

Учебно-боевой корабль “Prezidentas Smetona”

В 1923 г. после присоединения Клайпеды к Литве ей достался Клайпедский порт, который сделал ее морским государством. После возвращения Клайпеды Литве морскими делами общественность стала интересоваться в большей мере, чем молодое правительство.

В то время жившие в Литве бывшие офицеры русского флота V. Nagius (Владас Нагюс-Нагявичюс 1881 в Кретинге – 1954 в США. Генерал, флотский врач. Учился в Риге, С. Петербурге. В 1921 г. создал в Каунасе военный музей. В 1944 ушел на запад, позднее осел в США), Т. Daukantas (Теодорас Даукантас – 1884 г. в С. Петербурге – 1960 г. Буэнес Айрас. В Петербурге учился в 1903-1906 г. в морской школе, до 1911 г. служил на флоте, в 1911 – 1914 г. в морской академии, после окончания служил на Балтике. Служил, работал на Кавказе, в Крыму, в Турции. В 1922 г. вернулся в Литву, был в 1924 -1925 г. министром охраны края (МОК), в 1927 г. нач. главного штаба армии, опять МОК, после прихода советов был арестован, немцами выпущен, с ними же и ушел на запад), инженер А. Michelevičius (А. Михелявичюс) инженер Reklaitis (Реклайтис) и др. основали союз моряков Литвы.

В 1927 г. тогдашний МОК Т. Даукантас посетил Латвию с целью ознакомиться с ее флотом, возможностью обучения литовцев в военных морских школах. Более серьезно военным флотом опять стали интересоваться только в 1934 г.

14 июля 1923 г. в Клайпедде начала свою деятельность подчинявшаяся МВД учреждение по охране побережья. В его распоряжении были 16-ти тонный баркас “Savanotis” меньший “Lietuvaite“ и приобретенный в 1924 г. „Šaulys“. Все они использовались в порту или вблизи его.

Очень скоро общественности и самому правительству стало ясно, что охрана побережья не достаточна. Несколько катеров были не в состоянии закрыть от контрабандистов морскую границу. Нужен был флот.

В начале 1927 г. после долгих споров и дискуссий правительство сообщило в СМИ о том, что возникла необходимость в приобретении военного корабля. После публикаций в прессе из нескольких государств поступили предложения с фото кораблей и ценами. Была создана спец. комиссия, которая выезжала осматривать предложенные суда. Было решено купить в Германии разоруженный по Версальскому мирному договору немецкий тральщик М 59, который был куплен 27 июля 1927 г. за 289 000 литов. В Литве он получил название “Prezidentas Smetona”.

Корабль был построен 31 октября 1917 г. на верфе G. Seebeck в Gestemünde. Водоизмещение 525 т. осадка 2.2 м. На судне было 2 топки, в каждой по 2 печи, 2 фирмы “Shulz” паровые машины, каждая мощностью в 1000 л.с., наибольшая скорость по конструкции 17 миль в час, запас угля 120 тонн, радио связь до 1 300 миль, 2 мачты, высота первой от поверхности воды 17.5 м., второй 16 м., 2 винта, экипаж – 70 человек.

Вспомогательные механизмы: 2 паровые Stefenson-а кулисы (Рычаг или система рычагов, служащая для перемены хода машины) для управления машинами, 2 паровых циркулярных насоса для охлаждения конденсаторов, 2 паровых насоса для подачи конденсированного пара, 2 трубчатых конденсатора, 1 паровая машина рулевого управления, паровой, постоянного тока генератор с распределительной доской, паровой насос для подачи воды во внутренние помещения и на палубу, ручной насос Ston-а, 2 насоса главных машин для откачки воды из машинного отделения, фильтр для конденсированного пара, осушитель пара, 2 паровых насоса для подачи воды в котлы, 2 паровых насоса для форсажа котлов, паровой насос для подачи воды в жилые помещения, банюЮ туалеты, ручной насос для подачи воды на кухню, паровой нагреватель воды в котлах, паровая сирена, паровая машина для поднятия тралов и пойманных мин, паровая машина для поднятия якорей, радиостанция типа N.E.G. с электромотором в 65 V, поджача энергии в 22 A, прожектор диаметром в 60 см., автоматический телеграф для управления машинами с мостика, и такой же телеграф для управления котлами из машинного отделения, 2 механических (с аксиометрами – прибор в составе рулевого устройства, служащий для определения угла отклонения руля относительно диаметральной

плоскости судна) штурвала для упарвления машинами с мостика, ручной (вспомогательный) штурвал для управления напрямую, 2 магнитных компаса, механический лаг, 2 спасательные весельно-парусные шлюпки с надлежащим такелажем и рангоутами, 2 якоря, длинна одной якорь-цепи 90 м., другой 120 м. В резервуары судна вмещалось 50 тонн пресной воды, которой расходовалось довольно много. Для приготовления пищи, для питья, для туалета, бани и центрального отопления в сутки требовалось около 2 тонн воды. Кроме этого тонна воды в час расходовалась во время плавания для работы механизмов.

Купленный корабль в порту Wilhelshafen-a в присутствии Лит. стороны и представителей немецкого Ллойда поднят из воды в доке, днище перекрашено, проведены гидравлические испытания котлов трубопроводов при давлении в 21 атмосферу. Отбуксированный в в Клайпедский порт корабль выглядел плачевно. Дело в то, что корабль немцами уже был выведен из состава флота и списан, на нем отсутствовало вооружение. Для того, что бы судно не ржавело оно было законсервировано (все осмолено). В Клайпеде суднео очистила от смолы и покрасочные работы выполняла фирма “Rock”. Эти работы заняли белее 4-х месяцев. Несколько позже все механизмы были перебраны, очищены, если была необходимость, заменены на новые, котлы и паровые трубы покрыты изоляцией. В кормовой части корабля были оборудованы каюты для офицеров, в носовой части – для остального экипажа. По центру судна – машинное отделение и топки. Между топками и машинным отделением оборудована кухня. Над капитанским мостиком находился компас пеленгатор и там же рядом большой прожектор. Корабль располагал 2 спасательными весельными шлюпками. Над каютами офицеров был оборудован мостик, где позднее поставлено орудие. Над помещениями команды в носовой части так же было гнездо для орудия. Там же стояла и паровая машина для вынимания якорей. Капитальный ремонт шел быстро и 28 октября 1927 г. представительная комиссия из различных ведомств присутствовала на ходовых испытаниях корабля и пришла к выводу, что ремонт произведен хорошо, котлы и вспомогательные механизмы работают нормально. После ремонта корабль передан пограничной охране. Командиром корабля был назначен морской капитан Adomas Daugirdas (Адомас Даугирдас)¹. 4 ноября 1927 г., после капитального ремонта, корабль первый раз с литовской не подготовленной командой вышел в море и когда начался шторм попал в трудное положение. Капитан из за неопытной команды не рискнул во время шторма заходить в порт через узкие ворота, поэтому он несколько дней держал корабль против ветра, в результате чего был сожжен весь запас угля, а так же все что могло гореть. В конце концов судну удалось войти в порт Данцига (пол.Гданьск), корабль выглядел плачевно, затем он долгое время стоял в устье р. Дане, в Клайпеде, затем ремонтировался там же в портовых масчтерских. После этой неудачи А. Даугирдас был смещен с должности и его заменил капитан Антанас Каškelis (Антанас Кашкялис)². Первым механником корабля был Cvironka (Цвиронка), первые машинисты Pulkaitis (Пулкайтис) и Kelpša (Кялпша), первые кочегары Šimkus (Шимкус) и Skrebys (Скрябис), первый кок - Aksamaitis (Аксамайитис). Первое боевое крещение корабль получил при задержании турецкого судна “Hassan Bier” во время которого был равен капитан Juozas Tamašauskas и два матроса (Юозас Тамашаускас)³. 16 феврфля 1930 г. корабль задержал в море судно “Westa” с крупным контрабандным грузом. После того, как корабль встал на боевую вахту выяснилось, что для пограничной службы он не годен. Ворлагавшиеся на него надежды не оправдались. Во первых – очень дорого стоило его содержание, корабль не мог преградить путь транспортировке контрабанды. Завидев из далека дым от запущенных машин в порту, суда контрабандистов просто неспеша уходили в нейтральные воды. Пока корабль находился в ведении МВД за ним должным образом присматривали, почти каждый год ремонтировался, дважды в год перекрашивался с наружи, в 1928 и 29 г. в Лиепайском доке перекрашивалось днище корабля. В 1929 г. на судне была поставлена двухстенная дымовая труба, удлиненны лопасти винтов, на палубе оборудована каюта-люкс, куплены и установлены два тахометра на машинах, на верхнем мостике установлен новый магнитный пеленгатор, куплены два запасных винта, для машин и механизмов изготовлено много запасных частей, для нужд корабля были оборудована мастерская, в 1930 г. положена новая деревянная палуба.

