

KLAIPĖDOS UNIVERSITETAS
HUMANITARINIŲ MOKSLŲ FAKULTETAS
ISTORIJOS KATEDRA

Romualdas Adomavičius,
Baltijos šalių istorijos programos magistrantas

LIETUVOS JŪRŲ PREKYBOS LAIVYNAS 1921 – 1940 METAIS

Magistro baigiamasis darbas

Mokslinis darbo vadovas:
doc. dr. Vygantas Vareikis

Klaipėda, 2010

Turinys

Įvadas	3
Istoriografijos apžvalga ir šaltiniai	5
I skyrius. Jūrinė tradicija ir kultūra Lietuvoje 1918 – 1935 metais	9
1.1 Klaipėdos uosto reikšmė tarpukario Lietuvai	9
1.1.1. Uosto ir laivyno reikšmė nepriklausomoje Europos valstybėje tarpukario laikotarpiu	9
1.1.2. Klaipėdos uosto prijungimo prie Lietuvos politinės aplinkybės 1919 – 1924 metais	11
1.1.3. Klaipėdos uosto raida XIX a. – XX a. pr.	13
1.2. „Jūreivystės sąjūdis“ Lietuvoje XX a. III – IV d.	16
1.2.1. Jūrinio laivyno propagandos organizacijos iki 1935 m.	17
1.2.2. Jūrinis švietimas ir Lietuva 1923 – 1939 metais	19
II skyrius. Lietuvos užsienio prekybos politika 1918 – 1935 metais	22
2.1 Valstybės ūkio struktūra: poreikiai ir galimybės	23
2.1.1 Valstybės dalyvavimas ekonomikoje: kooperaciniai susivienijimai ir monopolinės bendrovės	25
2.1.2. Ekonominių valstybės remiamų organizacijų prekybinis potencialas	26
2.2. Lietuvos užsienio prekybos kryptys 1923 – 1939 m.	28
2.2.1. Tarpukario Lietuvos užsienio prekybos struktūra	29
2.2.2. Prekybiniai santykiai su Vokietija ir Anglija XX a. III – IV d.	32
2.2.3. Jūrų laivininkystė tarpukario Lietuvos santykiuose su Anglija	37
2.2.4. Klaipėdos uostas Lietuvos užsienio prekybos politikos kontekste 1923 – 1939 metais	40
III skyrius. Lietuvos jūrų prekybos laivyno kūrimas: privati iniciatyva	43
3. 1. Vokiečių jūrų laivininkystės tradicija Klaipėdoje 1923 – 1939 metais	43
3.2. Lietuvos jūrų laivyno bendrovės iki 1936 m.	46
3.2.1. Lietuvos garlaivių bendrovė (Lietuvos laivininkystės bendrovė) jūrų laivininkystėje 1919 – 1925 m.	46
3.2.2. Lietuvių bandymas Klaipėdoje: „Lietuvos laivynas“ (1923 – 1924 m.)	50
3.2.3. „Lietgar“ – Lietuvos garlaivių ir prekybos akcinė bendrovė (1928 – 1932 m.)	51
3.2.4. Klaipėdos prekybos, ekspedicijos ir laivininkystės akcinė bendrovė „Sandėlis“ 1922 – 1940 metais	54
IV skyrius. Lietuvos jūrų prekybos laivynas: valstybės iniciatyva 1935 – 1940 m.	58
4.1. Laivyno steigimo idėjos raida 1930 – 1935 metais	59
4.1.1. Prekybiniam laivynui steigti organizacinis komitetas (1930 m.) ir Tautinio laivyno komitetas (1931 – 1933 m.)	59
4.1.2. AB „Maistas“ ir Lietuvos jūrų prekybos laivynas	61
4.2. „Lietuvos Baltijos Lloydas“ – valstybės jūrų laivininkystės kompanija	65
4.2.1. „Lietuvos Baltijos Lloydas“ įsteigimas ir veikla jūrų laivininkystėje	66
4.2.2. Lietuvos jūrų prekybos laivynas ir Klaipėdos uostas 1939 – 1940 metais	72
Išvados	77
Naudotų šaltinių ir literatūros sąrašas	81
Priedai	Error! Bookmark not defined.

Ivadas

XX a. pr. susiformavusi lietuvių kolektyvinė savimonė, paremta savęs kaip savarankiškos tautos suvokimu, suteikė egzistencinį pagrindą Pirmajai Lietuvos respublikai. Po Pirmojo pasaulinio karo Europoje pastebimi žymūs geopolitiniai pokyčiai, kurie nulėmė tautinių valstybių atsiradimą imperinių teritorijų sąskaita. Lietuva, 1918 m. paskelbusi apie nepriklausomybę ir polinkį į demokratinę santvarką, geopolitine ir geostrategine prasme susiejo save su Vakarų, o ne Rytų geopolitine erdve. Tokia orientacija vedė prie jūrinės kultūros svarbos pripažinimo šalies raidoje ir jos suverenumo išlaikymo kontekste. Jūrų laivynas vienaip ar kitaip suponuoja valstybės „atsigręžimo“ į jūrą aspektą viešajame valstybės diskurse. Tarpukario Lietuvoje (Pirmoje respublikoje) jis atspindėjo naujas valstybės vystymosi tendencijas, kuriant naujas valstybingumo tradicijas ir atsiribojant nuo istorinių veržimosi į Rytus sentimentus. Siekis turėti Klaipėdos uostą ir pademonstruoti ryžtas jį prisijungiant prie Lietuvos respublikos 1923 m. pradžioje, išryškina civilizacinį ir kultūrinį lūžį Lietuvos istorijoje. Tarpukario laikotarpiu Lietuva pateko į buferinę, nuolatinės įtampos ir geopolitinių galybių interesų susikirtimo zoną tarp Vokietijos ir SSRS. Pats nepriklausomos tautinės Lietuvos valstybės atsiradimas Vidurio Rytų Europos Baltijos jūros pakrantėje diktavo jūrinės šalies perspektyvas. Lietuvos jūrų laivynas turėjo tapti lemiančiu politinės ir ekonominės egzistencijos faktoriumi, juolab kad jūrinės geopolitinės koncepcijos išskyrė laivyną kaip svarbiausią jūrų valstybių ekonominės (ir ne tik) politikos priemonę¹. Išsirinkusi jūrinį uostą ir jūrų laivyną geopolitinio stovio stiprinimo įrankiais, Lietuva deklaravo intenciją tapti jūrų valstybe. Šiame darbe atskleidžiami XX a. pradžios valstybės savęs ieškojimais tarptautiniuose santykiuose ir jūrinėje kultūroje.

Tarpukario Lietuvos (Pirmos respublikos) istoriniai tyrimai Lietuvos SSR pasižymėjo ideologizuota mintimi ir ideologiškai subjektyviu vertinimu. Sovietinėje cenzūros sistemoje objektyviai ištirti, atskleisti ar prisiminti vadinamo „buržuazinio“ laikotarpio istorinius klausimus nebuvo galimybių. Išlaisvėjusi nepriklausomos Antros Lietuvos respublikos istoriografija po 1990 metų pasižymi intensyvumu, nagrinėjant Pirmos Lietuvos respublikos istorinę raidą. Tyrimų akirtyje atsidūrė įvairūs politinio ir ekonominio gyvenimo aspektai. Pasirodė studijų, skirtų tarpukario Klaipėdos krašto, miesto ir uosto raidos tematika ir itin komplikuočių diplomatinių santykių Klaipėdos klausimu tyrimų bei Lietuvos valdžios politikos autonominiame pajūrio regione vertinimų. Drįsčiau pastebėti, kad tarpukario Lietuvos jūrinės politikos problematika istoriografijoje iki šiol nesulaukė pastovaus dėmesio. Atskiras Pirmos respublikos jūrų prekybos laivyno kūrimosi ir raidos tendencijas bei faktus atskleidžiantis tyrimas dar nespėjo pasirodyti. Reikia pripažinti, kad prekybos laivyno klausimas, suprantant jo ekonominę ir geopolitinę reikšmę tarpukario Lietuvai, buvo įtrauktas į platesnes istoriografines studijas kaip pagalbinė

¹ Laurinavičius, Č., Motieka, E., Statkus, N. Baltijos valstybių geopolitikos bruožai. XX amžius. Vilnius, 2005, p. 32.

medžiaga. Laivyno tematika buvo išleista istorinių straipsnių periodiniuose leidiniuose, marinistiniuose rinkiniuose. Pasirinkdamas moksliniam, tiriamajam darbui jūrų prekybos laivyno temą siekiu ne tik išterpti į paliktą nišą istoriniuose tarpukario Lietuvos tyrimuose, bet ir visuomenei, kuri ir šiandien, praėjus 80 – 90 metų, skendi jūrinės tapatybės paieškos labirintuose, priminti primirštą jūrinės veiklos tradiciją moderniojo valstybingumo fone. Darbo aktualumas siejasi su pirmojo savarankiško Lietuvos jūrų laivyno istorine refleksija dabartinėje jūrų laivininkystės politikoje.

Tyrimo objektas yra tarpukario Lietuvos jūrų prekybos laivyno, kaip šalies ekonominio, geopolitinio ir užsienio prekybos elemento ir savito valstybės jūrinės politikos rodiklio, kūrimosi ir raidos procesai. „Lietuvos“ laivyno terminu šiuo atveju įvardijamos privačios ir valstybės jūrų laivyno bendrovės, paremtos kapitalu iš Lietuvos.

Darbo problematiką apsprendžia išskylantis klausimai, nagrinėjant Lietuvos jūrų prekybos laivyno istorinę raidą tarpukario laikotarpiu. Lietuva, po Pirmojo pasaulinio karo paskelbusi nepriklausomybę, savo politine orientacija ir veiksmais nedvejodama siejo geopolitinio savarankiškumo pagrindą su Baltijos jūra. Išėjimas prie jūros per Klaipėdos uostą sustiprino valstybės ūkinę poziciją ir galimybes realizuoti savo prekybinį, ekonominį ir kultūrinį potencialą tarptautinėje erdvėje. Laivyno ir uosto klausimai, glaudžiai susiję tarpusavyje, sprendėsi atskirai vienas nuo kito. Kyla natūralus klausimas: kiek Lietuva pateisino jūrų valstybės statusą sukurdamą nacionalinį jūrų laivyną – didžiulės ekonominės naudos objektą –, tik praėjus daugiau nei dešimčiai metų nuo suverenumo teisės įgijimo Klaipėdos uoste? Kodėl valstybė neparėmė privačių laivyno steigimo iniciatyvų? Panašūs klausimai verčia svarstyti to meto vidaus ir užsienio politines aplinkybes, jų įtaką tarpukario Lietuvos ekonominiame gyvenime bei jūrinės kultūros įtaka ir susivokimą laivyno formavimesi. Svarbūs jūrinės valstybės politikos atributai susidūrė su objektyviomis ir subjektyviomis kliūtimis.

Darbo tikslas yra, remiantis istorijos mokslo literatūra, publikuotais ir nepublikuotais šaltiniais, ištirti Lietuvos jūrų prekybos laivyno raidą Pirmoje respublikoje, įvertinant valstybės vidaus ir užsienio politikos bei ekonomikos vystymosi aspektus, sąveikavusius su jūrine ir prekybine šalies strategija. Laivyno, struktūrinio valstybės organizmo, vaizdą studijoje bandoma pateikti nesikoncentruojant į laivų pristatymą, bet bandant plačiau išnagrinėti faktorius, įtakojusius Lietuvos jūrų laivyno atsiradimą ir vystymosi bruožus. Įgyvendinant tyrimo tikslą, iškelti šie uždaviniai:

- 1) Apibūdinti Klaipėdos uosto reikšmę valstybei ir išskirti jūrinės kultūros apraiškas Lietuvoje
- 2) Išanalizuoti Lietuvos prekybos su užsieniu specifika valstybės ekonominės struktūros kontekste ir įvertinti pagrindinių tarpukario Lietuvos užsienio prekybos partnerių (Vokietijos ir Anglijos) įtaką šalies jūrų laivininkystės politikoje
- 3) Išnagrinėti privačių jūrininkystės bendrovių veiklos specifika ir jų indėlį į jūrų prekybos laivyno tradicijos kūrimą Lietuvoje

- 4) Atskleisti Lietuvos valstybės kapitalo pagrindu įkurtos jūrų laivininkystės kompanijos (Lietuvos Baltijos Lloydo) veiklos bruožus
- 5) Įvertinti Lietuvos jūrų laivyno ir jūrų prekybos veiklą po Klaipėdos uosto netekimo 1939 m. kovo 22 d. iki Lietuvos Baltijos Lloydo nacionalizacijos 1940 m. vasarą
- 6) Įvardinti jūrų prekybos laivyno įsteigimo ir veiklos įtaką Pirmos Lietuvos respublikos politikoje, geopolitinėje erdvės situacijoje, ūkyje ir kultūroje

Tyrimo metodai, naratyvinis, tekstų analizė, pasiremiant ir statistikos duomenimis. Šis metodas padeda įvairių šaltinių ir istoriografijos pateikiamą informaciją palyginti ir nuosekliai įvertinti nagrinėjamos temos kontekste.

Chronologinės ribos apima istorinį tarpukario laikotarpį nuo 1921 m. iki 1940 m. vasaros pradžios. Tyrimo, apimančio dvidešimt nepriklausomos Lietuvos metų, pradiniu atskaitos tašku pasirinktas pirmojo Lietuvoje registruoto jūrų laivo išplaukimo į jūrą faktas. Baigtiniu tašku tyrime yra pirmoji SSRS okupacija, kurios metu buvo nusavinti laivai ir nacionalizuota nepriklausoma Lietuvos jūrų laivininkystės bendrovė – Lietuvos Baltijos Lloydas.

