

TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS  MEЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ  INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE  国际商业杂志

JŪRA.MOPE.SEA

**JŪRA
MOPE
SEA**

20



30



**JŪROS
ŠVENTĖ**

60

HTT

25



40



85





Sea fits You perfectly!

Sea Festival

26-28 JULY



KLAIPĖDA
— SEA FESTIVAL —

www.seafestival.lt

MAIN SPONSOR



NEALKOHOLINIS

PARTNER



VĮ KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJA

PRESENTED BY



ORGANISER



FINANCED BY



Issued by:

Private company
Jūrų informacijos centras
(Marine Information Centre)

Director and Editor-in-chief

Zita Tallat-Kelpšaitė
Tel.: + 370 610 11399
E-mail: editor@jura.lt

Financier-in-chief

Danutė Graželiene
Tel.: + 370 699 31295
E-mail: grazeliene@jura.lt

Translator:

Betty Chen

Representatives of the magazine:

UK, London

Milda Manomaitytė
Tel.: + 44 7825924581
E-mail: milda@globalairrail.com

China, Shanghai

Betty Chen
Add. Room 2505, Universal Mansion Tower A,
168 Yu Yuan Road, Jing'an District, Shanghai,
China
P.C.: 200040
Tel.: 86 21 60522098
Mobile: 86 13761065911
E-mail: bettyc@ebizchina.net

Kazakhstan, Almaty

Yevgeniy Rozenblat
E-mail: yevgeniy@rozenblat.kz

Kazakhstan, Karaganda

Tatyana Iwanova
Str. Voinov internacionalistov 31
Tel.: + 77015330640
E-mail: lituanica@mail.kz

In Germany, Munich

Diana Wirtz
Tel.: + 49 176 10342609
E-mail: diana.wirtz@tlnika.de
TL NIKA GmbH, Cecina Str. 76, 82205 Gilching
bei München

Canada, Vancouver

Aleksandr Galunenko
450-1050 Alberni St., Vancouver, BC,
V6E 1A3, Canada
E-mail: alex.galunenko@canadiancollege.com

Photo credit:

Vytas Karaciejus, Jonas Valaitis,
Emilija Vinžanovaitė, Luca Ferrario,
Romas Jankauskas.

The magazine features photos from Klaipėda
Container Terminal, Lithuanian Internal
Waterways, Ministry of the Environment,
VšĮ Klaipėdos jūrinio miesto simbolis
burlaivis "Meridianas", historical archives,
il Rivellino Leonardo da Vinci gallery,
JŪRA MOPE SEA.

Cover:

Design: Ingrida Ramanauskienė

Printed at the Publishing-House of the
Private Company Lietuvos rytas (Vilnius)
Manuscripts are not returned or reviewed.
The editorial staff bears no responsibility
for the contents of texts provided by
advertising agencies.
The editorial opinion does not necessarily
coincide with the opinion of the authors and
interviewees.

Address:

Minijos str. 93
LT-93234 Klaipėda, Lithuania
E-mail: editor@jura.lt
www.jura.lt

Circulation of 3 000 copies

- 2 PUBLISHER'S WORD**
Signs and Words
- 3 编者寄语**
迹象与表述
- 4 HISTORY AND THE PRESENT**
Signs of a Maritime State
- 6 WORD OF THE PRESIDENT**
The Speech of the Lithuanian President
Antanas Smetona,
Delivered during the First
Day of the Sea on 12 August
1934 in Klaipėda
- 7 THE NEW PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA**
- 8 历史与现在**
海洋国家的迹象
- 10 总统讲话**
1934年8月12日在克莱佩达第一次举行海洋节时立陶宛总统 Antanas Smetona 的讲话
- 12 BUSINESS PRACTICE**
Klaipėda Container Terminal
on the Way to New Quality
- 14 商业实践**
克莱佩达集装箱码头走在通往新品质的道路上
- 16 INTERNAL WATERWAYS**
Lithuanian Internal
Waterways on Their Way to
Revival
- 17 内部水道**
立陶宛内部水道正在复兴
- 18 EXPO 2020**
Lithuania Is Picking the
Outfit for EXPO
- 21 2020年世博会**
立陶宛正在为世博会挑选配备
- 24 MARITIME HERITAGE**
Sailship *Meridianas* Became
a Member of the European
Maritime Heritage
Organisation
- 26 海事遗产**
子午线成为欧洲海事遗产
组织成员
- 30 SYNERGY OF BUSINESS, SCIENCE AND ART**
500-Year-Old River of Time
- 32 商业、科学和艺术的协同作用**
跨越500年历史河流的
创作之桥
- 36 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ**
Знаки и слова
- 37 LEIDĖJOS ŽODIS**
Ženkliai ir žodžiai
- 38 ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ**
Знаки морского
государства
- 40 ISTORIJA IR DABARTIS**
Jūrų valstybės ženklai
- 42 СЛОВО ПРЕЗИДЕНТА**
Речь Президента Литвы
Антанаса Сметоны,
произнесенная на первом
всеобщем Дне моря
12 августа 1934 года в
Клайпеде
- 43 PREZIDENTO ŽODIS**
Lietuvos Prezidento Antano
Smetonos kalba, pasakyta
per pirmąją visuotinę Jūros
dieną 1934 m. rugpjūčio
12 d. Klaipėdoje
- 44 ПРАКТИКА БИЗНЕСА**
Клайпедский
контейнерный терминал
на пути к новому
качеству
- 46 VERSLO PRAKTIKA**
Klaipėdos konteinerių
terminalas kelyje į naują
kokybę
- 48 ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ**
Внутренние водные
пути Литвы: курс на
возрождение
- 49 VIDAUS VANDENS KELIAI**
Lietuvos vidaus vandens
keliai žengia į atgimimą
- 50 EXPO 2020**
Литва выбирает наряд
EXPO
- 53 EXPO 2020**
Lietuva renkasi EXPO rūbą
- 56 МОРСКОЕ НАСЛЕДИЕ**
Парусник «Меридианас»
стал членом Европейской
организации морского
наследия
- 58 JŪRINIS PAVELDAS**
Burlaivis „Meridianas“ tapo
Europos jūrinio paveldo
organizacijos nariu
- 60 СИНЕРГИЯ БИЗНЕСА, НАУКИ И ИСКУССТВА**
Мост творчества через
реку времени в 500 лет
- 62 VERSLO, MOKSLO IR MENO SINERGIJA**
Kūrybos tiltas per 500 metų
laiko upę



SIGNS AND WORDS

This year we celebrate at least several dates that are related to the sea or maritime activity. *JŪRA MOPE SEA* international business magazine, the origins of which date back to 1935, celebrates the 20th anniversary of its rebirth in 1999, which took place after several attempts to revive it. The 20th anniversary is also celebrated by KLASCO private stevedoring company, established in the territory, which was formerly known as Klaipėda trade port. Another intensively growing stevedoring company – Klaipėda Container Terminal – celebrates its 25th anniversary. Lithuanian sailors mark the 30th anniversary of the trip across the Atlantic, completed by three yachts – *Lietuva*, *Audra* and *Dailė*. Lithuanian Sea Museum, cherishing and promoting maritime culture counts its 40th anniversary. Western Shipyard, which has been operating in Lithuania the longest, celebrated its 50th anniversary early this year. And the annual Sea Festival, reborn and held without interruptions, has reached its 60th edition. It is also worth noting that it has already been 85 years since the very first Day of the Sea, officially held as a Lithuanian state holiday.

According to historians, the first signs of Lithuania, positioning or at least aiming to position itself as a maritime state, emerged much earlier – back in the 18th-19th c., as well as early and late 20th c.

The period between 1934 and 1939 has left many important signs in the Lithuanian maritime history. Perhaps the national maritime patriotism was also encouraged by geopolitical motives and the sense of the approaching threat. It became clear rather fast that the threat was real – the seeds of fascism in Europe have grown into a threatening baobab. Thus, Lithuania's decisive steps towards the sea, the fiery and inspiring speech of the President Antanas Smetona, delivered in Klaipėda and Šventoji, as well as the oath to the Sea as if encouraged the men and women of Lithuania for a long struggle. The men rushed to build the national fleet, while the women, by the initiative of the intelligentsia of Kaunas, have gathered into a Lithuanian women's union to support the national fleet and took up the task of introducing the society to the sea, its importance to the country, as well as raising charity for the establishment of a Lithuanian fleet. The organisation supported the sea scouts and seafaring students, also have greatly contributed to the publishing of *Jūra* magazine, founded by the Lithuanian Seamen's Union in 1935. Lithuanian women's union raised funds to support the national fleet and purchased a yacht for training yachtsmen and teaching youth. Unfortunately, the fate of the yacht *Budys* was tragic. Just like the Lithuanian maritime hopes, she sank at the sea gate.

These – large and small – were the signs that marked the fairway to the sea gate that Lithuania was supposed to pass into the wide world.

But these aspirations were not destined to come true – in 1939 Klaipėda was marked with swastikas and the theatre balcony echoed with Fuhrer's words. While the Communism that followed, thoroughly cut and broke down all of the national goals.

Several decades later, in 1989, Lithuanian yachts were already stronger, the yachtsmen – better prepared and, perhaps, braver, passing the sea gate and raising the Lithuanian flag (which was still illegal back in the day), reached the shores of New York, welcomed by their fellow countrymen, homesick and waiting for live news from their homeland, rising for Independence. The yachtsmen brought them lots of letters and the *Jūra* magazine, which had been reborn for the first time in fifty years and published in Klaipėda under difficult conditions of the Soviet Union's economic blockade.

The dawn of Independence also bred the ideas of the Lithuanian women's union to support the national fleet. These were fostered by active women of Klaipėda, who contributed to the preparations of the Lithuanian yachts' journey across the Atlantic. All that has been remembered during the 30th anniversary of this journey.

Almost at the same time some different memories emerged. The Open Spirit 2019 international mine hunting and sweeping operation, implemented by NATO and led by the Lithuanian Naval Force in the Lithuanian and Latvian waters, found and neutralised a dozen naval mines. A few of them were located in the major seaway, which leads to the port of Klaipėda.

The number of naval mines, left after World War I in 1914-1918 (making them already older than a century today), was more than 55 thousand. The signs of death, deployed during World War II, which began 80 years ago, were twice as many – 95 thousand naval mines and 16 thousand other objects. Despite the many years of international effort to free the Baltic Sea from the wraiths of death, lying on the bottom of the sea, it is estimated that the numbers in the water remain above 80 thousand. Many of such open wounds can be found not only in the Baltic, but also the North and other seas.

These are the signs of the two world wars.

The tension that the modern-day world lives under today is as great as eighty or thirty years ago, when Lithuania started raising the first flags of freedom.

What do we use to temper our bravery and strengthen our spirit in repelling the notions of threat today? What signs do we attempt to establish?

The organisers of the world EXPO 2020 announced their theme of 'Connecting Minds, Creating the Future'. What could be more positive than connecting our minds, wisdom, the best of ideas and hard-working hands to create a peaceful, safe and sustainable future for our planet? The world has responded to the call. The global exhibition, which will open the next autumn in the United Arab Emirates and take place for six months, will be participated by more than 180 states bringing their ideas for the future, including Lithuania, currently deciding, which image, suggested by our artists, would be best to represent our country.

However, sometimes it seems that the current politics and life are more about words than signs. Perhaps the flow of words, as well as pompous and unreal promises, released into the public using various means by the modern-day public figures, attempting to get to the helm of larger or smaller politics, are also a way of fighting reality? A reality of boats, full of refugees, attempting to reach Europe, but sinking to the bottom of the seas, or burning sanctuaries, as well as historical and artistic heritage, which survived for millennia and now disappear under ruins, and the finger of Madness, touching the nuclear missile launching button, eager to press it down?

Perhaps it is words that we use to hide from these notions and fears?

Art always meets the most sensitive of people's feelings. It predicts, reflects, interprets and transforms the reality in a way. Sometimes it uses drastic means to tell the truth, which hurts and lures at the same time. Perhaps that is why the Ukrainian nation, tired of the internal and external war, false prophets and false promises, have elected an actor, pretending to be a president, who tells the drastic truth, as the president of their country.

Lithuania is lured by the theatre as well. The international theatre festival, which takes place in Klaipėda for almost a month, attracts attention even under the heat of the elections of the European Parliament and the Lithuanian President. All spaces of the drama theatre showcase several plays in a day, with crowds of audiences and more than fifty talent-seeking producers, coming from various parts of the world, going deeper into the reality that is transformed with signs of art.

The actual reality with the unsolved issues of *Brexit*, migration, terrorism, climate change, war, peace and many others is waiting behind the door. The audience of the Global theatre of politics is looking forward the performances of the new European Parliament, the new presidents, elected in several countries and heirs to the throne.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of *JŪRA MOPE SEA* magazine since 1999

迹象与表述

今年,我们至少庆祝与海洋或海事活动有关的几个日子。JŪRA MOPE SEA 国际商业杂志,其起源可追溯到1935年,庆祝其1999年至今重生20周年,这是在多次尝试重振它之后举行的。在该地区成立的KLASCO 私人装卸公司也庆祝成立20周年,该公司前身为克莱佩达贸易港口。另一家发展迅速的装卸公司——克莱佩达集装箱码头(Klaipėda Container Terminal)庆祝成立25周年。立陶宛水手标志着横跨大西洋旅行30周年,由三艘游艇——Lietuva, Audra 和 Dailė 完成。立陶宛海洋博物馆,珍惜和促进海洋文化成立40周年。已经在立陶宛运营时间最长的西方造船厂今年年初庆祝成立50周年。一年一度的海上节日,重生和不间断举行,已达到第60届。值得注意的是,距离海洋节正式作为立陶宛国家假日举行的第一天开始已经过了85年。



根据历史学家的说法,立陶宛的最初迹象,定位或至少旨在将自己定位为一个海洋国家,出现得更早——早在18-19世纪,以及20世纪初和晚期。

1934年至1939年期间,立陶宛航海史上留下了许多重要的迹象。也许国家海上爱国主义也受到地缘政治动机和即将到来的威胁感的鼓舞。很明显,威胁是真实的——欧洲法西斯主义的种子已经发展成为一种威胁性的猴面包树。因此,立陶宛在海上的决定性步骤,总统 Antanas Smetona 在克莱佩达和斯汶托吉发表热烈和鼓舞人心的讲话,以及对海洋的誓言,仿佛鼓励立陶宛的男男女女长期奋斗。这些人匆忙建立国家舰队,而女性们,在考纳斯知识分子的倡议下,聚集到立陶宛女性联盟,支持国家舰队,并承担起将社会引入海洋的任务,这个国家,以及为建立立陶宛船队筹集资金。该组织支持海上侦察员和航海学生,也为立陶宛海员联盟于1935年创立的 Jūra 杂志的出版做出了巨大贡献。立陶宛女性联盟筹集资金支持国家舰队并购买了一艘游艇,用于训练游艇驾驶员以及教授青年。不幸的是,游艇布迪斯的命运是悲惨的。就像立陶宛的海上希望一样,他沉没在海门。

这些——无论大小——都标志着立陶宛应该进入广阔世界的通往海门的航道。

但这些愿望注定不会成真——1939年,克莱佩达被标记为纳粹标志,剧院阳台与费勒的话语相呼应。而随后的共产主义,彻底削减和破坏了所有的国家目标。

几十年后,在1989年,立陶宛游艇已经变得更加强大了,游艇运动员——准备得更好,也许更勇敢,通过海门并举起立陶宛国旗(当天仍然是非法的),到达纽约海岸受到同胞们的欢迎,想家和等待来自祖国的生活新闻,为独立而崛起。游艇运动员带来了许多信件和 Jūra 杂志,这本杂志在五十年来首次重生,并在苏联经济封锁的困难条件下在克莱佩达出版。

独立的黎明也孕育了立陶宛女性联盟的观点,以支持国家舰队。这些活动由克莱佩达的活跃女性培养,她们为立陶宛游艇穿越大西洋的旅程做出了贡献。在这个旅程30周年之际,人们都记得这一切。

几乎与此同时出现了一些不同的记忆,北约实施并由立陶宛海军在立陶宛和拉脱维亚海域领导的开放精神,2019年国际水雷狩猎和清扫行动发现并消灭了十几个海军水雷。其中一些位于通往克莱佩达港的主要海道。

1914年至1918年第一次世界大战后留下的海军水雷数量(使它们已经超过一个世纪),超过了55000个。在80年前开始的第二次世界大战期间部署的死亡迹象是两倍——95000个海军水雷和16000个其他物体。尽管国际上多年努力将波罗的海从死亡的幽灵中解放出来,躺在海底,但估计水中的数字仍然高于8万。许多这样的开放性伤口不仅可以在波罗的海,而且可以在北方和其他海域找到。

这是两次世界大战的迹象。

现代世界在今天生活的紧张局势高达八十年前或三十年前。那时立陶宛开始提出自由的第一面旗帜。

我们用什么来缓和我们的勇气,强化我们今天击退威胁概念的精神?我们尝试建立什么标志?

世博会2020的组织者宣布了他们的主题是“连接思想,创造未来”。什么比连接我们的思想、智慧、最好的想法和勤劳的双手为我们的星球创造一个和平、安全和可持续的未来更积极?世界已响应这一呼吁。这个全球展览将于明年秋天在阿拉伯联合酋长国开幕并举办六个月,届时将有超过180个国家带着他们对未来的构想来参加,包括立陶宛,目前正在决定,我们的艺术家建议哪个是代表我们国家的最好图像。

然而,有时似乎当前的政治和生活更多的是表述而非迹象。也许现代公众人物利用各种手段向公众发布的言论流动,以及浮夸和不真实的承诺,试图掌握更大或更小的政治,也是一种对抗现实的方式?现实中有船只,到处都是难民,企图到达欧洲,但沉入海底,或者烧毁庇护所,以及历史和艺术遗产。这些遗产在数千年中幸存下来,现在已经在废墟中消失,并且是疯狂的手指,接触核导弹发射按钮,急于按下它?

也许我们用这些词来躲避这些观念和恐惧?

艺术总能满足人们最敏感的感受。它并以某种方式预测、反映、解释和改变现实。有时它会使用激烈的手段说出真相,同时又会伤害和诱惑。也许这就是为什么乌克兰国家厌倦了内部和外部的战争,虚假的先知和虚假的承诺,选择了一个讲述激烈事实的演员,假装是这个国家的总统。

立陶宛也被剧院所吸引。国际戏剧节在克莱佩达举行了近一个月,即使在欧洲议会和立陶宛总统选举的激烈情形下,也引起了人们的注意。戏剧剧院的所有空间都在一天内展示了几部戏剧,观众人数众多,来自世界各地的50多名寻求人才的制作人,更深入地了解了艺术迹象所改变的现实。

英国脱欧、移民、恐怖主义、气候变化、战争、和平以及许多其他问题尚未解决的实际现实正在等待。全球政治剧院的观众期待新欧洲议会、几个国家选举的新总统、以及王位者的演出。

你真诚的朋友

Zita Tallat-Kelpšaitė

自1999年以来, JŪRA MOPE SEA 杂志的出版者



SIGNS of a Maritime State

This year we celebrate at least several dates that are related to the sea or maritime activity. *JŪRA MOPE SEA* international business magazine, the origins of which date back to 1935, celebrates the 20th anniversary of its rebirth in 1999, which took place after several attempts to revive it. The 20th anniversary is also celebrated by *KLASCO* private stevedoring company, established in the territory, which was formerly known as Klaipėda trade port. Another intensively growing stevedoring company – Klaipėda Container Terminal – celebrates its 25th anniversary. Lithuanian sailors mark the 30th anniversary of the trip across the Atlantic, completed by three yachts – *Lietuva*, *Audra* and *Dailė*. Lithuanian Sea Museum, cherishing and promoting maritime culture celebrates its 40th anniversary. Western Shipyard – the oldest shipyard operating in Lithuania – is already 50. And the Sea Festival, reborn and held without interruptions will take place for the 60th time this year. This is also the perfect occasion to remember that it has already been 85 years since the very first Day of the Sea, celebrated as a Lithuanian state holiday.

However, the first maritime signs in Lithuania started emerging way before that. Let's take a look at them, based on the information, collected by the museum expert Romualdas Adomavičius, Head of the Navigation History Department.* In the chronicles of the Sea Museum, he wrote that Klaipėda has been the home port of a large fleet already back in the 18th-19th c. Klaipėda Sailing Association (Memeler Segel Verein), established in 1884, used to organise fishing sailboat regattas and other maritime events. These events became a symbolic foundation that the organisers of the first sea festivals continued to build upon.

'Our society does not have a sufficient understanding of the importance of the sea to our nation and state,' said the report of the Lithuanian Mari-



time Association, established on 25 March 1925. The major goal, set in the articles of the association was to 'invoke and promote the understanding of the significance of the sea and own coast in Lithuania, the importance of seafaring and the necessity of own fleet for the Lithuanian nation.' This goal was supposed to be implemented by supporting the port of Klaipėda, maritime trade development, fishing and water sports, educational activity, as well as the distribution of academic and popular publications about the sea, including *Jūra* monthly magazine.

As one of the means to achieve these goals, on 2 August 1925, the association decided to host the Sea Festival in Palanga. The organisers received a greeting telegram from Kaunas by the Minister of Defence Teodoras Daugirdas, yet the first wave of maritime propaganda did not receive much resonance in Lithuania. Without state support and more significant acknowledgement, the activity of the Lithuanian Maritime Association did not grow into a larger maritime movement. However, the first step towards the Lithuanian maritime aspirations had been made.

It took nearly a decade to develop a demand for a maritime policy, based on economic and cultural actions. In 1933-1934, as the maritime propaganda grew more active, maritime issues were included into the state strategy. The strategy also included the establishment of a state Sea Festival, as well as the establishment and publishing of *Jūra* maritime magazine. This simple and effective method was supposed to imprint the images of the sea in the people's minds, flourishing in the concept of Lithuania as a maritime state. They also had a much deeper geopolitical meaning.

The introduction of the big Sea Festival began with the celebration of the Day of the Sea on 22 July at the port of Šventoji. The purpose of the event was to draw attention to the fishermen and their problems. The fishermen community of Šventoji received attention from the Lithuanian President Antanas Smetona and other high Lithuanian officials, while their wives



organised charity for the fishermen's families. The President Smetona addressed the huge crowd with poetical and moving words about the drama of the mankind and the sea, as well as the hard work of the seamen and fishermen.

'...The sea is the beginning of culture and its cradle. ... The sea is precious, because without it we would not be able to contact the entire world. Hail to the Samogitians, who kept by the sea and preserved it for us all. We must love and respect our fishermen. Our seaside must be inhabited and full of people to protect it from foreign sand. We must take care of the locals, creating a foundation to encourage their struggle, showing that the entire nation has their backs.

The great Day of the Sea in Klaipėda began on 11 August, featuring an exceptional ceremony on the northern pier, reminding of a wedding ceremony between Lithuania and the sea.

This comparison stems not only from the ceremonial speeches, involving promises, reminiscent of wedding vows. There are analogies of close relationship between the state and the sea, expressed in the rituals of the Christian cultural tradition as well. This tradition, established by Pope Alexander III in 1177, continues in Venice to this day. Expressing his gratitude to the sea, during the annual ship parade the leader of the city throws a ring into the sea, saying: 'In witness of the true and eternal God I marry thee, Sea.'

A similar wedding ceremony with the Baltic Sea has been done along Puck on 10 February 1920 by the Polish General Joseph Haler. Later, the Poles have reestablished their vows to the sea while building the port of Gdynia.

Yet, let's get back to the 12 August 1934, the first ceremony of the state Lithuanian Sea Festival, which featured the famous program speech of Antanas Smetona, President of the Republic of Lithuania, announcing the state's maritime strategy.

Unfortunately, its implementation, just like the activity of *Jūra* – the first Lithuanian maritime magazine, published since 1935 – and the operations of the Lithuanian Navy, established on 1 August in the same year, was interrupted in 1939, when Klaipėda region was annexed by Hitler's Germany, and later – by World War II.

Celebrating these significant maritime dates, we would like to draw attention of the modern-day people to the pre-war Lithuania's attempts to establish a strong maritime state, the foundations of which, first of all, must be laid in the spirit, consciousness and thoughts of its citizens, then turning into meaningful works, which leave bright marks in history.

If these significant anniversaries do not bring a new era like the changing of emperors in Japan, then perhaps they will turn a new page in the politics and development – the Lithuanian Presidential elections.

During the elections campaign *JŪRA MOPE SEA* magazine has offered the candidates to the Presidency of the Republic of Lithuania to describe a vision of a Lithuanian maritime strategy, including the entire presidency term and further perspectives. We have promised to print the speech of the newly-elected President together with the speech, delivered by the President Antanas Smetona in 1934. Of course, there is a risk of not receiving a speech from the new President at all. Nevertheless, we are printing the speech of Antanas Smetona, which truly is something to be learned from by the modern-day politics.

Or, perhaps, the Lithuanian President, elected on 26 May 2019, will resolve to 'marry the Sea'? And, if the marriage vows are appropriately implemented, perhaps Lithuania will become a strong maritime state, instead of the rural province that the current government is aiming for?

**This publication was based on the historical date from the Lithuanian Sea Museum.* ■



The Speech of the Lithuanian President Antanas Smetona, Delivered during the First Day of the Sea on 12 August 1934 in Klaipėda

...There has not been an hour in the reborn Lithuania as the one upon us now. Crowds of people have gathered on our Baltic shore, where our rekindled nation can freely commune with the entire world and where the goods of our lands are exchanged with goods from other nations. These organised crowds have been assembled here by a collective purpose of making a statement that Lithuanians feel and understand the importance of the sea to the freedom of their homeland and that they will protect and defend this right of access to the sea in all ways they can. This very first magnificent celebration in liberated Lithuania will leave a trace in our minds and the history of our nation.

The ancient Lithuanian Empire stretched from the Baltic Sea to the Black Sea. We are proud of what it was. Lithuanians defended their coasts, but were unable to preserve their rights in the sea, build their fleet or free trade. Perhaps that was the reason for the elimination of the great Empire, with the nation itself barely surviving divided and tortured.

Today we stand here in full realisation of the errors – or perhaps even sins – of our past, willing to redeem them. Lithuanians will spare nothing to protect and defend their right to the sea. Although owning barely one hundred kilometres of the coast and a single port of Klaipėda, they do not strive for more or envy their neighbours, owning a longer sea coast and better-fixed ports. Being satisfied with what they have, Lithuanians only want to live with all of their neighbours in neighbourly friendship. We do not block the sea route to anyone – all of our neighbours can access it by all means.

Should anyone threaten to shorten our coast or take over our single port, they would be threatening to subdue the whole of Lithuania. This would only mean slavery with the most difficult of trading conditions and imminent removal from the ranks of free states. With our beliefs such as these, we greatly value our coast.

The Lithuanian people and their brothers – Latvians and Prussians – had been established on the Baltic shore from time immemorial and ancient days, which had never been recorded in any language. Thus our right to the sea comes from the ancient times and we are the true heirs of the sea. And when our peaceful seaside was plundered and raped by Galindians or, as our song calls them – the bearded men of the distant lands, or endured centuries of war with the Crusader and Livonian orders, our ancestors did not give in to these vultures, defending their rights to their patrimony with their blood and life. Our ancestors' struggle for the freedom of the Baltic seaside is a tragedy of blood, recorded in chronicles and witnessed by our mounds. Read it and learn how terrible and uncanny it was! Our Prussian brothers died in uneven struggle, giving up the land of their fathers' to the cruel invaders and only the short seashore, now in the hands of our reborn Lithuania, had been preserved by our ancient heroes. It was their deed that the Baltic Sea can now be once again reached by our nation, becoming our nation's lungs that we can breathe freely, and a way that connects us to the whole world. Under this heritage it is our duty to become firmly established by the sea and protect it, defending the port of Klaipėda as a window that brings us light, and a gate, which opens to all roads.

Just like the ancient hordes of Crusaders and Livonians cared not of the Christ's teachings or the light of Christian faith on the Baltic shore (which they pretended to bring), but only to subdue the people of these lands and use their fortune, thus the Eastern land seekers want to build their fortune on violently taken foreign territories. And just like these ancient orders sought sympathies for their violent endeavours in the powerful Rome, telling false stories of the Baltic nations, their descendants now



try to use false science to convince the civilised world that the Lithuanian people lived neither in Klaipėda region, nor on the seaside altogether. Lies take you far, but will not take you back. Being well-versed in the meaning of this Lithuanian saying, we have to fight the lies with truth and, in the light of the true knowledge, show the civilised world that the Lithuanian nation has lived on this coast from the ancient times and that it is we, but not them – the seekers of territories – the real heirs to this land.

People of Klaipėda region and other Lithuanians! Read the ancient writings and be convinced that the knowledge spread about you today smears your good name – you are no newcomers, but the deeply-rooted children of your lands. Just like your brother Herkus Monte from Natangia bravely defended the freedom of your land from the Order, so must you defend your autonomy, given to you by Lithuania, from the seekers of territories. Watch for their cunning attempts to dig under your foundations. The entire Lithuania will help you with your material and spiritual well-being. Just stay faithful, as you have always been, in friendship with the entire Lithuanian nation.

May this special and magnificent day become our promise and oath to the Lord, taken in witness of the eternal waves and foams of the sea, humming an honourable hymn to those, who do not fear, but love it – may this be our oath to demonstrate that we can not only admire it, but also sacrifice our lives. As I have already noted, what we have is less than a hundred kilometres of the sea shore, thus, the less we have, the more we must cherish it. And what other way to do so is than our diligent work? By the joint effort of our nation we will build the prosperity of the seaside citizens so that everyone is rich with wealth and the enlightened national consciousness. May everyone, who can, rush to work for the good of the seaside.

We will be able to defend our right to the sea as long as we are strong on the shore, as long as our hard work and support to our leaders brings us forward in the race of the nations, and as long as we can improve and strengthen the life of the entire region. However, rejoicing about the sea and being proud of Klaipėda region, we should not leave Vilnius behind. After all, our people of the same blood, spirit and history as our entire nation, live in Vilnius region as well. Thus, making a promise to the sea, we have both Vilnius and Klaipėda. Our Klaipėda with its seaside and our Vilnius. The entire seaside is sprinkled with our ancestors' blood. We will never forget this, following their footsteps, we will never despair in difficult times and thus we will win. This crowd of people, that have gathered from all over Lithuania, is not merely a sign of curiosity to witness the sea, but also the greatest determination to work and live in a way for the entire Lithuania to establish in the sea. Our sea. We will never give it away to anyone. This promise of ours must be held true. May the Day of the Sea remind it to everyone. *

*Presidential speech of Antanas Smetona. *Lietuvos Keleivis*, 14 August 1934 No. 186, p. 1.



Gitanas Nausėda, the newly-elected President of the Republic of Lithuania (in the middle), Vytautas Grubliausias, Mayor of Klaipėda (on the left) and Aloyzas Kuzmarskis, Head of VšĮ Klaipėdos Jūrinio Miesto Simbolis Burlaivis 'Meridianas' (on the right) during the hoisting of the sails of Meridianas in Klaipėda.

On 26 May 2019, Gitanas Nausėda has been elected as the President of the Republic of Lithuania for a term of five years.
Congratulations to His Excellency the President!
We wish him strength and wisdom.