Таблица за 1927-1930 г. расходов на содержание корабля (в литах)

| Название расходов | 1927 | 1928 | 1929 | 1930 (за 6 мес) | Всего |
|---------------------|---------|---------|---------|-----------------|-----------|
| Эксплуатац. расходы | 17 809 | 82 814 | 86 450 | 16 500 | 203 575 |
| Содержание команды | 63 411 | 15 499 | 149 516 | 63 885 | 436 312 |
| Ремонтные расходы | 20 959 | 9 644 | 92 990 | 7 235 | 130 830 |
| Всего | 391 180 | 251 685 | 328 957 | 87 621 | 1 059 718 |

За указанный период времени судно в море находилось 781 час. В 1927 г. в море был – 47.20 час., в 1928 г. - 463.10 час., 1929 г. – 212.36 час., 1930 г. – 57.55 час.

Пограничная морская охрана приобретаю новые современные катера в январе 1932 г. корабль из кампании исключила и перевела в резерв. На тот период судна имело около 900 час. прибывания в море. В июле начали решать вопрос о передаче “Prezidentas Smetona” в ведение Мин.охраны края, приводились веские доводы по этому поводу. С 7 по 10 октября того же 1932 г. для оценки состояния корабля создается комиссия, которая приходит к выводу, что все механизмы, и пр. в хорошем состоянии и серьезных дефектов не имеет, корабль достаточно крепкий для плаваний в открытом море и для Литовских условий пригоден быть в составе ВМС – для осуществления функций тральщика, минного заградителя, кононерской лодки, разведывательного и сторожевого. В январе 1933 г. судно официально передается на баланс Ми. Охраны края. Передав корабль полицейское руководство оставило в своем ведении некоторое имущество, которое им было необходимо для нужд судов полиции. Это – 2-а 37 мм. и 1-о 57 мм. орудия, пулеметы, винтовки и амуниция, вся одежда в том числе и для вахты(кожаные плащи, куртки, брюки, шапки, плащи, полушубки, рабочая одежда, постельные принадлежности, кухонную утварь, все корабельные инструменты и принадлежности, огнетушители, брандсбойты и шланги, морские карты и навигационные книги, не полный комплект чертежей судна всех механизмов и пр. (отдали кучу железа, это от меня). По заявлению полицейских всего этого они не имели. Как было указано, машины и механизмы корабля были разобраны и законсервированы, но при этом были нарушены правила консервации, т.к. не было документации на этот счет. Присматривать за кораблем назначили А. Кашкялиса, прикомандировав последнего в Клайпедскую комендатуру на должность делопроизводителя. В апреле 1934 г. А. Кашкялис пишет рапорт командиру подразделения броневиков (корабль был его подчинении), в котором просит сообщить, будет ли в этом, 1934 г. корабль ремонтироваться и можно ли начинать готовить механизмы судна к плаванию. Однако ответа тогда не последовало. Разрешение поступило в начале лета указанного года. Начались работы по расконсервации судна, однако работать в комендатуре и должным образом присматривать за работами на корабле Кашкялис не мог. Он просит освободить его от должности в комендатуре. Согласие поступило. Возникла еще одна проблема. Летом 1934 г. во крепостном рве, где стоял корабль было очень много ила из за того, что вода ушла судно село дном в этот ил, в результате это отрицательно сказалось на состоянии “Prezidentas Smetona”. На просьбу вычистить ров, поступил ответ, поискать другое место для стоянки. В 1934 г. судно было отбуксировано в Лиепае, где с 17 августа по 13 сентября были произведены ремонтные работы подводной части корабля. В конце 1934 г. еще не было ясно, когда же корабль станет военным, не было ясно положение со штатами, утверждена ли эксплуатационная смета, учрежден ли корпус моряков, установлена ли форма для моряков и офицеров. Всего этого не было, Кашкялис об этом знал, но этим он хотел обратить внимание командования на проблемы корабля. В декабре 1934 г. для установления объема ремонтных работ была создана компетентная комиссия, которая осмотрев его установила, что необходимо произвести работы по всему кораблю. В том числе установить в носовой и кормовой частях корабля для них изготовленных стационарных стойках 2-а 75 мм. орудия, приобрести для них морские прицелы, рядом с орудиями с одной из сторон установить по одному 20 мм. зенитному орудью “Oerlikon”, там же в носовой и кормовой частях установить по одному тяжелому пулемету для стрельбы по самолетам, все орудия обеспечить связью мостиком и между

собой, приобрести 4-6 учебных мин. Акт был подписан, но из за времени года, зима, ремонтные работы начаты не были. 8 мая 1935 г. было получено разрешение на ремонт корабля в мастерских Клайпеды.

1 августа 1935 г. приказом командующего армией был официально основан новый самостоятельный вид вооруженных сил – морской флот. “Prezidentas Smetona” стал его первой единицей. 20 июля того же года его командиром был назначен А. Кашкялис, ему было приказано собрать команду. Этим же приказом был установлен штаты по мирному времени № 133, а в августе 1935 г. было получено указание командира воентехники о том, что в случае мобилизации все штаты на корабле должны быть укомплектованы не только солдатами (почему солдатами), но и офицером. В ноябре 1938 г. был получен список людей, назначенных в случае мобилизации на корабль, в нем было 54 фамилии, однако на корабле столько людей не требовалось, ненужные переходили в подчинение ком. 6-й пех. дивизии. А.Кашкялис просит направить на судно механиком, единственным на то время в Литве судового инженера Adolfas Darginavičius-a (Адолфас Даргинавичюс)⁴, офицером артиллерии назначается Povilas Labanauskas (Повилас Лабанаускас)⁵, офицером навигации Vytautas Kuizinas (Витаутас Куизинас)⁶. Хотя корабль еще не начали ремонтировать, а команда собиралась, А.Кашкялис начал устанавливать на корабле флотский порядок, устанавливаются и служебные обязанности офицеров:

1. Служба навигации, связи и сигнальщики – ответственный офицер навигации.
2. Служба мореплавания - ответственный офицер навигации.
3. Артиллерия и служба вооружения – офицер артиллерии.
4. Мины и подводное вооружение - офицер навигации.
5. Радисты и электрики – инженер- механик.
6. Хозяйственная и административные службы – делопроизводитель, нач. хоз.
7. Машины и инженерная служба - – инженер- механик.
8. Санитарная служба – под надзором делопроизводителя, нач. хоза.
9. Строевая служба - офицер навигации.

Тогда же Кашкялис утверждает должность боцмана на корабле (не буду описывать его обязанности, тут их на 2 листа). В конце октября 1935 г., когда рем. работы были близки к завершению, ком. армии в жесткой форме требует исполнить его указания и вооружить корабль (два года он был без такового), что бы в ближайшее время судно можно было бы начать эксплуатировать. 26 октября 1935 г. после рем. работ “Prezidentas Smetona” вышел в открытое море для ходовых испытаний, после этого командир пришел к выводу, работы выполнены хорошо и корабль в любой момент может выйти в море, тогда же были опробованы и пулеметы и зенитные орудия “Oerlikon” (выстрелено 20 снарядов), т.к. набранные в команду люди из пехоты никогда ранее не стреляли в море. День выхода в море после ремонта был еще примечателен и тем, что на корабле в первый раз был поднят флаг ВМС и команда была из военных. Сам ВМ флаг был утвержден еще 15 апреля 1927 г. За основу взят национальный флаг Литвы. В центре флага, на ее желтом и зеленом фонах расположено изображение щита красного цвета с крестом Vytiš-a (витис - витязь, богатырь) золотистого цвета, размер флага - 18x12 единиц. Потом еще долго дискутировали по поводу данного флага, но в конце концов решено было оставить данный.