Darbo struktūra. Istorinio Lietuvos jūrų prekybos laivyno tyrimo tikslui pasirinktais uždaviniais pasiekti dėstymas išskirstytas į keturis skyrius. Pirmame skyriuje nagrinėjama jūrinės kultūros tarpukario Lietuvoje problema. Antrame gilinimasi į ūkinę šalies struktūrą ir jos padiktuotą valstybinę prekybos politiką, kuri atitinkamai darė įtaką jūrų laivyno idėjos įgyvendinimui. Trečiame skyriuje įvertinama privati jūrų laivininkystė veikia tarpukario Lietuvoje. Ketvirtas skyrius skirtas Lietuvos valstybinio jūrų prekybos laivyno etapui iširti. Darbą sudaro įvadas, dėstymas, išvados, tekste panaudotų šaltinių ir literatūros sąrašas ir ... priedai.

Istoriografijos apžvalga ir šaltiniai

Istorijos mokslo literatūroje Lietuvos laivyno tema nagrinėta ganėtinai skurdžiai. Nesidomėjimą laivyno istorijos klausimu lėmė mažiau nei šimtą metų tetrunkanti jūrinės kultūros tradicija Lietuvoje, jūros suteikiamų galimybių ir jos geopolitinės bei ekonominės reikšmės vertinimo stoka.

Tarpukario Lietuvos, o ypač Klaipėdos, spaudoje neretai pasirodydavo pranešimai ar komentarai, propaguojantys jūrinės idėjas: uosto ir laivyno svarbą. Tačiau išsamesnio tyrimo daugumai jų tūksta. Išimti galėtume vadinti ekonomisto Antano Lukaševičiaus, kuris savo straipsniuose su dideliu kruopštumu įvertino tarpukaryje vykdytą Lietuvos jūrų politiką uosto integravimo į valstybės ekonominę

struktūrą ir jūrų laivininkystės vystymo darbuose, kartu pateikdamas alternatyvas². Jūrinių idėjų populiarinimu ir jų reikšmės valstybei išskyrimu, pasiremiant geopolitikos teorijų kontekstu, Pirmoje respublikoje pasižymėjo geografijos profesoriaus Kazio Pakšto darbai³. Istoriniuose Lietuvos uostų tyrimuose pirmąjį indėlį įnešė jūrų karininkas Teodoras Daukantas⁴ ir statybų inžinierius Jonas Šimoliūnas⁵, kurie, aprašydami Klaipėdos ir Šventosios jūrų uostų gamtines ir technines sąlygas, akcentavo galimybes pritaikyti juos Lietuvos ūkio poreikiams ir generavo galimus šių objektų vystymui planus. Ankstyvaisiais pokario metais spėjo išeiti ir istoriniu atžvilgiu naudingas inžinieriaus Juozo Losinskio tyrimas Klaipėdos uosto raidos klausimu, kuriame nupasakojami tarpukario Lietuvos jūrų uosto ir jūrų laivininkystės pagrindiniai raidos bruožais, numatant aktualius plėtimo variantus⁶. Klaipėdos krašto prijungimo prie Lietuvos ir jo statuso kaitą tyrė teisininkas Rudolfas Valsonokas⁷ ir Jokūbas Robinzonas⁸. Petras Šalčius, dirbęs tarpukario Lietuvos ūkio valdymo organuose, aprašė tuometinę šalies prekybos specifiką⁹. Martynas Reišys ir Vladas Pryšmantas išleido memorandumą, kuriame išdėstė jūrų prekybos laivyno teigiamus aspektus ir jo poreikį Lietuvai¹⁰.

Sovietmetis moksliniams tyrimams nepriklausomos Lietuvos jūrų prekybos laivyno klausimu buvo ypatingai nepalanki terpė. Vyraavo oficiali pozicija, kad Klaipėdos uosto ir laivyno istorija prasidėjo 1945 m., kai Antrojo pasaulinio karo metu SSRS karinės pajėgos įžengė į Klaipėdą. Lietuvių išėivijoje, neveikiamoje režimo svertų, pasirodė aktualus tarpukario Lietuvos ūkinių organizacijų veiklą ir jų sąsajas su jūrų laivininkystės srityje veikusiomis bendrovėmis aprašantis leidinys¹¹. JAV buvo leista ir buvusio Lietuvos jūrų prekybos laivyno karininko Romano Vilčinsko-Vilko surinkta medžiaga apie prekybos laivus ir jūreivystės tradicijas Lietuvoje¹². Lietuvos laivyno istorija domino ir tyrinėtojus Vokietijoje, kurie savo darbuose pateikė nemažai faktologinės medžiagos¹³.

Istoriografijos padėtis Lietuvoje pasikeitė XX a. 10 d. pradžioje atkūrus nepriklausomybę. Platesnio pobūdžio darbuose Pirmosios respublikos jūrų prekybos laivyno raidą apžvelgė ir savarankiškų vertinimų pateikė istorikė Petronėlė Žostautaitė¹⁴. Tarpukario Lietuvos tarptautinių santykių politikos ir

² Lukaševičius, A. Klaipėdos uostas ir jo ateitis. *Ekonomika*, 1936, Nr. 1, p. 23-45; To paties. Lietuvos laivininkystės politika ir savojo laivyno klausimas. *Ekonomika*, 1936, Nr. 2, p. 97-121.

³ Pakštas, K. *Baltijos respublikų politinė geografija*. Kaunas, 1929; To paties. *Baltijos jūra*. Klaipėda, 1934.; To paties. Lietuvos jūreiviniai uždaviniai. *Naujoji Romuva*, 1935, Nr. 15, p. 5-6.

⁴ Daukantas, T. *Klaipėdos uostas*. Kaunas, 1930.

⁵ Šimoliūnas, J. *Šventosios uostas*. Kaunas, 1933.

⁶ Losinskis, J. *Klaipėdos uostas*. Vilnius, 1949.

⁷ Valsonokas, R. *Klaipėdos problema (1932m. fotografuotas leidimas)*. Vilnius, 1989.

⁸ Robinzonas, J. *Klaipėdos krašto konvencijos komentaras*. Kaunas, 1934.

⁹ Šalčius, P. *Raštai (Lietuvos prekybos istorija)*. Vilnius, 1998.

¹⁰ Reišys, M.; Pryšmantas, V. *Prekybos laivyno steigimo reikalų memorandumas*. Klaipėda, 1927.

¹¹ *Žemės ūkio gamybinė kooperacija nepriklausomoje Lietuvoje 1920 – 1940*. London, p. 217 – 226.

¹² Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*. 1975, Nr. 1; 1981, Nr. 9-10; 1982, Nr. 2, 3, 5, 8; 1983, Nr. 3-4, 7, 9-10; 1984, Nr. 1, 3-6, 8; 1985, Nr. 1-2, 5, 7-8; 1986, Nr. 1,5.

¹³ Dorgeist, J. Die Handelsflotte der Freistaates Litauen. *Strandgut*, Nr. 10, S. 71 – 112; Duden, C. Seedampfer und Motorschiffe aus Memel. *Strandgut*, Nr. 10, S. 5 – 70.

¹⁴ Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas (1923 – 1939)*. Vilnius, 1990; Ta pati. *Klaipėdos kraštas 1923-1939m*. Vilnius, 1992.

ekonomikos sričių tyrimuose istorikė Aldona Gaigalaitė nagrinėjo su jūrine politika glaudžiai susietas problemas¹⁵. Iš naujausių studijų, tiesiogiai paliečiančių jūrų laivyno klausimą aptariamuojų laikotarpiu, išskirčiau Laimono Gryvos monografiją¹⁶, istoriko Romaldo Adomavičiaus¹⁷ ir žurnalisto Venanto Butkaus¹⁸ tyrimus marinistinės Lietuvos istorijos rinkiniuose. Aktualius tyrimui Klaipėdos uosto, jūrų laivininkystės istorijos ir geopolitinius momentus savo darbuose aptarė istorikas Julius Žukas¹⁹, architektūros istorikas Jonas Tatoris²⁰ ir geografijos mokslų profesorius Rimas Žaromskis²¹.

Tarpukario Lietuvos politikos ir ekonomikos tyrimai leidžia plačiau apžvelgti valstybės procesus dariusius įtaką jūrų laivyno klausimu. Prekybos niuansus ir ekonominę valstybės politiką aprašė Lietuvos ūkio ir ekonominės raidos istorikas Gediminas Vaskela²². Politiniai tarpukario Lietuvos ir Klaipėdos vystymosi, tarptautinės, ekonominės ir prekybos politikos aspektai, išsamiai ištirti istoriografijoje, prisideda prie jūrų prekybos laivyno istorijos tyrimo. Pažymėtinos Reginos Žepkaitės²³, Roberto Žiugždos²⁴, Balio Daščioro²⁵, Vytauto Žalio²⁶ ir Vyganto Vareikio²⁷ studijos ir straipsniai.

Šiame tyrime pasitelkiama kelių rūšių šaltinių medžiaga. Lietuvos Centriniam valstybės archyve saugomi dokumentai sudaro svarbią šaltinių dalį. Daugiausia duomenų jūrų laivyno ir jūreivystės reikalu pavyko rasti Susisiekimo ministerijos (f.386), Finansų ministerijos (f.387), Ministrų kabineto (f.923) fonduose. Akcinės bendrovės „Maistas“ (f.874) fonde aptikta su laivyno raida susijusi medžiaga.

¹⁵ Gaigalaitė, A. *Anglijos kapitalas ir Lietuva 1919 – 1940*. Vilnius, 1986; Ta pati. *Lietuva Paryžiuje 1919 metais*. Kaunas, 1999.

¹⁶ Gryva, L. *Jūrų ir upių transportas Lietuvoje 1918 – 1989-aisiais metais*. Vilnius, 2001, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto archyvas Nr.1.

¹⁷ Adomavičius, R. Lietuvos jūrininkų sąjunga 1923 – 1940 m. In *Jūreivystės raida Lietuvoje* (mokslinės konferencijos medžiaga). Klaipėda, 2003, p.19-24; To paties. Lietuvos jūrų prekybos laivynas 1938 – 1940 metais. In *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Sud. V.Senčila. Klaipėda, 2008, p. 117 – 126.

¹⁸ Butkus, V. Jie buvo pirmieji. In *Jūreivystės raida Lietuvoje* (mokslinės konferencijos medžiaga). Klaipėda, 2003, p. 33 -37; To paties. Jūreivystės populiarinimas Lietuvoje tarpukariu. In *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Sud. V.Senčila. Klaipėda, 2008, p. 89 – 95; To paties. Jūrininkų skyrius prie Kauno Aukštesniosios technikos mokyklos 1923 – 1925 metais. Praktika suomių burlaiviuose. Ten pat, p. 95 – 108; To paties. Lietuvos jūrininkų rengimas užsienyje 1928 – 1939 metais. Ten pat, p. 109 – 112.

¹⁹ Žukas, J. Jūrinių laivų statyba viduramžių Klaipėdoje (1252-1525 m.): prielaidos ir faktai. In *Klaipėdos miesto ir visuomenės struktūros* (Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t. XI). Sud. V.Vaivada, D.Elertas. Klaipėda, 2005, p. 70 – 84. To paties. Stambiosios pramonės atsiradimas Klaipėdos krašte (XIX amžiaus pabaiga – XX amžiaus pradžia). In *Lietuvos istorijos studijos. T.19*. Vilnius, 2007, p. 41-51; To paties. Lietuva ir Klaipėdos problema: istoriko akimis per klasikinės geopolitikos prizmę. In *Nauji požiūriai į Klaipėdos miesto ir krašto praeitį* (Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t. XVII). Sud. S.Pocytė ir V.Safronovas. Klaipėda, 2008, p. 63 – 79.

²⁰ Tatoris, J. *Senoji Klaipėda. Urbanistinė raida ir architektūra iki 1939 metų*. Vilnius, 1994.

²¹ Žaromskis, R. *Baltijos jūros uostai*. Vilnius, 2008.

²² Vaskela, G. *Lietuva 1939 – 1940 metais. Kursas į valstybės reguliuojamą ekonomiką*. Vilnius, 2002.

²³ Žepkaitė, R. *Lietuva tarptautinės politikos labirintuose (1918-1922)*. Vilnius, 1973; Ta pati, *Diplomatija imperializmo tarnyboje*. Vilnius, 1980; Ta pati. *Lietuva ir didžiosios valstybės. 1918-1939*. Kaunas, 1986.????

²⁴ Žiugžda, R. *Lietuva imperialistinių valstybių planuose 1917 – 1940*. Vilnius, 1983.

²⁵ Daščioras, B. Lietuvos ir Vokietijos ekonominių santykių, susijusių su Klaipėdos krašto perėjimu Lietuvos suverenitetai, reguliavimas 1923 – 1939 metais. Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai, Istorija, XXIII, Vilnius, 1983. ...

²⁶ Žalys, V. *Kova dėl identiteto: Kodėl Lietuvai nesisekė Klaipėdoje tarp 1923-1939 m. / Ringen um Identität: Warum Litauen zwischen 1923 und 1939 im Mmelgebiet keinen Erfolg hatte*. Lüneburg, 1993; To paties. *Lietuvos diplomatijos istorija (1925-1940) I tomas*. Vilnius, 2007.

²⁷ Vareikis, V. *Klaipėda XX amžiuje*. Klaipėda, 1993; To paties. Klaipėdos krašto užėmimas. In *1923 metų sausio įvykiai Klaipėdoje* (Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t. IV). Sud. A.Nikžentaitis. Klaipėda, 1995, p. 35 - ?.

