inteligentijos. Darytina prielaida, kad būtent pralaimėto sukilimo padariniai paskatino lietuvių inteligentiją ieškoti kitokių politinio gyvenimo ir politinės minties alternatyvų, t.y. ryšio su Mažąja (Prūsų) Lietuva. Tai sukūrė poreikį parodyti „Didžiosios“ ir „Mažosios“ Lietuvos mentalinį vientisumą. Istoriko Vasilijaus Safronovo teigimu „Tais atvejais, kai „lietuviškąjį

⁴⁰ MEDIŠAUSKIENĖ, Z. Lietuvos vaizdiniai XIX a. pirmojoje pusėje. In *Lietuvos erdvinės sampratos ilgajame XIX šimtmetyje*. Sud. D. STALIŪNAS. Vilnius, 2015, p. 130.

⁴¹ MEDIŠAUSKIENĖ, Z. Lietuvos vaizdiniai XIX a. pirmojoje pusėje. In *Lietuvos erdvinės sampratos ilgajame XIX šimtmetyje*. Sud. D. STALIŪNAS. Vilnius, 2015, p. 131.

⁴² MEDIŠAUSKIENĖ, Z. Lietuvos vaizdiniai XIX a. pirmojoje pusėje. In *Lietuvos erdvinės sampratos ilgajame XIX šimtmetyje*. Sud. D. STALIŪNAS. Vilnius, 2015, p. 132.

pasaulį“ reikėjo parodyti esant ir anapus Rusijos ir Vokietijos sienos – o ši poreikį visų pirma diktavo lietuvių nacionalinio judėjimo kontekste XIX a. 8 – ajame dešimtmetyje suintensyvėję Prūsijoje ir Rusijoje gyvenusių lietuviakalbių kontaktai – iš pradžių prie termino „Lietuva“ dažniausiai tebuvo pridedamas valstybės, kuriai ji priklausė, pavadinimas. Taip lietuviškajame diskurse atsirado terminai „Prūsų Lietuva“ ir „Maskolių Lietuva“, kurią rečiau vadino „Gudų Lietuva“, „Rusų Lietuva“, „Rusijos Lietuva“.⁴³ Suintensyvėję Didžiosios ir Mažosios Lietuvos lietuviakalbių (įskaitant ir J. Šliūpą, kuris buvo jūrinės valstybės idėjos lietuviakalbiame diskurse pradininkas) tarpusavio kontaktai rodo įvykusį Lietuvos sampratos lūžį, kuomet lietuviakalbių politinių ir visuomenės veikėjų politiniame mąstyme istorinių Lietuvos ribų vaizdinius pamažu pakeičia etnografinių ribų vaizdiniai. „Aušrininkas“ J. Šliūpas intensyviai dalyvavo šiuose procesuose, buvo šių intensyvėjančių Mažosios ir Didžiosios Lietuvos kontaktų dalimi. Todėl Jonas Šliūpas yra kertinė asmenybė, galinti padėti įminti Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos atsiradimo mįslę. Šiame kontekste J. Šliūpo veikla ir jo propaguojama jūrinės valstybės idėja neatrodo kaip atsitiktinė „marginalinė“ idėja, kadangi ši idėja pasirodo kaip dėsningas intelektualinis atsakas į jau pasikeitusią sociopolitinę aplinką bei kylančius geopolitinius iššūkius. Labai svarbu dar kartą pabrėžti, kad ši iš principo nauja idėja lietuviškajame diskurse galėjo atsirasti tik pasikeitus socialinėms ir politinėms sąlygoms, t.y. yrant LDK tradicijai. „XX a. pradžioje jau buvo gana aiškūs įsivaizduojamos Lietuvos kontūrai, dėl kurių daugmaž sutarė dauguma lietuvių politinių srovių. Lietuviškajame XX a. diskurse dominavo požiūris, kad moderni Lietuva turinti susidėti iš teritorijų, kuriose daugumą sudarė lietuviakalbiai (visa Kauno gubernija, Palangos apylinkės iš Kuršo gubernijos; didesnioji šiaurinė Suvalkų gubernijos dalis, Druskininkai iš Gardino gubernijos ir dalis Rytprūsių), bei vakarinės Vilniaus gubernijos dalies su istorine sostine.“⁴⁴ „Kartais lietuvių inteligentija pasitelkdavo ir geopolitinio pobūdžio argumentus: Prūsų / Mažoji Lietuva buvo svarbi ne tik kaip sudėtinė „tautinės teritorijos“ dalis, bet ir kaip forpostas, apsaugantis nuo vokiečių ekspansijos, be to, buvo svarbus kuo platesnis išėjimas prie Baltijos jūros.“⁴⁵ „XX a. pr. diskursyviai konstruojant bendrą erdvę nacionalinei lietuvių kultūrai, vyravo lingvistinis šios erdvės apibrėžimo būdas – Lietuva ten, kur gyveno etniniai lietuviai.“⁴⁶

⁴³ SAFRONOVAS, V. Lietuva vokiečių ir Prūsijos lietuvių erdvinėse sampratos. In *Lietuvos erdvinės sampratos ilgajame XIX šimtmetyje*. Sud. D. STALIŪNAS. Vilnius, 2015, p. 292 – 293.

⁴⁴ STALIŪNAS, D. Lietuviškojo nacionalizmo erdvėkūra iki 1914 m. In *Lietuvos erdvinės sampratos ilgajame XIX šimtmetyje*. Sud. D. STALIŪNAS. Vilnius, 2015, p. 170.

⁴⁵ STALIŪNAS, D. Lietuviškojo nacionalizmo erdvėkūra iki 1914 m. In *Lietuvos erdvinės sampratos ilgajame XIX šimtmetyje*. Sud. D. STALIŪNAS. Vilnius, 2015, p. 169 – 170.

⁴⁶ SAFRONOVAS, V. Lietuva vokiečių ir Prūsijos lietuvių erdvinėse sampratos. In *Lietuvos erdvinės sampratos ilgajame XIX šimtmetyje*. Sud. D. STALIŪNAS. Vilnius, 2015, p. 297.

1. 2. Abiejų Tautų Respublikos tradicijos įtaka ir Palanga

Yra pagrindo manyti, kad galimai egzistuoja dar netirtas Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos ryšys su Abiejų Tautų Respublikos tradicija. Taip pat istoriografijoje beveik visiškai nėra tirtos galimos jūrinės valstybės idėjos sąsajos su Lenkija ir / arba Lenkijos tiesioginė ar netiesioginė įtaka šiai idėjai. „Nėra abejonių, kad kaip XIX a. I pusėje, taip ir XIX a. pabaigoje – XX a. pradžioje lenkiškajame mentaliniame žemėlapyje dominavo Lenkijos, apimančios Abiejų Tautų Respublikos teritoriją prieš 1772 m. valstybės padalijimą, samprata. Tiesa, neretai „1772 m. sienos“ ar „istorinė Lenkija“ buvo greičiau tam tikras simbolis nei koncepcija, skelbusi, kad modernios Lenkijos ribos turi būti lygiai tokios pačios, kaip ir Lenkijos ir Lietuvos valstybės prieš pirmąjį padalijimą. Būta atvejų, kai lenkų politikai vengė tiksliau apibrėžti tas ribas, kartais projektuojamoji Lenkija „peržengdavo“ „1772 m. sienas“, o kitais atvejais ji buvo modeliuojama šiek tiek mažesnėje teritorijoje. Be to, neretai lenkiškajame diskurse būdavo išskiriamas branduolys, t.y. etnografinė Lenkija, ir platesnioji Lenkijos samprata su vadinamaisiais pakraščiais, kuri daugmaž atitikdavo „1772 m. sienas“. Pasiūlymų Lenkija laikyti tik tą etnografinį branduolį kartais pasigirdavo, bet jie buvo labai reti ir laikytini marginaliniu reiškiniu.“⁴⁷ Tarpukariu Lenkija siekė tapti jūrine valstybe; ši idėja galimai atėjo dar iš XIX amžiaus lenkų romantizmo, mačiusio Abiejų Tautų Respubliką „nuo jūros iki jūros“, laikų. Vėliau šis vaizdinys pateko į tarpukario Lenkijos mentalinės geografijos sampratą: „Tarpukario Lenkijos požiūriu į jūrą ištakos slypi XIX amžiuje, kuomet daugelis intelektualų diskutavo apie valstybės žlugimo priežastis ir apie būsimos valstybės formos vizijas atgavus nepriklausomybę. Priėjimas prie jūros – dažniausiai nors ir nevertintas anksčiau – buvo pripažintas, ir atgimusios valstybės forma buvo kuriama kaip ir praeityje, besidriekianti *od morza do morza* – „nuo jūros iki jūros“: nuoroda į Lenkijos – Lietuvos valstybės didybės laikus, kai valstybės teritorija tęsėsi nuo Baltijos jūros krantų šiaurėje iki Juodosios jūros pietryčiuose. Stefan Troebst įrodinėja, kad XIX ir XX amžių sandūroje Lenkijos mentaliniuose žemėlapiuose jūros įvaizdis iš neigiamo tapo teigiamas. Anksčiau šių žemėlapių jūriniuose aspektuose vyravo kilmingųjų jūros baimė ir panieka Dancigo pirkliais, kurie krovėsi turtus iš jūros.“⁴⁸ Įdomu tai, kad tarpukario Lietuvos geografo ir geopolitiko Kazio Pakšto raštuose kalbama ne tik apie jūrinės valstybės idėją, bet ir keliama mintis apie „planingą lietuvių emigraciją“. Atrodo, kad šios idėjos gali būti tarpusavyje susijusios, kadangi 1918 metais Lenkijoje įkurta organizacija „Jūrų ir kolonijinė lyga“ plėtojo ir propagavo ne tik siekį Lenkiją paversti jūrine valstybe, bet ir pasisakė už

⁴⁷ MASTIANICA, O.; STALIŪNAS, D. „Lietuva – tai Lenkijos tęsinys“: teritorinis Lietuvos vaizdinys lenkiškajame diskurse. In *Lietuvos erdvinės sampratos ilgajame XIX šimtetyje*. Sud. D. STALIŪNAS. Vilnius, 2015, p. 177 – 178.

⁴⁸ GRZECHNIK, M. Intermarium: the Baltic and the Black seas on the Polish mental maps in the interwar period. In *The Romanian Journal for Baltic and Nordic studies*. Vol. 6. Issue 1 (2014), p. 84.

tai, kad Lenkija gautų užjūrio kolonijų (ši idėja niekada taip ir nebuvo įgyvendinta). Nors Kazio Pakšto „planingos lietuvių emigracijos“ idėjos nebuvo tokios ambicingos, galima įžvelgti tam tikrų panašumų su tarpukario Lenkijos „kolonijinėmis“ idėjomis (kurios, beje, tarpukario Lenkijoje turėjo oficialų palaikymą ir pritarimą). Negana to, esama ir kitų pačių įvairiausių sąsajų tarp Lietuvos ir Lenkijos siekių tapti jūrinėmis valstybėmis. Vienas iš daugelio pavyzdžių galėtų būti 1932 metais prasidėjusi iniciatyva „Jūros atostogos“, kuri Lenkijoje buvo organizuojama iki pat Antrojo pasaulinio karo pradžios.⁴⁹ Neatmestina prielaida, kad tai galėjo būti pavyzdžiu ar įkvėpimo šaltiniu lietuviams, kurie 1934 metais suorganizavo pirmąją Jūros dieną.⁵⁰ Malgorzata Omilanowska savo knygoje „Pabaltijo Zakopanė. Palanga Tyszkiewiczzių laikais“ aprašo Abiejų Tautų Respublikos kultūrinio tęstinumo idėją, kuri Palangoje egzistavo iki pat Pirmojo pasaulinio karo pradžios, ir teigia, kad „Kurortas Palangoje, ir tai galbūt svarbiausia šiuose svarstymuose, jo kūrėjų intencija taip pat buvo sąmoningai formuojamas kaip tautinio identiteto vieta – kaip „Pabaltijos Zakopanė“. Tam tarnavo daug elementų: reklama, brošiūros ir straipsniai spaudoje kvietė atvykti pasitelkdami tautinius patriotinius argumentus, viloms suteikiami Sienkiewicziaus romanų veikėjų vardai, svarbiausiame kurorto pastate projektuojama įdiegti Zakopanės stilių ar pagaliau spaudos straipsniuose ir reklaminiuose biuleteniuose be atvangos kartojamos nuorodos į Zakopanę. Be to, verta atkreipti dėmesį į faktą, kad nė sykio Palanga nebuvo lyginama su kitais kurortais, net su žinomiausiu Lietuvos kurortu Druskininkais. **Mat „Pabaltijo Zakopanės“ koncepcijos esmė buvo konstruoti ašį, jungiančią Lenkijos karalystės žemę su Lietuva, parodyti ryšį su senąja Abiejų Tautų Respublika ir jos galybe. Idėjiškai susieti šias dvi vietas reišė priminti apie valstybę, kuri driekėsi „nuo jūros iki jūros“. Kurorto idėjinė atmosfera buvo kuriama anaipol ne remiantis lenkų ir lietuvių priešprieša, bet visiškai priešingai – jaučiant vienybę to, kas lietuviška, ir to, kas lenkiška.** [paryškinta V. K.] Svarbus aspektas buvo ir tai, kad Zakopanė visų pavergtų Lenkijos žemių gyventojų sąmonėje vaidino „reikšmingos vietos“ vaidmenį. Ant XX a. slenksčio Zakopanė jau buvo suvokiama kaip ypatinga vieta, svarbi ne tik lenkų kultūrai, bet ir lenkų tautiniam identitetui. Palanga turėjo įsitvirtinti šitaip apibrėžtoje reikšmių srityje. Kaip po daugelio metų įvertino geležinkelininkas Kazimieras Kamienskis, **„Palanga lenkams buvo vasaros salonas, nes Baltija, jų nuomone, buvo Lenkijos jūra (iš dalies), o jos pakrantė Palangoje – jiems artimiausia.** [paryškinta V. K.]⁵¹ „Palangos, kaip lenkiško kurorto, didžioji karjera truko nepilną ketvirtį amžiaus, o nuo šios karjeros pabaigos mus

⁴⁹ Ibid., p. 85.

⁵⁰ Istorikas Romualdas Adomavičius teigia, kad tarpukariu lietuviams įtaką galėjo daryti Lenkijos pavyzdys: „Kas galėtų paneigti, kad lietuvių inteligentai nesinaudojo kaimynų lenkų patirtimi tautos „sujūrinimo“ darbe.“ ADOMAVIČIUS, R. „Į jūrą – visa Lietuva! Santuoka su jūra.“ [interaktyvus], [žiūrėta 2019-05-12]. Prieitis per internetą: <<http://www.ve.lt/naujienos/senoji-vakaru-lietuva/zmogaus-istorija/i-jura---visa-lietuva-santuoka-su-jura/>>.

⁵¹ OMILANOWSKA, M. *Pabaltijo Zakopanė. Palanga Tyszkiewiczzių laikais*. Vilnius, 2014, p. 300.

skiriantis jau beveik šimtmetis nugramzdino užmarštin supratimą, kokią reikšmę lenkų kultūrai turėjo ši vieta.⁵² Palanga buvo „<...> viena iš paskutinių vietų, sukurtų pagal seną Abiejų Tautų Respublikos sanklodą, nors Respublika jau šimtmetis kaip buvo išnykusi iš žemėlapių, bet vis dar gyva tuometinės visuomenės pasaulėvokoje. Vieta, kurią kūrė aristokratų šeima, gyvenanti pasaulyje, kuriame patriotizmas reiškė ne pasirinkimą tarp Lenkijos ir Lietuvos, o ištikimybę seniesiems idealams ir Katalikų Bažnyčiai, siekimą atgauti nepriklausomybę ir pozityvistinių vertybių išpažinimą. Palanga buvo ambicingų tikslų įgyvendinimo vieta, bet kartu turėjo patenkinti platų diapazoną jų poreikių, be abejo, ir finansinių, tačiau visų pirma dvasinių.“⁵³ Anot istoriko Romualdo Adomavičiaus, „Jūreivystės istorijos (angl. *Maritime history*) tyrimuose būta bandymų kelti bendros Baltijos jūros (ar jos dalies) kultūros ir savitos jūrinės bendruomenės formavimosi ir egzistavimo hipotezę naujaisiais laikais – nuo XVI iki XIX amžiaus. Suomų istorikė Merja Liisa Hinkkanen parėmė panašius svarstymus išvada, kad skirtingų Baltijos krantų jūreivystės kultūra ir jūreivių bendruomenės, priešingai nei žvejų, XIX a. galėjo sudaryti pagrindą bendrai Baltijos jūros kultūrinei erdvei. Vis dėlto sutikdama, kad ganėtina sunku bendrą kultūrinę visuomenės raidą <...> susieti su plačiu geografiniu regionu, šiuo atveju su vienos jūros pakrante, ji pakrančių ir uostų jūrinių bendruomenių savivokos daryboje pripažįsta labiau lokalinę, tautinę (ypač nuo XIX a. pabaigos) ir tarptautinę įtakas nei bendros Baltijos jūros kultūros reikšmę.“⁵⁴ Manytina, kad XIX amžiaus Palanga nebuvo atskirta nuo šio Baltijos jūros regiono ir Europos konteksto. Problema ta, kad likusi Lietuvos dalis XIX a. buvo atskirta ne tik nuo šio „lokalaus“ Baltijos jūros regiono kultūrinio konteksto ir jame vykusių procesų, bet ir nuo globalaus pasaulinio jūrinio konteksto. Lietuva tiesiog nedalyvavo šiuose procesuose. Pavyzdžiui, latviai ir estai buvo gerokai intensyviau įsitraukę į šiuos procesus. Lenkų ir lietuvių situacija XIX a. šiuo atžvilgiu yra iš dalies panaši (bent jau iki 1864 m.): egzistavo atskirtumas nuo jūros bei jūrinių tradicijų ir jūrinės kultūros stoka. R. Adomavičius konstatuoja, kad „Vis dėlto nors ir esant panašioms regiono ekonominio vystymosi tendencijoms, konstatuotina, kad nacionaliniai judėjimai ir kaip jų rezultatas susidariusios tautinės valstybės smarkiai prisidėjo prie jūrinės aplinkos kultūrinės ir ūkinės diferenciacijos, ypač Baltijos pietrytiniame kampe. Su naujų tautinių valstybių (Lenkijos, Lietuvos, Latvijos ir Estijos) susidarymu buvo susijęs geopolitinis geografinio pakrantės regiono išskirtinumas XX a. pradžioje. Per uostų ir jūros ekonominį įsisavinimą buvo tikimasi įsitvirtinti geopolitiškai.“⁵⁵

⁵² Ibid., p. 7.

⁵³ Ibid., p. 9.

⁵⁴ ADOMAVIČIUS, R. Du gyvenimai: Klaipėdos uostas Baltijos jūros pietryčių pakrantėje XX amžiaus pirmojoje pusėje. In *Klaipėda Europos istorijos kontekstuose*. Sud. V. SAFRONOVAS. Klaipėda, 2013, p. 152.

⁵⁵ Ibid., p. 164.

1. 3. Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos ištakos: Jono Šliūpo atvejis

Konstatavus faktą, kad XIX amžiaus pirmoje pusėje Lietuvoje nebuvo aktyviai domimasi jūra, galima ir padaryti išvadą, kad ši tendencija tęsėsi iki pat pralaimėto 1863 metų sukilimo nemaža dalimi būtent dėl to, kad Lietuvos visuomenę vis dar veikė senoji „kontinentinė“ LDK tradicija. Po pralaimėto sukilimo pradėjo formuotis pasaulietinė lietuviakalbė inteligentija ir prasidėjo antrasis lietuvių tautinio atgimimo etapas. Dėl šios priežasties būtent šiuo laikotarpiu iš esmės pasikeičia ir pradeda konkretizuotis kitokio pobūdžio Lietuvos valstybingumo vizijos. Keičiantis sociopolitinei situacijai jau galėjo atsirasti naujos politinės ir kitokios idėjos. Vienas pirmųjų apie jūrinės valstybės idėją pradėjo mąstyti Jonas Šliūpas. Šiuo atveju yra svarbi ne tik pati idėja, bet ir jos atsiradimo kontekstas. Jonas Šliūpas, ieškodamas lietuviams būdų išlikti, siūlė lietuviams jungtis su latviais remiantis etnografiniais, ekonominiais ir geopolitiniais principais bei kurti bendrą jūrinę valstybę. Vien tokios idėjos atsiradimas XIX amžiaus pirmos pusės Lietuvoje, kurioje dar veikė LDK tradicija, tikriausiai būtų atrodęs kaip neįmanomas ir apskritai sunkiai suvokiamas; tačiau Jono Šliūpo laikais mąstymas kitokiomis naujo tipo kategorijomis tapo įmanomas dėl besikeičiančių sociopolitinių aplinkybių ir sąlygų. Jono Šliūpo biografijoje yra minimas itin svarbus tyrimo temai pažinties su latvių tautinio atgimimo veikėju bei jūrinių idėjų Latvijoje propaguotoju Krišjaniu Valdemaru faktas: „Už tai 1880 – 81 m. žiemą aš be vargo gyvenau Michelsono mebliuotuose kambariuose, viename kambarielyje kartu su latviu Mauriniu. Veikiai mudu abu įstojova į Maskvos Latvių Biedrybą ir susipažinova su Krišjaniu Valdemaru [paryškinta V. K.], Bryvzemnieku, Baronu ir kitomis latvių pirmenybėmis.“⁵⁶ Istorikas Dangiras Mačiulis teigia, kad „Dėl latvių tautinio judėjimo įtakos reikšmingumo lietuvių judėjimui galima svarstyti ir ginčyti, o dėl šio judėjimo įtakos pačiam Šliūpai abejoti netenka, nes šis pavyzdys buvo prieš jo akis.“⁵⁷ Tai, kad pažintis su Krišjaniu Valdemaru turėjo didelės įtakos Jonui Šliūpai, galime spręsti iš vėlesnės jo veiklos ir biografijos faktų. Pavyzdžiui, jau 1885 metais „Aušroje“ pasirodė Jono Šliūpo straipsnis apie latvių jūreivystę ir laivybą, kuris buvo matomas platesnėje auditorijoje, todėl yra reikšmingas.⁵⁸ Jonas Šliūpas savo apžvalginio pobūdžio straipsnyje paminėjo Krišjanį Valdemarą ir kaip sektiną pavyzdį pateikė jo sėkmingas pastangas siekiant latvius paversti jūrine tauta: „Paminėsime czionai, ką Latviu myletojai iszteike irklavimo dalykuse. Mokėtas Latvis Voldemaris, gyvenęs Maskvoje, užsieme priesz dvideszimts metu dar nedalyteto apszvietimo dalimi del tautines naudos. Deką jo rangimuisi, kilo czela verianka marininkiszku iszkalu Baltijos jurmaleje.

⁵⁶ JAKŠTAS, J. *Dr. Jonas Šliūpas: jo raštai ir tautinė veikla*. Chicago, 1979, p. 289.

⁵⁷ MAČIULIS, D. Jonas Šliūpas ir lietuvių-latvių vienybės idėja. *Acta humanitarica universitatis Saulensis*, 2011, T. 12, p. 84.

⁵⁸ SZ, J. K. Marininkiszkos iszkalos ir latviszka „Austra“. *Auszra*, 1885 rugsėjis, nr. 9, p. 270 – 271.

Jaunumene pasisavinusi marininkiszkus mokslus, nepaliko be darbo: turtingesniejie visos jurmales gyventojai, įpaczei Latvei, įieszkodami padidintu savo lobį, eme budavoti valtis ir akrutus, kuriu yra dabar daug daugiau, ne kad prigulincziu turtingesniems prekejams isz kitu tos szalies tautu. Visas pajurmalinis irklavimas szime kraszte yra rankose vietiniu gyventuju Latviu ir Igauniu (Estu). Bet jie ne vis vienu pajurmaliniu užsiima irklavimu: su dideleis akrutais jie keliauja ir po didmares. “⁵⁹ Tikėtina, kad būtent pažintis su Krišjaniu Valdemaru ir Latvijos kontekstu paskatino Joną Šliūpą pradėti propaguoti jūrinės valstybės idėją tiek savo tekstuose, tiek savo asmeniniu pavyzdžiu. Tačiau jūrinės valstybės idėja Jono Šliūpo mąstyme galimai buvo susijusi ne vien tik su Latvijos pavyzdžiu, bet ir su kitomis jo pasaulėžiūrinėmis nuostatomis. Jono Šliūpo biografijos įvadinėje dalyje teigiama, kad jis buvo materialistinių – ateistinių (tiksliau, laisvamaniškų) pažiūrų⁶⁰, todėl neatmestina, kad jūrinės ir bendros Lietuvos – Latvijos valstybės idėja jo mąstyme galimai siejosi su Lietuvos ūkinės, socialinės ir ekonominės padėties gerinimu (kas irgi buvo vienas iš J. Šliūpo deklaruojamų tikslų). Jonui Šliūpui svarbiausia buvo bendros Lietuvos ir Latvijos valstybės idėja, bet ji nesulaukė didesnio atgarsio nei tarp lietuvių, nei tarp latvių visuomenių; jūriniai dalykai šioje idėjoje buvo svarbūs kaip konkretus bendros Lietuvos ir Latvijos valstybės ekonominio savarankiškumo garantas. Verta pabrėžti, kad Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja visada labai priklausė nuo geopolitinių poslinkių; kas matoma ir Jono Šliūpo siūlytoje Lietuvos kaip jūrinės valstybės koncepcijoje. Jūrinės valstybės idėja organiškai įsikomponavo į Jono Šliūpo pasaulėžiūrą, buvo neatsiejama jos dalimi: „Savo pirmaisiais straipsniais *Unijoje* Šliūpas nubrėžė užsimotus veiklos programą šiame krašte. Jo programa, kaip jis pats ją nusakė, turėjo tris punktus: 1. Lietuvelybė, kurios idealas buvo laisva Lietuva – Latvija; 2. Šviesti ir auklėti tautą mokslo, laisvės ir pažangos idėjose, nusikratant tarp kitko pragaištingos religinių dogmų įtakos; 3. Atskirti lietuvius nuo lenkų įtakos, kuri tuomet ypač stipriai reiškesi per lenkų bažnyčią. Eilėje straipsnių vaizdavo vargingą rusų ir vokiečių spaudžiamų lietuvių ir latvių gyvenimą (daugiau bendrais posakiais). Ta padėtis – išvedžiojo jis – negalėsianti ilgai išsilaikyti. Ateis laikas, kada Lietuva – Latvija nusikratys svetimu jungu. Kaip tai įvyks, Šliūpas nesiėmė plačiau svarstyti. Jis tik truputį palietė galimą panslavizmo ir pangermanizmo susidūrimą ir iš to tikėjosi laisvos Lietuvos – Latvijos susikūrimo. <...> Šliūpo jau *Unijoje* pradėta propaguoti bendros Lietuvos – Latvijos valstybės idėja – net su bendra kalba (sic!) – kilo ne iš kokių objektyvių duomenų, bet iš jo paties išsiauklėjimo aplinkybių. Mokydamasis Mintaujos gimnazijoje ir paskui studijuodamas universitete, jis artimai bendravo su latviais. Maskvoje įsirašė į latvių studentų būrelį ir net giedojo jų chore. Iš asmeninio suartėjimo jam ir kilo jau objektyvinė Lietuvos – Latvijos bendros valstybės idėja. Po 30 su viršum metų jis

⁵⁹ SZ, J. K. Marininkiszkos iszkalos ir latviszka „Austra“. *Auszra*, 1885 rugsėjis, nr. 9, p. 270 – 271.

⁶⁰ JAKŠTAS, J. *Dr. Jonas Šliūpas: jo raštai ir tautinė veikla*. Chicago, 1979, p. 11 – 12.

stengėsi paversti tą idėją tikrove.“⁶¹ Jono Šliūpo 1917 metais Niujorke išleistoje knygelėje „Lietuvos laisvė“ rašoma apie bendrą „jūrinę Lietuvos ir Latvijos valstybę“: **„Ir geografiškai lietuvių tautos padejimas rodo mums, kad ateitis būtų rimta, jeigu visa tauta sujungta kruvon taptų. Juk mes prigludę esame prie Baltijos jūros. Tauta be jūros neturi ateities. Jau šiandien Latviai pasižymi jureivyste; daugybe latvių užima įvairias vietas maskolių pirklybos laivyneje (kapitonai, matrosai) ; tas parodož ką maža gente atsiekti gali. Ir tegul prisideda prie laisvos Lietuvos Klaipeda ir Karaliaučius, matysite ką Lietuv-Latvija jurininkysteje atsiekti galies.** [paryškinta V. K.]“⁶² Jonas Šliūpas buvo vienas pirmųjų jūrinės valstybės idėjos kūrėjų ir propaguotojų tiek Lietuvoje, tiek JAV lietuvių išeivijoje. Jono Šliūpo biografijoje užsimenama apie jo indėlį į Lietuvos laivybą bei motyvus, kurie skatino imtis iniciatyvos kurti upių laivininkystės bendrovę grįžus į jau nepriklausomą Lietuvą: „Visą gyvenimą buvęs veikliu visuomenininku, jis negalėjo nuo tos visuomenės nutolti. Skurdus prisikėlusios Lietuvos ekonominis vaizdas patraukė pirmiausia Šliūpą į ekonominę veiklą. Nuo senų laikų jis laikė ūkiškas bei verslo bendroves žmonių gerovės kėlimo priemone, todėl tuojau įsijungė į jų steigimą. Anų laikų sąlygose jis matė pirmą reikalą suteikti darbo gausiai krašto varguomenei. O tam reikalui buvo būtinos pramonės ir prekybos įmonės, kurios kuriose žmonių masės galėtų pelnyti pragyvenimą. Įmonėms, atseit, žmonių darbovietėms steigti reikalingas kapitalas, kurio mūsų krašte tuo metu labai trūko. Todėl Šliūpui parūpo traukti Amerikos lietuvių kapitalą į Lietuvą ir jį panaudoti pirmam praktiškam tikslui – Lietuvos garlaivių bendrovei steigti. Tad jis vėl leidosi į Ameriką ir čia, važinėdamas po lietuvių kolonijas, pardavinėjo kuriamos garlaivių bendrovės akcijas. Jis darbavosi Amerikoje beveik ištisus metus ir surinko bendrovei apie 50.000 dol. Įkurta Garlaivių akcinė bendrovė nupirko pirmuosius garlaivius ir pradėjo laivininkystę Nemunu.“⁶³ Deja, bet šios bendrovės veikla nebuvo sėkminga.⁶⁴ Labai svarbi Jono Šliūpo jūrinių idėjų supratimui yra jo 1922 metais parašyta knyga apie pasaulinę prekybos istoriją.⁶⁵ Jos įžangoje rašoma: „Pirklybą ir prekybą autorius stato labai augštai tautos gyvenime ir mano, kad šalies gerovė ir jos nepriklausomybė labai augštai rišasi su mūsų mokėjimu patapti tikrais pirkliais ir išnaudoti jures. Todėl jis tiek yra dėjęs pastangų įsteigiant Lietuvos Garlaivių Bendrovę, Žuvies ir Gintaro Bendrovę, Agaro Bendrovę ir daugelį kitų tolygių įstaigų. Dar toli mūsų tauta atsilikusi yra, nepramato savo ateities, ir neįvertina išnašumo prekybos ant jurių ir namie. Bet nenusiminkime. Be atodairos dirbdami, prisiziūrėdami į darbus kitų tautų, nors iš lėto ir mes pateksimė tan sukurin turtų vaisbos, kur jurė pataps vienu iš

⁶¹ JAKŠTAS, J. *Dr. Jonas Šliūpas: jo raštai ir tautinė veikla*. Chicago, 1979, p. 75 – 76.

⁶² ŠLIŪPAS, J. *Lietuvos laisvė*. New York, 1917, p. 7 – 8.

⁶³ JAKŠTAS, J. *Dr. Jonas Šliūpas: jo raštai ir tautinė veikla*. Chicago, 1979, p. 242 – 243.

⁶⁴ KASPARAVIČIUS, G. *Nemunas Lietuvos gyvenime 1918 – 1990 metais*. Vilnius, 2018, p. 21 – 37.