3 января 1936 г. приказом ком.армии военный корабль “Prezidentas Smetona” приписывается в оперативное подчинение командира части прикрытия Клайпеды, однако через несколько дней согласно нового приказа корабль переходит в опер.подчинение командира 6-го пехотного полка. В конце ноября 1936 г.рождается совершенно секретный “План контроля Клайпедского порта в случае опасности“. Это диктовалось тем, что немцы собирались отторгнуть от Литвы Клайпедский край. В случае опасности командование морскими полицейскими силами переходило к ком. корабля, по его требованию всеми судами и их командами, принадлежащими управлению порта, а так же таможня и служба движения порта исполняли все его директивы и переходили в полное подчинение “Prezidentas Smetona”. Но с имеющимся к тому времени на корабле вооружением “Prezidentas Smetona” был не в состоянии выполнить ставившиеся в этом плане задачи по контролю и защите Клайпеды. На тот момент на корабле было 2 –а “Oerlikon” и пулеметы, хотя в свое время решался вопрос о вооружении судна 75 мм. орудиями, старой конструкции искровая радиостанция (на то время данного типа

радиостанции были запрещены к использованию Международной радио конвенцией), не достаточно вооружены и полицейские морские суда (находились в опер.подчинении ком. 3-й пех. дивизии) , команды полицейских судов живут в городе, на другой стороне залива и в случае опасности, особенно ночью, добраться до судов просто не смогут, боеприпасы и зажигательные вещества полиц. судов находятся на складе 6 пех. полка. На основании всего этого появляется план обучения команд всех судов, береговых служб и пр.

После ремонта корабль ставят в Рабочую гавань., но руководство портом не довольны этим и требует подыскать для судна другое место, начинается переписка о месте стоянки корабля, которая продолжается почти год. 17 августа 1937 г. корабль стоя на якоре около порта Швянтойи штормом выброшен на мель, через день прибывший на помощь ледокол "Perkūnas" не смог его снять с мели. Согласовав и подписав договор с немецкой фирмой "Weichel" 18 августа прибыли в район порта Швянтойи спасательные суда "Thor", "Krantor" и "Erna" которые 21 числа того же месяца "Prezidentas Smetona" с мели сняли. Дно корабля остолось невидимым и более серьезных последствий это дело не имело. Операция по снятию с мели корабля обошлась Литве в 100 00 литов. Во время этого случая вся команда во главе с командиром была берегу, на корабле оставался боцман и вахтенная смена. Боцман пытался спасти корабль с помощью якорей, но это успеха не имело, при этом был потерян правый якорь с 20-ю метрами якорь-цепи. Этот инцидент расследовала военная прокуратура, затем военный трибунал, который постановил к уголовной ответственности никого не привлекать. Но министр охраны края секретным приказом № 8 от 1937 г. назначил наказание Кашкялису в виде 25 суток домашнего ареста. В Клайпедке не было подходящего дока для ремонта подводной части колабля, поэтому приходилось ремонтироваться в Лиенае. Первый раз "Prezidentas Smetona", как военный корабль ремонтировался в Лиенае в августе 1936 г. Здесь в военном доке ремонтировалась подводная часть корабля, зачищено днище и дважды покрашено, заменены 2 листа железа и укреплены или заменены на новые несколько заклепок. 4 октября 1938 г. корабль вновь зашел в док, для ремонта подводной части. Требовалось выпрямить погнутый руль, заменить около 100 соржавевших заклепок и тд., всего 10 пунктов. Ремонт продолжался неделю. 15 октября корабль ушел в Клайпеду.

В начале 1937 г. встал вопрос о необходимости иметь специальную пристань для нужд военных. Начинается переписка между Кашкялисом и командованием, командованием и руководством порта и др. инстанциями, где обсуждаются различные варианты такой пристани, стоимость ее строительства. Кашкялис настаивает на строительстве не пристани, а военного порта. Однако вопрос о военной пристани и порте так и остался не решенным. Было указано так же осмотреть порт Швянтойи и в случае необходимости оборудовать там ВМБ или же использовать его для нужд флота.

20 марта 1939 г. Германия предъявила Литве ультиматум, вернуть ей Мемель, был подписан межгосударственный договор по которому 22 марта Клайпедский край переходит к Германии, Литовские войска, там бывшие, покинули территорию. В тот же день собрав свое имущество (что успели, оталось не мало различного имущества примерно на 34 тыс.литов) "Prezidentas Smetona", а с ним шесть судов охраны побережья, торговые суда, бывшие в порту, покинули его за час до прибытия туда немцев. Малые суда вошли в порт Швянтойи, торговые ушли в Лиенае, а "Prezidentas Smetona", не смогуший войти в порт Швянтойи отсался стоять в море на якоре напротив последнего. 27 марта того же года кораблю было приказано идти в Лиенае и находится там пока будет приспособлен для стоянки порт Швянтойи. В Лиенае необходимо произвести текущий ремонт, уложить направляющие для постановки и траления мин. На 28 марта команда корабля сотоля из 3-х офицеров, 5-и унтер-офицеров, 6 мл.унтер-офицеров, 1 ефрейтор, 11-и матросов и 5-ти гражданских служащих. В Лиенае корабль пробыл до 13 апреля, уходил домой, но из за шторма вынужден был вернуться, пробыл до 26 апреля, опять уходил 11 мая, получил приказ как можно больше облегчить корабль и войти в Швянтойи, если это не возможно, оставить все вооружение и с минимальным количеством офицеров и л/с опять идти в Лиенае, где уложить приспособления для постановки мин (ушло 11 человек команды). Было приказано уложить рельсы для мин английского производства, но с таким условием, что бы можно было использовать и латвийские мины. 6 июля корабль вернулся в Швянтойи, зашел в гавань, где и простоял вплоть до оккупации советами. В Швянтойи возникли серьезные проблемы с

обеспечением корабля продуктами, водой, топливом, маслами и пр. Основная беда была с пресной водой, т.к в Швянтойи не было оборудования для перекачки воды на судно. Воду приходилось возить на открытом грузовике “Ford-Eifel” в баках с жд. станции в Darbėnai (Дарбенай- небольшой городок в 14 км. от Паланги, здесь можно

посмотреть <http://www.maps.lt/newmaps/DesktopDefault.aspx?tabID=3350&alias=maps&lang=lt-LT>) но эта вода была не пригодна даже для котлов, не говоря о употреблении ее в пищу. Продукты поставлял кооператив, керосин и пр. “Lietūkis“. 6 ноября 1940 г. Со стороны Клайпеды в сторону Латвии пролетели три гидроплана, возвращаясь, один прошел примерно в 500 метрах от берега, на все это команда только смотрела, т.к. не имела зенитных средств. После этого последовала просьба усилить корабль зенитными средствами, ответ пришел неожиданный – прекратить всякое воздушное наблюдение. Зимой 1939-40 г. штормы и ветер нанесли в Швянтойи столько песка, что “Prezidentas Smetona” не мог выйти в море. Весной выход несколько углубили, но с моря порт был фактически блокирован советскими военными кораблями.