Tyrimė panaudojami prekybinių santykių su užsienio valstybėmis Prano Dailidės surinkti ir sutvarkyti oficialių sutarčių dokumentai padeda įsigilinti į Lietuvos ekonominių ryšių specifiką, valstybės prekybos istoriją²⁸.

Didelę dalį tyrimė naudotų šaltinių sudaro tarpukario Lietuvos periodinė spauda. Ypatingą reikšmę išlaikė specializuoti marinistiniai žurnalai leisti Lietuvos jūrininkų sąjungos Klaipėdoje: „Jūra“ (1935 – 1939 m.) ir Kaune: „Mūsų jūra“ (1939 – 1940 m.). Jūrininko Teodoro Reingardo iniciatyva išėjo keli žurnalo „Inkaras“ (1928 m.), kuriame buvo propaguojama laivyno steigimo idėja, numeriai. Tarpukario Lietuvos ekonominio ir prekybinio gyvenimo pagrindinės kryptis, bendra situacija ir statistika atsiskleidžia ūkinio pobūdžio leidiniuose – ekonominių studijų draugijos žurnale „Tautos ūkis“ (1930 – 1940 m.), JAV lietuvių prekybos bendrovės žurnale „Prekyba“ (1920 – 1921 m.), prekybos ir pramonės ūkio žurnale „Prekyba“ (1936 – 1939 m.), ekonomistų sąjungos žurnale „Ekonomika“ (1935 – 1940 m.) ir prekybos laikraštyje „Baltika“ (1920 -1922 m.). Kultūros aktualijų žurnale „Naujoji Romuva“ (1931 – 1940 m.) taip pat randame informacijos jūreivystės tema. Klaipėdos krašto periodikoje pateikta informacija dažnai yra tikslesnė už žinias centrinės Lietuvos spaudoje. Į tyrimo medžiagą įtraukti periodiniai leidiniai – seniausias laikraštis Klaipėdoje „Memeler Dampfboot“ (nuo 1849 m.), politikos, ekonomikos ir kultūros dienraštis „Klaipėdos žinios“ (1924 – 1926 m.), laikraštis „Lietuvos keleivis“ (1924 – 1939 m.) ir savaitraštis „Klaipėdiškis“ (1932 m.), dažniau atkreipdavo Lietuvos visuomenės dėmesį į uosto bei laivyno problemas.

Paskutinė šaltinių grupė sudaro ne mažiau vertingi studijai žmonių, dalyvavusių Lietuvos jūrų prekybos laivyno kūrimė ar veikusių tuometiniame politiniame gyvenime atsiminimai. Naudingų detalių randame Lietuvos jūrininkų – Broniaus Krikštopaičio²⁹, Teodoro Reingardo³⁰, Felikso Vainoro³¹ atsiminimuose.

Tarpukario Lietuvoje jūrinės politikos ir laivyno temos viešajame diskurse atsirado po 1923 m. Klaipėdos krašto prisijungimo prie respublikos teritorijos. Ilgainiui apie jūrinius reikalus buvo diskutuojama spaudoje, leidžiami kreipimaisi į valdžią ir visuomenę, atliekamos tiriamosios ir teorinės studijos. Sovietmečio ir Antrosios respublikos laikų istoriografija Lietuvos jūrų laivyno tarpukaryje temą naudojo platesniame kontekste. Negausūs pokario lietuvių išėivijos ir lietuvių jūrininkų darbai pasižymėjo detalesniu laivyno istorijos momentų įvertinimu.

²⁸ *Lietuvos sutartys su svetimomis valstybėmis. T. I (1919 – 1929)*, Sud. P.Dailidė. Kaunas, 1930.

²⁹ Krikštopaitis, B. *Jūrų keliais. Jūrų kapitono atsiminimai*. Čikaga, 1979.

³⁰ Reingardas, T. *Jūrininkas, karininkas, mirtininkas (prisiminimai)*. Šiauliai, 2000.

³¹ Žičkuvienė, A. *Jūra ir likimai*. Klaipėda, 1999.

I skyrius. Jūrinė tradicija ir kultūra Lietuvoje 1918 – 1935 metais

Lietuvos jūrų prekybos laivyno kūrimosi istorija tarpukaryje priklausė nuo visuomeninio ir politinio šalies vidaus gyvenimo bei tarptautinio geopolitinio su(iš)gyvenimo poreikių. Šiame įvadiniam skyriuje bandome pristatyti pagrindinius jūrinės kultūros elementus, kurie lėmė ir lemia sąlygas atsirasti nepriklausomam laivynui. Visas jūrų uosto ekonominis organizmas, jūrinis žmonių mentalitetas ir išsilavinimas yra sudedamosios jūrinės kultūros dalys.

1.1 Klaipėdos uosto reikšmė tarpukario Lietuvai

1.1.1. Uosto ir laivyno reikšmė nepriklausomoje Europos valstybėje tarpukario laikotarpiu

Lietuvos valstybės praityje ieškoma per laiką susiklosčiusių visuomeninių (ekonominių ir politinių) konstrukčių ištakų. Šiandien daugumai yra priimtina demokratinė Lietuvos respublikos santvarka, ši valdymo sistema tapo įprasta žmonių sugyvenimo forma – visuomeninis-politinis konstruktas. Nesiekdami plataus įsigilavimo į demokratinės Lietuvos raidą, norėtume aptarti daugiau ekonominio šalies modelio vieną iš elementų – jūrinį uostą. Dabartinėje politinėje santvarkoje, susiformavusioje istorinio vystymosi aplinkoje, Klaipėdos uostas tapo neatskiriama Lietuvos valstybingumo tapatybės dalis. Mažiau nei prieš šimtą metų (iki 1923 m.) visuomeniniai-ekonominiai santykiai nepriklausomoje Lietuvoje su Klaipėda turėjo mažai ką bendro. Tuo metu uostas ir tuo labiau laivynas nebuvo savaimė suprantama ar aiški ūkio dalis valstybėje prie jūros.

Kultūrų ir civilizacijų, nesvarbu kokių politinių santvarkų vienetų istorija priklausė nuo kontaktų su išoriniu pasauliu. Efektyviausiai ryšiai nuo seno palaikyti vandens keliais. Uostai, ypač jūrų, buvo strategiškai svarbūs politikos ir ekonomikos centrai. Jie jungė vandens ir sausumos zonas kultūrinės komunikacijos, prekybos ir karo poreikiams. Daugeliui su jūrą turinčių ryši tautų savimonėje išvirtino stiprus pasididžiavimo jūrine kultūra jausmas. Uosto ir jo infrastruktūros, naudingų jūrinių kontaktų vystymas skatintas ir pateisintas valstybės pajėgumo rodiklis³². Ypatingą reikšmę jūrinė politika XX a. pr. įgijo tokioms šalims kaip Estija, Latvija, Lenkija ir Lietuva. Po Pirmojo pasaulinio karo susikūrusioms valstybėms prieinamumas prie Baltijos jūros teikė galimybę realizuoti ekonominį potencialą. Pasak tarpukario Lietuvos ekonomisto A.Lukaševičiaus: „Laivyno klausimas iškilo tada, kaip su Lietuva tapo sujungtas Klaipėdos kraštas ir įgyta laivynui bazė – Klaipėdos uostas.“³³. Išėjimas prie jūros per uostą ir

³² Hooydonk, E van. Soft values of sea ports: a plea of soft values management by port authorities. *Ports are more than piers*, Antwerp, 2006, p. 119 – 121.

³³ Lukaševičius, A. Lietuvos laivininkystės politika ir savojo laivyno klausimas. *Ekonomika*, 1936 05 – 06, Nr. 2, p. 112.

savas laivynas garantavo tiesioginį ryšį su prekybos partneriais. Nepriklausomoje valstybėje jūrų uosto disponavimas buvo būtina normalios raidos sąlyga.

Kalbant apie Klaipėdos uosto reikšmę Lietuvai būtina pažymėti, kad uosto valdymas ir valstybės kapitalo prekybos laivyno kūrimas nebuvo dvi sąlygos, be kurios vienos trūkumo negalėjo egzistuoti nepriklausoma tautinė jūrų laivininkystės tradicija. Tarpukaryje ši tradicija pradėjo kurtis dar neturint jūrų uosto, o ir Klaipėdos uosto turėjimas negarantavo privataus ar valstybinio Lietuvos prekybos laivyno išvirtinimo jūrinėje prekyboje. Pokario metais Klaipėdos su aplinkinėmis žemėmis prisijungimo klausimas iškilo lietuvių tautinio nacionalizmo kontekste kaip būtinybė vienoje valstybėje sujungti tautą. Paskata gauti jūrų uostą, kaip bazę tautiniam laivynui, nebuvo lemianti. Kita vertus, būtų buvusi per didelė klaida tarpukario Europoje atsisakyti uosto, kuris buvo suprastas kaip būtinybė valstybės vystymuisi. Dar prieš išvirtinant Klaipėdoje, nuo 1921 m., Lietuvai po sutarties su Latvija įteisinus išėjimą prie jūros ties Palanga ir Šventają, pradėti parengiamieji darbai iki 6 m. gylio jūrų uosto Šventosios upės žiotyse statymui ir 1922 m. skirtos lėšos žvejų uosto įrengimui³⁴. Išankstinės pastangos iliustruoja siekį panaudoti jūrą Lietuvos ūkio poreikiams. Be Baltijos jūros uosto ir lietuviško jūrų laivyno formavimasis būtų sąlygotas papildomų kliūčių.

Kad geriau suprastume laivyno problemos kontekstą Lietuvoje po Pirmo pasaulinio karo, verta palyginti jį su jūreivystės padėtimi tarpukario Latvijoje. Modernios latvių tautos jūrų laivininkystės tradicijų ištakos, siejamos su Krištijano Valdemaro (1825 – 1891 m.) vardu ir jo paskatinta „žemdirbių“ įtraukimo į jūrinį verslą iniciatyva, kurios dėka rytinėje Baltijos jūros pakrantėje XIX a. II p. išsiplėtojo profesionalių latvių jūrininkų ir laivų statytojų kultūra³⁵. Prasidedant Pirmam pasauliniam karui 1914 m. Rusijos imperijos Lifliandijos kraštui priklausė 333 jūrų prekybos burlaiviai ir garlaiviai, po karo Latvija 1920 m. turėjo 45 laivus, o prasidėjus Antram pasauliniam karui, 1940 m. pradžioje, – 103 (96*) laivus³⁶. Net ir neturinčios išėjimo į jūrą Europos valstybės Čekoslovakija ir Vengrija, turėjo savo jūrų prekybos laivynus ir už jų aptarnavimą svetimuose uostose mokėjo mokesčius³⁷. Nuo 1924 m. Latvijoje iš valstybės biudžeto kasmet laivynui buvo skiriama po 1 mln. latų, šalyje buvo palankiai sutvarkyti laivininkystės rėmimo, paskolų gavimo įstatymai. Nuo 1926 m. Estijoje buvo įsteigta valstybės fondas, teikęs palankias paskolas laivininkystei³⁸. Klaipėdos uostas, žengimui į jūrų laivininkystės sritį svarbi aplinkybė, prie Lietuvos buvo prijungtas 1923 m., tuomet Latvijos jūrų prekybos laivyną sudarė 55 laivus, 1935 m.

³⁴ Šimoliūnas, J. *Šventosios uostas*. Kaunas, 1933, p. 29; Moravskis, A. Vandens keliai. *Lietuvos ūkis*, 1924, Nr. 16, p. 5-6.

³⁵ Sams, M. *Latviešu senā jūrniecība*. Rīgā, 1939, l. 45 – 47.

* Romano Vilčinsko (Vilko) pataisa, atsižvelgiant į tai, kad kai kurie laivai buvo uosto tarnybų, mokomieji, bet ne prekybos.

³⁶ Latvijas jūrniecības vēsture. 1850 – 1950. Rīga, 1998, l. 16 – 17, 22 – 23; Latvijas jūras tirdzniecības kuģu saraksts 1. janvārī 1940. gadā. *Jūrnieks*, 1940, Nr. 2, l. 36 – 38;

³⁷ Lukaševičius, A. Lietuvos laivininkystės politika ... p. 119.

³⁸ Serafinas, L. Trumpa Latvijos laivininkystės apžvalga. *Mūsu jūra*, 1939 12, Nr. 7, p. 187 – 188; Sruoga, K. Lietuvos prekybos laivyno kūrimas ir jo perspektyvos. *Tautos ūkis*, 1930 04, Nr. 4, p. 113.

pradėjus kurtis Lietuvos laivynui, latviai jau turėjo 124 jūros laivus³⁹. Lietuvą artimiausia kaimynė, kurios ekonominis išsivystymo lygis buvo panašus, laivininkystės srityje tarpukariu lenkė akivaizdžiai.

1.1.2. Klaipėdos uosto prijungimo prie Lietuvos politinės aplinkybės 1919 – 1924 metais

Kadangi Lietuvos teritorijoje iki XX a., skirtingai nuo Latvijos, neišsivystė nei vienas jūrų uostas, dėsninga, kad nesusikūrė ir jūrų laivynas. Modernios lietuvių tautos tėvas daktaras Jonas Basanavičius XX a. III-iame dešimtmetyje taip rašė apie jos jūrinį interesą: „...lietuviai, toliau nuo marių gyvenantieji, apie mares tik yra girdėję ir daugiausia, regis, iš senoviškų dainų. O tose dainose, ant viso Lietuvos ploto dainuojamose, taip dažnai randame mares minėta, kaip rasit nė pas vieną kitą tautą“⁴⁰. Žodis „marios“, pasak kalbininko Kazio Būgos, Lietuvoje buvo žymiai populiariesnis už žodį „jūra“. Jis irgi teigė, kad toliau nuo pajūrio į rytus, žmonės jūros visai nepažino⁴¹. Jūrinė tradicija etnografinėse lietuvių žemėse neįleido šaknų.