2019年5月26日 Gitanas Nausėda 当选为立陶宛共和国总统，任期五年。
恭喜总统阁下！我们祝愿他拥有力量和智慧。

26 мая 2019 г. на пятилетний срок полномочий избран Президент Литовской Республики. Гитанас Науседа.
Поздравляем Его превосходительство Президента!
Желаем ему силы и мудрости.

2019 m. gegužės 26 d. penkerių metų kadencijai išrinktas Lietuvos Respublikos Prezidentas Gitanas Nausėda.
Sveikiname J. E. Prezidentą!
Linkime jam stiprybės ir išminties.

海洋国家的迹象

今年，我们至少庆祝与海洋或海洋活动有关的几个日期。JŪRA MOPE SEA 国际商业杂志，其起源可追溯到1935年，庆祝其1999年重生20周年，这是在多次尝试重振它之后举行的。在该地区成立的 KLASCO 私人装卸公司也庆祝成立20周年，该公司前身为克莱佩达贸易港口。另一家发展迅速的装卸公司——克莱佩达集装箱码头 (Klaipėda Container Terminal) 庆祝成立25周年。立陶宛水手标志着横跨大西洋旅行30周年，由三艘游艇--Lietuva, Audra 和 Dailė 完成。立陶宛海洋博物馆，珍惜和促进海洋文化庆祝其成立40周年。西方造船厂——在立陶宛运营的最古老的造船厂——已经是50年了。今年第60次将举行海上节日，重生和不间断举行。这也是一个完美的机会，要记住从第一天将海洋节作为立陶宛的国家假日来庆祝，至今已经过了85年。



然而，立陶宛的第一批海上标志在此之前开始出现。让我们根据博物馆专家 Romualdas Adomavičius (导航历史部门负责人) 收集的信息来看看它们。在海洋博物馆的编年史中，他写道克莱佩达已经成为源自18-19世纪的大型船队的主要港口。克莱佩达帆船协会 (Memeler Segel Verein) 成立于1884年，曾用于组织钓鱼帆船比赛和其他海上活动。这些活动成为第一次海上节日组织者继续建立的象征性基础。

“我们的社会对海洋对我们国家和国家的重要性没有足够的了解。”立陶宛海事协会于1925年3月25日成立时的报告说。该协会条款中的主要目标是“援引并促进了解立陶宛海洋和自己海岸的重要性，航海的重要性以及立陶宛国家自身船队的必要性。”这一目标应该通过支持克莱佩达港，海上贸易来实现。开发，钓鱼和水上运动，教育活动，以及有关海洋的学术和流行出版物的分发，包括 JŪRA 杂志的月刊。

作为实现这些目标的手段之一，该协会于1925年8月2日决定在帕兰加举办海洋节。组织者收到了国防部长 Teodoras Daugirdas 在考纳斯发来的电报，但第一波海上宣传并没有在立陶宛引起太多共鸣。没有国家支持和更重要的承认，立陶宛海事协会的活动并没有发展成更大的海上运动。但是，已经迈出了立陶宛海洋愿望的第一步。

在经济和文化行动的基础上，制定海事政策需求已近十年。1933年至1934年，随着海上宣传变得更加活跃，海洋问题被纳入国家战略。该战略还包括建立国家海洋节，以及JŪRA海事杂志的建立和出版。这种简单而有效的方法被认为是在人们的思想中印记海洋的形象，在立陶宛作为海洋国家的概念中蓬勃发展。他们也有更深层次的地缘政治意义。

7月22日在斯汶托吉港举行的海洋日庆祝活动开启了大型海洋节，举办活动的目的是提请注意渔民及其问题。斯汶托吉渔民社区受到立陶宛总统 Antanas Smetona 和其他立陶宛高级官员的关注，而他们的妻子为渔民家庭组织了慈善活动。Smetona 总统以庞大的人群讲述了人类和海洋的戏剧，以及海员和渔民的辛勤工作。

“……大海是文化的起点和摇篮。……海是宝贵的，因为没有海，我们将无法联系整个世界。向渔民致敬，他们留在海边并为我们所有人保留它。我们必须爱和尊重我们的渔民。我们的海边必须有人居住，以保护它免受外国沙滩的侵害。我们必须照顾当地人，建立一个鼓励他们斗争的基础，表明整个国家都给予他们支持。”



Memel - Blick vom Lotsenturm

克莱佩达的伟大海洋日于8月11日开始，在北部码头举行了特别的仪式，提醒立陶宛和大海之间的婚礼。

这种比较不仅源于礼仪演讲，还涉及提醒婚礼誓言的承诺。在基督教文化传统的仪式中也表达了国家与海洋之间密切关系的类比。这一传统由教皇亚历山大三世于1177年建立，至今仍在威尼斯延续。在一年一度的船舶航行中，他表达了对大海的感激之情，这座城市的领导人向海中投掷了一枚戒指说：“见证了真正永恒的上帝，我嫁给了你，海。”

1920年2月10日，波兰将军约瑟夫·哈勒尔 (Joseph Haler) 在帕克 (Puck) 举行了与波罗的海类似的婚礼。后来，波兰人在建造格丁尼亚港时重新建立了他们的誓言。

然而，让我们回到1934年8月12日，立陶宛海洋节的第一个仪式，其中包括立陶宛共和国总统 Antanas Smetona 的著名节目演讲，该演讲宣布了该州的海上战略。

不幸的是，它的实施，就像 JŪRA 的活动——自1935年以来出版的第一本立陶宛海事杂志——以及同年8月1日成立的立陶宛海军的运作，于1939年被打断，当时以及后来克莱佩达地区被附属于希特勒的德国，——在第二次世界大战期间。

为了庆祝这些重要的海上日期，我们想提请现代人注意战前立陶宛建立强大海洋国家的努力，首先必须在精神，意识和其公民的思考上，变成有意义的作品，在历史上留下了光明的印记。

如果这些重要的周年纪念日没有带来像日本新皇即位这样对时代的新改变，那么也许它们将在政治和发展——立陶宛总统选举中翻开新的一页。

在选举期间，JŪRA MOPE SEA 杂志向立陶宛共和国总统提供了候选人，以描述立陶宛海事战略的愿景，包括整个总统任期和进一步的观点。我们承诺将印制新当选总统的讲话以及总统 Antanas Smetona 于1934年发表的讲话。当然，根本没有接到新总统的讲话。然而，我们正在印刷 Antanas Smetona 的演讲，这真的是现代政治中可以学到的东西。

或者，也许，2019年5月26日当选的立陶宛总统将决心“嫁给海洋”？而且，如果婚姻誓言得到适当实施，或许立陶宛将成为一个强大的海洋国家，而不是现任政府所计划的农村省份？

*本出版物以立陶宛海洋博物馆的历史日期为基础。

1934年8月12日在克莱佩达第一次举行海洋节时立陶宛总统Antanas Smetona的讲话

……重生的立陶宛还从没有一个小时能像我们现在的一个小时这样。成群的人聚集在我们的波罗的海岸边，在那里我们重新燃起的国家可以自由地与整个世界交流，我们的土地货物与其他国家的货物交换。这些有组织的人群聚集在这里的目的是集体宣传立陶宛人感受并理解海洋对其家园自由的重要性，并且他们将以各种方式保护和捍卫这种进入海洋的权利。这是立陶宛解放后的第一次盛大庆典，将在我们的思想和我们国家的历史中留下痕迹。

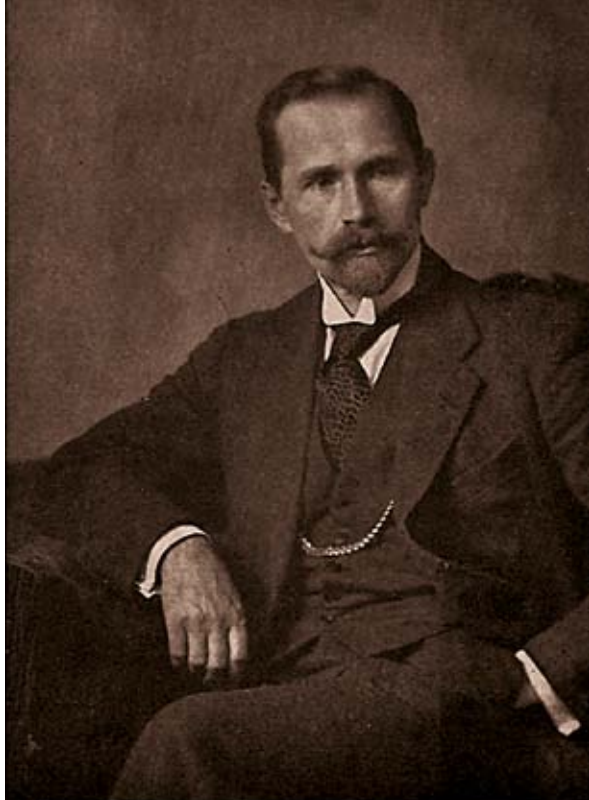
古老的立陶宛帝国从波罗的海延伸到黑海。我们为它的本质感到自豪。立陶宛人为他们的海岸进行了辩护，但无法维护他们在海上的权利，建立自己的舰队或自由贸易。也许这就是消灭伟大帝国的原因，因为这个国家本身几乎没有生存分裂和折磨。

今天，我们站在这里充分认识到过去的错误——或许甚至是罪过——愿意赎回它们。立陶宛人将不遗余力地保护和捍卫他们的海洋权利。虽然拥有不到100公里的海岸和单一的克莱佩达港口，但他们不会争取更多或羡慕他们的邻居，拥有更长的海岸和更好的固定港口。立陶宛人对所拥有的东西感到满意，只希望与邻居一起生活在睦邻友谊中。我们不会阻止通往任何人的海上通道——我们所有的邻居都可以通过各种方式访问它。

如果有人威胁缩短我们的海岸线或接管我们的单一港口，他们将威胁要制服整个立陶宛。这只会意味着奴隶制具有最困难的交易条件，并且即将从自由国家的队伍中撤离。凭借我们这样的信念，我们非常重视我们的海岸。

从远古时代开始，立陶宛人民及其兄弟——拉脱维亚人和普鲁士人——就在波罗的海岸边建立起来，从未用任何语言记录过。因此，我们的海洋权利来自远古时代，我们是真正的海洋继承人。当我们和平的海边被高林人掠夺和强奸，或者正如我们的歌所称——远方的胡子男人，或者经历了几十年的战争与十字军和利沃尼亚的命令，我们的祖先没有屈服于这些秃鹰，捍卫他们对血缘和生命的遗产权利。我们的祖先为波罗的海海滨的自由而斗争是一场血腥的悲剧，记录在编年史中，并由我们的土墩见证。阅读它，了解它是多么可怕和不可思议！我们的普鲁士兄弟在不平等的斗争中牺牲，将他们的父亲的土地放弃到残酷的侵略者身上，只有现在在我们重生的立陶宛手中的短海岸，我们的古代英雄才保留下来。他们的行为是，我们的国家现在可以再次到达波罗的海，成为我们可以自由呼吸的国家的肺，以及将我们与整个世界联系起来的方式。在这种遗产下，我们有责任在海边建立起来并保护它，保卫克莱佩达港作为一扇窗户，为我们带来光明，以及一扇通向所有道路的大门。

就像古代成群的十字军和利沃尼亚人一样，不关心基督的教义或基督教信仰在波罗的海岸边（他们假装带来的），但只是为了制服这些土地上的人并利用他们的财富，因此东方人土地寻求者希望在暴力占领的外国领土上建立自己的财富。正如这些古老的命令在强大的罗马寻求同情他们的暴力事件，讲述波罗的海国家的虚假故事，他们的后代现在试图



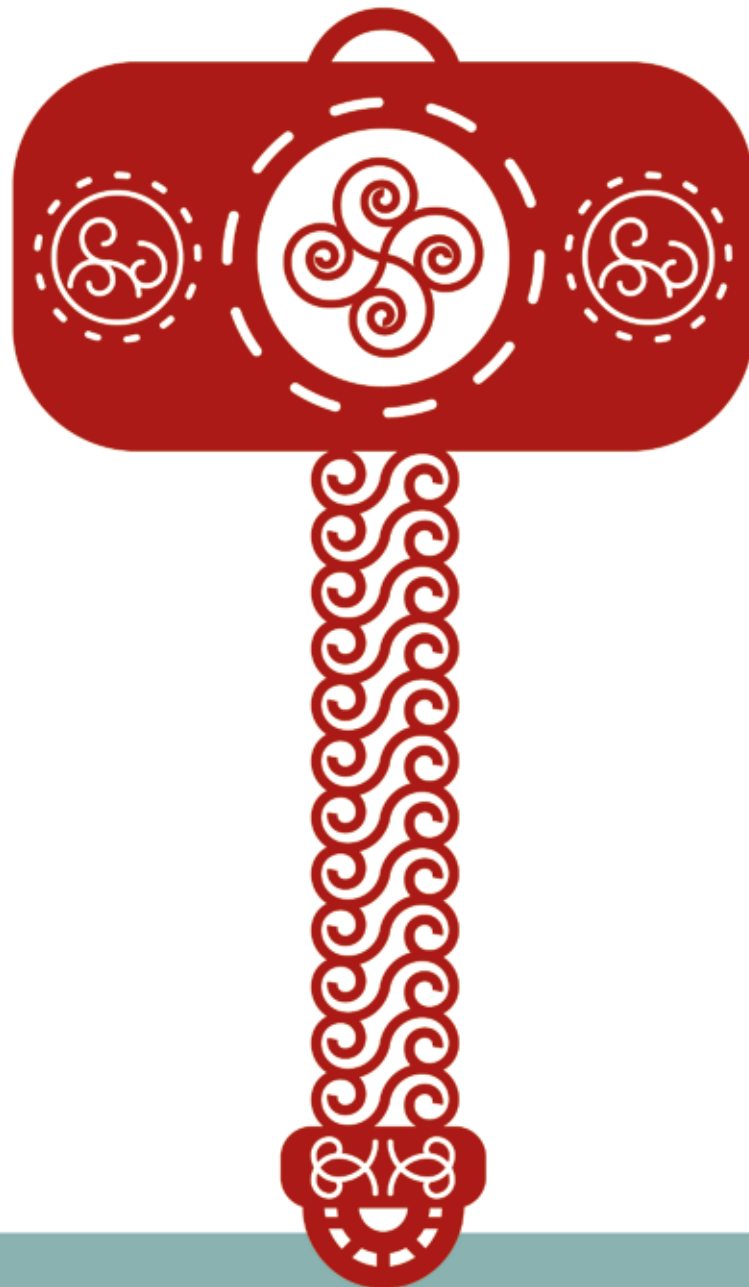
用虚假科学来说服文明世界，立陶宛人民既不住在克莱佩达地区，也不住在海边一共。谎言带你走远，但不会带你回去。我们精通这个立陶宛语的意思，我们必须用真理来对抗谎言，并根据真实的知识，向文明世界展示立陶宛国家从古代就生活在这个海岸上并且它属于我们，但不属于他们——领土的寻求者——这片土地的真正继承人。

克莱佩达地区的人民和其他立陶宛人！阅读古代著作，并确信今天传播给你的知识会玷污你的好名声——你不是新人，而是你土地上根深蒂固的孩子。就像你来自那塔基亚的兄弟 Herkus Monte 一样勇敢地捍卫你的土地并从秩序中获得自由，所以你必须捍卫立陶宛给你的来自领土寻求者的自治权。留意他们在你的基础下挖掘的狡猾尝试。整个立陶宛将帮助你实现物质和精神健康。就像你一直一样，保持与整个立陶宛国家的友谊。

愿这一特别而美好的日子成为我们对主的应许和誓言，见证永恒的海浪和海洋的泡沫，向那些不敬畏但爱它的人哼唱一首光荣的赞美诗——这可能是我们的誓言表明我们不仅可以欣赏它，还可以牺牲我们的生命。正如我已经指出的那样，我们所拥有的不到一百公里的海岸，因此，我们拥有的越少，我们就越需要珍惜它。还有什么方法可以比我们勤奋的工作更好？在我们国家的共同努力下，我们将建立海滨公民的繁荣，使每个人都富裕起来，拥有开明的民族意识。愿每个人都可以为了海边的利益而努力工作。

只要我们在岸上坚强，我们就能够捍卫我们的海洋权利，只要我们的努力和对我们的领导人的支持在各国种族中带领我们前进，只要我们能够改善和加强整个地区的生活。然而，我们不应该离开维尔纽斯，为大海而欢欣鼓舞，为克莱佩达地区感到骄傲。毕竟，我们与整个国家一样的血、精神和历史的人民也生活在维尔纽斯地区。因此，我们向维尔纽斯和克莱佩达做出承诺。我们的克莱佩达拥有海滨和维尔纽斯。整个海边洒满了我们祖先的鲜血。我们永远不会忘记这一点，跟随他们的脚步，我们永远不会在困难时期绝望，因此我们将赢得胜利。从立陶宛各地聚集的这群人不仅仅是目睹海洋的好奇心的象征，而且是整个立陶宛在海上建立工作和生活最大决心。我们的海。我们永远不会把它送给任何人。我们的这一承诺必须坚持。愿海洋日让每个人都想起这些来。

* Antanas Smetona 的总统演讲。Lietuwos Keleiwis, 1934年8月14日 第186号, 第1页。



BALTIC PORTS CONFERENCE 2019

4 – 6 September
Stockholm, Sweden

Understand the present. Predict the future.

More info at
www.balticportsconference.com





Klaipėda Container Terminal on the Way to New Quality

Klaipėda Container Terminal (KCT) is counting 26th year of stevedoring at the Port of Klaipėda. A quarter of a century ago the company emerged as one of the first private enterprises in the state-owned port. The newly-founded terminal was bold enough to challenge neighboring ports declaring it would handle containers, a type of cargo never seen in Lithuania before. Today KCT is recognized as a leading container terminal in the Baltic States.

'We are proud that the quality of our service satisfies world's largest container carriers, but leadership in the field obliges us to keep advancing. Our investments in terminal development and capacity increase will open new possibilities for our customers', says Vaidotas Šileika, CEO of the company.

Growing cargo volumes trigger terminal development

Since its foundation, the company has experienced several transformations, but the main principles adopted in the very beginning – fast response to market changes, a wide range of services and cordial relationship with customers – have firmly set in as the core imperatives of the company's code of practice helping to build lasting relationships with customers, some of them counting a second decade.

Operating two terminals and handling all the main types of cargo, today KCT ranks among the strongest stevedores at the Port of Klaipėda. 2018 was the year of record-breaking in the company's history – 5 M tonnes of annual

turnover, including more than 371 000 TEU containers, surpassed previous year by 21 %. About 80 % of the volume was handled at the container terminal, the remaining 20 % of the throughput, comprising mainly bulk and breakbulk treated at the ro-ro and general cargo terminal. 2019 seems to be even more promising and if the volume growth continues at the same rate, it may lead to new historical achievements.

Coping with such uncommon volume growth with existing capacities is a serious challenge and container terminal utilization indices have surged up urging to take radical measures. Terminal development and capacity increase had been on the company's agenda for a number of years, but the implementation of the plans was hindered by outdated infrastructure in the southern part of the port where KCT terminals are located. Old berths



were not strong enough for mounting new craneage, while inadequate water depth became a serious restriction for accommodation of modern feeders.

The quay reconstruction and dredging project started by the port authority in Malkū Bay in 2018 is advancing. Renovated berths of the ro-ro and general cargo terminal will be commissioned in June, and the first section of the container terminal quay is also under construction. In the beginning there was some apprehension that the reconstruction might impede with vessel handling, but the decision to proceed in stages leaving two-thirds of the quay operable all the time eliminated these concerns. The terminal can still accommodate two vessels at a time and fine-tuning of operation processes allows to deliver productivity as good as before.

Large investments will upgrade the terminals to a new level

Along with the reconstruction and dredging project carried out by the port authority, KCT has announced an impressive investment programme of ca. 40 million euros to be implemented in the next two years. The funds will mainly be dedicated for acquisition of new port equipment and elimination of present constraints both seaside and landside. The target is to upgrade both terminals to a completely new level of productivity and quality.

In the first phase of the investment programme the company acquired two new reachstackers and six RTG cranes for container yard operations, all produced by KONECRANES. Two of the new RTGs were put in operation at the end of 2018, the rest of the order will be delivered in the middle of 2019. The state-of-the-art equipment is much more productive and ergonomic, due to higher stacking capability it will also help increase the container yard capacity.

As soon as the berths are ready, KCT will deploy two new STS cranes suitable for handling much larger vessels expected when dredging of the water area to 14.5 m is completed. Due to present draft limitations the terminal can now accept container vessels up to 3600 TEU. After infrastructure improvements it will accommodate the largest ships that can enter through the port gate. The good news for the shipping lines is that the 65 t capacity cranes with 52 m outreach will also have the twin-lift function allowing to speed up the vessel handling process and shorten the turnaround time.

New container train project to boost rail transportations

Double-digit volume growth for the second year in turn has revealed some sore issues in landside operations. A dramatic increase of traffic started forming a bottleneck at the terminal gate during the rush hours, causing dissatisfaction of the haulers. To eliminate this problem, a plan for increasing the gate throughput has been worked out. In the coming years the gate

system will be completely changed adding more physical space and introducing some innovative features like OCR and pre-advise of truck visits. It will allow to monitor the vehicle flow distributing it more evenly throughout the day and improve communication with the truckers.

Another way to solve the traffic issue is promotion of the railway mode. At present about 15 % of containers arrive and leave the terminal by rail. Following the practice of European ports, the share of railway transport should grow. The good news is that a new container block train to Ukraine will be launched already at the end of June. It will complement the already existing container trains with one more weekly departure. On the Lithuanian side the *Containerships Train* will be operated by *Intermodal Container Service*, operator of local container shuttle train between Klaipėda and Vilnius.

Inland waterways included in container logistics

How about alternative transport modes? Many European seaports widely employ river barges for delivering containers to inland ports. In Lithuania it is a completely new practice, started by the Inland Waterways Directorate just two months ago. The first trial shipments from KCT terminal to Marvė Port in Kaunas were quite successful, raising a lot of interest among forwarders. Organizers of the project are very optimistic about the feasibility of this sustainable transport mode.

Synergy of different purpose terminals increases the variety of services

Significant investments were also assigned for the development of the ro-ro and general cargo terminal. In June, the terminal will receive a new 125 t capacity GOTTWALD mobile crane for handling conventional cargo. The facility serves as a CFS station for the container terminal bagging bulk cargo and stuffing it into containers, thus helping to augment volumes of containerized cargo. The increasing synergy of the two different purpose terminals adds to better utilization of the capacities and enables to offer customers a wider range of services.

Regular customer interviews are our tool for identifying the weak points in operational processes and improving our performance. Results of client satisfaction surveys help us enhance the quality of service and inspire changes.

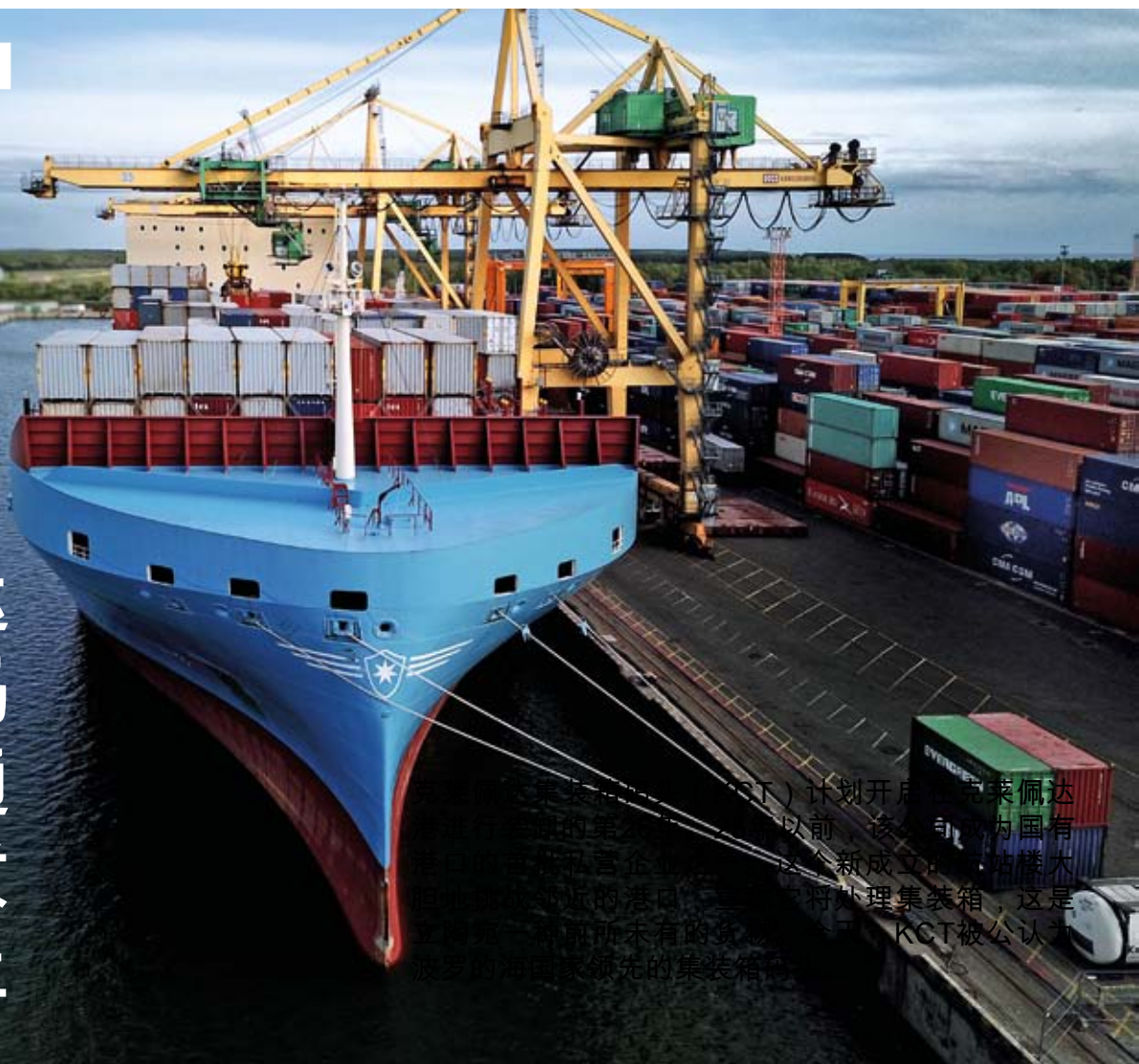
It is estimated that infrastructure improvements, provided by the landlord, combined with KCT investments in handling equipment, will increase the capacity of the terminals by 60 %, enhancing their productivity to the level, which enables successful competition with any rival terminal in Europe.

Information by Klaipėda Container Terminal ■





克莱佩达 集装箱码头 走在通往 新品质的 道路上



克莱佩达集装箱码头 (KCT) 计划开启在克莱佩达港进行装卸的第26年。25年以前, 该公司成为国有港口的首批私营企业之一。这个新成立的航站楼大胆地挑战邻近的港口, 宣称它将处理集装箱, 这是立陶宛一种前所未有的货物。今天, KCT被公认为波罗的海国家领先的集装箱码头。

货运量的增长会引发码头发展

自成立以来, 公司经历了多次转型, 但最初采用的主要原则——对市场变化的快速反应、广泛的服务以及与客户的关系——已经牢固地确定为公司行为准则的核心要求。练习帮助与客户建立持久的关系, 其中一些关系已进入第二个十年。

今天KCT运营两个码头并处理所有主要类型的货物, 是克莱佩达港最强大的装卸公司之一。2018年是该公司历史上创纪录的年份——年营业额为500万吨, 其中超过371000 TEU集装箱超过上一年的21%。大约80%的交易量是在集装箱码头处理的, 其余20%的吞吐量主要包括在滚装和一般货运站处理的散货和杂货。2019年似乎更有希望, 如果数量增长继续保持同样的速度, 它可能会带来新的历史成就。

应对现有产能的这种罕见的销量增长是一个严峻的挑战, 集装箱码头利用率指数飙升, 敦促采取激进措施。多年来, 码头开发和容量增加一直是公司的议程, 但是计划的实施被KCT码头所在港口南部过时的基础设施所阻碍。旧的泊位不足以安装新的起重机, 水深不足成为现代馈线容纳的严重限制。

2018年马尔库湾港务局启动的码头改造和疏浚工程正在进行中。罗兰和一般货运站的翻新泊位将于6月投入使用, 它的第一段集装箱码头也正在建设中。一开始有人担心重建可能会妨碍船只处理, 但是决定分阶段进行, 使得三分之二的码头始终可操作, 这消除了这些担忧。码头仍然可以同时容纳两个吊车工时, 并且操作过程的微调允许提供与以前一样好的生产率。

大量投资将把码头升级到一个新的水平

随着港务局开展的重建和疏浚工程, KCT宣布了一项令人印象深刻的投资计划。未来两年将实施4000万欧元。这些资金将主要用于购买新的港口设备, 并消除目前海边和陆地的限制。目标是将两个终端升级到全新的生产能力和质量水平。

在投资计划的第一阶段, 该公司购买了两台新的正面吊机和六台用于集装箱堆场作业的RTG起重机, 全部由KONECRANES生产。其中两台新RTG于2018年底投入运营, 其余订单将于2019年中期交付。由于更高的堆垛能力, 最先进的设备更高效, 符合人体工程学它还有助于增加集装箱堆场容量。



“我们很自豪我们的服务质量能满足世界上最大的集装箱运输公司,但该领域的领导力迫使我们不断前进。我们对码头开发和产能增加的投资将为我们的客户带来新的可能性。”该公司首席执行官 Vaidotas Šileika 表示。



一旦泊位准备就绪,KCT将部署两台新的STS起重机,适用于处理大型水域疏浚至14.5米的大型船舶。由于目前的吃水限制,码头现在可以接受高达3600 TEU的集装箱船。在基础设施改进之后,它将容纳可以通过港口门进入的最大的船只。对于航运公司来说,好消息是65吨容量的起重机具有52米的外展也将具有双升程功能,可以加快船舶处理过程并缩短周转时间。

新的集装箱列车项目,以促进铁路运输

反过来,第二年的两位数量增长反映了陆上运营中的一些问题。交通量的急剧增加开始在高峰时段形成码头门的瓶颈,引起了对运输车的不满。为了消除这个问题,已经制定了增加门吞吐量的计划。在未来几年,门系统将完全改变,增加更多的物理空间,并引入一些创新功能,如OCR和卡车访问的预先建议。它将允许监控车辆流量,使其在一天中更均匀地进行传播,并改善与卡车司机的沟通。

解决交通问题的另一种方法是推广铁路模式。目前约有15%的集装箱通过铁路到达并离开码头。随着欧洲港口的实践,铁路运输的份额应该增长。好消息是,已经在6月底推出了一个通往乌克兰的新集装箱列车。它将补充已经存在的集装箱列车,还有一个弱的出发点。在立陶宛一侧,集装箱运输列车将由多式联运集装箱服务公司运营,该公司是克莱佩达和维尔纽斯之间当地集装箱穿梭列车的运营商。

内陆水道包括在集装箱物流中

替代运输方式怎么样?许多欧洲海港广泛使用河流驳船将集装箱运往内陆港口。在立陶宛,这是两个月前由内陆水道局开始的全新实践。从KCT码头到考纳斯玛沃垒港口的首次试运输非常成功,引起了货运代理商的极大兴趣。该项目的组织者对这种可持续交通方式的可行性非常乐观。

不同目的码头的协同作用增加了各种服务

还为滚装和普通货运站的开发分配了大量投资。6月,该码头将获得一台新的125吨容量的GOTTWALD移动式起重机,用于处理传统货物。该设施作为集装箱码头装卸散装货物和填充集装箱的CFS站,从而有助于增加集装箱货物的数量。增加两个不同目的码头的协同作用增加了对容量的更好利用,并且能够为客户提供更广泛的服务。

定期的客户访谈是我们识别运营流程中的弱点和改善绩效的工具。客户满意度调查结果有助于我们提高服务质量并激发变革。

据估计,房东提供的基础设施改善加上KCT对设备的投资将使码头的容量提高60%,从而将其生产能力提高到能够成功与欧洲任何竞争对手进行码头竞争的水平。

信息源自克莱佩达集装箱码头。



Lithuanian Internal Waterways on Their Way to Revival

Kristina Kavaliauskaitė

In the middle of April, after a break that took years, a cargo barge, operated by the SE Inland Waterways Directorate, brought cargo from Klaipėda to Kaunas. This trip was symbolic, reviving river shipping in Lithuania and the first significant achievement of the new director of the company and his renewed team. From now on, various cargo and containers from all over the world may be delivered via waterways not only to the seaport of Klaipėda, but also to Marvelė international river port in Kaunas.