После официального объявления об основании флота на корабле на 30 октября 1935 г. служило 4 офицера (А. Кашкялис, П. Лабанаускас, В.Кузинас и А. Даргинавичюс), 6 унтер-офицеров (все сверхсрочники), 21 матрос (ефрейтор и рядовые из пехоты) и 4 гражданских служащих. Всем членам экипажа было запрещено участвовать в деятельности каких либо партий (за неподчинение – увольнение), кроме скаутского движения и союза стрелков Литвы, а офицерам разрешена деятельность в обществе моряков Литвы. Кашкялис делит всю команду на две дежурные смены, дежурство по 24 часа, дежурная смена называлась – дежурная, другая - корабельная. Все вахтенные назначались из дежурной смены. 30 ноября 1936 г. сейм утвердил новый закон о военной службе, где говорилось и о моряках. По этому закону были установлены следующие морские звания:

1. матрос
2. ефрейтор (именно так переводится слово grandinis – грандинис)
3. мл. унтер-офицер
4. унтер-офицер
5. боцман
6. лейтенант флота или морской лейтенант
7. капитан-лейтенант
8. морской капитан
9. командор –лейтенант
10. командор

Согласно этому закону всем офицерам и нижним чинам армейские звания были заменены на флотские. Срок службы на флоте был установлен для офицеров 20 лет, унтер-офицеров – 4 года и 18 мес. для матросов. В 1938 г. на корабль пришел л-т Stasys Jurevičius (Стасис Юрявичюс)⁷. После ухода с корабля Юрявичюса его место занимает л-т Albinas Kijauskas (Алибинас Кияускас)⁹. Приказом ком. армии 16 февраля 1940 г. на корабль, на должность офицера навигации назначается мл. л-т Ričardas Bernardas Nakas (Ричардас Бернардак Накас)¹⁰, 24 мая 1940 г. на корабль назначается еще один офицер Juozas Baltramiejus Teleiša (Юозас Балтрамеюс Телейша)¹¹. 20 мая 1940 г. по собственному желанию уходит с корабля инженер-механик морской капитан запаса А. Даргинавичюс. Находясь в Клайпеде моряки имели возможность заниматься спортом, занять свой досуг, на корабле существовала неплохая футбольная и баскетбольная команды, проходили боксерские турниры, соревнования по плаванию, занимались парусным спортом, греблей и тд. Моряков кормили хорошо, это видно из данных приведенных в таблице от 16 марта 1936 г.:

| № | Название продуктов | Количество в гр. | Цена | |
|----|---------------------|------------------|------|-------|
| | | | литы | центы |
| 1. | Ржаной хлеб | 25.500 | 5 | 86.50 |
| 2. | Мясо говядины | 9.000 | 5 | 85.00 |
| 3. | или мясные консервы | 7.200 | -- | -- |

| | | | | |
|-----|--------------------|-------|----|-------|
| 4. | Сало | 3.000 | 4 | 65.00 |
| 5. | Масло | 1.200 | 3 | 60.00 |
| 6. | Ячменная крупа | 900 | -- | 29.70 |
| 7. | Дробленый горох | 1.200 | -- | 56.40 |
| 8. | Макароны, лапша | 480 | -- | 42.24 |
| 9. | Молоко 1 л. | 4 | -- | 68.00 |
| 10. | Соль | 750 | -- | 8.25 |
| 11. | Кофе | 150 | -- | 5.70 |
| 12. | Сахар | 1.500 | 1 | 50.00 |
| | Добавки и приправы | | 4 | 50.00 |
| | Всего: | | 28 | 06.79 |

В начале 1937 г. стоимость пайка была доведена до 33 лит.01.89 цент., а в начале 1938 г. до 35 лит 25.10 цент. Кроме того на каждого матроса выделялось дополнительно по 1 лит.21.68 цент. для приобретения овощей. Офицеры, унтер-офицеры сверхсрочники и гражданские служащие в Клайпедэ снимали квартиры, квартирных денег на это вполне хватало. Ситуация изменилась после 20 марта 1939 г. Команда жила на корабле, в Швянтойи снять квартиру или комнату было очень трудно, а если это было возможно, то цена была чрезвычайно большой. Была мысль разрешить офицерам и остальным жить в Паланге или Дарбенай, но командование это дело не одобрило, сославшись на то, что команда должна быть или на, или рядом с кораблем. Пытаясь решить эту проблему командование пробовало забрать часть домов (4-е четырехквартирных дома), которые строил Земельный банк для рыбаков или самим начать строительство, или увеличить количество квартирных денег. До февраля 1940 г. этот вопрос не могли решить, было даже предложение используя закон в своих целях часть строящихся домов секвестровать (секвестр - временная конфискация, ограничение пользования каким-н. имуществом в государственных интересах). В конце концов банк уступил и передал один из строящихся домов военным. Но им не пришлось его обживать, к моменту оккупации советами дом не был достроен. В общем в Швянтойи было много проблем, как с жильем, так и питанием членов команды, с мед. обслуживанием, с досугом моряков. Из за того, что не было возможности чем либо занять их, последние частенько стали выпивать, ввязывались в драки, участились случаи краж на судне.

Образованием моряков начали заниматься еще в 1927 г., П. Лабанаускаса и В. Куизина посылали на учебу в Америку, но они не прошли из за возрастного ценза установленного в США, в сентябре 1928 г. решался вопрос о возможности обучения нескольких унтер-офицеров в морских школах Латвии, последние согласились принять 10 слушателей и обучать их бесплатно, но Литва должна была содержать обучающихся. Но учиться в Латвию так никто и не поехал, новый министр охраны края Литвы Augustinas Voldemaras (Аугустинас Волдемарас)¹² внимания образованию флота не уделял. В конце 1937 г. в печати был объявлен конкурс для желающих обучаться во Французских военно-морских школах по специальностям: инженер механик, управления и навигации. Сдали экзамены 5 человек, поехали учиться 2. Унтер-офицеры и матросы обучались на самом корабле. Новобранцы на "Prezidentas Smetona" направлялись только после пятимесячных курсов в других тех. подразделениях. В основном на корабль попадали служить добровольцы и кандидаты на поступление в мореходные школы. Для матросов был составлен специальный план обучения.

В таблице приведены данные обучения моряков за 1936 г. на 3-й учебный период (5 месяцев)

| Название предметов | Количество часов |
|--------------------|------------------|
| Образование | 30 |
| Религия | 4 |
| Гигиена | 4 |

| | |
|---|-----|
| Устав внутренней службы | |
| а) правила внутреннего распорядка корабля | 12 |
| б) правила дисциплинарных взысканий | 6 |
| с) гарнизонная и караульная служба | 10 |
| Общие знания | 4 |
| Газовая защита | 8 |
| Управление лодкой | 20 |
| Строевая | 24 |
| Основы морской службы | 16 |
| Стрельба* и вооружение | 12 |
| Специальность | 450 |
| Гимнастика ** | |
| Всего: | 600 |

* Сюда входят и упражнения по стрельбе

** Гимнастике, плаванию и гребле уделяется 4-5 час. каждую неделю

Унтер-офицеры распределялись по специальностям на палубных и машинных. Кроме общих предметов их обучали и специальным: палубные “Prezidentas Smetona” учились руководить всеми палубными работами, пользоваться всем корабельным вооружением, руководить артиллеристами, работать со средствами связи. О машинах и котлах они получали поверхностные знания. Унтер-офицеры машинные – обучались всему, что было связано с машинным отделением, присматривать за машинами, в том числе электро двигателями, на корабле, уметь устранять мелкие неполадки в них, о палубной службе имели поверхностное представление.

В 1937 г. были утверждены правила подготовки унтер-офицеров морских специальностей. Согласно этим правилам:

1. Унтер-офицеры морских специальностей подготавливаются на корабле “Prezidentas Smetona” из солдат, окончивших спец. курсы в военных частях: в зенитном подразделении, в батальоне связи и 2-м инженерном батальоне.

2. На получение морской специальности и звания мл. унтер-офицера могли претендовать ефрейторы, если они окончили учебные отряды или специальные курсы и на корабле окончили спец.курс по специальности.

3. Командиры зенитного подразделения, батальона связи и 2-го инженерного батальона при подготовке своих подчиненных должны были отбирать лучших для службы на корабле: зенитное подразделение автоматических орудий по классу пулеметов – 4 человека, в батальоне связи по классу радио – 2 чел., в инженерном батальоне жд.участка по классу машин – 4 чел.

4. Командиры выше указанных частей окончивших учебу в учебных подразделениях направляли на испытательный срок на корабль (во первых пожелавших там служить) с целью установить, пригодны ли они к морской службе. Пригодных оставляли на судне, не пригодных отправляли назад в части, а их место присылали новых.

5. Принятым на службу на корабль организовывались 2-х месячные курсы по утвержденной программе и плану.

6. Окончивших курсы по морским специальностям атестовала комиссия, председателем которой был командир корабля.

7. Окончившие курсы и сдавшие экзамены по морским специальностям и если они соответствовали требованиям ст. 204 “Закона о воинской службе” могли претендовать на звание мл. унтер-офицеров морских специальностей. Для получения самого звания так же была создана учебная программа и необходимо было сдать экзамены, после чего звания присваивались. С 1936 г. начались регулярные выходы корабля в море, с командой из военных моряков, в среднем в год судно в море выходило 10-12 раз.