⁶⁵ ŠLIŪPAS, J. *Šis-tas iš pasaulinės prekybos istorijos. Straipsnių rinkinys parupintas Dro. JONO ŠLIŪPO*. Biržai, 1922.

svarbiausiųjų įrankių ne tik auklėjant drąsą, išmonę ir pasirižimą, bet ir tautos nepriklausomybę ginant nuo pasikesinimų ant jos gyvybės ir laisvės. Juk neveltui taip smarkiai susirupinę esame įsteigimu žvejams uosto Šventosios žiotyse, prigludimui Klaipėdos krašto prie Lietuvos Respublikos, ir įsteigimu jurinės mokyklos pajuryje. Kasyk labiausiai išmanyti pradėdame jurės reikšmę savos tautos gyvenime.⁶⁶ Labai svarbu ir tai, kad J. Šliūpas (kaip ir Kazys Pakštas) buvo susipažinęs su to meto geopolitikų veikalais: **„Pirklybos ir transporto klausimai paprastai užtemdina polytiškąją Jūrės reikšmę, ir tik neseniai sviestas įgijęs yra keletą labai įdomių veikalų vandenynų klausime, kaip va P. Mahan'o „The influence of sea power upon history“ (1889), Schaferio „Deutschland zur See“, ir Ratzelio „Das Meer als Quelle der Volkergrösse“.** [paryškinta V. K.]⁶⁷ „Baltijos jurėje persipynę buvo ir tebėra interesai visų galybių, kurios vakaruose viena su kita varžėsi ir dėl pirklybos ir dėl polytiškos galybės. Net Kuršo hercogas Jokubas (1642 – 1682) suprato jurės išnašumą ir todėl mėgino savo laivyną įsteigti; todėl juk ir Rossija stengėsi „langą į vakarus“, beje į Baltijos jures, išsikirsti... **Jurės svarbą supranta visos pajurėje gyvenančios tautos, išskyrus tik Lietuvius, kurių inteligentijos dalis svajonėmis o ne realiais tautos reikalais gyveno ir tebegyvena.** [paryškinta V. K.] Pas Latvius Valdemaras (+1897 m.) žinojo, ką daręs, kada jurinėje Rusų draugijoje sekretoriaudamas, Latviams įsteigė pajuryje net dvi jureivystos mokykles! Latvių pirklyba veikiai prakuto ir Latviai iki šiam laikui užima vietas Rusijos laivyne ne pastaraisias. Tad nebukime akli! **Pajuriuose gyvendami atsiminkime, kad Lietuvių-Latvių padermė „langus vakaruosna“ turi Karaliaučiuje, Klaipėdoje, Liepojuje, Ventpylyje ir Rygoje!** [paryškinta V. K.] Pražiopsuoti tuos uostus – tai ženklins ateityje tiek pat, kaip Lietuvą priversti vergauti Lenkams ir Vokiečiams! Lietuvos uostai turės žymiai pakliti, nėra ten bus centrai pardaviniamas ar pirkiniamas atvežamiems ne tik iš mūsų žemės, bet gal-būt iš Gudijos, Rosijos ar Lenkijos. Laivai arba išgabens mūsų ir mūsų kaimynų gerybes svetur arba iš svetur gabens namon, ar kaimynams, kurie toliau nuo jurės gyvena. <...> Jeigu Pelno jau nestokos iš jurinės pirklybos, tai pats laivų statymas turės šaliai but pelningas, tuomi labiausiai, kad tam reikalui mūsų girios praverės. Įgys tad mūsų žmonės daugiau patyrimų, daugiau drąsos, daugiau įsitikėjimo į savo įiegas, ir nebeliks kliučių Lietuvui pastoti tikru žmogumi, gerbiamu žmonijos nariu!⁶⁸ Atsižvelgiant į poskyryje pateiktus faktus, galima teigti, kad Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos ištakas laikotarpiu iki Pirmojo pasaulinio karo galima sieti su Jonu Šliūpu.

⁶⁶ ŠLIŪPAS, J. ĮŽANGA. In *Šis-tas iš pasaulinės prekybos historijos. Straipsnių rinkinys parupintas Dro. JONO ŠLIŪPO*. Biržai, 1922.

⁶⁷ ŠLIŪPAS, J. *Šis-tas iš pasaulinės prekybos historijos. Straipsnių rinkinys parupintas Dro. JONO ŠLIŪPO*. Biržai, 1922, p. 172.

⁶⁸ ŠLIŪPAS, J. *Šis-tas iš pasaulinės prekybos historijos. Straipsnių rinkinys parupintas Dro. JONO ŠLIŪPO*. Biržai, 1922, p. 173 – 174.

1. 4. Jūrinės valstybės idėjos kontūrai Ernesto Galvanausko prisiminimuose

Besikuriančiai moderniai Lietuvos valstybei, neturinčiai visiškai jokio priėjimo prie jūros, buvo labai sunku pradėti kurti jūrinę valstybę. Po Ernesto Galvanausko mirties jo brolis Gediminas Galva sudarė prisiminimus⁶⁹, kuriuose galima aptikti įvairių fragmentų, liudijančių apie besikuriančios Lietuvos valstybės siekį gauti priėjimą prie jūros bei sunkumus, patirtus bandant realizuoti šį tikslą praktikoje. Tačiau būtina atsižvelgti ir į šių prisiminimų specifiką, aprašytą knygos pratarėje: „Deja, Ernestas Galvanauskas pats savo atsiminimų neparašė, tą darbą savotiškai po jo mirties atliko jaunesnysis brolis Gediminas Galva. Šios knygos autorius Gediminas Galva pasirinko žurnalistinį ir gyvo pasakojimo rašymo būdą apie aprašomąjį asmenį. Todėl šioje knygoje rašoma pirmuoju asmeniu, lyg tai būtų paties Ernesto Galvanausko pasakojimas. Autorius bandė būti ištikimas brolio žodžiams ir jausmams, tam tikslui panaudodamas daugybę Ernesto laiškų, įkalbėjimų juostose, oficialiųjų dokumentų, publicistinių raštų, kalbų seime ir kitur. <...> Ne visuomet galima atskirti kur baigiasi autentiški Ernesto žodžiai, pasisakymai, Gedimino tik cituojami, o kur prasideda biografo Gedimino teigimai, kurie pateikiami kaip tariami Ernesto samprotavimai.“⁷⁰ Šiuose prisiminimuose aprašomi įvairūs Lietuvos istorijos įvykiai ir procesai, pavyzdžiui, teritorinis ginčas su Latvija dėl Palangos: „Latviai reikalavo Palangos, Mažeikių trikampio, Žagarės, Joniškio, Biržų ir Alūkštos valsčiaus, nors ten buvo žymi lietuvių persvara. Abi šalys užsiprašė. Lietuviai kalbėjo apie Liepojos, Daugpilio ir net Latgalės prijungimą prie Lietuvos, tačiau nepanaudojo jėgos užmojui įgyvendinti. Latvijoje vyravo kovinga nuotaika ypač dėl mišrių sričių ir Palangos prijungimo. Kariuomenei skirtas laikraštis „Latvijos kareivis“ reikalavo lietuviškų sričių ir karu grasino. Spalio mėn. pradžioje Latvijos kariuomenė užėmė Kuršo gubernijai priklausiusias žemes, imtinai Palangą. Jos elgsena su lietuviais nebuvo teisinga ir teisėta. <...> Kodėl iškilo ginčas dėl Palangos? Palanga jau 1819 m. buvo priskirta Kuršo gubernijai. Latvijos kariuomenė užėmė visas ginčytinas sritis, priklausiusias Kuršo gub., visai nežiūrėdama gyventojų persvaros. 1920 m. Palangoje gyveno 800 lietuvių, 452 žydai ir tik 100 latvių. Latvių kalbininkas J. Endzelins ir kiti mokslininkai gėdino savo tautiečius, reikalaujančius Palangos tik dėl vokiečių baronų užgaidos nors siauru tilteliu sujungti Kuršą su Vokietija.“⁷¹ Dėl itin problematiško priėjimo prie jūros Lietuvos situacija galėtų būti lygintina nebent tik su Lenkijos, kuri iki Pirmojo pasaulinio karo taip pat neturėjo jokio priėjimo prie jūros, situacija. Iš šių atsiminimų matyti, kad labiausiai Mažosios (Prūsų) Lietuvos (kartu ir priėjimo prie jūros bei uosto gavimo) klausimas aktualizuojasi Pirmojo pasaulinio karo metu; verta pažymėti, kad tai nebuvo vien tik Mažosios ir Didžiosios

⁶⁹ GALVA, G. *Ernestas Galvanauskas. Politinė biografija*. Čikaga, 1982.

⁷⁰ GALVA, G. *Ernestas Galvanauskas. Politinė biografija*. Čikaga, 1982, p. 8.

⁷¹ GALVA, G. *Ernestas Galvanauskas. Politinė biografija*. Čikaga, 1982, p. 170 – 172.

Lietuvos politinių ir visuomenės veikėjų keliamą idėją, kadangi šie klausimai buvo svarstomi ir lietuvių išėivijoje: „Pirmojo pasaulinio karo metu lietuviai reikalavo sukurti Lietuvos valstybę, jungiančią etnografinės žemes. Polėkiai buvo dideli, bet jie mažai taikstėsi ano meto tikrovei. **1914 m. Chicagos ir New Yorko lietuvių seimai reikalavo Mažąją Lietuvą prijungti prie besikuriančios valstybės.** [paryškinta V. K.] Panašūs nutarimai daryti konferencijoje Vilniuje, gausiame lietuvių suvažiavime Berne ir lietuvių tremtinių manifeste Voroneže, įvykusiuose 1917 m. rudenį. **Suvažiavimuose ypatingas dėmesys kreiptas į Klaipėdos kraštą ir savo uostą. Lietuvių sąmonėje glūdėjo noras turėti platesnį pajūrį, atitaisyti istorinę klaidą, nors dar nebuvo ryškaus vaizdo, kaip ir kuriomis sąlygomis bus kuriama savoji valstybė.** [paryškinta V. K.] JAV prezidento W. Wilsono 1918 m. pačioje pradžioje paskelbtas tautų apsisprendimas sustiprino lietuvių politinį romantizmą, kuris atsimušė į kampuotą tikrovę. Kongresas nepritarė planams dalyvauti pasaulinėje politikoje ir Tautų sąjungoje. Washingtone vyravo nepalankios nuotaikos pripažinti nepriklausomą Lietuvos valstybę.⁷² Vis dėlto manytina, kad nepaisant siekių sujungti Didžiąją ir Mažąją Lietuvą bei gauti Klaipėdos uostą, iki Pirmojo pasaulinio karo pabaigos lietuviško prekybos laivyno klausimas lietuvių politinėje mintyje liko antraeilium dalyku (jeigu apskritai egzistavo); karinio laivyno klausimas net nebuvo keliamas iki pat Klaipėdos prijungimo. Tikėtina, kad šiuos klausimus tuo metu į antrą planą nustumė kitos to laikotarpio Lietuvos vidaus ir ypač tarptautinės politikos problemos, kurias teko neatidėliotinai spręsti. „Politinė kova dėl Klaipėdos krašto prasidėjo Paryžiuje, Taikos konferencijoje. **Lietuvos delegacija ten darė užuominas dėl Mažosios Lietuvos, bet ypatingą dėmesį kreipė į Klaipėdos uostą ir jos kraštą.** [paryškinta V. K.] Ji sulaukė ir krašto susipratusių lietuvių paramos. Jie raštus rašė Taikos konferencijai, nušvietė santarvininkams esančią padėtį ir reikalavo lietuviškas žemes prijungti prie Lietuvos. Versalio sutarties 99 str. Klaipėdos kraštas buvo atskirtas nuo Vokietijos. Ten aiškiai tarta: „Santarvės valstybių naudai Vokietija išsižada visų teisių į sritį tarp Baltijos jūros, šiaurinės Rytprūsių sienos, nustatytos šios sutarties II dalies 28 str., ir buvusios Vokietijos – Rusijos sienos. Vokietija pasižada pripažinti santarvės valstybių sprendimus, liečiančius minėtą sritį ir jos gyventojų pilietybę.“ G. Clemenceau, Taikos konferencijos pirmininkas, minėtam straipsniui aptarti naudojo Lietuvos delegacijos samprotavimus: „Santarvininkai nemano, kad Klaipėdos krašto perleidimas pažeistų tautinį pradmenį. Minėtas kraštas visada buvo lietuviškas, nes jo gyventojai lietuviškos kilmės ir lietuviškai kalba. Tiesa, Klaipėdos mieste vokiečiai turi persvarą, tačiau šis reiškinys negali būti pagrindu visą kraštą priskirti Vokietijai, nes Klaipėdos uostas yra Lietuvos vienintelis išėjimas į jūrą. Klaipėdos kraštą nutarta palikti Santarvės žinioje, iki bus

⁷² GALVA, G. *Ernestas Galvanauskas. Politinė biografija*. Čikaga, 1982, p. 282.

nustatytos Lietuvos sienos“⁷³. Šis nutarimas lietuviams suteikė vilčių, tačiau netrukus sukėlė didelį susirūpinimą: į Klaipėdos kraštą atsirado keli varžovai.⁷⁴ Galima konstatuoti, kad Prancūzija pasinaudojo Lietuvos delegacijos argumentais tam, kad pagrįstų Vokietijos teritoriją „apkarpytą“ tokiu būdu Prancūzijos ir Lenkijos naudai geopolitiškai susilpninant Vokietiją. Verta pažymėti, kad Lietuvos politikų ir diplomatų siekis gauti priėjimą prie jūros buvo labai svarbi prielaida, leidusi Lietuvai tiesiogiai įsitraukti į tarptautinę politiką. Lietuvos politikų keliamas „Klaipėdos klausimas“, kurio nebuvo iki Pirmojo pasaulinio karo pabaigos, suteikė Lietuvai įvairių geopolitinių galimybių; dalimi jų Lietuva sugebėjo pasinaudoti. Prisiminimuose matomas įvairiuose tarpukario tekstuose vis atsikartojantis etnopolitinis jūrinės valstybės kūrimo motyvas: **„Klaipėdos kraštą prijungus prie Lietuvos, pats svarbiausias ano meto uždavinys – lietuvių tautos sujungimas. Šiam tikslui įgyvendinti būtinas toli siekiantis jūrinės politikos planas ir labai kruopšti, sisteminė tos srities veikla.** [paryškinta V. K.]“⁷⁴ Deja, šiuose prisiminimuose „jūrinės politikos planas“ yra tik paminėtas, tačiau išsamiau nebuvo detalizuotas (nenurodyta nei šio plano esmė, nei įgyvendinimo priemonės); taip pat nepateiktas pačios jūrinės politikos apibrėžimas. Apibendrinant galima teigti, kad iki XIX a. pirmoje pusėje Lietuvoje dar nebuvo jokių aiškių erdvinių sampratų; jos atsirado tik XIX a. antroje pusėje prasidėjus lietuvių nacionaliniam judėjimui. Bajorijos tarpe dominavo senosios Lietuvos valstybės vaizdiniai, kuriuose jūrai buvo beveik neskiriama dėmesio (o ir tas retas dėmesys dažniausiai buvo abstraktus ir romantizuotas⁷⁵). Tik XIX a. antroje pusėje atsirado Mažosios ir Didžiosios Lietuvos sujungimo idėja, tačiau ji ilgai negalėjo būti praktiškai realizuota, nes kai 1918 metų vasario 16 dieną Lietuva paskelbė savo nepriklausomybę, Pirmasis pasaulinis karas dar nebuvo pasibaigęs, o Lietuva ir visa Rytų Europa tebebuvo okupuota Vokietijos kariuomenės. Tokiomis sąlygomis kalbėti apie Mažosios ir Didžiosios Lietuvos sujungimą buvo beveik neįmanoma; tą rodo ir 1917 metais Vilniuje išleista Petro Klimo knyga, kurioje esančiame žemėlapyje Mažoji Lietuva nebuvo niekaip išskirta ar pažymėta.⁷⁶ Tikslios Lietuvos vakarinės sienos ilgą laiką nebuvo aiškiai apibrėžtos: Palanga atgauta tik 1921 metais, o Klaipėda prijungta tik 1923 metais. Tokiame sudėtingame ir nepalankiame politiniame kontekste jūrinės valstybės idėjos formavimasis Lietuvoje buvo gana komplikotas, todėl nėra lengva atsekti šios idėjos raidą iki Klaipėdos krašto prijungimo prie Lietuvos 1923 m.

⁷³ GALVA, G. *Ernestas Galvanauskas. Politinė biografija*. Čikaga, 1982, p. 282 – 283.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 278.

⁷⁵ Pavyzdžiui, Saulius Pivoras teigia, kad „Be kultūriškai valstybinio centro XIX a. pirmoje pusėje formuojamas ir jos jūrinio pakraščio įvaizdis. S. Valiūnas 1828 m. perkuria liaudies dainą apie marių pakraštyje gyvenusią vaidilutę Birutę, vėliau kunigaikštienę. L. A. Jucevičius 1842 m. skelbia lietuvių liaudies legendą apie Baltijos jūros valdovę – deivę Jūratę.“ PIVORAS, S. *Lietuvių ir latvių pilietinės savimonės raida*. Kaunas, 2000, p. 82.

⁷⁶ KLIMAS, P. *Lietuva: jos gyventojai ir sienos*. Vilnius, 1917.; KLIMAS, P. *Lietuva, jos gyventojai ir sienos*. Vilnius, 2018.

2. Tarpukario laikotarpis (1918 – 1940 m.): jūrinės valstybės idėjos raida ir bandymas ją įgyvendinti

Jūrinės valstybės idėja buvo kuriama įvairių visuomenės sluoksnių atstovų (neretai jų pagrindinė veikla net nebuvo niekaip susijusi su jūra). Tenka konstatuoti, kad jūrinės valstybės idėja buvo generuojama pavienių entuziastų, visuomenės veikėjų ir jų grupių, todėl kartais atrodo gana fragmentiška: kartais šioje idėjoje aiškiau matomos politinės, geopolitinės, o kartais – ekonominės, ideologinės ar net socialinės ir civilizacinės idėjos. Taip yra todėl, kad Lietuvos atveju jūrinės valstybės idėja yra meta-idėja, savyje talpinanti daugelį kitų „mažesnių“, bet tarpusavyje susijusių idėjų. Kiekvienas tarpukario autorius, domėjęsis ir rašęs šia tema, įnešė savo indėlį ir savo matymą į šią idėją ir jos plėtojimą. Jūrinės valstybės idėjai nebuvo abejingi ne tik jūrininkai, bet ir kitų profesijų atstovai: geografs, geografs, politikai, žurnalistai bei visuomenės veikėjai. Skirtingų profesijų atstovai įnešė sampratų iš savo profesijų. Todėl šią idėją neretai tenka rekonstruoti remiantis visur pasklidusiais pavieniais faktais ir fragmentais. Pavyzdžiui, istoriko Gedimino Kasparavičiaus pateikiamame Lietuvos garlaivių bendrovę įsteigusių asmenų sąrašė buvo daug įvairių profesijų atstovų bei visuomenės veikėjų ir tik vienas jūrininkas. Istorikas Gediminas Kasparavičius teigia, kad „<...> Kaune susibūrusi 19 žmonių grupelė, kuri, nelaukdama Tautų Sąjungos sprendimo dėl Klaipėdos krašto atėities, nusprendė steigti įmonę, Lietuvoje organizuosiančią upių ir jūrų transportą. Šios iniciatyvos šalininkai buvo visuomenininkai, politikai, kultūros veikėjai, mokytojai, gydytojai, kariai bei kitų profesijų atstovai. Tarp jų – ir tokios asmenybės kaip Vasario 16-osios Akto signataras Saliamonas Banaitis, susisiekimo ministras Jonas Šimoliūnas, pirmasis finansų ministras Martynas Yčas, pirmasis sveikatos apsaugos ministras Jurgis Alekna, žinomas Mažosios Lietuvos veikėjas Vilius Gaigalaitis, teisininkas Konstantinas Račkauskas, matininkas Jonas Raupys, aušrininkas Jonas Šliūpas, pirmasis lietuvis kapitonas Liudvikas Stulpinas, varpininkas Rokas Šliūpas, inžinierius Tadas Šulcas, Jonas Kaunas ir kiti. Įdomiausia, kad tarp Lietuvos garlaivių bendrovės steigėjų (be L. Stulpino) nebuvo nė vieno, kuris savo veikla būtų kaip nors susijęs su jūrininkyste ar upininkyste.“⁷⁷ Naujausioje istoriko Gedimino Kasparavičiaus knygoje „Nemunas – Lietuvos gyvenime 1918 – 1990 m.“ 21 puslapyje yra išnaša į periodinio leidinio „Prekyba“ (1920 metų Nr. 2, p. 16.) straipsnį pavadinimu „Lietuvai reikalingas yra turėti prekybinis laivynas ant jūrių“.⁷⁸ Remiantis knygoje pateikiamais duomenimis, 1920 m. buvo norėta pradėti kurti Lietuvos prekybinį jūrų laivyną, nors ir neturėta tam patirties. Tai rodo, kad bent jau viešajame diskurse prekybinio laivyno poreikis buvo bent minimaliai reflektuojamas ir

⁷⁷ KASPARAVIČIUS, G. *Nemunas Lietuvos gyvenime 1918 – 1990 metais*. Vilnius, 2018, p. 21.

⁷⁸ Ten pat.

siejamas su Lietuvos valstybingumu. Šie faktai rodo, kad Lietuvoje dar iki Klaipėdos krašto prijungimo jau buvo mąstoma apie jūrinius dalykus ir kad šie apmąstymai ne visada buvo susiję vien tik su etnopolitinais aspektais. Tai leidžia teigti, kad jau egzistavo besiformuojanti Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja; ir kad ši idėja nebuvo vien tik etnopolitinių Mažosios ir Didžiosios Lietuvos sujungimo siekių „pratęsimas“ arba tik (geo)politinės ir diplomatinės retorikos bei argumentacijos dalis, o bent iš dalies egzistavo kaip savarankiška idėja. Tai leidžia koreguoti kartais istoriografijoje pasitaikantį teiginį, kad Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos istorija prasidėjo tik 1923 metais. Nepaisant to, negalima paneigti fakto, kad 1923 m. įgytas priėjimas prie jūros suteikė didelį postūmį šios idėjos raidoje ir realizavime. Klaipėdos gavimas 1923 m. nors ir buvo naujas etapas, tačiau tai buvo jau vykusių procesų tęsinys. Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja intensyviausiai buvo plėtojama ir realizuojama tarpukario metais. Šios idėjos turinys laikui bėgant kito: nuo grynai etnopolitinio ir geopolitinio siekio XX amžiaus antrajame ir trečiajame dešimtmetyje perėjo prie konkretesnių prekybinio laivyno kūrimo klausimų ir jūrininkų problemų ketvirtojo dešimtmečio viduryje – antroje pusėje. Jūrinės valstybės idėja tarpukariu evolucionavo nuo XX a. antrajame ir trečiajame dešimtmetyje vyravusių etnopolitinių ir geopolitinių sampratų (susijusių su siekiu gauti priėjimą prie jūros ir jame įsitvirtinti) iki prekybinio ir karinio laivyno pagrindų sukūrimo XX a. ketvirtojo dešimtmečio antroje pusėje. Tačiau tai, kad nuo Lietuvoje XX a. ketvirtojo dešimtmečio vidurio labiau nei anksčiau aktualizavosi laivyno ir jūrininkystės idėjos, nereiškia, kad iš jūrinės valstybės idėjos pradingo jai anksčiau būdingos etnopolitinės ir geopolitinės sampratos – jos išliko sąvokos turinyje, tačiau pasipildė naujomis reikšmėmis. Ši idėja integravo savyje visus šiuos siekius; jie neužgožė ankstesnių etnopolitinių ir geopolitinių idėjų. Jūrinės valstybės idėja viso tarpukario metu taip pat buvo susieta ir su Didžiosios ir Mažosios Lietuvos gilesniu tarpusavio integravimu. Tačiau nepaisant dedamų pastangų, nepriklausomybės netekimo išvakarėse, po Klaipėdos krašto praradimo, buvo konstatuojama, kad Lietuva taip ir nepajėgė įsitvirtinti jūroje, todėl buvo siūloma atsigręžti į Šventosios uosto vystymą ir toliau tęsti pradėtą įsitvirtinimo jūroje darbą. Verta pabrėžti, kad Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja visada labai priklausė nuo geopolitinių poslinkių. Svarbu pabrėžti svarbią detalę, kad Anot B. Ivanovo, „tautininkų partija skelbėsi nesanti partija, o laikė save „etaloniniu lietuvių tautos branduoliu“ (tokiu būdu sutapatindama valstybę ir tautą).⁷⁹ Todėl tarpukariu jūrinė valstybės ir jūrinės tautos sąvokos yra galimai tarpusavyje susiję, gal net tapatūs, dalykai (bent jau po 1926 metų gruodžio 17 perversmo).

⁷⁹ SAFRONOVAS, V. *Praeitis kaip konflikto šaltinis: Tapatybės ideologijų konkurencija XX amžiaus Klaipėdoje*. Vilnius, 2011, p. 123.

Teodoras Reingardas savo atsiminimuose tarpukario Lietuvos laivybos situaciją XX trečiajame dešimtmetyje apibūdino tokiais žodžiais: „Lietuvai tada priklausė gan didelis Baltijos kranto ruožas su gerai įrengtu Klaipėdos uostu, tačiau ji dar neturėjo nė vieno laivo su savo vėliava ir visas prekes per šį uostą išveždavo ir įsiveždavo kitų šalių laivais. Nuo pat vaikystės buvęs jūrininku, aš visomis jėgomis siekiau, kad Lietuva turėtų nuosavą prekinį laivyną: parašiau į laikraščius keletą straipsnių, žadindamas lietuvių visuomenės susidomėjimą jūra ir laivynu, aiškinau, kiek lėšų valstybė praranda, mokėdama svetimšaliams frachtus už prekių gabenimą, ir kad tokios nedidelės valstybės, kaip Danija, Norvegija bei Švedija praturtėjo tikrai todėl, kad laiku įsitaisė nuosavus įspūdingo dydžio prekinis laivynus. **Tačiau šalies visuomenė – kaip ir bet kurioje kitoje žemyninėje valstybėje – mano raginimams kurti savą laivyną liko kurčia.** [paryškinta V. K.; žodis „žemyninėje“ buvo parašytas kursyvu prisiminimų tekste] Būtent todėl aš išėjau dimisijon ir pats ėmiausi akcinės laivybos bendrovės organizavimą.“⁸⁰ Šis atsiminimų fragmentas parodo, kad Teodoro Reingardo vertinimu Lietuvoje egzistavo tam tikros laivininkystės kūrimo ar net plėtros galimybės, kurios, deja, nebuvo išnaudojamos, o visuomenė buvo abejinga jūrinėms idėjoms. Teodoras Reingardas grįžo į Lietuvą 1922 metų balandį, o straipsnius į laikraštį „Inkaras“ rašė 1928 metais. Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja taip pat buvo susijusi ir su jūrų skautų judėjimu: Klaipėdos Skautų Draugovės skautų vado Martyno Brako pasirašytame laiške Lietuvos Jūrininkų Sąjungai 1925 m. rašoma: „Turėdami dabar vartus į pasaulį, Baltijos jūrą, mums lietuviams reikia žmonių, kurie yra susipažinę su jūreivyste ir kuriems rūpi jos kėlimas Lietuvoj. O jo anksčiau mes pradedam tokių žmonių augintis ir jo daugiau mes tame kreipiame dėmesį į jaunimą, kuris, kadangi jis jau iš mažų dienų pažįsta jūrą, Lietuvai veikiausiai galės duoti gerų jūrininkų, jo mes žinokim, kad tada yra daug vilties, kad Lietuvos jūreivystė pasieks neužilgo kitų tautų jūreivystės laipsnį. Dabar yra jau tokių, kurie nori aktyviai lavintis į jūrininkus ir kurie iš dalies ta jau ir daro, yra jau ir jaunuolių, kurie supranta, kur lietuviams reikia darbininkų. Šitie yra Lietuvos jūrų skautai (žvalgai, budžiai).“⁸¹ Lietuvos Jūrininkų Sąjunga dokumente pavadinimu „PONUI MINISTERIUI PIRMININKUI“ rašė: „Kiekvienas tinkamai pastatytoj savo mokykloj išauklėtas jaunas jūrininkas įneš į Klaipėdos uostą tautiškumo ir valstybingumo elementą, o tokio jūrininko moraliai ir materialiai su Didžiąja Lietuva ryšiai priartina mus prie jūros ir glaudžiai suriš su ja. Jei mes organiniai su jūra nesusirišime, nuolat gali būti pavojaus iškilti kriziui ir, aplinkybėms nors truputį mūsų nenaudai pakrypus, tiek laukto ir tiek mums reikalingo į jūrą išėjimo galime nustoti.“⁸² Šioje citatoje galima įžvelgti etnopolitinį siekį sutvirtinti Didžiosios ir Mažosios Lietuvos ryšį; taip pat

⁸⁰ REINGARDAS, T. *Jūrininkas, karininkas, mirtininkas*. Šiauliai, 2000, p. 115.

⁸¹ Lietuvos Jūrininkų Sąjungai, 1925 m. birželio 16 d. *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 5, l. 2.

⁸² PONUI MINISTERIUI PIRMININKUI, 1926 m. gruodžio 17 d. *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 4, l. 12 – 13.

sustiprinti Lietuvos valstybės ir lietuvių tautos buvimą Klaipėdos uoste. Siekis įsitvirtinti jūroje buvo tiesiogiai siejamas su Klaipėdos krašto išsaugojimu Lietuvos suverenumu. Vaclovas Sidzikauskas rašė, kad „Klaipėdos Krašto atvadavimu baigta istoriškoji lietuvių tautos kova už savąją jūrą, už nuosavą laisvą išėjimą į platųjį pasaulį per Nemuno žiotis ir Klaipėdos uostą. <...> Politiškoji Klaipėdos krašto prijungimo prie Lietuvos reikšmė yra labai didelė. Atgavusi Klaipėdą ir kartu su ja plačią pajūrio juostą, Lietuva tapo jūrų valstybė, jos vėliava plevėsuoja po visus vandenynus.“⁸³ „Esminė mums yra **tautinė** [paryškinta tekste, V. K.] atvaduotosios Mažosios Lietuvos reikšmė.“⁸⁴ Tokių pavyzdžių būta ir daugiau: „Didžiosios Lietuvos Jūrininkų Sąjungos vardu mes, jos atstovai, turime didžios garbės pasveikinti, Jus, mūsų kolegas, Mažosios Lietuvos su garsia ir nepamirštama diena Jūsų su mumis susijungimo po bendrą vėliavą. Per kelis amžius mes buvom nuo Jūsų atskirti, kas kenksmingai atsiliepė kaip mūsų Nemuno prekybos gyvenime, taip lygiai ir į Jūsų gimtinę Klaipėdos Kraštą ir miestą, kurie atskirti nuo Hinterlando ir prekybos arterijos Nemuno nuo tos pačios gadinės nustojo savo svarbios reikšmės Hanzos prekyboje. Kas gali būti tampresniais ryšiais sujungta kaip laivininkystė ir prekyba? Mums bent apie tai neprisieina kalbėti. Kiek mūsų krašto ir mūsų jūrininkų asmeninė gerovė priklauso nuo jūros prekybos žydėjimo – mums jūrininkams yra visai aišku. Suvienikim gi mūsų pajėgas bendram tikslui išvystymo Lietuvos prekybos ir žydėjimo jos uosto bei laivyno!“⁸⁵ Jūriniai dalykai dažniausiai buvo pavienių entuziastų, bet ne valstybės skatinamas dalykas tarpukario Lietuvoje. Jūrinės idėjos sklido labiau iš visuomenės į valstybę, o ne atvirkščiai. Lietuvos Jūrininkų Sąjunga buvo visuomeninė (bet ne politinė) organizacija, kuri siekė atkreipti ne tik visuomenės, bet ir valstybės dėmesį į „jūros klausimus“: „Lietuvos jūrininkų sąjunga nuo pirmosios savo įsikūrimo dienos, tai yra nuo 1923 metų balandžio mėnesio pastatė sau uždavinį nuolat kreipti valdžios ir visuomenės dėmesį į jūros klausimus, bet, nežiūrint dėtų jos pastangų, šis klausimas dar iki šiol iš negyvojo taško dar net nepastūmėtas. Iki šiol mes neturim tautinio prekybinio laivyno net užuomazgos ir už tai per tą laikotarpį mūsų tauta turėjo sumokėti svetimiems labai didelias sumas. <...> Todėl Lietuvos jūrininkų sąjunga, turėdama visa tai galvoje, kartą ryžtasi iškelti tautinio prekybinio laivyno steigimo klausimą aikštėn, prašydama pripažinti jį aktualių ir skubotų, o jam išspręsti sušaukti kompetentingą pasitarimą iš Valdžios, Seimo, koperatininkų, bankininkų, prekybininkų ir Klaipėdos uosto atstovų, o taip pat iš šios srities specialistų.“⁸⁶ Visuomenės dėmesys ir iniciatyva buvo labai svarbūs faktoriai Lietuvos Jūrininkų Sąjungos veikloje: „Lietuvos Jūrininkų Sąjunga po

⁸³ SIDZIKAUSKAS, V. *Savo jūros sargyboje*. Kaunas, 1936, p. 18.

⁸⁴ Ten pat.

⁸⁵ ŽODIS DIDŽIOSIOS LIETUVOS JURININKŲ SĄJUNGOS Į MAŽOSIOS LIETUVOS JURININKŲ PAKELIANT JURININKŲ SĄJUNGOS VĒLIAVĄ KLAIPĒDOJE, LCVA, f. 1744, ap. 1, b. 28, l. 30.