River transport searches for new opportunities

The barge, loaded at Klaipėda Container Terminal, set out on its first pilot trip, carrying sixteen marine containers or 480 tonnes of cargo. According to Vladimiras Vinokurovas, CEO of the SE Inland Waterways Directorate (IWD), the barge can carry up to 44 marine containers, but they decided to do the first pilot trip with fewer. The team of river transport workers, who used to work only with gravel, sand or rubble, took the barge, loaded with raw materials for the food industry, on the 255 km route and successfully arrived to Marvelė port in two days.

The purpose of the first commercial cargo trip was not only to test the new opportunities, but also identify the possible issues and solve all problems to shorten the future trips to one day.

Environmental and financial-friendly

Cargo shipping via rivers in Lithuania used to be particularly popular in the first half of the 20th c. The network of the Lithuanian inland waterways was an important part of the Northern-Eastern European river shipping. Later the importance of Lithuanian river shipping declined (the reasons for this phenomenon have been covered by Professor Petras Punys in the 2nd issue (2019) of *JŪRA MOPE SEA* magazine. – Ed.).

Recent intensive developments in European river shipping influenced Lithuania's decisions too. The emergence of appropriate political will and the demand for more environmentally-friendly means of cargo transportation than road transport encouraged the decision-makers to get back to the issue of reviving river shipping. Thus, this was the best time to suggest such a cargo transportation alternative. Led by the new CEO, the team of the Inland Waterways Directorate has been putting a lot of effort to achieve their goal.

'This is the first cargo of this type in Lithuania after the restoration of Independence. It should create a huge impulse in the revival of river shipping and reducing the road transport pollution. Western Europe has already developed this type of cargo transport, because it is environmental-friendly, sustainable and much cheaper than road transport. Shipping reduces the traffic load on Klaipėda-Kaunas highway, resulting in less wear of the road infrastructure and less CO2 emissions. Looking from economic perspective, the current shipping costs are 2.5 times lower than the standard carriage of goods by road. The ratio of shipping oversized cargo would look even better,' says Vinokurovas, emphasizing that European institutions also encourage the development of this cargo transportation alternative as an effective measure of fighting climate change.

Inland Waterways Directorate is optimistic, planning regular routes and looking to the future with hopes of seeing cargo being shipped not only be-



tween Kaunas and Klaipėda, but also on other Lithuanian inland waterways. In addition to that, this field of logistics will also attract private business, engaged in freight forwarding on inland waterways.

The goal of developing passenger and recreational shipping

Another of the nearest goals of the Inland Waterways Directorate is to renew and develop passenger and recreational shipping on Kaunas and Curonian lagoons, as well as in the lower and upper reaches of Nemunas. Regional municipalities are already initiating projects for infrastructure development in Kaunas district and city, Jurbarkas, Smalininkai, Birštonas, Druskininkai, Vilnius, Klaipėda region and city, as well as other places.

In cooperation with the IWD, private business is already planning to offer regular passenger trips on the route Kaunas-Nida.

Another project for the nearest future is to connect the Baltic and the Black seas, bringing cargo from Belarus and Ukraine to the port of Klaipėda by rivers.

IWD at European projects

IWD has been actively participating at EU projects since 2018. The EMMA project for strengthening inland waterway and river-sea transport has been taking place in Europe for already several years.

'We will intensify our participation at the EMMA project (freight forwarding and logistics service development in the Baltic Sea region, strengthening inland waterways and river-sea transport, as well as encouraging the establishment of new international transport services) only now, joining it on its continuation. During the EMMA project shipping issues were identified not only in Lithuania, but also other countries of the Baltic Sea region. Using the experience of other countries, Lithuania has started reviving cargo shipping on Nemunas river,' says IWD CEO Vinokurovas. Besides EMMA, there are also plans for the project, focusing on the reconstruction of Nemunas river from Kaunas to the river mouth, called 'Modernisation of the TEN-T Network Way E41', which involves the reconstruction of the groynes in Nemunas.

Another European project, where the IWD participates as a partner, is the 'Adapting the capacity of interested institutions to improve the conservation status of common and little terns in Lithuania'. Its purpose is to build islands in Nemunas, which would serve as hatching places for the terns. ■





立陶宛内部水道正在复兴



Kristina Kavaliauskaitė

在4月中旬，经过多年的休整，由SE内陆水道局运营的货船将克莱佩达的货物运到考纳斯。这次旅行具有象征意义，重振了立陶宛的河运航运，也是该公司新任董事及其重建团队的第一次重大成就。从现在开始，来自世界各地的各种货物和集装箱不仅可以通过水路运输到克莱佩达海港，还可以运送到考纳斯的玛沃垒国际内河港口。



河流运输搜寻新机会

装载在克莱佩达集装箱码头的驳船开始首次试航，载有16个海运集装箱或480吨货物。根据SE内陆水道理事会（IWD）首席执行官 Vladimiras Vinokurovas 的说法，这艘驳船可以运载多达44个海运集装箱，但他们决定以较少的船只进行首次试航。曾经只用砾石、沙子或碎石工作的河运工人团队在255公里的路线上用驳船装载了食品工业的原料，并在两天内成功抵达玛沃垒港口。

第一次商业货运之旅的目的不仅是测试新的机会，还要确定可能出现的问题并解决所有问题，以便将来的行程缩短到一天。

环保和金融友好

立陶宛河流的货运在20世纪上半叶特别受欢迎。立陶宛内陆水道网络是东北欧河运的重要组成部分。后来，立陶宛河运的重要性下降了（这种现象的原因已经由Petras Punys教授在JŪRA MOPE SEA杂志的第二期（2019年）中报道。——编者按。）

最近欧洲河运的密集发展也影响了立陶宛的决定。与公路运输相比，适当政治意愿的出现以及对更加环保的货物运输方式的需求促使决策者重新回到恢复河运的问题。因此，这是建议这种货物运输替代方案的最佳时机。在新任首席执行官的带领下，内陆水道局的团队为实现目标付出了很多努力。

“这是独立恢复后立陶宛的第一批此类货物。它应该在复兴河运和减少道路运输污染方面产生巨大的推动力。西欧已经开发出这种类型的货物运输，因为它是环保的，可持续的并且比公路运输便宜得多。航运减少了克莱佩达考纳斯高速公路的交通负荷，减少了道路基础设施的磨损，减少了二氧化碳排放。从经济角度来看，目前的运输成本比标准的公路货物运输成本低2.5倍。运输超大货物的比例看起来会更好。”Vinokurovas说，强调欧洲机构也鼓励开发这种货物运输替代品作为应对气候变化的有效措施。

内陆水道理事会乐观，规划定期航线并展望未来，希望看到货物不仅在考纳斯和克莱佩达之间运输，而且还在其他立陶宛内陆水道运输。除此之外，这个物流领域还将吸引私营企业，从事内陆水道货运。

发展旅客和休闲航运的目标

内陆水道管理局最近的另一个目标是在考纳斯和库尔斯潟湖以及讷姆纳斯下游更新和发展客运和休闲航运。区域市政当局已经开始在考纳斯地区和城市，卓巴卡斯、斯麦林尼凯、波斯通纳思、卓斯基尼凯、维尔纽斯、克莱佩达地区和城市以及其他地方开展基础设施发展项目。

私人企业已与IWD合作，计划在考纳斯 - 奈达路线上定期乘客。

IWD参加欧洲项目

自2018年以来，IWD一直积极参与欧盟项目。欧洲内陆水道和河海运输的EMMA项目已经在欧洲进行了几年。

“我们将加强参与EMMA项目（波罗的海地区的货运代理和物流服务发展，加强内陆水道和河海运输，以及鼓励建立新的国际运输服务），加入它的延续。直到今天，我们一直在努力识别问题。在EMMA项目期间，不仅在立陶宛，而且在波罗的海地区的其他国家也发现了航运问题。根据其他国家的经验，立陶宛已经开始恢复在讷姆纳斯河上的货运。”IWD首席执行官 Vinokurovas说。除EMMA外，还有计划或项目，重点是从考纳斯到河口的讷姆纳斯河的重建，称为“TEN-T网络方式E41的现代化”，其涉及重建讷姆纳斯的防波堤。

IWD作为合作伙伴参与的另一个欧洲项目是“调整感兴趣的机构的能力，以改善立陶宛常见状况并且保护小燕鸥”。它的目的是在讷姆纳斯建造岛屿，这些岛屿将成为燕鸥的孵化场所。



LITHUANIA IS PICKING THE OUTFIT FOR EXPO



EXPO
2020
DUBAI
UAE

There are merely 500 days left until the world EXPO 2020 to design and build the Lithuanian pavilion and furnish it with an exposition to represent our country, to gather the team of guides to work there during the event, as well as make the arrangements for the informative and cultural programme. Romas JANKAUSKAS, Commissioner General of the Lithuanian section and Chief Ministerial Adviser of the Ministry of Environment, shares his thoughts on the looks of the Lithuanian pavilion and what will make it stand out among others.



For us, being responsible for Lithuania's presentation at the world EXPO 2020 in Dubai, this issue of *JŪRA MOPE SEA* comes out a little early (in fact, just like the previous one). While the last time we did not yet know the number of the project offers we would receive, this time we are yet unsure, which out of the eleven proposals will be picked as the official winner. We will be able to announce the winner only in early June, and in July, when the magazine celebrates its 20th anniversary, the authors of the best project will be already coordinating it with the organisers and preparing the drawings, required for the constructions.



The total number of projects received this time was 12, which is half the amount received before the last world EXPO in Milan. Unfortunately, one of the offers had to be rejected, because its provider could not ensure anonymity. The remaining eleven projects were provided for a public, competent and transparent evaluation with their authors remaining anonymous until the finish line. Some projects were noticed already during the online voting (48 per cent of the votes on *Delfi Grynas* website went to *Land of Ice* project, 27 – to *Openarium*), others – during the exposition of their models at RESTA international constructions exhibition, which took place in Vilnius, others yet – during the public evaluation at the Lithuanian Architects' Association, where experts of various fields were invited to share their opinions (giving most of their sympathies to *Wave*, *Openarium*, *Heart of Rain* and *Land of Ice* projects) together with reviewers and, finally, during the intensive discussions among the tender evaluation commission members, who (particularly the architects) saw most of the modern purity in the projects *Manifesto* and *Open Pavilion*, although the simple, yet naively sincere *Openarium* was acknowledged as well.



From traditional folklore to modern innovations, from the use of the simplest of salvaged construction materials and local desert sand to complex wooden constructions, glass and unique reinforced concrete, developed in Lithuania. With a clear message or with none at all. From very simple to rather complex, expensive and even complicated solutions, especially keeping in mind Lithuania's modest Expo budget, tight preparation schedule and specific UAE climate. Thus, there is truly something to choose from, on the other hand, it is becoming more and more difficult to impress the world with something special.

The preliminary list of projects begins with *Openarium* (MB Baukas, authors Edita Bružikaitė, Mantas Čekaitis, Mindaugas Bučas), which, according to the architect Deimantas Čekanauskas, is representative, memorable, aesthetic, original and emphasizes the Lithuanian identity highlighting the very peculiar Lithuanian window shutters, which can be used to provide lots of information on the country and its regions. Authentic window shutters are valuable all by themselves, while the material of the pavilion (with predominating wood) fits the exhibition topic, particularly sustainability. This offer is also unique in terms of functionality, featuring probably the best engineering solutions.



Open Pavilion and *Manifesto*, brought to the top of the list (2nd and 3rd place) during the last evaluation stage, which basically involved the votes of the architects in the evaluation commission, were not among the favourites during the public evaluation. According to experts, who spoke during the public evaluation, *Open Pavilion* (authors Giedrius Mamavičius, Gabrielė Ubarevičiūtė, Aidas Čergelis and UAB Siena) seems to be very impractical: with outside temperature around +40°C, the temperature inside could rise to +50°C and maintaining +25°C inside (as the Commissioner, I still hope that among other exhibits our pavilion will also feature one or several of Čiurlionis' originals, which need special microclimate) would require huge energy costs. Another issue, raised by numerous experts (architect Čekanauskas, designer Lašas), was the intention to introduce Lithuanians as nomads. Philosopher and artist Arūnas Gelūnas, Director of the Lithuanian Art Museum, made it very clear that he personally would not like to see Lithuania introduced to the world as a country of nomads. Beata Stankevič-Mengė, board member of the Lithuanian Business Association in Dubai, who has spent quite some time in the United Arab Emirates, said that she did not think it was suitable for Lithuania to introduce its identity through that scope.

Many admired the project *Manifesto*, preliminary picked as third (submitted by MB Dukart Jot). The project is modern, light and conceptual, although does not define the Lithuanian identity and is closer to the rational Northern aesthetics. Nevertheless, its implementation has been raising the most questions: it may seem that the construction is very simple to assemble from used scaffolding and then disassemble, posing no problems regarding its further use or lack thereof (the experts of the ministry, organising the tender were looking namely for constructions or buildings that are easy to disassemble), the implementation of this project could cause a huge headache in terms of construction, price and use. Despite counter-arguments, the otherness of both *Open Pavilion* and *Manifesto*, featuring the purity and conceptuality, noted by the architects, determined their success in the tender and will likely be acknowledged with monetary premiums together with *Openarium*.



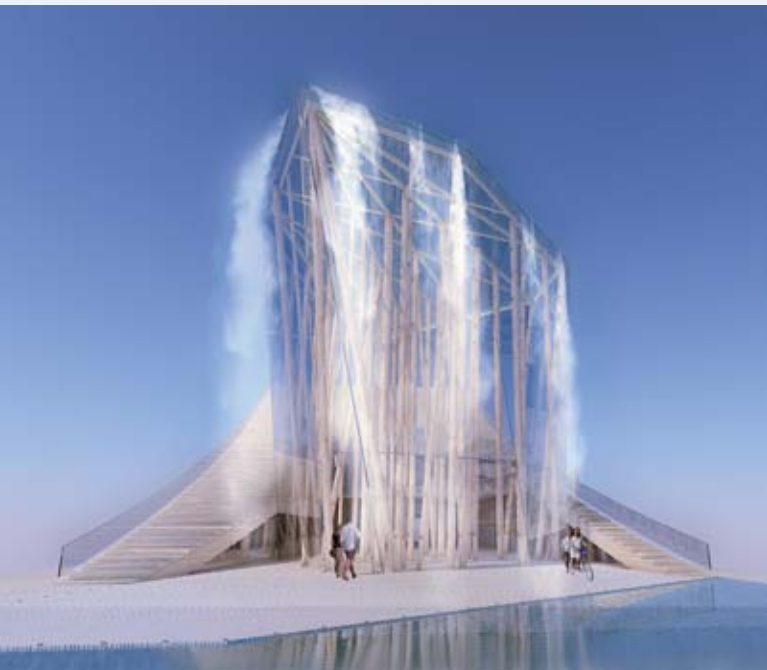
The list of contenders continues with projects *Wave*, *Heart of Rain* and *Land of Ice*, which, although not as 'other', could become a perfect representation of our country, being as ambitious and probably costlier, more difficult to build and, perhaps, more difficult to operate. The *Wave* project (submitted by MB A2X2) features a sculptural shape (Čekanauskas) and its plasticity convinces you with its aesthetics (Lašas). This project has multiple meanings (artist Gitenis Umbrasas), which allows the play of shadows and lights (Eglė Kudzmanienė, Chief Advisor of the Brand Lithuania Unit), creating an opportunity to introduce the famous Lithuanian lasers in a way that is not too plain (Lašas). Gelūnas noted that *Wave* signifies not only a wave of the Baltic Sea, featured in the works of the poet Maironis, 'rolling wind-driven breakers ashore from the west', but also the upcoming 700th anniversary of Vilnius (the name originates from Vilnelė river, which comes from the word 'vilnis', meaning a hump of water or a wave). Associate professor of Vilnius Academy of Arts (VAA) and marketing expert Nikolay Ambrusevič highlighted *Wave* project together with *Openarium* as the most successful, stating that the former is very convenient for the implementation of the theme of 'Connecting Minds, Creating the Future', introducing innovations and achievements, e.g. in financial technology. However, our identity is important as well and the most suitable project to present it is the *Openarium* – where the former project conveys ambition, the latter – discusses identity or what we could and have to share both with the UAE and the rest of the world. ▶



LITHUANIA IS PICKING THE OUTFIT FOR EXPO



THE STORY OF A PIECE OF TRASH (submitted by a group of VAA students and lecturer Algimantas Mačiulis, PhD) did not go unnoticed as well. The idea to bring the pavilion, built twenty years ago for EXPO 2000 in Hanover, which was admired by critics and fans of the event, and later had never been appropriately used, to Dubai brought both negative emotions and nostalgia. According to Lašas, it would be a conceptual look at the EXPO events overall, but it may be difficult to understand since 20 years have already passed. According to Gelūnas, picking such an offer in the times, when innovation is nearly a religious cult, would be rather brave and make it very easy to slip during its implementation. Čekanauskas said that such a decision would definitely 'troll' the organisers of the event (I would say, the Commission as well), but it would be more effective done for the fifth or, at least, third time. People would say things like 'Hey look, Lithuanians came bringing their yellow house again.'



Heart of Rain – another project from the trio of the luxurious and nice, submitted by UAB Klaipėdos Komprojektas, also won many expert and assessor sympathies: it looks great and the intention to introduce Lithuania through its humid climate, trees and greenery is also very good and admirable. No wonder that this project became the favourite of the Brand Lithuania and the representatives of the community in Dubai also believe it will get into the TOP5. Of course, it is reminiscent of *House of Rain* (Lithuanian pavilion in Saragosa in 2008), but experts say that one should not shy away from repetitions, when they could prove to be successful. Nevertheless, transplanting the *Heart of Rain* into the Expo in Dubai, looks difficult due to sand storms, high temperatures, water system maintenance, while the terrace would significantly reduce the interior exposition, etc. *Land of Ice* (submitted by UAB Unitectus) is an aesthetic, sculptural building, which looks beautiful both from the above and its sides – the views that most of the visitors will, unfortunately, see the least. Climate change and the melting ice is as important to Lithuania as the rest of the world, yet, according to the majority of experts, Lithuania is far from a land of ice (although it definitely sounds cool!) and that is the reason why this project was not picked. Moreover, such a pavilion would use lots of energy to produce and store ice, not to mention the expensive construction costs.



In truth, the issue of the further use of the pavilion remains very relevant. According to EXPO rules, at the end of the event all participants must return the organisers an empty plot of land and pavilions are destroyed, recycled or transferred to other locations. There examples are many: After the event in Shanghai the UAE pavilion has been transferred to Abu Dhabi, Azerbaijan and the United Kingdom took their pavilions or the best of their elements from EXPO Milano home (the information centre in Baku and the unique bee-hive construction at the Royal Kew Botanical Garden in London), while Monaco donated its pavilion to the Red Cross of Burkina Faso. It is a pity that the Yellow pavilion has never been brought back from Hanover to Lithuania and used as a symbol of Lithuania's participation at such events, but its photos are featured in numerous catalogues, albums and the recently-opened World Expo Museum in Shanghai. I would like to wish the same kind of success for the future Lithuanian pavilion in Dubai as well. There is still a long way to go.

立陶宛正在为世博会挑选配备



距世界2020年世界博览会仅剩500天，设计和建造立陶宛馆，并为其提供代表我国的博览会，聚集在活动期间在那里工作的导游团队，并为此做出安排、信息和文化计划。立陶宛部门总监兼环境部首席部长顾问罗马斯·詹卡斯（Romas JANKAUSKAS）分享了他对立陶宛馆的外观的看法，以及它将在其他人中脱颖而出。



对于我们来说，负责立陶宛在迪拜举办的世博会2020上的演讲，本期“JŪRA MOPE SEA”有点早出现（事实上，就像前一部分一样）。虽然我们最后一次还不知道我们会收到的项目报价的数量，但这次我们还不确定，11个提案中的哪一个将被选为官方获胜者。我们将只能在6月初宣布获奖者，而在7月，当杂志庆祝成立20周年时，最佳项目的作者将已经与组织者协调并准备建筑所需的图纸。

这次收到的项目总数为12，这是上届米兰世博会之前收到的项目总数的一半。不幸的是，其中一个提议不得不被拒绝，因为它的提供商无法保证匿名。剩余的11个项目是为公开，是有能力和透明的评估提供的，其作者保持匿名直至终点线。在网上投票期间已经注意到一些项目（Delfi Grynys 网站48%的选票投入了 Land of Ice 项目，27投票给 Openarium），其他项目——在RESTA国际建筑展览会期间展示了他们的模型在维尔纽斯，还有其他人——在立陶宛建筑师协会的公开评估期间，各个领域的专家被邀请分享他们的意见（给予他们大部分同情 Wave, Openarium, Heart of Rain 和 Ice of Ice 项目）以及审稿人，最后，在评标委员会成员之间的密集讨论中，他们（特别是建筑师）在宣言和开放馆项目中看到了大部分现代纯度，尽管这个简单但天真真诚的露天剧场也得到了认可。

立陶宛正在为世博会挑选配备

从传统民俗到现代创新,从最简单的打捞建筑材料和当地沙漠沙地到复杂的木制,玻璃和独特的钢筋混凝土,在立陶宛开发。有明确的信息或根本没有。从非常简单到相当复杂,昂贵甚至是复杂的解决方案,特别是考虑到立陶宛的世博预算,紧张的准备时间表和特定的阿联酋气候。因此,确实有一些东西可供选择,另一方面,用特别的东西给世界留下深刻印象变得越来越困难。

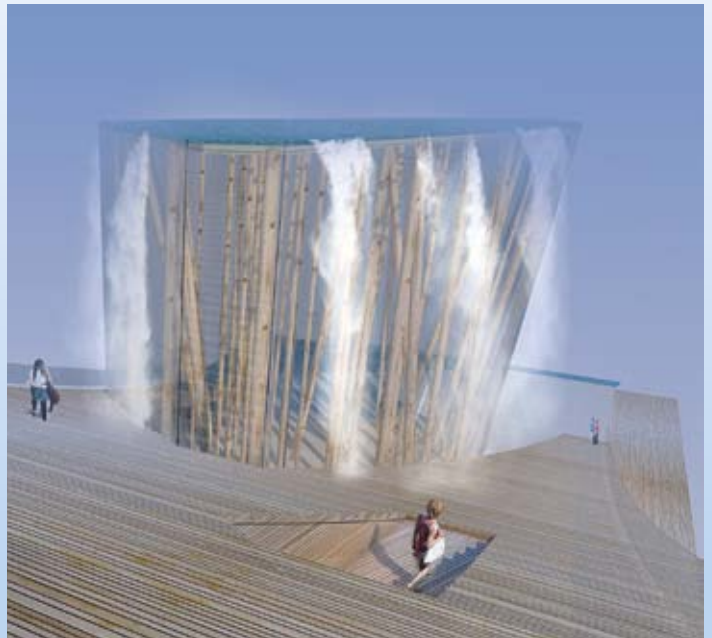
初步的项目清单始于 Openarium (MB Baukas, 作者 Edita Bružikaitė, Mantas Čekaitis, Mindaugas Bučas), 根据建筑师 Deimantas Čekanauskas 的说法,它具有代表性,令人难忘、美观、原创,强调立陶宛身份并突出非常奇特的立陶宛语百叶窗,可用于提供有关该国及其地区的大量信息。正宗的百叶窗本身是有价值的,而展馆的材料(主要是木材)符合展览主题,特别是可持续性。此优惠在功能方面也是独一无二的,可能是最好的工程解决方案。



开放的亭子和宣言,在最后一个评估阶段被列入榜单(第2和第3位),基本上涉及评估委员会中建筑师的投票,在公众评估期间并不是最受欢迎的。据在公开评估期间发言的专家介绍,公开亭子(作者 Giedrius Mamavičius, Gabrielė Ubarevičiūtė, Aidas Čergelis 和 UAB Siena)似乎非常不切实际:室外温度在+40°C左右,室内温度可升至+50°C并保持+25°C内部(作为专员,我仍然希望在其他展品中,我们的展馆还将展出一个或几个需要特殊微气候的 Čiurlionis 原件),那么能源成本将是巨大的。许多专家(建筑师 Čekanauskas, 设计师 Lašas)提出的另一个问题是将立陶宛人引入游牧民族的意图。立陶宛艺术博物馆馆长,哲学家和艺术家 Arūnas Gelūnas 明确表示,他个人不希望看到立陶宛被作为一个游牧民族向世界介绍。Beata Stankevič-Mengė 是迪拜立陶宛商业协会的董事会成员,他在阿拉伯联合酋长国度过了相当长的一段时间,他说他认为通过该范围引入其身份并不适合立陶宛。



许多人赞赏该项目宣言,初步被选为第三名(由 MB Dukart Jot提交)。该项目具有现代性,轻量级和概念性,虽然没有定义立陶宛的身份,更接近理性的北方美学。尽管如此,它的实施提出了最多的问题:从使用过的脚手架组装起来然后拆卸可能看起来非常简单,对其进一步使用或缺乏使用没有任何问题(该部的专家,组织招标是对于易于拆卸的建筑物或建筑物而言。)该项目的实施可能会在建筑、价格和使用方面造成巨大的麻烦。尽管反驳,开放馆和宣言的另一面,建筑师注意到的纯度和概念性,确定了他们在招标中的成功,并可能与 Openarium 一起承认货币溢价。



竞争者名单继续包括 Wave, Rain of Heart 和 Ice of Land 等项目,虽然不是“其他”,但可能成为我们国家的完美代表,既雄心勃勃又可能更昂贵,更难建造,也许,更难操作。Wave 项目(由 MB A2X2 提交)具有雕塑般的形状(Čekanauskas),其可塑性使您的美学(Lašas)令人信服。这个项目有多种含义(艺术家 Gitenis Umbrasas),允许阴影和灯光的播放(立陶宛品牌单位首席顾问 Eglė Kudzmanienė),创造了一个以不太明显的方式介绍着名立陶宛激光的机会(Lašas)。Gelūnas 指出,Wave 不仅意味着波罗的海的波浪,在诗人 Maironis 的作品中,“从西边上升的风力驱动的断路器”,以及即将到来的维尔纽斯700周年(该名称来自 Vilnelė 河),来自“Vilnis”这个词,意思是一团水或波浪。维尔纽斯艺术学院(VAA)副教授和营销专家 Nikolay Ambrusevič 强调 Wave 项目与 Openarium 一起成功,表明前者非常方便实现“连接思想,创造未来”主题,介绍创新和成就,例如在金融科技方面。然而,我们的身份也很重要,最合适的项目是 Openarium--前项目传达了野心,后者——讨论身份或我们可以和必须与阿联酋和世界其他地方分享的内容。



雨之心 - 另一个由 UAB Klaipėdos Komprojektas 提交的豪华和漂亮三重奏的项目,也赢得了许多专家和评估员的同情:它看起来很棒,并且通过其潮湿的气候、树木和绿化引入立陶宛的意图也非常好令人钦佩,难怪这个项目成为立陶宛品牌的最爱,迪拜社区的代表也相信它会进入前五。当然,它让人想起雨之屋(2008年在萨拉戈萨的立陶宛馆),但专家说,当他们证明成功时,不应回避重复。然而,由于沙尘暴、高温、水系统维护,将雨心移植到迪拜的世博会看起来很难,而露台会大大减少内部展览等。冰之地(由 UAB Unitectus 提交)是一个美观,雕塑般的建筑,从上面和两侧看起来都很漂亮——不幸的是,大多数游客会看到最少的景色。对于立陶宛来说,气候变化和冰融化对世界其他地区来说同样重要,但据大多数专家称,立陶宛远离冰原(尽管它听起来确实很酷!)这也就是为什么项目没有被选中。此外,这样的展馆将使用大量的能源来生产和储存冰,更不用说昂贵的建筑成本。



一个过去的故事(由一群VAA学生和讲师 Algimantas Mačiulis 博士提交)并没有被忽视。20年前在汉诺威举办的世博会上建造的展馆的想法,被评论家和粉丝们所钦佩,后来从未得到适当的使用,给迪拜带来了负面情绪和怀旧情绪。根据 Lašas 的说法,这将对整个世博会事件的概念性看法,但可能很难理解,因为20年已经过去了。根据 Gelūnas 的说法,当创新几乎是一个宗教崇拜时,选择这样一个提议,将是相当勇敢的,并且在实施过程中很容易滑倒。Čekanauskas 说,这样的决定肯定会“哄骗”活动的组织者。(我会说,委员会也是如此),但是第五次或者至少第三次更有效。人们会说“嘿!看,立陶宛人再来带黄色的房子”。

事实上,进一步使用展馆的问题仍然非常重要。根据世博会的规定,在活动结束时,所有参与者必须返回组织者一块空地,并将亭子销毁,回收或转移到其他地方。有很多例子:在上海活动结束后,阿联酋馆已被转移到阿布扎比,阿塞拜疆和英国从米兰世博会的家中(巴库的信息中心和独特的蜂巢)带走了他们的展馆或其中最好的元素。在伦敦皇家基尤植物园建造,而摩纳哥则将其展馆捐赠给布基纳法索红十字会。遗憾的是,黄色展馆从未从汉诺威带回立陶宛,并被用作立陶宛参与此类活动的象征,但其照片出现在众多目录、专辑和最近在上海开设的世博会博物馆。我希望迪拜未来的立陶宛馆也能取得同样的成功。还有很长的路要走。



Sailship *MERIDIANAS* Became a Member of the European Maritime Heritage Organisation

Gediminas Gudavičius,

Board Member of VšĮ Klaipėdos jūrinio miesto simbolis burlaivis „Meridianas“

***Meridianas*, the historical sailship, enhancing the Lithuanian port city of Klaipėda for several decades, and the public institution, which takes care of its preservation, have been accepted to the European Maritime Heritage (EMH) association.**



This non-governmental organisation, registered in Amsterdam and acting according to the Dutch law, unites owners of traditional and historical ships, as well as sea museums and other European institutions, working in the field of maritime heritage.