Первый проект морской формы и правила ее ношения подготовил в августе 1935 г. Кашкялис и передал его на утверждение. Для этого была создана комиссия, которая проект откорректировала. Было решено отказаться от парадной фуражки (или шапки, не ясно), бальных зимних и летних мундиров для офицеров, парадных брюк для офицеров, особого изображения парадных пагон, бальной и торжественной формы, оставив только парадную. Исправленный проект нач. штаба не утвердил, а приказал проект упростить и применить его к условиям наших моряков. Он указал, чтобы в составе формы не было шляп (типа треуголок), эполетов, фрака и "dinner-fraka". В ноябре 1935 г. Кашкялис вновь передает на утверждение упрощенный проект морской формы и правил ее ношения, просит при этом как можно быстрее решить вопрос с формой, что бы можно было наконец переодеть моряков, но в декабре проект вернули с указанием еще более упростить

После еще нескольких поправок и корректировок 17 марта 1936 г. проект утвердили. Это выглядело так:

1. одежда (основной цвет одежды черный с синим оттенком или белый). Фуражка, мундир, и пр. Рабочая одежда (общее армейского образца) – рубаша, брюки, шинель, кожаная куртка, плащ, шляпа от дождя и пр.

2. обувь

3. обмундирование (аксессуары и экипировка)

4. знаки различия

5. знаки специальностей.

Вся форма выложена в топике "Флоты прибалтов". Решив проблему с моряками, встал вопрос о гражданских служащих на корабле, их было 15 человек, они занимали должности инструкторов, постоянно находились в контакте с военнослужащими, участвовали в строевых занятиях, Кашкялис предлагал их переодеть в форму, но командование решило иначе, разрешив вольнонаемным носить только верхнюю одежду, обувь и ремень. Шили форму по эскизам, а не по детальному описанию частных лиц и фирмы. На пошив формы было выделено 26.039 лит. 25 центов. Форму пошили в середине августа 1936 г. Кроме того Кашкялис просит нач. тех. обслуживания отказаться от шинели общего образца и заменить ее бушлатом, упразднить на выходных шапках (бескозырках надо полагать) свисающие ленточки, ленточки связывать в маленькую кокарду на левой стороне шапки (бескозырки), и пр. Но ответа не последовало. Все дополнения и изменения в форме так и остались на бумаге.

23 октября 1935 г. корабль был вооружен 2-мя 20 мм. пушками "Oerlikon" за № 97 и 98 (боезапас 840 снарядов), которые располагались в носовой и кормовой части, 2-мя тяжелыми пулеметами "Maxim" № 2858 и 8072 установленными по бортам, 2-мя легкими пулеметами "Vrno" № 2531 и 2547, 38-ю винтовками V.Z-24 (боезапас 24 тыс. шт. типа SS и 10 500 патронов S), и 5-ю 7.65 мм. пистолетами типа "Mauser" (90 патронов). Пушки "Oerlikon" стояли не на корабельных станках, поэтому их заменили в марте 1937 г. Еще в мае 1935 г. предлагалось установить на корабле 2-е 75 мм. зенитных пушки фирмы "Wickers", но это сделано не было. В середине июля 1936 г. командование "Prezidentas Smetona" сообщает, что вооружение корабля не соответствует предъявляемым требованиям. Оно ссылается на то, что в Германском флоте 27 кораблей от М 50 до М 146 вооружены одним 105 мм. орудием и одним зенитным пулеметом, М 102 учебно-атиллерийский корабль вооружен тремя 88 мм. орудиями, корабль "Fuchs" вооружен 2-мя 105 мм., которые в учебных целях могут быть заменены 2-мя 88 зенитными орудиями, латышский корабль "Virsaitis" (М 68) вооружен 2-мя 83 мм. зенитными, 2-мя 57 мм. морскими пушками и 4-мя пулеметами. Командование корабля считало, что 2-х 75 мм, 2-х "Oerlikon" и 2-х пулеметов было бы вполне достаточно. Надо заметить, что корабль так и не был вооружен в полной мере. Кораблю была необходима современная связь (19-21 марта 1936 г. испытывалась искорная радиостанция-запрещенная международной радио конвенцией- связь зависела от атмосферных и радиофонных помех. Кроме того на корабле вообще не было морских мин, решался вопрос о приобретении за границей 10-ти 150 кг. мин, но они так и не были куплены, хотя в 1939 г. были уложены рельсы для них. Таким образом, хотя корабль и был вооружен, но этого явно не хватало для корабля такого типа.

В начале 1937 г. команда состояла из 34 человек: 4 офицера, 4 ст.унтер-офицера сверхсрочника и 21 матрос. Первый год службы корабля показал, этого явно не достаточно. Кашкались в том же году просит увеличить штаты до 67 человек, ссылаясь на то, что л.с. вынужден стоять вахты по 12 и более часов в сутки. Такое количество людей необходимо для должного обслуживания не только машин, топок и имеющегося вооружения, но и для обслуживания предполагаемых приобрести 75 мм. орудий. Не дождавшись ответа, командир стал прикомандировывать на корабль людей из других частей, таким образом штат корабля был не 43 и 52 человека, но этот трюк быстро разгадали. Штаты остались прежними. В середине декабря 1939 г. Врио ком. Лабанаускас опять просит увеличить штаты, приводит веские доводы (офицеров-8 (палубный мл.офицер, он же адъютант), боцманы- 5, унтер-офицеры-17, мл. унтер-офицеры-24, ефрейторы-10 и 19 матросов). Из за плохой теоритической и практической подготовки л.с. (нехватка офицеров) не было возможности выполнять программные, длящиеся 12 часов и более выходы в море. Однако и этот голос не был услышан. Все эти “проблемы со штатами” показывают, что высшее военное командование на нужды флота смотрело не серьезно.

11 августа 1936 г. корабль посещал его шеф президент Антанас Сметона (см. http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BC%D1%8F%D1%82%D0%BE%D0%BD%D0%B0%2C_%D0%90%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D1%81) в сопровождении министра вд., министр охраны края, командующего армии, нач. тех. обслуживания. В честь высокого гостя корабль совершает показательный выход в море, президент и гости осматривают корабль, его помещения и машины, знакомятся с вооружением, им показывают “спасение” упавшего за борт человека. 22-23 мая 1937 г. Каунас первый раз увидел литовских моряков, которые прошли парадом по его улицам. На сам корабль постоянно приходили различные делегации и экскурсии, стрелки (šauliai), скауты, несколько раз организовывались выходы в море. Случались и визиты военных кораблей других стран. 5 по 8 сентября 1935 г. с дружественным визитом в Клайпеде находилась эскадра из Латвии. Это тральщик “Virtsaitis”, миноносцы “Imanta” и “Viesturs”, подлодки “Ronis” и “Spidola”. 28 по 31 мая 1937 г. возвращаясь из Англии в тер.воды Литвы зашел линкор „Марат“, но из за низкой осадки в порт не зашел, а остался стоять на рейде в 5-и милях от берега, 30 мая часть экипажа сошла на берег, было разрешено посещение корабля всем желающим. В июле 1937 г. был шведский крейсер береговой охраны HMS “Manligheten”.