⁸⁶ PONUI MINISTERIUI PIRMININKUI. LCVA, f. 1744, ap. 1, b. 21, l. 1 – 2.

istoriškosios I–sios Jūros Dienos yra įsitikinusi, kad jos užsibrėžtasis tikslas, būtent, Lietuvos tautinio laivyno įsteigimas, yra ir visos tautos siekimas. Turint prieš akis šią tautos valią, jos ūkio bei garbės svarbiausiąjį interesą, Lietuvos Jūrininkų Sąjunga nusprendė konkretiškai padaryti pradžia prekybos laivynui, kad švęsdami II–ją Jūros Dieną, galėtume Lietuvai parodyti, jog savo pasižadėjimus tesėsime realiai įvykdinti. Lietuvos Jūrininkų Sąjunga yra įsitikinusi, kad toks darbas geriausiai pasisektų, jeigu esamomis sąlygomis iniciatyvos imtusi ji, Lietuvos Jūrininkų Sąjunga, kaip apolitinė geriausia pažįstanti jūros reikalus ir labiausia užinteresuota organizacija, remiama plačiosios Lietuvos visuomenės. Kadangi privatinis kapitalas esamomis sąlygomis į laivyno steigimą neina, o vyriausybė laukia iniciatyvos iš visuomenės, tai Lietuvos Jūrininkų Sąjunga, apsvarsčiusi savojo prekybos laivyno steigimo reikalą, priėmusi dėmesin esamąją būklę ir iki šiol darytus žygius, nutarė: <...>⁸⁷ Kaip rodo dokumentai, jūrinė propaganda buvo efektyvi: „Artėjant šių metų Jūros šventei, kuri, kiek žinoma, šįmet vadinsis Jūros Savaitė, iškyla reikalas susirūpinti ir tinkama šios paskirties propaganda. Suruoštoji pereiniais metais pirmoji Jūros Dienos propagandinė akcija davė pagrindo manyti, kad toji propaganda iš tikrųjų randa atbalsio ir kad geriausių vaisių galėtų duoti tik tada, kai šis darbas, kaip ir visas jūrinis vaikimas, tęstųsi ne trumpą laikotarpį, bet visą laiką, ir kad tam darbui vadovautų žmonės, kurie pažįsta pajūrio ir jūros gyvenimą.“⁸⁸ Praėjus keliems metams 1936 metų dokumente, kuriame buvo aptariamas planas 1937 metais išleisti „pirmąjį Lietuvos jūros kalendorių – metraščių“, konstatuojamas Lietuvos visuomenėje išaugęs susidomėjimas „jūriniais reikalais“: „Paskutiniaisiais metais smarkiai suaktyvėjus lietuviškajam jūriniam gyvenimui, lietuviškajai visuomenei susidomėjus tautos gyvybiniais – jūriniais reikalais, atsirado gyvas reikalas plačiąją visuomenę arčiau su lietuviškuoju jūriniu gyvenimu supažindinti, ją informuoti. Dėkingą darbą dirbdama – Lietuvos Jūrininkų Sąjunga Klaipėdoje leidžia jūrininkystės žurnalą „JŪRA“, kuris tačiau, išeidamas kas mėnesį, savo paskirtimi negali apimti visų tų sričių, kurias gali aprėpti atskiras metuose kartą pasirodantis leidinys, metraštis.“⁸⁹ Tačiau nepavyko aptikti duomenų apie tai, ar toks metraštis buvo išleistas. Po Klaipėdos krašto netekimo 1939 m. buvo konstatuojama, kad „Šiandien Lietuva dar yra pajūrio valstybė, jai priklauso Palangos – Šventosios jūros pakrantės; per ją Lietuva dar gali ir privalo neatidėliodama skubėti tvirtai susirišti su jūra, ją naudotis, nes jūra, kaip pasauliui žinoma, yra gyvybinis valstybės šaltinis, didžiausias jos ramstis: tik jūra valstybei duoda laisvę savarankiškai prekiauti su pasauliu, klestėti ekonomiškai, sutvirtėti politiškai, tikriau apginti savo nepriklausomybę. Jūrą reikia mums galutinai suprasti, ją

⁸⁷ Jo Ekscelencijai Ponui Klaipėdos Krašto GUBERNATORIUI, 1934 m. spalio mėn. 30 d. *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 27, l. 1.

⁸⁸ Lietuvos Moterų Draugijos tautiniam laivynui remti Valdybai Kaune Savo laikraščio reikalai, *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 28, l. 23.

⁸⁹ Lietuvos Jūrininkų Sąjungos Valdybai Klaipėdoje, 1936 m. rugsėjo 23 d. *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 26, l. 29.

branginti, pamilti ir visais būdais, suspietus jėgas, dėl jos kovoti taip, kaip tai daro mūsų kaimynai, kaip dėl jūros reikalų kovoja visas pasaulis. Mes, atgavę Klaipėdą, neturėdami jūrai reikiamo platesnio prityrimo, drąsumo ir netaikindami tinkamo didesnio masto, nesugebėjome plačiau greitai, kaip jūros reikaluose reikalinga, jūroje įsitvirtinti, plačiau ją užsiangažuoti pasauliui; nesugebėjome savo pajūrį tinkamai sutvarkyti, nustojomė Klaipėdos – to puikiausio, patogiausio mūsų natūralaus jūron išėjimo. Tai yra didelė, istorinė, skaudi pamoka.⁹⁰ Iš pacituoto teksto galima suprasti, kad Lietuva tarpukariu net ir pačių lietuvių dar nebuvo vertinama kaip jūrinė valstybė, o lietuviai savęs nelaikė jūrine tauta. Tokio vertinimo pavyzdžių buvo ir daugiau, pavyzdžiui, „1939 metų Jūros savaitei ruošti nuostatuose“ rašoma apie „būtinumą gaivinti tautoje savo jūros tradicijas“ ir „žadinti savo jūros meilę ir prisirišimą“: „Turint galvoje dabar pergyvenamus svarbius politinės epochos mūsų tautai ir valstybei statomus reikalavimus ir būtinumą gaivinti tautoje savo jūros tradicijas, žadinti savo jūros meilę ir prisirišimą, išryškinti visokeriopą laisvo išėjimo nors ir per likusiąją Šventoji – Palanga jūros pakrantę į platųjį pasaulį reikšmę, Lietuvos Moterų Draugijos Tautiniam Laivynui Remti ir Lietuvos Jūrininkų Sąjungos iniciatyva š. m. VI – 27 d. sušauktame iš įvairių visuomenės platesnių organizacijų ir įstaigų atstovų bendrame susirinkime nutarta rengti „JŪROS SAVAITE“ š. m. VIII – 8 – 15 d. d. visame krašte atliekant savaitės gale (VIII – 15 d.) tam tikras apeigas Šventosios – Palangos pajūryje.“⁹¹ Jūrinės valstybės idėjos sklaida buvo vienas iš jūrinės politikos elementų. Pavyzdžiui, 1940 m. buvo įvardytos Lietuvos Jūrininkų Sąjungos pastangos ir konstatuota, kad jos pradėjo duoti konkrečių rezultatų (įskaitant ir didesnę visuomenės susidomėjimą): „Todėl buvo ir toliau ieškota priemonių, leisti savą laikraštį – žurnalą, kuris praskintų jūriškam žodžiui kelią į lietuvių širdį ir smegenis. 1929 m. Lietuvos Jūrininkų Sąjunga surado galimybių leisti jūrinei propagandai žurnalą Klaipėdoje. Jis buvo pamėgtas mūsų visuomenės, ypač jaunosios kartos, kuri buvo bepradedanti žiūrėti, kokio veikimo laukai jai prasideda anapus horizontų, plačiajame jūros pasaulyje. Jūrininkų Sąjunga stengėsi ir kitomis propagandinėmis priemonėmis įskiepyti plačiuose tautos sluoksniuose norą pažinti jūros pasaulį ir parodyti, kokios naudos iš jos gali turėti mūsų ekonominis bei kultūrinis gyvenimas. Ji ėmėsi iniciatyvos suburti didžiasias organizacijas ir suruošti jūros dienas, jūros savaites, kad jūrininkystė, savi laivai prekėms gabenti ir pajūriui saugoti pasirodytų taip reikalingi, kaip tatai supranta kiekvienas kitas Baltijos, Skandinavijos ar Šiaurės pajūrio gyventojas. Jūrininkų Sąjungos dėtos pastangos, kad ir pamažu, pradėjo rodyti savo vaisius. Domėjimasis jūra per tą laiką žymiai padidėjo, o per tai padidėjo ir konkrečių jūrininkystės reikalų supratimas sutinkamose įstaigose ir organizacijose. Įsisteigė stipri laivų bendrovė Lietuvos Baltijos Lloydas, jūrose pasirodė

⁹⁰ Jo Ekscelencijai Ponui FINANSŲ MINISTRUI, 1939 m. gegužės 19 d. LCVA, f. 1744, ap. 1, b. 21, l. 3.

⁹¹ 1939 METŲ JŪROS SAVAITEI RUOŠTI NUOSTATAI, LCVA, f. 1744, ap. 1, b. 40, l. 1.

laivai garsiną Lietuvos vardą ir tarnauja savo šalies gerovei pakelti. Pereitais metais mes iškentėjome skaudžius smūgius. Netekome savo natūraliojo uosto, kur buvo susibūręs idėjinis ir praktinis jūrinis darbas. Metų bėgy netekome trijų jūrų laivų. Tačiau mes ir dabar kito kelio nematome, kaip tik visomis jėgomis varyti jūrinį darbą pirmyn, prisitaikant, žinoma, prie naujų gyvenimo reikalavimų, bet siekdami ir toliau to paties tikslo: paruošti visuomenę, ypač jaunąją kartą, jūrinei ekspansijai. Jei dabartinis gyvenamasis momentas yra tam ir nepalankus, tai pokarinis laikas, mūsų tvirtu įsitikinimu, suteiks tinkamą atpildą už tą triūsą ir pastangas, kurias padėsime besirūždami į platesnio masto jūrininkystės barą. Kad nenutrūktų, o priešingai, dar plačiau sklįstų skelbtas iš Klaipėdos mūsų jūrininkų žodis apie būtinumą organizuoti savą tautinę jūrininkystę, Lietuvos Jūrininkų Sąjunga tuoj po Klaipėdos netekimo pradėjo leisti Kaune jūrininkystės propagandai skirtą mėnesinį paveiksluotą žurnalą „Mūsų Jūra“.⁹² Tai, kad Lietuvos Jūrininkų Sąjunga, pasinaudodama jūros propagandos priemonėmis (visų pirma spauda), bandė lietuvius paversti jūrine tauta, rodo ši citata: „Lietuvos Jūrininkų Sąjunga, subūrusi apie save kvalifikuotus jūrininkus ir jūrininkystės reikalų specialistus, leido jūrinės propagandos reikalams skirtą mėnesinį iliustruotą žurnalą MŪSŲ JŪRA. Žurnalo tikslas: aiškinti platiems gyventojų sluoksniams savo laivyno reikšmę, perauklėti mūsų žmonių būdą, pridudant jam daugiau jūriškų savybių, kaip energingumo, drąsumo, ryžtingumo, darbingumo, padėti mūsų pajūrio gyventojams surasti kelius išbristi iš skurdo ir pagerinti jų darbo sąlygas, stengiantis, kad į žvejybą, kaip į svarbią pajūrio valstybės visuomeninio ūkio šaką, būtų atkreipta daugiau dėmesio. Šiuos visuomeninius valstybinius tikslus siekdamas žurnalas, kad ir labai sunkiai, visą laiką vertėsi savo lėšomis, negaudamas nė kartą jokių prašytų valdinių subsidijų.“⁹³ Apibendrinant galima teigti, kad Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja buvo siekiamybė, kuriai realizuoti tiesiog pritrūko laiko. Amžininkai baigiantis XX amžiaus ketvirtajam dešimtmečiui pripažįsta, kad Lietuvoje daugėja susidomėjimo jūra, bet tiesiogiai ar netiesiogiai konstatuoja, kad Lietuva dar nėra jūrinė valstybė. Net ir po Klaipėdos krašto netekimo lieka įvairių jūrinių dalykų ir idėjų (švenčiamos Jūros savaitės, svarstoma apie Šventosios uosto plėtrą), kas rodytų, kad jūrinės valstybės idėja nebuvo susijusi vien tik su Klaipėdos uostu ir jo eksploatavimu. Galbūt Lietuva yra jūrinė valstybė tik tiek, kiek Lietuva (buvo) yra Klaipėdoje, tačiau manytina, kad jūrinės valstybės idėja yra daugiau nei vien tik tarpukario ideologema, naudota parodyti Klaipėdos svarbą Lietuvai, kadangi ši idėja egzistavo dar iki Klaipėdos prijungimo ir po Klaipėdos netekimo. Tarpukariu geografinė – etnopolitinė – geopolitinė jūrinės valstybės sąvoka laikui bėgant virto ekonominiu, o vėliau ir kultūriniu reiškiniu.

⁹² Jo Ekscelencijai Ponui ŠVIETIMO MINISTRUI, 1940 m. sausio 12 d. LCVA, f. 1744, ap. 1, b. 44, l. 9 – 10.

⁹³ Ponui VIDAUS REIKALŲ MINISTERIUI, 1940 m. liepos 2 d. LCVA, f. 1744, ap. 1, b. 45, l. 41.

2. 1. Karinio jūrų laivyno kūrimo problemos tarpukario Lietuvoje kontekstas

Karinis jūrų laivynas yra vienas svarbiausių jūrinės valstybės komponentų. Kaip ir tarpukariu, šiais laikais karo laivai aplanko kitų šalių uostus savo vizitais reprezentuodami savo šalis kaip jūrines valstybes. Istoriografijoje nėra tyrinėtas karinio jūrų laivyno kūrimosi kontekstas, nors esama nemažai surinktos ir apibendrintos faktografinės medžiagos.⁹⁴ Pagrindinis šio poskyrio klausimas yra toks: kodėl karinės jūrų pajėgos tarpukario Lietuvoje kaip atskira oficiali kariuomenės institucija buvo sukurtos tik 1935 metais? Kokios objektyvios priežastys galėjo nulemti tokį didelį vėlavimą (lyginant su kaimyninėmis šalimis)? Karo laivas „Prezidentas Smetona“ buvo nupirkas dar 1927 metais, tačiau karinių jūrų pajėgų dalimi tapo tik 1935 metais.⁹⁵ Gali būti, kad karinio laivyno plėtra (ir net kūrimas) XX amžiaus antrojo dešimtmečio pabaigoje ir trečiajame dešimtmetyje tarpukario Lietuvoje nebuvo suvokiami kaip būtinybė dėl to, kad Lietuvos karinio laivyno kūrimas pačioje nepriklausomybės pradžioje buvo ne tik neaktualus, bet ir neįgyvendinamas apskritai. Neaktualus buvo, nes: 1) Palangos – Šventosios ruožas buvo gautas tik 1921 metų kovo mėnesį, t.y. jau praktiškai pasibaigus 1918 – 1920 metų nepriklausomybės kovoms; pagrindiniai šių kovų dalyviai buvo sausumos pajėgos (tai galėjo prisidėti prie nuomonės, kad karinis laivynas nėra būtinas Lietuvos gynybai); 2) Klaipėda buvo prijungta tik po „sukilimo“ 1923 metų sausio 15 dieną, o jos teisinis statusas (autonomija Lietuvos Respublikos sudėtyje) buvo nustatytas dar vėliau; 3) Britų laivynas atliko lemiamą vaidmenį latvių ir ypač estų nepriklausomybės kovose, todėl latviai ir estai dar savo valstybių kūrimo pradžioje turėjo progą įsitikinti karinio laivyno efektyvumu ir būtinumu Latvijos ir Estijos geografinėse sąlygose⁹⁶; 4) latviai ir estai jau turėjo nemažą įdirbį laivininkystėje ir jūrininkystėje, o lietuviai iki nepriklausomybės paskelbimo jo neturėjo visiškai; 5) XX a. trečiajame dešimtmetyje (iki ketvirtojo dešimtmečio vidurio) buvo manoma, kad būsimas karinis konfliktas irgi turėtų vykti sausmoje, o pagrindinis numanomas priešas buvo Lenkija; 6) santykiai su Vokietija iki XX amžiaus ketvirtojo dešimtmečio vidurio buvo sąlyginai geri, todėl, matyt, bent jau tuo metu, nesitikėta puolimo iš jūros iš Vokietijos pusės. Istorikas Vytautas Jokubauskas nurodo, kad karinio laivyno kūrimas buvo suvokiamas kaip neperspektyvus galimo karo su Lenkija atveju, todėl investuoti į jo plėtrą tiesiog neapsimokėjo.⁹⁷ Klaipėdos gynimas kariniu požiūriu buvo suvokiamas ne tik kaip labai komplikauta, bet net ir kaip „neįmanoma“ užduotis ne tik laivynui, bet ir sausumos kariuomenei.

⁹⁴ SURGAILIS, G. *Lietuvos karinis laivynas 1935 – 1940*. Vilnius, 2003.

⁹⁵ Ten pat.

⁹⁶ Plačiau apie tai rašoma: FLETCHER, W. A. The British Navy in the Baltic, 1918 – 1920: Its contribution to the Independence of Baltic Nations. In *Journal of baltic studies*. A. ZIEDONIS. Vol. 7. Number 2. Brooklyn, 1976, p. 134 – 144.

⁹⁷ JOKUBAUSKAS, V. „Mažųjų kariuomenių“ galia ir paramilitarizmas: tarpukario Lietuvos atvejis. Klaipėda, 2014, p. 173.

Remiantis istoriko Vytauto Jokubausko pateiktais duomenimis, kadangi pagrindinės galimos fronto linijos turėjo eiti sausuma, Lietuvos karinis laivynas nebūtų ir ateityje suvaidinęs kokio nors reikšmingo vaidmens; karo laivai galėjo būti reikalingi nebent galimo karinio konflikto su Vokietija atveju, tačiau tai XX amžiaus trečiajame dešimtmetyje buvo tiesiog neįsivaizduojama, o vėliau buvo nutarta, kad Klaipėda yra sunkiai apginama iš jūros arba iš viso net neapginama net ir iš sausumos, todėl rimtesnės karinio laivyno plėtros (dėl šių ir daugelio kitų priežasčių) apskritai buvo atsisakyta.⁹⁸ Šios priežastys gali paaiškinti, kodėl karo laivyno kūrimas tarpukario Lietuvoje taip stipriai vėlavo. Karinių jūrų pajėgų kūrime 1935 metai greičiausiai nėra visiškai atsitiktinė data, kadangi būtent 1933 – 1934 metų laikotarpiu Vokietijos ir Lietuvos santykiai pablogėjo, todėl Vokietiją greičiausiai imta pradėti vertinti kaip potencialų priešą būsimo karo atveju. Lietuvos prekybinio laivyno kūrimas suaktyvėjo irgi apytiksliai tuo metu. Tai rodo, kaip stipriai Lietuvos tapimo jūrine valstybe procesas priklausė nuo pačių įvairiausių išorinių ir vidinių veiksnių. Padidintą valstybės dėmesį jūriniam reikalams (pirmiausia ideologinį) rodo ir 1934 metų „Jūros dienos“ šventė. Remiantis Broniaus Krikštopaičio atsiminimais, 1923 m. Lietuvoje nebuvo planuojama ruošti karo jūrininkų: „Pagaliau valdžia, įsigilinsi į reikalo svarbą ir bendradarbiaudama su Jūrininkų sąjunga, 1923 m. prie Aukštesniosios technikos mokyklos atidarė jūrininkams mokytį skyrių. Į jį, entuziazmo pagauti, susirinkome nemažas jaunuolių būrys, iš kurio vėliau tik 16 pasiliko ištikimi jūrai. Steigiant šį skyrių kilo sumanymas parengti jūrininkus ne tik prekybos, bet ir karo laivynui. Tačiau, po ilgesnių svarstymų, buvo pasitenkinta rengti jūrininkus tik prekybos laivynui.“⁹⁹ Karo laivyną buvo svarstoma plėsti, bet dėl objektyvių priežasčių to padaryti nepavyko. Istorikas Gintautas Surgailis yra aprašęs neįgyvendintus tarpukario Lietuvos karinio laivyno plėtros planus.¹⁰⁰ Tačiau jis konstatavo, kad „<...> buvo sukurti tikrai rimti, pagrįsti ir realūs Lietuvos karinio laivyno plėtros planai, kuriems, deja, dėl Lietuvai išskylančių ekonominių sunkumų, objektyvių ir subjektyvių veiksnių ir Lietuvos okupacijos 1940 metais nebuvo lemta būti realizuotais.“¹⁰¹ Pirmosios Sovietinės okupacijos pradžioje 1940 m. vasarą Lietuvos Jūrininkų Sąjunga buvo uždaryta, o jos turtas perduotas okupacinei valdžiai. Kadangi jūrinės valstybės idėja buvo itin susieta ir su Lietuvos valstybingumo ir nepriklausomybės idėjomis, todėl ji buvo neparanki sovietiniam režimui. Lietuvos Jūrininkų Sąjungos uždarymas rodo ištisos epochos pabaigą. Sovietmečiu Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos tęstinumas bet kokioje formoje buvo neįsivaizduojamas ir neįmanomas. Antrasis pasaulinis karas sunaikino ne tik lietuvišką prekybinį

⁹⁸ Plačiau ir išsamiau šie klausimai buvo aptarti čia: JOKUBAUSKAS, V. „*Mažųjų kariuomenių*“ galia ir paramilitarizmas: tarpukario Lietuvos atvejis. Klaipėda, 2014, p. 171 – 173.

⁹⁹ KRIKŠTOPAITIS, B. *Jūrų kelias*. Vilnius, 2015, p. 29.

¹⁰⁰ SURGAILIS, G. *Lietuvos karinis laivynas*. Vilnius, 2003, p. 113 – 152.

¹⁰¹ SURGAILIS, G. *Lietuvos karinis laivynas*. Vilnius, 2003, p. 152.

laivyną, bet ir tarpukario Lietuvos įdirbį jūrininkystėje. Istorikas Romualdas Adomavičiaus tarpukario Lietuvos jūrinius pasiekimus apibendrina taip: „Nepriklausomos Lietuvos jūrų laivynas buvo kuriamas sudėtingomis jaunos valstybės politinio ir ūkinio formavimosi bei ekonominės konkurencijos sąlygomis. Postūmį šiam procesui davė Klaipėdos krašto ir uosto prijungimas prie Lietuvos 1923 m., sutelkęs negausias lietuvių jūreivių ir su vandens transportu susijusių specialistų pastangas tautinio laivyno steigimo idėjai realizuoti. Per neilgą Lietuvos Respublikos egzistavimo laikotarpį šis darbas davė gražių vaisių. Buvo parengtas būrys jaunų laivavedžių ir laivų mechanikų bei jūrų prekybos specialistų, sukurtas efektyviai dirbantis nacionalinis laivynas – AB „Lietuvos Baltijos Lloydas“, padėti pagrindai karo jūrų laivynui. Jūrų laivyno vystymo procesą nutraukė 1939 m. hitlerininkų įvykdytas Klaipėdos anšliusas ir sovietų okupacija 1940 m. Daug asmenų, dirbusių jūrų prekybos srityje, buvo represuoti, pateko į lagerius, žuvo karo metu. Kita dalis po karo emigravo į užsienį.“¹⁰² Apibendrinant šiame skyriuje pateiktus archyvinis šaltinius, galima konstatuoti, kad nors tarpukario Lietuva taip ir netapo jūrine valstybe, o lietuviai – jūrine tauta, galima konstatuoti, kad jūrinė propaganda įstengė keisti Lietuvos visuomenės nuostatas Lietuvos Jūrininkų Sąjungos siekiama linkme, tačiau tarpukario Lietuvos jūrinės tradicijos kūrimą(si) nutraukė Klaipėdos netekimas, pirmoji sovietinė okupacija ir prasidėjęs Antrasis pasaulinis karas.

¹⁰² ADOMAVIČIUS, R. *Prie Lietuvos laivyno ištakų. Žmonės ir laivai*. Klaipėda, 2015, p. 3. [interaktyvus], [žiūrėta 2019-05-11]. Prieitis per internetą: <https://muziejus.lt/sites/jrmz/files/susipazink/book/Laivyno_istakos.pdf>.

3. Sovietmetis (1945 – 1990 m.): idėjos transformacijos ir jos panaudojimas komunistinio režimo ideologiniams bei propagandiniams tikslams Lietuvoje

1939 m. Lietuva prarado Klaipėdos kraštą ir uostą, jos sudėtyje liko tik Šventosios uostas. 1940 m. buvo likviduota Lietuvos Jūrininkų Sąjunga, o 1941 m. prasidėjo Vokietijos – Sovietų Sąjungos karas. Klaipėda ir Šventoji Antrojo pasaulinio karo metu atsidurė Trečiojo Reicho sudėtyje. 1945 m. Klaipėda buvo prijungta prie LTSR ir Klaipėdos uosto istorija prasidėjo iš naujo. Dėl istorinių, geopolitinių ir geografinių aplinkybių Lietuvos kaip jūrinės valstybės statusas tiesiogiai priklauso nuo to, ar Klaipėdos kraštas priklauso Lietuvai, nes tik valdydama Klaipėdą Lietuva gali būti jūrine valstybe. Archeologas Gintautas Zabiela konstatuoja, kad „Nors jo 1939 m. išlaikyti nepavyko, tai sąlygojo šio krašto gražinimą jau Lietuvos TSR 1945 m. ir iš esmės nulėmė dabartinį Lietuvos Respublikos, kaip jūrinės valstybės statusą. Šis statusas šiandien Lietuvą įgalina save pozicionuoti kaip jūrinę valstybę.“¹⁰³ Tačiau nepaisant to, galima konstatuoti, kad Antrojo pasaulinio karo metu bei sovietmečiu buvo nutraukta Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos raida bei tęstinumas Lietuvoje. „Jau 1945 m. spalio mėnesį į Klaipėdos uostą įplaukė pirmieji laivai su TSRS vėliava, o 1946 m. žvejams vėl leista plaukti į jūrą. 1948 m. Klaipėdoje pradėjo veikti Klaipėdos jūreivystės mokykla. Tačiau apie nacionalinį laivyną nebuvo galima net svarstyti. Po J. Stalino mirties 1953 m. ir besibaigiant šaltojo karo laikotarpiui TSRS ėmė plėtoti prekybą ne tik su socialistinėmis, bet ir su Vakarų pasaulio valstybėmis. Tuo metu sparčiai vystėsi ir laivų statybos pramonė. Pradėta atstatyti ir plėsti visus TSRS teritorijoje esančius jūrų uostus, tarp jų ir Klaipėdos jūrų uostą. TSRS valdžia, siekdama racionaliai išdėstyti savo prekybos laivyną baziniuose uostuose ir maksimaliai išnaudoti jo pajėgumą, 1965 m. gegužės 1 d. nusprendė Klaipėdoje įsteigti Baltijos jūrų laivininkystės Klaipėdos jūrų agentūrą, <...> TSRS jūrų laivyno ministro N. Bakanovo 1968 m. lapkričio 5 d. įsakymu Klaipėdos jūrų agentūros pagrindu įsteigta Lietuvos jūrų laivininkystė, kurią sudarė: prekybos laivynas, Klaipėdos jūrų prekybos uostas, laivų remonto įmonė, agentūra „Inflot“ ir „Torgneartranso“ valdyba. Lietuvos Jūrų laivininkystės viršininku paskirtas A. Ramanauskas, iki tol vadovavęs Klaipėdos jūrų prekybos uostui.“¹⁰⁴ Dėl įvairių priežasčių nėra įmanoma kalbėti apie jūrinės valstybės idėją sovietinėje Lietuvoje. Galima kalbėti nebent tik apie pavienius marinistinius elementus sovietinėje ideologijoje, pasireiškusius LTSR viešajame diskurse. LTSR per penkiasdešimt metų dėl įvairių priežasčių taip ir nesusiformavo sava marinistinė tradicija (tai galėtų

¹⁰³ ZABIELA, G. Jūrinis karinis paveldas Lietuvoje – praeities ir šiandienos retrospektyva. In *Gyvenimas tarp vandenu: Neringos architektūros paveldas ir kasdienybė*. Sud. D. PUODŽIUKIENĖ, I. VELIŪTĖ. Vilnius, 2018, p. 136 – 137.

¹⁰⁴ *Lietuvos Respublikos vandens transporto valdymo, veiklos ir plėtros 1918 – 2008 metais metraštis*. Sud. J. DARULIS. Klaipėda, 2009, p. 52 – 53.

būti viena iš daugelio priežasčių, kuri paaiškina, kodėl Lietuva po 1990 m. nesugebėjo išsaugoti LTSR laivyno). LTSR susiformavo sovietinės, bet ne jūrinės tradicijos, todėl sovietmečiu Lietuva ne tik netapo jūrine valstybe, bet ir apskritai net negalėjo tokia tapti (nepaisant jūrinės pramonės Klaipėdoje plėtros bei didelio prekybos ir žvejybos laivyno sukūrimo). Vienas iš šio laikotarpio tyrimų šaltinių yra kapitonų ir kitų su jūra susijusių profesijų atstovų atsiminimai, rašyti tiek sovietmečiu, tiek šiais laikais¹⁰⁵, įvairi marinistinė beletristika¹⁰⁶ ir pažintinė¹⁰⁷ bei grožinė marinistinė literatūra¹⁰⁸. Šie šaltiniai tyrimui yra vertingi; pavyzdžiui, Viktoras Senčila teigia, kad „E. Astiko prisiminimuose atskleidžiama plati Lietuvos laivyno panorama nuo 1952 m. iki šių dienų – dar vienas pažinimo šaltinis mūsų jūreivystės tyrinėtojams.“¹⁰⁹ Temos kontekstą geriau suprasti padeda įvairūs moksliniai tyrimai, skirti sovietiniam laikotarpiui.¹¹⁰ Sovietmečiu Klaipėdos miestas ir uostas buvo plėtojamas kaip sovietinės imperijos poreikius aptarnaujantis uostas, todėl turėtų būti tiriamas būtent tokia kontekste. Istorikas Vasilijus Safronovas konstatuoja, kad „Neabejotina ir tai, kad būtent uosto raida, tiksliau tariant, sprendimas vystyti jį specializuojant pirmiausia pramoninės žūklės ir žuvies pramonės kryptimi, labiausiai paveikė tiek Klaipėdos vystymąsi pokariu apskritai, tiek ir jos verslo ir pramonės svarbiausias plėtotės kryptis.“¹¹¹ „Nuolatinį infrastruktūros, uosto ir pramonės augimą lydėjo gyvenamųjų namų, naujų gatvių gatvių statyba. Tarybiniais metais tuo buvo manipuliuojama keliant klaipėdiečių pasididžiavimą, tačiau dėl netolygaus pramonės ir gyvenamųjų namų statybos apimčių augimo tempų butų gyventojams nuolat trūko.“¹¹² V. Safronovas konstatuoja, kad Klaipėdos uostas pokariu, skirtingai nei tarpukariu, tapo daugiausia eksporto (pirmiausia naftos produktų eksporto) uostu.¹¹³ „TSRS ekonomikoje prioritetiškai buvo vystoma sunkioji pramonė, nuo kurios kasdienio vartojimo produkcijos gamyba atsiliko. Tai pasireiškė ir Klaipėdoje, kur daugiausia dėmesio, vystant pramonę, pokariu buvo skiriama su sunkiąja pramone susijusios infrastruktūros plėtojei: Baltijos laivų statyklos, naftos eksporto bazės, anglies perkrovimo komplekso, Vakarų laivų remonto įmonės, galiausiai tarptautinės jūrų perkėlos TSRS-VDR terminalo statybai. Vis dėlto pagrindinis pramonės raidos

¹⁰⁵ ASTIKAS, E. *Jūrų kapitono užrašai*. Klaipėda, 2015.; RAGAIŠIS, R. *Ko bangos nenuplovė. Laivo bocmano prisiminimai*. Utena, 2013.; ČEKUOLIS, A. *Apie jūreivius: jų meilės ir kitos tikros istorijos*. Vilnius, 2016.

¹⁰⁶ BRENCIUS, V. *Jūra – mūsų duona*. Vilnius, 1987.

¹⁰⁷ KAŽDAILIS, A. *Laivai ir jūrininkai*. Vilnius, 1987.; KAŽDAILIS, A. *Laivai ir jūrininkai*. Vilnius, 2014.

¹⁰⁸ SMULIS, J. *Murzius jūreivis*. Vilnius, 1963.; ŠILERIS, S. *Kodėl anksti pražyla kapitonai*. Klaipėda, 2007.

¹⁰⁹ ASTIKAS, E. *Jūrų kapitono užrašai*. Klaipėda, 2015, p. 173.

¹¹⁰ ŽUKAS, J.; SAFRONOVAS, V.; LUKOŠEVIČIENĖ, R. *Klaipėdos pramonės ir verslo istorija*. Klaipėda, 2012, p. 70 – 150.

¹¹¹ ŽUKAS, J.; SAFRONOVAS, V.; LUKOŠEVIČIENĖ, R. *Klaipėdos pramonės ir verslo istorija*. Klaipėda, 2012, p. 81.

¹¹² ŽUKAS, J.; SAFRONOVAS, V.; LUKOŠEVIČIENĖ, R. *Klaipėdos pramonės ir verslo istorija*. Klaipėda, 2012, p. 145.

¹¹³ ŽUKAS, J.; SAFRONOVAS, V.; LUKOŠEVIČIENĖ, R. *Klaipėdos pramonės ir verslo istorija*. Klaipėda, 2012, p. 149.

pokytis buvo naujo žvejojimo uosto statyba, pramoninės žūklės ir žuvies apdirbimo pramonės išvystymas Klaipėdoje, nulėmęs maisto pramonės įsivyravimą bendroje Klaipėdos pramonės struktūroje.¹¹⁴ Keli pavyzdžiai, kaip Klaipėda ir jūriniai dalykai buvo vaizduojami sovietiniame viešajame diskurse: „Ir štai mūsų Klaipėda šiandien. Dabar čia gyventojų keturis kartus daugiau, negu buvo prieš karą, o miesto teritorija išsiplėtė dvigubai. Miestas garsus žvejojimo pramone. Ji sukurta pokario metais. **Ten, kur anksčiau buvo apleistas Kuršių marių krantas ir keli žvejų kaimeliai, dabar įrengtas modernus, gerai mechanizuotas žvejojimo uostas, veikia konservų, žuvies apdirbimo fabrikai, taros kombinatas, pastatytos žvejojimo bazės. Laivų dabar ne dešimtys, o šimtai.** [paryškinta V. K.]¹¹⁵ Kelios pagrindinės šio vaizdavimo ideologinės tendencijos: 1) spartaus gyventojų skaičiaus augimo pabrėžimas; 2) miesto teritorinės plėtros parodymas; 3) didžiavimasis žvejojimo pramone ir jos sukūrimu (menkinant arba apskritai nutylint tarpukario Lietuvos ir ankstesnius pasiekimus); 4) akcentuojamas kiekybinis laivyno padidėjimas. Apibendrinant galima teigti, kad Klaipėda ir jos praeitis (tiek „vokiška“, tiek „lietuviška“) buvo vaizduojama dažniausiai vien tik neigiamai arba neutraliai, o sovietinė „dabartis“ – vien tik teigiamai; sovietinėje ideologijoje ypač akcentuojami su žvejojimu susiję dalykai, klaidingai teigiant, kad jų anksčiau čia esą beveik nebūta, o sovietai šioje srityje tariamai „atnešę pažangą“. Vietiniai žvejai buvo vaizduojami beveik kaip „barbarai“, kuriuos reikėjo ne tik „civilizuoti“, bet ir „išmokyti žvejoti“: **„Žvejai, anksčiau nedrįsę peržengti Baltijos jūros ribų, dabar plaukioja po visą Atlanto vandenyną. Čia išmoko laivavedybos ir žvejojimo meno,** [paryškinta V. K.] subrendo tolimojo plaukiojimo kapitonai Vilius Pakalniškis, Jonas Jonaitis, Leonidas Meljancevas ir Levas Larionovas.“¹¹⁶ Sovietiniame diskurse nuolat buvo eksploatuojami ir Klaipėdos „sugriovimo“ bei „atstatymo“ mitai: „Nykus atrodė prekybos uostas 1945 metų pradžioje. Viskas buvo sugriauta ir išardyta.“¹¹⁷ Buvo pabrėžiamas prekybinio laivyno ir jūrinių specialistų turėjimo faktas: „Dabar mūsų respublika turi savo prekybinį laivyną ir nemažą būrį prityrusių laivavedžių, mechanikų, radistų bei kitų laivyno specialistų.“¹¹⁸

¹¹⁴ ŽUKAS, J.; SAFRONOVAS, V.; LUKOŠEVIČIENĖ, R. *Klaipėdos pramonės ir verslo istorija*. Klaipėda, 2012, p. 149.