Tarpukaryje Lietuvai, atsiribojusiai nuo pavergėjų rytuose, jūra teikė atramos viltį. To meto mokslinio gyvenimo erdvėje, aiškinant jūrinės kultūros svarbą nepriklausomos valstybės gyvenime, pripažintas geografas-geopolitikas Kazys Pakštas, remdamasis civilizacijų raidos tyrimais, išskėlė teoriją, kurios pagrindinė mintis buvo jūrų uosto ir ūkio pagalba pasiekti geopolitinį ir ekonominį Lietuvos savarankiškumą. Jis įtikinėjo, kad jūrinės kultūros valstybės yra civilizaciniu požiūriu pranašesnės už vien kontinentinius (be priėjimo prie jūros) kraštus. Savo studijoje apie mažųjų Baltijos respublikų politinę geografiją profesorius dėstė: „Jūros tik [...] padidina susisiekiimo nepriklausomybę, taigi ir ekonominį krašto savistovumą“⁴². Panašiai svarstė visuomenės veikėjai ir politikai siekė šalia 1918 m. vasario 16 d. politinį savarankiškumą paskelbusios Lietuvos prijungti Klaipėdos uostą. Dar 1917 m. vasarą Berne (Šveicarija), vienoje iš kelių tais metais surengtų lietuvių konferencijų, kurioje dalyvavo ir Antanas Smetona su Jonu Mačiuliu – Maironiu, buvo priimta rezoliucija, kurioje, svarstant būsimų sienų klausimą, nutarta Lietuvai reikalauti uosto⁴³. Juridinės galios šis dokumentas neturėjo, tačiau, brėždamas valstybės ateities viziją, formavo politinius siekius.

Lietuvių teritorinės aspiracijos tvirtesnę pagrindą įgavo po Pirmojo pasaulinio karo. Į Paryžiaus taikos konferenciją, vykusią 1919 – 1920 m., buvo pasiųsta oficiali Lietuvos delegacija. Jos kaip ir Latvijos bei Estijos atstovų nepripažino karą laimėjęsios Antantės šalys (Prancūzija, Didžioji Britanija ir

³⁹ Pryšmantas, V. Pasaulio prekybos laivynas. *Lietuvos ūkis*, 1924, Nr. 21, p. 15.

⁴⁰ Basanavičius, J. *Rinktiniai raštai*. Vilnius, 1970, p. 121.

⁴¹ Žulkus, V. Marios ir jūra baltų pasaulėžiūroje (I). *Jūra*, 1990, Nr. 1, p. 17.

⁴² Pakštas, K. *Baltijos respublikų politinė geografija*. Kaunas, 1929, p. 102.

⁴³ Purickis, J. Lietuvių veikimas Šveicarijoje didžiojo karo metu. *Pirmasis nepriklausomos Lietuvos dešimtmetis 1918 – 1928 (Fotografuotas leidimas)*, Kaunas, 1990, p. 56.

JAV), bet, veikiant konferencijos „prieškambariuose“, pasiekta, kad Baltijos šalių klausimai būtų svarstomi rusų ir lenkų komisijose⁴⁴. Etninis klausimas buvo vienas svarbiausių lietuvių argumentų teritoriniuose reikalavimuose. Reikalauta nuo Vokietijos atskirti ir prie Lietuvos prijungti Klaipėdos uostą ir Nemuno žemupį, t.y. iki 10 000 m² teritoriją su pusė milijono gyventojų⁴⁵. Tvirtinta, kad išėjimas per uostą į Baltijos jūrą yra gyvybiškai svarbus besikuriančiam Lietuvos ūkiui. Diplomatai laikėsi Lietuvos vyriausybės instrukcijų, kuriose delegacijai buvo nurodyta siekti valstybės sienų pagal etnografinį principą ir su išėjimu prie jūros pro Klaipėdos ir net Liepojos uostus⁴⁶. Daugiausia diskusijų konferencijoje kilo dėl taikos sutarties su Vokietija. Į lietuvių reikalus buvo atsižvelgiama tiek, kiek jie siejosi su sąjungininkų tikslu susilpninti Vokietiją ir Europos atsiribojimu nuo bolševikinės Rusijos. Per pusmetį pasitarimuose sudėliotas Versalio taikos sutarties sąlygos, kurias Vokietija 1919 m. birželio 28 d. buvo priversta pasirašyti. Buvusi Vokietijos teritorija – dešinysis Nemuno krantas su Klaipėdos uostu – kondominio forma perėjo laikinai Antantės valdžiai. Vadinamą Klaipėdos teritoriją (kraštą) pažadėta perduoti Lietuvai, kai pastaroji sulauks visuotinio *de jure* pripažinimo⁴⁷. Nuo 1920 m. pradžios iki 1923 m. pradžios nuo Vokietijos atskirtas Klaipėdos kraštas Tautų Sąjungos pavedimu administruotas Prancūzijos. Pastaroji, remdama Lenkijos, savo partnerės Vidurio Rytų Europos regione, interesus Klaipėdos jūrų uoste, vilkino Lietuvos tarptautinį pripažinimą ir kurstė Klaipėdos krašto savarankiškumo idėjas⁴⁸. Lietuvos valdžia matė, kad niekas Klaipėdos nesiruošia atiduoti, ir, dar prieš gaudama 1922 m. lapkričio 18 d. didžiųjų Europos valstybių *de jure* pripažinimą, paruošė ryžtingų priemonių programą. Iškilio ir Klaipėdos krašto laisvosios valstybės (*freistaat*) paskelbimo grėsmė. Pretenzijos pajūrio krašte rėmėsi geopolitine logika ieškoti ekonominės ir politinės veiklos erdvių Vakarų Europos šalyse, visų pirma Vokietijoje ir Anglijoje.

Tarpukario Lietuvos politikų planas įsitvirtinti Klaipėdoje vien tik taikiais veiksmais neapsiribojo. Laukta palankaus momento. Valstybės pripažinimas 1922 m. pabaigoje ir Prancūzijos užimtumas politiniais neramumais Rūro srityje 1923 m. pradžioje padėjo susidaryti tarptautinei situacijai, kurioje Lietuva galėjo ryžtis panaudoti karinę jėgą savo tikslams pasiekti. Po 1923 m. sausio 10 – 15 d. suorganizuoto klaipėdiškių „sukilimo“ Lietuva įtvirtino faktinį ir teisinį suverenumą Klaipėdos krašte⁴⁹. Ši sėkminga akcija buvo itin reikšminga, ne tik dėl išėjimo prie jūros pro Klaipėdos uostą, bet ir dėl geopolitinio įsitvirtinimo⁵⁰. Valstybės vidaus gyvenime Klaipėdos klausimas svarba, jei neprilygo Vilniaus klausimui, tai turėjo panašumų ir net tam tikrą poveikį. Vilniuje ir Klaipėdoje vyko principinė lietuvių – lenkų įtakos kova, kurioje abejais atvejais lemiantį balsą turėjo Tautų Sąjunga. 1923 m. vasario

⁴⁴ Klimas, P. *Lietuvos diplomatinėje tarnyboje*. Vilnius, 1991, p. 22-27.

⁴⁵ Brakas, M. *Mažosios Lietuvos politinė ir diplomatinė istorija*. Vilnius, 1995, p. 134.

⁴⁶ Gaigalaitė, A. *Lietuva Paryžiuje 1919 metais*. Kaunas, 1999, p. 26.

⁴⁷ Valsonokas, R. *Klaipėdos problema (1932m. fotografuotas leidimas)*. Vilnius, 1989, p. 56.

⁴⁸ Žepkaitė, R. *Lietuva ir didžiosios valstybės. 1918-1939*. Kaunas, 1986, p. 124; Nikžentaitis, A. Klaipėdos problemos sprendimo galimybės Lenkijos Respublikos diplomatų akimis. In *Klaipėdos kraštas 1920-1924 m. archyvuose dokumentuose (Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t.IX)*. Sud. S.Pocytė. Klaipėda, 2003, p.6.

⁴⁹ Vareikis, V. Sukilėliai, šauliai, savanoriai. In *Nauji požiūriai į Klaipėdos miesto ir krašto praeitį (Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t. XVII)*. Sud. S.Pocytė ir V.Safronovas. Klaipėda, 2008, p. 191 – 192.

⁵⁰ Žalys, V. *Lietuvos diplomatijos istorija (1925-1940) I tomas*. Vilnius, 2007, p. 24.

16 d. sutikusi su Lietuvos suverenitetu Klaipėdoje, ji kovo 15 d. pripažino Vilniaus kraštą Lenkijai, taip suduodama stiprų smūgį šaliai ir nulemdama jos „aštrią“ situaciją tarpukariu. 1924 m. gegužės 8 d. pasirašyta Paryžiaus konvencija įteisino Klaipėdos krašto autonominių statusą Lietuvoje, tačiau iki tol vykę diplomatiniai žaidimai lėmė, kad maža valstybė nebegalėjo reikšti pretenzijų į istorinę savo sostinę. Tokią kainą Lietuva sumokėjo pakėlusį ginklą kovoje dėl Klaipėdos.

Klaipėdos krašto teritorijos prijungimas prie Lietuvos po Pirmojo pasaulinio karo, žvelgiant į platesnį geopolitinį kontekstą, buvo padiktuotas galių pusiausvyros principų ir tapo įmanomu ne vien dėl lietuvių politinės valios. Įvykdyti tai, ko nesugebėjo Vytautas XV a., leido palankus Versalio sistemos geopolitinių jėgų išsidėstymas. Tautinis principas, karo metu iškeltas kariaujančių šalių, turėjo padėti išlaikyti pusiausvyrą Europoje po karo. Geopolitinių kombinacijų fone, susvyravus Vokietijos ir Rusijos imperinėms tradicijoms, Vidurio Rytų Europoje atsirado vietos naujiems politiniams dariniams, bet tik su iš anksto numatyta role. Jų valstybingumo raida ir tvirtumas priklausė nuo regiono dominančių – Vokietijos ir Sovietų Rusijos – pozicijų. Norėdamos išvengti Lenkijos (kartu ir Prancūzijos) sustiprėjimo regione, pastarosios valstybės parėmė su lenkais konfliktuojančių lietuvių siekius Klaipėdos krašte ir uoste⁵¹. Pritardamos Lietuvai, Vokietija ir SSRS savo interesų Rytų Pabaltije neišsižadėjo. Slaptas Klaipėdos sukilimo palaiminimas atskleidžia jų strateginį sprendimą palaikyti nestabilumą *Cordon sanitaire** zonoje, numatant ateityje atstatyti buvusią savo valdžią Klaipėdos krašte ir Lietuvoje.

Lietuvos respublikos tarpukaryje raidą supo aplinkybės, ganėtinai komplikavusios jos kaip savarankiško politinio subjekto veikimą. Geografinė vieta, apsprendusi šalies laviravimo tarp dviejų civilizacinių centrų kursą, ekonominiu atžvilgiu atrodė žymiai patrauklesnė. Per lietuvių gyvenamas žemes nuo seno ėjo patogūs prekybai tarp Rytų ir Vakarų Europos keliai. Klaipėdos uostas šioje prekių kryžkelėje buvo svarbus tranzitinis punktas. Tik patekęs į Lietuvos valstybę, uostas įgijo tiesiogiai su juo susietą *hinterlandą*⁵². Geopolitinės ir ekonominės nepriklausomybės lygis priklausė ir nuo Klaipėdos jūrų uosto galimybių panaudojimo.

1.1.3. Klaipėdos uosto raida XIX a. – XX a. pr.

Klaipėdai nebuvo lengva, nes natūralių vandens kelių, kuriais gabenamos prekės, koncentracijos atžvilgiu uosto geografinė vieta nors ir buvo dėkinga, tačiau ją ribojo politinės aplinkybės. Nuo XV a. prie pat Klaipėdos ėjo šiaurinė Vokiečių ordino, Prūsijos kunigaikštystės, Prūsijos karalystės ir Vokietijos

⁵¹ Žukas, J. Lietuva ir Klaipėdos problema: istoriko akimis per klasikinės geopolitikos prizmę. In Nauji požiūriai į Klaipėdos miesto ir krašto praeitį (Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t. XVII). Sud. S.Pocytė ir V.Safronovas. Klaipėda, 2008, p. 72 – 74.

* *Cordon sanitaire* geopolitinė valstybių juosta Vidurio ir Rytų Europoje tarp Vokietijos ir SSRS po Pirmojo pasaulinio karo buvo bandoma suformuoti kaip santarvininkų kuriamos pokarinės Europos vizijos dalis. Vizija siekė sumažinti potencialiai agresyvių vokiečių ir sovietų geopolitinį potencialą. Pagal Žalys, V. *Lietuvos diplomatijos istorija (1925-1940) I tomas*. Vilnius, 2007, p. 18.