'Impressive traditional historical ships, adorning the embankments of many of the Western European port cities is a common sight. States and municipalities with deeper maritime traditions put great effort in preserving such heritage, finding ways to contribute to its maintenance and smartly use it for representational purposes. We have joined the European Maritime Heritage Organisation in order to find like-minded spirits and get some experience, which would bring positive changes to Lithuania and, specifically, Klaipėda, in preserving maritime heritage and using it for the representation of our city, tourism, as well as the development of maritime culture and education,' says Aloyzas Kuzmarskis, Head of the public institution, which takes care of *Meridianas* – the symbol of Klaipėda as a maritime city.

EMH unites around forty members in nearly twenty of the European countries. The organisation unites thousands of ships that are still seaworthy or perpetually moored.

Sailship *Meridianas* has been accepted to the EMH by the decision of the association's general assembly, which took place in Rostock (Germany) in the middle of March this year. The vessel has been granted a status of a national member. Thus Lithuania became the first Eastern Baltic state with its own national representative at the European Maritime Heritage association. To this day national EMH members included Denmark, Germany, the Netherlands, Norway, Portugal, Sweden and the United Kingdom.



Lithuanian Sea Museum, celebrating its 40th anniversary this year, has been a member of this association since 2010 too. It participates in the group of advising members together with several other European sea museums.

The major purposes of the association include the preservation and promotion of the European maritime heritage, representing the members of the organisation at the European Union and national governmental institutions regarding the adaptation and application of common ship certification, operation and sailing regulations in different states, the establishment of historical vessel funding programmes, etc.

Namely the EMH in 2005 has initiated the Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships (the so-called Memorandum of London), as well as the Barcelona Charter for the conservation and restoration of traditional ships in operation, as well as other important European agreements regarding maritime heritage.

So far the Memorandum of London has been signed only by ten European states, including Lithuania, which joined the agreement in 2012, including some of its provisions into the national legislation in 2017. The neighbouring Poland and Latvia have not ratified this memorandum, while Estonia has been one of the signatories of the Memorandum of London, signing it back in 2005.



Upon approving its operational strategy, the EMH General Assembly spoke for the necessity to expand the member network including all European maritime states with no exceptions, as well as increase the influence in seeking to convince both European Union and national authorities to pay more attention to the preservation of maritime heritage and encourage to create more favourable conditions for that purpose.

'In the wide sense historical and traditional ships belong not only to the private owners that take care of them. They are a part of the European maritime heritage, the preservation of which is a public interest.' This was the major idea, communicated during the international conference, which took place in Rostock together jointly with the EMH general assembly.

EMH has calculated about 500 events, related to maritime heritage, which take place in Europe every year and attract about 20 million guests. Keeping in mind that each visitor of similar events spends approximately 25 Euro per day, it seems that maritime heritage generates about half a billion Euro for the European tourism sector every year.

Some countries are very well-aware of that, trying to use this field for their benefit by making investments. For example, during a conference the German EMH representative stated that as of March 2018 Germany, which registered about 100 traditional vessels, adopted regulations with the government undertaking to allocate 20 million Euro for the maintenance and operation of these ships.

'Meanwhile, our example only shows that it's still hard to receive adequate attention from governmental institutions in Lithuania. There was a situation, when, together with our partners, we had won a project of an EU programme, which involved planning *Meridianas'* mandatory docking works, as well as the development of its tourism infrastructure and exposition – even certain improvements to make it mobile again. However, with lack of understanding from the ministry, which curated this programme, we ended up with no help at all.' shared Aloyzas Kuzmarskis.

It is very likely that Lithuania's membership at the European Maritime Heritage association will raise awareness and attention to the maritime heritage, opening more opportunities for the owners of historical and traditional vessels, as well as encouraging various programmes for their preservation, reconstruction, maintenance and operation both on municipal and state level.

Meridianas, the symbol of Klaipėda city, hoisted its sails on 18 May, thus traditionally marking the beginning of the navigation and summer season. ■

P.S.
JŪRA MOPE SEA invites to meet under these sails on the afternoon of 23 July. Here the publisher of the magazine Zita Tallat-Kelpšaitė will introduce her book *Signs and Words*, dedicated to the 20th anniversary of JŪRA MOPE SEA.



子午线成为 欧洲海事遗产 组织成员



Gediminas Gudavičius

公共机构克莱佩达海事标志帆船“子午线”董事会成员

子午线是历史悠久的帆船，几十年来一直在立陶宛港口城市克莱佩达，以及负责保护它的公共机构已经被欧洲海事遗产协会 (EMH) 所接受。

这个非政府组织在阿姆斯特丹注册并根据荷兰法律行事，将传统和历史船舶的所有者以及海洋博物馆和其他欧洲机构联合起来，从事海洋遗产领域的工作。

“令人印象深刻的传统历史船只，装饰着许多西欧港口城市的堤坝是常见的景象。拥有更深海洋传统的国家和市政当局在保护这些遗产方面付出了巨大努力，找到了促进其维护的方法，并巧妙地将其用于代表性目的。我们加入了欧洲海事遗产组织，以寻找志同道合的精神并获得一些经验，这将给立陶宛，特别是克莱佩达带来积极的变化，保护海洋遗产并将其用于代表我们的城市，旅游。”公共机构负责人 Aloyzas Kuzmarskis 说道，它负责子午线—克莱佩达作为一个海洋城市的象征以及海事文化和教育的发展。

EMH将近二十个欧洲国家的四十名成员联合起来。该组织将数千艘仍然适航或永久停泊的船舶联合起来。

子午线帆船已经被EMH接受了该协会大会的决定，该大会于今年3月中旬在罗斯托克（德国）举行。该船已获得国家成员资格。因此，立陶宛成为第一个拥有欧洲海洋遗产协会国家代表的波罗的海东部国家。迄今为止，国家EMH成员包括丹麦、德国、荷兰、挪威、葡萄牙、瑞典和英国。

立陶宛海洋博物馆今年庆祝成立40周年，自2010年以来一直是该协会的成员。它与其他几个欧洲海洋博物馆一起参与了建议成员组。

该协会的主要宗旨包括保护和促进欧洲海洋遗产，代表欧洲联盟组织成员和国家政府机构关于适应和应用不同州的共同船舶认证，运营和航行条例，建立历史船只资助计划等。

也就是说，2005年的EMH已经启动了关于相互承认欧洲水域传统船舶安全运行证书的谅解备忘录以及传统船舶上船员的能力证书（即所谓的伦敦备忘录），以及“巴塞罗那宪章”保护和恢复正在运营的传统船舶，以及其他有关海洋遗产的重要欧洲协定。

到目前为止，伦敦备忘录仅由包括立陶宛在内的十个欧洲国家签署，立陶宛于2012年加入该协议，其中包括2017年的一些国家立法条款。邻国波兰和拉脱维亚尚未批准该备忘录，而爱沙尼亚是伦敦备忘录的签署人之一，于2005年签署。

在批准其运营战略后，EMH大会发言表示有必要扩大成员网络，包括所有欧洲海洋国家，没有例外，并增加影响力，试图说服欧盟和国家当局更加关注保护海洋遗产，并鼓励为此目的创造更有利的条件。

“从广义上讲，历史和传统的船只不仅属于照顾它们的私人所有者。它们是欧洲海洋遗产的一部分，其保护是公共利益。”这是在罗斯托克与EMH大会共同举办的国际会议期间传达的主要观点。



EMH计算了大约500个与海洋遗产有关的活动，这些活动每年在欧洲举行，吸引约2000万名宾客。请记住，每个类似活动的游客每天花费约25欧元，似乎海洋遗产每年为欧洲旅游部门带来约5亿欧元。

一些国家非常清楚这一点，试图通过投资来利用这一领域。例如，在会议期间，德国EMH代表表示，截至2018年3月，德国注册了约100艘传统船只，并通过了法规，政府承诺为这些船舶的维护和运营拨款2000万欧元。

“与此同时，我们的例子只表明，立陶宛的政府机构仍然很难得到足够的重视。有一种情况，当我们和我们的合作伙伴一起赢得了项目，其中包括规划子午线的强制对接工作，以及其旅游基础设施和博览会的发展——甚至是使其具有移动性的某些改进再次。然而，由于该部门策划了这个项目但缺乏了解，我们最终没有任何帮助。”Aloyzas Kuzmarskis分享了。

立陶宛加入欧洲海洋遗产协会的成员很可能会提高对海洋遗产的认识和关注，为历史和传统船只的所有者提供更多机会，并鼓励各种保护、重建、维护和运营的计划。在市政和州一级。

子午线是克莱佩达市的象征，于5月18日悬挂其风帆，因此传统上标志着航行和夏季的开始。

附：

JŪRA MOPE SEA邀请各位于7月23日下午在这些帆船下相遇。在这里，Zita Tallat-Kelpšaitė，杂志出版者将介绍她的书《标志和文字》，致力于 JŪRA MOPE SEA 20 周年。

Gateway to Eurasia



November 13-15, 2019
Istanbul

www.logitrans.com.tr

lt logitrans
TURKEY

international transport
logistics exhibition

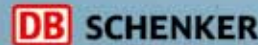
8TH BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2019

HOTEL DEL MAR MAMAIA, CONSTANTA, ROMANIA
TUESDAY 9 TO THURSDAY 11 JULY 2019

HOSTED BY



SPONSORED BY



Follow us on:

LinkedIn



facebook



Associate Member



- Technical Site Visit • Networking Welcome Reception • International Exhibition • International Conference • 300 Conference Delegates • Networking Welcome Dinner •
- Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies Save €500! •
- Local Delegates at Only RON2,970 • FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners •

KEY SPEAKERS..... PLUS MANY MORE!

1. **Alexandru Cradun**
Commercial Director, Constantza Port Administration, Compania Nationala Administratie Portuilar Maritime S.A. Constantza, Romania
2. **Mihai Petra**
Director, Global Trade Advisory, Ernst & Young SRL, Romania
3. **Cosmin Corstea**
Managing Director, DP World, Romania
4. **Marcin Osowski**
Vice President of Infrastructure, Port of Gdansk Authority, Poland
5. **Rui Pinto**
Deputy Chief Executive Officer and Chief Commercial Officer, Thessaloniki Port S.A., Greece
6. **Ian Rosa**
Director, Senior Underwriter, TT Club, United Kingdom
7. **Daniel Sternberg**
Commercial Manager, Umex S.A., Romania
8. **Luca Abatello**
Chief Executive Officer, Circla, Italy

HIGHLIGHTED TOPICS

- Observing economic opportunities in transportation and logistics trade. What can be offered to attract global investors?
- Positioning Constantza as the maritime gateway between the Europe, Asia and beyond
- Encouraging investments and improving collaborations for efficacious infrastructure development projects
- From the corridor to the Baltic – Current developments at the Port of Gdansk
- Developments in supply chain transportation through rail, sea and road. New approaches in strengthening cargo transportation
- Innovations in facilitating regional and international trade route
- echnology innovations as the key enabler for emerging ports
- Shaping Next-Gen Ports in creating business competitiveness, expanding trade, managing risks and improving existing economic footprint

For more information or to Register

Tel. + 603 8023 5352 Fax. + 603 8023 3963 Email: enquiries@transportevents.com

Website: www.transportevents.com

Follow us on:



Bridge of Creation Crossing the 500-Year-Old River of Time

Jolė Jūraitė



The events for the 100th anniversary of the Lithuanian statehood, organised at il Rivellino Leonardo da Vinci art gallery in the city of Locarno, Switzerland, are officially over. Meanwhile, the year of 2019 will be dedicated to the 500th death anniversary of the world genius from Italy – Leonardo da Vinci.

The events for the 100th anniversary of the Lithuanian statehood, which began in August last year and were participated by a large group of Lithuanian artists and cultural figures, were finished with an official ceremony at il Rivellino Leonardo da Vinci art gallery in the city of Locarno, Switzerland. This date has been commemorated by a photo book *10 Days in Locarno*, featuring the works of Antanas Sutkus and other photo artists, published by the initiative of Arminio and Paolo, the brothers owning il Rivellino gallery. (These events have been covered in detail in issues No. 3-4 and 6 (2018) of *JŪRA MOPE SEA* magazine.)

One of the bastions of the castle, designed by Leonardo da Vinci, hosting Il Rivellino art gallery, showcased an artistic installation of the Lithuanian artist Jolita Vaitkutė, featuring the first signatories of the independent Lithuania, for an entire year.

This year, on 2 May, celebrating another important date – the death anniversary of the world genius Leonardo da Vinci – the installation of the Lithuanian *Signatories*, was respectfully taken apart in witness of a crowd of viewers and the Swiss national television, while the Lithuanian soil collected was used to plant a tree, brought to Locarno by Zita Tallat-Kelpšaitė, publisher of *JŪRA MOPE SEA* magazine from her homeland in Lithuania.

The castle bastion officially opened an exhibition of the Italian artist Alberto di Fabio. Other halls showcase the architectural photography exhibition of the Swiss photographer Luca Ferrario, as well as the paintings of the Bulgarian artist Doncho Donchev, Lithuanian Irma Leščinskaitė and Zita Tallat-Kelpšaitė.



跨越 500年 历史河流的 创作之桥

Jolė Jūraitė

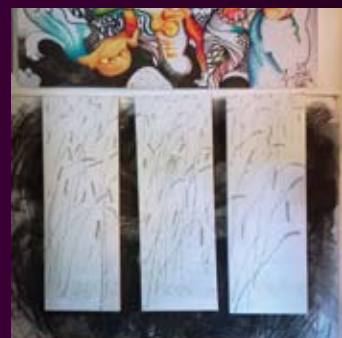
在瑞士洛迦诺市的 il Rivellino Leonardo da Vinci 艺术画廊举办的立陶宛建国100周年纪念活动正式结束。同时，2019年将致力于意大利世界天才——达·芬奇500周年纪念日。



立陶宛建国100周年纪念活动于去年8月开始，由一大批立陶宛艺术家和文化人士参加，并在瑞士洛迦诺市的 il Rivellino Leonardo da Vinci 艺术画廊举行了正式仪式。这个日期已经被洛迦诺十日照片书籍所纪念，其中包括Antanas Sutkus和其他摄影艺术家的作品，由 Arminio 和 Paolo 倡议出版，他们是拥有 il Rivellino 画廊的兄弟。（这些活动已在 JŪRA MOPE SEA杂志的2018年第3-4和第6期中详细介绍过。）

城堡的堡垒之一，由 Leonardo da Vinci 设计，主持 Il Rivellino 艺术画廊，展示了立陶宛艺术家 Jolita Vaitkutė 的艺术装置，其中包括独立立陶宛的第一批签署者，整整一年。

今年5月2日庆祝另一个重要的日子——世界天才莱昂纳多·达·芬奇的逝世周年纪念——立陶宛签署国的安排，在观众和瑞士国家电视台的瞩目中被尊重，而立陶宛人收集的土壤被用来种植一棵树，由它在立陶宛的家乡 JŪRA MOPE SEA 杂志的出版者 Zita Tallat-Kelpšaitė 带到洛迦诺。



城堡堡垒正式开放了意大利艺术家 Alberto di Fabio 的展览。其他展厅展示了瑞士摄影师 Luca Ferrario 的建筑摄影展，以及保加利亚艺术家 Doncho Donchev、立陶宛 Irma Leščinskaitė 和 Zita Tallat-Kelpšaitė 的画作。

展览的开幕式上，维也纳大学音乐学博士 Pietro Bianchi 教授举办了一场音乐会，他的音乐学家来自瑞士，并演奏了一种古老乐器——Hurdy-gurdy，也被称为Ghironda（意大利语）或Drehleier（德语），作为由莱昂纳多·达·芬奇自己建造的一个副本。Bianchi 于1975年根据所有剩余的图纸制作了该乐器的副本。Pietro Bianchi 伴随着Hurdy-gurdy，从十五世纪开始演奏了一首民谣La fia d'un pastur，讲述了母系制度结束的故事。在启动了另一首意大利民歌“Bella Ciao”，这首歌在战争期间成为了反法西斯的赞美诗，该活动的所有参与者都加入了教授的活动，各国代表聚集在由莱昂纳多·达·芬奇设计的堡垒。

Franca 和 Arno Antognini 是 Pasticceria Marnin 的所有者，自1852年以来一直是瑞士烹饪传统的追随者，以其独特的手工烘焙而闻名，其食谱和技巧传承下来，让客人们惊叹于一件烹饪艺术，其中包括城堡堡垒和著名的瑞士建筑师 Mario Botta 的建筑。

该活动的作者和组织者——Arminio 和 Paolo Scioli——以及意大利策展人兼主任 Margherita Ferry，对于成功实施在五十世纪的时间河流上建立创作桥梁的机会非常满意，在另一方面连接不朽天才莱昂纳多·达·芬奇作品的记忆和当代艺术家的作品、思想和感情。



TransLogistica

23rd Kazakhstan International
Transport & Logistics
Exhibition

18-20 September 2019
Almaty, Kazakhstan

Find out more at
www.transitkazakhstan.kz

OFFICIAL SUPPORT:



Ministry of Investment
and Development of
the Republic of Kazakhstan



КАЗАПО



Tel.: +7 727 258 34 34
E-mail: power@iteca.kz



CEO Betty Chen

Ms. Chen is exploring the future of China's global economy and carrying out in-depth practice

OVERSEAS SHARING COMMUNICATION CHINA

www.osec.ebizchina.net

Our business scope contains:

- I. Business Interpretation/ Translation
- II. Chinese/English Website Construction
- III. Chinese/English E-Media
- IV. Chinese/English E-Education
- V. Chinese/English E-Cooperation

Contact Us

USA

Email: newyork@ebizchina.net

China - Shanghai

Email: shanghai@ebizchina.net

China - Dalian

Email: dalian@ebizchina.net



ЗНАКИ И СЛОВА

В этом году мы отмечаем несколько годовщин, связанных с морем или с морской деятельностью. Международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA, истоки которого уходят в 1935 год, несколько раз реанимированный и окончательно возрожденный в 1999-м, отмечает свое 20-летие. Такой же юбилей отмечает и частная стивидорная компания KLASCO, образовавшаяся на базе Клайпедского торгового порта. Другая, решительно растущая портовая стивидорная компания – Клайпедский контейнерный терминал – отмечает 25-летие. Яхтсмены Литвы празднуют 30-летие перехода через Атлантику трех яхт – «Lietuva», «Audra» и «Dailė». Распространитель и ревнитель морской культуры – Литовский морской музей – встречает свое 40-летие. Старейшая действующая в Литве судостроительная компания – АО «Vakarų laivų gamykla» – в начале года отметила 50-летие. В 60-й раз празднуется возрожденный и без перерывов проводимый Праздник моря. В связи с этим в памяти всплывает, что с первого Дня моря, который отмечался как государственный праздник Литвы, прошло 85 лет.

Историки утверждают, что первые знаки Литвы, позиционирующей себя как морское государство или хотя бы как страна, стремящаяся стать таковой, появились гораздо раньше – уже в XVIII–XIX веках, начале XX века и в его конце.

Много значимых знаков в морской истории Литвы оставил период с 1934 до 1939 года. Быть может, потому, что национальный морской патриотизм пробуждали и геополитические мотивы, и предчувствие надвигающейся угрозы. Как довольно-таки быстро выяснилось, это предчувствие не было безосновательным – пробившиеся в Европе ростки фашизма выросли в грозный баобаб. Так что решительные шаги Литвы той поры по направлению к морю, огненные и воодушевляющие слова вождя нации Президента Антанаса Сметоны, произнесенные в Клайпедке и Швянтойи, клятвы Морю словно готовили мужчин и женщин Литвы к долгой борьбе, подбадривали их. Мужчины не замедлили приступить к созданию национального флота, а женщины, по инициативе представительниц каунасской интеллигенции, сплотившиеся в Союз женщин Литвы по содействию национальному флоту принялись активно знакомить общественность с морем и его значением для края, собирать пожертвования на учреждение литовского флота. Организация поддерживала морских скаутов и молодых людей, изучающих мореходное дело, внесла весомый вклад в издание журнала «Jūra» («Море»), начатое в 1935 году Союзом моряков Литвы. Союз женщин Литвы по содействию национальному флоту собрал средства и купил яхту для тренировок яхтсменов страны и обучения молодежи хождению под парусами. К сожалению, участь яхты «Vidus» была трагичной. Она, как и другие морские надежды Литвы, разбилась у ворот порта.

Такими знаками – большими и крохотными – был отмечен фарватер к воротам порта, через которые Литва должна была выйти в широкий мир.

Однако этим устремлениям не суждено было исполниться – в 1939-м в Клайпедке появились знаки свастики и речь фюрера с балкона театра. А затем ворвавшийся с серпом и молотом коммунизм рьяно резал и бил все национальные устремления.

Спустя несколько десятилетий, в 1989-м, литовские яхты были уже прочнее, яхтсмены подготовлены более профессионально или, может, были более отважными, ибо вышли за ворота порта и, подняв в то время еще нелегальный литовский Триколор, дошли до причалов нью-йоркского порта, где их ждали соотечественники, стосковавшиеся по живым новостям с родины, пробуждающейся к Независимости. Яхтсмены доставили для них множество писем и впервые после пятидесятилетнего перерыва возродившийся журнал «Jūra», выпущенный в Клайпедке в трудных условиях экономической блокады, осуществляемой тогдашним Советским Союзом.

На заре Возрождения были возвращены к жизни и идеи Союза женщин Литвы по содействию национальному флоту. Их из забвения поднимали активные клайпедчанки, примкнувшие к подготовке перехода литовских яхт через Атлантику. Все это вспомнилось во время празднования тридцатилетия этого плавания.

Почти в это же время были пробуждены и иные воспоминания. Во время проведенного НАТО в Балтийском море международного про-

екта по поиску и обезвреживанию мин в водах Литвы и Латвии, в ходе операции «Open Spirit 2019», которой руководили Военно-морские силы Литвы, было обнаружено и обезврежено свыше десятка морских мин. Были они найдены и на основном фарватере, ведущем в Клайпедский порт.

Во время Первой мировой войны, в 1914–1918 годах, в Балтийском море было установлено свыше 55 тысяч морских мин, возраст которых теперь уже превышает сто лет. В годы Второй мировой войны, с начала которой в этом году исполняется 80 лет, знаков смерти появилось почти вдвое больше – 95 тысяч морских мин и 16 тысяч прочих объектов. Невзирая на многолетние международные усилия по освобождению Балтики от таящихся на дне призраков смерти, согласно предположениям, в море их еще осталось свыше 80 тысяч. Таких незаживающих ран немало не только в Балтийском, но и в Северном и других морях.

Эти знаки двух мировых войн.

Сегодняшний мир живет в не меньшем напряжении, чем восемьдесят или тридцать лет назад, когда в Литве взвились первые флаги свободы.

Чем мы закаливаем свою отвагу и укрепляем дух, защищаясь от предчувствия современных угроз? Какие знаки пытаемся упрочить?

Организаторы всемирной выставки EXPO 2020 провозгласили тему: «Объединяя умы, создаем будущее». Что может быть позитивнее, чем, объединив умы, мудрость, лучшие идеи и самые трудолюбивые руки, создавать спокойное, безопасное и устойчивое будущее планеты? Мир откликнулся на это воззвание. Во всемирной выставке, которая осенью будущего года откроется в Арабских Эмиратах и продлится полгода, со своими идеями будущего намерены участвовать свыше 180 государств, включая и Литву, которая в настоящее время выбирает лучший имидж презентации страны, предложенный ее художниками.

Однако иногда кажется, что в сегодняшней политике и жизни присутствует больше слов, чем знаков. Может, поток слов, изрекаемый всевозможными способами и средствами современными деятелями, во что бы то ни стало стремящимися оказаться у руля большой и малой политики, их помпезные и нереальные обещания также являются своеобразной защитой от реальности, в которой на дно моря погружаются лодки, переполненные рвущимися в Европу беженцами, пылают вековые храмы, под руинами исчезает существовавшее тысячелетия историческое наследие культуры и искусства, а на кнопку запуска ядерных ракет нацелен палец безумия, с нетерпением жаждущий нажать на нее?

Может, от этих предчувствий и страхов мы защищаемся словами?

Наиболее чутко на предчувствия человечества реагирует искусство. Оно предугадывает, отражает, интерпретирует и своеобразно трансформирует реальность. Оно иной раз суровыми средствами высказывает правду, которая жалит и ранит, но все-таки манит. Может, поэтому украинский народ, устав от внутренней и внешней войны, ложных пророков и лживых обещаний, выбрал своим президентом актера, который играет президента, режущего суровую правду.

В Литве нас тоже манит театр. На международном театральном фестивале, который длится в Клайпедке почти месяц, он даже в разгар выборов Президента и Европарламента приковывает внимание. На всех площадках драматического театра ежедневно идет показ нескольких спектаклей, толпы зрителей и более полусотни ищущих таланты продюсеров, прибывших из разных стран мира, углубляются в реальность, трансформированную знаками искусства.

Действительная реальность с нерешенными вопросами Brexit, миграции, терроризма, изменения климата, войны и мира, а также множество других проблем ждут за дверью. Мировая публика в Большом театре политики ждет выступлений нового Европарламента и избранных в нескольких странах новых президентов и унаследовавших престолы властителей.

Искренне ваша -

Zita Tallat-Klaipaitė,

издатель журнала JŪRA MOPE SEA с 1999 г.



ŽENKLAI IR ŽODŽIAI

Šiemet minime bent keletą jūros ar su jūrine veikla susijusių sukakčių. Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA, kurio ištakos siekia 1935 m., kelis kartus gaivintas ir galutinai atgimęs 1999-aisiais, švenčia 20 metų jubiliejų. Tokią pat sukaktį mini ir buvusio Klaipėdos prekybos uosto bazėje susikūrusi privati krovos kompanija KLASCO. Kita, ryžtingai auganti uosto krovos kompanija – Klaipėdos konteinerių terminalas – švenčia 25 metų sukaktį. Lietuvos buruotojai mini trijų jachtų – „Lietuvos“, „Audros“ ir „Dailės“ – žygio per Atlantą 30-metį. Jūrinės kultūros nešėjas ir puoselėtojas – Lietuvos jūrų muziejus – švenčia 40 metų sukaktį. Ilgiausiai Lietuvoje veikianči laivų statybos bendrovė – Vakarų laivų gamykla – metų pradžioje paminėjo 50-mečio jubiliejų. 60-ąjį kartą švenčiama atgimusi ir be pertraukų rengiama Jūros šventė. Ta proga prisimenama, kad nuo pirmosios Jūros dienos, kuri labai iškilmingai buvo švęsta kaip Lietuvos valstybinė šventė, praėjo 85 metai.



Istorikai teigia, kad pirmieji Lietuvos, kaip jūrų valstybe save pozicijuojančios ar bent siekiančios tokia tapti šalies, ženklai atsirado kur kas anksčiau – jau XVIII–XIX amžiuje, XX a. pradžioje ir jo pabaigoje.

Daug reikšmingų ženklų Lietuvos jūrinėje istorijoje paliko 1934–1939 m. Galbūt todėl, kad tautinį jūrinį patriotizmą žadino ir geopolitiniai motyvai, ir artėjančios grėsmės nuojauta. Kaip gana greitai paaiškėjo, ta nuojauta nebuvo be pagrindo – Europoje sudygę fašizmo daigai išaugo į grėsmingą baobabą. Tad ryžtingi to meto Lietuvos žingsniai jūros link, ugingi ir įkvepiantys tautos vado Prezidento Antano Smetonos žodžiai, pasakyti Klaipėdoje ir Šventojoje, priesaika Jūrai tarsi ruošė, drąsino Lietuvos vyrus bei moteris ilgai kovai. Vyrų suskato kurti tautinį laivyną, o moterų, Kauno inteligentių iniciatyva susibūrusios į Lietuvos moterų sąjungą tautiniam laivynui remti, ėmėsi aktyviai supažindinti visuomenę su jūra ir jos reikšme kraštui, rinkti aukas lietuviškam laivynui steigti. Organizacija rėmė jūrų skautus ir jūrininkystę studijuojančius jaunuolius, daug prisidėjo prie Lietuvos jūrininkų sąjungos 1935 m. pradėto žurnalo „Jūra“ leidybos. Lietuvos moterų sąjunga tautiniam laivynui remti surinko lėšų ir nupirko jachtą, kurioje galėtų treniruotis šalies buruotojai ir mokyti buruotavimą. Deja, jachtos „Budys“ likimas buvo tragiškas. Ji, kaip ir kitos Lietuvos jūrinės vilts, sudužo prie jūros vartų.

Tokiais – dideliais ir mažyčiais – ženklais žymėtas farvateris link jūros vartų, pro kuriuos Lietuva turėjo išeiti į platųjį pasaulį.

Tačiau šiems siekiams nebuvo lemta išsipildyti – 1939-aisiais Klaipėdoje pasirodė svastikos ženklai ir Fiurerio žodžiai iš teatro balkono. O paskui su kūju bei pjautuvu įsiveržęs komunizmas uoliai plovė ir daužė visus tautinius siekius.

Po kelių dešimtmečių, 1989-aisiais Lietuvos jachtos jau buvo tvirtesnės, buruotojai profesionaliau pasirengę ir gal drąsesni, nes išplaukę pro jūros vartus ir iškėlę tuo metu dar nelegalią Lietuvos vėliavą pasiekė Niujorko uosto krantinę, kur jų laukė gyvų žinių iš Nepriklausomybei bundančios tėvynės išsilgę tautiečiai. Buruotojai jiems nugabeno daugybę laiškų ir pirmą kartą po penkiasdešimties metų pertraukos atgimusį žurnalą „Jūra“, Klaipėdoje išleistą sunkiomis, tuometinės Tarybų Sąjungos vykdomos ekonominės blokados sąlygomis.

Atgimimo priešaušryje gaivintos ir Lietuvos moterų sąjungos tautiniam laivynui remti idėjos. Jas iš užmaršties kėlė aktyvios klaipėdietės, prisidėjusios prie Lietuvos jachtų žygio per Atlantą pasirengimo. Visa tai prisiminta minint šio žygio trisdešimtmetį.

Beveik tuo pat metu pažadinti ir kitokie prisiminimai. Baltijos jūroje NATO vykdomame tarptautiniame minų paieškos ir nukenksminimo projekte Lietuvos ir Latvijos vandenynse, operacijoje „Open Spirit 2019“, kuriai vadovavo Lietuvos karinės jūrų pajėgos, aptikta ir nukenksminti keliolika jūrinių minų. Jų būta ir pagrindiniame laivakelyje, vedančiame į Klaipėdos uostą.

Per Pirmąjį pasaulinį karą, 1914–1918 m., jūrinių minų, kurių amžius jau perkopė šimtmetį, Baltijos jūroje buvo padėta daugiau nei 55 tūkstančiai. Antrojo pasaulinio karo, nuo kurio pradžios šiemet sukanka 80 metų, mirties ženklų beveik dukart daugiau – 95 tūkstančiai jūrinių minų ir 16 tūkstančių kitų objektų. Nepaisant ilgamečių tarptautinių pastangų išlaisvinti Baltiją iš dugne tūnančių mirties šmėklų, spėjama, kad jų vandenyje vis dar tebėra maždaug 80 tūkstančių. Tokių negyjančių žaidimų apstu ne tik Baltijos, bet ir Šiaurės bei kitose jūrose.