¹¹⁵ *Klaipėdos išvadavimas*. Red. V. Žemaitis. Vilnius, 1975, p. 40.

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 40 – 41.

¹¹⁷ Ten pat.

¹¹⁸ Ten pat.

3.1. Laikraščio „Tarybinė Klaipėda“ ideologiniai marinistiniai aspektai

Pokario metais spaudoje pastebimas „partijos rūpesčio liaudies ūkiu“ (ypač žuvies pramonė) ideologinis naratyvas: „Bolševikų partija ir tarybinė vyriausybė nuolat rūpinasi išvystyti mūsų respublikos liaudies ūkį. <...> Respublikoje pasirodė daugelis naujų pramonės šakų, viena iš jų – žuvies pramonė. Žuvies pramonės iš esmės nebuvo buržuazinėje Lietuvoje. Galingas Klaipėdos tralininkų laivynas, Žuvies konservų ir kitos žuvies apdirbimo įmonės, vis labiau stiprėjančios žvejybos artelės – visa tai pasirodė respublikoje tik tarybų valdžios metais. Tačiau dideli rezervai, atskirai paėmus, žuvies pramonėje, dar lieka neišnaudojami. Neseniai TSRS Ministrų Tarybos priimtas nutarimas dėl žuvies sugavimo ir žuvies konservų gamybos padidinimo Lietuvos TSR yra nauja partijos ir vyriausybės rūpinimosi mūsų respublika išraiška.“¹¹⁹ „Drevernos žvejai senai jau nelaiko savęs atskirtais nuo gyvenimo, kaip tai buvo sunkiais buržuazinės santvarkos metais. Jie nuolat jaučia tarybų valdžios rūpestį ir pagalbą, gyvena vieningu ritmu, vieningais siekimais, kaip ir visa mūsų liaudis.“¹²⁰ „Kartu su visomis Tarybų Lietuvos liaudies ūkio šakomis pokario stalininio penkmečio metais plačiai išvystyta žuvies pramonė. Buržuazinėje Lietuvoje įvairiuose vandens rezervuaruose žvejojo išimtinai žvejai – pavienininkai. Žuvies supirkimas ir pardavimas buvo buožių bei įmonininkų rankose. Dėka Tarybinės valstybės, komunistų partijos ir asmeniškai draugo Stalino nuolatinio rūpinimosi, su broliškųjų respublikų pagalba Tarybų valdžios metais ši Lietuvos liaudies ūkio šaka iš smulkios amatininkiškosios žvejybos virto išvystyta socialistine pramone, aprūpinta šiuolaikine technika ir laivynu.“¹²¹ Pokariu (kaip ir vėlesniais dešimtmečiais), egzistavo „broliškųjų respublikų pagalba“ vaizdinys: „Broliškosios respublikos daug padėjo sukuriant stambią mūsų miesto žuvies pramonę. Traleriai ir įrengimai atsiųsti iš Leningrado, Murmansko, Vladivostoko, Astrachanės ir su jais atvyko tokie patyrę kadrai, kaip kapitonai Kalaida, Konovslovas ir daugelis kitų, kurie apmokė šimtus žvejybos meistrų iš vietinių lietuvių tautybės kadru. Su broliškųjų respublikų ir visų pirma Rusijos Federacijos pagalba atstatytas jūrų prekybos uostas, elektrinė, medžio apdirbimo kombinatas, faneros fabrikas ir kitos miesto įmonės. Šiuo metu atstatomas tabako fabrikas, miesto tiltas. Nėra mieste nė vienos įmonės, kuri negautų broliškos pagalbos iš sąjunginių tarybinių respublikų.“¹²² Gana dažnai „Tarybinėje Klaipėdoje“ buvo neigiamai vaizduojamas laikotarpis iki 1945 metų ir aukštinami „tarybinio liaudies ūkio pasiekimai“: „Stalininių penkmečių metais tarybinė žuvies pramonė išaugo į stambią liaudies ūkio

¹¹⁹ Žuvies pramonės darbuotojų užsakymas turi būti įvykdytas laiku. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, birželio 13, Nr. 104 (137), p. 2.

¹²⁰ BORIKAS, S. Pas žvejus – kolūkiečius. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, birželio 27, Nr. 114 (147), p. 3.

¹²¹ Plačiai vystoma žuvies pramonė. *Tarybinė Klaipėda*, 1952, spalio 21, Nr. 212 (491), p. 2.

¹²² BIELIŪNAS, M. Vieninga broliška TSRS tautų šeima. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, liepos 22, Nr. 34, p. 2.

šaką. Didelius laimėjimus pasiekė ir Lietuvos TSR žuvies pramonė, kuri faktiškai buvo sukurta tik tarybų valdžios metais. Vietoje irklinių žvejybos valčių, kuriomis naudojosi žvejai smetoninėje Lietuvoje, dabar mūsų respublikoje yra stambus motorinis laivynas, kuriam vadovauja Tralininkų laivyno valdyba. Jis bazuojasi Klaipėdos mieste.¹²³ Laikotarpiai iki 1945 m. ir po 1945 m. buvo nuolat lyginami tarpusavyje siekiant maksimalaus propagandinio efekto: „Klaipėdos gyventojai žino, kad dar prieš kelerius metus visas mūsų žvejybinis laivynas susidėjo iš nedidelio skaičiaus senų, šilto ir šalto mačiusių laivų. O dabar negalima nesididžiuojant žiūrėti į taip smarkiai išaugusį laivyną. Palyginti su prieškariniu laikotarpiu jis padidėjo šimtą su viršum kartų.“¹²⁴ „Vietoje sukiožusių laiviūkščių dabar iš Klaipėdos išplaukia dešimtys galingų šiuolaikinių tralerių. Visa tai pasiekta dėka Partijos ir Tarybinės vyriausybės išmintingos politikos, nukreiptos liaudies ūkio pagrindui – sunkiajai pramonei nenuilstamai vystyti.“¹²⁵ Trumpoje 1951 m. pasirodžiusioje spaudoje yra naudojamas jūrinės valstybės terminas, kuris ir vėliau kartais pasirodydavo spaudoje: „TSRS Jūrų Karinio Laivyno dienos paminėti Klaipėdos laisvanoriškosios draugijos laivynui remti nariai šiomis dienomis suorganizavo valčių žygį maršrutu Klaipėda – Kaunas – Klaipėda. <...> Šios kelionės metu draugijos nariai suorganizavo kaimo ir miesto gyventojams daugiau kaip 10 paskaitų ir pokalbių temomis: „Admirolas Makarovas – rusų Jūrų karinio laivyno įkūrėjas“, „TSRS – galinga jūrų valstybė“, „Laisvanoriškosios draugijos laivynui remti uždaviniai“ ir kt.“¹²⁶ „Jūrų prekybos uosto klube įvyko Laivynui remti draugijos narių vakaras, skirtas TSRS Karinio Jūrų Laivyno dienai. Dalyvavo daugiau kaip 400 žmonių. Vakaro dalyviai išklausė pranešimą tema „Tarybų Sąjunga – didžioji jūrų valstybė“.“¹²⁷ Koks galėjo būti šios sąvokos turinys LTSR viešajame diskurse, atskleidžia vėlesniais dešimtmečiais „Tarybinėje Klaipėdoje“ pasitaikantys šios sąvokos naudojimo atvejai. SSRS „jūrinės tradicijos“ ideologiškai buvo siejamos su Petro I (ir apskritai Rusijos imperijos) laikotarpiu: „Petro Azovo žygis buvo pirmas žingsnis kelyje paverčiant Rusiją didžiąja jūrų valstybe. Azovo paėmimas – pirma stambi pergalė, laimėta bendromis armijos ir laivyno jėgomis. Jūrų įstatų įžangoje Petras rašė: „Kiekvienas potentantas (valdovas), kuris vien tik sausumo kariuomenę turi, vieną ranką teturi. O tas, kuris ir laivyną turi, abi rankas turi.“ Petras pasiekė tai, kad į savo viešpatavimo pabaigą turėjo jau dvi stiprias rankas – armiją ir laivyną. Su Baltijos pajūrio užkariavimu Rusija, Markso išsireiškimu, iš

¹²³ JEFREMENKO, N. Partinė organizacija kovoje už žuvies produkcijos gamybos padidinimą. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, liepos 24, Nr. 133 (166), p. 2.

¹²⁴ Geriau išnaudoti žvejybinį laivyną. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, rugsėjo 25, Nr. 80, p. 1.

¹²⁵ Žvejų – kolūkiečių patriotinė pareiga. *Tarybinė Klaipėda*, 1955, vasario 19, Nr. 36 (2423), p. 1.

¹²⁶ NARICA, P. Valčių žygis Karinio Jūrų Laivyno dienos garbei. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, liepos 18, Nr. 129 (162), p. 3.

¹²⁷ Vakaras, skirtas TSRS Karinio Jūrų Laivyno dienai. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, liepos 29, Nr. 137 (170), p. 1.

pusiau azijatinės kontinentinės šalies tapo vyraujančia didžiąja jūrų valstybe Baltijos pajūryje.¹²⁸ Geriausiai „TSRS – jūrinės valstybės“ sampratos turinį atskleidžia ši citata: „Mūsų Tėvynė yra ne tik didžioji sausumos, bet ir didžioji jūrų valstybė. Jos valstybinės sienos nusidriekia daugiau kaip 60 tūkstančių kilometrų, iš jų daugiau kaip du trečdaliai – jūrų. Žymi TSRS eksporto ir importo dalis tenka jūrų transportui. Prekybiniai laivai su tarybine vėliava plaukioja po visas pasaulio jūras ir vandenynus. Mūsų banginių gaudymo laivai užsiima medžiokle Antarktidoje. <...> Visa daugiaamžė Rusijos valstybės istorija yra susieta su atkaklia mūsų liaudies kova už išėjimą į jūrą. Kovų metraštis saugoja atminimą apie reikšmingas rusų karinių jūrininkų pergalės, iškovotas prie Ganguto, Česmės, Navarino, Sinopo ir kituose jūrų mūšiuose. Atkakliose kautynėse Rusijos laivynas apgynė mūsų Tėvynės teisę į priklausančius jai nuo senovės laikų išėjimus į Baltijos ir Juodąją jūrą. Mūsų liaudis niekad nepamirš tų puikių pergalių kūrėjus – bebaimus rusų jūrininkus ir šlovingus laivyno vadus Seniaviną, Ušakovą, Nachimovą, Butakovą, Makarovą. Rusų jūrininkai iškėlė iš savo tarpo puikius išradėjus, mokslininkus, talentingus ir nenuilstamus naujų žemių tyrinėtojus, kurių nuopelnais teisėtai didžiuojasi tarybinė liaudis.“¹²⁹ „Dideli žuvies išteklių ir tarybinės valdžios metais sukurta galinga techninė žuvies gaudymo ir apdirbimo bazė leido paversti žuvies pramonę viena vyraujančių respublikos, tame tarpe ir srities liaudies ūkio šakų. Žuvies pramonės darbo išvystymui ir rimtam pagerinimui skiriamas didelis Sąjunginės vyriausybės, respublikos ir srities partinių ir tarybinių organizacijų dėmesys.“¹³⁰ Vienas iš dažniausiai pasikartojančių naratyvų buvo „partijos rūpestis žuvies pramone“: „Bolševikų partija ir tarybinė vyriausybė didelį dėmesį kreipia į mūsų respublikos žuvies pramonės išvystymą.“¹³¹ Marinistinės temos atsispindėjo ir bendrame SSRS kultūros kontekste, pavyzdžiui, dailėje: „TSRS Karinio Jūrų Laivyno dienai skirta pirmoji Maskvos dailininkų – marinistų paroda, atidaryta liepos 28 d. Maskvos dailininkų draugijos parodų salėje. Daugiau kaip 200 tapybos, skulptūros, grafikos kūrinių, eksponuotų parodoje, atvaizduoja įvairius karinio ir prekybos laivyno jūrininkų, o taip pat žvejų ir laivų statybos pramonės darbininkų gyvenimo epizodus. <...> ir kiti vaizduoja paveikluose jūrų peizažų grožį, rodo laivų statytojų darbą, įžymius prekybinio laivyno žmones, nachimoviečius.“¹³² Kai kurie naratyvai yra atsikartojantys: „Tarybų Sąjunga – didžioji jūrinė valstybė. Jos jūrų sienos driekiasi daugiau kaip 47 tūkstančius kilometrų ir užima daugiau kaip du trečdalius viso TSRS valstybinių sienų ilgio. Nė viena šalis pasaulyje neturi tokių ilgų jūrų sienų.

¹²⁸ UTKINAS, G. Puiki rusų kariuomenės pergalė. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, liepos 28, Nr. 136 (169), p. 2.

¹²⁹ LEVČENKO, G. Šiandien – TSRS Karinio Jūrų Laivyno diena. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, liepos 29, Nr. 137 (170), p. 2.

¹³⁰ Stiprinti žvejybinius kolūkius. *Tarybinė Klaipėda*, 1952, sausio 4, Nr. 3 (282), p. 1.

¹³¹ SKUPAS, V. Kovingi Tralerių laivyno valdybos komjaunimo organizacijos uždaviniai. *Tarybinė Klaipėda*, 1952, birželio 20, Nr. 122 (401), p. 2.

¹³² Dailininkų – marinistų paveikslai. *Tarybinė Klaipėda*, 1952, rugpjūčio 6, Nr. 156 (435), p. 1.

Mūsų Tėvynės krantus plauna 2 vandenynai ir 14 jūrų. Laivai su tarybine vėliava raižo visus vandenynus ir jūras.¹³³ Sovietų Sąjungos kaip jūrinės valstybės vaizdinys buvo palaikomas ir pasikartojančiais ribojimais su jūromis ir vandenynais bei ilgiausio pasaulyje pakrantės ruožo turėjimo argumentais: „Tarybų Sąjunga – tai didi jūrų valstybė. Daugiau negu trečdalį mūsų valstybinių sienų sudaro jūrų ir upių krantai. Keturiolika jūrų skalauja TSRS krantus. Mūsų šalis turi uostus prie trijų okeanų – Šiaurės lediniuotojo, Atlanto ir Ramiojo.“¹³⁴ „Mūsų šalis – galinga jūrų valstybė. Keturiolika jūrų ir du okeanai skalauja TSRS krantus. Jūreiviai šventai saugo šimtmečiais susiklosčiusias garbingas jūrinės tradicijas. Jų dvasia auklėjami jaunieji tarybinio jūrų laivyno kadrai.“¹³⁵ „Mūsų šalis – didžioji jūrų valstybė. Iš bendro jos valstybinių sienų ilgio, viršijančio 60 tūkstančių kilometrų, daugiau kaip dvi trečiosios (daugiau kaip 47 tūkstančiai kilometrų) užima jūrinės sienos. Tokio ilgio jūrinių sienų neturi nė viena šalis pasaulyje. Mūsų Tėvynė turi tiesioginį išėjimą į tris didžiulius vandenynus – Šiaurės Ledjūrį, Atlantą ir Ramųjį. Tarybinės žemės krantus skalauja 14 jūrų. Mūsų Tėvynės karinis Jūrų Laivynas turi šlovingą istoriją ir puikias kovos tradicijas. Rusų tauta teisingai nusipelnė jūrinės tautos šlovę. Rusų žmonės atrado daug naujų žemių ir jūrų.“¹³⁶ Taip pat rusai buvo laikomi jūrine tauta (turinčia „šimtmetes jūrinės tradicijas“), o Rusija – jūrine valstybe (dažniausiai apeliuojant į Rusijos imperijos jūrinius pasiekimus: geografines ekspedicijas, karinio jūrų laivyno pergales ir t.t.): „Mūsų šalis nuo seno yra didi jūrų valstybė, o rusų tauta garsėja savo meile jūrai ir laivybai.“¹³⁷ Retesniais atvejais buvo naudojami ne tik „kiekybinio“, bet ir „kokybinio“ pobūdžio argumentai, turėję pagrįsti TSRS kaip jūrinės valstybės statusą: „Tačiau daugelis europiečių pamiršo, kad Tarybinės jūrų pajėgos per pastaruosius metus buvo kuriamos sparčiais tempais ir Tarybų Sąjunga šiandien tapo antrąja po Jungtinių Valstijų pasauline jūrų valstybe, toli aplenkusi „vidutinės šalies“, kurios kadaise buvo laikomos galingomis jūrų valstybėmis, kaip, pavyzdžiui, Didžioji Britanija ar Prancūzija.“¹³⁸ „Tarybų Sąjungos krantus skalauja du vandenynai ir keturiolika jūrų. Tačiau savaimė tai dar nesąlygoja šalies kaip jūrų valstybės padėties. Reikalingas laivynas – prekybos, žvejybos, tyrimų; reikalingi uostai, sujungti išsišakojusiu geležinkelių ir plentų tinklu su stambiausiais šalies ekonominiais rajonais. Tarybų Sąjungoje tokių jūrų uostų yra šešiasdešimt penki.“¹³⁹ Buvo naudojami komunistinio režimo valdymą Lietuvoje turėję legitimuoti „išvadavimo nuo fašistinių

¹³³ Ištikimas mūsų Tėvynės jūrinių sienų sargybinis. *Tarybinė Klaipėda*, 1952, rugpjūčio 10, Nr. 159 (438), p. 1.

¹³⁴ MATUŠKINAS, A. Visos liaudies rūpinimasis TSRS kariniu jūrų laivynu. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, liepos 26, Nr. 37, p. 2.

¹³⁵ KAŽDAILIS, A. Pirmieji jūrų muziejaus žingsniai. *Tarybinė Klaipėda*, 1970, gruodžio 20, Nr. 298 (7039), p. 4.

¹³⁶ VLADIMIRSKIS, L. Galingas didžiosios Tarybinės valstybės laivynas. *Tarybinė Klaipėda*, 1952, rugpjūčio 10, Nr. 159 (438), p. 2.

¹³⁷ FOKINAS, V. Galingas Tarybų valstybės laivynas. *Tarybinė Klaipėda*, 1955, liepos 24, Nr. 146 (2533), p. 1.

¹³⁸ ŠVELINAS, I. Piautavas ir Kūjis virš jūrų. *Tarybinė Klaipėda*, 1969, gegužės 18, Nr. 114 (6549), p. 6.

¹³⁹ ANDREJEVAS, L. Tarybiniai jūrų uostai. *Tarybinė Klaipėda*, 1970, gruodžio 22, Nr. 299 (7040), p. 2.

grobikų“ ir „lietuviškų žemių sujungimo“ mitai: „1945 m. sausio 28-oji – reikšminga data Klaipėdos darbo žmonių gyvenime, viso lietuvių tautos gyvenime. Tą dieną buvo galutinai išvaduota visa Tarybų Lietuvos teritorija nuo fašistinių grobikų. Lietuvių tautai visiems laikams pasiliko atmintina ir brangi ta data, kada buvo sujungtos Lietuvos žemės nuo Vilniaus iki Klaipėdos. Lietuvoje užvirė naujas kūrybinis darbas broliškoje tarybinių tautų šeimoje.“¹⁴⁰ Taip pat buvo kuriamas Vilniaus (ir ypač Klaipėdos) „gražinimo“ Lietuvai su „brolišku tautų pagalba“ mitas: „O juk tas uostas, vienintelis Lietuvos uostas, prieš keturiolika metų buvo atplėštas nuo Lietuvos. Klaipėdą, kaip ir mūsų sostinę – mylimąjį Vilnių – į Lietuvos miestų šeimą gražino broliškosios Tarybų šalies tautos.“¹⁴¹ Neretai šie mitai tame pačiame tekste persipindavo tarpusavyje papildydami vienas kitą: „**TARYBINĖS** [paryškinta tekste, V. K.] Armijos pergalė, brolišku tarybinių tautų sąjunga priešakyje su didžiąja rusų tauta įgalino pirmą kartą Lietuvos istorijoje sujungti visas lietuviškas žemes su sostine Vilniumi ir Klaipėdos uostu į vieningą Lietuvos Tarybų Socialistinę Respubliką. Išvaduotas iš hitlerinių grobikų Klaipėdos miestas pokario metais pakilo iš griuvėsių, tapo dar gražesnis. Keleriopai išaugo jo pramonė, jo kultūrinių ir švietimo įstaigų skaičius. Nepaprastai išaugo ir padidėjo Klaipėdos uostas.“¹⁴² Šioje citatoje sukoncentruoti vienoje vietoje beveik visi sovietiniai mitai susiję su Klaipėda, sudarantys vieningą naratyvą. Ypač buvo pabrėžiama intensyvi pramonės raida (kartu neigiant ankstesnius pasiekimus): „Apžvelgę Klaipėdos ekonomikos vystymosi istoriją, susipažinę su respublikos uostamiesčio vystymosi perspektyvomis, matome, kad niekad taip audringai nesivystė Klaipėdos pramonė, kaip Tarybų valdžios metais. Per 15 Tarybų valdžios Klaipėdoje metų padaryta daugiau negu anksčiau per ištisus dešimtmečius ir net šimtmečius.“¹⁴³ „Jeigu pažvelgsi į stovinčius prie uosto krantinių stambaus tonažo laivus, mechanizuotų galingų portalinių kranų eiles žuvies apdoravimo įmonių – konservų fabriko, šaldytuvo, papildomo silkių apdoravimo įmonės, dirbtuvių, sandėlių korpusus, nenorom prisimena ta menkystė, kurią mes čia radome, kai prieš 20 metų pirmą kartą atvykome į Klaipėdą, kad okupantų paliktuose griuvėsiuose sukurtume Lietuvos respublikos valstybinę žuvies pramonę. Sunku netgi rasti tinkamą išsireiškimą, norint palyginti tas menkas galimybes, kuriuos dabar turi žuvies pramonės darbuotojai. Juk tik vienas DŽTŠ arba vienas „Baltijos“ kolūkis sugauna per metus dabar du – tris kartus daugiau žuvies, negu jos sugaudavo prieškarinėje Lietuvoje visi žvejai visuose vandenyse – ežeruose, tvenkiniuose, upėse, Kuršių mariose ir Baltijos

¹⁴⁰ PETRAUSKAS, K. Aiškios perspektyvos. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, sausio 28, Nr. 19 (557), p. 3.

¹⁴¹ PALECKIS, J. Didžiai Komunistų partijai vadovaujant. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, liepos 21, Nr. 33, p. 2.

¹⁴² LUNIA, V. Į mūsų dël Klaipėdos. *Tarybinė Klaipėda*, 1965, sausio 30, Nr. 24 (5233), p. 2.

¹⁴³ MILIŪNIENĖ, O. Taip augo Klaipėda. *Tarybinė Klaipėda*, 1960, liepos 31, Nr. 170 (3848), p. 6.

jūros pakrantėse.¹⁴⁴ Beje, šio straipsnio pavadinimas yra „Išplaukė į jūras lietuviški laivai..!“ . Straipsnis apie naujos plaukiojančios bazės „Tarybų Lietuva“ pastatymą ir atvykimą į Klaipėdą buvo pavadintas „Lietuvos laivyno flagmanas“.¹⁴⁵ Tai buvo vienas iš nedaugelio spaudoje aptiktų atvejų, kuomet LTSR laivynas įvardytas kaip „Lietuvos laivynas“ (o ne LTSR laivynas). Vis dėlto pavyko aptikti vieną atvejį, kada LTSR buvo įvardijama kaip „jūrinė valstybė“ (!): „LIETUVA [paryškinta tekste, V. K.] yra prie jūros, bet niekad nebuvo jūrinė valstybė. Tokios jau susiklostė istorinės sąlygos. Vos vienetus patraukdavo jūrinė romantika, ir tada drąsuoliai išeidavo tarnauti svetimiems. Tik šio amžiaus dvidešimtųjų metų pradžioje viena akcinė bendrovė įsigijo du laivus – „Jūratę“ ir „Kastytį“. Po kelerių metų jie nuskendo. Buržuazijos valdymo metu buvo kelios laivininkystės bendrovės: „Sandėlis“, turėjęs du laivus, „Maistas“ ir Lietuvos Loidas, valdę iki dešimties prekybos laivų. „Kaunas“, „Panevėžys“, „Ukmergė“ ir kt. – tai vis Klaipėdoje buvusių prirašytų laivų pavadinimai. Jie vežiojo daugiausia Lietuvos eksporto prekes – linus, bekoną, atveždavo iš ten įvairiausių pramonės gaminius. Tačiau Lietuva tada nebuvo jūrinė valstybė. Didžiojo Tėvynės karo pradžioje laivai nuskendo. Be to, ir šiame lietuviškame laivyne dirbo daugiausia užsieniečiai – vokiečiai, norvegai, suomiai. Pokario metais Klaipėdoje susikūrė ir išaugo iki neregėtų dydžių žvejybos laivynas, buvo atstatytas, išplėstas ir aprūpintas moderniais mechanizmais prekybos uostas. Į jį plaukia šimtai tarybinių ir užsieninių vandenynų milžinų iš įvairiausių pasaulio kraštų. Tačiau nė vienas iš jų neturėjo ant borto prirašymo uosto pavadinimo – „Klaipėda“. Tam buvo įvairiausių priežasčių, didžiausia iš jų – vietinių kadru stoka. Reikėjo atkurti miesto pramonės įmones, vystyti žvejybą, buvo kitų neatidėliotinų reikalų. Be to, jūrų pervežimus visiškai aprūpindavo kitos laivininkystės. <...> Dabar agentūros bazėje įkurta Lietuvos jūrų laivininkystė. Tai visiškai savarankiška organizacija, tiesiogiai pavaldi TSRS Jūrų laivyno ministerijai. <...> Klaipėdoje kuriasi stambi prekybos laivyno organizacija. Lietuvos TSR tampa tikra jūrinė valstybė.“¹⁴⁶ Tačiau kartais bandomą sudaryti LTSR laivyno „lietuviškumo“ regimybę paneigia kiti faktai, pavyzdžiui, laivų pavadinimai: „Daugelis Lietuvos žvejybos laivų pavadinti įžymių revoliucionierių, Komunistų partijos veikėjų, karvedžių, Tarybų Sąjungos Didvyrių, rašytojų vardais.“¹⁴⁷ Spaudoje buvo stengiamasi sumenkinti tarpukario Lietuvos jūrinės veiklos faktus bei sudaryti įspūdį, kad tik „su tarybinės vyriausybės pagalba“ Lietuvoje atsirado daugiau jūrinių dalykų: „Tokio tiražo neturėjo nė vienas buržuazinio valdymo metais Lietuvoje leistas jūrinis leidinys. 1923 metais Lietuvoje leistas žurnalas „Inkaras“ dėl skaitytojų stokos nustojo gyvavęs,

¹⁴⁴ KALNIBOLOCKIS, V. Išplaukė į jūras lietuviški laivai..! *Tarybinė Klaipėda*, 1965, birželio 26, Nr. 149 (5358), p. 2.

¹⁴⁵ Lietuvos laivyno flagmanas. *Tarybinė Klaipėda*, 1960, sausio 17, Nr. 12 (3690), p. 1.

¹⁴⁶ BAJORAS, V. Lietuvos jūrų laivininkystė. *Tarybinė Klaipėda*, 1969, sausio 12, Nr. 10 (6445), p. 1.

¹⁴⁷ BUTKUS, V. „Lietuvos žvejui“ – 15 metų. *Tarybinė Klaipėda*, 1969, birželio 29, Nr. 150 (6585), p. 5.

išleidus vos 3 numerius. Vos keletą tūkstančių skaitytojų turėjo vėliau Klaipėdoje ėjęs žurnalas „Jūra“. Ir tai suprantama, nes tada Lietuva beveik neturėjo savo laivyno, jūriniai leidiniai mažai domėjosi eilinių jūreivių buities ir darbo klausimais.“¹⁴⁸ „Jo biografija ryškiai pailiustruoja didelį pasakojimą apie jaunuosius lietuvius, pamilusius jūrą, įsigijusius su Tarybinės vyriausybės pagalba neregėtą senojoje Lietuvoje jūrų šturmano specialybę.“¹⁴⁹ „Baltijos“ laivų statykla – vienintelė įmonė respublikoje, statanti laivus ir dokus. Statyklos kolektyvas susiformavo pokario metais. Buržuazinėje Lietuvoje laivų statybos pramonės nebuvo. Tą nedidelį laivyną, kuris bazavosi Klaipėdoje, sudarė seni laivai, pirkti iš Vakarų kapitalistų. Laivų statyklos istorija – naujos pramonės šakos Lietuvoje istorija. Laivų statykla – respublikos pasididžiavimas ir akivaizdi mūsų šalies tautų draugystės jėgos liudininkė. „Baltijos“ veteranai gerai atsimena, kokią didžiulę ir neįkainojamą pagalbą, statant įmonę, teikė Lietuvai **Maskva, Leningradas, Sverdlovskas, Magnitogorskas, Odesa** [paryškinta tekste, V. K.] ir daugelis kitų miestų. Į sugriautą Klaipėdą buvo siunčiami įrengimai, medžiagos Lietuvos laivų statybos pirmgimiui, o tradiciniai laivų statybos centrai siuntė čia savo geriausius specialistus. 1952 metais, kai dar nebaigtuose statyti korpusuose buvo gaminama pirmoji barža, čia dirbti atvyko **Leningrado, Gorkio, Nikolajevo** [paryškinta tekste, V. K.] pasiuntiniai. Jaunieji specialistai iš Klaipėdos mokėsi laivų statybos meno Admiraliteto gamykloje **Leningrade, Juodosios jūros laivų** [paryškinta tekste, V. K.] statykloje **Nikolajeve** [paryškinta tekste, V. K.].“¹⁵⁰ Kartais „Tarybinėje Klaipėdoje“ pasirodydavo proginės žemdirbišką atspalvį turinčios jūrinės frazės (dažniausiai Žvejo dienos proga): „Labai sena žmonijos profesija – žvejyba – prieš 25 metus Tarybiniam Pabaltijyje iš naujo pradėjo skaičiuoti laiką. Žvejo dieną daugelis žmonių, susiejusių savo likimą su ta profesija, apmąsto šiandieninę jos būklę, apžvelgia tą kelią, kuris Tarybų valdžios metais nueitas nuo amatininkiškosios žūklės iki vandenynų industrijos. Tą vystymąsi aiškiausiai apibūdina skaičiai. Trijų Pabaltijo respublikų ir Leningrado sričių bendras žuvies sugavimas 1940 metais sudarė tik 680 tūkstančių centnerių, iš jų Lietuva sugavo 12 tūkstančių centnerių, t. y. šiek tiek daugiau, negu per parą sugavo respublika praėjusį pusmetį. Per 25 pokarinio vystymosi metus Lietuvos žuvies pramonė pasiekė, kad per metus sugaunama po 3,5 milijono centnerių. Tai viršija VDR, LLR, Švedijos žuvies sugavimą.“¹⁵¹ To paties laikraščio puslapio viršuje yra frazė „Su švente, jūros artojai!“. Panašių „žemdirbiškų“ frazių LTSR marinistinių temų kontekste spaudoje pavyko aptikti ir daugiau. Pavyzdžiui, Žvejo dienos ir Jūros šventės proga 1971 metų liepos 13 dieną „Tarybinėje Klaipėdoje“ pasirodė

¹⁴⁸ BUTKUS, V. „Lietuvos žvejui“ – 15 metų. *Tarybinė Klaipėda*, 1969, birželio 29, Nr. 150 (6585), p. 5.

¹⁴⁹ Jūreivių atsakymas. *Tarybinė Klaipėda*, 1954, birželio 11, Nr. 115 (263), p. 2.

¹⁵⁰ PODLIASKIS, V. Laivų statyklai – 20 metų. *Tarybinė Klaipėda*, 1972, liepos 7, Nr. 158 (7514), p. 1.