⁵² Žaromskis, R. *Baltijos jūros uostai*. Vilnius, 2008, p. 266 – 268.

imperijos siena, nukirtusi kelius į prekybos šaltinius žemyninėje Lietuvoje. XIX a. pr. nuoseklaus augimo neskaitino per didelį atstumą nuo Prūsijos geografinio-ekonominio centro, nebuvimas pastovios prekybos su užnugariu (lietuvių, lenkų ir rusų žemės), konkurencija su Karaliaučiaus ir Liepojos uostais⁵³. Miestas ir uostas užjūrio prekyboje suklestėdavo politinių Europos krizių epizodais. Neutralaus Klaipėdos uosto pirkkliai pralobdavo, tarpusavyje kariaujant Vokietijai, Rusijai, Anglijai, Prancūzijai, Danijai ir Švedijai. Karams pasibaigus, prekybos apimtys grįždavo prie įprastinių rodiklių. Iki XVIII a. vidurio – nišos ieškojimo prekių judėjimo rinkoje metas. Remiantis muitinės knygų analize, yra žinoma, kad XVII – XVIII a. iš Klaipėdos daugiausia gabentos žemės ūkio kultūros (ypač linai, sėmenys ir kanapės), maisto, pramonės gaminiai, gyvuliai, jų mėsa ir kailiai, odos. Pagrindinė importo prekė, atkeliaujanti jūra, buvo druska, paskui rikiuojasi bakalėjos, kolonijinės (pagr. tabakas) ir pramonės prekės⁵⁴. XIX amžiuje pagrindinės Klaipėdos importo prekės buvo akmens anglis, geležis, druska ir silkė, tuo tarpu eksporto – mediena, linai, kanapės, linų sėklos ir javai. Normaliomis sąlygomis per metus Nemunu Klaipėdą pasiekdavo apie 1 mln. kietmetrių medienos⁵⁵. Uosto pobūdį XVIII a. II p. – XIX a. nulėmė miško (raštai ir apdirbta mediena) eksportas į Angliją. Miško apdirbimo pramonė Klaipėdoje pradėjo plėstis 1859 m. pastačius pirmąją vėjinę lentpjūvę⁵⁶. Jų skaičius greitai augo. Medis sieliais buvo plukdomas iš Rusijos imperijos žemių Nemunu, Kuršių mariomis (vėliau Karaliaus Vilhelmo kanalu) iki Klaipėdos uosto medienos aptvarų. Didžiausią vertę eksportas pasiekė 1871 m., kai 1180 laivų išplukdė prekių už 25,3 mln. markių, o 1874 metais išplaukė 1301 laivas, iš jų 1108 su medienos kroviniu⁵⁷. Iki Pirmo pasaulinio karo mediena sudarė apie 90 % uosto eksporto ir rėmėsi medžiagos tiekimu iš Lietuvos, Lenkijos ir Vakarų Baltarusijos miškų⁵⁸. Klaipėda virto tranzitiniu miško uostu, kuris priklausė nuo šios žaliavos paklausos svyravimų Vakarų Europoje, ypač Anglijoje.

XIX a. pabaigoje, vykstant industrializaciniams procesams, išryškėjo Klaipėdos uosto – Vokietijos užkampio – sindromas. Prekių apyvarta ir įplaukos iš jūrinio verslo gerokai smuko dėl sausumos susisiekimo kelių, jungusių uostą su centrine Vokietijos imperijos dalimi ir jo užnugariu Žemaitijoje ir toliau į Rytus, trūkumų. Prekybinį potencialą stabdė vėlyvas Klaipėdos prijungimas prie Rytprūsių geležinkelio tinklo. XIX a. pb. – XX a. pr. nereikšmingas uosto statusas valstybėje, miestiečių neiniciatyvumas persiorientuojant į tobulesnes gamybos, technikos ir jūrų transporto priemones bei proteguojamų kaimyninių uostų augimas prisidėjo prie ekonominio Klaipėdos nuosmukio⁵⁹. Klaipėdoje formavosi kapitalo iš svetur (kitų Vokietijos miestų) remiama pramonė. Ją atstovavusios įmonės veikė

⁵³ Zembrickis, J. *Klaipėdos karališkojo Prūsijos jūrų ir prekybos miesto istorija*. Klaipėda, 2002, p. 25.

⁵⁴ Groth, A. Klaipėdos jūrų prekybos mastai ir struktūra 1664-1722 metais. In *Vėjas rėjose. Burlaivių epochos atspindžiai Lietuvoje*. Sud. D. Elertas. Vilnius, 2009, p. 19-25.

⁵⁵ Meier, F.J. Memel als See- und Handelsstadt. *Baltika*, 1922 01 15, Nr. 1, S. 1.

⁵⁶ Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas (1923-1939)*. Vilnius, 1990, p. 8.

⁵⁷ Zembrickis, J. *Klaipėda XIX amžiuje*. Klaipėda, 2004, p. 31, 33.

⁵⁸ Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas...* p. 13 – 14.

⁵⁹ Žukas, J. Stambiosios pramonės atsiradimas Klaipėdos krašte (XIX amžiaus pabaiga – XX amžiaus pradžia). In *Lietuvos istorijos studijos*. T.19. Vilnius, 2007, p. 44 – 45.

kartu su uosto interesais, nes žaliavos buvo importuojamos, o produkcija eksportuojama vidaus vandenų ir jūrų keliais. Tokiu principu dirbo 1869 m. įkurtas chemijos produktų – sieros rūgšties ir dirbtinių trašų fabrikas (nuo 1872 m. priklausė bendrovei *Union*), 1898 m. pradėjusi veikti medienos apdirbimo bendrovė (nuo 1925 m. vadinosi *Bisdorf & Zoon* vardu) ir 1900 m. pastatytas Klaipėdos celiuliozės fabrikas. XX a. pradžioje jūrinė prekyba paremta pramonė tvirtino savo pozicijas. Minėtose įmonėse prieš Pirmąjį pasaulinį karą dirbo virš 1000 darbininkų (apie 5 % miesto gyventojų)⁶⁰. Ir Klaipėdos jūrų laivininkystėje – viename tradicinių uosto verslų – aptariamuoju laikotarpiu vyko technologiniai pokyčiai, skatinę efektyvesnę jūrų prekybą. Klaipėdos burlaivius jūroje keitė garo varikliu varomi garlaiviai. 1880 m. buvo įkurta „Klaipėdos garlaivių akcinė bendrovė“ („Memeler Dampfschiffs Aktien Verein“) įsigijo pirmąjį didesnę jūrų garlaivį „Agathe“ (401 NRT*) ir XX a. pr. jų turėjo jau septynis. Vienas iš jų 1883 – 1904 m. plaukiojo „Littuania“ vardu⁶¹. Jais iš Klaipėdos į Baltijos ir Šiaurės jūros uostus gabeno medieną ir grūdus, o parsigabendavo pagrinde akmens anglį iš Didžiosios Britanijos. Nuo 1901 iki Antrojo pasaulinio karo pabaigos Klaipėdos verslininkų kapitalo jūrų laivininkystėje dominavo „A.H.Schwedersky Nachfolger“ bendrovė (plačiau apie Klaipėdos laivininkystės kompanijas 1923 – 1940 m. 2...sk-je), iš viso skirtingu metu eksploatavusi 17 garlaivių ir 1 burlaivį⁶². Tarpukario laikotarpiu kompanijos laivuose buvo iškelta Lietuvos vėliava.

Pasibaigus Pirmam pasauliniam karui ir pagal Versalio taikos sutartį Klaipėdos kraštą nuo Vokietijos atskyrus, Klaipėdos uosto rodikliai smuko, tačiau jis išlaikė savo pagrindinį pajamų šaltinį – medžio eksportą. 1920 m. uoste mediena pakrauti 295 iš 795 išplaukusiųjų laivų. 1919 – 1921 m. mieste augo prekybos bendrovių skaičius. Šiuo laikotarpiu importas (padidėjęs Klaipėdos krašto priklausimas nuo apsirūpinimo iš jūros) peršoko eksportą, kas buvo neįprastas reiškinys Klaipėdos uosto raidoje. Dėl komplikuoto susiekimo Nemunu, nes pirmaisiais metais po karo upės vaga nebuvo sutvarkyta, jau tuomet (prancūzmečiu) pradėtas svarstyti geležinkelio Klaipėda – Telšiai – Šiauliai projektas. Šalia medžio apdirbimo pramonės uostamiestyje ir apylinkėse veikė laivų statykla, vagonų ir žemės ūkio mašinų fabrikai, nedidelės geležies konstrukcijų gamyklos, mėsinė, gėrimų, tabako ir kavos pramonės įmonės bei k.t.⁶³. Farvaterio gylio palaikymas ir įplaukos molų statyba buvo jūrų uosto laivų judėjimą lėmusios techninės sąlygos. 1859 m. mariose ir įplaukos kanale pradėjo dirbti garinės žemkasės, 1901 m. prailgintas pietų molas⁶⁴. Po Pirmojo pasaulinio karo Klaipėdoje marių pakrantėje vyravo medienos laikymo ir lentpjūvių sklypai, trūko sandėlių ir šaldytuvų žemės ūkio produktams Dominuojantis medienos išvežimas

⁶⁰ Ibid, p. 47 – 49.

* BRT – bruto registro tonažas, visų laivo patalpų tūris registrinėmis tonomis (1 reg. t. sudaro 2,83 m³). NRT – netto reg. tonažas apibūdina tik krovininių laivo patalpų tūrį.

⁶¹ Duden, C. Seedamfer und Motorschiffe aus Memel. *Strandgut*, Nr. 10, S. 31.

⁶² Žukas, J. Klaipėdos garlaiviai (1839 – 1939). *Klaipėda (Mūsų jūra)*, 1996 12 13, p. 18; Adomavičius, R. Nuo burlaivių prie garlaivių: garlaiviai Klaipėdoje XIX a. antroje pusėje. In *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Klaipėda, 2008. p. 74-75; Duden, C. Seedamfer und Motorschiffe ... S. 8 – 9.

⁶³ Meier, F.J. Memel als See- ... S. 1 – 2.

⁶⁴ Klaipėdos uostas Lietuvos valdžioje. *Jūra*, 1938, Nr.1, p.6.

nerikalavo investicijų į krantinių plėtimą, įrengimų tobulinimą. Iš jūros atgabenamos prekės tenkino vietos poreikius krašte tarp Lietuvos sienos ir Nemuno, įskaitant tranzitines prekes: kalkakmenis, anglis ir sieros žvyras, keliavusias vidaus vandenų laivais į Tilžės ir Ragainės celiuliozės fabrikus⁶⁵. Laivų aptarnavimo sąlygas pagerino 1920 – 1922 m. laikotarpiu Klaipėdos uoste, marių krante, įrengta 325 m. ilgio Pietų balasto krantinė ir joje pastatyti du elektriniai 2 t. keliamosios jėgos kranai⁶⁶. Kaip ir anksčiau, Tautų Sąjungos kondominio metu lietuviškos prekės nepasiekdavo nuo Vokietijos atskirto uosto ir jo apyvarta iki karinio lygio nepasiekė, uostas 1921 metais buvo „apmiręs“⁶⁷. 1923 metais perėjęs į faktinę Lietuvos valdžią, stokojo universalumo ir ryšių su užnugariu. Neišvystyta uosto infrastruktūra ir techniniai įrengimai buvo nepritaikyti visų rūšių Lietuvos krovinių aptarnavimui. Komplikuotas sausumos susisiekimas, taip pat, stabdė valstybės užsienio prekybos srautą per Klaipėdos jūrų uostą. Jau 1925 m. buvo pagerinti 1913 m. kiekybiniai uostą aplankiusių laivų skaičiai⁶⁸. Lietuvai reikėjo išvystyto ir konkurencingo jūrų prekybos uosto, integruoto į šalies eksporto ir importo tinklą. Jo eksploatacija: sujungimas su išsiplėtusiu užnugariu, uosto infrastruktūros gerinimas, techninių sąlygų palaikymas, pareikalavo didelių lėšų. Klaipėdos uostas, kurio valdymo teisės įgijimui tarpukaryje buvo dėtos didžiulės pastangos, teikė Lietuvai galimybių bazę užmegzti „savistoviu“ prekybinius ryšius su visu pasauliu.

1.2. „Jūreivystės sąjūdis“ Lietuvoje XX a. III – IV d.

Lietuvių etnosas, kaip ją bevadintume – etnine grupe ar tauta – vystėsi ir brendo prie Baltijos jūros, tačiau iki XX a. III d. buvo toli nuo jos dvasiškai, bet ne fiziškai. Lietuvos valstybės tradicijoje užfiksuota sausumos kovų prieš priešus iš Vakarų Europos ir nuolatinio veržimosi į Rytus nulemta žemyninė savivoka. Pasaulėvaizdžius istorinėje raidoje tyręs Gintaras Beresnevičius išvelgė nuo pagoniškujų laikų jaučiamą mitologinę vandens baimę („nelemta vieta“) lietuvių mentalitete⁶⁹. Senosios pagonių religijos pagrindu jis bandė paaiškinti jūrinį lietuvių pasyvumą ir jūrinių tradicijų nebuvimą. Istoriniu ir geopolitiniu aiškinimu lietuvių sukurta valstybė net Vytauto Didžiojo laikais iš vidaus nebuvo pakankamai ekonomiškai orientuota ir sutelkta, kad galėtų įsitvirtinti kaip jūrinė⁷⁰. Tad jūrinė kultūra Lietuvoje nesusiformavo natūraliai, per istorijos amžių tėkmę. Tarpukaryje, valstybės teritorijai tvirtesniu pagrindu atsirėmus į jūrą, visuomenei reikėjo išaiškinti jos naudą ir pateisinti investicijas į uostą. „Jūreivystės sąjūdžiu“ vadinu visuomeninių organizacijų ir atskirų veikėjų viešą veiklą, kuria siekta įtvirtinti jūrinę

⁶⁵ Sližys, B. Klaipėdos uostas. *Naujoji Romuva*, 1938, Nr.1-2, p.29

⁶⁶ Klaipėdos uostas Lietuvos valdžioje...p. 7.

⁶⁷ Iš uosto gyvenimo. *Lietuvos ūkis*, 1921, Nr. 1, p. 9.