Tai dviejų pasaulinių karų ženklai.

Šių dienų pasaulis gyvena ne mažesnėje įtampoje nei prieš aštuoniasdešimt ar trisdešimt, kai Lietuvoje ėmė kilti pirmosios laisvės vėliavos, metų.

Kuo grūdiname savo drąsą ir stipriname dvasią gindamiesi nuo nūdienos grėsmių nuojautos? Kokius ženklus bandome įtvirtinti?

Pasaulinės parodos EXPO 2020 organizatoriai paskelbė temą: „Sujunkime protus, kurkime ateitį.“ Kas gali būti pozityviau, kaip sujungus protą, išmintį, geriausias idėjas ir darbščiausias rankas, kurti ramią, saugią ir tvarią planetos ateitį. Pasaulis atsišaukė į šį kvietimą. Kitų metų rudenį Jungtiniuose Arabų Emyratuose prasidėsiančioje ir pusę metų vyksiančioje pasaulinėje parodoje su ateities idėjomis ketina dalyvauti daugiau kaip 180 valstybių, įskaitant ir Lietuvą, kuri šiuo metu renkasi geriausią jos menininkų pasiūlytą šalies reprezentavimo įvaizdį.

Tačiau kartais atrodo, kad šiandienos politikoje ir gyvenime daugiau nei ženklų yra žodžių. Gal dabartinių veikėjų, žūtbut siekiančių atsiderinti prie didžiosios ir mažesnės politikos vairo, įvairiais būdais ir priemonėmis paleidžiamas žodžių srautas, pompastiški ir nerealiūs pažadai taip pat yra savotiška gynyba nuo realybės, kurioje į jūros dugną grimzta Europos besiveržiančių pabėgėlių perpildytos valty, liepsnoja šimtametės šventovės, po griuvėsiais dingsta tūkstantmečius gyvavęs istorinis kultūros ir meno paveldas, o ant branduolinių raketų paleidimo mygtuko uždėtas jį paspausti nekantraujantis Beprotybės pirštas?

Gal nuo šių nuojautų ir baimių ginamės žodžiais?

Jautriausiai į žmonijos nuojautas visuomet reaguoja menas. Jis nuspėja, atspindi, interpretuoja ir savotiškai transformuoja realybę. Jis kartais drastiškomis priemonėmis pasako tiesą, kuri žeidžia ir skaudina, bet vis dėlto traukia. Gal todėl Ukrainos tauta, pavargusi nuo vidinio ir išorinio karo, netikrų pranašų ir netikrų pažadų, savo prezidentu išsirinko aktorį, vaidinančią drastišką tiesą rėžiantį prezidentą.

Lietuvoje mus irgi vilioja teatras. Beveik mėnesį Klaipėdoje vykstantis tarptautinis teatro festivalis net Europos Parlamento ir Lietuvos Prezidento rinkimų įkarštyje kausto dėmesį. Visose Dramos teatro erdvėse kasdien rodoma po kelis spektaklius, minios žiūrovų ir daugiau nei pusšimtis talentų ieškančių prodiuserių, atvykusių iš įvairių pasaulio šalių, gilina sielą į meno ženklais transformuotą realybę.

Tikroji realybė su neišspręstais „Brexit“, migracijos, terorizmo, klimato kaitos, karo ir taikos bei daugybe kitų klausimų laukia už durų. Pasaulio publika Didžiąjame politikos teatre laukia naujojo Europos Parlamento ir keliose šalyse išrinktų naujų prezidentų bei sostus paveldėjusių valdovų pasirodymų.

Nuoširdžiai Jūsų,
Zita Tallat-Kelpšaitė,
žurnalo JŪRA MOPE SEA leidėja nuo 1999 m.



ЗНАКИ морского государства

В этом году мы отмечаем несколько годовщин, связанных с морем или с морской деятельностью. Международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA, истоки которого уходят в 1935 год, несколько раз реанимированный и окончательно возрожденный в 1999-м, отмечает свое 20-летие. Такой же юбилей отмечает и частная стивидорная компания KLASCO, образовавшаяся на базе Клайпедского торгового порта. Другая, решительно растущая портовая стивидорная компания – Клайпедский контейнерный терминал – отмечает 25-летие. Яхтсмены Литвы празднуют 30-летие перехода через Атлантику трех яхт – «Lietuva», «Audra» и «Dailė». Распространитель и ревнитель морской культуры – Литовский морской музей – встречает свое 40-летие. Старейшая действующая в Литве судостроительная компания – АО «Vakarų laivų gamykla» – отмечает 50-летний юбилей. 60-й раз празднуется возрожденный и без перерывов проводимый Праздник моря. В связи с этим в памяти всплывает, что с первого Дня моря, который отмечался как государственный праздник Литвы, прошло 85 лет.

Однако первые морские знаки появились в Литве гораздо раньше. Давайте попробуем на них взглянуть, опираясь на информацию, накопленную историком, музееведом, руководителем отдела истории судоходства Литовского морского музея Ромуалдасом Адомавичюсом.* В изданной Морским музеем хронике он пишет, что Клайпеда уже в XVIII–XIX в. была портом многочисленного парусного флота. Основанное в 1884 г. «Общество яхтсменов-клайпедчан» (Memeler Segel Verein) организовывало регаты рыбацких парусных лодок и другие морские праздники. Тогдашние праздники рыбаков и яхтсменов были символической основой, на которую позднее опирались организаторы первых праздников моря.

«Наше общество недостаточно понимает значение моря для нашего народа и государства», – говорилось в сообщении Литовского морского товарищества, учрежденного 25 марта 1925 г. В уставе товарищества основной целью было поставлено стремление «пробуждать и распространять в Литве осмысление значения моря и своего побережья, важности мореплавания и необходимости собственного флота для народа Литвы». Для его осуществления предусматривалось поощрение развития Клайпедского порта, морской торговли, рыболовства и водных видов спорта, познавательная и образовательная деятельность, издание научно-популярных печатных изданий о море, выпуск ежемесячного журнала «Jūra» («Море»).

Для достижения этих целей товарищество решило 2 августа 1925 г. организовать в Паланге Праздник моря. Организаторам праздника приветственную телеграмму из Каунаса прислал министр охраны края Теодорас Даугирдас, однако особого отголоска в Литве первая волна морской пропаганды не вызвала. Деятельность Литовского морского товарищества, не получив от государства поддержки и явного одобрения, в более широкое морское движение так и не развилась. Но знак, свидетельствующий о морских устремлениях Литвы, был водружен.



Потребовалось почти десятилетие, чтобы сформировалась потребность в морской политике, опирающаяся на экономические и культурные действия. В активизировавшейся в 1933–1934 годах пропаганде значения моря морские дела назывались уже частью стратегии государства. Важное место в этой стратегии заняло закрепление государственного Праздника моря и создание и издание журнала «Jūra». Таким простым и эффективным способом образы моря должны были проникнуть в сознание людей и пробудиться в нем в виде понимания Литвы как морского государства. Был у них и более глубокий, геополитический смысл.

Введение к празднованию большого Дня моря началось с отмеченного 22 июля Дня моря в порту Швянтойи. Целью этого мероприятия было привлечение внимания к быту рыбаков и их проблемам. Внимание к общине рыбаков Швянтойи проявил и Президент Литовской Республики Антанас Сметона и другие высокопоставленные лица страны, а их супруги вручили пособия семьям погибших рыбаков. К огромной толпе собравшихся Президент А. Сметона обратился поэтическими и прочувствованными словами о драме человека и моря, нелегком труде моряков и рыбаков.

«...Море является началом культуры, ее колыбелью. <...>Море дорого нам, ибо без моря мы не могли бы связаться со всем миром. Слава жаямтийцам, что они до сих пор не отступились от моря и сберегли его для нас. Мы должны любить и уважать рыбаков. Наше побережье должно быть заселено, заполнено, чтобы чужой песок не засыпал его. Мы должны позаботиться об этих жителях, создав фундамент, чтобы они решились сражаться еще храбрее, чтобы они видели, что за их спиной стоит весь народ и его опора».





Большой День моря начался в Клайпедке 11 августа. На клайпедском северном молу прошло эксклюзивное торжество – своеобразное обручение Литвы и моря.

Такое сравнение возможно не только ради обрядовых речей, в которых звучали обеты, напоминающие таинство брака. В культурной традиции христианства можно найти аналогии тесных отношений государства и моря, выражаемые в ритуалах. Такая традиция, в 1177 году закрепленная Папой римским Александром III, существует в Венеции. В качестве благодарности морю глава города ежегодно во время парада судов бросает в море кольцо со словами: «Перед лицом справедливого и вечного Бога я обручаюсь, море, с тобой».

Такой обряд обручения с Балтийским морем 10 февраля 1920 года возле Пуцка организовал и польский генерал Юзеф Халлер. Позднее, во время строительства порта Гдыня, поляки закрепили свои обеты морю.

Но пока что вернемся в 12 августа 1934 года, к церемонии торжеств первого государственного Праздника моря Литвы, во время которой была произнесена знаменитая программная речь Президента Литовской Республики Антанаса Сметоны, провозгласившая морскую стратегию страны.

К сожалению, ее претворение в жизнь, как и деятельность начавшего выходить в 1935 году первого в Литве маринистического журнала «Jūra», как и деятельность основанных 1 августа того же года Военно-морских сил Литвы, прервалась в 1939-м, после аннексии гитлеровской Германией Клайпедского края, а позднее начала Второй мировой войны.

Отмечая знаменательные морские даты, мы хотим обратить внимание наших современников на стремление довоенной Литвы создать сильное морское государство, устои которого прежде всего рождаются в душе, в сознании, мышлении его граждан и становятся осмысленными делами, оставляющими яркие следы в истории.

Юбилейные даты многозначительно совпали если не с новой эрой, как при смене императоров в Японии, то хотя бы с новым этапом политики и развития Литвы – выборами Президента Литвы.

В ходе предвыборной кампании журнал JŪRA MOPE SEA предложил еще кандидатам в президенты Литовской Республики написать свое видение морской стратегии Литвы, охватывающей срок полномочий президента и дальнейшую перспективу. Мы пообещали опубликовать речь



избранного Президента вместе с речью А. Сметоны, произнесенной в 1934 году. Разумеется, мы рискуем, возможно, и не дожидаться речи нового Президента. Но речь А.Сметоны, из которой можно многому научиться и сегодняшним политикам, мы публикуем в любом случае.

А может, избранный 26 мая 2019 года Президент Литвы все-таки решится «обручиться с морем»? И если он будет надлежащим образом исполнять брачные обеты, быть может, Литва в итоге станет не провинцией от сохи, на которую, не слишком разбираясь в морских делах, держат курс нынешние политики, а сильным морским государством?

**Публикация подготовлена с использованием исторических материалов Литовского морского музея.*





Jūrų valstybės ŽENKLAI

Šiomet minime bent keletą jūros ar su jūrine veikla susijusių sukakčių. Tarptautinis verslo žurnalas **JŪRA MOPE SEA**, kurio ištakos siekia 1935 metus, kelis kartus gaivintas ir galutinai atgimęs 1999-aisiais, švenčia 20 metų jubiliejų. Tokią pat sukaktį mini ir buvusio Klaipėdos prekybos uosto bazėje susikūrusi privati krovos kompanija **KLASCO**.

Kita, ryžtingai auganti uosto krovos kompanija – Klaipėdos konteinerių terminalas – švenčia 25 metų sukaktį. Lietuvos buriuotojai mini trijų jachtų – „Lietuvos“, „Audros“ ir „Dailės“ – žygio per Atlantą 30-meį. Jūrinės kultūros nešėjas ir puoselėtojas – Lietuvos jūrų muziejus – mini 40 metų sukaktį. Ilgiausiai Lietuvoje veikianti laivų statybos bendrovė – Vakarų laivų gamykla – metų pradžioje paminėjo 50-mečio jubiliejų. 60-ąjį kartą švenčiama atgimusi ir be pertraukų rengiama Jūros šventė. Ta proga prisimenama, kad nuo pirmosios Jūros dienos, kuri buvo švenčiama kaip Lietuvos valstybinė šventė, praėjo 85 metai.

Tačiau pirmieji jūriniai ženklai Lietuvoje atsirado kur kas anksčiau. Pabandykime į juos žvilgtelėti remdamiesi istoriko, muziejininko, Lietuvos jūrų muziejaus Laivybos istorijos skyriaus vadovo Romualdo Adomavičiaus sukaupta informacija.* Jūrų muziejaus išleistoje kronikoje jis rašo, kad Klaipėda jau XVIII–XIX a. buvo gausaus burlaivių laivyno uostas. 1884 m. įkurta „Klaipėdiečių buriuotojų draugija“ („Memeler Segel Verein“), organizuodavusi žvejų burvalčių regatas ir kitas jūrines šventes. Tuometės žvejų ir buriuotojų šventės buvo simbolinis pagrindas, į kurį vėliau rėmėsi pirmųjų jūros švenčių organizatoriai.

„Mūsų visuomenė nepakankamai supranta jūros reikšmę mūsų tautai ir valstybei“, – buvo sakoma Lietuvos jūros draugijos, įsteigtos 1925 m. kovo 25 d., pranešime. Draugijos įstatuose pagrindiniu tikslu iškeltas siekis „žadinti ir skleisti Lietuvoje supratimą apie jūros ir savojo pajūrio reikšmę, jūreivystės svarbą ir savojo laivyno būtiną reikalingumą Lietuvos tautai“. Jam įgyvendinti numatyta Klaipėdos uosto, jūrų prekybos plėtros, žuvininkystės ir vandens sporto skatinimas, pažintinė ir šviečiamoji veikla, mokslinių ir populiarųjų spaudinių apie jūrą, mėnesinio žurnalo „Jūra“ leidyba.

Siekdama šių tikslų, draugija nusprendė 1925 m. rugpjūčio 2 d. Palangoje organizuoti Jūros šventę. Šventės organizatoriams sveikinimo telegramą iš Kauno atsiuntė krašto apsaugos ministras Teodoras Daugirdas, tačiau didesnio atgarsio Lietuvoje pirmoji jūrinės propagandos banga nesulaukė. Lietuvos jūros draugijos veikla, nesulaukusi ir valstybės paramos bei aiškesnio pritarimo, neišsivystė į platesnį jūrinį sąjūdį. Bet ženklas, žymintis Lietuvos jūrines aspiracijas, buvo įbestas.

Prireikė beveik dešimtmečio, kad susiformuotų ekonominiais ir kultūriniais veiksmais paremtas jūrinės politikos poreikis. 1933–1934 m. suaktyvėjusioje jūros reikšmės propagandoje jūriniai reikalai buvo įvardijami kaip valstybinės strategijos dalis. Joje svarbią vietą užėmė valstybinės Jūros šventės įtvirtinimas ir jūrinio žurnalo „Jūra“ sukūrimas bei leidyba. Tokiu paprastu ir efektyviu būdu jūros vaizdiniai turėjo atsidurti žmonių sąmonė-



je ir joje pabusti Lietuvos, kaip jūrinės valstybės, supratimo pavidalu. Turėjo jie ir gilesnę – geopolitinę prasmę.

Didžiosios Jūros dienos šventės įvadas prasidėjo liepos 22-ąją Šventosios uoste. Šiuo renginiu norėta atkreipti dėmesį į žvejų buitį ir jų problemas. Šventosios žvejų bendruomenei dėmesį parodė ir Lietuvos Respublikos Prezidentas Antanas Smetona bei kiti aukšti Lietuvos valdžios pareigūnai, o jų žmonos teikė pašalpas žuvusių žvejų šeimoms. Į didžiulę susirinkusiųjų minią Prezidentas A. Smetona prabilo poetiškais ir jausmingais žodžiais apie žmogaus ir jūros dramą, sunkų jūrininkų bei žvejų darbą.

„...Jūra yra kultūros pradžia, jos lopšys. <...> Jūra mums brangi, nes be jūros negalėtumėme susisiekti su visu pasauliu. Garbė žemaičiams, kad iki šiol neatsitraukė nuo jūros ir ją mums išsaugojo. Mes turime mylėti ir gerbti žvejus. Mūsų pajūris turi būti apgyvendintas, pripildytas, kad svetimas smėlis jo neužpiltų. Mes turime susirūpinti šiais gyventojais, sudarydami pamatą, kad jie dar drąsiau kovoti pasiryžtų, kad jie matytų, kad už jų nugaros yra visa tauta ir jos parama.“

Didžioji Jūros diena Klaipėdoje prasidėjo rugpjūčio 11-ąją. Ant Klaipėdos šiaurinio molo vyko išskirtinės iškilmės – savotiška Lietuvos ir jūros santuoka.

Toks palyginimas įmanomas ne tik dėl apeiginių kalbų, kuriose skambėjo santuokos sakramentą primenantys pasižadėjimai. Krikščionybės kultūrinėje tradicijoje galima rasti ritualais išreiškiamą glaudžių valstybės ir jūros





santykių analogijų. Tokia tradicija, 1177 m. įtvirtinta popiežiaus Aleksandro III, gyvuoja Venecijoje. Kaip padėką jūrai miesto vadovas kasmet laivų parado metu meta į jūrą žiedą sakdamas: „Teisingo ir amžino dievo akivaizdoje aš vedu, Jūra, tave.“

Tokias vedybų apeigas su Baltijos jūra 1920 m. vasario 10 d. ties Pucku yra atlikęs ir Lenkijos generolas Jozefas Haleris. Vėliau, statydami Gdynės uostą, lenkai patvirtino savo pasižadėjimą jūrai.

Bet kol kas grįžkime į 1934-ųjų rugpjūčio 12-ąją, pirmosios valstybinės Lietuvos jūros šventės iškilnių ceremoniją, kurios metu buvo pasakyta garsioji programinė Lietuvos Respublikos Prezidento Antano Smetonos kalba, paskelbusi jūrinę šalies strategiją.

Deja, jos įgyvendinimas, kaip ir 1935 m. pradėto leisti pirmojo Lietuvoje marinistinio žurnalo „Jūra“ bei tų pačių metų rugpjūčio 1 d. įkurtų Lietuvos karinių jūrų pajėgų veikla, nutrūko 1939-aisiais, hitlerinei Vokietijai aneksavus Klaipėdos kraštą, o vėliau prasi-dėjus Antrajam pasauliniam karui.

Minėdami reikšmingas jūrinės datas, norime atkreipti šiądienos žmonių dėmesį į prieškarinės Lietuvos siekius sukurti tvirtą jūrinę valstybę, kurios pradai pirmiausia gimsta jos piliečių dvasioje, sąmonėje, mąstyme ir tampa prasmingais darbais, paliekančiais istorijoje ryškius ženklus.

Jubiliejinės datos reikšmingai sutapo jeigu ne su nauja era, kaip Japonijoje keičiantis imperatoriams, tai bent su nauju Lietuvos politikos ir vystymosi etapu – Lietuvos Respublikos prezidento rinkimais.

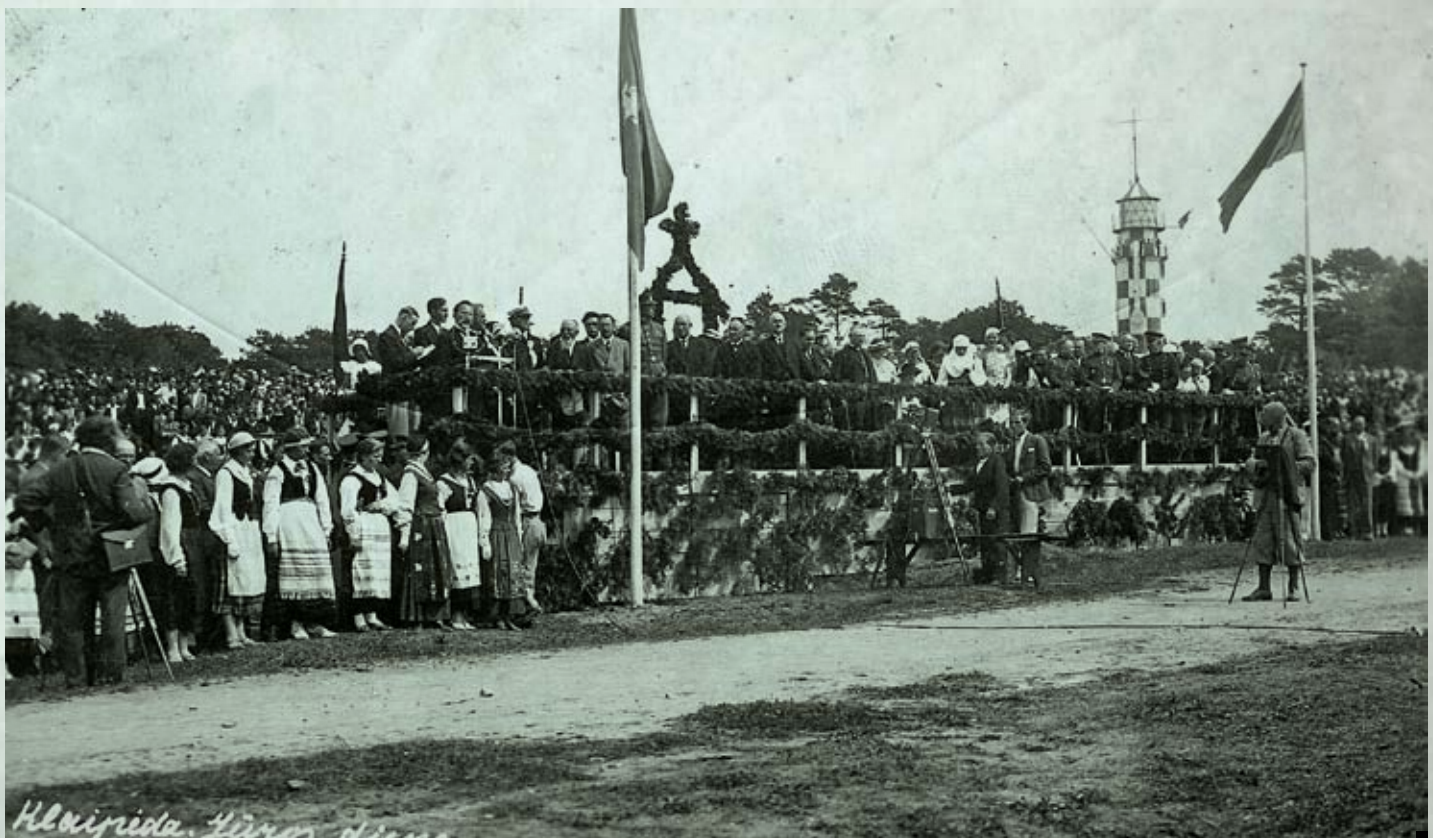
Rinkiminės kampanijos metu žurnalas JŪRA MOPE SEA pasiūlė dar esant



kandidatams į Lietuvos Respublikos prezidentus parašyti Lietuvos jūrinės strategijos viziją, apimančią prezidentavimo kadenciją ir tolesnę perspektyvą. Pasižadėjome išspausdinti išrinktojo Prezidento kalbą kartu su 1934 m. pasakyta Prezidento A. Smetonos kalba. Žinoma, galbūt rizikuojame nesulaukti naujojo Prezidento kalbos. Bet A. Smetonos kalbą, iš kurios yra ko pasimokyti ir dabartiniams politikams, mes bet kokių atveju spausdiname.

O gal 2019 m. gegužės 26 d. išrinktas Lietuvos Prezidentas vis dėl to ryžtųsi „vesti Jūrą“? Ir jeigu jis deramai vykdytų santuokos įžadus, galbūt Lietuva galiausiai taptų ne žagrės provincija, į kurią, nelabai suvokdami jūrinių reikalų, vairuoja dabartiniai politikai, o stipria jūrų valstybe?

* Publikacija parengta naudojantis Lietuvos jūrų muziejaus istorine medžiaga.



Klaipėda. Jūros diena



Речь Президента Литвы Антанаса Сметоны, произнесенная на первом всеобщем Дне моря 12 августа 1934 года в Клайпеде

...Не было в возродившейся Литве такого часа, как этот, в который мы живем сейчас. Огромные толпы стоят собравшиеся в этом месте нашего Балтийского побережья, где наш возродившийся народ свободно общается со всем миром, где идет обмен благ нашего края с благами других народов. Эти усердно сплоченные толпы привела сюда единая цель – заявить всем, что литовцы чувствуют и понимают важность моря для свободы своей родины, что они будут беречь и защищать право на свое море, насколько только смогут. Первый такой величественный праздник в свободной Литве, он останется в нашей памяти, останется и в истории нашего народа.

От Балтийского моря до Черного моря простиралась в старину Литовская Империя. Тем, что она такая была, мы гордимся. Литовцы защищали морские побережья, но не сумели уберечь свое право на море, не нашли в себе силы ни чтобы создать свой флот, ни чтобы образовать свою свободную торговлю. Из-за того, что это им не удалось, быть может, и исчезла ее огромная Империя и едва сохранилась сама нация, расколота, истерзанная.

Сегодня мы понимаем свои прошлые ошибки, а может, и грехи, и хотим их исправить, хотим покаяться. Литовцы ныне не пожалеют никаких жертв, дабы сберечь и защищать свое право на море. Только около ста километров протяженностью морское побережье у них и имеется, только один Клайпедский порт, но большим владеть они и не стремятся, но завидуют своим соседям, владеющим гораздо большим морским побережьем и намного лучше оснащенными портами, довольствуясь имеющимся, они хотят дружно жить со всеми своими соседями. Мы нигде никому не преграждаем дорогу к морю, все соседи со всеми удобствами добираются до него во всех направлениях.

Если бы кто-нибудь покушался сузить наше побережье или захватить наш единственный порт, то он покушался бы поработить всю Литву. Она стала бы рабом, для ее торговли ставились бы самые сложные условия и, по всей вероятности, она была бы вычеркнута из рядов свободных государств. Предполагая такое, мы очень дорожим своим побережьем.

С незапамятных времен, еще в седую старину, которая ни в какие летописи не записана, литовские племена и их сородичи, латыши и пруссы, поселились на берегу Балтики. Так что наше право на море исходит из древней старины, мы являемся истинными вотчинниками моря. И когда бородастые мужи, как приплывших издали галиндов называет наша песня, выбравшись из моря, грабили и истребляли наше спокойное побережье, когда обрушивались на него и столетиями терзали ордена крестоносцев и меченосцев, то наши пращуры не поддавались тем захватчикам и своей кровью и жизнями защищали и защитили свое вотчинное право. Борьба наших предков за свободу Балтийского восточного побережья – это кровавая драма, записанная хронистами, нашими курганами засвидетельствованная. Читайте ее и следите, увидите, сколь страшна и ужасна была она! Погибли в неравной борьбе наши сородичи-пруссы и уступили землю своих отцов жестоким пришельцам. Лишь небольшой край моря, доставшийся возрожденной Литве, был удержан нашими древними героями-богатырями. Благодаря им Балтийское море стало для нас вновь доступным, стало легким для нашего народа, которыми можно свободно дышать, стало дорогой, по которой можно общаться со всем миром. Из этого наследия исходит наш долг прочно закрепиться на море и бдительно его охранять, защищать Клайпедский порт как окно, через которое лучше виден свет, как ворота, через которые все пути свободны.

Как в старину ордена меченосцев и крестоносцев волновало не Христово Евангелие и не свет христианской науки (они ведь притворялись,

что их распространяют), а лишь поработить этот край, людей и пользоваться их богатством, так и теперь восточным искателям пространства хочется насильственным путем разжиться чужими землями. Как в старину эти ордена искали сочувствия для своих хищнических походов в могущественном Риме всяческими ложными рассказами о прибалтийских народах, так теперь их потомки в поисках здесь пространства для себя стараются фальсифицированной наукой доказать цивилизованному миру, что литовского рода в древности не было ни в Клайпедском крае, ни вообще на восточном побережье. Неправдой свет пройдешь, да назад не веротишься. Понимая весомость этой литовской поговорки, мы должны правдой бороться против лжи, должны в свете истинной науки показать цивилизованному миру, что литовский народ на этом морском побережье жил с глубокой древности, что не мы, а они, искатели просторов, являются здесь пришлыми.

Клайпедчане и другие ветви литовского рода, читайте древние летописи и убедитесь, что распространяемые сегодня сведения о вас являются опорочиванием вашего доброго имени – вы не пришельцы, а дети своей земли с глубокой старины. Как ваш сородич Натангас Генрикас Монте героически защищал свободу вашего края от ордена, так и вы защищайте от искателей просторов свою автономию, вам Литвой предоставленную, бдите, чтобы ее основ они не подрывали своими коварными походами. Вся Литва вам поможет, заботясь о вашем материальном и духовном благополучии. Только будьте ей верны, как были, общаясь со всем литовским народом.

В этот необыкновенный торжественный день пусть будет нашим общим обещанием и клятвой Всевышнему перед лицом моря, вечно волнующегося и пенящегося, шумом и штормами поющего песнь славы тем, кто его не боится, но его любит, – пусть будет клятвой, что мы умеем не только им любоваться и восхищаться, но что мы способны и пожертвовать своей жизнью. И, как я уже упоминал вначале, у нас нет и ста километров морского побережья, так что чем меньше его у нас, тем больше мы обязаны его ценить. А как лучше мы можем что-либо ценить, если не своим заботливым трудом? Давайте же общими усилиями народа повышать благосостояние прибрежного жителя, чтобы все были в достатке и разбогатели светлым народным сознанием. Кто порасторопнее, вперед на толоку, трудиться на благо восточного побережья.

Свое право на море мы сможем защитить настолько, насколько будем сильны на суше, насколько своим трудолюбием и умением сплотиться вокруг руководства проявим себя в соперничестве наций, насколько сумеем понять и укрепить весь быт края. Ценим море, радуясь его путями и гордясь Клайпедским краем, не следует забывать о Вильнюсском крае. Ведь и в Вильнюсском крае есть наши сородичи, той же крови, того же духа и истории, что и весь наш народ. Итак, клянясь никогда не покидать море, мы видим перед собой Вильнюс и Клайпеду. Наша Клайпедка и наш Вильнюс. Все побережье орошено кровью наших предков, этого мы не забудем, будем следовать по их стопам и в трудный час не отступим, потому и победим. Этот многочисленный съезд со всей Литвы не является лишь любопытством увидеть море, но является величайшей решимостью работать и так жить, чтобы вся Литва сумела закрепиться на море. Наше море, мы его никому и никогда не отдадим. Такое наше обещание должно быть выполнено. День моря пусть напоминает об этом всем.

*Речь вождя нации А. Сметоны. *Lietuwos Keleivis*
14 августа 1934 г., № 186, с. 1.