15 июня 1940 г. Литва была оккупирована. К Швянтойи подошли 2 советских корабля и подлодка, которые заблокировали выход из гавани. 19 июня того же года было изменено название корабля, снята часть “ “ Smetona” ” и оставлено “ Prezidentas“, изменено название и на бескозырках моряков. После изменения названия Врио ком. Лабанаускас обратился к нач. тех. обслуживания с предложением назвать корабль “Pilėnai“ (пилис – замок, пиленай – жители замка или территории принадлежащей замку), т.к название “ Prezidentas“ не литовское и напоминает старое название. Если это название по каким либо причинам не подходило, прилагалось еще 5 других, “Savanoris” (саванорис –доброволец), “Geležinis vilkas“ (гележинис вилкас- железный волк), „Katkus“(каткус – похоже на фамилию), „Kircholmas“ (кирхольм -название местечка под Ригой, гед произошло сражение между шведами и польско литовскими войсками - <http://www.jest.art.pl/kircholm.html>), „Žalgiris“ (жалгирис – зеленый лес (хвойный), хвойный с ливтвенным) и „Pirmūnas“ (пирмунас – передовик, отличник), название Пирмунас было в списке дописано чернилом, от руки, осталось загадкой, кто это сделал(прим.автора). Приказом от 23 июня 1940 г. это название было утверждено. В конце июня того же года изменилось положение и статус Лит.флота. Флотилия судов пограничной охраны была ликвидирована и передана в ведение ВМС Литвы, т.к. охрану побережья осуществляли советы. На основании этого было решено передать под контроль командования „Pirmūnas“-а все имеющиеся пограничные суда “Partizanas” (партизанас –партизан), “Žaibas“(жайбас- молния), „Aitvaras“(айтварас- воздушный змей, домовой), „Savanoris“ (саванорис –доброволец), „Šaulys“ (шаулис – стрелок), „Lietuvaite“(лиетувайте –литовская девушка), „Vėjas“ (веяс – ветер) (Chris-Craft-Utility) и „Banga“ (Narocz) вместе с командами, всего 24 человека. В ведение командования корабля переходило и конфискованное у контрабандистов, числившееся за Мин.фином судно”Ella”. Начались перемены и в обращении с л.с. Было запрещено обрящаясь к начальнику или междк собой использовать слово “ponas” (понас – господин). 20 июля

1940 г. на корабль прибыл назначенный политруком Лев Трайнов и в тот же день советские военные представители потребовали, что бы литовская команда покинула корабль и выставила своих вахтенных, все это происходило в Швянтойи. Примерно через пол часа после этого 3 офицера кап.л-т П.Лабанаускас, кап. л-т В. Куизинас и мл. л-т Р. Накас на 6-ти м. яхте „Nijolė“ сбежали в Клайпеду. За этим событием последовал срочный, секретный приказ от мин. охраны края в котором говорилось:

1. Военный корабль немедленно вывести из кампании и считать в разоруженном резерве, для охраны и ухода за ним оставить ком. “Partizanas”-а Ю. Тамашаускаса, инженера механика, нач.хоза,политрука, боцмана, 3 машинистов, 3 кочегаров и 2 матросов. Остальных членов команды перевести в другие, находящиеся в подчинении, части, негодных или не желающих служить – уволить со службы.

2. Перенятые из полиции и находящиеся в Швянтойи суда “Partizanas”, „Savanoris“ и „Lietuvaitė“ временно передать сов. экипажам пограничной охраны.

3. Спортивную яхту „Šaulys“, принадлежавшую “Союзу стрелков” передать в ведение ком корабля „Pirmūnas“, обеспечить, чтобы она не могла выйти в море. Если возникнет желание со стороны советов иметь эту яхту, то передать ее во временное их пользование. Передано было и судно “Ella”.

4. Всех бывших служащих морской пограничной полиции, переданных в штаты Мин. охраны края, кроме ком. “Partizanas”-а Ю. Тамашаускаса, немедленно вернуть в полицию и передать начальнику Кретингского уезда (см .Кретинга <http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D0%B5%D1%82%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D0%B0>, в настоящее время входит в Клайпедский уезд, то время административное деление было другим, т.к в Клайпедке были немцы). А 3 августа 1940 г. был получен секретный приказ из Мин. охраны края, в котором говорилось о немедленной передаче „Pirmūnas“-а со всем вооружением и имуществом во временное пользование сов. воен. Руководству в Швянтойи. 6 августа был подписан акт о передаче корабля., его подписали с лит. стороны делопроизводитель –зав.хоз л-т А.Кияускас, Ю.Б.Телейша. Корабль приняли – представитель мор.погран. охраны л-т НКВД Гриб, командир части в Швянтойи л-т Цукерман, мл. воентехник Полгородник и боцман Шапошников. 17 сентября 1940 г. ком. воен.тех. снабжения просит у председателя ликвидационной комиссии при Мин. охраны края находящиеся в ведении „Pirmūnas“-а суда „Vėjas“ и „Banga“, из за их конструкции пригодные плавать в реках Вильнюсского района, передать одно судно в развед.батальон 29 территориального корпуса, второе в развед.бат. 179 стрелковой дивизии, а „Šaulys“, “Žaibas“ и „Aitvaras“ передать в ведение управления водного района, из за их низкой осадки, высоких бортов и тд. не могущих плавать по рекам и маневрировать между мелей, и кроме того требующих капитального ремонта. Таким образом с 1 сентября 1940 г. штаты по мирному времени за № 133 были упразднены. Служившие на корабле офицеры (3 чел.), унтер-офицеры сверхсрочники (6 чел.) и гражданские служащие (11 чел.) были распределены по различным воинским частям.

Уничтожив армию Литвы, корабль „Pirmūnas“ был передан Балт.флоту. Из порта Швянтойи его вытаскил мощный сов. буксир и отбуксировал в Лиенае, где его быстро вооружили и как корабль охраны гос. границы был приписан ко 2-й отряду ПрибВо НКВД СССР. Далее его судьба проходит под названием “Корал”. Корабль был передан в военно морское пограничное училище под Ленинградом. На нем курсанты проходили практику на в Финском заливе и Ладожском озере. После начала ВОВ корабль передан в опер. подчинение, а 19 августа 1941 г. зачислен как тральщик в Балт.флот. 7 сентября его назначение переклассифицировано – в корабль охраны, 25 ноября 1943 г. он опять возвращен в класс тральщиков, а 5 июня 1944 г. переоборудован в электромагнитный тарльщик. Во время войны участвовал в боевых действиях против немцев, оборонял коммуникации и базы, участвовал в боевых тралениях в Финском заливе, в ноябре 1941 г. участвовал в эвакуации гарнизона с полуострова Ханко. Долгое время местом базирования “Корал”-а был остров Лавенсари в Финском заливе. Отсюда он вышел в свой последний поход – сопровождение каравана из Хельсинки в Таллин. Погиб корабль 11 января 1945 г. подорвавшись на mine в Финском заливе в районе острова Аэгна. При взрыве корабля “Корал” погибли 28 членов экипажа и ранены 27.

Немного о планах Литвы по созданию флота.

В 1932 г. после передачи “Prezidentas Smetona” Мин. охраны края руководство министерства высказало свои соображения по поводу охраны морской границы Литвы. По их мнению морская граница представляла очень удобное место для действий флота неприятеля, поэтому необходимо иметь постоянно готовую к отражению нападения защиту. Охрану побережья возложить на армию, у которой есть береговая артиллерия. Это продиктовано экономическими условиями, поэтому решено отказаться от достаточно большого флота. Кроме того для надежности охраны морской границы с наименьшими людскими финансовыми и затратами, для затруднения действий противника необходимо использовать надежную защиту порта с помощью заградительных сетей, бонов, мин и тд. Кроме всего необходимо иметь морскую охрану побережья и разведку. Для этих целей необходимы соответствующие суда, люди и пр. Для этих целей можно было бы использовать “Prezidentas Smetona” и имеющиеся в полиции суда охраны побережья. Предлагалось все имеющиеся полицейские суда передать в Мин. охраны края, перенять их функции в море, т.к они не должны заниматься только ловлей контрабандистов спирта, у них более широкая. Но для это нужны кадры, а их то и не было. Офицеры старели, а новых не готовили. Для создания флота необходимо ядро, а люди, которые это дело расширяли и усовершенствовали найдутся.

“Prezidentas Smetona” предлагалось использовать как учебную базу для подготовки офицеров и матросов, как мин. заг. и как корабль-база для более мелких судов.

Кроме береговой артиллерии предлагалось, построить 2-а небольших в 30-40 т. моторных катера, которые могли бы развивать скорость в 25-30 миль в час., вооруженных зенитными 75 мм. пушками, пулеметами, оборудованы средствами траления, параванами, прожекторами, сиренами и радио телефонами. Предлагалось приобрести хотя бы одну эскадрилью гидропланов, заказать 2-е, хотя бы в 400 т. подлодки. Для военных моряков и авиации построить военную гавань, срочно начать подготовку морских офицеров, 5 для “Prezidentas Smetona”, 8 для подлодок, 4 на катера, 3 для базы, для администрации, рем. мастерских. Всего 20 человек. Планы защиты Клайпеды должны были быть, по мнению отставного генерала Т. Дакантаса, не только пассивными, но активными. По его мнению только Литва не имела подлодок на Балтике. У немцев (на апрель 1936 г.) их было 28, шведов-18, датчан-8, латышей -2 (заказывались еще 2), эстонцев 1 (зак. еще 3). Литва по его мнению должна иметь как минимум 2 подлодки, подбор типа лодок предлагала Латвия, там же у них можно было готовить и подводников. Кроме подлодок предлагалось приобрести 400 мин, этим занимался бы “Prezidentas Smetona”.