⁶⁸ Bučas, J. Klaipėdos uostas 1923 – 1927 m. *Lietuvos ūkis*, 1928, Nr. 9, p. 294 – 295.

⁶⁹ Beresnevičius, G. Lietuva be didžiųjų vandenų. *Ant laiko ašmenų* (esė rinkinys). Vilnius, 2002, p. 38 – 41.

⁷⁰ Žukas, J. Lietuva ir Klaipėdos problema: istoriko akimis per klasikinės geopolitikos prizmę. In Nauji požiūriai į Klaipėdos miesto ir krašto praeitį (Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t. XVII). Sud. S.Pocytė ir V.Safronovas. Klaipėda, 2008, p. 68 – 70.

kultūrą pirmoje Lietuvos respublikoje. Laivyno sukūrimo idėjos propagavimas buvo vienas pagrindinių šio judėjimo tikslų. Šio „sąjūdžio“ šalininkai iki 1935 m., kai į laivyno steigimą pradėjo krypti valstybės kapitalas, atstovavo informacine ir šviečiamąja iniciatyva jūrų prekybos laivyno formavimo procese pasižymėjusią profesinę-idėjinę mintį.

Mokslininkas prof. Kazys Pakštas, dar prieš Lietuvai prisijungiant Klaipėdą, akcentavo lietuvių tautos vaidmenį Baltijos jūros civilizacijoje⁷¹. Vėliau, išskirdamas „jūreivinius“ uždavinius, nurodė gaires, kuriomis sekant, Lietuva taptų pilnavertė jūrų valstybe: „*Dešimt pajūrio valstybės uždavinių: 1.Reikia steigti jūros departamentą; jam pavesti visus jūros reikalus administruoti ir diriguoti. 2.Steigti jūrininkystės mokyklą [...]. 3.Kurti tautinį laivyną galbūt pusiau valdiškomis, pusiau privatinėmis lėšomis, suteikiant jam ypatingų lengvatų savam uoste ir transporte.* (išskirta mano R.A.) *4.Motorizuoti ir išplėsti tolimesnę jūros žvejybą. 5.Baigti Šventosios uosto statybą. 6.Steigti Baltijos institutą hidrobiologiniams tyrinėjimams ir įvairių navigacinių klausimų studijoms bei jūros propagandai. 7.Planingai pakreipti turistus ir vasarotojus į pietinę pajūrio dalį, kur labai reikalingas etnografinis lietuviško elemento sustiprinimas. 8.Kasmet ruošti Jūros dieną ir plačias mases sudominti jūreivyste. 9.Propaguoti ir remti vandens sportą jūroje, upėse ir ežeruose. 10.Mokyklų programosna įvesti skyrių apie Baltiją ir Lietuvos jūreivystę.*“⁷². K.Pakštas, remdamasis geopolitinėmis tezėmis, aukščiausiu akademinio lygiu konstravo jūrinę šalies kokybę – teoriją, kaip panaudoti jūrą geopolitiniam ir geoekonominiam nepriklausomumui.

1.2.1. Jūrinio laivyno propagandos organizacijos iki 1935 m.

1923 m., atgavus Klaipėdos uostą ir kartu išėjimą į Baltijos jūrą, pasiektas ekonomiškai naudingas laimėjimas, tačiau reikėjo išmokti juo pasinaudoti. Jūreivystės kultūros skatinimas, nulemtas geopolitinių valstybės poreikių, plito viešajame diskurse. Pradžioje jūros įsisavinimas buvo suprastas tik kaip prekybos uosto eksploatavimas, kurio išvystymui visą tarpukarį skirtos didžiulės lėšos. Išskyrus nedidelę grupelę Lietuvos piliečių, tarnavusių Rusijos imperijos laivyne XIX a. pb. – XX a. pr., visuomenei jūrinės profesijos bei jūreivystė buvo svetimi dalykai. Kvietimas jūrininkams susirinkti laikraštyje „Lietuva“ pasirodė praėjus mėnesiui po Klaipėdos prisijungimo⁷³. 1923 m. kovo 11 d. Kaune buvo įkurta⁷⁴ Lietuvos jūrininkų sąjungą (LJS), kurios nariai tapo savarankiško lietuviško jūrinio sąjūdžio pradininkais. Sąjunga pasiryžo visuomenine veikla skatinti prekybinio jūrų laivyno įsteigimą įtakojančius procesus, rengti profesionalius jūrininkus būsimiems Lietuvos jūrų laivams ir išsikėlė savo statute tikslą: „...ugdyti tautos

⁷¹ Pakštas, K. Baltijos pajūris – būsimasis civilizacijos centras. *Romuva*, 1922, Nr.2, p. 59.

⁷² Pakštas, K. Lietuvos jūreiviniai uždaviniai, *Naujoji Romuva*, 1935, Nr. 15(223), p. 339-341.

⁷³ Jūrininkas. Lietuvos prekybos laivyno reikalai. *Lietuva*, 1920 02 15, Nr. 37 (1154), p. 1.

⁷⁴ Adomavičius, R. Lietuvos jūrininkų sąjunga 1923 – 1940 m. In *Jūreivystės raida Lietuvoje* (mokslinės konferencijos medžiaga). Klaipėda, 2003, p. 20.

supratimą apie karo ir prekybos laivyno būtiną Lietuvai reikalingumą ir būtinumą; savo narių mokslu ir prityrimu padėti Lietuvos visuomenei ir valdžiai kuo greičiausiai laivyną įsteigti ir vandens transportą išsamiai ir tiksliai išnaudoti⁷⁵. Pradžioje LJS netrūko pasiryžimo kurti Lietuvos tautinį prekybos laivyną ir taip pakelti ekonominę šalies padėtį⁷⁶. 1923 m. vasarą buvo įsteigtas LJS filialas Klaipėdoje, nuo 1934 m. iki 1939 m. vykdęs savarankišką veiklą. Tarp Jūrininkų sąjungos narių buvo jūrų kapitonas Juozas Andžejauskas, Teodoras Reingardas, Aleksandras Azguridis, Lietuvos kariuomenės generolai Teodoras Daukantas ir Vladas Nagevičius, laivininkystės inspektorius Pranas Šuipys, Kauno vandens kelių rajono komendantas Stasys Kuizinas ir kiti su jūreivyste ar laivyba ryšių turėję asmenys. LJS pirmininku buvo išrinktas V.Nagevičius, valdybos pirmininku T.Daukantas, nariais P.Šuipys, B.Plataakis, sekretoriais A.Jurskis ir A.Čiužas. 1923 m. balandžio 8 d. Kauno karo muziejuje įvyko prisistatymo iškilmės ir vėliavos* pašventinimas. Iš Liepojos iškvieistas seniausiu Lietuvos jūrininkų vadinamas kapitonas Liudvikas Stulpinas, kvietė verslininkus prisidėti prie prekybos laivyno kūrimo, kapitonas T.Daukantas pateikė išskaičiavimus kokių laivų prekėms gabenti Lietuvai reikia⁷⁷. Pirmieji memorandumų ir kreipimųsi forma išreikšti skatinimai kurti valstybės remiamą jūrų prekybos laivyną patyrė nesėkmę, nes tuo metu Lietuvos valdžiai laivyno reikalai mažai rūpėjo⁷⁸. LJS atstovai, suprasdami, kad iš privataus kapitalo ir tuo labiau valdžios paramos tikėtis sunku, kreipėsi į Lietuvos visuomenę su idėjinės ir finansinės pagalbos prašymu, rengė paramos gavimo jūriniams reikalams „propagandos balius“⁷⁹. Iki pat 1935 m., kai lietuviškas kapitalas žengė pirmuosius nedrąsius žingsnius jūrų laivininkystės sferoje, LJS nenustojo teikti siūlymus ir raginti Lietuvos valdžią imtis ekonomiškai ir politiškai naudingo jūrų laivyno steigimo. Drauge ar atskirai „jūros profesionalai“ bandė ir patys inicijuoti ar bent prisidėti prie privačių laivininkystės kompanijų kūrimosi (žr. skyrius 3.2.1. ir 3.2.3.). Būdingas LJS veiklai 1927 metų kreipimasis į Vidaus Reikalų ministeriją, kuriame prašoma sąjungai už nustatytą tarifą patikėti valdiškų (valstybės) krovinių plukdymą iš Klaipėdos uosto ir į jį. Sutikimo atveju LJS pasižada įkurti jūros garlaivių bendrovę „Lloyd Lithuania“, vykdysiančią reisuos tarp Klaipėdos ir kitų Europos uostų bei Brazilijos prekių ir lietuvių emigrantų* gabenimui. Taip pat, manyta į laivus priimti būsimums jūrininkus

⁷⁵ Kuizinas, S. Jūrinės minties raida ir jūrinės organizacijos Lietuvoje. *Mūsų jūra*, 1939, Nr. 2, p. 44.

⁷⁶ Lietuvos jūrininkų sąjungos statutas. *Lietuvos ūkis*, 1923, Nr. 10, p. 42.

* Vėliava buvo balta, jos viduryje „sidabru oksiduotas“ inkaras ir Gedimino stulpai virš jo. žr. Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas...* p. 54; LJS vėliava matoma nuotraukoje žr. Praktiški plaukiojimai mūsų jūrų kadetų. *Inkaras*, 1928, Nr. 1, p. 6.

⁷⁷ Adomavičius, R. Lietuvos jūrininkų sąjunga ... p. 20; Jūrininkų iškilmė. *Lietuvos ūkis*, 1923, Nr. 9, p. 31; Apie mūsų laivyno perspektyvas. Ten pat, p. 42 – 43.

⁷⁸ Vyriausybės atstovai taip atsakė į Lietuvos jūrininkų sąjungos skatinius kurti Lietuvos prekybos laivyną: „Mums, vyriausybei nerūpi, kas mūsų prekes gabens, tai yra pirklų dalykas.“ žr. Stulpinas, L. Keletas žodžių prekybos laivyno klausimu. *Inkaras*, 1928, Nr.2, p. 5.

⁷⁹ Kuizinas, S. Lietuvos jūrininkų balsas į visuomenę. *Lietuva*, 1923 04 08, Nr. 77(1194), p. 1 – 2; Kapitonas Nemo. Balsas iš jūros gelmių. *Lietuvos žinios*, 1923 07 17, Nr. 155, p. 2 – 3; Kapitonas Sista. Mums reikia laivyno. *Lietuvos aidas*. 1929 12 28, Nr. 295 (779), p. 3.

* Pirmoje respublikoje emigracija buvo įprastas ir pakankamai neskausmingai priimamas socialinis reiškinys. Lietuvių emigracinis srautas kryo į Šiaurės ir Pietų Ameriką. Didesniuose Lietuvos miestuose steigėsi emigracinės užsienio laivininkystės bendrovių kontoros, siūlydamos bilietus į transatlantinius laimerius. Apie emigracijos naudą lietuvių

praktikantus, o uždirbtus pinigus skirti komercinio Lietuvos laivyno vystymui⁸⁰. Idėjinis ir profesinis pagrindas laivyno kūrimui egzistavo, bet praktikoje galėjo įsigyvendinti tik nusistovėjus palankioms Lietuvos ekonomikos ir politikos kryptims.

Pritarimo sulaukta iš visuomeninių šaulių, moterų, jaunimo ir Klaipėdos krašto organizacijų. Sukarintos Šaulių sąjungos, 1935 m. įsteigusios ir Jūros šaulių skyrių, spaudoje pasirodė raginimų vyriausybei įsigyti prekybos laivų, kurie padėtų žymiai sumažinti prekybos su užsieniu išlaidas⁸¹. 1923 m. spalį buvo įregistruotas „Lietuvos moterų sąjungos tautiniam laivynui remti“ statusas⁸². Pastaroji organizacija Kaune rengė priėmimus, vakarus ir loterijas, kurių metu surinktos lėšos buvo skiriamos su Lietuvos laivyno kūrimu susijusiems reikalams⁸³. Moterys savo atsišaukimuose, raginant materialiai paremti Lietuvos laivyno kūrimą, skatino per jūrą palaikyti glaudžius ryšius su išeiviais ir pabrėžė jūros prekybinę naudą: „Lietuva dabar gali išplėsti savo prekybą jūra ir, vežiodama prekes, gali daug pelnyti.“⁸⁴. Prie jūrinės kultūros idėjų plėtros prisidėjo klaipeidiškių jaunimo organizacija „Santara“ (vandens sporto skyrius nuo 1935 m.)⁸⁵, vandens sporto mėgėjai: jūrų skautai, lietuviai buriuotojai Klaipėdoje⁸⁶. Skatinant jūrinę propagandą, nuo 1934 metų Klaipėdoje buvo pradėtos rengti Jūros šventės su kelių dienų ar savaitės ilgumo programomis. Į jūrinio laivyno propagandos judėjimą aktyviai įsitraukė jūrininkai, baigę mokslus nepriklausomos pirmos Lietuvos respublikos laikais. Jų parengimu susirūpino Lietuvos jūrininkų sąjunga, tačiau, nors ir buvo stipriausia jūrinės propagandos organizacija, neturėjo galimybių pati realizuoti svarbiausio tikslo – įkurti Lietuvos laivyną.

1.2.2. Jūrinis švietimas ir Lietuva 1923 – 1939 metais

Iki XX a. III deš. Lietuvos valstybėje be Klaipėdos neįsistėigė nei viena valstybinė jūrinių specialybių parengimo krypties švietimo įstaiga. Tradiciniams krašto ūkinio gyvenimo poreikiams jūrininkus ruošiančios institucijos nereikėjo. Padėtis pasikeitė nepriklausomai Lietuvos respublikai prisijungus Klaipėdos kraštą ir uostą.