¹⁵¹ SOKOLOVAS, B. Statmenai aukštyn. *Tarybinė Klaipėda*, 1970, liepos 12, Nr. 161 (6902), p. 1.

straipsnis pavadinimu „**Žydrųjų laukų artojų šventė**“ [paryškinta V. K.].¹⁵² LKP Centro Komiteto ir Lietuvos TSR Ministrų Tarybos sveikinimas, skirtas žuvies pramonės ir vidaus vandenu darbuotojams 1965 metų liepos 11 vykusios Žvejo dienos proga buvo pavadintas taip: „**Žydrųjų plėšinių užkariautojams**“ [paryškinta V. K.].¹⁵³ „Ir kokia pasigailėtina aimana skamba dabar seniai užmiršto Klaipėdos buržuazinio laikraštuko „Vakarai“ dejonės: „Iš viso šiandien mes turime apie 20 kvalifikuotų, išsimokslinusių jūrininkų, iš kurių tik 4 – 5 gali užimti laivų vadų vietas.“ Taip, niekas tikrai neruoše, nepuoselėjo žvejų jūreivių, šturmanų, laivų mechanikų, nacionalinių kadru. <...> Dabar Lietuva, padedant broliškosioms tarybinėms tautoms, turi didelį vandenyninį žvejybos ir transporto laivyną, pati jį stato ir kala jam kadrus. Tuo tvirtu pagrindu žūklė per trisdešimt metų išaugo beveik 110 kartų. Dabar Tarybų Lietuva – stambus žuvies produkcijos eksportininkas. Nėra ir negali būti abejonės: kaip tik Komunistų partijos ir Tarybų valdžios rūpesčiu iš amatininkiškos pakrančių žūklės Klaipėdos žuvies pramonė išaugo į visiškai naują priešakinę Lietuvos liaudies ūkio šaką. Šiandien, džiugią Žvejo dieną ir per Jūros šventę, miesto visuomenė iš visos širdies linki „**Žydrųjų plėšinių artojų**“ [paryškinta V. K.], kranto tarnybos kolektyvams didelių laimėjimų jų didvyriškame darbe, sprendžiant labai sudėtingus uždavinius, kurie jiems iškelti, <...> Su švente, žvejy!“¹⁵⁴ Straipsnis apie TSRS ir pasaulio akvakultūrą buvo pavadintas „**Žydrųjų laukų fermos**“ [paryškinta V. K.].¹⁵⁵ „Tarybinėje Klaipėdoje“ Šventoji buvo minima dažniau nei „Lietuvos jūreivyje“, tačiau apskritai taip pat gana reti atvejai. Pavyzdžiui, laikraštyje minimas 1973 metais Šventojoje įvykusių Jūros šventės bei Žvejo dienos faktas: „Ant Šventosios upės kranto praėjusį šeštadienį susirinko visa Šventoji. O ką reiškia „visa Šventoji“ liepos mėnesį, žino tik tie, kurie ten buvo – tai maždaug 4 – 5 tūkstančiai poilsiautojų, šimtai saviškių: „Pajūrio“ žuvininkystės ūkio žvejų, laukininkų ir tarnautojų, miestelio gyventojų. Jie visi paminėjo Jūros šventę ir Žvejo dieną.“¹⁵⁶ Spaudoje šiek tiek dėmesio buvo skiriama ir buriavimui, tačiau ir ši sritis buvo ideologizuojama, kadangi buvo pabrėžiama tariamai teigiama sovietinės santvarkos įtaka buriavimui: „Tarybų valdžia plačiai atvėrė darbininkams, tarnautojams, moksleiviams kelius į vandens sportą.“¹⁵⁷ „Buriavimas – viena seniausių sporto šakų Klaipėdoje. Čia jau daugiau kaip prieš penkiasdešimt metų buvo įkurtas pirmasis lietuviškas jachtklubas. <...> Platesnės galimybės vystyti buriavimo sportą Klaipėdoje atsivėrė Tarybų valdžios metais. <...> Klaipėda – vienintelis Tarybų Lietuvos miestas, turintis idealias sąlygas buriavimo sportui vystyti: pašonėje Kuršių marios

¹⁵² Žydrųjų laukų artojų šventė. *Tarybinė Klaipėda*, 1971, liepos 13, Nr. 162 (7210), p. 1, 4.

¹⁵³ Žydrųjų plėšinių užkariautojams. *Tarybinė Klaipėda*, 1965, liepos 11, Nr. 162 (5371), p. 1.

¹⁵⁴ Šlovė jūros darbuotojams! *Tarybinė Klaipėda*, 1968, liepos 14, Nr. 164 (6295), p. 1.

¹⁵⁵ NIKITENKA, K. Žydrųjų laukų fermos. *Tarybinė Klaipėda*, 1979, spalio 11, p. 2.

¹⁵⁶ STUBRA, A. Šventoji švenčia. *Tarybinė Klaipėda*, 1973, liepos 11, Nr. 160 (7822), p. 3.

¹⁵⁷ STUBRA, A. Su pakeltomis burėmis. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, liepos 19, Nr. 32, p. 4.

ir Baltijos jūra. Klaipėda – jūreivių miestas, respublikos vartai į jūrą. Todėl buriavimas – reprezentacinė uostamiesčio sporto šaka ir ją būtina visokeriopai vystyti.¹⁵⁸ Tačiau marinistinės temos mene buvo aptariamoms tiek „Lietuvos jūreivyje“, tiek „Tarybinėje Klaipėdoje“. Tiesa, kartais marinistika mene buvo paliečiama tik fragmentiškai, konstatuojant jos trūkumą LTSR mene: „Marinistinė tematika lietuvių poezijoje kol kas negausi ir neturininga. Tačiau, turbūt nerasime nė vieno poeto, kuris vienu ar kitu aspektu nebūtų palietęs jūros temos. Neišvengė jos ir Salomėja Nėris.“¹⁵⁹ Apibendrinant galima išskirti šiuos „Tarybinėje Klaipėdoje“ 1950 – 1979 metais pasikartojančius ideologizuotus marinistinius vaizdinius ir / ar ideologemas: 1) „TSRS – jūrinės valstybės“ (ši ideologema kartais buvo tiesiogiai susieta su Rusijos kaip jūrinės valstybės ir rusų kaip jūrinės tautos ideologemomis); 2) „broliškų respublikų pagalba“ bei „partijos ir vyriausybės globos“; 3) Klaipėdos „išvadavimo“ ir „lietuviškų žemių sujungimo“; 4) „buržuazinės praeities“ lyginimo su „komunistine dabartimi“; 5) uosto pramonės ir žvejybinio bei prekybinio laivyno sukūrimo padedant „komunistų partijai ir tarybinei vyriausybei“.

¹⁵⁸ BUTKUS, V. Buriavimas: tradicijos, problemos, lūkesčiai. *Tarybinė Klaipėda*, 1978, birželio 16, Nr. 138 (9328), p. 3.

¹⁵⁹ MARTINKUS, P. Jūra Salomėjos Nėries kūryboje. *Tarybinė Klaipėda*, 1974, lapkričio 15, Nr. 267 (8234), p. 3.

3.2. Laikraščio „Lietuvos jūreivis“ ideologiniai marinistiniai aspektai

Daugelis ideologinių vaizdinių „Lietuvos jūreivyje“ buvo praktiškai tie patys kaip ir „Tarybinėje Klaipėdoje“, pavyzdžiui, Klaipėdos „suklestėjimo“ po 1945 metų „išvadavimo“ mitas: „Trisdešimt penkeri metai žmogaus gyvenime – solidus amžius. O miestui šitoks laiko tarpas ne toks jau didelis, ypač kai jo istorija skaičiuojama šimtmečiais. Tačiau mūsų uostamiesčiui trisdešimtpenkmetis – tai ištisas gyvenimas. Nes 1945 metų sausio mėnesį, kai į Klaipėdą po kruvinių mūšių įžengė tarybiniai kariai, mieste mažai kas bebuvo likę iš aštuonių amžių istorijos. Visos pramonės įmonės ir uostas besitraukiančių okupantų susprogdinti bei sugriauti, išliko vos keletas pastatų. Miestas merdėjo, ir kariams išvaduotojams beliko tik spėlioti: ar sugebės Klaipėda atsigausti, o gal ji pasmerka užmarščiai. Ir kai dabar buvę 4-osios smogiamosios armijos, 19-ojo ir 92-ojo šaulių korpusų kariai, liūdno Lietuvos uostamiesčio likimo liudininkai, klaipėdiečių kvietimu atvažiuoja pasisvečiuoti savo išvaduotoje žemėje, jie žiūri į atgimusią Klaipėdą kaip į stebuklą. Ir yra ko stebėtis. Miestas ne tik atgimė. Buvusių griuvėsių vietoje išaugo naujas tarybinis miestas, daugelį kartų viršijęs ankstesnio miesto ribas. Kokia Klaipėda buvo prieš karą? Atkampus miestelis su mažiau kaip puse šimto tūkstančių gyventojų. Keletas medžio apdirbimo įmonių, sekus uostas, kuriame savaitėmis apdorodavo retai užsukančius laivus. Miesto augimas nieko nedomino. Lietuvos buržuazinė vyriausybė nesugebėjo ne tik plėsti vienintelį uostą, bet ir išlaikyti jį savo valdose. O Klaipėdą okupavusiai fašistinei Vokietijai miestas buvo reikalingas tik kaip bazė ekspansijai į rytus. Ir tik šauniųjų tarybinių karių išvaduota Klaipėda pateko į šeiminingą Tarybų Lietuvos darbo žmonių rankas. Šie tikrieji šeiminingai, padedant broliškosioms Tarybų šalies tautoms, ir atgaivino miestą, padarė jį galingu bei gražiu.“¹⁶⁰ „Mes atstatysime Klaipėdą, miestas bus dar gražesnis, jame kunkuliuos naujas gyvenimas, uoste švartuos dideli laivai“, – tie LKP Centro Komiteto pirmojo sekretoriaus A. Sniečkaus žodžiai, pasakyti 1945 metų sausio mėnesio 28 dieną, ką tik išvadavus Klaipėdą iš vokiškųjų fašistų, tapo klaipėdiečiams tarsi taikaus gyvenimo kelrode žvaigžde. Per keturiasdešimt metų Lietuvos uostamiestis buvo iš pagrindų atstatytas. Ilga naujų rajonų strėlė nusidriekė toli į pietus. Tarybų valdžios metais mieste pastatyta per pustrėčio milijono kvadratinių metrų gyvenamojo ploto. Žvejybos laivynas nuo 9 laivų 1946 metais išaugo iki 200 laivų šiandien. 38 Lietuvos jūrų laivininkystės laivai lankosi visos planetos platumose. Jūrų prekybos uoste švartuojasi 30 pasaulio šalių laivai. Mieste pastatyta daug įmonių, vaikų darželių, mokyklų, kultūros įstaigų. Penkmečio pabaigoje jame gyvens apie 200 tūkstančių žmonių.“¹⁶¹ Kaip matyti iš šios ir kitų citatų, jūrinės temos organiškai buvo susietos su Klaipėdos

¹⁶⁰ Suklestėjusi Klaipėda. *Lietuvos jūreivis*, 1980, nr. 3, p. 6.

¹⁶¹ Tarybinė Klaipėda švenčia savo gimtadienį. Žuvusiųjų atminimo esame verti. *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 5, p. 6.

miesto plėtros ir augimo temomis. Tuo tarpu apie Šventąją „Lietuvos jūreivyje“ beveik nebuvo rašoma; Šventosios uostas sovietinės okupacijos metais buvo apleistas ir toliau buvo Klaipėdos „šešėlyje“. Pavyzdžiui, „Lietuvos jūreivyje“ apie Šventosios uostą sovietmečiu pavyko rasti vos vieną sakinį: „Šiuo metu manoma Šventosios uostą paversti jūrinio buriavimo ir vandens sporto baze, o pietinį molą – pasivaikščiojimo tiltu.“¹⁶² Spauldoje nuolat pabrėžiamas „Lietuvos laivyno sukūrimo“ naratyvas: „Nors Lietuva ir yra prie pat jūros, ilgai ji neturėjo savo laivyno. Tik po Antrojo pasaulinio karo šioje tarybinėje Pabaltijo respublikoje atstatytas Klaipėdos uostas, išaugo laivų statyklos, lietuviai mokėsi Odesoje ir Leningrade, kad paskui kapitonais ir šturmanais vagotų jūras. „Iš pradžių, – pasakoja laivininkystės viršininkas Alfonsas Ramanauskas, – turėjome tik devyniolika laivų, kurių bendroji vandens talpa siekė 77600 tonų. Visi jie – draugų dovanoti. Šešetas laivų atkeliavo iš Archangelsko, trylika – iš Leningrado. Šiuo metu turime 38 šiuolaikinius laivus, tinkamus įvairiems kroviniams pervežti. Klaipėdos uostas neužšalantis, todėl laivyba čia vyksta ištisus metus.“¹⁶³ Spauldoje kartais būdavo konstatuojamas lietuviškos marinistikos trūkumas. Pavyzdžiui, Ignas Pikturna apie lietuviškąją marinistiką rašė taip: „Kokie mūsų marinistikos pasiekimai ir galimybės? Mes dar neturime tokių tradicijų, kokių gausu vaizduojant žmogų kaimo aplinkoje. Marinistikoje neturime K. Donelaičio, neturime Žemaitės ir V. Krėvės, A. Vienuolio ir P. Cvirkos, neturime to medžiagos kaupimo patyrimo, kuriuo sėkmingai naudojasi respublikos prozininkai ir poetai, kurdami kaimiečių, darbininkų ir inteligentų portretus. Mūsiškės marinistikos aukso fondą sudaro nebent legendų siužetais sukurtos poemos „Jūratė ir Kastytis“ bei „Eglė žalčių karalienė“... Pirmąsias jūrmyles stambioje marinistikoje tik neseniai įveikė prozininkai V. Sirijos Gira, V. Miliūnas, V. Rimkevičius. Bet tuos veikalus ant vienos rankos pirštų galima suskaičiuoti. Kol neturėjome laivų, buvo galima patylėti, bet šiandien, gėrėdamiesi pirmaujančiomis Tarybų Sąjungos mūsų jūreivių įgulomis bei moderniais žvejybos bei prekybos laivais, respublikos skaitytojai turi teisę reikalauti knygų apie jūrą ir jūros žmones. Gražią pradžią prieš penkerius metus padarė poetai P. Širvys, A. Drilinga, A. Matutis, E. Selelionis, prozininkai A. Polis, R. Sadauskas ir R. Šavelis, padirbėję žvejybos laivuose ir padovanoję skaitytojams kolektyvinę knygą „Vyrų išplaukia į jūrą“.“¹⁶⁴ „Kaip bebūtų liūdna, bet turtingoje šiuolaikinėje lietuviškoje literatūroje marinistika užima toli gražu ne pagrindinę vietą. Bet tai, kad ji iš viso egzistuoja, nemažas Igno Piktornos nuopelnas. Jis visas atsidavęs jūros tematikai ir ne vieną dešimtmetį skatina savo plunksnos draugus – lietuvių prozininkus bei poetus – atkreipti į ją dėmesį. Piktornos „suvilioti“ jie plaukia žvejų ir prekybininkų laivais, o šių kelionių rezultatas –

¹⁶² GUDELIS, V. Jūrinės hidrotechnikos pradininkai Lietuvoje. *Lietuvos jūreivis*, 1981, Nr. 8, p. 8.

¹⁶³ Pirašymo uostas – Klaipėda. *Lietuvos jūreivis*, 1980, Nr. 30, p. 11.

¹⁶⁴ PIKTURNA, I. Jūros romantika, marinistikos žuvėdros. *Lietuvos jūreivis*. 1981, Nr. 13, p. 9.

apybraižos, apsakymai, apysakos, kurios pasirodo periodikoje, jas išleidžia atskiriomis knygelėmis rinkiniais.¹⁶⁵ „Tenka pripažinti, kad geros marinistinės literatūros, ypač lietuviškos, pasirodo labai mažai. O Igno Pikturnos knygoje mes susipažįstame su daugeliu jūreivių, nelengvu jų gyvenimu.“¹⁶⁶ „Klaipėdiečių indėlis į mūsų marinistiką kol kas labai nedidelis tik septynios knygos. Tačiau nemažą vaidmenį, skatinant ir plačiai nušviečiant jūros temą atlieka „Tarybinės Klaipėdos“, „Lietuvos žvejo“, „Lietuvos jūreivio“ laikraščiai ir „Baltijos“ literatūrinis visuomeninis almanachas. Tai būtų lyg ir kiekybiniai mūsų marinistikos rodikliai. Pažvelgę į klaipėdiečių publicistiką kitu rakursu, tai yra į meninės publicistikos lygį, pamatysime, kad ir čia nelabai turime kuo pasidžiaugti: jis bendras neblogas, tačiau norėtusi originalesnės meninės formos, netikėtų minties vingių.“¹⁶⁷ Buvo aptariamoms ne tik marinistinės literatūros, bet ir dailės temos: „**JŪROS TEMA** [paryškinta tekste, V. K.] klaipėdiečių dailininkų kūryboje užima, visumoje, gana reikšmingą vietą ir džiugu, kad šią temą kiekvienas dailininkas savaip traktuoja, savaip sieja su vidiniais autoriaus išgyvenimais, su uostamiesčio istorija, jo darbo ir gyvenimo specifika. Tik vienas dalykas kiek neramina, kad uostamiesčio dailininkai jūrą stebi nuo kranto, ją vaizduoja labiau romantizuotai ar susimbolintai, vengdami gilesnio šios temos socialumo, tikrovės kontrastų atskleidimo. Tačiau šie dalykai jau dailininko kompetencija, jo kūrybos suvokime ir galimybėje. Uostamiesčio marinistai įneša į miesto ir respublikos marinistiką savo kūrybinį indėlį, o jo tikrąją vertę parodys istorija, laikas.“¹⁶⁸ Spauldoje neretai buvo akcentuojamas visos Sovietų Sąjungos laivynas ir jo reikšmė bei pasiekimai. Pavyzdžiui, „Žinoma, kad jūrų laivynas vaidina svarbų vaidmenį tenkinant Tarybų Sąjungos užsienio prekybos poreikius. Jis perveža daugiau negu 46 procentus eksporto ir per 70 procentų importo visų TSRS krovinių. Mūsų laivai per metus apsilanko 25 šalyse, užsuka į 1100 uostų.“¹⁶⁹ „Jūrų laivynas turi didelės reikšmės vystant Tarybų Sąjungos užsienio prekybos ryšius.“¹⁷⁰, arba: „Kasmet tobulėdamas jūrų prekybinis laivynas tampa vis labiau techniškai išsivysčiusia ir rentabilia liaudies ūkio šaka.“¹⁷¹ „Jūrų laivynas tebėra svarbiausioji transporto priemonė šalies užsienio prekyboje, ypač importuojant mašinas, vamzdžius, įrengimus, maisto ir liaudies vartojimo pramonės prekes.“¹⁷² „**TARYBINIS** [žodis buvo paryškintas tekste, V. K.] jūrų laivynas yra svarbus Tarybų Sąjungos vieningos transporto sistemos elementas. Jam tenka daugiau negu pusė užsienio prekybos krovinių. Tėvyninio laivyno laivai techniniu požiūriu

¹⁶⁵ Ignui Pikturnai – 60. *Lietuvos jūreivis*, 1984, Nr. 33, p. 8.

¹⁶⁶ JURAITIS, V. Apie „Baltą jūros spalvą“. *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 33 (368), p. 12.

¹⁶⁷ KUKLYS, A. Jūros tema klaipėdiečių publicistikoje. *Lietuvos jūreivis*, 1988, Nr. 29, p. 8.

¹⁶⁸ ŠMITAS, P. Jūra Klaipėdos tapytojų kūryboje. *Lietuvos jūreivis*, 1988, Nr. 30, p. 8.

¹⁶⁹ Laivyno darbuotojų šventė. *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 27, p. 2.

¹⁷⁰ Šalies jūrų laivynas. *Lietuvos jūreivis*, 1982, Nr. 26, p. 9.

¹⁷¹ Šalies jūrų laivynas. *Lietuvos jūreivis*, 1982, Nr. 26, p. 9.

¹⁷² Tarybų Sąjungos užsienio politika. *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 20, p. 9.

nenusileidžia pagrindinių kapitalistinių valstybių laivams. Juose plačiai taikomos techninės naujovės, padedančios gerinti jų eksploatacines ir plaukiojimo savybes.¹⁷³ Šiame ir kai kuriuose kituose straipsniuose akcentuojamas kiekybinis ir kokybinis prekybinio ir žvejybinio laivyno ir uosto infrastruktūros tobulėjimas, socialistinių darbo planų įgyvendinimas ir viršijimas bei socialistinis lenktyniavimas ir t.t. Straipsniuose apie laivyną ir uostą būdingi sovietinės technokratijos motyvai, kuomet akcentuojami kiekybiniai ir statistiniai dalykai: „Bendradarbiaudami, keisdami patirtimi, draugaudami Rygos ir Klaipėdos laivų remontininkai siekia vieno tikslo – gerinti remonto kokybę, trumpinti jo laiką. Spartus laivyno aptarnavimas – toks kasdienis ir kilnus abiejų įmonių darbo žmonių uždavinys.“¹⁷⁴ „Daugelis mūsų Tėvynės jūrų laivyno laivų pavadinti žinomų revoliucionierių, valstybės ir visuomenės veikėjų vardais. Ypatinga vieta tarp jų, žinoma, tenka laivams su Vladimiro Iljičiaus Lenino vardu. <...> Baltijos jūrų laivininkystėje dirba motorlaivis „Vladimiras Iljičius“ – pirmasis laivas iš serijos motorlaivių, pavadintų Uljanovų šeimos narių ir žymiausių komunistinio judėjimo veikėjų vardais.“¹⁷⁵ Apie LTSR (ir visos likusios SSRS) laivyno ir jūreivystės ideologizaciją liudija ne tik laivų pavadinimai, tiesiogiai susiję su komunistiniais veikėjais, bet ir padidintas dėmesys jūreivių „ideologiniam auklėjimui“. Vienas tokių pavyzdžių yra straipsnis pavadinimu „Kiekvienas jūreivis – ideologinis darbuotojas“, kuriame rašoma, kad „Todėl visų pirma mums, tarybiniais žmonėmis, būtina kasdien duoti galingą atkirtį Vakarų ideologų pinklėms. O ideologinės konfrontacijos priešakyje – prekybos laivyno jūreiviai, kurie ypatingai jaučia buržuazinės propagandos įtaką. Atsparumo jai ugdymas, kiekvieno jūreivio apginklavimas kontrargumentais prieš ideologinius priešus – svarbiausias politinio darbo laivyne uždavinys, – pabrėžė ministro pavaduotojas. <...> Tam, kad kiltų jūreivių politinio brandumo lygis, šakoje atliekamas didelis auklėjamasis darbas, siekiama planinio kompleksinio požiūrio į ideologinį, darbinį ir moralinį auklėjimą moksliniu pagrindu (organizuojami sociologiniai tyrimai, mokslinės ir praktinės konferencijos, seminarai ir kitos priemonės. <...> Ir kaip šio darbo rezultatas turi būti tokia padėtis, kad kiekvienas jūreivis ne tik teisingai suprastų šiuolaikinę politinę padėtį pasaulyje ir turėtų imunitetą prieš buržuazinę propagandą, bet kad kiekvienas taptų aktyvus ir kvalifikuotas tarybinio gyvenimo būdo, socialistinės visuomenės pranašumų taikios TSKP politikos propagandistas. Ir tokią propagandą jūreiviai privalo vykdyti ne tik žodžiais.“¹⁷⁶ „Lietuvos jūreivio“ straipsnyje „Auklėti patriotus – internacionalistus“ rašoma apie tai, kaip „Lietuvos jūrų laivininkystės partinis komitetas aptarė

¹⁷³ Tarybinio jūrų laivyno vystymo perspektyvos. *Lietuvos jūreivis*, 1982, Nr. 21, p. 9.

¹⁷⁴ VASILJEVA, L. Stiprėja draugiški, dalykiški ryšiai. *Lietuvos jūreivis*, 1982, Nr. 28, p. 3.

¹⁷⁵ NIKOLAJEVAS, F. Su Lenino vardu. *Lietuvos jūreivis*, 1983, Nr. 44, p. 9.

¹⁷⁶ LOKYS, E. Kiekvienas jūreivis – ideologinis darbuotojas. *Lietuvos jūreivis*, 1984, Nr. 14, p. 2.

darbą motorlaivyje „Kostino“, tobulinant patriotinį ir internacionalinį ekipažo auklėjimą.¹⁷⁷ Straipsnyje konstatuojama, kad „Visų propagandos formų ir priemonių tematika buvo sudaroma taip, kad pavyktų parodyti, jog internacionalizmas – ne abstrakcija, o konkretus reiškinys, kurį sudaro ir tarybinis patriotizmas, ir ištikimybė darbininkų klasės reikalui, socialistinei revoliucijai, ir aktyvus tautų brolybės bei draugystės stiprinimas, kad tarp revoliucinio judėjimo Lietuvoje ir Rusijos darbininkų revoliucinio judėjimo yra neatskiriamas ryšys.“¹⁷⁸ Jūreivio darbas sovietmečiu buvo bandomas stipriai ideologizuoti: „Priešiški vakarų ideologiniai centrai ypatingą dėmesį skiria tarybinio prekybos laivyno įgulų ideologiniam poveikiui. Mūsų laivyno laivai šiandien plaukia į visų Žemės rutulio kontinentų uostus. Aštrios ideologinės kovos, idėjinio dviejų sistemų priešpastatymo sąlygomis, susilpnėjęs patriotiniam ir internacionaliniam auklėjimui, išskyla svetimos ideologijos įtakos didėjimo grėsmė. Šis dvipusis uždavinys – vienas iš pagrindinių komunistų uždavinių užsienio plaukiojimo laivuose, formuojant dvasinį tarybinio jūreivio veidą. Mūsų jūreiviai gali drąsiai sakyti, kad jie – ideologinės kovos priešakinėje linijoje. Daugelio Europos miestų uostų rajonuose prieš specialios tarnybos dirba aktyvų griaunamąjį darbą tarp tarybinių laivų įgulų narių. Dažnai šis darbas užmaskuotas, turi perkeltinę prasmę.“¹⁷⁹ „Svarbiausioji imperializmo ideologinių diversijų prieš Tarybų Sąjungos jūrų laivyną ypatybė ta, kad prieš užsienio plaukiojimų jūreivius imperialistinių valstybių specialiosios tarnybos, jų propagandos ir diversijų organizacijos išbando antitarybinio darbo metodų ir formų veiksmingumą, tikrina įvairių priemonių poveikį, ieško naujų formų provokuoti tarybinius jūreivius, esančius ideologinės kovos pirmosiose linijose. <...> Ideologinių diversijų prieš tarybinio jūrų laivyno jūreivius tikslas – palaužti tarybinių žmonių moralinę ir politinę vienybę, politiškai dezorientuoti jūreivius, sumenkinti komunizmo idealus, socialistinio gyvenimo ir moralės poveikį, pakeisti juos Vakarų „vertybėmis“, individualizmu, savininkiškumu, miesčioniškumu, politiniu nihilizmu. Tarybinių laivų įgulos, būdamos užsienio uostuose, nuolat patiria įvairių ideologinio spaudimo formų iš buržuazinės propagandos, antitarybinių organizacijų ir sąjungų, oficialiosios valdžios, religinių klubų ir misijų, emigrantų centrų ir jų atstovų diversijų. Mūsų jūreivius stengiamasi veikti planuotai ir organizuotai.“¹⁸⁰ „**Tarybiniai jūreiviai, kaip ir visi tarybiniai žmonės, – patriotai ir internacionalistai. Jų nesitaikstymas su buržuazijos ideologija, rasizmu, šovinizmu, nacionalizmu – ne aklas fanatiškumas, o giliai pajautas idealų, tikslų ir priemonių klasinis nesuderinimas socialistiniame ir buržuaziniame pasaulyje.** [paryškinta V. K.] Jis daro juos

¹⁷⁷ Auklėti patriotus – internacionalistus. *Lietuvos jūreivis*, 1979 gruodžio 13 – 19, nr. 50 (77), p. 2.

¹⁷⁸ Ten pat.

¹⁷⁹ Svarbus ideologinio darbo baras. *Lietuvos jūreivis*, 1984, Nr. 20, p. 2.

¹⁸⁰ Ideologinės diversijos prieš tarybinius jūreivius. *Lietuvos jūreivis*, 1986, Nr. 15, p. 2.

idėjiškai tvirtais.¹⁸¹ LTSR laivyno sudėtis buvo „internacionalinė“; joje dominavo rusakalbiai asmenys. Pavyzdžiui, straipsnyje „Tarybinis jūreivis – vadinasi, internacionalistas“ yra teigiama, kad „Laivininkystės motorlaivių įgulų darbščiais nariais yra daugelio tautybių žmonės: virš 300 lietuvių, apie 800 rusų, ir kitų tautybių žmonių – ukrainiečių, baltarusių, latvių.“¹⁸² Tame pačiame straipsnyje rašoma ir apie „internacionalistinės“ ideologijos diegimą „tarybinių jūreivių“ tarpe: **„Ypatingai svarbų vaidmenį ideologiniame jūreivių auklėjime turi patriotizmo ir internacionalizmo ugdymas.** [paryškinta V. K.] Jūreivių darbo specifika tokia, kad jie ilgai išbūna toli nuo gimtųjų krantų, dažnai bendrauja su įvairiais užsienio uostų gyventojų sluoksniais. Būti Didžiojo Spalio gimtinės atstovu – didelė garbė ir atsakomybė. Todėl būtina, kad kiekvienas tarybinis jūreivis būtų aukštos moralės, jungtų savyje tarybinį patriotizmą, proletarinį internacionalizmą, idėjinį tvirtumą, pasididžiavimą tarybine Tėvyne, Tarybų Sąjungos užsienio ir vidaus politikos žinojimą, klasinį visuomeninio šalies gyvenimo vertinimą, nepakantumą buržuazinei moralei ir ideologijai. Tokias jūreivių savybes ir turi skatinti Lietuvos jūrų laivininkystės partinių organizacijų idėjinis auklėjamasis darbas.“¹⁸³ LTSR laivyno „lietuviškumo“ klausimas kelia tam tikrų kontroversijų, kadangi išvardinti faktai liudija apie „imperinę“ LTSR laivyno „prigimtį“, todėl yra gana keblu kalbėti apie LTSR laivyno „lietuviškumą“. Tai patvirtina laivų pavadinimai: „Daugiau kaip šimtas laivų, Tarybų šalies „rašytojų“, dirba jūrų laivyne. Ant jų bortų – mūsų daugianacionalinės literatūros rašytojų ir poetų vardai. Tai „Aleksandro Puškino“, „Maksimo Gorkio“, „Šotos Rustavelio“, „Ališerio Navoji“, „Ovaseno Tumaniano“, „Sadedo Vurguno“ ir daugelio kitų vardai. Visuose „rašytojų“ laivyno laivuose įrengti muziejai, kuriuose saugomi rašytojų portretai, nuotraukos, jų knygos, daiktai, kuriuos padovanojo šių žmonių artimieji. Dažnai stovėjimo laiku jūreivius aplanko rašytojų giminės ir artimieji, papasakoja apie jų gyvenimą bei kūrybą. Jūreiviai savo ruožtu parodo memorialinį muziejų, skirtą rašytojui, kurio vardas užrašytas ant laivo borto.“¹⁸⁴ Tačiau LTSR laivynas šiuo klausimu nebuvo išskirtinis, kadangi tokia pati tendencija su ideologizuotais laivų pavadinimais buvo ir sovietinėje Latvijoje (kaip ir likusioje SSRS): „Šlovingos Latvijos transporto laivyno jūreivių kovos už revoliucijos pergalę sausumoje ir jūroje įamžintos naujų kartų atmintyje. Jų šlovingais vardais, kaip ir kitų latvių tautos sūnų – liepsningų bolševikų partijos kovotojų, revoliucijos ir pilietinio karo dalyvių – vardais pavadinti dauguma Latvijos jūrų laivininkystės laivų. Tai – tanklaiviai ir sausakrūviai „Karlis Ziedinšas“, „Eiženas Bergas“, „Petras Stučka“, „Julijus Daniševskis“, „Jankovas Alksnis“, „Janas

¹⁸¹ Imperializmo ideologinė agresija. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 3, p. 9.

¹⁸² SUCHORUKOVAS, A. Tarybinis jūreivis – vadinasi, internacionalistas. *Lietuvos jūreivis*, 1986, Nr. 18, p. 2.

¹⁸³ SUCHORUKOVAS, A. Tarybinis jūreivis – vadinasi, internacionalistas. *Lietuvos jūreivis*, 1986, Nr. 18, p. 2.

¹⁸⁴ „Rašytojų laivynas“. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 2, p. 8.

Kalnberzinis“¹⁸⁵, „Arvydas Pelšė“¹⁸⁶. Net ir Lietuvos miestų pavadinimai laivams buvo suteikiami su ideologiniu atspalviu: „Ir jeigu jūs paklausite „Kretingos“ jūreivių, kas garantuoja įtemptą kovą už aukštus darbo rodiklius, tai jie būtinai paminės laivo pavadinimą. Juk vadintis vieno seniausių Lietuvos miestų, turinčio šlovingas revoliucines, kovų ir darbo tradicijas, vardu – garbinga ir atsakinga. Todėl neatsitiktinai pasakojimų ciklą apie **Tarybų Lietuvos miestus ir rajonus, kurių vardais pavadinti mūsų laivai** [paryškinta V. K.], šiandien pradėdame nuo apybraižos apie Kretingą – seną ir jauną.“¹⁸⁷ „Dvi žymios datas šią savaitę pažymi respublikos jūrų transporto įmonių kolektyvai – Tarybų Sąjungos jūrų laivyno įkūrimo 60-metį ir Tarybų valdžios atkūrimo Lietuvoje 44-ąsias metines. Abi šios sukaktys Klaipėdoje susijusios visų pirma su seniausia jūrų laivyno organizacija – Klaipėdos TSRS 60-mečio jūrų prekybos uostu. Tik Tarybų šalies jūrų laivyno sudėtyje ir tik Tarybų valdžios metais Klaipėdos uostas, kuris kitais metais minės savo 40-metį, galėjo iš eilinio uosto išaugti į galingą šiuolaikinį transporto kompleksą, vieną geriausių Pabaltijyje.“¹⁸⁷ „Uostas įnešė indėlį į šalies liaudies ūkio atstatymą. <...> Įkvėpti gyvybę karo sužalotam uosto ūkiui padėjo įvairių specialybių žmonės, kuriems rūpėjo bendras reikalas. Uosto atstatymas, o tiksliau pasakius, statyba buvo paskelbta spartuoliška komjaunimo statyba. Ir ėmė telktis prie Baltijos jūros krantų vakarykščiai kariai su kareiviškomis palaidinėmis, užnugario darbuotojai ir šiaip jaunimas. <...> Iš Panevėžio rajono dirbti uostan atvyko Viktoras Laborevičius. Turėjo trejų metų samdinio stažą. Darbą uoste įsivaizdavo labai blankiai: „atplaukia balti laivai iš tolimų šalių...“ O viskas buvo daug proziškiau. Uosto teritorijoje neseniai vykusių mūšių pėdsakai. Ant geležinkelio bėgių stenėjo senutėlis garinis kranas. Ir suprato jaunuolis – iki baltų garlaivių dar toli.“¹⁸⁸ „Prieš keturiasdešimt metų Klaipėdos jūrų prekybos uostas buvo paskelbtas spartuoliškąja šalies komjaunimo statyba. Tuomet čia atvažiavo jauni darbininkai ir specialistai, pasiryžę atgaivinti negyvas prieplaukas, atverti laivams Lietuvos jūrų vartus. Karo nuniokota Tėvynė gyveno sunkų laiką, reikėjo atstatyti sugriautą ūkį, atnaujinti ir plėsti prekybos ryšius su užsienio šalimis, stiprinti ekonomiką, įkvėpti gyvybę šalies pramonei. Iškliminga ir džiugi buvo ta atmintina diena, kai į atstatytą uosto prieplauką išplaukė ir prisišvartavo pirmasis taikus laivas.“¹⁸⁹ „TSRS – jūrinės valstybės“ ideologema „Lietuvos jūreivyje“ yra sutinkama gerokai rečiau nei „Tarybinėje Klaipėdoje“, bet jos turinys yra lygiai toks pat: „Mūsų šalis – didelė jūrų valstybė, jos krantus skalauja trijų vandenynų dvylika jūrų. Tarybų Sąjungos jūrų sienos viršija ekvatoriaus ilgį. Todėl pasaulio vandenyno bei jo jūrų naudojimas ir tyrimai turi didelės reikšmės tarybinei ekonomikai,

¹⁸⁵ Po revoliucijos vėliava. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 31, p. 9.