Lietuvos Prezidento Antano Smetonos kalba, pasakyta per pirmąją visuotiną Jūros dieną 1934 m. rugpjūčio 12 d. Klaipėdoje

...Nėra buvę atgimusiame Lietuvoje tokios valandos, kaip šitoji, kurią dabar gyvename. Minių minios stovi susirinkusios toje mūsų Baltijos pajūrio vietoje, kur mūsų atgijusi tauta laisvai bendrauja su visu pasauliu, kur eina mūsų krašto gėrybių mainai su kitų tautų gėrybėmis. Tas tvarkingai suburtas minias atvedė čionai vieningas tikslas pareikšti visiems, kad lietuviai atjaučia ir supranta jūros svarbą savo tėvynės laisvei, kad jie savo jūros teisę saugos ir gins, kiek tik galės. Pirmą tokia didinga šventė laisvoje Lietuvoje, ji paliks mūsų atmintyje, paliks ir mūsų tautos istorijoje.

Nuo Baltijos jūros ligi Juodųjų marių ėjo senovėje Lietuvos Imperija. Kad ji tokia buvo, mes didžiuojamės. Lietuviai gynė pajūrius, bet neįveikė išsaugoti savo teisės jūroje, neįstengė sukurti nei savo laivyno, nei sudaryti savos laisvos prekybos. Kad tatai jiems nepavyko, tai gal dėl to dingo jos didžiulė Imperija ir vos išliko pati tauta, suskaldyta, nukamuota.

Šiandien mes suprantame savo praeities klaidas, o gal ir nuodėmes, ir norime jas taisyti, norime atgailėti. Lietuviai dabar nesigailės jokių aukų saugoti ir ginti savo jūros teisei. Tik arti šimto kilometro ilgumo jie turi pajūrio, tik vieną Klaipėdos uostą, bet daugiau ir nesiekia turėti, nepavydi savo kaimynams, daug daugiau turintiems ir jūros pakraščio, ir daug geriau įtaisytų uostų. Tenkindamiesi kuo turi, jie nori draugiškai gyventi su visais savo kaimynais. Niekur niekam neužstojam jūros kelio, visi kaimynai ją kuo patogiau pasiekia visomis linkmėmis.

Jei kas kėsintųsi siaurinti mūsų jūros pakraštį ar užgrobti mūsų vienintelį uostą, tai kėsintųsi pavergti visą Lietuvą. Jis būtų vergas, jo prekybai būtų statomos sunkiausios sąlygos ir veikiai būtų išbrauktas iš laisvųjų valstybių tarpo. Šitą manydami, mes labai branginame savo pajūrį.

Iš neatmenamo meto, dar žiloje senovėje, kurios joks raštas nėra užrašęs, lietuvių padermė ir jų giminaičiai, latviai ir prūsai, yra įsikūrę Baltijos pajūryje. Taigi mūsų jūros teisė eina iš senų senovės, mes esame tikrieji jūros tėvonys. Ir kai vyrai barzdoti, kaip iš tolo atplaukusius galindus vadina mūsų daina, iš jūros iškopę plėšė ir žudė mūsų ramųjį pajūrį, kai puolė jį ir šimtmečiais kamavo kryžiuočių ir kalavijuočių ordinai, tai mūsų proseniai nepasidavė tiems grobuonims ir savo krauju, ir savo gyvybe gynė ir apgynė savo tėvonių teisę. Mūsų protėvių kova dėl Baltijos pajūrio laisvės yra kruvina drama, kronistų užrašyta, mūsų piliakalnių paliudyta. Skaitykite ją ir sekite, pamatysite, kokios būta jos baisios, kokios šiurpulingos! Žuvo nelygioje kovoje mūsų giminaičiai prūsai ir užleido savo tėvų žemę žiauriesiems atėjūnams, tik neilgas jūros pakraštys, tekęs atgimusiai Lietuvai, buvo atlaikytas mūsų senovės didvyrių karžygių. Jų dėka mums tapo Baltijos jūra vėl prieinama, tapo mūsų tautai plaučiais, kuriais gali sveika laisvai kvėpuoti, tapo keliu, kuriuo gali bendrauti su visu pasauliu. Iš to palikimo eina mums pareiga kietai įsitvirtinti prie jūros ir budriai ją saugoti, ginti Klaipėdos uostą kaip langą, pro kurį geriau įmatoma šviesa, kaip vartus, pro kuriuos visi keliai laisvi.

Kaip senovėje kalavijuočių ir kryžiuočių ordinams ne Kristaus evangelija ir ne krikščionių mokslo šviesa Pabaltijyje rūpėjo (jie tik buvo apsimitę ją skleidžiant), o tik šio krašto žmones pavergti ir jų turtą naudoti, taip ir dabar Rytų erdvės ieškotojams magą smurtu pralobti svetimomis žemėmis. Kaip senovėje tie ordinai ieškojo savo plėšriems žygiams užuojautos galingoje Romoje visokiais neteisingsiais pasakojimais apie Pabaltijo tautas, taip dabar jų palikuonys, ieškodami čia sau erdvės, stengiasi falsifikuotu mokslu civilizuotam pasauliui įrodyti, kad lietuvių giminės senovėje nėra buvę nei Klaipėdos krašte, nei iš viso pajūryje. Netiesa toli galima nueiti, bet nebegalima grįžti. Išmanydami to lietuvių priežodžio svorį, turime tiesa kovoti prieš melą, turime tikrojo mokslo šviesoje parodyti civilizuotam pasauliui, kad lietuvių tauta šiam pajūryje iš senų senovės yra gyvenus, kad ne mes, o jie, erdvės ieškotojai, yra čia atėjūnai.



Klaipėdiškiai ir kitos lietuvių giminės šakos, skaitykite senovės raštus ir įsitikinkite, kad šiandien skleidžiamos žinios apie Jus yra Jūsų gero vardo niekinimas – Jūs ne atėjūnai, o iš gilios senovės savo žemės vaikai. Kaip Jūsų giminaitis Natangas Henrikas Montė karžygiškai gynė Jūsų krašto laisvę nuo ordino, taip ir Jūs ginkite nuo erdvės ieškotojų savo autonomiją, Jums Lietuvos suteiktą, budėkite, kad jos pamatų šie neparaustų savo klatingais žygiais. Visa Lietuva Jums padės, rūpindamasi Jūsų materialine ir dvasine gerove. Tik būkite jai ištikimi, kaip buvę, bendraudami su visa lietuvių tauta.

Ši nepaprasta, iškilminga diena tegu bus visą mūsų pažadas, kaip ir priešais Aukščiausiajam, akivaizdoje jūros, amžinai banguojančios ir putojančios, užimu ir audromis giedančios garbės giesmę tiems, kurie jos nebijo, bet ją myli, – tegu bus priesaika, kad mes ne tik ją grožėtis bei gėrėtis mokame, bet kad ir gebame jai aukoti savo gyvybę. Ir šimto kilometrų platumo, kaip esu pradžioje minėjęs, neturime jūros pakraščio, taigi kuo mažiau jo turime, tuo daugiau privalome vertinti. O kaip geriau galime ką vertinti, jei ne savo rūpestingu darbu? Bendromis tautos pastangomis kelsime pajūrio gyventojų gerovę, kad visi būtų pertekę lobio ir šviesia tautiška sąmone atkutę. Kurie tik vikresni, tai talkon pajūrio darbai.

Savo jūros teisę įgalėsime apsaugoti tiek, kiek busime stiprūs sausumoje, kiek savo darbštumu ir mokėjimu spiestis apie vadovybę pasirodysime tautų rungtynėse, kiek mokėsime pakelti ir sutvirtinti visą krašto buitį. Vertinant jūrą, džiaugiantis jos keliais ir didžiuojantis Klaipėdos kraštu, nereikia pamiršti Vilniaus krašto. Juk ir Vilniaus krašte yra mūsų giminaičiai, to paties kraujo, tos pačios dvasios ir istorijos, kaip visa mūsų tauta. Taigi, pasižadėdami niekuomet neapleisti jūros, mes turime akivaizdoje Vilnių ir Klaipėdą. Mūsų Klaipėda su pajūriu ir mūsų Vilnius. Visas pajūris apšlakstytas mūsų protėvių krauju, to mes nepamiršime, seksime jų pėdomis ir sunkiomis valandomis nenusiminsime, dėl to laimėsime. Tas gausingas suvažiavimas iš visos Lietuvos nėra tik smalsumas pamatyti jūrą, bet yra didžiausias pasiryžimas dirbti ir taip gyventi, kad visa Lietuva mokėtų įsigalėti jūroje. Mūsų jūra, mes jos niekam ir niekuomet neatiduosime. Toks mūsų pažadas turi būti tesėtas. Jūros diena teprimena tatai visiems.*

* Tautos Vado A. Smetonos kalba. *Lietuvos Keleivis*, 1934 m. rugpjūčio 14 d., Nr. 186, p. 1.



Клайпедский контейнерный терминал на пути к новому качеству

Клайпедский контейнерный терминал (ЗАО «Klaipėdos konteinerių terminalas», ККТ) отсчитывает 26-й год своей деятельности. Одна из первых частных портовых компаний, основанная четверть века назад, прошла долгий путь от самого маленького в порту терминала, в 1994 году бросившего вызов окрестным портам и приступившего к перевалке невиданного ранее в Литве груза – контейнеров, до крупнейшего в Балтийских странах перевальщика контейнеров.

«Мы гордимся, что качество наших услуг соответствует ожиданиям крупнейших в мире контейнерных судоходных линий, но, будучи лидерами в своей области, мы обязаны постоянно совершенствоваться. Наши инвестиции в развитие и наращивание технических мощностей терминала откроют новые возможности для наших клиентов», – утверждает глава компании Вайдотас Шилейка.





Быстрый рост грузопотока стимулирует развитие терминала

С самого основания компания испытала не одну трансформацию, но основные принципы работы остались теми же – быстрое реагирование на рыночные изменения, широкий спектр услуг, искреннее внимание к клиентам. Это помогло сформировать немалый круг лояльных клиентов, сотрудничество с которыми исчисляется уже не годами, а десятилетиями.

Сегодня ККТ – одна из сильнейших компаний Клайпедского порта, оператор двух специализированных терминалов, предлагающий чрезвычайно широкий ассортимент услуг. Около 80 % грузооборота составляют контейнеры, остальная часть – насыпные и упакованные генеральные грузы, проектные грузы, автотехника. 2018 год был особенно успешным, достигнуты лучшие результаты в истории компании: терминалы ККТ обработали почти 5 млн тонн различных грузов, в том числе свыше 371 тыс. условных контейнеров (TEU), по сравнению с 2017-м грузооборот вырос на 21 %. В текущем году рост грузооборота еще больше, поэтому можно рассчитывать на новые рекорды.

Такой быстрый рост грузопотоков, вне всяких сомнений, радует, но одновременно представляет и серьезные затруднения, ибо на одной и той же территории с теми же производственными мощностями приходится обслуживать гораздо большие объемы грузов. Развитие терминала и наращивание мощностей уже давно входило в планы компании, однако их реализации уже не первый год мешала устаревшая инфраструктура в южной части порта – переставшие соответствовать современным требованиям причалы и недостаточные глубины в акватории, ставшие серьезным ограничением для всех стивидорных компаний, работающих в Дровяной бухте.

Проект углубления Дровяной бухты и реконструкции причалов, начатый дирекцией порта в 2018 году, уже взял разгон. В июне будет завершена реконструкция пирса ролкерных и генеральных грузов терминала, уже начато приведение в порядок и причала контейнерного терминала. Чтобы не останавливать погрузку судов, реконструкция здесь будет вестись в три этапа, с закрытием лишь трети причала в ходе каждого из них. Поэтому терминал во время реконструкции работает в привычном режиме и может обслуживать по два судна одновременно.

С началом первого этапа реконструкции высказывалась некоторая тревога, удастся ли разместить суда возле укоротившегося причала и удерживать прежние скорости грузовых работ, однако после совершенствования организации труда удалось достаточно быстро приспособиться к изменившимся условиям и обеспечить выполнение обязательств перед клиентами.

Реализация крупнейшего инвестиционного проекта позволит выйти на качественно новый уровень

С осуществляемым ДКГМП проектом реконструкции увязывают инвестиционные планы ККТ, которые поистине впечатляют – за два года будет инвестировано около 40 млн евро. Это крупнейший инвестиционный проект в истории компании, после реализации которого оба управляемых ККТ терминала по технической мощности и возможностям грузооборота выйдут на качественно новый уровень. Было решено комплексно усилить все основные участки грузовых работ – погрузку судов, работу на контейнерной площадке и обслуживание автотранспорта, перевозящего грузы.

Осенью 2018 года были куплены два контейнерных погрузчика производства компании KONECRANES и шесть кранов типа RTG для работы на площадке. Два крана доставлены в конце прошлого года, еще четыре придут в середине этого года. Новая современная погрузочная техника не только намного производительнее и комфортнее для работающих на ней операторов, она позволит увеличить и вместимость контейнерной площадки, поскольку новые краны будут складировать контейнеры в шесть этажей.

По завершении реконструкции причалов контейнерного терминала будут установлены два новых крана STS, приспособленные для погрузки судов большей грузоподъемности, которые планируется привлечь после углубления акватории Дровяной бухты до 14,5 м. В настоящее время из-за ограничений в осадке здесь ведется погрузка контейнерных судов вме-

стимостью до 3600 TEU, а после реконструкции терминал сможет принимать крупнейшие суда, заходящие в Клайпедский порт. Заказанные краны грузоподъемностью 65 т с вылетом стрелы 52 м будут снабжены функцией перемещения сдвоенных контейнеров (twin-lift), что позволит значительно сократить время погрузки судна. Это должно порадовать операторов судоходных линий, для которых важна насколько можно короткая стоянка судна в порту.

Вскоре стартует проект нового контейнерного поезда «Containerships Train»

В связи с тем, что потоки контейнеров растут уже второй год подряд, возникли сложности из-за возросшей загруженности ворот терминала, особенно в часы пик, что вызывает недовольство перевозчиков. Для решения этой проблемы подготовлен план повышения пропускной способности ворот. В ближайшие годы ворота будут реконструированы, внедрен автоматизированный контроль за въезжающим и выезжающим транспортом и предварительная регистрация, что поможет улучшить коммуникацию с перевозчиками и равномерно распределить движение транспорта через ворота.

Помочь в оптимизации транспортных потоков должны и постоянно растущие объемы железнодорожных перевозок контейнеров. В настоящее время поезд перевозит около 15 % транспортируемых через терминал контейнеров. Судя по опыту западноевропейских портов, эта доля может быть гораздо выше, и уже есть конкретные планы – в конце июня стартует проект нового контейнерного поезда «Containerships Train». Сформированный на железнодорожной станции Драугисте поезд раз в неделю будет увозить контейнеры в Одессу. Оператор поезда – ЗАО «Intermodal Container Service», уже не первый год успешно управляющее контейнерным поездом «Vilnius Shuttle».

Интерес у бизнеса вызывает транспортировка контейнеров водным путем

Сократить транспортные заторы на дорогах в будущем может помочь и альтернативный способ перевозки контейнеров речным путем. В апреле начата реализация проекта, инициированного дирекцией внутренних водных путей. Идея этого проекта – транспортировать контейнеры на баржах – во многих странах Западной Европы не нова, но в Литве это первая попытка использовать для перевозки контейнеров это чрезвычайно экологичное транспортное средство. Первые рейсы баржи с Клайпедского контейнерного терминала в порт Марвяле в Каунасе вызвали большой интерес, организаторы проекта настроены очень оптимистично.

Синергия терминалов повышает разнообразие услуг

Немалые инвестиции предназначены и для терминала ролкерных и генеральных грузов, реконструкция причалов которого уже близится к завершению. В июне здесь будет установлен новый мобильный кран «Gottwald» грузоподъемностью 125 т, способный перегружать различные генеральные грузы. Здесь накапливаются и расфасовываются насыпные грузы, немалая их часть перегружается в контейнеры, таким образом терминал вносит лепту в рост оборота контейнерных грузов. Синергия двух терминалов разной специализации помогает максимально использовать их мощность и позволяет предложить клиентам большее разнообразие услуг.

Добиваться перемен и улучшать качество оказываемых услуг помогает ежегодный опрос мнения клиентов. На основании полученных результатов мы можем оценить недочеты в деятельности и принять меры, позволяющие улучшить процессы грузовых работ и эффективность работы терминала.

Подсчитано, что после реализации всех планов по улучшению инфраструктуры и инвестиционных планов общая мощность терминалов ККТ возрастет на 60 %, а по своим техническим возможностям и продуктивности они будут конкурировать с аналогичными терминалами в Европе.

Информация ЗАО «Klaipėdos konteinerių terminalas»



Klaipėdos konteinerių terminalas kelyje į naują kokybę

Klaipėdos konteinerių terminalas (KKT) skaičiuoja 26-uosius savo veiklos metus. Prieš ketvirtį amžiaus įkurta viena iš pirmųjų privačių uosto kompanijų nuėjo ilgą kelią nuo mažiausio uoste terminalo, 1994 m. metusio drąsų iššūki aplinkiniams uostams ir pradėjusio krauti iki tol Lietuvoje nematytą krovinį – konteinerius, iki didžiausio Baltijos šalyse konteinerių krovėjo.

Spartus krovinių augimas skatina terminalo plėtrą

Nuo savo įkūrimo bendrovė patyrė ne vieną transformaciją, bet pagrindiniai veiklos principai išliko tie patys – greitas reagavimas į rinkos pokyčius, platus paslaugų spektras, nuoširdus dėmesys klientams. Tai padėjo suformuoti nemažą ratą lojalių klientų, su kuriais bendradarbiaujamas jau ne metais, o dešimtmečiais.

Šiandien KKT – viena iš didžiausių Klaipėdos uosto kompanijų, dviejų specializuotų terminalų operatorius, siūlantis ypač platų paslaugų asortimentą. Apie 80 % krovinių apyvartos sudaro konteineriai, likusi dalis – birūs ir pakuoti generaliniai kroviniai, projektiniai kroviniai, autotechnika. 2018-ieji buvo ypač sėkmingi, pasiekti geriausi rezultatai įmonės istorijoje: KKT terminalai perkrovė beveik 5 mln. tonų įvairių krovinių, tarp jų daugiau kaip 371 tūkst. sąlyginių konteinerių (TEU), lyginant su ankstesniais metais, krovinių apyvarta padidėjo net 21 %. Šiais metais krovinių augimas dar didesnis, taigi galima tikėtis naujų krovos rekordų.

Toks spartus krovinių srautų didėjimas, be abejo, džiugina, bet kartu ir kelia rimtus iššūkius, nes toje pačioje teritorijoje ir su tais pačiais gamybiniais pajėgumais tenka aptarnauti kur kas didesnius krovinių kiekius. Terminalo plėtra ir pajėgumo didinimas jau seniai buvo įmonės planuose, tačiau juos įgyvendinti ne vienerius metus trukdė pasenusi infrastruktūra pietinėje uosto dalyje – šiuolaikinių reikalavimų nebeatitinkančios krantinės ir nepakankamas akvatorijos gylis, tapęs rimtu apribojimu visoms Malkų įlankoje dirbančioms krovos kompanijoms.

„Didžiuojamės, kad mūsų paslaugų kokybė atitinka didžiausių pasaulyje konteinerinės laivybos linijų operatorių lūkesčius, bet būdami savo srities lyderiais privalome nuolat tobulėti. Mūsų investicijos į plėtrą ir terminalo techninių pajėgumų papildinimą atvers naujas galimybes mūsų klientams“, – teigia bendrovės vadovas Vaidotas Šileika.

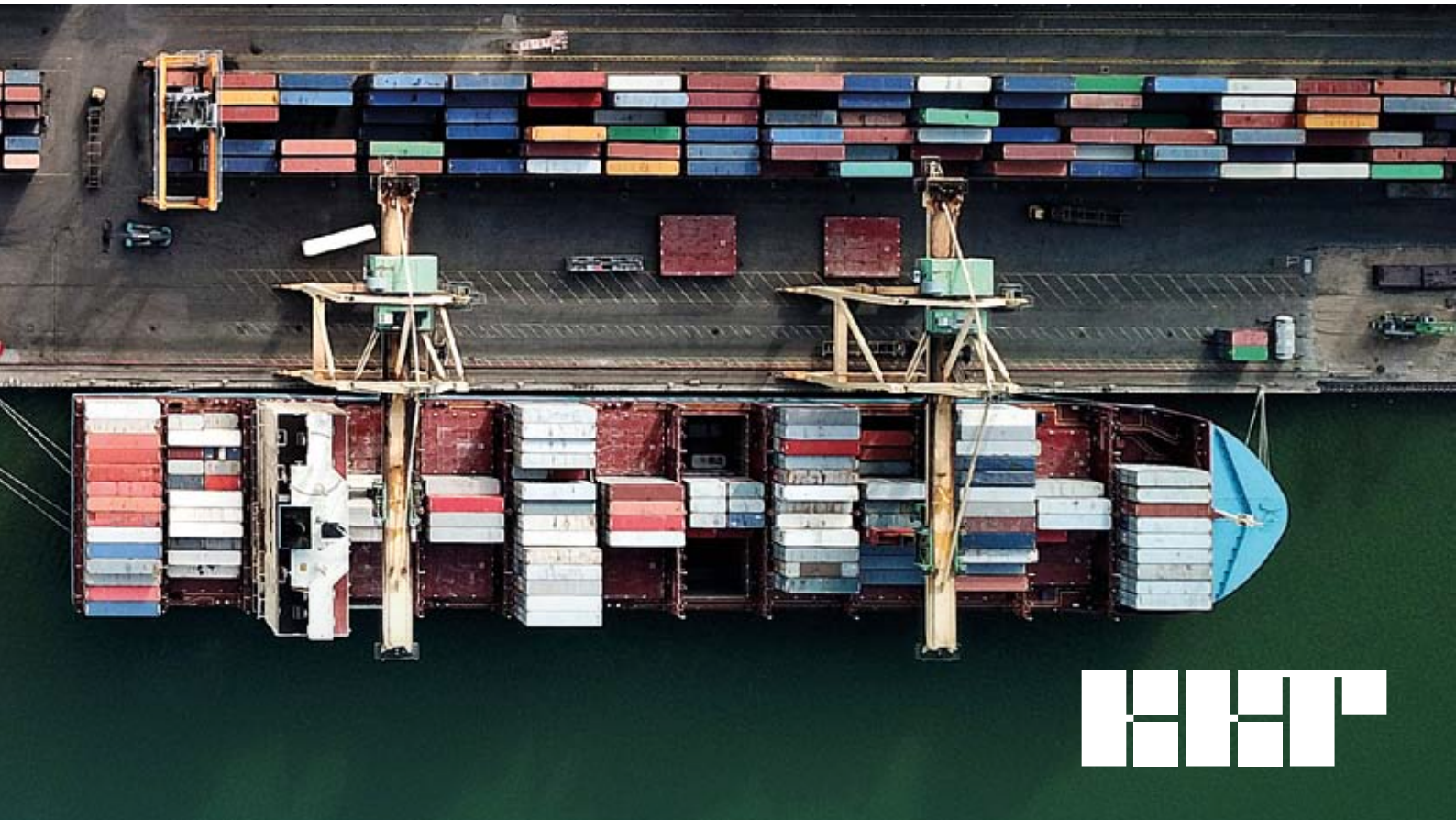
2018 m. Uosto direkcijos pradėtas Malkų įlankos gilinimo ir krantinių rekonstrukcijos projektas jau įsibėgėjo. Birželio mėnesį bus baigtas rekonstruoti ro-ro ir generalinių krovinių terminalo pirsas, jau pradėta tvarkyti ir konteinerių terminalo krantinė. Kad nereikėtų stabdyti laivų krovos, rekonstrukcija čia bus vykdoma trimis etapais, kaskart uždaranč tik trečdalį krantinės. Todėl terminalas rekonstrukcijos metu dirba įprastu režimu ir gali aptarnauti po du laivus vienu metu.

Prasidėjus pirmam rekonstrukcijos etapui, šiek tiek nerimauta, ar prie trumpesnės krantinės pavyks sutalpinti laivus ir išlaikyti ankstesnius krovos greičius, tačiau patobulinus darbų organizavimą pavyko gana greitai prisitaikyti prie pakitusių sąlygų ir užtikrinti įsipareigojimų klientams vykdymą.

Įgyvendintas didžiausias investicinis projektas leis pasiekti kokybiškai naują lygmenį

Prie KVJUD vykdomo rekonstrukcijos projekto derinami KKT investiciniai planai, kurie ištisai išpūdingi – per dvejus metus bus investuota apie 40 mln. eurų. Tai didžiausias investicinis projektas įmonės istorijoje, kurį įgyvendinus abu KKT valdomi terminalai techniniu pajėgumu ir krovos galimybėmis pakils į kokybiškai naują lygmenį. Nutarta kompleksiskai sustiprinti visus pagrindinius krovos barus – laivų krovą, darbą konteinerių aikštelėje ir krovinius vežančio autotransporto aptarnavimą.

2018 m. rudenį nupirkti du „KONECRANES“ gamybos konteinerių krovtuvai ir šeši RTG tipo kranai darbu aikštelėje, du kranai pristatyti praėjusių



metų pabaigoje, dar keturi atvyks šių metų viduryje. Nauja šiuolaikiška krovos technika ne tik daug našesnė ir komfortiškesnė su ja dirbantiems operatoriams, ji leis padidinti ir konteinerių aikštelės talpą, nes naujieji kranai gali krauti konteinerius šešiais aukštais.

Užbaigus konteinerių terminalo krantinių rekonstrukciją, bus pastatyti du nauji STS kranai, pritaikyti krauti daug didesnius laivus, kurių tikimasi sulaukti išgilinus Malkų įlankos akvatoriją iki 14,5 m. Šiuo metu dėl grimzlės apribojimų kraunami konteineriniai laivai, talpinantys iki 3 600 TEU, po rekonstrukcijos terminalas galės priimti didžiausius į Klaipėdos uostą įplaukiančius laivus. Užsakyti 65 t keliamosios galios kranai su 52 m strėlės siekiu turės suporinto konteinerių krovimo (*twirlift*) funkciją, leisiančią gerokai paspartinti laivų krovą. Tai turėtų nūdžiuginti laivybos linijų operatorius, kuriems svarbus kuo trumpesnis laivų stovėjimas uoste.

Netrukus startuos naujo konteinerinio traukinio „Containerships Train“ projektas

Jau antrus metus iš eilės sparčiai augant konteinerių srautams, iškilo keblumų dėl padidėjusio terminalo vartų apkrovos, ypač piko valandomis, tai kelia vežėjų nepasitenkinimą. Šiai problemai išspręsti paruoštas vartų pralaidumo didinimo planas. Artimiausiais metais vartai bus rekonstruoti, įdiegta automatizuota atvykstančio ir išvykstančio transporto kontrolė bei išankstinė registracija, padėsianti pagerinti komunikaciją su vežėjais ir tolygiau paskirstyti transporto judėjimą per vartus.

Optimizuoti transporto srautus turėtų padėti ir vis didėjančios konteinerių pervežimo geležinkeliu apimtys. Šiuo metu traukiniais pervežama apie 15 % per terminalą transportuojamų konteinerių. Remiantis Vakarų Europos uostų patirtimi, ši dalis galėtų būti gerokai didesnė ir jau yra konkrečių planų – birželio pabaigoje startuos naujo konteinerinio traukinio „Containerships Train“ projektas. Draugystės geležinkelio stotyje suformuotas traukinys kartą per savaitę išgabens konteinerius į Odesą. Traukinio operatorius – UAB „Intermodal Container Service“, jau ne vienerius metus sėkmingai valdanti konteinerinį traukinį „Vilnius Shuttle“.

Verslo susidomėjimą kelia konteinerių transportavimas vandens keliu

Transporto kamščius keliuose ateityje gali padėti sumažinti ir alternatyvus konteinerių gabenimo būdas upių keliu. Balandžio mėnesį pradėtas Vidaus vandens kelių direkcijos inicijuoto projekto įgyvendinimas. Šio projekto idėja transportuoti konteinerius baržomis daugelyje Vakarų Europos šalių nėra nauja, bet Lietuvoje tai pirmas bandymas panaudoti konteinerių pervežimui šią daug ekologiškesnę transporto priemonę. Pirmieji baržos reisai iš Klaipėdos konteinerių terminalo į Marvelės uostą Kaune sukėlė didelį susidomėjimą, projekto organizatoriai nusiteikę labai optimistiškai.

Terminalų sinergija didina paslaugų įvairovę

Nemažos investicijos skirtos ir ro-ro bei generalinių krovinių terminalui, kurio krantinių rekonstrukcija jau artėja prie pabaigos. Birželio mėnesį čia bus pastatytas naujas mobilus 125 t galios kranas „Gottwald“, galintis krauti įvairius generalinius krovinius. Terminale kaupiami ir fasuojami birūs kroviniai, nemaža jų dalis sukraunama į konteinerius, tokiu būdu terminalas prisideda prie konteinerinių krovinių apyvartos augimo. Dviejų skirtingos specializacijos terminalų sinergija padeda maksimaliai išnaudoti jų pajėgumą ir leidžia pasiūlyti klientams didesnę paslaugų įvairovę.

Siekti pokyčių ir gerinti tiekiamų paslaugų kokybę padeda kasmet atliekama klientų nuomonės apklausa. Pagal gautus rezultatus galime įvertinti veiklos spragas ir imtis veiksmų, leidžiančių pagerinti krovos darbų procesus ir terminalo darbo efektyvumą.

Apskaičiuota, kad įgyvendinus visus infrastruktūros gerinimo ir investicinius planus bendras KKT terminalų pajėgumas padidės 60 %, o savo techninėmis galimybėmis ir produktyvumu jie konkuruos su analogiškais terminalais Europoje.

UAB Klaipėdos konteinerių terminalas informacija



Внутренние водные пути Литвы: курс на возрождение

Кристина Кавалиаускайте

В середине апреля, после многолетнего перерыва, из Клайпеды в Каунас был доставлен груз на грузовой барже. Ее оператор – госпредприятие “Дирекция внутренних водных путей”. Этот рейс стал символическим, возрождающим речное судоходство в Литве, и первым значимым достижением нового руководителя и обновленной команды предприятия. Отныне разные грузы и контейнеры со всего мира могут быть доставлены по водным путям не только в Клайпедский морской порт, но и в Каунасский международный речной порт Марвяле.

Речники в поисках новых возможностей

Загруженная на Клайпедском контейнерном терминале баржа в первый пробный рейс вышла с шестнадцатью морскими контейнерами, или 480 тоннами груза. Как сказал генеральный директор дирекции внутренних водных путей (ДВВП) Владимир Винокуров, баржа может перевозить до 44 морских контейнеров, но в первом пробном рейсе решили ограничиться меньшим количеством. Команда речников, до сих пор перевозившая только гравий, песок и щебень, на загруженной контейнерами с сырьем для пищевой промышленности барже 255-километровый путь преодолела благополучно прибыла в порт Марвяле за двое суток.

Первая доставка коммерческого груза предназначалась не только для испытания новых возможностей, но и для идентификации проблем и решения всех возможных неполадок, чтобы в будущем продолжительность рейса можно было сократить до одних суток.

И экологичнее, и экономичнее

Перевозка грузов по рекам в Литве была особенно популярной в первой половине XX века. Сеть внутренних водных путей Литвы была важной частью речного судоходного пути Северо-Восточной Европы. Позднее важность речного судоходства в Литве снизилась. (О причинах этого явления в журнале JŪRA MOPE SEA №2 2019 г. писал проф. Пятрас Пунис. Прим. ред.)