Lietuvos jūrininkų sąjungos pasiūlymu prie Kauno aukštesniosios technikos mokyklos, rengusios statybos, mechanikos ir elektros sistemų technikus, 1923 m. rudenį įkurtas Jūrų skyrius, kuris buvo

kolonizacijos idėjos fone rašė ir profesorius Kazys Pakštas (žr. ...?). Lietuvos jūrininkų sąjunga savo siūlymuose vyriausybei išžvelgė galimybę valstybei uždirbti iš emigruojančių, nukreipiant juos per Klaipėdos uostą.

⁸⁰ Lietuvos jūrininkų sąjungos pareiškimas Vidaus Reikalų ministrui 1927 11 24. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 514, l. 204 – 206.

⁸¹ Šauklys, Š. Kodėl mums greičiau reikalingas jūros laivynas? *Trimitas*, 1924, Nr. 201, p. 1 – 2.

⁸² Vyriausybės žinios. 1924 m., Nr. 150, p. 4.

⁸³ Krikštopaitis, B. *Jūrų keliais*. Čikaga, 1979, p. 11; Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas...* p. 54 – 55; Kauno moterys ir laivynas. *Klaipėdos žinios*, 1924 04 27, p. 4.

⁸⁴ Atsišaukimas. *Lietuvos moterų tautiniam laivynui remti sąjungos leidinys*, Kaunas, 1929, p. 1.

⁸⁵ Santara – lietuviško vandens sporto kūrėja Klaipėdoje. *Jaunoji karta*, 1938, Nr. 31, p. 647.

⁸⁶ Kuizinas, S. ... *Mūsų jūra*, 1939, Nr. 2, p. 46 – 47.

pavaldus Susisiekimo ministerijai⁸⁷. Jūrų skyriaus įkūrimo faktas šiandien pažymėtinas kaip didžiausias tarpukario jūrininkų sąjungos indėlis į prekybos laivyno kūrimą, nes būtent šiuose kursuose jūreivystės pradžiamokslį išėjo pirmieji nepriklausomos Lietuvos jūrų kapitonai. Tuomet jaunuoliai į Jūrų skyrių stėjo paveikti spaudoje skleistos jūrinės propagandos. Skyriuje, šalia įprastų technikos mokyklos disciplinų, jiems navigaciją, astronomiją, lociją, takelažo darbus ir jūrinę praktiką dėstė LJS nariai. Jūreivių kursai tęsėsi tik du metus ir, išleidus vienintelę 15 kursantų laidą, baigė savo veiklą⁸⁸. Lietuvai neturint savo jūrų laivų, lietuviai negalėjo įgyti reikalingos jūreivystės praktikos ir tapti profesionaliais jūrininkais. Be savo laivyno Lietuva negalėjo savarankiškai paruošti ir kvalifikuotų jūrininkų⁸⁹. Valstybės valdžia atmesdavo ir atskiros jūreivystės mokyklos kūrimo projektus kaip per brangiu, tačiau sutiko mokėti Jūrų skyrių baigusiams jaunuoliams stipendijas už praktiką burlaiviuose (1925-1928 m.) ir vėliau likusiai dešimčiai už teorinį paruošimą Suomijos Abo (Turku) navigacijos institute (1929-1930 m.)⁹⁰. XX a. IV deš. pradžioje grįžę iš mokslų į Lietuvą, diplomuoti jūrininkai užsirašė į Klaipėdą aplankančių garlaivių įgulas jūrų karininko (šturmano) praktikai arba buvo priversti dirbti uosto įstaigose. Vis dėlto, 1923 m. pradėję eiti jūreivystės mokslus Kaune jaunuoliai, tapo pirmųjų Lietuvos jūrų laivininkystės kompanijos laivų kapitonais⁹¹. Tačiau iki 1935 – 1936 m., kada valstybės kapitalo bendrovės, išitraukusios į jūrų laivininkystės verslą, įsigijo laivus, lietuviai jūrininkai Lietuvai jūroje netarnavo.

Jūrų skyrių prie Kauno aukštesniosios technikos mokyklos baigę kursantai pirmieji gavo valstybės stipendijas jūreivystės mokslams užsienyje, nes ten po 1925 m. lietuviams buvo vienintelė galimybė gauti išsilavinimą jūrinėse specialybose. Mokymosi už Lietuvos ribų praktika išliko ir vėliau. Iki 1940 m. lietuviai už valstybės ar savo lėšas studijavo ir atliko jūrinę praktiką Suomijos, Švedijos, Belgijos, Olandijos, Italijos, Latvijos, Prancūzijos ir Vokietijos jūrų mokyklose⁹². 1938 metais Lietuvoje buvo 11 tolimosios ir artimosios laivininkystės kapitonų, 7 jūroje turėję teisę plaukioti šturmanai, 8 laivų mechanikai ir mašinistai⁹³. 1939 m. užsienyje jūreivystės mokslus jūrų teisės, laivų statybos ir mechaniko, mašinisto ir daugiausia denio jūreivio (laivavedybos) specialybių srityse buvo baigę ar dar juos tęsė virš 60 jaunuolių iš Lietuvos⁹⁴. Archyvinuose dokumentuose užfiksuota, kad tą pačią 1939 metų vasarą gavę valstybės stipendiją jūreivystės mokslus ėjo ar atlikinėjo praktiką jūrų laivuose 38 lietuviai⁹⁵. Iš viso 1923 – 1939 metų laikotarpiu jūrinei profesijai ruošėsi* 73 jaunuoliai.

⁸⁷ Butkus, V. Jūrininkų skyrius prie Kauno Aukštesniosios technikos mokyklos 1923 – 1925 metais. Praktika suomių burlaiviuose. In *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Sud. V.Senčila. Klaipėda, 2008, p. 96.

⁸⁸ Ibid., p. 97 – 98.

⁸⁹ Bakūnas, V. Jūrų mokykla Klaipėdoje. *Vakarai*, 1937 02 24, Nr. 45, p. 3.

⁹⁰ Butkus, V. Jie buvo pirmieji. In *Jūreivystės raida Lietuvoje* (mokslinės konferencijos medžiaga). Klaipėda, 2003, p. 34, 37.

⁹¹ Kdreks, J. Mūsų prekybos laivyno pionieriai. *Jūra*, 1937 11, Nr. 11, p. 327.

⁹² Butkus, V. Lietuvos jūrininkų rengimas užsienyje 1928 – 1939 metais. In *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Sud. V.Senčila. Klaipėda, 2008, p. 109 – 112.

⁹³ Jau turime 26 savus kvalifikuotus jūrininkus. *Lietuvos žinios*, 1938 11 23, Nr. 269 (5835), p. 10.

⁹⁴ Pauža, K. Paruoštas ir ruošiamas jūrų tarnybai personalas. *Mūsų jūra*, 1939 09, Nr. 4, p. 119-120.

⁹⁵ Valdžios stipendininkų jūrininkystės mokslams eiti žinios. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 1015, l. 51.

* Remiantis Lietuvos jūrų muziejuje R.Adomavičiaus (vyr.) surinktais duomenimis iki 1940 m. Lietuvos okupacijos jūrininko profesiją įgijo 26 lietuviai, Antrojo pasaulinio karo metu (pagrindė Latvijoje) – dar 13 ir užbaigti mokslų nespėjo 34.

1923 m. Lietuvos karinė akcija į Klaipėdos kraštą buvo surengta vedama paprasto geopolitinio išskaičiavimo turėti jūrų uostą, tačiau strateginės jūros reikšmės suvokimas valdžioje negarantavo jūriniam laivynui žalia šviesoforo signalo. Iki XX a. IV d. vidurio Klaipėdos uostas nebuvo pakankamai integruotas į Lietuvos ūkinę sistemą, o jūreivystės klausimai spęsti idėjinio „jūreivystės sąjūdžio“ lygmeniu. Sekančiame skyriuje tyriame politines ir ekonomines įtakas, formuojantis jūrinei valstybės strategijai.

II skyrius. Lietuvos užsienio prekybos politika 1918 – 1935 metais

Valstybės ūkio struktūroje laivyno poreikis yra ekonominio gyvenimo rodiklis, apibūdinantis šalies užsienio prekybą ir jos kryptis. Ekonominį kriterijų iškeliant kaip pagrindinį, neturėtume pamiršti, kad laivai tarptautinių santykių istorijoje visada buvo ne tik susiekimo ir prekybos priemone. Laivai, ypač jūrų, nuo seno buvo plaukiojančios salelės šalių, su kurių vėliavomis plaukiodavo (laive galiodavo tie patys valstybės įstatymai). Tarpukariu pasaulio uostuose kiekvienas laivas reprezentuodavo savo šalį, valstybės egzistencijos įrodymu. Po Pirmojo pasaulinio karo susikūrusiose Europos respublikose (pvz. Lenkija, Latvija, Estija, Suomija), didesnio geopolitinio svorio įgijimo argumentai skatino jūrų laivynų kūrimą. Šiame procese Lietuvoje reprezentaciniu ir valstybės savarankiškumo kriterijumi, kaip paminėta anksčiau, rėmėsi jūrinės kultūros idėjų skleidėjai. Kultūrinės (politinės ir ūkinės) tradicijos Vidurio Rytų Europoje lėmė ir ne vienodą jūrų laivininkystės plėtotę. Tačiau jūrinių tradicijų nebuvimas tik iš dalies paaiškina „vėlyvą“ jūrų prekybos laivyno atsiradimą Lietuvoje. Nuo ekonomikos sistemos, dariusios įtaką užsienio prekybos tendencijoms, faktiškai priklausė laivyno ir jo dalies valstybės importo bei eksporto struktūroje klausimas.

Pirmosios Lietuvos respublikos (1918 – 1940 m.) ūkis, prekyba bei visa ekonomikos konjunktūra susiklostė stipriai įtakojant tarptautinei Europos politikai. 1920 m. Vilniaus krašto praradimas ir 1923 m. Klaipėdos krašto prisijungimas įvyko „prižiūrint“ Tautų Sąjungai, iš dalies Sovietų Rusijai ir Vokietijai. Didžiąją tarpukario laikotarpio dalį Lietuva vystėsi be istorinės sostinės, bet savo sudėtyje turėjo jūrų uostą. Ekonomiškai reikšmingo objekto t.y. uosto įgijimas priklausė nuo Lietuvos pretenzijų santykiuose su Latvija Liepojos atžvilgiu ir valstybinio suvereniteto gynimo santykiuose su Lenkija Klaipėdos klausimu. Liepojos variantas atkrita 1921 m. pasirašius sienų sutartį su Latvija, o Klaipėdą Lietuva paėmė jėga, reaguodama ne tik į gyvybinius valstybės ekonominius interesus, bet ir į lenkų geopolitinės įtakos regione grėsmę⁹⁶. Nusistovėjusios teritorinės ribos apibrėžė erdvę, kurioje galėjo vykti Lietuvos užsienio prekyba. Tarpukariu (iki Antrojo pasaulinio karo) Lietuva bendrą sieną turėjo tik su trimis valstybėmis: Lenkija, Latvija ir Vokietija. Pietryčiuose valstybės siena plačiu ruožu ribojosi su Lenkija, su kuria 1920 – 1938 metų nesantaikos periodu buvo nutraukti oficialūs politiniai ir ekonominiai santykiai. Tiesioginius prekybinius ryšius sausuma Lietuva palaikė su likusiomis dviem (Latvija ir Vokietija) kaimynėmis. Gamtinės ir ūkio sąlygos Latvijoje buvo panašios. Nors pasaulinės ekonominės krizės išvakarėse XX a. III deš. pabaigoje, šiaurės kaimynė (Latvija) tarp eksporto šalių ir užėmė trečią vietą, tačiau vėliau vadino menką vaidmenį Lietuvos prekyboje⁹⁷. Pagrindiniu Lietuvos užsienio prekybos partneriu ir dominuojančia eksporto rinka tapo Vokietija, į kurią jau 1925 m. buvo išvežama 70 % visų gyvų gyvulių ir maisto

⁹⁶ Laurinavičius, Č. Lietuvos sienų raida XX amžiuje. *Lietuvos sienos: tūkstantmečio istorija*. Sud. L. Daukšytė. Vilnius, 2009, p. 113 – 114.

⁹⁷ *Lietuvos ūkio paskutinis dešimtmetis* (leidėjas: Prekybos, pramonės ir amatų rūmai). Kaunas, 1938, p. 84 – 85, 88.

produktų, o dvišaliai prekybos mastai sudarė 53 % visos užsienio prekybos⁹⁸. Nuo 1923 m. pradėtas eksploatuoti Klaipėdos jūrų uostas sudarė Lietuvai galimybę užmegzti netarpinius ekonominius ryšius ir su kitomis valstybėmis. Įsisavinant ir integruojant uostą į šalies ūkinį gyvenimą, sekantis logiškas žingsnis buvo valstybės jūrų prekybos laivyno įsteigimas, kuris pasaulinėje rinkoje padeda lengviau realizuoti vidaus ūkio produktus ir atsigabenti trūkstamų gaminių ar žaliavų.