Примерная стоимость 2-х подлодок в 400-650 т. – 14 мил. литов, 2-х тральщиков в 250 т.- 3 мил. лит., 400 мин – 2 мил. литов. Всего около 19 миллионов. По этому поводу по указанию мин. охраны края было созвано совещание из заинтересованных служб, специалистов. Было решено, что все это вооружение приобретать необходимо, т.к. это поднимет авторитет Литвы в мире, но после того, как будет укреплена сухопутная армия. Средства которые могут быть выделены на приобретение вышеуказанной техники снизят боеспособность армии.

Планировалось построить в Клайпедо военную гавань им базу, на это дело по подсчетам примерно требовалось 2.300 тыс. литов. Подсчитывалось, сколько будет стоить содержание флота:

1. Артиллерийские корабли – расходы на топливо (около 1000 час. в год), стрельбы(снаряды), ремонт и пр. в год содержание такого судна обходилось бы в 310 тыс. литов.
2. Подводные лодки - – расходы на топливо (около 1500 час. в год), стрельбы(снаряды, торпеды), ремонт, доки и пр. в год содержание такого судна обходилось бы в 77 тыс. литов.
3. Катера - – расходы на топливо (около 1000 час. в год), стрельбы (снаряды, патроны, торпеды), ремонт, и пр. в год содержание такого судна обходилось бы в 20 тыс. литов.
4. Тральщики - расходы на топливо (около 1000 час. в год), стрельбы (снаряды), ремонт, и пр. в год содержание такого судна обходилось бы в 44 тыс. литов.
5. Содержание баз в Клайпедо и Швянтуйи, жилых помещений, складов, учебного судна примерно обошлось бы в 200 тыс. литов.

Таким образом на техническое содержание 2-х арт. судов 660 тыс. лит., 2-х подлодок – 154 тыс. лит., 4-х тральщиков – 176 тыс. лит., 6-ти катеров – 120 тыс. лит., 2-х баз – 200 тыс. лит. = 1.310 тыс. лит. Кроме того сюда надо добавить расходы на содержание л.с. – зарплата офицерам $100 \times 600 \times 12 = 720$ тыс. (100 – чел., 600 лит., 12 мес.), зарплата морякам – $1200 \times 137 \times 12 = 1.975$ тыс., питание морякам $1200 \times 360 = 432$ тыс., обмундирование морякам $1200 \times 200 = 240$ тыс. Всего 1.365 тыс. литов. На содержание всего флота со всеми не предвиденными расходами требовалось около 5 миллионов литов, что составляло 10% от содержания сухопутных войск. Строительство судов и баз планировалось распределить на 2-е пятилетки.

1. Адомас Даугирдас - учился в С.Петербурге, в 1916 г. окончил школу подводников в Балаклаве, служил на российских подлодках. После революции вернулся в Литву, где активно участвовал в деятельности молодого государства связанной с мореходством, принимал участие в создании союза моряков Литвы. В 1923 – 1927 г. Капитан А. Даугирдас командовал судном пограничной охраны „Prezidentas Smetona“. После смерти в 1933 г. капитана порта Людвика Стулпинаса до марта 1939 г. работал вместо него. После войны обосновался в Канаде, где умер в 1979 г.

2. Антанас Кашкялис – 1879 г. в Панявешском уезде в Литве – 1944 г. в Германии. В 1897 г. окончил российскую школу торгового флота, служил на Черном море на различных коммерческих судах, затем поступил на военную службу. В 1904 г. окончил морские курсы прапорщиков в Кронштадте, в том же году назначен на транспортный корабль ”Хабаровск”, в ноябре того же года переведен в 10 флотский экипаж. Участвовал в экспедиции 2-й Тихоокеанской эскадры контр-адмирала Николая Небогатова к берегам Японии. В 1905-06 г. ходил на судах “Livonija”, “Mameliuk”. В сентябре 1906 г. отправлен в отставку. В 1907 г. учился во Владивостоке в Александровской школе, получил квалификацию капитана дальнего плавания. С началом 1 МВ призван на службу в Балт. флот и назначен на корабль ”Царь”. С августа 1914 по октябрь 1915 служил старшим офицером на трансп. Корабле “Онь”. В ноябре 1915 переведен в Архангельск на должность командира тральщика “Скум”, затем командовал тральщиками Т-7, Т-4, Т-20, Т-13, Т-23, группой минных тральщиков. 18 июля 1917 г. произведен в мичманы по военному времени. В конце декабря 1918 г. уволен в запас. Служба в царском флоте оценена орденом Св. Станислава III ст. орденом Св. Анны III ст. с мечами и бантом, медалями. После революции вернулся в Литву, добровольцем вступил в Лит. армию, присвоено звание офицера артиллерии. До 1923 г. работал на различных жд. станциях комендантом, затем служба во 2-м транспортном батальоне, в конце 1926 г. – звание майор. В ноябре 1927 откомандирован в МВД, а там на должность командира “Prezidentas Smetona”. В январе 1932 г. корабль зачислен в резерв и Кашкялиса переводят в Мин. охраны края., водил корабль в 1934 г. на ремонт в Лиенае, в 1935 г. назначен на должность ком. корабля с правами ком. батальона., в ноябре 1937 г. по достижении пенсионного возраста уволен в запас. В 1940 г. Кашкялис советами был арестован, в заключении находился до марта 1941 г., обменен на несколько немецких коммунистов, получил разрешение на репатриацию в Германию.

3. Юозас Тамашаускас – род. В 1900 г. в С. Петербурге, затем с родителями жил в Иркутске, в 1919 г. с семьей переехал во Владивосток, где пошел служить в Амурскую флотилию, на корабле “Свирь” был рулевым –сигнальщиком, артиллеристом, в 1920 г. переведен на корабль “Орел”. Весной того же года зачислен гардемарин в военно-морскую школу во Владивостоке, в конце 1920 г. зачислен на учебный корабль „ Великая княгиня Ксения Александровна“, где пробыл до начала 1921 г., затем служил на корабле „Моряк”, там получил звание корабельный гардемарин, затем служил офицером в вышеуказанной морской школе, 31 декабря 1923 г. добровольно покинул службу и уехал на родину. В июле 1927 г. поступил на службу на пограничный корабль “Prezidentas Smetona”, был ранен (см. выше), уволился, в октябре 1934 г. вновь вернулся в морскую пограничную флотилию, в начале 1935 г. присвоено звание капитан морской охраны. В июле 1940 г., после бегства нескольких офицеров

флота в Германию назначен Врио командира “Pirmūnas”(Пирмунас – отличник, передовик), зачислен в запас в звании капитан-лейтенант).

4. Адолфас Даргинавичюс – род.1886 г., ищя лучшей жизни в 1890 с семьей переезжат в Лиенае, где на то время ведутся строительные работы порта. По возрасту призывается на службу на Балт.флот, в 1910 г. закончил техническое отделение С.Петербургской морской школы, начал служить механиком. В 1912 г. вышел в отставку, работал ст. механиком на вспомогательных судах флота, в 1915 г. мобилизован на царскую службу, служил на различных военных судах механиком, в декабре 1916 г. окончил курсы мичманов, весной 1917 г. получил звание, начавшаяся революция застала его на ледоколе “Truvoi”, зимой 1918 г. все суда бывшие в Helsingfors-e (Хельсинки) получили приказ вернуться в Кронштадт, является участником знаменитого ледового перехода. Из Кронштадта с семьей переезжает в Самару, где с 1919 по 1921 г. работает на судоремонтном заводе. В 1921 г. вернулся в Литву, в конце того же года мобилизован в армию, в конце января 1922 г. ему установлено звание ст. л-т инженер, служит в различных пехотных частях, мастерских, 28 апреля 1928 г. переводится в ведение МВД и назначается на “Prezidentas Smetona” на должность вольнонаемного инженера механика. В 1932 опять в пехоту, в жд. войска, 23 сентября 1935 г. на Сметоне, инженер –механик, с 30 января 1937 г. капитан – лейтенант, 9 мая 1940 г. по собственному желанию отставляет службу.