Интенсивно развивающееся в Литве в последнее время речное судоходство оказало влияние и на решения Литвы. Возвращение к вопросу возрождения речного судоходства произошло благодаря появлению надежной политической воли и потребности в поисках более экологических способов грузоперевозок, нежели дорожный транспорт. Так что было самое время предложить такую альтернативу перевозки грузов. Под управлением нового руководителя коллектив дирекции внутренних водных путей прилагает много усилий для достижения поставленной цели.

Это первый такой груз в Литве после восстановления независимости. Он должен послужить сильнейшим толчком в оживлении речного судоходства и уменьшении загрязнения Земли дорожным транспортом. В Западной Европе такой способ перевозки грузов довольно-таки хорошо развит, поскольку является экологически чистым, щадящим природу и намного дешевле автомобильных перевозок. Перевозка на судне снижает загруженность автомагистрали Клайпеда-Каунас, меньше изнашивается инфраструктура дорог, снижается выброс CO₂ в атмосферу. А с экономической стороны – в настоящее время затраты на перевозки по реке почти в 2,5 раза ниже, чем при легальной перевозке стандартных грузов автотранспортом. При перевозке по реке негабаритных грузов соотношение будет еще более выгодным, – говорит В.Винокуров, подчеркивая, что европейские инстанции также предлагают развивать такую альтернативу грузо-



перевозкам в качестве эффективной меры борьбы с изменением климата.

Дирекция внутренних водных путей настроена оптимистично и планирует регулярные рейсы, а в будущее смотрит с верой, что перевозка грузов будет осуществляться не только между Каунасом и Клайпедой, но и по другим внутренним водным путям Литвы. А также, что в эту сферу логистики придет и частный бизнес, который займется перевозкой грузов по внутренним водным дорогам.

Цель – развитие пассажирского и прогулочного судоходства

Следующая ближайшая цель дирекции внутренних водных путей – возобновление и развитие пассажирского и прогулочного судоходства в Каунасском водохранилище, Куршском заливе и в регионах низовья и верховья Нямунаса. Региональные самоуправления инициируют проекты по развитию инфраструктуры в Каунасском районе и городе, Юрбаркасе, Смалининкай, Бирштонасе, Друскининкай, Вильнюсе, Клайпедском районе и городе и в других местах.

Частный бизнес в сотрудничестве с ДВВП уже в июне намерен приступить к регулярным перевозкам пассажиров по маршруту Каунас–Нида.

Еще одна предстоящая работа – соединить Балтийское и Черное моря и доставлять грузы из Беларуси и Украины в Клайпедский морской порт по рекам.

ДВВП – в европейских проектах

С 2018 года ДВВП начала активное участие в проектах ЕС. В Европе в течение нескольких лет ведется осуществление проекта по укреплению внутренних водных путей ЕММА.

«Принимать активное участие в проекте ЕММА (повышение мобильности и логистики грузоперевозок в регионе Балтийского моря путем укрепления судоходства на внутренних водных путях на речном и морском транспорте и развитие новых услуг международной доставки) мы начнем только теперь – в продолжение проекта. В ходе проекта ЕММА были идентифицированы проблемы в области судоходства не только в Литве, но и в странах региона Балтийского моря. Вооружившись опытом других стран, мы в Литве приступили к возобновлению грузового судоходства по реке Нямунас», – поделился генеральный директор ДВВП В.Винокуров. Кроме ЕММА, еще планируется проект благоустройства Нямунаса от Каунаса до устья «Модернизация дороги Е41 сети TEN-T», во время которого будут реконструированы находящиеся на Нямунасе буны.

Еще один европейский проект, в котором ДВВП участвует в качестве партнера, – «Адаптация потенциала заинтересованных инстанций в улучшении охраны речных и малых крачек в Литве» (LIFE17 NAT/LT/000545). В ходе этого проекта стоит цель – насыпать островов в русле Нямунаса, которые послужат гнездовьями для крачек. ■





Lietuvos vidaus vandens keliai žengia į atgimimą

Kristina Kavaliauskaitė

Balandžio viduryje, po daugelio metų pertraukos, iš Klaipėdos į Kauną krovinį atplukdė VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos operuojama krovininė barža. Šis plaukimas tapo simboliu, atgaivinusiu upinę laivybą Lietuvoje bei pirmu reikšmingu naujo įmonės vadovo ir atsinaujinusios komandos pasiekimu. Nuo šiol iš viso pasaulio įvairūs kroviniai ir konteineriai gali būti pristatomi vandens keliais ne tik į Klaipėdos jūrų uostą, bet ir į Kauno Marvelės tarptautinį upinį uostą.

Upeiviai ieško naujų galimybių

Klaipėdos konteinerių terminale pakrauta barža į pirmąjį bandomąjį reisą išplaukė su šešiolika jūrinių konteinerių, arba 480 tonų kroviniumi. Kaip sakė VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos (VVKD) generalinis direktorius Vladimiras Vinokurovas, barža gali gabenti iki 44 jūrinių konteinerių, bet pirmajame bandomajame reise buvo apsiribota mažesniu skaičiumi. Upeivių komanda, iki šiol gabenusi tik žvyrą, smėlį ar skaldą, 255 kilometrų kelią įveikė ir baržą, prikrautą konteinerių su maisto pramonei skirtomis žaliavomis, į Marvelės uostą sėkmingai atplukdė per dvi paras.

Pirmąja komercinio krovinio kelione norėta ne tik išbandyti naujas galimybes, bet ir identifikuoti problemas bei išspręsti visus galimus nesklaidumus, kad ateityje kelionės trukmę būtų galima sumažinti iki paros.

Ekologiškiau ir ekonomiškiau

Krovinų plukdymas upėmis Lietuvoje buvo ypač populiarus XX a. pirmojoje pusėje. Lietuvos vidaus vandens kelių tinklas buvo svarbi Šiaurės Rytų Europos upinės laivybos kelio dalis. Vėliau Lietuvos upių laivybos svarba sumenko. (Apie šio reiškinio priežastis žurnale JŪRA MOPE SEA 2019 m. Nr. 2. rašė prof. Petras Punys – *red. pastaba*.)

Pastaruoju metu Europoje intensyviai vystoma upių laivyba padarė poveikį ir Lietuvos sprendimams. Prie upių laivybos atgaivinimo klausimo sugrįžta atsiradus tinkamai politinei valiai ir poreikiui ieškoti ekologiškesnių krovinų pervežimo būdų nei kelių transportas. Tad buvo pats laikas pasiūlyti tokią krovinų gabenimo alternatyvą. Su nauju vadovu priešakyje VVKD kolektyvas deda daug pastangų, kad pasiektų užsibrėžtą tikslą.

„Tai pirmas toks krovinys Lietuvoje po Nepriklausomybės atkūrimo. Jis turėtų suteikti milžinišką postūmį gaivinant upinę laivybą šalyje ir mažinant žemės kelių transporto daromą taršą. Vakarų Europoje toks krovinų gabenimo būdas gana gerai išplėtotas, nes yra ekologiškas, tausojantis gamtą ir daug pigesnis nei vežiojimas keliais. Plukdymas laivu sumažina autostrados Klaipėda–Kaunas apkrovą, mažiau dėvosi kelių infrastruktūra, sumažėja CO₂ išmetimas į aplinką. O žiūrint iš ekonominės pusės – šiuo metu plukdymo upe kaštai yra iki 2,5 karto mažesni nei legaliai vežant autotransportu standartinius krovinis. Plukdant negabaritinius krovinis – santykis būtų dar palankesnis“, – sako V. Vinokurovas, pabrėždamas, kad Europos institucijos taip pat siūlo plėtoti tokią krovinų gabenimo alternatyvą kaip efektyvią kovos su klimato kaita priemonę.

VVKD nusiteikusi optimistiškai bei planuoja reguliarius reisos, o į ateitį žvelgia tikėdama, kad kroviniai bus plukdomi ne tik tarp Kauno ir Klaipėdos, bet ir kitais Lietuvos vidaus vandens keliais, o į šią logistikos sritį ateis ir privatus verslas, užsiimsiantis krovinų gabenimu vidaus vandens keliais.



Siekis – plėsti keleivinę bei pramoginę laivybą

Kitas artimiausias VVKD siekis – atnaujinti ir plėsti keleivinę bei pramoginę laivybą Kaune, Kuršių mariose bei Nemuno žemupio ir aukštupio regionuose. Regionų savivaldybės inicijuoja projektus plėsti infrastruktūrą Kauno rajone ir mieste, Jurbarko, Smalininkuose, Birštone, Druskininkuose, Vilniuje, Klaipėdos rajone ir mieste bei kitose vietose.

Privatus verslas, bendradarbiaudamas su VVKD, jau birželį ketina pradėti reguliary kelevių vežimą maršrutu Kaunas–Nida.

Dar vienas laukiantis darbas – sujungti Baltijos ir Juodąją jūrą, krovinis iš Baltarusijos ir Ukrainos į Klaipėdos jūrų uostą atplukdant upėmis.

VVKD – europiniuose projektuose

Nuo 2018 m. VVKD aktyviai dalyvauja ES projektuose. Europoje keletą metų buvo vykdomas vidaus vandens kelių stiprinimo projektas EMMA.

„EMMA (krovinų pervežimo ir logistikos paslaugų plėtra Baltijos jūros regione, stiprinant vidaus vandens kelių bei upių–jūrų transportą ir skatinant naujų tarptautinių pervežimo paslaugų kūrimą) projekte intensyviai pradėsime dalyvauti tik dabar – projekto pratęsimu. Projekto EMMA metu buvo identifikuotos laivybos problemos ne tik Lietuvoje, bet ir Baltijos jūros regiono šalyse. Pasitelkiant kitų šalių patirtį, Lietuvoje pradėta gaivinti krovininė laivyba Nemuno upėje“, – sako VVKD generalinis direktorius V. Vinokurovas. Be EMMA, dar planuojamas Nemuno upės sutvarkymo nuo Kauno iki žiočių projektas „TEN-T tinklo kelio E41 modernizavimas“, kurio metu būtų rekonstruotos Nemuno esančios bunos.

Dar vienas europinis projektas, kuriame VVKD dalyvauja kaip partneris – „Suinteresuotų institucijų pajėgumų pritaikymas gerinant upinių ir mažųjų žuvėdrų apsaugos būklę Lietuvoje“ (LIFE17 NAT/LT/000545). Jo tikslas – salų Nemuno vagoje supylimas, kurios turėtų tarnauti kaip žuvėdrų perimvietės. ■





ЛИТВА ВЫБИРАЕТ НАРЯД EXPO



До всемирной выставки «EXPO 2020» в Дубае остается всего 500 дней, за которые надо спроектировать и построить павильон Литвы, создать и оборудовать в нем представляющую Литву экспозицию, собрать команду гидов, которая будет работать во время выставки, подготовить информационно-культурную программу. Можем ли мы уже сказать, как будет выглядеть литовский павильон, чем он будет выделяться среди остальных – мыслями об этом делится генеральный комиссар Литвы на этой выставке, главный советник группы EXPO Министерства окружающей среды Ромас ЯНКАУСКАС.

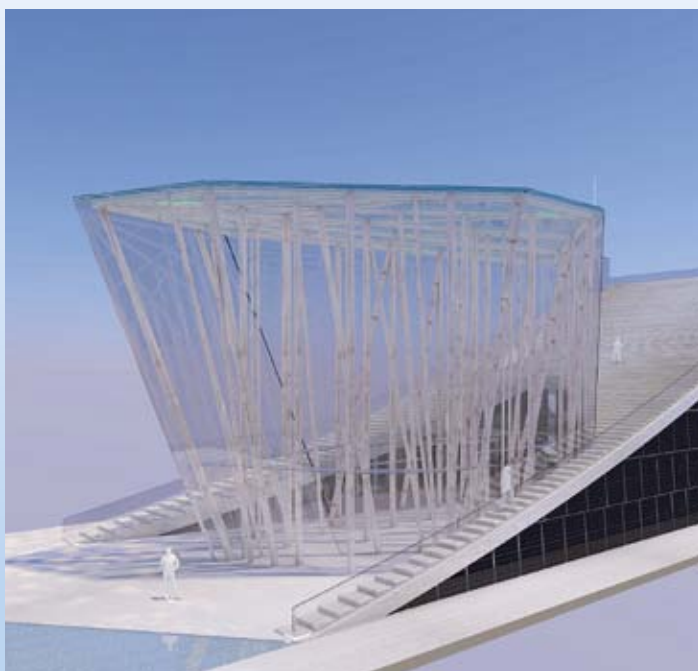


Для нас как людей, отвечающих за презентацию Литвы на всемирной выставке «EXPO 2020» в Дубае, этот номер журнала JŪRA MOPE SEA, как, впрочем, и прошлый, выходит чуть рановато. Если при печатании предыдущего номера мы еще не знали, сколько и какие проектные предложения мы получим, то теперь еще не знаем, который из одиннадцати предложенных проектов павильона будет признан официальным победителем. Только в начале июня мы сможем официально объявить победителя, а в июле, когда журнал будет отмечать свое 20-летие, предложившие лучший проект авторы уже будут согласовывать его с организаторами и готовить необходимые для строительства павильона чертежи.

Всего на этот раз было получено 12 проектов, или наполовину меньше, чем перед прежней выставкой EXPO в Милане. Одно из полученных предложений, к сожалению, пришлось отклонить, поскольку его податель не обеспечил анонимность. Остальные одиннадцать работ были оценены открыто, компетентно и прозрачно, и до самого финиша их конкретные авторы были неизвестны. Одни проекты были замечены уже в ходе интернет-голосования (48 % голосов посетителей сайта Delfi Gynas получила «Ледовая страна», 27 % – «Openarium»), другие – во время демонстрации их макетов на прошедшей в Вильнюсе международной строительной выставке RESTA, третьи – в ходе открытого обсуждения в Союзе архитекторов Литвы, куда для высказывания своего мнения были приглашены эксперты в разных областях (они наиболее благоприятно оценили проекты «Волна», «Openarium», «Сердце дождя» и «Ледовая страна»). Наконец, немало споров было и среди членов конкурсного жюри, которые, особенно архитекторы, больше современности и чистоты увидели в проектах «Манифест» и «Открытый павильон», хотя не умаляли достоинства и простого, но наивно искреннего проекта «Openarium».

От традиционного национального духа до современных инноваций, от простейших вторичных строительных материалов и местного песка пустынь до использования сложнейших конструкций из дерева, стекла и уникального, созданного в Литве железобетона. С явственным посланием или без него. От очень простых до достаточно сложных, дорогостоящих в исполнении и даже многосложных решений, особенно с учетом скромного бюджета участия Литвы в выставке, сжатых сроков подготовки и специфических климатических условий ОАЭ. Так что выбирать есть из чего, с другой стороны, удивить мир чем-либо особенно оригинальным становится все сложнее.

Начинающий предварительный ряд конкурсных проектов «Openarium» (МТ «Baukas», авторы Эдита Бружикайте, Мантас Чякайтис, Миндаугас Бучас), по словам архитектора Деймантаса Чяканаускаса, – репрезентативный, запоминающийся, эстетичный проект, обладающий собственным лицом, подчеркивает идентичность Литвы – акцентируются самобытные, характерные только для Литвы ставни, через которые можно передать много информации о стране и ее регионах. Аутентичные ставни уже сами по себе являются ценностью, а выбранные для павильона материалы (доминирует древесина) удачно соответствуют теме выставки, особенно устойчивости. С точки зрения функциональности предложение также исключительно, поскольку оно отличается, пожалуй, наилучшими инженерными решениями.



Предложения «Открытый павильон» и «Манифест», вышедшие вперед списка (II и III места) на последнем этапе оценки, по сути – за счет голосов присутствовавших в жюри архитекторов, – в ходе открытого обсуждения не были среди фаворитов. «Открытый павильон» (авторы Гедриус Мамавичиус, Габриэле Убарявичюте, Айдас Чяргялис и ЗАО «Siena»), по словам выступивших в открытом обсуждении экспертов, выглядит очень непрактичным: если на улице будет +40С, то внутри температура может подняться и до +50С, а если мы захотим поддерживать внутри +25С (как комиссар я все еще надеюсь, что в павильоне, кроме всего прочего, мы сможем экспонировать и один или несколько оригиналов произведений М.-К.Чюрлениса, а для этого особенно важен микроклимат), то энергозатраты будут невероятно высоки. Другой вопрос, возникший не у одного эксперта (архитектор Д.Чяканаускас, дизайнер Гядиминас Лашас), касался желания представить литовцев как кочевников. Директор Литовского художественного музея, философ и художник Арунас Гялунас очень определенно высказался, что, по крайней мере, он ни за что бы не хотел, чтобы Литва была представлена миру как страна кочевников. Даже член правления Литовской бизнес-ассоциации в Дубае Беата Станкевич-Менге, которая провела в Объединенных Арабских Эмиратах немало времени, отметила, что она также не считает, будто Литва должна идентифицировать себя через номадность.

Оказавшийся предварительно на третьем месте проект «Манифест» (представило МТ «Dukart jot») многим понравился как современный, легкий и концептуальный, хотя и не подчеркивающий литовский идентитет, более близкий к рациональной северной эстетике. Все-таки больше всего сомнений у экспертов вызвал вопрос реализации этого проекта – строение, на первый взгляд, легко собираемое из уже не нужных строительных лесов, казалось бы, легко разбираемое и не представляющее проблем из-за его дальнейшего использования или неиспользования (именно несложному в монтаже или демонтаже зданию из легких конструкций отдавали предпочтение и эксперты министерства, организующего конкурс), с началом его реализации могло превратиться в головную боль и из-за исполнения, и из-за цены, и из-за эксплуатации. Несмотря на контраргументы, инаковость, отмеченная экспертами чистота и концептуальность и «Открытого павильона» и «Манифеста» обусловили их конкурсный успех, и, скорее всего, вместе с проектом «Openarium» они будут награждены денежными призами.



В очереди претендентов в победители чуть продвинулись не менее амбициозные проекты, возможно, и стоящие дороже, более сложные в установке и, вероятно, в эксплуатации, – «Wave» («Волна»), «Сердце дождя» и «Ледовая страна», которые, хотя и менее неординарны, все же могли бы великолепно представлять нашу страну. Форма павильона «Wave» (представило МТ «A2X2») скульптурная (Д.Чяканаускас), вся эта пластика убеждает своей эстетичностью (Г.Лашас), проект многозначный (художник Гитянис Умбрасас), позволяющий «играть» светотенью (гл. советник группы по имиджу Литвы Эгле Кудзманене), предоставляющий возможность деликатно представить прославляющие Литву лазеры (Г.Лашас). А.Гялунас отмечает, что «Волна» означает для нашей страны не только Балтийскую волну, которую в своих стихах Майронис призывал «разливаясь широкой волной в час зари, грудь мою свои бурным приливом залей», но и вскоре (в 2023 г.) отмечающий свое 700-летие Вильнюс (Вильnius, Вильняле, столица Wave...). Доцент Вильнюсской академии искусств, эксперт по маркетингу Николай Амбрусевич выделил проект «Wave» вместе с «Openarium» как самые удачные: первый, по его мнению, наиболее благодарный в раскрытии темы выставки «Connecting Minds Creating the Future» («Соединяя умы, создаем будущее») и представлении инноваций и достижений, напр., в сфере финансовых технологий, однако очень важен и наш идентитет, а в этом отношении, по его словам, наиболее уместен «Openarium» – если первый говорит об амбициях, то второй – об идентитете или о том, чем мы можем и должны делиться как с ОАЭ, так и со всем миром.



ЛИТВА ВЫБИРАЕТ НАРЯД EXPO



Другому проекту из этой троицы шикарных и симпатичных проектов – «Сердце дождя» (представило ЗАО «Klaipėdos komprojektas») досталось также немало симпатий экспертов и оценщиков: он выглядит великолепно, желание представить Литву через ее влажный климат, деревья и зелень очень хорошее и достойно похвалы. Неслучайно этот проект и стал фаворитом группы по имиджу Литвы, а представители общественности Дубая также предсказывали ему выход в первую пятерку. Правда, он несколько напомнил «Дом дождя» (павильон Литвы в Сарагосе в 2008 году), однако эксперты единодушно призывали не бояться повторения там, где оно действительно может быть успешным. Как бы там ни было, пересадка «Сердца дождя» на выставку «Экспо» в Дубае экспертам показалась сложной из-за песчаных бурь, высоких температур, надзора за водной системой, из-за террасы значительно уменьшилась бы площадь внутренних помещений для экспозиции и т. п. «Ледовая страна» (представило ЗАО «Unitectus») – эстетичное, скульптурное здание, которое будет очень красиво выглядеть сверху и с боков, откуда, к сожалению, посетители выставки смогут увидеть его меньше всего. Изменение климата и таяние ледников для Литвы точно так же актуальны, как и для всего мира, однако Литва, по словам экспертов, никак не является страной льда (даже если и выглядит «cool!»), поэтому проект и не был выбран, кроме того, павильон потреблял бы много энергии на производство льда и его хранение, дорого обошлась бы и его постройка.

Не остался незамеченным и проект «VIENOS ŠIUKŠLĖS ISTORIJA» («История одной мусоринки» (представила группа студентов ВАИ и лектор, доктор гуманитарных наук Альгимантас Мачюлис). Предложение перенести в Дубай из Ганновера павильон, построенный двадцать лет назад для всемирной выставки «EXPO 2000», который во время выставки привлек внимание многих его сторонников и критиков, а позднее так и не был должным образом использован, у одних вызвало негативные эмоции, у других – теплое чувство ностальгии. По словам ГЛашаса, это концептуальный взгляд на выставку EXPO в целом, однако вряд ли он будет понят 20 лет спустя. По мнению А.Гялунаса, выбирая такое предложение в наше время новизны как религиозного культа, комиссия должна быть очень смелой, а при его осуществлении можно и поскользнуться. Д.Чяканускас назвал предложение своеобразным троллингом организаторов выставки (я бы сказал, и комиссии – Р. Янкаускас), но и это, по его словам, сработало бы, скорее, на пятый или хотя бы на третий раз: «Ого, взгляните, литовцы опять со своим желтым домом приехали», – говорили бы тогда увидевшие его.



Действительно, вопрос дальнейшего использования павильона после выставки всегда остается актуальным. Согласно правилам EXPO, по завершении выставок участники должны вернуть организаторам пустой земельный участок, а павильоны уничтожаются, перерабатываются или переносятся на другое место. Таких примеров довольно-таки много: павильон ОАЭ после выставки в Шанхае перенесен в Абу-Даби, из Милана свои павильоны или их лучшие элементы перевезли Азербайджан (инфоцентр в Баку) и Соединенное Королевство (уникальная конструкция «Пчелиного улья» перенесена в Королевские ботанические сады Кью в Лондоне), Монако свой павильон подарил Красному Кресту Буркина-Фасо. Жаль, что в свое время в Литву не был перевезен «Желтый павильон», который мог бы наполнить смыслом участие Литвы в таких выставках, однако его фотографии красуются во множестве каталогов, альбомов и в совсем недавно открытом Музее всемирных выставок в Шанхае. Такого же успеха хочется пожелать и будущему павильону Литвы в Дубае. В его истории точка еще не поставлена.

LIETUVA RENKASI EXPO RŪBĄ



Iki pasaulinės parodos EXPO 2020 Dubajuje lieka vos 500 dienų, per kurias reikia suprojektuoti ir pastatyti Lietuvos paviljoną, sukurti ir įrengti jame Lietuvą pristatančią ekspoziciją, surinkti parodos metu dirbsiančių gidų komandą, paruošti informacinę ir kultūrinę programą. Ar jau galime pasakyti, kaip atrodys Lietuvos paviljonas, kuo jis išsiskirs iš kitų? Mintimis apie tai dalijasi Lietuvos generalinis komisaras šioje parodoje, Aplinkos ministerijos EXPO grupės vyriausiasis patarėjas Romas JANKAUSKAS.



Mums, kaip žmonėms, atsakingiems už Lietuvos pristatymą pasaulinėje parodoje EXPO 2020 Dubajuje, šis žurnalo JŪRA MOPE SEA numeris, kaip, beje, ir ankstesnis, pasirodo šiek tiek per anksti. Jei spausdinant ankstesnįjį žurnalo numerį dar nežinojome, kiek ir kokių projektinių pasiūlymų gausime, tai dabar dar nežinome, kuris iš vienuolikos pasiūlytų paviljono projektų bus pripažintas oficialiu laimėtoju. Tik birželio pradžioje galėsime oficialiai skelbti nugalėtoją, o liepos mėnesį, kai žurnalas švęs savo 20-metį, geriausią projektą pasiūlę autoriai jau derins jį su organizatoriais ir rengs paviljono statybai reikalingus brėžinius.

Iš viso šį kartą buvo gauta 12 projektų, t. y. perpus mažiau negu prieš ankstesnę pasaulinę EXPO parodą Milane. Vienas iš gautų pasiūlymų, deja, turėjo būti atmestas jo tiekėjui neužtikrinus anonimiškumo. Likusieji vienuolika darbų vertinti viešai, kompetentingai ir skaidriai, iki pat finišo nežinančiais konkrečių jų autorių. Vieni projektai buvo pastebėti jau internetinio balsavimo metu (48 proc. „Delfi“ svetainės lankytojų balsų gavo „Ledo šalis“, 27 proc. „Openarium“), kiti – demonstruojant jų maketus Vilniuje vykusioje tarptautinėje statybų parodoje „Resta“, dar kiti viešo svarstymo Lietuvos architektų sąjungoje metu, kur savo nuomonės pareikšti buvo pakviesti įvairių sričių ekspertai (jie palankiausiai vertino projektus „Banga“, „Openarium“, „Lietaus širdis“ ir „Ledo šalis“), apžvelgiant recenzentams, galiausiai nemažai ginčijantis konkurso ver-

tinimo komisijos nariams, kurie, ypač architektai, bene daugiausiai modernumo ir grynumo įžvelgė projektuose „Manifestas“ bei „Atviras paviljonas“, nors nemenkinu ir paprasto, bet naiviai nuoširdaus „Openarium“.

Nuo tradicinio tautiškumo iki moderniausių inovacijų, nuo paprasčiausių antrinių statybinių medžiagų ir vietinio dykumų smėlio iki sudėtingų medžio, stiklo ir unikalaus Lietuvoje sukurtu gelžbetonio panaudojimo. Su aiškia žinute ar be jos. Nuo labai paprastų iki pakankamai sudėtingų, brangiai įgyvendinamų ir net komplikuočių sprendimų, ypač vertinant kuklų Lietuvos dalyvavimo parodoje biudžetą, glaustus pasirošimo terminus ir specifines JAE klimato sąlygas. Taigi, pasirinkti yra iš ko, kita vertus, nustebinti pasaulį kuo nors itin originaliu darosi vis sudėtingiau.

Preliminarią konkurso projektų eilę pradantis „Openarium“ (MB „Baukas“, autoriai: Edita Bružikaitė, Mantas Čekaitis, Mindaugas Bučas), pasak architekto Deimanto Čekanausko, yra reprezentuojantis, įsimenantis, estetiškas, turintis savo veidą, pabrėžia Lietuvos identitetą – akcentuojamos labai savitos, tik Lietuvai būdingos langinės, per kurias galima pateikti daug informacijos apie šalį ir jos regionus. Autentiškos langinės jau pačios savaime yra vertybė, o paviljono medžiagiškumas (dominuoja mediena) labai atitinka parodos temą, ypač tvarumą. Funkcionalumo požiūriu pasiūlymas taip pat išskirtinis, nes jis pasižymi bene geriausiais inžineriniais sprendimais.



LIETUVA RENKASI EXPO RŪBĄ

Paskutiniame vertinimo etape, iš esmės vertinimo komisijoje buvusių architektų balsais, į sąrašo priekį (II ir III vietos) iškilę pasiūlymai „Atviras paviljonas“ ir „Manifestas“ viešo svarstymo metu nebuvo tarp favoritų. „Atviras paviljonas“ (autoriai: Giedrius Mamavičius, Gabrielė Ubarevičiūtė, Aidas Čergelis ir UAB „Siena“), pasak viešame svarstyme kalbėjusių ekspertų, atrodo labai nepraktiškas – jei lauke bus +40 °C, viduje temperatūra galėtų pakilti net iki +50 °C, o jei viduje norėtume palaikyti +25 °C (kaip komisaras, vis dar tikiusi, kad paviljone, be kitų dalykų, galėsime eksponuoti ir vieną ar keletą M. K. Čiurlionio originalų, o tam reikalui mikroklimatas ypač svarbus), tai energijos sąnaudos būtų labai didelės. Kitas klausimas, kilęs ne vienam iš ekspertų (architektas D. Čekanauskas, dizaineris G. Lašas), buvo dėl noro pristatyti lietuvius kaip klajoklius. Lietuvos dailės muziejaus direktorius, filosofas ir dailininkas Arūnas Gelūnas bene aiškiausiai pasisakė, kad bent jis tikrai nenorėtų, jog Lietuva būtų pristatoma pasauliui kaip klajoklių šalis. Nemažai laiko praleidusi JAE Lietuvos verslo asociacijos Dubajuje valdybos narė Beata Stankevič-Mengė taip pat sakė nemananti, kad Lietuva turėtų identifikuoti save per nomadiškumą.



Preliminariai trečioje vietoje atsidūręs projektas „Manifestas“ (MB „Dukart jot“) daug kam patiko kaip šiuolaikiškas, lengvas, šviesus ir konceptualus, nors ir nepabrėžia lietuviško identiteto, yra artimesnis racionaliai šiaurietiška estetikai. Vis dėlto daugiausia abejonių ekspertams kėlė šio projekto įgyvendinimas – iš pažiūros labai paprastai surenkamas iš aplinkoje jau nereikalingų pastolių, atrodytų lengvai išardomas statinys ir nekeliantis problemų dėl tolesnio jo panaudojimo ar nepanaudojimo (būtent nesudėtingai išmontuojamų ar išrenkamų pastatų iš lengvų konstrukcijų pageidavo ir konkursą organizuojančios ministerijos ekspertai), pradėjus jį įgyvendinti galėtų virsti nemažu galvos skausmu ir dėl jo įgyvendinimo, ir dėl kainos, ir dėl eksploataavimo. Nepaisant kontrargumentų, ir „Atviro paviljono“, ir „Manifesto“ kitiškus, architektų žiūrėtus grynumas ir konceptualumas lėmė jų konkursinę sėkmę ir tikriausiai kartu su „Openarium“ bus įvertinti piniginiiais prizais.