¹⁸⁶ Tarybų valdžios atkūrimo Lietuvoje 45-ąsias metines pasitinkant. *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 25 (360), p. 1.

¹⁸⁷ *Lietuvos jūreivis*, 1984, Nr. 28 (312), p. 1.

¹⁸⁸ SAŽINAS, V. Klaipėdos jūrų prekybos uostui – 40 metų. Jie buvo pirmieji... *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 27, p. 2.

¹⁸⁹ Gausinti darbo tradicijas. *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 33 (368), p. 1.

yra vienas svarbiausių mokslo ir liaudies ūkio uždavinių.¹⁹⁰ Tačiau nepaisant tapatinimosi su Rusijos imperijos jūriniais „pasiekimais“ nuo Petro I laikų, kartais buvo stengiamasi išaukštinti sovietinio laikotarpio „pasiekimus“ kartu menkinant ikirevoliucinio laikotarpio Rusijos imperijos laivybą ir jūrininkystę: „Toli pažengė per 69 Tarybų valdžios metus ir jūrų transportas. Genialios Lenino mintys turėjo atgarsį ir mūsų Tėvynės laivyno vystyme. Vladimiras Leninas nenuilstamai rūpinosi jūrų laivyno raida, jo tobulėjimu, Tarybų šalies laivybos politikos parengimu. Rusija teisėtai užima dominuojantį vaidmenį tarp kitų jūrinių valstybių. Jos krantus skalauja keturiolika jūrų ir du vandenynai. Tačiau iki Didžiojo Spalio caro valdininkai manė, kad rusija sausumos valstybė. Ir nieko keisto, kad jūrų transportas buvo atsilikęs. Iš 3700 prekybos laivų 2600 buvo burlaiviai, bendras laivyno pajėgumas sudarė beveik milijoną tonų, uostuose vyravo sunkus rankų darbas. Šaliai brangiai kainavo tai, kad ji neturėjo savo jūrų laivyno. 96 procentai visos Rusijos užsienio prekybos vyko užsienio laivais, ir aišku, tai kainavo dešimtis milijonų rublių, kuriais pasipelnėdavo Anglijos, Vokietijos, Prancūzijos, JAV ir kitų šalių buržuazija.“¹⁹¹ Spaudoje pavyko aptikti išskirtinį atvejį: Lietuvos jūrų prekybos laivyno veteranas Stasys Marcinkevičius¹⁹² straipsnyje „Mano pirmasis jūrų laivo kapitonas“ aprašė prisiminimus apie savo pažintį su tarpukario Lietuvos kapitonu Juozu Andžejausku; būtent jo dėka Stasys Marcinkevičius tapo jūrininku.¹⁹³ Tai yra labiau išimtis nei taisyklė, kadangi tokie (nors ir labiau simboliniai) Lietuvos jūrinės tradicijos tęstinumo iš tarpukario į sovietmetį atvejai yra itin reti. Tarpukario Lietuvos jūrinė tradicija sovietmečiu LTSR teritorijoje neturėjo ir negalėjo turėti tęstinumo, nes nutrūko dar Antrojo pasaulinio karo metu. Svarbu atkreipti dėmesį ir į tai, kad šis straipsnis pasirodė 1988 metais; t.y. jau „perestroikos“ laikotarpiu. Lietuvos jūrinės tradicijos istorijoje 1945 metai gali būti laikomi takoskyra, kuri kartu yra ir naujos atskiros epochos pradžia, ir ankstesnės tradicijos pabaiga; tolesnį tęstinumą įžvelgti yra gana sunku ar beveik neįmanoma. „Lietuvos jūreivys“ (kaip ir „Tarybinėje Klaipėdoje“) buvo ir istorijų, liudijančių, kad „žemdirbiška“ kilmė sovietmečiu nebuvo kliūtis tapti jūreiviu: „Bėgo metai, baigėsi karas, visiems laikams iš Lietuvos buvo išvyti fašistai, o valstiečių gyvenimas vėl tekėjo sena vaga. Žemaičiai arė žemę, gausiai laistydami ją prakaitu. Taip dirbo protėviai, taip triūsė ir jie sunkiais pokario metais. Petriukas augo kaip kiti jo bendraamžiai, valstiečių vaikai. Daugelis klausia: kodėl toli nuo jūros gyvenantys berniukai pajunta jūros trauką? Gal Petriui taip atsitiko todėl, kad Telšių apylinkėse daug nuostabių ežerų, net tokių didelių kaip Germanto ar Tausalo. Savo grožiu jie nuo amžių vilioja žmones. Tačiau jūreiviu Petras

¹⁹⁰ Jūra stambiu planu. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 31, p. 9.

¹⁹¹ V. Leninas ir jūrų transportas. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 16, p. 9.

¹⁹² Stasys Marcinkevičius – Jūrų prekybos uosto laivyno kapitonas, laivyno ir uosto veteranas, buriavimo sporto atgimimo Klaipėdoje entuziastas bei vienas iš iniciatorių (remiantis „Lietuvos jūreivio“ duomenimis). *Lietuvos jūreivis*, 1989, Nr. 7, p. 8.

¹⁹³ Mano pirmasis jūrų laivo kapitonas. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 1, p. 10.

tapo ne iš karto. Prieš kariuomenę dirbo hidrogeologijos ekspedicijoje. Paskui, tarnaudamas armijoje, gerai įsižiūrėjo į Primorės kraštą, susipažino su jūreivių gyvenimu, pamatė jų darbą.¹⁹⁴ LTSR laivyno „lietuviškumo“ klausimai suaktyvėjo Sąjūdžio metais: „Sausio 5-ąją įvyko pirmasis oficialus Lietuvos jūrų laivininkystės viršininko A. Ramanausko susitikimas su persitvarkymo Sąjūdžio miesto tarybos ir laivininkystės grupės nariais. Susitikime dalyvavo Liaudies seimo narys D. Varkalis. Per susitikimą laivininkystės viršininkui buvo pateikta nemažai klausimų. Sąjūdžio aktyvistai klausė, kodėl Lietuvos jūrų laivininkystėje lėtai pereinama prie Lietuvos valstybinės kalbos, kodėl elektroniniame tablo informacija tik rusų kalba. Jūreiviai lietuviai neturi galimybės iš laivų pasiųsti į namus lietuvišką radiogramą. Visi dokumentai laivuose ir kranto padaliniuose rašomi tik rusiškai. Be to, buvo atkreiptas dėmesys į kadrų politiką, į tai, kad laivininkystėje dirba mažai lietuvių. Sąjūdžio atstovai siūlė keisti Tarnybos Jūrų laivyno ministerijos laivuose įstatus bei mūsų laivininkystės jūreivių leidimo į krantą užsienio laivuose tvarką. Buvo paklausta, kodėl Lietuvos prekybos laivai vadinami Respublikoje mažai kam žinomų žmonių vardais. Siūlyta ateityje imtis žygių ir galbūt pirmąjį naują laivininkystės laivą pavadinti kaptono Liudo Stulpino vardu. Lietuvos jūrų laivininkystės viršininkas A. Ramanauskas atsakė į visus klausimus. Informacija stenduose jau skelbiama dviem kalbomis bendros formos. Tą reikia padaryti ir laivuose. Lietuvos jūrų laivininkystės dokumentacijos rašymas lietuviškai kol kas neatrodo įmanomas. Visi dokumentai į Jūrų laivyno ministeriją siunčiami rusiškai. Be to, su partneriais užsienyje darbuotojams tenka bendrauti vokiškai, angliškai, ispaniškai. Taigi tai jau ne dvikalbystės, o daug gilesnis klausimas. Didžiuma nelietuvių laivininkystės darbuotojų mokosi lietuvių kalbos. <...> Tautinių kadrų skaičiaus didinimo problema laivininkystei ne naujiena. Nuo 1972 metų vadovybė stengiasi veikliai spręsti tą klausimą. Kasmet į aukštąsias jūrines mokyklas iš Respublikos siųsdavo po 25 – 30 jaunuolių, kurie stojamuosius egzaminus laikydavo Vilniuje. Deja, nuo praėjusių metų stojamieji egzaminai į aukštąsias jūrines mokyklas laikomi Kauno politechnikos institute. Tai apsunkino padėti. Štai 1988 metais į šalies aukštąsias mokyklas Lietuvos jūrų laivininkystei buvo paskirtos 34 vietos. <...> Apskritai specialistų rengimas – tikslingas ir kruopštus darbas. Juk tokia pat tautinių kadrų problema opi ir Jūrų prekybos uoste, kitose organizacijose. Laivininkystės viršininkas pabrėžė, kad laivininkystės kolektyvas – daugianacionalinis ir realu kalbėti apie dvikalbystę. Paskubomis lietuvių kalbos klausimo nepavyks išspręsti, bent jau nesutrikdžius kolektyvų ir įgulų narių tarpusavio santykių. Ateityje galima pagalvoti dėl lietuvių jūreivių įgulos subūrimo. <...> Sąjūdžio atstovai ir laivininkystės viršininkas A. Ramanauskas priėjo prie bendros nuomonės, jog dirbti reikia drauge. Sutiko, jog būtina dvikalbystė, tačiau ateityje, siūlant į

¹⁹⁴ NEMUNIS, M. Lietuvis valstietis jūroje. *Lietuvos jūreivis*, 1988, Nr. 51, p. 5.

vadovaujančias pareigas, reikalauti, jog vadovai mokėtų lietuvių kalbą. A. Ramanauskas žadėjo padėti Sąjūdžiui atnaujinti jaunųjų jūreivių klubą „Budys“, platinti laivuose leidinį „Atgimimas“ lietuviškai ir rusiškai. Numatyta kontroliuoti, kaip rengiami laivynui tautiniai kadrai.“¹⁹⁵ Kęstutis Demereckas knygoje „Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos istorija“ teigia, kad „1991 m. rugsėjo 27 d. Klaipėdos valstybinio jūrų prekybos uosto generaliniu direktoriumi paskiriamas pirmasis Nepriklausomos Lietuvos istorijoje nepartinis direktorius – Marijus Eidukevičius. <...> Pradėjęs vadovauti Prekybos uostui naujasis direktorius susidūrė su daugybe problemų. Vien tai, kad 64 % uosto vadovaujančio personalo buvo nelietuviai, o pusė jų nemokėjo arba prastai mokėjo lietuvių kalbą, iš 276 uosto specialistų tik 74 lietuviai, rodo situacijos sudėtingumą. **Dalis specialistų išvyko gyventi į Rusiją, todėl radosi ir kadru problema, nes uosto specialistai Lietuvoje nebuvo rengiami.** [paryškinta V. K.]“¹⁹⁶ „Kiek darbuotojų laivininkystėje dar nemoka valstybinės kalbos – sunku pasakyti, tačiau yra specialistų, kuriems itin keblu. Tai kapitonai. Šiuo metu Lietuvos jūrų laivininkystėje dirba 73 kapitonai, iš jų 16 lietuvių, o iš 14 vyresniųjų kapitonų padėjėjų, kurie yra artimiausi pretendentai į kapitonų pareigas, vienas lietuvis. Dalis kapitonų moka lietuvių kalbą.“¹⁹⁷ LTSR laivyno vertinimo klausimas jau buvo aktualus dar iki nepriklausomybės paskelbimo: „Paskelbę tautos atgimimą, šiandien uoliai ieškome istorijoje ir archyvuose žmonių, labiausiai prisidėjusių prie lietuvių valstybės, ūkio veiklos kultūros tradicijų puoselėjimo. Tačiau dažnai atsitinka taip, kad atsigręžę į praeitį – štai stengiamės išsiaiškinti Liudo Stulpino nuopelnus kuriant lietuvių laivyną – užmirštame dabartį, nematome tų, kurie gyvena ir dirba greta. Teisybė, kad didį žmogų pastebime negreitai... Tačiau, pažvelgę į šiandieną iš būsimos praeities, sunkiai rasime žmonių, kurie būtų labiau nusipelnę vystydami Respublikos prekybos laivyną kaip dabartinis Lietuvos jūrų laivininkystės viršininkas Alfonsas Ramanauskas. **Gimęs Rokiškio rajono Aleksandravėlės kaime, kažin ar galėjo įsivaizduoti, kad taps lietuvių prekybos laivyno atnaujintoju.** [paryškinta V. K.] Tačiau tapo.“¹⁹⁸ Šioje citatoje yra svarbūs du dalykai: 1) kaimiška kilmė nesutrukdė A. Ramanauskui prisidėti prie laivyno kūrimo; 2) rašoma, kad A. Ramanauskas yra ne lietuvių prekybos laivyno kūrėjas, bet *atnaujintojas* (!). Tai kelia kontroversišką klausimą: ar LTSR laivynas lietuvių buvo laikomas „savu“ laivynu? Manytina, kad vieningos pozicijos šiuo klausimu nebuvo, kadangi net ir „perestroikos“ metais nuomonės dėl šio klausimo išsiskirdavo. Kaip pavyzdį galima pateikti dvi priešingas nuomones (pirmojoje Lietuva suvokiama kaip „jūrinė valstybė“, o antrojoje – kaip „atskirta nuo jūros“): „Šiandien, kai Lietuva įsitvirtino tarp jūrinių šalių, kai jūromis ir vandenynais plaukia šimtai laivų, ant kurių laivugalio užrašytas prirašymo

¹⁹⁵ IVANOVAS, N. Susitikimas su Sąjūdžio atstovais. *Lietuvos jūreivis*, 1989, Nr. 2, p. 5.

¹⁹⁶ DEMERECKAS, K. *Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos istorija*. Klaipėda, 2001, p. 164.

¹⁹⁷ Lietuvių kalba laivininkystėje. *Lietuvos jūreivis*, 1993, Nr. 46 (798), p. 1.

¹⁹⁸ Paskyręs gyvenimą laivynui. Alfonsui Ramanauskui – 60 metų. *Lietuvos jūreivis*, 1989, Nr. 5 (548), p. 1.

uostas – Klaipėda, jaučiama, kad daugelis respublikos gyventojų pamiršo, koks sudėtingas ir sunkus buvo lietuvių kelias prie jūros, kiek jiems reikėjo kovoti už savo uosto ir laivyno įsteigimą. Šiandien Lietuvos gyventojų žvilgsniai vėl krypsta į jūrą, į jos problemas. Tiesa, laikai kiti ir problemos kitos. Tačiau kai kurie žmonės, kurie ne per daugiausiai žino apie lietuvių kovą už jūrą, kartais sudramatina ir aštrina situaciją, išveda kai kurias paraleles.¹⁹⁹ „1923 metais, kaip liaudies sukilimo išdava, Klaipėda ir Klaipėdos kraštas buvo išvaduoti iš užsienio grobikų ir įėjo į nepriklausomos Lietuvos Respublikos sudėtį. Pirmą kartą po septynių šimtmečių lietuvių liaudis gavo išėjimą į jūrą, pradėjo kurti savo nacionalinį uostą ir laivyną. Tačiau Didžiosios Vokietijos reakcingieji sluoksniai negalėjo susitaikyti su mintimi, kad prarado daugelį amžių valdytas žemes. Grobikų ambicijų vedami, hitlerininkai 1939 metais „sugrąžino“ Klaipėdą ir Klaipėdos kraštą į reicho sudėtį. **Vakar sukako penkiasdešimt metų nuo tos dienos, kai lietuvių liaudis vėl prarado Klaipėdą. Nors 1945 metų sausio mėnesį iš uostamiesčio buvo išvyti grobikai fašistai, uostas ir laivyba pateko į sąjunginių žinybų rankas, kuriose iki pat šiol tebėra tiek uostas ir laivynas, tiek įmonės ir visa, kas susiję su jūra. Taigi 1989 metų kovo 22-oji – liūdnas „jubiliejus“.** Prie ilgų septynių šimtmečių prisidėjo dar pusė amžiaus, kai sąvokos „Lietuva“ ir „jūra“ gyvuoja atskirai. [paryškinta V. K.]²⁰⁰ Straipsnyje, pavadintame „Lietuva – jūrų valstybė“ rašoma: „Šis teiginys dar užvakar buvo ne visiškai teisingas, nes sunku pretenduoti į jūrų valstybės vardą, neturint savo laivyno bei jį aptarnaujančių kranto tarnybų. Antradienį, rugsėjo 10-ąją – išiminkime tą dieną! – buvusios sąjunginio pavaldumo jūrų įmonės (Lietuvos jūrų laivininkystė, Jūrų prekybos uostas ir Septintoji laivų remonto įmonė) miesto savivaldybėje įregistruotos kaip Lietuvos Respublikos valstybinės įmonės. Pagal naujuosius įstatus Lietuvos jūrų laivininkystės ir Klaipėdos valstybinio jūrų prekybos uosto įkūrėja yra Susisiekimo ministerija, Klaipėdos valstybinės laivų remonto įmonės – ekonomikos ministerija.“²⁰¹ 1989 metų gegužės 27 dieną įvyko Lietuvos Jūrininkų Sąjungos atkūrimo steigiamasis susirinkimas. Pasak „Lietuvos jūreivio“, jame dalyvavo apie šešiasdešimt jūreivių, o LJS valdybos pirmininku vienbalsiai išrinktas J. Karvelis.²⁰² Kai kur matomas požiūris, primenantis tarpukario laikotarpio apmąstymus apie jūrą: „Šiandien turbūt nerasi žmogaus Lietuvoje, kuris neigtų reikalingumą turėti savą išėjimą į jūrą. Šiandien visi suprantame – ir skeptikai, ir entuziastai, ir net tie, kuriems vis tiek, kurie norėtų palikti vis kaip buvę, – kad savas išėjimas į jūrą yra brangenybė, kuria galima ne tik džiaugtis ir didžiuotis, bet kurią reikia ir saugoti. Tauta, supratusi, kad ji neatsiejama su jūra, pasiryžusi dėti visas pastangas kuo stipriau susieti save su jūra, pajutusi jūros bangų ritmą, pati laiko savo rankose likimo raktą. <...> Atgimę Lietuvos

¹⁹⁹ NASTOPKIENĖ, V. Jūros diena ir jos reikšmė. *Lietuvos jūreivis*, 1988, Nr. 39, p. 8.

²⁰⁰ BULOVAITĖ, G. Mūsų jūra. *Lietuvos jūreivis*, 1989, Nr. 12, p. 8.

²⁰¹ Lietuva – jūrų valstybė. *Lietuvos jūreivis*, 1991, Nr. 37 (684), p. 1.

²⁰² Atkurta Lietuvos jūrininkų sąjunga. *Lietuvos jūreivis*, 1989, Nr. 21 (564), p. 1.

pakrančių tautos vėl atgaivino kovą dėl savo pajūrio ir vėl kaip lygūs partneriai tarp lygių prašosi į pasaulio valstybių tarpą. Savas jūros krantas joms toks pat brangus kaip ir pati laisvė. Bet istorijos žiauriai pamokintos, jos vėl turi saugoti savo jūrą, nes didysis kaimynas, besivaikydamas iki šiol dominium maris Baltici fantomą, vėl ruošiasi atimti iš jų tėvynę.²⁰³ Požiūris į LTSR laivyno „(ne)lietuviškumą“ po 1990 m. atsiskleisdavo ir per praktinio pobūdžio problemas: „Visi su nekantrumu laukiame Lietuvos piliečių pasų. Įpatingai tai aktualus klausimas mums, Lietuvos Respublikos jūreiviams. Daugelį metų mes atstovavome Lietuvos laivyną užsienyje Sovietų Sąjungos sudėtyje su Sovietų piliečių pasais. Mums, lietuviams, tai buvo visada skaudu, tačiau su tuo reikėjo taikytis. Dabar atkūrus Lietuvos nepriklausomybę, įteisinus Lietuvos pilietybę, mums visai nesuprantamas toks reiškinys, kaip galima plaukioti su Lietuvos vėliava, būti Lietuvos piliečiu ir turėti Sovietinį pasą.“²⁰⁴ Nors Lietuva po 1990 m. kartais ir buvo įvardijama kaip jūrinė valstybė, buvo pripažįstamas per mažas jūros svarbos Lietuvai suvokimas valdžioje: „1991-ųjų rugpjūtyje Lietuva tapo pripažinta Jungtinių Tautų Organizacijos bei viso pasaulio. Atėjo laikas nustatyti ar vėl patvirtinti savo valstybės sienas. Šiuo straipsniu norėtume atkreipti dėmesį į Lietuvos sienas Baltijos jūroje. Nuo amžių Lietuvos valstybė turėjo išėjimą į Baltijos jūrą. Taigi esame jūrinė valstybė. Valdome 90,6 km Baltijos jūros pakrantės, turime puikų neužšalantį Klaipėdos uostą, žvejybinį ir prekybinį laivyną. Džiaugiamės turį nuostabius kurortus – Palangą, Šventają, Juodkrantę, Nidą, žuvingas Kuršių marias, unikalų gamtos perlą Kuršių neriją...“²⁰⁵ Tačiau šio straipsnio pabaigoje yra toks redakcijos priedas: „P.S. Atnešęs į redakciją šį straipsnį, kuris buvo publikuotas vasario mėnesį laikraštyje „Mokslo Lietuva“, jo autorius **H. Butkus buvo giliai sujaudintas dėl pasyvios pozicijos, kurią, jo nuomone, užima Lietuvos vyriausybė tokiu svarbiu reikalu, kaip Lietuvos sienų nustatymas jūroje. Mūsų kaimynai iš Rusijos jau pasiūlė savo variantą, kaip nustatyti sienas. Šis pasiūlymas mums visai nepriimtinas. Jeigu mes tvirtai ir principingai nekovosime už savo idėją, mūsų interesai jūroje gali būti rimtai pažeisti.** [paryškinta tekste, V. K.]“²⁰⁶ Įdomu tai, kad SSRS žlugimas privertė iš naujo permąstyti ne tik Lietuvos, bet ir Rusijos kaip jūrinės valstybės klausimą: „Ar Rusija tebėra jūrų valstybė? Ne, šis klausimas toli gražu nėra retorinis. Nebuvo nei karo, nei pralaimėjimo, o Rusija netikėtai neteko daugelio jūrų laivų. Į klausimus apie Rusijos laivyno ateitį bando atsakyti Jūrų laivyno centrinio mokslo tyrimų instituto mokslininkai, pasiūlę Rusijos laivyno atgaivinimo programą. <...> Deja, Rusija dėl laivyno išdalijimo nukentėjo labiausiai. 1991 metų sausio pirmąją buvusios TSRS jūrų laivyną sudarė 1570 laivų (19 milijonų 800 tūkstančių tonų dedveito), Rusijai teko tik 56 procentai

²⁰³ BULOVAITĖ, G. Jūra kaip laisvė. *Lietuvos jūreivis*, 1990, Nr. 14, p. 6.

²⁰⁴ Kokiai šaliai mes atstovaujame užsienyje? *Lietuvos jūreivis*, 1992, Nr. 14 (713), p. 1.

²⁰⁵ GRIGELIS, A.; BUTKUS, H. Lietuva – jūrinė valstybė. *Lietuvos jūreivis*, 1992, Nr. 26, p. 4.

²⁰⁶ GRIGELIS, A.; BUTKUS, H. Lietuva – jūrinė valstybė. *Lietuvos jūreivis*, 1992, Nr. 26, p. 4.

tonažo – 835 laivai (10,9 milijono tonų dedveito). Ukraina gavo 433 laivus (5,38 milijono tonų), Pabaltijo šalys – 212 laivų (2,042 milijono tonų)... Rusijos krovinių vežiojimų apimtis sudarė 70 procentų visos buvusios TSRS krovinių: iš 243 milijonų tonų TSRS užsienio prekybos krovinių – 173 milijonai tonų Rusijos krovinių. Kaip matote, laivynas nebeatitinka krovinių pervežimo apimties.²⁰⁷ „Rusijai liko 50 procentų jūrų laivyno ir 53 procentai uostų pajėgumų, kitaip tariant 39 ir 70 buvusios TSRS uostų. Jiems tenka tik pusė Rusijos Federacijai reikalingų eksporto ir importo operacijų.“²⁰⁸ Įdomu tai, kad po 1990 metų LTSR neretai nebuvo suvokiama kaip jūrinė valstybė; nepriklausomybę atgavusi Lietuva kartais taip pat nebuvo laikoma jūrine valstybe, nes, kaip ir tarpukariu, buvo kalbama apie siekį tapti jūrine valstybe: „Gegužės 28-30 d. Klaipėdos universitete vyko antroji Lietuvos okeanologų konferencija, kurią organizavo LR Gamtos apsaugos ministerija ir Klaipėdos universitetas. Konferencijos pirmininkas KU rektorius, profesorius Stasys Vaitekūnas sakė, jog šio renginio tikslas – **padėti gerinti Lietuvos, kaip jūrinės valstybės, padėti tarp kitų Baltijos šalių, atkreipti Lietuvos Vyriausybės dėmesį į ypatingas LR galimybes tapti stipria jūrine valstybe pasaulyje, nepaisant to, kad dar neseniai Lietuva turėjo agrarinės šalies statusą.** [paryškinta V. K.]“²⁰⁹ „Taip jau atsitiko, kad jūrinę industriją kartu su tradicijomis kuriame šiandien. Šių tradicijų, kaip ir valstybingumo, niekas vieną dieną neatsius siuntiniu ir neįteiks.“²¹⁰

²⁰⁷ Rusijos laivynas nenuskendo, bet Rusija liko be laivyno. *Lietuvos jūreivis*, 1992, Nr. 41, p. 2 – 3.

²⁰⁸ Laivynas bus atnaujintas. *Lietuvos jūreivis*, 1992, Nr. 30, p. 5.

²⁰⁹ SOLOVJOVA, G. Antroji Lietuvos okeanologų konferencija „Lietuva – jūrų valstybė“. *Lietuvos jūreivis*, 1997, Nr. 23 (981), p. 2.

²¹⁰ OGINSKAS, K. Valstybė ir jūra. *Lietuvos jūreivis*, 1995, Nr. 27 (882), p. 1.

3.3. Sąvokos „jūrinė valstybė“ likimas sovietmečiu (1940 – 1990 m.)

Spaudoje esantys įvairūs fragmentai atspindi to meto požiūrį į marinistinius dalykus, todėl yra itin vertingi tyrimo temai, kadangi atskleidžia tokius dalykus, kurių, deja, šiuo atveju negali suteikti archyviniai šaltiniai. Dėl įvairių priežasčių nėra įmanoma kalbėti apie jūrinės valstybės idėją sovietinėje Lietuvoje. Galima kalbėti nebent tik apie pavienius marinistinius elementus sovietinėje ideologijoje, pasireiškusius LTSR viešajame diskurse. SSRS buvo centralizuota ne tik pramonė, bet ir ideologija, tiksliau, leistinos ideologinio diskurso ribos. Tarpukario Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja su pirminiu jos turiniu visais atžvilgiais liko už šių ribų. LTSR ideologiniame diskurse „jūrinės valstybės“ ir „jūrinės tautos“ sąvokos egzistavo, tačiau jų turinys buvo kitoks nei tarpukariu. „Jūrinės valstybės“ sąvoka LTSR spaudoje buvo sutinkama gerokai dažniau nei gana retai sutinkama „jūrinės tautos“ sąvoka. Tai galbūt galima paaiškinti darant prielaidą, kad pati „tautos“ sąvoka sovietiniame diskurse buvo mažiau aktuali negu tarpukario diskurse, todėl rečiau sutinkama. Ideologiniame lauke nacionaliniai dalykai nuosekliai diegiamos „tarybinės tėvynės“ sampratos atžvilgiu buvo perkeltami į antrą planą. LTSR nebuvo suvokiama kaip atskiras savarankiškas tautinis ar valstybinis subjektas sovietinėje sistemoje (nepaisant to, kad LTSR turėjo tai, ką galima būtų pavadinti „tarybinio valstybingumo elementais“ – t.y. vėliavą, himną ir t.t.), todėl sąvokos „jūrinė tauta“ arba „jūrinė valstybė“ nebuvo naudojamos su jų pirminiu turiniu, nes tai galėjo sukelti nepageidaujamų asociacijų „tarybiniam piliečiui“, kadangi tai būtų prieštaravę diegiamiems SSRS kaip „tarybinės tėvynės“ ir „tarybinės liaudies“ ideologemoms. Kitaip tariant, nebuvo keliamas tikslas skatinti atskirų sovietinių respublikų pasididžiavimą jūriniais pasiekimais; tai buvo bandoma pateikti kaip bendrus visos SSRS pasiekimus. Manytina, kad LTSR buvo agrarine respublika, nes, remiantis „Lietuvos jūreivio“ duomenimis, Klaipėda buvo tarsi „izoliuota“ nuo kitų LTSR vietovių – net ir užsienio naujienų, pavyzdžiui, apie Kiniją ar Kambodžą, spaudoje neretai būdavo daugiau nei naujienų apie kitus LTSR miestus ar vietas. LTSR dėmesio buvo skiriama tiek mažai, kad jis tarsi „paskėsdavo“ kitų spaudos žinučių sraute. Tik pavadinimas „Lietuvos jūreivis“ bei faktas, kad laikraštis ėjo ne tik rusų, bet ir lietuvių kalba, yra vos ne vienintelės leidinio sąsajos su LTSR (neskaitant kai kurių retų išimčių). Tikėtina, kad taip buvo todėl, nes jūrininkai buvo atkeliavę į Klaipėdą iš visos SSRS, o kadangi laikraštis buvo skiras būtent jiems, todėl tiek mažai rašoma arba visai nerašoma apie LTSR aktualijas (laikraštis ėjo ir rusų kalba). Tikslinė auditorija, matyt, buvo labiau orientuojama į SSRS nei į LTSR aktualijas. Terminas „jūrinė valstybė“ dažniausiai būdavo naudojamas lakoniškam pareiškimui, kad „**Tarybų sąjunga – stambiausia jūrų valstybė.**“ [paryškinta V. K.]; tokiu sakiniu yra pradedamas straipsnis

„Tarybų šalies prekybinis laivynas“, esantis „Lietuvos jūreivio“ 1979 m. 25 Nr. 9 puslapyje.²¹¹ Tai yra būdingas šios sąvokos naudojimo pavyzdys LTSR ideologiniame diskurse, su nežymiomis variacijomis pasitaikantis tiek „Lietuvos jūreivyje“, tiek „Tarybinėje Klaipėdoje“. Tai, kad sąvokos „jūrinė tauta“ ir „jūrinė valstybė“ Lietuvos teritorijoje nebuvo vartojamos su jų pirmine prasme ir turiniu net 50 metų (1940 – 1990 m.), greičiausiai ir buvo pagrindinė priežastis, kodėl buvo prarastas pirminis šių sąvokų turinys, nors pačios sąvokos atgavus nepriklausomybę vėl buvo imtos vartoti. Sovietmečiu Lietuvoje nebeliko tarpukario autorių, kurie kūrė ir vartojo šias dvi ideologemas – daugelis jų arba atsidūrė išeivijoje, arba mirė, arba jie liko gyventi LTSR, bet jiems nebuvo suteikta jokių galimybių dalyvauti tuometiniame sovietiniame viešajame diskurse ir naudoti šias sampratas. Tai buvo dar viena priežastis, kodėl sąvokos prarado savo pirminį turinį bei prasmę. Lietuvos teritorijoje nebeliko tiesioginio tęstinumo, jungiančio tarpukarį ir šiuos laikus. Lietuvos jūrininkų sąjunga buvo uždaryta dar pirmosios sovietinės okupacijos metu. Lietuvos visuomenės veikėjai, vartoję šias sąvokas ir formavę jų turinį, buvo susiję su Lietuvos jūrininkų sąjunga. SSRS okupacijos laikotarpiu nebuvo skatinama atskira LTSR visuomenės jūrinė savimonė; buvo diegiamas visuotinis Sovietų Sąjungos kaip jūrinės valstybės vaizdinys. LTSR jūriniai pasiekimai buvo suvokiami kaip bendri visos SSRS pasiekimai, o LTSR laivyno, jūreivystės ir uosto pramonės srityse nebuvo suvokiama kaip atskiras vienetas. Tokią išvadą galima padaryti tiek pagal centralizuotą valstybinių įmonių pavaldumą, tiek pagal spaudoje egzistuojančius ideologinius vaizdinius. Gerai išplėtotą Klaipėdos uosto ir miesto pramoninę jūrinę infrastruktūrą²¹² tarnavo visos SSRS ekonominei sistemai būdama integralia jos dalimi, ideologiškai ir kitaip buvo labiau susieta su likusia SSRS negu su LTSR. Komunistinė nomenklatūra (nei Maskvos, nei vietinė) neturėjo tikslo paversti LTSR jūrine valstybe, kadangi LTSR net nebuvo suvokiama kaip atskira valstybė, o Klaipėdos uostas buvo labiau orientuotas į SSRS negu į LTSR „imperinius“ ūkio poreikius, o spaudoje ir viešajame diskurse tam tikra prasme egzistavo iš dalies „izoliuotai“ nuo likusios LTSR informacinio lauko. Laikraštyje „Tarybinė Klaipėda“ terminas „jūrinė valstybė“ yra sutinkamas dažniau nei „Lietuvos jūreivyje“; jis dažniausiai pasirodydavo straipsniuose apie SSRS ir Rusijos imperiją. Pavyko aptikti ir gana retai pasitaikančių formuluočių „Lietuva – jūrinė valstybė“. Straipsnyje „Lietuvos jūrų laivininkystė“ rašoma, kad „Lietuva yra prie jūros, bet niekad nebuvo jūrinė valstybė. <...> Tačiau Lietuva tada nebuvo jūrinė valstybė.“²¹³ Svarbu

²¹¹ Tarybų šalies prekybinis laivynas. *Lietuvos jūreivis*, 1979 birželio 21 – 27, nr. 25 (52), p. 9.