5. Повилас Лабанаускас - род. в 1909 г. Литве, окончил 1 курс юридического ф-та Лит.университета, с момента основания скаутского движения был его активным членом, руководителем, с июля 1928 г. по июнь 1931 г. обучался в морской академии в Ливорне, Италия, закончил, вернувшись в Литву распределен в подразделение броневиков, с середины декабря 1931 г. по сентябрь 1934 г. стажирется в итальянском флоте на корабле “Antoniotto Usadimare” в должности офицера артиллерии, крейсере “Trento”, на подлодках “Vettor Pisani” и “Giovanni Bausan” на должностях офицера артиллерии и навигации, в этот же период окончил годичные курсы при Королевской военно-морской академии Италии. Был на гос. содержании (стипендия) поэтому в Литве по закону обязан был за это служить в армии 16 лет. В литве служит во 2-ь пехотном полку, с 1 августа 1935 г. служит на “Prezidentas Smetona”, там ему присваивается звание лейтенант, в мае 1937 г. ему засчитывается обучение за границей и в ноябре 1939 г. присваивается звание кап. л-т. Год, с октября 1937 по 1938, обучался в Тулоне на курсах офицеров торпедистов и электриков. В декабре 1939 г. назначается Врио ком. корабля. В июле 1940 г. на яхте “Nijole” (Ниёле) с офицерами флота кап. л-т-ом Vytautas-ом Kuizinas-ом (Витаутас Куизинас) и мл. л-т-ом Ričardas-ом Bernardas-ом Nakas-ом (Ричардас Бернардак Накас) удачно бежал в Германию, потом в Америку. Умер в 1999 г. в США.

6. Витаутас Куизинас в июле 1928 г. направлен в морскую академию в Ливорне, Италия, имея высокий образовательный ценз руководством академии зачисляется на 2-й курс, в 1929 г. переводится на 4-й курс, в 1930 г. сдал все экзамены и отбыв практику – на 5-й. После сдачи всех экзаменов отозван в Литву, где ему сообщают, что будет уволен в запас, но затем присваивают звание унтер-офицера, в 1931 г. звание мл.л-т и зачисление в корпус офицеров – инженеров. В конце декабря 1931 г. командирется в Итальянский флот. Там служит на крейсерах “Molocello” и только что построенном “Gorizia”, корабле “Leone”, около года (в 1933 г) служит на подлодках “Mameli” и “Delfino”, затем учеба на высших офицерских курсах при академии. Как и Лабанаускас получал стипендию, за это должен был отслужить 16 лет и 9 мес. В Литве (в 1934 г.) назначен в арт.полк, затем в 1935 г., после основания флота, на “Prezidentas Smetona” офицером навигации, в том же году получил звание лейтенант. Приобретенные знания в академии в Литве не спешат признавать (за этим следуют различные привилегии), только в 1938 г. ему засчитывают высшее морское образование. В второй половине 1938 г. во Францию на учебу в “Ecole d’aplikation de Genie Maritime”, в Литву возвращается в конце 1939 г., в 1940 г.- офицер артиллерии, затем инженер-механик корабля. 11

июля 1940 г. получил звание капитан-лейтенант, через несколько дней с другими офицерами убегает в Германию (см. выше).

7. Стасис Юрвичюс – окончил 5 кл. реальной гимназии, в конце 1925 г. принят в военную школу, которую окончил через два года, присвоено звание – лейтенант, служил в 7-м пехотном полку, за участие 6-7 июня 1934 г. в мятеже “вольдемариноксов” из армии был уволен. В мае 1935 г. принят на должность начальника 2-го р-на пограничной охраны Клайпедского края, во второй половине 1936 г. просит вернуть его в армию, ответ отрицательный, только в конце весны 1938 г. его просьбу удовлетворяют и назначают на “Prezidentas Smetona” на должность делопроизводителя – нач.хоза., 29 апреля 1939 г. его переводят служить в штаб армии, потом много разных должностей в пехоте, на корабль больше не вернулся.

8. Augustinas Voldemaras – по его фамилии называли всех его сторонников “вольдемариноксы” Аугустинас Волдемарас политический деятель Литвы, руководитель первого литовского правительства, профессор. В окончил 1909 г. историко-филологический ф-т С. Петербургского университета, в 1911 г. в данном университете получил звание доцента, представлял делегацию Украины в 1918 г. на переговорах в Брест-Литовске между Россией и Германией, в конце 1927 г. создал в Литве организацию „Geležibis Vilkas“(гяляжинис вилкас - железный волк), которая активно вела пропаганду среди офицерства с целью свержения президента Сметоны и его правительства, которые к власти пришли тоже с помощью переворота, в июле – августе эта организация трижды предпринимала попытки свержения Сметоны, но без успешно.

9. Алибинас Кияускас – в 1926 г. поступил в военную школу, которую окончил в 1929 г., присвоено звание лейтенант. В том же году получил назначение в 9-й пех полк. С февраля 1931 г. по май 1932 г. учится на высших офицерских курсах на отделении авиации, после назначается в отряд военных летчиков-разведчиков на должность командира эскадрильи, в сентябре 1935 г. уволен из армии по отрицательным мотивам, в 1937 г. просит президента, начальника штаба армии вернуть его в армию, ответ отрицательный, однако актом президента за № 498 от 31 марта 1939 г. в армию возвращен (кто повлиял и принимал такое решение осталось не ясным – прим. автора). 15 мая 1939 г. он назначается на должность делопроизводителя – нач.хоза., здесь он уже характеризуется только с положительной стороны. В начале сентября 1940 г. переводится в штаб воен. Техники, тогда же уволен из советского 29-го территориального корпуса.

10. Ричардас Бернардаш Накас – род. в Латвии, закончил 2-а курса юрфака Каунасского университета им. Витаутаса Великого, 19 сентября принят на курсы аспирантов Каунасской военной школы, через год окончил школу и получил звание мл. л-т, 1 сентября 1939 г. поступил учиться в морскую школу “Ecole Navale” в Бресте, Франция, но окончить не успел, началась 2МВ, 20 ноября 1939 г. вернулся в Литву и принят на действительную военную службу, засчитав курсы во Франции 16 февраля 1940 г. ему присваивается звание мл. л-та флота, в апреле 1940 г. на яхте (см. выше) убегает в Германию, затем в Швецию.

11. Юозас Балтрамеюс Телейша – окончил отделение механики Высшей технической школы, в сентябре 1935 г. принят на XI выпуск военной школы им первого президента Литвы, которую через год окончил, присвоено звание мл. л-т, с мая 1937 по июнь 1939 года плавает на судах Лит. Балт. Ллойда вторым механиком, в июле августе 1939 г. мл. л-т запаса проходит практику на “Prezidentas Smetona”, после этого направляется на учебу в Ригу в “Latvijas Krišjana Voldemara Jūrskola” (Кришьянис Валдемар - Известный латышский деятель младолатышского движения, латышский общественный деятель, публицист и экономист, ему была поручена разработка планов развития судоходства в России. По инициативе К. Валдемара в Латвии было организовано десять мореходных училищ, которые готовили капитанов и штурманов для кораблей торгового флота. Эти училища

находились в Айнажи, Ринужи (ныне Мангали), Энгуре, Лубэзере (ныне Роя), Гипке, Вентспилсе, Пилсберге (ныне Павилоста), Ужаве, Лиепаве и Риге, а также в Паланге) которую окончил в апреле 1940 г., а в мае того же года получает назначение на “Prezidentas Smetona”, на должность офицера артиллерии, принимается в морской офицерский корпус, звание мл. л-т флота, а сентябре того же года переводится в авто.подразделение.

12. Аугустинас Волдемарас - (1883—1942), литовский политический деятель, профессор. В 1918 глава правительства Литвы. В 1926 организатор государственного переворота, до 1929 премьер-министр и министр иностранных дел. Лидер правого крыла таутининков (таутининкас - националист), сформированного в нач. 20 в. Лидеры: А. Сметона, А. Вольдемарас. Входили в Совет Литвы. 17.12.1936 при поддержке офицерства совершили государственный переворот, создали правительство. В 1940 все организации таутининков были распущены.

Вот в кратце и все. Если что будет непонятно или что то потребуется дополнить напиши.