Pretendentų į nugalėtojus eilėje kiek toliau pasistūmė ne mažiau ambicingi, galimai ir daugiau kainuojantys, sudėtingiau pastatomi ir galbūt komplikuočiau eksploatuojami projektai „Wave“ („Banga“), „Lietaus širdis“ bei „Ledo šalis“, kurie galėtų puikiai reprezentuoti mūsų šalį. „Wave“ paviljono (MB „A2X2“) forma – skulptūriška (D. Čekanauskas), visa ta plastika įtikina savo estetiškumu (G. Lašas), projektas yra daugiaprasmiškas (menininkas G. Umbrasas), leidžiantis „žaisti“ šešėliais ir šviesomis (Lietuvos įvaizdžio grupės vyr. patarėja E. Kudzmanienė), suteikiantis galimybę netiesmukiškai pristatyti Lietuvą garsinančius lazerius (G. Lašas). A. Gelūnas pastebi, kad „Banga“ mūsų šaliai reiškia ne tik Baltijos bangą, kuri Maironio eilėse „išsisupus plačiai Vakarų vilnimis“, bet tai ir greit (2023 m.) 700 metų jubiliejų švėšiantis Vilnius (Vilnis, Vilnelė, Wave sostinė...). VDA docentas, rinkodaros ekspertas Nikolaj Ambrusevič išskyrė „Wave“ projektą kartu su „Openarium“ kaip sėkmingiausius. Pirmasis, anot jo, yra dėkingas atskleidžiant parodos temą „Connecting Minds Creating the Future“ ir pristatant inovacijas bei pasiekimus, pvz., finansinių technologijų srityje. Tačiau labai svarbu ir mūsų identitetas, o šiuo požiūriu, anot jo, pats tinkamiausias yra „Openarium“. Jei pirmasis kalba apie ambicijas, tai antrasis – apie identitetą arba tai, kuo galime ir turime dalintis tiek su JAE, tiek visu pasauliu.



Kitam šios prabangių ir mielių paviljonų trijulės projektui – „Lietaus širdis“ (UAB „Klaipėdos komprojektas“) kliuvo taip pat nemažai ekspertų ir vertintojų simpatijų: jis atrodo puikiai, noras pristatyti Lietuvą per jos drėgną klimatą, medžius ir žalumą yra labai geras ir sveikintinas. Neatsitiktinai šis projektas tapo ir Lietuvos įvaizdžio grupės favoritu, o Dubajaus bendruomenės atstovai jam taip pat pranašavo sėkmę pakliūti į penketuką. Tiesa, jis kažkiek priminė „Lietaus namus“ (Lietuvos paviljonas Saragošoje 2008 m.), tačiau ekspertai vieningai ragino nebijoti pasikartojimo ten, kur jis tikrai galėtų būti sėkmingas. Kaip ten bebūtų, „Lietaus širdies“ persodinimas į Dubajaus EXPO parodą ekspertams atrodė sudėtingas dėl smėlio audrų, aukštų temperatūrų, vandens sistemų priežiūros, dėl terasos smarkiai sumažintų vidaus patalpas ekspozicijai ir pan. „Ledo šalis“ (UAB „Unitectus“) – estetiškas, skulptūriškas pastatas, kuris labai gražiai atrodytų iš viršaus ir šonų, iš kur, deja, lankytojai paviljonus matys mažiausiai. Klimato kaita ir ledynų tirpimas Lietuvai yra lygiai taip pat aktualūs, kaip ir visam pasauliui, tačiau Lietuva, pasak daugelio ekspertų, tikrai nėra ledo šalis (nors ir atrodytų „cool!“), todėl ir nebuvo pasirinktas, be to, paviljonas sunaudotų daug energijos ledui gaminti ir jam laikyti, brangi būtų ir jo statyba.



Neliko nepastebėta „VIENOS ŠUKŠLĖS 1STORIJA“ (grupė VDA studentų ir lektorius, humanitarinių mokslų daktaras Algimantas Mačiulis). Siūlymas į Dubajų iš Hanoverio perkelti prieš dvidešimt metų pasaulinei parodai EXPO 2000 statytą paviljoną, kuris parodos metu traukė daugelio jo mėgėjų ir kritikų dėmesį, o vėliau taip ir nebuvo tinkamai panaudotas, vieniems kėlė negatyvias emocijas, kitiems šiltą nostalgiją. Anot G. Lašo, tai konceptualus pasižiūrėjimas į EXPO parodas apskritai, tačiau vargu ar būtų suprastas po 20 metų. Pasak A. Gelūno, šiais naujumo, kaip religijos kulto, laikais pasirinkdama tokį pasiūlymą komisija turėtų būti labai drąsi, o jį įgyvendinant galima būtų ir paslysti. D. Čekanauskas pasiūlymą įvardijo kaip savotišką parodos organizatorių (sakyčiau, ir komisijos – R. Jankauskas), „patrolinimą“, bet ir tai, pasak jo, labiau suveiktų iš penkto ar bent jau iš trečio karto: „Va, žiūrėkit, lietuviai čia ir vėl su savo geltonu namu atvažiavo“, – sakytų tada jį pamačiusieji.



Iš tiesų, tolesnis paviljono panaudojimas po parodos visada išlieka aktualus. Pagal EXPO parodų taisykles, parodomis pasibaigus dalyviai turi sugrąžinti organizatoriams tuščią žemės sklypą, o paviljonai yra sunaikinami, perdurbami ar perkelti į kitą vietą. Tokių pavyzdžių gana daug: JAE paviljonas po parodos Šanchajuje perkeltas į Abu Dabį, iš Milano savo paviljonus ar jų geriausius elementus parsivežė Azerbaidžanas (informacijos centras Baku) ir Jungtinė Karalystė (unikali „Bičių avilio“ konstrukcija perkelta į Karališkąjį Kju (Kew) botanikos sodą Londone), Monakas savo paviljoną padovanojo Burkina Faso Raudonajam Kryžiui. Gaila, kad kažkada į Lietuvą nebuvo parsivežtas Geltonasis paviljonas, galėjęs įprasminti Lietuvos dalyvavimą tokiose parodose, tačiau jo nuotraukos puikuoja į daugybėje katalogų, albumų ir visai neseniai atidarytame Pasaulinių parodų muziejuje Šanchajuje. Tokios pat sėkmės norėtųsi palinkėti ir būsimam Lietuvos paviljonui Dubajuje. Jo istorijoje taškas dar nepadėtas. ■



Парусник МЕРИДИАНАС стал членом Европейской организации морского наследия



Гядиминас Гудавичюс,
член правления ОУ «Символ морского города Клайпеда парусник
«Меридианас»

Исторический парусник «Меридианас», несколько десятилетий украшающий литовский портовый город Клайпеду, и заботящееся о его сохранении общественное учреждение приняты в Европейскую ассоциацию морского наследия (European Maritime Heritage, EMH).

Эта зарегистрированная в Амстердаме и действующая на основании нидерландского права неправительственная организация объединяет владельцев традиционных, исторических судов, а также морские музеи и прочие инстанции, работающие в сфере морского наследия по всей Европе.

«Во многих портовых городах Западной Европы привычная картина, когда набережные украшают впечатляющие традиционные, исторические суда. Государства, самоуправления, имеющие глубокие морские традиции, тщательно заботятся о сохранении такого наследия, находят способы подключиться к их содержанию, умело используют для репрезентации своих городов, стран. Мы вступили в Европейскую ассоциацию морского наследия, дабы найти единомышленников, почерпнуть опыта, который принесет в Литву, и конкретно в Клайпеду, положительные перемены в вопросах сохранения морского наследия, активного его приспособления для репрезентации портового города, развития туризма, морской культуры и познания», – говорит руководитель ОУ «Klaipėdos jūrinio miesto simbolis butraivis „Meridianas“» («Символ морского города Клайпеда парусник «Меридианас») Алоизас Кузмарскис.

В EMH входит около сорока членов почти из двадцати государств Европы. К организации принадлежат тысячи самых разных исторических судов – как выходящих в плавание, так и стоящих у набережных.

Парусник «Меридианас» был принят в EMH в середине марта этого года по решению генеральной ассамблеи ассоциации, прошедшей в германском городе Росток. Ему предоставлен статус национального члена. Так Литва стала первым государством Восточной Балтики, имеющим своего национального представителя в Европейской ассоциации морского наследия. До сих пор национальными членами EMH были Дания, Германия, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Швеция и Соединенное Королевство.

С 2010-го членом ассоциации является и Литовский морской музей, отмечающий в этом году свое 40-летие. Он вместе с некоторыми другими морскими музеями Европы составляет совещательную группу членов EMH.

Основными целями ассоциации являются сохранение и пропаганда морского наследия Европы, представительство членов организации в инстанциях Евросоюза и национальной власти по вопросам адаптации в разных государствах и применения общих правил сертификации, эксплуатации, плавания исторических судов, создания программ финансирования сохранения исторических судов и др.

Именно EMH в 2005 году инициировала Меморандум соглашения о двустороннем признании удостоверений безопасного использования традиционных судов в европейских водах и удостоверений, подтверждающих компетенцию экипажей традиционных судов (так называемый Лондонский меморандум), также Барселонскую хартию о сохранении и реставрации исторических судов и прочие важные европейские соглашения, касающиеся морского наследия.



Пока что Лондонский меморандум подписали лишь 10 государств Европы, в том числе и Литва, присоединившаяся к соглашению в 2012 году, а в 2017-м включившая определенные его положения в национальные правовые акты. Соседние Польша и Латвия не ратифицировали этот меморандум, между тем Эстония была подписантом Лондонского меморандума, подписав его еще в 2005-м.

Генеральная ассамблея ЕМН, утверждая стратегию деятельности организации, высказалась за необходимость расширения сети членов ассоциации, охватывая все без исключения морские государства Европы, а также повышения своего влияния, чтобы убедить как Евросоюз, так и национальные правительства обратить больше внимания на сохранение морского наследия и побуждать их создавать для этого максимально благоприятные условия.

«В широком смысле исторические, традиционные суда не являются лишь частные имуществом заботящихся о них владельцев. Это – часть общеевропейского морского наследия, сохранение которого является общественным интересом», – такая основная мысль звучала в Ростке на международной конференции, проходившей вместе с генеральной ассамблей ЕМН.

По подсчетам ЕМН, в Европе ежегодно проходит около 500 связанных с морским наследием мероприятий, привлекающих около 20 миллионов зрителей. Если считать, что каждый посетитель таких мероприятий тратит примерно 25 евро в день, получается, что морское наследие генерирует для европейского туристического сектора около полумиллиарда евро в год.

Некоторые страны прекрасно это понимают и стараются использовать эту сферу, инвестируя в нее. К примеру, в Германии, где насчитывается около 100 признанных традиционных судов, с марта 2018 года вступил в силу порядок, согласно которому правительство обязалось выделять 20 млн евро на надзор и эксплуатацию таких судов, – информировал на конференции в своем докладе представитель Германии в ЕМН.

«Мы же на своем примере можем констатировать, что в Литве еще довольно-таки сложно привлечь адекватное внимание со стороны инстанций власти. Мы столкнулись с ситуацией, когда даже выиграв вместе с партнерами проект финансируемой Евросоюзом программы, согласно которому были запланированы работы по обязательному докованию «Меридианаса», а также расширение его туристической, экспозиционной инфраструктуры и даже некоторые усовершенствования, чтобы он снова мог стать мобильным, в итоге из-за нехватки понимания со стороны курировавшего эту программу министерства мы были оставлены без помощи», – поделился сожалением руководитель ОУ «Символ морского города Клайпеда парусник «Меридианас» А.Кузмарскис.

По его словам, вероятно, членство Литвы в Европейской ассоциации морского наследия и внутри страны окажет положительное влияние на понимание и внимание к морскому наследию, откроет больше возможностей для владельцев исторических, традиционных судов и послужит стимулом для появления программ по сохранению, реконструкции, надзору и эксплуатации таких судов в масштабах как самоуправлений, так и всего государства.

В субботу, 18 мая, на символе Клайпеды паруснике «Меридианас» вновь были подняты паруса, традиционно провозглашающие начало навигации и летнего сезона. ■

P.S.

Встретиться под этими парусами журнал JŪRA MOPE SEA приглашает 23 июля во второй половине дня. Здесь общественности будет представлена книга издателя журнала Зиты Таллат-Кялпшайте «Знаки и слова», посвященная 20-летию JŪRA MOPE SEA.



Burlaivis MERIDIANAS tapo Europos jūrinio paveldo organizacijos nariu

Gediminas Gudavičius,

VšĮ Klaipėdos jūrinio miesto simbolis burlaivis „Meridianas“ valdybos narys

Lietuvos uostamiestį Klaipėdą kelis dešimtmečius puošiantis istorinis burlaivis „Meridianas“ ir jo išsaugojimu besirūpinanti viešoji įstaiga priimta į Europos jūrinio paveldo asociaciją (European Maritime Heritage, EMH).



Ši Amsterdame registruota ir pagal Nyderlandų teisę veikianti nevyriausybinė organizacija vienija tradicinių, istorinių laivų savininkus, o taip pat jūrų muziejus bei kitas jūrinio paveldo srityje dirbančias institucijas visoje Europoje.

„Daugelyje Vakarų Europos uostamiesčių įprastas vaizdas, kai krantines puošia išpūdingi tradiciniai, istoriniai laivai. Gilesnes jūrines tradicijas turinčios valstybės, savivaldybės labai rūpinasi tokio paveldo išsaugojimu, randa būdų prisidėti prie jo išlaikymo, sumaniai panaudoja miestų, šalių reprezentavimui. Įstojome į Europos jūrinio paveldo asociaciją, siekdami atrasti bendraminčių, pasisemti patirties, kuri ir į Lietuvą bei konkrečiai į Klaipėdą atneštų teigiamų pokyčių puoselėjant, išsaugant jūrinį paveldą, aktyviau pritaikant jį uostamiesčio reprezentavimui, turizmo, jūrinės kultūros ir pažinimo plėtrai“, – sako VšĮ Klaipėdos jūrinio miesto simbolis burlaivis „Meridianas“ vadovas Aloyzas Kuzmarskis.

EMH turi apie keturiasdešimt narių beveik dvidešimtyje Europos valstybių. Organizacijai priklauso tūkstančiai įvairiausių istorinių – tiek plaukiojančių, tiek prie krantinių stovinčių laivų.

Burlaivis „Meridianas“ į EMH buvo priimtas šių metų kovo viduryje Rostoke (Vokietija) vykusios asociacijos generalinės asamblėjos sprendimu. Jam suteiktas nacionalinio nario statusas. Taip Lietuva tapo pirmąja Rytų Baltijos valstybe, turinčia savo nacionalinį atstovą Europos jūrinio paveldo asociacijoje. Iki šiol nacionaliniai EMH nariai buvo Danija, Vokietija, Nyderlandai, Norvegija, Portugalija, Švedija ir Jungtinė Karalystė.

Nuo 2010-ųjų asociacijos narys yra ir šiemet 40-metį švenčiantis Lietuvos jūrų muziejus. Jis kartu su kai kuriais kitais Europos jūrų muziejais sudaro patariančiųjų narių grupę.



Pagrindiniai asociacijos tikslai yra Europos jūrinio paveldo išsaugojimas bei propagavimas, atstovavimas organizacijos nariams Europos Sąjungos bei nacionalinėse valdžios institucijose dėl bendrų istorinių laivų sertifikavimo, eksploataavimo, plaukiojimo taisyklių adaptavimo skirtingose valstybėse ir taikymo, istorinių laivų išsaugojimo finansavimo programų kūrimo ir kt.

Būtent EMH 2005 m. inicijavo Saugaus tradicinių laivų naudojimo Europos vandenyse pažymėjimų ir tradicinių laivų įgulų kompetencijos pažymėjimų abipusio pripažinimo susitarimo memorandumą (vadinamąjį Londono memorandumą), taip pat Barselonos chartiją dėl tradicinių plaukiojančių laivų išsaugojimo ir restauravimo bei kitus svarbius europinius susitarimus dėl jūrinio paveldo.

Kol kas Londono memorandumą yra pasirašiusios tik dešimt Europos valstybių, tarp jų – ir Lietuva, prie susitarimo prisijungusi 2012 m., o 2017 m. tam tikras jo nuostatas įtraukusi į nacionalinius teisės aktus. Kaimyninės Lenkija bei Latvija šio memorandumo nėra ratifikavusios, tuo metu Estija buvo Londono memorandumo signatarė, jį pasirašiusi dar 2005 m.

EMH generalinė asamblėja, tvirtindama organizacijos veiklos strategiją, pasisakė už tai, kad būtina plėsti asociacijos narių tinklą apimant be išimties visas Europos jūrines valstybes, o taip pat didinti savo įtaką siekiant įtikinti tiek Europos Sąjungos, tiek nacionalines vyriausybes atkreipti daugiau dėmesio į jūrinio paveldo išsaugojimą bei skatinti jas sudaryti tam palankesnes sąlygas.



„Plačiąja prasme istoriniai, tradiciniai laivai nėra vien tik privatus jais besirūpinančių savininkų turtas. Tai – bendro Europos jūrinio paveldo dalis, kurios išsaugojimas yra visuomenės interesas“, – tokia pagrindinė mintis skambėjo Rostoke kartu su EMH generaline asamblėja vykusios tarptautinės konferencijos metu.

EMH yra suskaičiavusi, kad Europoje kasmet įvyksta apie 500 su jūriiniu paveldu susijusių renginių, pritraukiančių apie 20 mln. žiūrovų. Jeigu skaičiuotume, kad kiekvienas tokių renginių lankytojas išleidžia maždaug 25 Eur per dieną, vadinasi, jūrinis paveldas Europos turizmo sektoriui sugeneruoja apie pusę milijardo eurų per metus.

Kai kurios šalys tai puikiai supranta ir stengiasi išnaudoti šią sritį į ją investuodamos. Pavyzdžiui, Vokietijoje, kur yra apie 100 tradiciniais pripažintų laivų, nuo 2018 m. kovo mėnesio įsigaliojo tvarka, pagal kurią šalies Vyriausybė išpareigojo skirti 20 mln. Eur tokių laivų priežiūrai ir eksploatavimui, – savo pranešime konferencijoje informavo Vokietijos atstovas EMH.



„Mes gi savo pavyzdžiu galime konstatuoti, kad Lietuvoje dar gana sunku sulaukti adekvataus valdžios institucijų dėmesio. Esame susidūrę su situacija, kai net kartu su partneriais laimėję Europos Sąjungos finansuojamos programos projektą, kuriuo buvo suplanuoti „Meridiano“ privalomo dokavimo darbai, o taip pat jo turstinės, ekspozicinės infrastruktūros plėtra ir net kai kurie patobulinimai, kad jis vėl galėtų tapti mobilus, galiausiai, pritrūkus supratimo iš šią programą kuravusios ministerijos, buvome palikti be pagalbos“, – apgailestavo A. Kuzmarskis.

Anot jo, tikėtina, kad Lietuvos narystė Europos jūrinio paveldo asociacijoje ir šalies viduje teigiamai paveiks supratimą bei dėmesį jūriniam paveldui, atvers daugiau galimybių istorinių, tradicinių laivų savininkams bei paskatins tokių laivų išsaugojimo, rekonstravimo, priežiūros bei eksploatavimo programų atsiradimą tiek savivaldybių, tiek valstybės mastu.

Šeštadienį, gegužės 18 d., Klaipėdos miesto simboliuje, burlaivyje „Meridianas“ vėl buvo pakeltos burės, tradiciškai skelbiančios navigacijos bei vasaros sezono pradžią. ■

P. S.

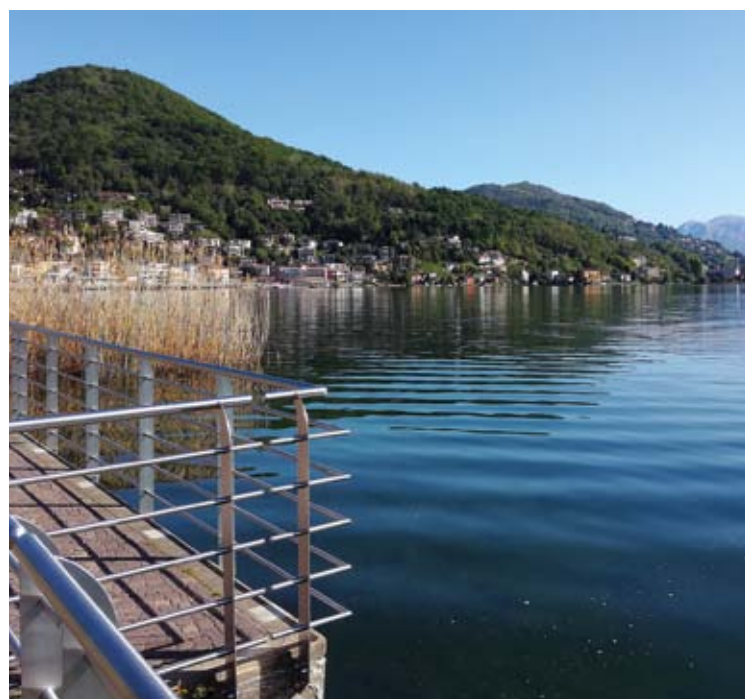
Susitikti po šiomis burėmis žurnalas JŪRA MOPE SEA kviečia liepos 23-iosios popietę. Čia visuomenei bus pristatoma žurnalo leidėjos Zitos Tallat-Kelpšaitės knyga „Ženklaai ir žodžiai“, skirta JŪRA MOPE SEA 20-mečio jubiliejui.



Мост творчества через реку времени в 500 лет

Йоле Юрайте

В швейцарском городе Локарно в художественной галерее Леонардо да Винчи «il Rivellino» официально завершены проходившие в 2018 году мероприятия, посвященные 100-летию государственности Литвы. Нынешний, 2019 год, галерея «il Rivellino» приурочила к 500-летию со дня смерти гения из Италии Леонардо да Винчи.



Торжественной церемонией в швейцарском Локарно в галерее Леонардо да Винчи «il Rivellino» закончились мероприятия, приуроченные к 100-летию государственности Литвы, начавшиеся в августе прошлого года, в которых приняла участие большая группа художников и деятелей культуры Литвы. Этой дате посвящена книга фотографий Антанаса Суткуса и других фотохудожников «10 days in Locarno», выпущенная благодаря усилиям владельцев галереи «il Rivellino» братьев Арминио и Паоло (об этих мероприятиях мы подробно писали в № 3–4 и № 6 журнала JŪRA MOPE SEA за 2018 год).

В одном из спроектированных Леонардо да Винчи замковых бастионов, в котором разместилась художественная галерея «il Rivellino», в течение всего года демонстрировалась созданная литовской художницей Йолитой Вайткуте художественная инсталляция из литовской земли, изображающая первых сигнаторов Акта о независимости Литвы.

В этом году 2 мая по случаю другого значительного юбилея – 500-летия смерти мирового гения Леонардо да Винчи – инсталляция «Сигнаторы» на глазах у множества зрителей, под объективами операторов Национального телевидения Швейцарии, была со всем уважением разобрана, а в собранную литовскую землю посажено деревце, которое со своей литовской родины в Локарно привезла издатель журнала JŪRA MOPE SEA Зита Таллат-Кялпшайте.

В замковом бастионе торжественно открыта выставка работ итальянского художника Альберто Ди Фабио. В других залах демонстрируются выставка архитектурной фотографии швейцарского фотографа Лука Феррарио, живопись болгарского художника Дончо Дончева, литовских авторов Ирмы Ляцинскайте и Зиты Таллат-Кялпшайте.





Во время открытия выставки уроженец Швейцарии, профессор Венского университета, доктор музыковедения Пьетро Бьянки играл на старинном инструменте – колесной лире (итал. ghironda), вариант которой сконструировал Леонардо да Винчи. Копию инструмента по сохранившимся рисункам профессор Бьянки создал в 1975 году. Под аккомпанемент колесной лиры Пьетро Бьянки исполнил 1400-ю балладу «La fia d'un pastur», рассказывающую о конце матриархата. А когда профессор запел другую итальянскую народную песню – «Bella ciao», ставшую антифашистским гимном в годы войны, ее подхватили все участники открытия выставки, представители разных народов, собравшиеся в спроектированном Леонардо да Винчи замковом бастионе.

Ревнители кулинарного наследия Швейцарии с 1852 года, славящиеся уникальной выпечкой ручной работы, рецепты и навыки которой передаются из поколения в поколение, владельцы «Pasticceria Marnin» Франка и Арно Антонини удивили гостей кулинарным произведением искусства, изображающим бастион замка и строение знаменитого швейцарского архитектора Марио Ботта.

Авторы идеи мероприятия, организаторы Арминьо и Паоло Шiolли, и куратор, режиссер из Италии Маргерита Ферри довольно успешно осуществленной возможностью проложить мост творчества через реку времени в пять столетий, на одном берегу которой – память о творчестве бессмертного гения Леонардо да Винчи, на другом – работы, мысли и чувства художников наших дней.



Il Mattino della Domenica - 05/05/2019 Copia 130x184 at 67% del formato originale A4 della pagina **Page: 1/31**

Chiacchierata con Arminio Scioli a 500 anni dalla morte del Maestro fiorentino

Al Rivellino si festeggia il genio di Leonardo da Vinci

Il Rivellino (Domenico Di Stefano). La stanza dove Leonardo da Vinci costruì il suo primo aereo. In alto: il baстион di Rivellino di Leonardo da Vinci, progettato nel 1480. In basso: il baстион di Rivellino di Leonardo da Vinci, progettato nel 1480. In basso: il baстион di Rivellino di Leonardo da Vinci, progettato nel 1480.

Il baстион di Rivellino è un capolavoro di ingegneria militare. Fu progettato da Leonardo da Vinci nel 1480, durante il suo soggiorno a Firenze. Il baстион è un esempio di architettura rinascimentale, con mura spesse e bastionate, e torri circolari. È stato restaurato nel 1970 e oggi è un museo.

Il baстион di Rivellino è un capolavoro di ingegneria militare. Fu progettato da Leonardo da Vinci nel 1480, durante il suo soggiorno a Firenze. Il baстион è un esempio di architettura rinascimentale, con mura spesse e bastionate, e torri circolari. È stato restaurato nel 1970 e oggi è un museo.

Il baстион di Rivellino è un capolavoro di ingegneria militare. Fu progettato da Leonardo da Vinci nel 1480, durante il suo soggiorno a Firenze. Il baстион è un esempio di architettura rinascimentale, con mura spesse e bastionate, e torri circolari. È stato restaurato nel 1970 e oggi è un museo.



Kūrybos tiltas per 500 metų laiko upę

Jolė Jūraitė

Šveicarijos mieste Lokarne „il Rivellino“ Leonardo da Vinčio meno galerijoje oficialiai baigti 2018 m. vykę Lietuvos valstybingumo 100-mečiui skirti renginiai. Šiuos 2019 metus „il Rivellino“ galerija skiria pasaulinio genijaus iš Italijos Leonardo da Vinčio 500-ųjų mirties metinių paminėjimui.



Iškilminga ceremonija „il Rivellino“ Leonardo da Vinčio galerijoje baigėsi Lietuvos valstybingumo 100-mečiui skirti renginiai, prasidėję pernai rugpjūtį, kuriuose dalyvavo daug Lietuvos menininkų ir kultūros atstovų. Šiai datai skirta „il Rivellino“ galerijos savininkų brolių Arminio ir Paolo Sciolli pastangomis išleista Antano Sutkaus ir kitų fotomenininkų fotografijų knyga „10 days in Locarno“. (Apie šiuos renginius išsamiai rašėme žurnale JŪRA MOPE SEA, 2018 m. Nr. 3–4 ir Nr. 6.)

Viename iš Leonardo da Vinčio projektuotų pilies bastionų, kuriame yra įsikūrusi „il Rivellino“ meno galerija, visus metus buvo demonstruojama lietuvių dailininkės Jolitos Vaitkutės iš lietuviškos žemės sukurta meninė instaliacija, vaizduojanti pirmuosius nepriklausomos Lietuvos signatarus.

Šiomet, gegužės 2-ąją, minint kitą reikšmingą jubiliejų – pasaulinio genijaus Leonardo da Vinčio mirties metines – Lietuvos „Signatarų“ instaliacija, stebint daugybei žiūrovų ir filmuojant Šveicarijos nacionalinei televizijai, buvo pagarbiai suardyta, o į surinktą lietuvišką žemę pasodintas medelis, kurį iš savo gimtinės Lietuvoje į Lokarną atvežė žurnalo JŪRA MOPE SEA leidėja Zita Tallat-Kelpšaitė.

Pilies bastione iškilmingai atidaryta italų dailininko Alberto di Fabio darbų paroda. Kitose salėse demonstruojama šveicarų fotografo Luca Ferrario architektūrinės fotografijos paroda, bulgarų dailininko Doncho Donchev, lietuvių Irmos Leščinskaitės ir Zitos Tallat-Kelpšaitės tapybos darbai.





Parodos atidarymo metu šveicarų kilmės Vienos universiteto profesorius, muzikologijos daktaras Pietro Bianchi grojo senoviniu instrumentu – ratukine lyra, arba *ghironda* (itališkai), *drehleier* (vokiškai), kokį buvo sukonstravęs Leonardas da Vinčis. Instrumento kopiją profesorius P. Bianchi padarė 1975 m. Pritardamas ratukine lyra, P. Bianchi atliko 1400-ąją baladę „La fia d'un pastur“, pasakojančią apie matriachato pabaigą. Profesoriumi užtraukus kitą Italijos liaudies dainą, karo metais tapusią antifašistiniu himnu „Bella ciao“, pritarė visi parodos atidarymo dalyviai – Leonardo da Vinčio projektuotame pilies bastione susitikę įvairių tautų atstovai.

Šveicarijos kulinarijos paveldo nuo 1852 m. puoselėtojai, garsėjantys unikaliais rankų darbo kepiniais, kurių receptai bei įgūdžiai perduodami iš kartos į kartą, „Pasticceria Marnin“ savininkai Franka ir Arno Antognini svečius nustebino kulinariiniu menu kūriniumi, vaizduojančiu pilies bastionus ir garsaus šveicarų architekto Mario Botta statinį.

Renginio idėjos autoriai, organizatoriai broliai Sciolli bei kuratorė, režisierė iš Italijos Margherita Ferri džiaugėsi sėkmingai įgyvendinta galimybe nutiesti kūrybos tiltą per penkių šimtmečių laiko upę, kurios viename krante nemirtingo genijaus Leonardo da Vinčio kūrybos atminimas, kitoje – šių dienų menininkų darbai, mintys ir jausmai.



JŪRA·MOPE·SEA

INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

交通 · 物流 · 能源 · 石油和天然气 · 科学和技术 · 环境

The first magazine in Eurasia published in four languages:
English, Chinese, Russian and Lithuanian



Your loyal partner in international business

www.jura.lt



Connecting Global Competence



Messe München

LOGISTICS
makes it
happen



June 4–7, 2019
Messe München

» www.transportlogistic.de

tl transport
logistic

the leading exhibition

Logistics without stress



The TL Nika group of companies specialize in the consolidated shipping of small shipments, as well as full, part and non-standart cargo loads from Europe to Kazakhstan, Kirghizia, Uzbekistan and other countries of Central Asia. We are also engaged in the transport of loads from South and North Americas and Asia to Central Asia and Europe.



LITHUANIA Vilnius, tel.: +370 5 2159940, +370 685 50800, e-mail: info@sturvalas.lt
KAZAKHSTAN Almaty, tel.: +7 7272 584145, +7 747 6717911, e-mail: tlnika@tlnika.kz
GERMANY Munich, tel.: +49 8105 7300043, e-mail: info@tlnika.de
www.tlnika.com www.tlnika.kz www.tlnika.de

Make some time for yourself. Let us solve your logistic problems.