²¹² Plačiau apie sovietinės Klaipėdos uosto ir miesto jūrinės pramonės infrastruktūrą bei jos plėtrą buvo rašyta šiose knygose: *Baltijos laivų statykla*. Sud. K. DEMERECKAS. Klaipėda, 2002.; DEMERECKAS, K. *Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos istorija*. Klaipėda, 2001.; KAŽDAILIS, A. *Laivai ir jūrininkai*. Vilnius, 2014. *Lietuvos Respublikos vandens transporto valdymo, veiklos ir plėtros 1918 – 2008 metais metraštis*. Sud. J. DARULIS. Klaipėda, 2009, p. 52 – 53.

²¹³ BAJORAS, V. Lietuvos jūrų laivininkystė. *Tarybinė Klaipėda*, 1969 sausio 12, nr. 10 (6445), p. 1.

pabrėžti, kad egzistavo ryšys tarp šių dviejų ideologemų bei kitų ideologizuotų marinistinių vaizdinių ir konkrečių Klaipėdos uosto pramonės ir laivyno plėtros faktų. Ideologemos ir vaizdiniai, skirti SSRS kaip jūrinės valstybės įvaizdžio įtvirtinimui, buvo susieti su konkrečiais politiniais bei ekonominiais faktais ir procesais. Todėl šiuo atveju svarbu pažvelgti į tai, kaip tai buvo susiję tarpusavyje, t.y. papildyti spaudos duomenis šiais faktais. Klaipėdos jūrinės pramonės plėtrą nulėmė objektyvios geografinės priežastys: „Kaip žinoma, sparčiai vystyti Lietuvos TSR žuvis pramonę padeda jos patogi geografinė padėtis. Ji netoli pagrindinių pasaulinės žvejybos rajonų, naudojami neužšalantiu Klaipėdos uostu, yra arti šalies vartojimo centrų ir turi geležinkelio tinklą, užtikrinantį spartų žuvis produkcijos pristatymą vartotojui.“²¹⁴ Tačiau ši plėtra buvo skirta labiau visos SSRS nei LTSR poreikių aptarnavimui; tą lėmė ir bendrosios politinės ir ekonominės SSRS raidos tendencijos: „1961 m. po SSKP XXII suvažiavimo, numaćiusio komunizmo sukūrimą SSRS, Maskva pasuko ūkio centralizavimo kryptimi.“²¹⁵ „Sovietinė valstybė, diktatoriškai valdoma iš Kremliaus, kūrė „vieningą ekonominę erdvę“ nuo Baltijos jūros iki Juodosios jūros, **nepripažindama respublikoms jokių savarankiškumo teisių.** [paryškinta V. K.]“²¹⁶ Ši teiginį iliustruoja konkretūs pavyzdžiai. Pavyzdžiui, knygoje „Baltijos laivų statykla“ teigiama, kad „Kartu su sausakrūvėmis baržomis 1953 m. pradėta statyti refrižeratorines ir degalų baržas. Visos jos buvo statomos Barenco, Baltijos ir Kaspijos jūrų, Volgos, Obės baseinų ir netgi Jakutijos uostams bei žvejybos pramonės įmonėms.“²¹⁷ Tai rodo, kad Klaipėdos uostas buvo orientuotas ne į LTSR, bet į visos SSRS poreikius. Pats Klaipėdos uostas be Sovietų Sąjungos pagalbos ir išteklių nebūtų galėjęs pasiekti tokių plėtros tempų; vien tik LTSR resursų tam nebūtų užtekę. Į „Baltijos“ laivų statyklą iš visos SSRS keliavo ne tik įvairūs resursai ar pramonės įrengimai, bet ir laivų statybos specialistai.²¹⁸ Pati nauja laivų statykla buvo planuojama Leningrade – viename svarbiausių SSRS centrų.²¹⁹ Šie išvardinti faktai rodo, kad Klaipėdos uostas ir jo įmonės buvo įjungtos į SSRS imperinę ekonomikos struktūrą, buvo skirtas SSRS ūkio poreikių aptarnavimui ir negalėjo savarankiškai plėtotis be pagalbos iš SSRS, be kurios uosto pramonės įmonių plėtra nebūtų buvusi tokia sparti. LTSR įtaka šiems procesams buvo minimali. Po SSRS griūties Klaipėdos uostą ir LTSR laivyną ištiko krizė. Pavyzdžiui, „Pamažu uoste įsivyravo trys krovinių rūšys: nafta, metalas ir grūdai. 1988 m. šie kroviniai sudarė net 86 % visos apyvartos. 1986 m. Klaipėdoje pastatyta tuomet pati didžiausia pasaulyje geležinkelio vagonų perkėla, sujungusi uostamiestį su

²¹⁴ Kai kuriais žvejybos vystymo respublikoje klausimais. *Tarybinė Klaipėda*, 1959, balandžio 3, Nr. 66 (3487), p. 1.

²¹⁵ *Lietuva 1940 – 1990: okupuotos Lietuvos istorija*. Vyr. red. A. ANUŠAUSKAS. Vilnius, 2005, p. 433.

²¹⁶ *Lietuva 1940 – 1990: okupuotos Lietuvos istorija*. Vyr. red. A. ANUŠAUSKAS. Vilnius, 2005, p. 435.

²¹⁷ *Baltijos laivų statykla*. Sud. K. DEMERECKAS. Klaipėda, 2002, p. 44.

²¹⁸ *Baltijos laivų statykla*. Sud. K. DEMERECKAS. Klaipėda, 2002, p. 42.

²¹⁹ *Baltijos laivų statykla*. Sud. K. DEMERECKAS. Klaipėda, 2002, p. 37.

tuometinės VDR uostu Mukranu. Ji turėjo vaidinti strateginį vaidmenį aprūpinant sovietinį karinį kontingentą Vokietijoje. Susijungus Vokietijoms ir Sovietų Sąjungai išvedus iš Vokietijos kariuomenę, keltai nebebuvo apkraunami. Laivai buvo pertvarkyti ne tik vagonų, bet ir ro-ro krovinių pervežimui. 1991 m. Klaipėdos – Mukrano linija dirbo vos ¼ projektinės apimties. Taigi, Lietuvai atgavus nepriklausomybę bei pasibaigus rusų kariuomenės išvedimui iš Vokietijos, Klaipėdos krovinių apyvarta smuko.²²⁰ Tai įrodo sovietinės uosto infrastruktūros „imperinė“ prigimtį ir paskirtį: „klestėti“ sovietmečiu uostas galėjo tik sovietinės ekonominės ir politinės konjunktūros sąlygomis aptarnaudamas sovietinės imperijos poreikius (kam jis ir buvo skirtas). Tai, kad po 1990 m. krizė ištiko ir kitus nuo SSRS priklausomus uostus, rodo, kad jie buvo sudėtinė ir neatskiriama sudėtingos socialistinės „imperinės“ struktūros dalis, visiškai nuo jos priklausoma (į šią sistemą buvo įjungta ne tik SSRS, bet ir jos įtakoje esančios valstybės – satelitai). Ir tai buvo gal net labiau lemtinga LTSR laivynui negu tai, kad lietuviai netapo jūrine tauta (ir negalėjo ja tapti) net ir sovietmečiu. Ignas Pikturna savo marinistinės beletristikos apybraižų knygoje „Jūrų kapitonai“ aprašo plaukiojimo jūroje patirtį sovietinės okupacijos metais.²²¹ Joje galima atrasti keletą darbo skyriui aktualių fragmentų, kurie papildoma panašius fragmentus, esančius „Tarybinėje Klaipėdoje“: „O kiek tokių įvairiausių bėdų ir nelaimių atsitinka jūroje! Tokiais atvejais jau nesakoma: ispanas, graikas, latvis ar rusas nelaimėje. Mūsų refrižeratoriaus įgulą sudaro bent penkių tautybių žmonės. Daugiausia – lietuviai. **Jūra ir laivai sucementuoja žmones, bendras darbas visus sujungia tvirtais saitais, kokiais negalėtų sujungti nė šimtai tautiniu klausimu perskaitytų paskaitų. Gal todėl ir paskaitos tautiniu klausimu jūroje nemadingos. Jūreivis vertinamas už darbą, už sumanumą, už ištvermę. Labai gerbiame rusus, kurie pirmaisiais Lietuvos žvejybos laivyno kūrimosi metais išmokė mūsų vyrus plaukioti okeaniniais laivais, valdyti sudėtingus motorus ir agregatus. Jie įaugo Klaipėdos žemėje, mūsų liaudies žemėje ir, kai susitinka su draugais iš kitų tarybinių uostų, atsako jiems didžiudamiesi: – Mes – Klaipėdiečiai! Be viso kito, šie žodžiai pasako dar ir tai, jo klaipėdiečiai – geri jūreiviai, o mūsų laivynas – pirmaujantis.** [paryškinta V. K.]“²²² Šioje citatoje galima išvelgti bendražmogiškų jūreivių vertybių persipynimą su dvejais sovietiniais ideologiniais aspektais: 1) internacionalizmu; 2) „broliškos didžiosios rusų tautos“ mitu. Abu šie ideologiniai aspektai buvo būdingi ne tik LTSR spaudoje pasirodančiuose straipsniuose, bet ir visame sovietiniame viešajame diskurse. Šie ideologiniai aspektai neretai tiesiogiai įsikomponuodavo į LTSR spaudoje aptariamą marinistines temas. Daug tokių straipsnių

²²⁰ ŽAROMSKIS, R. *Baltijos jūros uostai*. Vilnius, 2008, p. 270 – 271.

²²¹ PIKTURNA, I. *Jūrų kapitonai*. Vilnius, 1986.

²²² PIKTURNA, I. *Jūrų kapitonai*. Vilnius, 1986, p. 44 – 45.

pavyzdžių yra tiek „Tarybinėje Klaipėdoje“²²³, tiek „Lietuvos jūreivyje“²²⁴. Pavyzdžiui, laikraštyje „Lietuvos jūreivis“ buvo diegiamas „tarybinio jūreivio – internacionalisto“ vaizdinys. Tarp marinistinių vaizdinių Igno Piktornos knygoje kartais pasitaiko ir keletas jūros svetimumą to meto lietuvių visuomenei liudijančių fragmentų. Pavyzdžiui, „Šiandien galiu prisipažinti, kad jūrų romantikos man niekas nedovanojo ir niekas nepuoselėjo meilės jūrai. Tėvas visada keikė jūrą, kuri buvo labai šykšti, o mes, vaikai, pamėgdžiodami tėvą, meldavomės, kad vieną dieną ta prakeiktoji jūra išdžiūtų – tada visiems žvejams duonos būtų su kaupu. Kai tėvui pasiūlė žemės, jis puolė į Girkalnių hektarus Klaipėdos krašte – žemė ten buvo gera, drenuota – ir kalbėjo, jog nė žiūrėti nenorįs į jūros pusę. Tačiau greit šitas žemės karštis jį paliko. Ir mirė tėvas, žiūrėdamas į saulę, besileidžiančią jūroje. Apie romantiką niekas nekalbėjo, niekas neprasitarė, kad jūrą verta mylėti. Apie jūros romantiką norėjau išgirsti iš kapitono Barymovo dar pačiomis pirmosiomis mūsų pažinties dienomis. <...> Ir jokios romantikos tame pasakojime nebuvo. <...> Nieko ir man neišėjo su kalbomis apie romantiką.“²²⁵ „Trejetas metelių Klaipėdos jūreivystės mokykloje nejučiomis prabėgo. Šiltą rugpjūtį Albertas Tamkevičius gauna šturmano diplomą, ir nuo 1952 metų jo gyvenimas atitenka jūrai. Dabar ne jis bėga paskui Nemuno vandenį, bet Nemunas atbėga pas jį, iš toli atnešdamas godas, kuriomis gyvena tėviškė, gimti namai, tėveliai ir broliukai. Ir štai Albertas Tamkevičius – **šturmanas su diplomu ir plaukiojimo cenzu – jau kapitono padėjėjas. Šitokia profesija dar niekada nebuvo girdėta Kuodžių kaime; ji nebuvo girdėta visame Lazdijų rajone.** [paryškinta V. K.]“²²⁶ „Drobčiūnų kaime, kur gimė Bernardas Baleišis, apie jūrą mažai kas galvojo. Daugeliui atrodė neįtikėtinas dalykas būti tolimojo plaukiojimo jūreiviu, juo labiau šturmanu, kapitonu... – Vyk, Bernarduk, iš galvos tas mintis, dirbk kolūkyje, o plaukiojimui tau mūsų Alaušo ežero užteks, – kalbėjo kaimiečiai.“²²⁷ „Ne, niekad anksčiau Antanas Kairys nedrįso ir pagalvoti, kad jo sūnus taps tolimojo plaukiojimo šturmanu, vairuos laivą, skrodžiantį Baltijos jūros ir Šiaurės Atlanto bangas. Net drąsiausiose savo svajonėse tėvas negalėjo šito tikėtis. <...> – Tiksliai tarybinei valdžiai ir Komunistų partijai aš dėkingas už visą savo gyvenimą, savo laimę, – sako vienas jauniausių tralerių laivyno kapitonų Pranas Kairys. Dar prieš kelerius metus paprastas kaimo jaunuolis, jis šiandien tapo apsišvietusiu, kultūringu jūrų kapitonu. 1947 metais jis atvyko į Klaipėdą mokytis. Jaunuolis žinojo kad tarybų valdžia atvėrė Lietuvos jaunimui plačius kelius.“²²⁸ Kaip rodo pateikti lietuvių kapitonų ir jūreivių biografijų fragmentai, žemdirbiška kilmė nebuvo

²²³ Tarybinė Klaipėda 1950 – 1979 metai.

²²⁴ Lietuvos jūreivis 1979 – 1990 metai.

²²⁵ PIKTURNA, I. *Jūrų kapitonai*. Vilnius, 1986, p. 29.

²²⁶ PIKTURNA, I. *Jūrų kapitonai*. Vilnius, 1986, p. 13.

²²⁷ ČERNIAUSKAS, V. Įgyvendinęs svajonę. *Tarybinė Klaipėda*, 1978, liepos 9, Nr. 157 (9347), p. 1.

²²⁸ BUIVYDAS, S. Tralerio kapitonas. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, liepos 21, Nr. 33, p. 3.

nejveikiama kliūtis tapti jūrininku ar net kapitonu. Kartais toliau nuo jūros gyvenančius asmenis pasirinkti jūrininko profesiją įkvėpdavo šalia vaikystės gyvenamosios vietos esantys vandens telkiniai (ežerai ir / arba upės): „Nors Savelijus Golubevas gimė žemdirbystės epicentre Panevėžyje, tačiau jūra pašaukė jį dar vaiką: Juodos upelėje aptiko sukiužusią valtį, ją su draugais susitaisė, persitempė į Nevėžį su rimtu planu pasiekti Klaipėdą.“²²⁹ Būta ir kitokių inspiracijos šaltinių: „Nebus perdėta: daugel mūsų į Jūrą ir prie jūros pastūmėjo marinistiniai Pauliaus Širvio eilėraščiai ir romantiškos Savelijaus Golubevo jūros gyvenimo nuotraukos.“²³⁰ Jūros reikšmė kartais buvo pabrėžiama apibendrintais abstrakčiais vaizdiniais: „Sunku įsivaizduoti Baltiją be Lietuvos ir Lietuvą be Baltijos. Baltija – mūsų liaudies pasakose, padavimuose ir legendose. Baltija – mūsų poetų eilėse, dainų dainose, dailininkų kūrinuose. Už Baltiją kraujas liejosi, Baltijoje prakaitą braukiam, per Baltiją svečius kraštus ir žmones pažįstam, savo triūso vaisiais prekiaujam. Baltija – tai mes, mūsų praeitis, ši diena ir rytojus. Tik 99 kilometrų smėlėto pajūrio ruoželis Lietuvą sieja su jūra, bet kas iš mūsų nemyli Baltijos taip, kaip kažką sava, artima, brangaus...“²³¹ Tolimojo plaukiojimo kapitonas Eimutis Astikas pateikė savo požiūrį į jūrinės valstybės likimą Lietuvoje išskirdamas tam tikras istorines tendencijas (jų pasikartojimą): „Dar 1927 m. Vyriausybei buvo pateiktas memorandumas, aiškinantis, jog Lietuvai žūt būt reikia savo nacionalinio prekybos laivyno. Tautos atstovai veržėsi į jūros platybes – tuomet jau turėjome bent dešimt tolimojo plaukiojimo kapitonų, tik laivų dar nebuvo. Tačiau politikai tylėjo, nė piršto nepajudino, kad jie atsirastų. Kurti laivyną suskato veiklesni verslininkai, jūros entuziastai. Po daugelio metų istorija pasikartojė – vėl norime jaustis jūrų valstybės piliečiais. Nors ir bloga buvo sovietų valdžia, tačiau jai valdant Lietuvoje atsirado didžiuliai žvejybos ir prekybos laivynai, įsteigta Klaipėdos jūreivystės mokykla, dabar tapusi solidžia aukštojo mokslo įstaiga. Per 60 metų Lietuvoje parengta apie 11 000 kvalifikuotų jūros specialistų: laivavedžių, mechanikų ir kitų profesijų atstovų. Sukurta galinga laivų statybos ir remonto pramonė. Kaip pasinaudojome praeities palikimu, kurdami savąją jūrų valstybę? Vienu didžiausių Europoje vadintas Lietuvos okeaninės žvejybos laivynas dingo. Jūrų laivininkystės, transporto laivynų privatizavimo epopėją irgi lydėjo triukšmingi skandalai. Nedaug trūko, kad liktume prie suskilusios geldos – be prekybos laivų ir darbo vietų. Laivyne dirbantys žmonės dar 1998 m. bandė į tai atkreipti Prezidento Valdo Adamkaus dėmesį – bet šis tik rankomis paskėsčiojo. Dėl nacionalinio laivyno ateities, kaip ir tarpukariu, labiausiai sielojosi ne valstybės vyrai, o jūrininkai.“²³² Romas Tījūnėlis ir Adelė Žičkuvienė dar 1998 metais išleistame leidinyje „Ar Lietuva – jūrų valstybė?“ jau siekė aktualizuoti bei įprasminti pokario žuvies pramonės

²²⁹ Savelijus Golubevas: *Žmogus ir jūra*. Sud. SENČILA, V. Klaipėda, 2016, p. 8.

²³⁰ Savelijus Golubevas: *Žmogus ir jūra*. Sud. SENČILA, V. Klaipėda, 2016, p. 8.

²³¹ LUKOŠEVIČIUS, L. *Baltija pasakoja*. Vilnius, 1976, p. 3.

²³² ASTIKAS, E. *Jūrų kapitono užrašai*. Klaipėda, 2015, p. 172.

laivyno kūrimąsi teigdami, kad: „Tikimės, kad mūsų surinkta ir šiame leidinyje publikuojama informacija apie Lietuvos pokario žuvies pramonės laivyno kūrimąsi, kitas iš jo išaugusias ir klestėjusias įmones daugeliui Lietuvos žmonių, ir ypač klaipėdiečių, kurių kas trečia šeima buvo susijusi su žuvies pramone ir laivynu, padės prisiminti netolimą praeitį bei geriau suvokti tas priežastis, dėl kurių žlugo Lietuvos žuvies pramonė. <...> Tikimės, kad šio leidinio sudarytojų pradėtas darbas paskatins buvusius „Jūros“ darbuotojus, teisėsaugos organus išsamiau analizuoti, suprasti, apibendrinti ir paskelbti naujus duomenis apie Lietuvos žuvies pramonės pokario laivyno (1945 – 1998) augimą, klestėjimą ir žlugimą. Kaip sakoma, iš dainos žodžių neišmėsi. Tai Lietuvos valstybės istorijos puslapis, ir jo metraštininkai tiek šiandien, tiek ateityje turėtų stengtis šio puslapio „neištrinti“. Dėl to sudarytas ir šis leidinys.“²³³ Kalbėti apie sovietmečio žvejybinio laivyno tradicijų tęstinumą būtų gana problematiška, kadangi greitai nebeliko paties sovietinio laivyno, o pasikeitusios politinės ir ekonominės sąlygos nulėmė naujų galimybių Lietuvai kaip jūrinei valstybei atsiradimą, kurios taip ir nebuvo pilnai išnaudotos. Tačiau naujo Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos etapo (po 1990 m.) bruožai kol kas dar niekur nebuvo analizuojami; tai yra dar netyrinėta tema, kuri neįeina į šio darbo chronologines ribas.

²³³ TIJŪNĖLIŠ, R.; ŽIČKUVIENĖ, A. *Ar Lietuva – jūrų valstybė?* Klaipėda, 1998, p. 4.

4. Tarpukario Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos tęstinumas išeivijoje: alternatyva sovietiniam diskursui. „Lietuvos pajūrio“ atvejis.

Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja išliko lietuvių išeivijoje. Viena iš jos funkcijų – pateikti alternatyvą sovietiniam diskursui. Gali būti, kad dalis tarpukario marinistinių vaizdinių per išeiviją pateko ir į šiuos laikus, tačiau išeivijos nuostatos niekaip negalėjo įtakoti procesų, vykusių LTSR, nors, kaip galima pamatyti iš laikraščio „Lietuvos pajūris“ temų ir pateikiamos informacijos, išeivija žinojo, kas vyksta LTSR. Išeivijos veikla atliko dvi labai svarbias funkcijas Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos XX amžiuje istorijoje: 1) išsaugojo tarpukario Lietuvos jūrinių idėjų tęstinumą; 2) formavo alternatyvą sovietiniam diskursui. Šiame skyriuje daugiausia yra remiamasi Kanados lietuvių išeivijos spaudos leidiniu „Lietuvos pajūris“, kuriame yra medžiagos, suteikiančios galimybę atkurti trūkstamas Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos istorijos XX amžiuje dalis tokiu būdu sudarant prielaidas pradėti formuoti nors ir apibendrintą, bet nuoseklų Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos istorijos XX a. vaizdą. Dar išeivijoje buvo pastebėtas svarus Jono Šliūpo indėlis į Lietuvos laivybą ir jūros reikšmės supratimo didinimą lietuvių visuomenės tarpe. „Lietuvos pajūryje“ buvo rašoma: „Jau tuomet, kai didžioji mūsų nepriklausomybės kovotojų dalis anais svetimųjų valdymo laikais galvojo kaip atgauti Lietuvai nepriklausomybę, dr. Šliupas galvojo dar daugiau: jam rūpėjo, kaip ta nepriklausomybę konkrečiai išlaikyti. Savo prigimtimi būdamas ne tik romantikas svajotojas, bet ir realistas, dr. Šliupas apie kiekvienu valstybiniu klausimu turėjo savo nuomonę ir pažiūrą. Dr. Šliupas buvo vienas iš pirmųjų veikėjų, kurie suprato, kokios reikšmės valstybės gyvenime turi jūra ir prekyba. Savo knygoje „Šis tas iš pasaulinės prekybos istorijos“ jis propagavo mintį susirūpinti tarptautine prekyba ir išnaudoti tam tikslui jūrą. Ten yra jo pabrėžta, kad šalies gerovė ir jos nepriklausomybė labai ankštai rišasi su mokėjimu patapti tikrais pirkliais ir išnaudoti jūras. Tokias realias mintis dr. Šliupas skleidė ir per tuometinius Amerikos laikraščius prieš nepriklausomybės atstatymą. Kad tautinio laivyno steigimo idėja Amerikos lietuviuose buvo ypatingai populiarė ir gajė, tenka priskaityti prie dr. Šliupo nuopelnų. Ir ne vien plunksna ir žodžiu, bet ir konkrečiais darbais dr. Šliupas dėjosi prie lietuvių stiprinimosi vertinguose jūrų plotuose. Jis buvo pirmosios Lietuvos Garlaivių Bendrovės organizuotojas. Be to, daug pastangų padėjo steigiant Žuvies ir Gintaro B – vė Palangoje bei Agaro B – vė. Bet jūrininkystės idėja dar buvo svetima lietuviams, išėjusiems iš uždaro ūkininkų kaimo gyvenimo ir neturėjusiems progos pagyventi jūrų tautose. Todėl ir pirmosios pastangos, prasiskverbti pro atgautą uostą į jūras, nedavė lauktų vaisių. „Dar toli mūsų tauta yra atsilikusi, neprimato savo ateities ir neįvertina išnašumo prekybos ant jūrių ir namie,“ pasakė dr. Šliupas tokios padėties akivaizdoje minimos knygos išangoj. „Jūros svarbą supranta visos pajūryj

gyvenančios tautos, išskyrus lietuvius, kurių inteligencijos dalis svajonėmis, o ne realiais tautos reikalais gyveno ir tebegyvena,“ skundėsi kitoj vietoj didysis mūsų tautos kovotojas už laisvę ir geresnį gyvenimą. Tačiau žiūrėdamas į tokį lietuvių jūros supratimo atsilikimą ir laikydamas tatau kliūtį „pastoti tikru žmogum, gerbiamu žmonijos nariu“, dr. Šliupas ir šiame atveju nepasidavė pesimizmui ir ragino veikti už jūrininkystės išplėtimą šitokiais žodžiais: „Bet nenusiminkime! Be atodairos dirbkime, prisižiūrėdami į darbus kitų tautų, nors iš lėto ir mes pateksime tan sukurin turtu vaizbos, kur jūre pataps vienu iš svarbiausių irankių ne tik auklėjant drąsą, išmonę ir pasiryžimą, bet ir ginant tautos nepriklausomybę nuo pasikėsinimų ant jos gyvybės ir laisvės.“²³⁴ Tai, kad „Lietuvos pajūryje“ buvo formuojama alternatyva sovietiniam diskursui, rodo šiame leidinyje kartais pasirodančios žinutės ir straipsniai, polemizuojantys su sovietinės ideologijos vaizdiniais. Pavyzdžiui, trumpoje spaudos žinutėje „Klaipėdos laivų statykla“ rašoma, kad „Meilindamiesi Lietuvos okupantui, jų bičiuliai turi pamėgdžioti sovietų niekingus tvirtinimus, kad Nepr. Lietuvoje nieko nebuvo. Pav., „Liaudies Balse“ pereinamųjų metų spalio mėn. viduryje rašoma, kad „...Klaipėdoje dabar (Red. pabraukta) yra didelė laivų statykla. Tą patvirtina Amerikos lietuviai turistai, kurie šią vasarą lankėsi tenai...“ Atsiekite, ankščiau Lietuva laivų statyklos neturėjusi... Šiam naiviam okupanto pamėgdžiojimui atremti, dedame Klaipėdos Lindenau laivų statyklos įmonės dalies vaizdą iš Nepr. Lietuvos laikų. Aišku, kad tuo laiku Klaipėdos laivų statykla neprivalėjo masiniai statyti žvejų laivelius „broliškoms respublikoms“. Vaizde matome 1938 m. statomą vienai užsienio laivų susisiekimo bendrovei didelį keleivinį laivą „Helgoland“ su tuo metu pagarsėjusiais Schneider propeleriais. Klaipėdos laivų statykla buvo žinoma ir savo dideliu doku jūrinių pagrindiniam remontui.“²³⁵ „Yra aptarta, kad ideologija sudaro skautiškosios sistemos pagrindą. Ant šio pagrindo, tolimesniam jaunuolio ugdymui, Jūrų Skautija įveda LIETUVOS JŪRINĘ IDĖJĄ, tai yra jūrinės Lietuvos propogavimą. Jūrų Skautija siekia, kad Lietuva būtų ne kontinentalinė, bet jūrinė valstybė. Tai atliekama trimis būdais: 1. įsamoninimu jūrų skautams apie milžinišką jūros reikšmę tautai ir valstybei, 2. reprezentuojant Lietuvą, kaip jūrinę valstybę tautinėje ir tarptautinėje plotmėje ir 3. lietuvių jūrinės sąmonės žadinimu. Jūrinis skautavimas yra idėjinis sąjūdis, o ne siaura skautų specialybė. Į savąjį pajūrį, kurio tiek mažai belikę, turime įsikibti visomis jėgomis. Jūrų skautai turi būti lietuviškojo pajūrio gynėjai ir Jūrinės Lietuvos ambasadoriai. Tam reikia tinkamai pasiruošti. Jūrų skautų vėliavos, uniformos, ženklai ir vyresniškumo laipsniai yra jūrinės Lietuvos simboliai. <...> Kiekvienas jūrų skautas turi mokėti plaukti, irkluoti, buriuoti ir susipažinti su laivininkystės bei jūrininkystės pagrindais. Yra sakoma, kad jūra nemėgsta tų, kurie jos bijosi. Jūrų skautai pažinę jūros savybes, jos pavojus ir žavesį, stengiasi jūrą pamilti ir suprasti jos milžinišką reikšmę mūsų

²³⁴ Dr. J. Šliupas apie jūrą. *Lietuvos pajūris*, 1961 trečiasis metų ketvirtis, nr. 3 (7), p. 2.

²³⁵ Klaipėdos laivų statykla. *Lietuvos pajūris*, 1960 antras metų ketvirtis, nr. 2, p. 10.

tautai. Tą jūros meilę ir jūrinę idėją turime skleisti savo šeimos, draugų ir visuomenės tarpe. Skleisdami Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėją, mes atliksime savo pareigą Tėvynei. Taigi, lietuvių Jūrų Skautijos tikslas nėra nei vandens sportas, nei laivai ar laivynui personalo paruošimas, bet ugdymas skautiškoje pasaulėžvalgoje subrendusių mūsų tautos jūrinės sąmonės žadintojų. Mes turime atstovauti Lietuvą kaip jūrinę Valstybę ir nuolat budėti ir veikti, kad Lietuva niekad nebūtų atstumta nuo Baltijos jūros, jos gintarinių pakrančių.²³⁶ Šioje pastraipoje yra atskleidžiamas sąvokos jūrinės valstybės idėja turinys, kurį, išsivija, labai tikėtina, kad perėmė ir išsaugojo iš tarpukario Lietuvos. Buvę Lietuvos Jūrininkų Sąjungos nariai veikė ir išsivijoje, nors pati organizacija Lietuvoje buvo atkurta tik 1989 metais.²³⁷ Oficialiame Lietuvos Jūrininkų Sąjungos internetiniame puslapyje pateikiama tokia informacija apie Lietuvos Jūrininkų Sąjungos likimą išsivijoje po Antrojo pasaulinio karo: „Pasibaigus karui, nemaža dalis emigravusių Lietuvos jūrininkų atsidūrė Flensburge (Vokietija). 1947-05-10 įvyko susirinkimas, kuriame buvo nutarta atkurti LJS ir pavadinti ją Lietuvos jūrininkų sąjunga (profsąjunga) užsienyje. 1948 01 24-25 dienomis Flensburgo lietuviškoje jūrų mokykloje įvyko visuotinis emigracijoje esančių jūrininkų suvažiavimas. Suvažiavimas priėmė Statutą, išrinko LJS užsienyje pirmininką (Povilą A. Mažeiką) ir valdybą (T. Daukantas, L. Balsys, R. Vilčinskas (Vilkas) ir Šredersas). LJS užsienyje pagrindinis tikslas „...suburti ir globoti visus užsienyje esančius lietuvius jūrininkus, žvejus ir kitus jūrų transporte ir laivininkystėje dirbusius ir dirbančius, pradėti išlaikyti glaudų tarpusavio ryšį per visą tremties ar emigracijos laikotarpį, tenkinti jų profesinius reikalus, teikti jiems paramą ir rūpintis kitais jūrininkus liečiančiais reikalais“. <...> Nuo 1952-12-29 LJS užsienyje centras persikėlė į Jungtines Amerikos Valstijas.“²³⁸ Todėl galima gana pagrįstai kelti prielaidą apie tarpukario Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos perėmimą iš tarpukario ir tolesnį jos tęstinumą lietuvių išsivijoje. Apie tai, kad buvo siekiama tapatintis su su tarpukario Lietuvos tradicijomis ir išlaikyti jų tęstinumą, galima spręsti iš šios pastraipos: „Pasižvalgę po pasaulį galime tik pasidžiaugti lietuviškosios Jūrų Skautijos giliausiu turiniu ir tobuliausia forma. Jos išvystymas užtruko mums 40-tis metų ir šią sistemą mes turime išlaikyti, kad galėtume ir toliau prasmingai bei sėkmingai veikti. <...> Laiminga šeima yra ta, kurioje yra jaunimo ir senimo, kur jaunatviškas entuziazmas yra švelniai ir sumaniai kreipiamas skautiškojo idealo bei Jūrinės Lietuvos idėjos keliu.“²³⁹

²³⁶ AGLINSKAS, K. Lietuviško jūrinio skautavimo sanprata. *Lietuvos pajūris*, 1965 pirmasis metų ketvirtis, nr. 1 (21), p. 5.

²³⁷ LJS istorija. Lietuvos Jūrininkų Sąjunga (1923 – 2009 m.) [interaktyvus] [2019-04-19]. Prieitis per internetą: <<http://www.ljs.lt/lt/ljs/ljs-istorija>>.

²³⁸ LJS istorija. Lietuvos Jūrininkų Sąjunga (1923 – 2009 m.) [interaktyvus] [2019-04-19]. Prieitis per internetą: <<http://www.ljs.lt/lt/ljs/ljs-istorija>>.

²³⁹ AGLINSKAS, K. Lietuviško jūrinio skautavimo sanprata. *Lietuvos pajūris*, 1965 pirmasis metų ketvirtis, nr. 1 (21), p. 5.

Išvados

1) XIX a. pirmoje pusėje buvusioje LDK teritorijoje vis dar buvo gyva senoji ATR „kontinentinė“ tradicija. Tai atsispindėjo to meto ir mentalinės geografijos erdvinėse sampratose, kuriose jūros klausimas niekaip nebuvo aktualizuotas. Padėtis pasikeitė po pralaimėto 1863 metų sukilimo. Sociopolitinės situacijos kaita XIX amžiaus Lietuvoje po pralaimėto 1863 metų sukilimo sukėlė procesus, kurių metu iki tol dominavusią „kontinentinę“ LDK kultūrinę ir politinę tradiciją pamažu pradėjo keisti besiformuojanti ir modernėjanti lietuviakalbė visuomenė, tokiu būdu sudarydama prielaidas atsirasti įvairioms naujoms idėjoms. Tik tada, kai susiformavo lietuviškoji inteligentija, atsirado žmonių, gebančių kurti, priimti ir skleisti naujas idėjas. Jūrinės valstybės idėja Lietuvoje galėjo atsirasti būtent tokiam modernėjančios Lietuvos visuomenės kontekste. Nykstant senajai LDK tradicijai ją pamažu pakeitė etnografinės Lietuvos samprata, kurioje atsirado etnopolitinė Didžiosios ir Mažosios Lietuvos sujungimo idėja, grįsta lietuvių kalbos paplitimu šiose teritorijose. Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos ištakas laikotarpiu iki Pirmojo pasaulinio karo galima sieti su Jonu Šliūpu. Jonas Šliūpas buvo vienas iš nedaugelio visuomenės veikėjų, kurie dar XIX amžiaus antroje pusėje rašė ir kalbėjo apie jūros reikšmę bei skatino lietuvius kurti jūrinę valstybę ir tapti jūrine tauta. Tokiu būdu Jonas Šliūpas pirmasis pradėjo ieškoti būdų kaip „įveikti“ lietuvių „kontinentinį“ požiūrį į jūrą.

2) Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėja intensyviausiai buvo plėtojama ir realizuojama tarpukario metais. Šios idėjos turinys laikui bėgant kito: nuo grynai etnopolitinio ir geopolitinio siekio XX amžiaus antrajame ir trečiajame dešimtmetyje perėjo prie konkretesnių prekybinio laivyno kūrimo klausimų ir jūrininkų problemų ketvirtojo dešimtmečio viduryje – antroje pusėje. Tačiau ši idėja integravo savyje visus šiuos siekius; jie neužgožė ankstesnių etnopolitinių ir geopolitinių idėjų. Jūrinės valstybės idėja viso tarpukario metu taip pat buvo susieta ir su Didžiosios ir Mažosios Lietuvos gilesniu tarpusavio integravimu. Tačiau nepaisant dedamų pastangų, nepriklausomybės netekimo išvakarėse, po Klaipėdos krašto praradimo, buvo konstatuojama, kad Lietuva taip ir nepajėgė įsitvirtinti jūroje, todėl buvo siūloma atsigręžti į Šventosios – Palangos ruožą.

3) Antrojo pasaulinio karo metu bei sovietmečiu buvo nutrauktas Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos tęstinumas. Remiantis sovietmečio spauda („Tarybine Klaipėda“ ir „Lietuvos jūreiviu“) bei istoriografija, galima daryti išvadą, kad sovietmečiu nebuvo atskiros ir savarankiškos LTSR jūrinės politikos; vietoje to buvo formuojamas „TSRS – jūrų valstybės“ vaizdinys. Sovietmečiu toks dalykas kaip „Lietuvos – jūrinės valstybės idėja“ net negalėjo egzistuoti, nes tuo metu atskira Lietuvos valstybė neegzistavo (LTSR nebuvo suvokiama kaip atskiras vienetas, LTSR buvo

suvokiama kaip integrali Sovietų Sąjungos dalis). Nepaisant to, „jūrinės valstybės“ sąvoka egzistavo ir buvo naudojama sovietiniame ideologiniame diskurse, tačiau dažniausiai ji buvo naudojama norint kurti SSRS kaip jūrinės valstybės įvaizdį. Buvo kuriamas ir LTSR tapimo jūrine valstybe vaizdinys: LTSR buvo lyginama su tarpukario Lietuva, teigiant, kad „anksčiau Lietuva niekada nebuvo jūrinė valstybė“, o sovietmečiu „komunistų partijos, vyriausybės ir broliškų respublikų dėka“ jai pavyko tokia tapti. Sovietmečio marinistiniai aspektai spaudoje buvo tiesiogiai susieti su komunistine ideologija ir „socialistiniu lenktyniavimu“ bei nuolat akcentuojamais kylančiais pramoniniais kiekybiniais statistiniais rodikliais. Taip pat sovietmečio marinistinėse temose yra gana dažnai pasitaikantis „komunistinės dabarties“ išaukštinimo ir supriešinimo su „atsilikusia buržuazine praeitimi“ naratyvas. Klaipėdos uosto ir prekybos bei žvejybos laivynų plėtra buvo orientuota labiau į SSRS (o ne į LTSR) ekonominių poreikių tenkinimą; tai atsispindėjo ir spaudoje, nes šios temos buvo pateikiamos labiau visos SSRS negu LTSR kontekste. Nors Klaipėda sovietmečiu buvo formuojama kaip stambus jūrinės pramonės ir žvejybos centras, tačiau likusi LTSR dalis kaip ir prieškarinio Lietuva išliko „žemdirbiška“, o LTSR visuomenės tarpe nesusiformavo jūrinis mentalitetas.

4) Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos tęstinumas egzistavo lietuvių išeivijoje. Kanados lietuvių laikraštyje „Lietuvos pajūris“ galima rasti šio tęstinumo fragmentų. Šis tęstinumas daugiausia buvo siejamas su jūrų skautų veikla. Išeivija Joną Šliūpą laikė vienu iš Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos kūrėju, akcentavo jo nuopelnus skleidžiant tautinio prekybos laivyno idėją lietuvių išeivijoje. Išeivijos veikla atliko dvi labai svarbias funkcijas Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos XX amžiuje istorijoje: 1) išsaugojo tiesioginį tarpukario Lietuvos jūrinių idėjų tęstinumą; 2) formavo alternatyvą sovietiniam diskursui. Kanados lietuvių išeivijos spaudos leidinio „Lietuvos pajūris“ medžiaga suteikė galimybę atkurti trūkstamas Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos istorijos XX amžiuje dalis. „Lietuvos pajūrio“ įtraukimas į darbą ir jo analizė sudarė prielaidas suformuoti apibendrintą Lietuvos kaip jūrinės valstybės idėjos istorijos viso XX amžiaus metu vaizdą.

Šaltinių ir literatūros sąrašas

1. Archyviniai šaltiniai: Lietuvos Centrinio Valstybės Archyvo (LCVA) f. 1744 Lietuvos jūrininkų sąjunga.

1. Jo Ekscelencijai Ponui FINANSŲ MINISTERIUI, 1939 m. gegužės 19 d. *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 21, l. 3.
2. Jo Ekscelencijai Ponui Klaipėdos Krašto GUBERNATORIUI, 1934 m. spalio mėn. 30 d. *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 27, l. 1.
3. Jo Ekscelencijai Ponui ŠVIETIMO MINISTERIUI, 1940 m. sausio 12 d. *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 44, l. 9 – 10.
4. Lietuvos Moterų Draugijos tautiniam laivynui remti Valdybai Kaune Savo laikraščio reikalas, *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 28, l. 23.
5. Lietuvos Jūrininkų Sąjungai, 1925 m. birželio 16 d. *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 5, l. 2.
6. Lietuvos Jūrininkų Sąjungos Valdybai Klaipėdoje, 1936 m. rugsėjo 23 d. *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 26, l. 29.
7. PONUI MINISTERIUI PIRMININKUI, 1926 m. gruodžio 17 d. *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 4, l. 12 – 13.
8. PONUI MINISTERIUI PIRMININKUI. *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 21, l. 1 – 2.
9. Ponui VIDAUS REIKALŲ MINISTERIUI, 1940 m. liepos 2 d. *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 45, l. 41.
10. ŽODIS DIDŽIOSIOS LIETUVOS JURININKŲ SĄJUNGOS Į MAŽOSIOS LIETUVOS JURININKUS PAKELIANT JURININKŲ SĄJUNGOS VĒLIAVĄ KLAIPĖDOJE, *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 28, l. 30.
11. 1939 METŲ JŪROS SAVAITEI RUOŠTI NUOSTATAI, *LCVA*, f. 1744, ap. 1, b. 40, l. 1.

2. Periodinė spauda:

„Tarybinė Klaipėda“ (1950 – 1979 m.); „Lietuvos jūreivis“ (1979 – 1998 m.); „Lietuvos pajūris“ (1960 – 1971 m.; 1982 – 1988 m.).

2.1. „Tarybinė Klaipėda“:

1. Žuvies pramonės darbuotojų užsakymas turi būti įvykdytas laiku. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, birželio 13, Nr. 104 (137), p. 2.
2. BORIKAS, S. Pas žvejus – kolūkiečius. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, birželio 27, Nr. 114 (147), p. 3.
3. Plačiai vystoma žuvies pramonė. *Tarybinė Klaipėda*, 1952, spalio 21, Nr. 212 (491), p. 2.

4. BIELIŪNAS, M. Vieninga broliška TSRS tautų šeima. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, liepos 22, Nr. 34, p. 2.
5. JEFREMENKO, N. Partinė organizacija kovoje už žuvies produkcijos gamybos padidinimą. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, liepos 24, Nr. 133 (166), p. 2.
6. Geriau išnaudoti žvejybinį laivyną. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, rugsėjo 25, Nr. 80, p. 1.
7. Žvejų – kolūkiečių patriotinė pareiga. *Tarybinė Klaipėda*, 1955, vasario 19, Nr. 36 (2423), p. 1.
8. NARICA, P. Valčių žygis Karinio Jūrų Laivyno dienos garbei. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, liepos 18, Nr. 129 (162), p. 3.
9. Vakaras, skirtas TSRS Karinio Jūrų Laivyno dienai. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, liepos 29, Nr. 137 (170), p. 1.
10. UTKINAS, G. Puiki rusų kariuomenės pergalė. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, liepos 28, Nr. 136 (169), p. 2.
11. LEVČENKO, G. Šiandien – TSRS Karinio Jūrų Laivyno diena. *Tarybinė Klaipėda*, 1951, liepos 29, Nr. 137 (170), p. 2.
12. Stiprinti žvejybinius kolūkius. *Tarybinė Klaipėda*, 1952, sausio 4, Nr. 3 (282), p. 1.
13. SKUPAS, V. Kovingi Tralerių laivyno valdybos komjaunimo organizacijos uždaviniai. *Tarybinė Klaipėda*, 1952, birželio 20, Nr. 122 (401), p. 2.
14. Dailininkų – marinistų paveikslai. *Tarybinė Klaipėda*, 1952, rugpjūčio 6, Nr. 156 (435), p. 1.
15. Ištikimas mūsų Tėvynės jūrinių sienų sargybinis. *Tarybinė Klaipėda*, 1952, rugpjūčio 10, Nr. 159 (438), p. 1.
16. MATUŠKINAS, A. Visos liaudies rūpinimasis TSRS kariniu jūrų laivynu. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, liepos 26, Nr. 37, p. 2.
17. KAŽDAILIS, A. Pirmieji jūrų muziejaus žingsniai. *Tarybinė Klaipėda*, 1970, gruodžio 20, Nr. 298 (7039), p. 4.
18. VLADIMIRSKIS, L. Galingas didžiosios Tarybinės valstybės laivynas. *Tarybinė Klaipėda*, 1952, rugpjūčio 10, Nr. 159 (438), p. 2.
19. FOKINAS, V. Galingas Tarybų valstybės laivynas. *Tarybinė Klaipėda*, 1955, liepos 24, Nr. 146 (2533), p. 1.
20. ŠVELINAS, I. Piautavas ir Kūjis virš jūrų. *Tarybinė Klaipėda*, 1969, gegužės 18, Nr. 114 (6549), p. 6.
21. ANDREJEVAS, L. Tarybiniai jūrų uostai. *Tarybinė Klaipėda*, 1970, gruodžio 22, Nr. 299 (7040), p. 2.

22. PETRAUSKAS, K. Aiškios perspektyvos. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, sausio 28, Nr. 19 (557), p. 3.
23. PALECKIS, J. Didžiąjai Komunistų partijai vadovaujant. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, liepos 21, Nr. 33, p. 2.
24. LUNIA, V. Į mūsų dėl Klaipėdos. *Tarybinė Klaipėda*, 1965, sausio 30, Nr. 24 (5233), p. 2.
25. MILIŪNIENĖ, O. Taip augo Klaipėda. *Tarybinė Klaipėda*, 1960, liepos 31, Nr. 170 (3848), p. 6.
26. KALNIBOLOCKIS, V. Išplaukė į jūras lietuviški laivai..! *Tarybinė Klaipėda*, 1965, birželio 26, Nr. 149 (5358), p. 2.
27. Lietuvos laivyno flagmanas. *Tarybinė Klaipėda*, 1960, sausio 17, Nr. 12 (3690), p. 1.
28. BAJORAS, V. Lietuvos jūrų laivininkystė. *Tarybinė Klaipėda*, 1969, sausio 12, Nr. 10 (6445), p. 1.
29. BUTKUS, V. „Lietuvos žvejui“ – 15 metų. *Tarybinė Klaipėda*, 1969, birželio 29, Nr. 150 (6585), p. 5.
30. BUTKUS, V. „Lietuvos žvejui“ – 15 metų. *Tarybinė Klaipėda*, 1969, birželio 29, Nr. 150 (6585), p. 5.
31. Jūreivių atsakymas. *Tarybinė Klaipėda*, 1954, birželio 11, Nr. 115 (263), p. 2.
32. PODLIASKIS, V. Laivų statykla – 20 metų. *Tarybinė Klaipėda*, 1972, liepos 7, Nr. 158 (7514), p. 1.
33. SOKOLOVAS, B. Statmenai aukštyn. *Tarybinė Klaipėda*, 1970, liepos 12, Nr. 161 (6902), p. 1.
34. Žydrųjų laukų artojų šventė. *Tarybinė Klaipėda*, 1971, liepos 13, Nr. 162 (7210), p. 1, 4.
35. Žydrųjų plėšinių užkariautojams. *Tarybinė Klaipėda*, 1965, liepos 11, Nr. 162 (5371), p. 1.
36. Šlovė jūros darbuotojams! *Tarybinė Klaipėda*, 1968, liepos 14, Nr. 164 (6295), p. 1.
37. NIKITENKA, K. Žydrųjų laukų fermos. *Tarybinė Klaipėda*, 1979, spalio 11, p. 2.
38. STUBRA, A. Šventoji švenčia. *Tarybinė Klaipėda*, 1973, liepos 11, Nr. 160 (7822), p. 3.
39. STUBRA, A. Su pakeltomis burėmis. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, liepos 19, Nr. 32, p. 4.
40. BUTKUS, V. Buriavimas: tradicijos, problemos, lūkesčiai. *Tarybinė Klaipėda*, 1978, birželio 16, Nr. 138 (9328), p. 3.
41. MARTINKUS, P. Jūra Salomėjos Nėries kūryboje. *Tarybinė Klaipėda*, 1974, lapkričio 15, Nr. 267 (8234), p. 3.

42. Kai kuriais žvejybos vystymo respublikoje klausimais. *Tarybinė Klaipėda*, 1959, balandžio 3, Nr. 66 (3487), p. 1.

43. ČERNIAUSKAS, V. Įgyvendinęs svajonę. *Tarybinė Klaipėda*, 1978, liepos 9, Nr. 157 (9347), p. 1.

44. BUIVYDAS, S. Tralerio kapitonas. *Tarybinė Klaipėda*, 1953, liepos 21, Nr. 33, p. 3.

2.2. „Lietuvos jūreivis“:

1. Tarybų šalies prekybinis laivynas. *Lietuvos jūreivis*, 1979 birželio 21 – 27, nr. 25 (52), p. 9.

2. Suklestėjusi Klaipėda. *Lietuvos jūreivis*, 1980, nr. 3, p. 6.

3. Tarybinė Klaipėda švenčia savo gimtadienį. Žuvusiųjų atminimo esame verti. *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 5, p. 6.

4. GUDELIS, V. Jūrinės hidrotechnikos pradininkai Lietuvoje. *Lietuvos jūreivis*, 1981, Nr. 8, p. 8. Prirašymo uostas – Klaipėda. *Lietuvos jūreivis*, 1980, Nr. 30, p. 11.

5. PIKTURNA, I. Jūros romantika, marinistikos žuvėdros. *Lietuvos jūreivis*. 1981, Nr. 13, p. 9.

6. Ignui Pikturnai – 60. *Lietuvos jūreivis*, 1984, Nr. 33, p. 8.

7. JURAITIS, V. Apie „Baltą jūros spalvą“. *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 33 (368), p. 12.

8. KUKLYS, A. Jūros tema klaipėdiečių publicistikoje. *Lietuvos jūreivis*, 1988, Nr. 29, p. 8.

9. ŠMITAS, P. Jūra Klaipėdos tapytojų kūryboje. *Lietuvos jūreivis*, 1988, Nr. 30, p. 8.

10. Laivyno darbuotojų šventė. *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 27, p. 2.

11. Šalies jūrų laivynas. *Lietuvos jūreivis*, 1982, Nr. 26, p. 9.

12. Tarybų Sąjungos užsienio politika. *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 20, p. 9.

13. Tarybinio jūrų laivyno vystymo perspektyvos. *Lietuvos jūreivis*, 1982, Nr. 21, p. 9.

14. VASILJEVA, L. Stiprėja draugiški, dalykiški ryšiai. *Lietuvos jūreivis*, 1982, Nr. 28, p. 3.

15. NIKOLAJEVAS, F. Su Lenino vardu. *Lietuvos jūreivis*, 1983, Nr. 44, p. 9.

16. LOKYS, E. Kiekvienas jūreivis – ideologinis darbuotojas. *Lietuvos jūreivis*, 1984, Nr. 14, p. 2.

17. Auklėti patriotus – internacionalistus. *Lietuvos jūreivis*, 1979 gruodžio 13 – 19, nr. 50 (77), p. 2.

18. Svarbus ideologinio darbo baras. *Lietuvos jūreivis*, 1984, Nr. 20, p. 2.

19. Ideologinės diversijos prieš tarybinius jūreivius. *Lietuvos jūreivis*, 1986, Nr. 15, p. 2.

20. Imperializmo ideologinė agresija. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 3, p. 9.

21. SUCHORUKOVAS, A. Tarybinis jūreivis – vadinasi, internacionalistas. *Lietuvos jūreivis*, 1986, Nr. 18, p. 2.
22. „Rašytojų laivynas“. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 2, p. 8.
23. Po revoliucijos vėliava. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 31, p. 9.
24. Tarybų valdžios atkūrimo Lietuvoje 45-ąsias metines pasitinkant. *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 25 (360), p. 1.
25. *Lietuvos jūreivis*, 1984, Nr. 28 (312), p. 1.
26. SAŽINAS, V. Klaipėdos jūrų prekybos uostui – 40 metų. Jie buvo pirmieji... *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 27, p. 2.
27. Gausinti darbo tradicijas. *Lietuvos jūreivis*, 1985, Nr. 33 (368), p. 1.
28. Jūra stambiu planu. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 31, p. 9.
29. V. Leninas ir jūrų transportas. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 16, p. 9.
30. *Lietuvos jūreivis*, 1989, Nr. 7, p. 8.
31. Mano pirmasis jūrų laivo kapitonas. *Lietuvos jūreivis*, 1987, Nr. 1, p. 10.
32. NEMUNIS, M. Lietuvis valstietis jūroje. *Lietuvos jūreivis*, 1988, Nr. 51, p. 5.
33. IVANOVAS, N. Susitikimas su Sąjūdžio atstovais. *Lietuvos jūreivis*, 1989, Nr. 2, p. 5.
34. Lietuvių kalba laivininkystėje. *Lietuvos jūreivis*, 1993, Nr. 46 (798), p. 1.
35. Paskyręs gyvenimą laivynui. Alfonsui Ramanauskui – 60 metų. *Lietuvos jūreivis*, 1989, Nr. 5 (548), p. 1.
36. NASTOPKIENĖ, V. Jūros diena ir jos reikšmė. *Lietuvos jūreivis*, 1988, Nr. 39, p. 8.
37. BULOVAITĖ, G. Mūsų jūra. *Lietuvos jūreivis*, 1989, Nr. 12, p. 8.
38. Lietuva – jūrų valstybė. *Lietuvos jūreivis*, 1991, Nr. 37 (684), p. 1.
39. Atkurta Lietuvos jūrininkų sąjunga. *Lietuvos jūreivis*, 1989, Nr. 21 (564), p. 1.
40. BULOVAITĖ, G. Jūra kaip laisvė. *Lietuvos jūreivis*, 1990, Nr. 14, p. 6.
41. Kokiai šaliai mes atstovaujame užsienyje? *Lietuvos jūreivis*, 1992, Nr. 14 (713), p. 1.
42. GRIGELIS, A.; BUTKUS, H. Lietuva – jūrinė valstybė. *Lietuvos jūreivis*, 1992, Nr. 26, p. 4.
43. Rusijos laivynas nenuskendo, bet Rusija liko be laivyno. *Lietuvos jūreivis*, 1992, Nr. 41, p. 2 – 3.

44. Laivynas bus atnaujintas. *Lietuvos jūreivis*, 1992, Nr. 30, p. 5.

45. SOLOVJOVA, G. Antroji Lietuvos okeanologų konferencija „Lietuva – jūrų valstybė“. *Lietuvos jūreivis*, 1997, Nr. 23 (981), p. 2.

46. OGINSKAS, K. Valstybė ir jūra. *Lietuvos jūreivis*, 1995, Nr. 27 (882), p. 1.

2.3. „Lietuvos pajūris“:

1. AGLINSKAS, K. Lietuviško jūrinio skautavimo sanprata. *Lietuvos pajūris*, 1965 pirmasis metų ketvirtis, nr. 1 (21), p. 5.

2. Dr. J. Šliūpas apie jūrą. *Lietuvos pajūris*, 1961 trečiasis metų ketvirtis, nr. 3 (7), p. 2.

3. Klaipėdos laivų statykla. *Lietuvos pajūris*, 1960 antras metų ketvirtis, nr. 2, p. 10.

3. Literatūra:

1. ADOMAVIČIUS, R. Du gyvenimai: Klaipėdos uostas Baltijos jūros pietryčių pakrantėje XX amžiaus pirmojoje pusėje. In *Klaipėda Europos istorijos kontekstuose*. Sud. V. SAFRONOVAS. Klaipėda, 2013, p. 152 – 66.

2. ADOMAVIČIUS, R. „Į jūrą – visa Lietuva! Santuoka su jūra.“ [interaktyvus], [žiūrėta 2019-05-12]. Prieitis per internetą: <<http://www.ve.lt/naujienos/senoji-vakaru-lietuva/zmogaus-istorija/i-jura--visa-lietuva-santuoka-su-jura/>>.

3. ADOMAVIČIUS, R. *Prie Lietuvos laivyno ištakų. Žmonės ir laivai*. Klaipėda, 2015, p. 3. [interaktyvus], [žiūrėta 2019-05-11]. Prieitis per internetą: <https://muziejus.lt/sites/jrmz/files/susipazink/book/Laivyno_istakos.pdf>.

4. ANTANAITIS, A. Tarybinių povandeninių laivų veikla II pasaulinio karo metais šiuo metu Lietuvai priklausančioje Baltijos jūros dalyje. In *Istorija*. Red. E. JOVAIŠA. T. 97. Vilnius, 2015, p. 47 – 65.

5. *Lietuva 1940 – 1990: okupuotos Lietuvos istorija*. Vyr. red. A. ANUŠAUSKAS. Vilnius, 2005.

6. ASTIKAS, E. *Jūrų kapitono užrašai*. Klaipėda, 2015.

7. BRENCIUS, V. *Jūra – mūsų duona*. Vilnius, 1987.

8. BUTKUS, A. *Latviai*. Kaunas, 1995.

9. CRISTOFORI, A. The maritime city in the Graeco-Roman perception. Carthage and Alexandria: two emblematic examples. In *The Sea in European History*. Ed. by L. FRANCOIS, A. K. ISAACS. Pisa, 2001, p. 1 – 24.
10. *Lietuvos Respublikos vandens transporto valdymo, veiklos ir plėtros 1918 – 2008 metais metraštis*. Sud. J. DARULIS. Klaipėda, 2009.
11. DEMERECKAS, K. *Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos istorija*. Klaipėda, 2001.
12. DEMERECKAS, K.; ADOMAVIČIUS, R.; STARODUBCEVAS, R. „Baltijos“ laivų statykla. Klaipėda, 2002.
13. DYKOVIENĖ, A. Kadetų mokykla – jūrinės valstybės viltis? [interaktyvus], [žiūrėta 2019-05-09]. Prieitis per internetą: <<https://klaipeda.diena.lt/naujienos/klaipeda/miesto-pulsas/kadetu-mokykla-jurines-valstybes-viltis-905741>>.
14. *Vėjas rėjose: Burlaivių epochos atspindžiai Lietuvoje*. Sud. D. ELERTAS. Klaipėda, 2009.
15. ELERTAS, D. Laivininkas Mikalojus Konstantinas Čiurlionis. *Kultūros barai*, 2018, Nr. 7/8, p. 76 – 83. [interaktyvus], [žiūrėta 2019-05-09]. Prieitis per internetą: <http://www.kulturosbarai.lt/uploads/news/id129/KB_2018_7-8-----web.pdf>.
16. FLETCHER, W. A. The British Navy in the Baltic, 1918 – 1920: Its contribution to the Independence of Baltic Nations. In *Journal of baltic studies*. A. ZIEDONIS. Vol. 7. Number 2. Brooklyn, 1976, p. 134 – 144.
17. *The Sea in European History*. Ed. by L. FRANCOIS.; A. K. ISAACS. Pisa, 2001.
18. GALVA, G. *Ernestas Galvanauskas. Politinė biografija*. Čikaga, 1982.
19. GOLUBEVAS, S. *Žmogus ir jūra*. Klaipėda, 2016.
20. GRZECHNIK, M. Intermarium: the Baltic and the Black seas on the Polish mental maps in the interwar period. In *The Romanian Journal for Baltic and Nordic studies*. Vol. 6. Issue 1 (2014), p. 84.
21. GUDAVIČIUS, E. *Lietuvos istorija nuo seniausių laikų iki 1569 metų*. T. I. Vilnius, 2001.
22. JAKŠTAS, J. *Dr. Jonas Šliūpas: jo raštai ir tautinė veikla*. Chicago, 1979.
23. JURKŠTAS, A. *Lietuvos švyturių istorija*. Klaipėda, 2017.

24. KASPARAVIČIUS, G. *Nemunas Lietuvos gyvenime 1918 – 1990 metais*. Vilnius, 2018.
25. KAŽDAILIS, A. *Laivai ir jūrininkai*. Vilnius, 1987.
26. KAŽDAILIS, A. *Laivai ir jūrininkai*. Vilnius, 2014.
27. KIAUPA, Z.; KIAUPIENĖ, J.; KUNCEVIČIUS, A. *Lietuvos istorija iki 1795 metų*. Vilnius, 2000.
28. KLIMAS, P. *Lietuva: jos gyventojai ir sienos*. Vilnius, 1917.
29. KLIMAS, P. *Lietuva, jos gyventojai ir sienos*. Vilnius, 2018.
30. KRIKŠTOPAITIS, B. *Jūrų keliais: jūrų kapitono atsiminimai*. Vilnius, 2015.
31. LAURINAVIČIUS, Č.; MOTIEKA, E.; STATKUS, N. *Baltijos valstybių geopolitikos bruožai XX amžius*. Vilnius, 2005.
32. LJS istorija. Lietuvos Jūrininkų Sąjunga (1923 – 2009 m.) [interaktyvus] [2019-04-19]. Prieitis per internetą: <<http://www.ljs.lt/lt/ljs/ljs-istorija>>.
33. LUKOŠEVIČIUS, L. *Baltija pasakoja*. Vilnius, 1976.
34. MAČIULIS, D. Jonas Šliūpas ir lietuvių-latvių vienybės idėja. *Acta humanitarica universitatis Saulensis*, 2011, T. 12, p. 84.
35. *Lietuvos istorija. Devynioliktas amžius: visuomenė ir valdžia*. Ats. red. R. MIKNYS. T. VIII. I dalis. Vilnius, 2011.
36. MOMIGLIANO, A. Sea-Power in Greek Thought. *The Classical Review*, 1944 May, p. 1 – 7.
37. OMILANOWSKA, M. *Pabaltijo Zakopanė. Palanga Tyszkiewiczzių laikais*. Vilnius, 2014.
38. PAKŠTAS, K. *Baltijos jūra: jos fizinė ir antropogeografinė studija*. Klaipėda, 1934.
39. PIKTURNA, I. *Jūrų kapitonai*. Vilnius, 1986.
40. PIVORAS, S. *Lietuvių ir latvių pilietinės savimonės raida*. Kaunas, 2000.
41. PŠIBILSKIS, V. B. *Kazys Pakštas: tarp vizijų ir realybės*. Vilnius, 2003.
42. REINGARDAS, T. *Jūrininkas, karininkas, mirtininkas*. Šiauliai, 2000.

43. SABINE, G. H. *Politinių teorijų istorija*. Vilnius, 2008.
44. SAFRONOVAS, V. *Praeitis kaip konflikto šaltinis: Tapatybės ideologijų konkurencija XX amžiaus Klaipėdoje*. Vilnius, 2011.
45. *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Sud. V. SENČILA. Klaipėda, 2008.
46. SIDZIKAUSKAS, V. *Savo jūros sargyboje*. Kaunas, 1936.
47. *Lietuvos erdvinės sampratos ilgajame XIX šimtmetyje*. Sud. D. STALIŪNAS. Vilnius, 2015.
48. SURGAILIS, G. *Lietuvos karinis laivynas 1935 – 1940*. Vilnius, 2003.
49. SZUBRYCHT, T. Rola sił morskich w polityce państwa. In *Zeszytynaukowe akademii marynarki wojennej*. ROK XLIX, Nr. 2 (173), 2008, p. 129 – 144.
50. ŠLIŪPAS, J. *Lietuvos laisvė*. New York, 1917.
51. ŠLIŪPAS, J. *Šis-tas iš pasaulinės prekybos istorijos. Straipsnių rinkinys parupintas Dro. JONO ŠLIŪPO*. Biržai, 1922.
52. TIJŪNĖLIS, R.; ŽIČKUVIENĖ, A. *Ar Lietuva – jūrų valstybė?* Klaipėda, 1998.
53. VAREIKIS, E. *Tarptautinis ir nacionalinis saugumas*. Vilnius, 2005.
54. ZABIELA, G. Jūrinis karinis paveldas Lietuvoje – praeities ir šiandienos retrospektyva. In *Gyvenimas tarp vandenių: Neringos architektūros paveldas ir kasdienybė*. Sud. D. PUODŽIUKIENĖ, I. VELIŪTĖ. Vilnius, 2018, p. 134 – 147.
55. ŽAROMSKIS, R. *Baltijos jūros uostai*. Vilnius, 2008.
56. *Klaipėdos išvadavimas*. Red. V. ŽEMAITIS. Vilnius, 1975.
57. ŽUKAS, J.; SAFRONOVAS, V.; LUKOŠEVIČIENĖ, R. *Klaipėdos pramonės ir verslo istorija*. Klaipėda, 2012.

SUMMARY

THE CONCEPT OF LITHUANIA AS A MARITIME NATION IN THE 20TH CENTURY: ORIGINS, EVOLUTION AND IMPLEMENTATION

The object of this Master's thesis is the concept of Lithuania as a Maritime Nation / State in the 20th century. The aim of this Master's thesis is to analyse the concept of Lithuania as a Maritime Nation / state in the 20th century, its origins, evolution and implementation in three different periods of the 20th century in Lithuania: (until the First World War, during interwar and during Soviet Union occupation). This research work has four tasks of analysis: 1) to examine possible origins of the concept of Lithuania as a Maritime Nation / State and reveal its genesis and background until 1923 year; 2) to perform analysis of the concept of Lithuania as a Maritime Nation / State, its evolution and implementation in interwar period (between 1923 and 1940 year); 3) to examine marinistic ideologemes and mental images in Lithuania's ideological discourse during Soviet Union occupation (1945 – 1990) and reveal their content (based on press analysis); 4) to perform analysis of continuation of the concept of Lithuania as a Maritime Nation / State in the Lithuanian diaspora based on Canadian Lithuanian newspaper „Lietuvos pajūris“ („Lithuanian coast“). The Master's thesis of „The Concept of Lithuania as a Maritime Nation in the 20th century: origins, evolution and implementation“ is composed of four sections. The first section is based on examination of origins of the concept of Lithuania as a Maritime Nation / State. The second section is based on analysis of the concept of Lithuania as a Maritime Nation / State in interwar period. The third section is based on analysis of marinistic ideologemes and mental images in Soviet Lithuanian press. The fourth section is based on analysis of Canadian Lithuanian newspaper „Lietuvos pajūris“ („Lithuanian coast“). Research's methodology is based on data (especially press) analysis, synthesis, narrative methods, also critical historiographical analysis and critical analysis of unpublished archival sources, content analysis. The chronological limits of this research work are approximately between 1914 and 1990 years. The results of this research work reveals that the concept of Lithuania as a Maritime Nation / State in the 20th century should be seen not as one evolving idea, but more like three different ideas in three different Lithuanian historical periods (until the First World War, during interwar period, during Soviet occupation). The differences of these ideas were determined by (geo)political, economical, social and ideological circumstances.