Tuo pačiu, nereikia pamiršti, kad jūrų uostas kaip prekių sausumos ir vandens kelių susikirtimo vieta visada siekia užsitikrinti kuo didesnę krovinių apyvartą ir kartu laivų judėjimą. XX a. pradžioje Lietuvos modernizuojamas Klaipėdos uostas dėl vietos prekių rinkoje tradiciškai konkuravo su artimiausiais Baltijos jūros uostais Karaliaučiumi ir Liepoja⁹⁹. Atitekusio Lietuvai Klaipėdos uosto augimo tempai pastebimai kilo, atsirado galimybė priimti didesnius laivus, jie atgabendavo daugiau krovinių¹⁰⁰. Visą laiką buvęs nuošalus ir tik tarpukariu į visos valstybės ūkinius interesus pradėtas orientuoti uostas traukė jūrų laivų savininkus. Lietuvos, kuri neturėjo savo laivyno, kroviniai į užjūrio šalis buvo gabenami mokant kitiems laivams didžiulius prekių gabenimo (frachtos) mokesčius, kurie būdavo didinami dirbtinai, naudojantis valstybės „prie jūros, bet be jūrų laivyno“ silpnąją vietą¹⁰¹. Kol nebuvo laivyno, tol abipusiai pilnaverčiai ryšiai tarp Lietuvos ir užjūrio prekybos partnerių (Didžioji Britanija, Olandija, Belgija ir k.t.) neegzistavo. Kaip toliau matysime, pasaulinė ekonominė krizė ir prastėjantys ekonominiai – politiniai santykiai su Vokietija vertė ieškoti lankstesnės ūkio politikos galimybių. Lietuvos jūrų prekybos laivynas, kuris tarpukaryje buvo ir dinamiškesnių valstybės ekonominės sistemos pokyčių veiksnys, pradėjo kurtis tik 1935 – 1936 metais. Šio vėlavimo priežastį, šalia jūrinės kultūros stygiaus, turėtume ieškoti silpnoje geopolitinėje ir geoekonominėje valstybės situacijoje, pasireiškusioje per tarptautinės prekybos santykius.

2.1 Valstybės ūkio struktūra: poreikiai ir galimybės

Pirmajam pasauliniam karui pasibaigus ir Lietuvoje įsivyravus taikiam gyvenimo periodui (mūšiai prieš teritorinių aspiracijų planų valdomus kaimynus dar tęsėsi iki 1920 metų pabaigos), atsigaunantis Lietuvos ūkis žengė iš regioninės reikšmės į nepriklausomos valstybės lygį. Rusijos imperijoje susiformavęs ekonominis pagrindas, tapo pamatu pirmos respublikos ūkinei sandarai. Tarpukario Lietuvos ekonomikos istorinės raidos tyrinėtojai pastebi, kad krašto ūkis stabilizavosi ir pasiekė ikikarinį lygį 1923 – 1924 metais, valdant Ernesto Galvanausko vyriausybei¹⁰². Tuo laiku jau buvo įtvirtinta stabili lito valiuta, o biudžetas subalansuotas. Vidaus ūkyje valdžios prioritetu tapo gamtiškai susiklosčiusio ir

⁹⁸ Kuzminskas, S. Lietuvos prekybos santykiai su Vokietija. *Tautos ūkis*, 1930, Nr.5, p. 138 – 139.

⁹⁹ Losinskis, J. *Klaipėdos uostas*. Vilnius, 1949, p. 57 – 60.

¹⁰⁰ Daukantas, T. *Klaipėdos uostas*. Klaipėda, 1930, p. 5 – 15.

¹⁰¹ Daugirdas, A. Kiek sumokame užsienio laivams už jūrų transportus. *Jūra*, 1936, Nr. 11 – 12, p. 5 – 6.

¹⁰² Vaskela, G. *Lietuvos ūkis 1919 – 1940 m.* [interaktyvus], [žiūrėta 2010 03 31]. Prieitis per internetą: <http://gevask.dtiltas.lt/GeVask/html/ukis1919-1928.html>.

kultūriškai išgalėjusio žemės ūkio skatinimas, kartu imtasi aktyvaus šios ūkinės veiklos intensyvinimo, kuriant ir plečiant žemės ūkio produktų apdirbimo pramonę, kurios gaminiai turėjo paklausą tarptautinėje rinkoje¹⁰³. Galime išskirti tuometinės Lietuvos ūkio ir pramonės vystymosi dvi svarbiausias šakas – žemės ūkio produktų ir miško medžiagos perdirbimas, paruošimas vidaus rinkai ir eksportui. Maisto ir medžio apdirbimo įmonės pagamino apie 45 % visos pramonės produkcijos¹⁰⁴. Tarpukario laikotarpio pirmoji respublika „kentėjo“ nuo pasaulinės rinkos svyravimų ir Vakarų (Vokietijos ir Anglijos) poreikių, ko pasakoje keisdavosi produkcijos ir žaliavų prekybinės kryptys¹⁰⁵.

Lietuvos užsienio prekybos politika, kuri išsikristalizavo tarpukaryje buvo veikiamą ne tik geopolitinių aplinkybių, bet priklausė ir nuo vidaus ūkio galimybių, kuris formavosi atsižvelgiant į pasikeitusias prekybos kryptis, nes, įsijungiant į pasaulinę rinką, buvo siekiama kuo didesnio ekonominio nepriklausomumo¹⁰⁶. Agrariniame krašte aukščiausią išsivystymo tašką buvo pasiekęs grūdų ūkis. Po Pirmojo pasaulinio karo iš milžiniškų plantacijų Amerikos ir Australijos žemynuose į Europą gabenti grūdai savo kaina ir kokybe nukonkuruodavo lietuviškas kultūras. Nors Lietuva XX a. III-IV d. ir toliau eksportavo javus, linus (nederliaus metais jų išvežimas visai nutrūkdavo), tačiau palaiptis žemės ūkyje pereita prie pienininkystės ir gyvulininkystės bazės plėtimo. Grūdų ūkis, tuo tarpu, turėjo būti orientuotas ne į išvežimą, o į gyventojų poreikius ir pašarų gyvuliams tiekimą¹⁰⁷. Praktiškai tarpukario Lietuvoje gyvulininkystė ir jos apdirbimo pramonė tik kūrėsi. Lietuvos valdžia ir žemės ūkio specialistai suprato, kad pasaulinėje rinkoje perspektyviausios konkurencinės prekės tuo metu buvo gyvos kiaulės, bekonai, mėsos ir pieno produktai. Šalyje ilgainiui skatinta ir kitų žmogaus buities reikmenų (drabužių, gėrimų, gumos, odos) t.y. lengvoji pramonė, kad būtinausius gaminius būtų galima pasigaminti vietoje ir reiktų importuoti tik sunkiosios pramonės, kuriai sąlygos kurtis Lietuvoje nebuvo palankios, produkciją. Nuo 1923 metų, prisijungus Klaipėdos kraštą, ūkio gyvenime sustiprėjo medienos ir celiuliozės, tekstilės, trašų pramonės pozicijos¹⁰⁸. Savarankišką ūkinę ir ekonominę sistemą (kartu ir politinę) kurianti pirmoji Lietuvos respublika susidūrė ir su nemenkais sunkumais.

Besiorganizuojančioje valstybėje privačiam verslui ir pavieniams ūkininkams, pradėdant veiklą ar kuriant produktą, reikėjo valstybės paramos. Iki III deš. vidurio Lietuvos vidaus tvarka (valdžios institucijos, biudžetas, mokesčiai ir muitai) dar tik formavosi. Vidurio ir Rytų Europos šalių raida tarpukariu pasižymėjo demokratijos deformacijomis. 1926 m. gruodžio 17 d. Lietuvos valdžioje įsitvirtinęs prezidento Antano Smetonos ir tautininkų autoritarinis režimas suteikė galimybę konsoliduoti ir centralizuoti ekonominę valstybės vystymąsi bei reguliuoti prekybos politiką. Aukojant demokratinius

¹⁰³ Ibid.

¹⁰⁴ Meškauskas, K. *Lietuvos ūkis 1900 – 1940 m.* Vilnius, 1992, p. 109.

¹⁰⁵ Ibid, p. 97, 107.

¹⁰⁶ Grėška, J. *Lietuvos ūkio raida XX a. pirmojoje pusėje ir jos problemos.* Vilnius, 1993, p. 5.

¹⁰⁷ Vaskela, G. *Lietuvos ūkis 1929 – 1938 m.* [interaktyvus], [žiūrėta 2010 03 31]. Prieitis per internetą:

<http://gevask.dtiltas.lt/GeVask/html/ukis1929-1938.html>

¹⁰⁸ Žostautaitė, P. *Klaipėdos kraštas 1923-1939m.* Vilnius, 1992. p. 144 – 150.

principus, bandyta išsaugoti suverenitetą. Ekonomikoje ir prekyboje valstybės reguliuojamasis vaidmuo, ypač, aktualiu tapo pasaulinės agrarinės ir ekonominės krizės, pasidėjusios III deš. pabaigoje, metu. Aktyvus valstybės dalyvavimas ekonomikoje gelbėjo ūkį krizės laikotarpiu. Skatinant eksportą, akcinė bendrovė „Maistas“, žemės ūkio kooperatyvų sąjunga „Lietūkis“ ir centrinė Lietuvos pieno perdirbimo bendrovių sąjunga „Pienocentras“ gavo virš 170 mln. litų subsidijų¹⁰⁹. Ir po krizės išliko valstybės kapitalo krašto ūkyje didėjimo tendencija. Iš tikrųjų, tautininkai manė, kad „per didelę valstybės kontrolę ūkio reikaluose nereikalinga ir net žalinga“, bet pritarė „tautos interesą“ ūkyje ginančiai Italijos fašistų korporacinio ūkio idėjai. Sudėtingu tarpukario laikotarpiu Lietuvoje nuomonė, kad valdžiai reikia numatyti ir nukreipti „tinkama“ linkme ekonominę valstybės raidą, vyravo¹¹⁰. Lietuvoje XX a. III-IV deš. daugėjo akcinių bendrovių, kuriose didžiąją dalį akcijų valdė valstybė, ir plėtėsi trečiasis ekonomikos sektorius (po valstybinio ir privataus) – kooperacija. Vieno tarpukario Lietuvos ūkio veikėjų, Juozo Fledžinsko požiūriu „didelį žemės ūkio produktų eksporto organizacijos darbą tinkamai atlikti galėjo tik pati valstybė, bendradarbiaudama su visuomene“¹¹¹. Lietuvoje valdžios pozicija savo šalies ūkyje buvo lemiamą.

2.1.1 Valstybės dalyvavimas ekonomikoje: kooperaciniai susivienijimai ir monopolinės bendrovės

Sprendžiant tarpukario Lietuvos jūrų prekybos laivyno kūrimosi ir jo raidos klausimą, reikia atsižvelgti į valstybės ūkio struktūrą bei jo potencialą tarpvalstybinėje prekyboje. Kartu, negalime palikti nuošaly pasaulinės ūkio raidos konteksto ir neatsižvelgti į pagrindinių Lietuvos užsienio prekybos partnerių, ypač Vokietijos ir Didžiosios Britanijos, ūkio savitumus tarp dviejų pasaulinių karų. Centrinę Europos ekonomikos variklių gedimai ir jų taisymo būdai darė didelę įtaką mažos Pabaltijo respublikos ekonominiam gyvenimui, kas pasakytina ir apie stiprią valstybės kontrolę žemės ūkio, pramonės ir, galiausiai, prekybos srityse. Valstybės svoris ūkyje lėmė ir laivyno su trispalve vėliava svorį jūroje.

Vakarų Europos šalys ėmėsi ekonomikos reguliavimo dar Pirmojo pasaulinio karo metu ir atstatant ūkius iš karto po jo, tačiau buvo galvojama grįžti prie „laisvosios“ ekonomikos principų, dominavusių iki karo. Pasaulinė ekonomikos krizė 1929 – 1933 m. akivaizdžiai parodė, kad toks grįžimas rizikingas ir, siekiant stabilios ūkio ir valstybės raidos, imtasi reguliavimo priemonių. Socialinių ir ekonominių procesų kontrole pasižymėjo Baltijos šalių autoritariniai režimai, linkę taip apsaugoti ir savo suverenumą¹¹². Vokietija politiškai ir ekonomiškai slegiama primestų jai reparacijų, ūkio nuosmukio ir socialinės įtampos.

¹⁰⁹ Grėška, J. *Lietuvos ūkio raida ...* Vilnius, 1993, p. 27.

¹¹⁰ Vaskela, G. *Lietuva 1939 – 1940 metais. Kursas į valstybės reguliuojamą ekonomiką*. Vilnius, 2002, p. 117 – 120.

¹¹¹ Fledžinskas, J. Žemės ūkio draugijų sąjunga „Gamintojas“. *Žemės ūkio gamybinė kooperacija nepriklausomoje Lietuvoje*. Londonas, 1972, p. 99.

¹¹² Grebliauskas, A. *Pasaulinio ūkio raida XX amžiuje*. Kaunas, 2001, p. 10 – 13, 15 – 17.

Adolfui Hitleriui tapus kancleriu, buvo pasukta visiškai centralizuotos militaristinės pramonės keliu. Tuo tarpu, Anglijoje buvo bandoma susitaikyti su smarkiai sumažėjusiomis tradicinės pramonės apimtimis ir pasaulinės ekonomikos lyderio pozicijų praradimu. Į krizę, kuri salose smarkiausiai pasireiškė 1933 m. pavasarį, reaguota įvedant importo muitus visoms įvežamoms prekėms ir subsidijuojant savo menkai išvystytą žemės ūkį¹¹³. Lietuvai vakarinių jos prekių realizacijos centrų reakcijos į ekonominius iššūkius virto į rimtus išbandymus šalies žemės ūkiui, gamybos ir apdirbimo pramonei, orientuotai į eksportą. Valstybė, norėdama išvengti ūkio griūties, aktyviai rėmė monopolines bendroves ir kooperatinius susivienijimus, ekonominių ir politinių krizių metu perorientuodavo prekybos kryptis. Pabėgus iš imperinės „rytų“ civilizacijos priespaudos ir, skverbiantis į progresyvųjį ir laisvą „vakarų“ civilizacijos prekybos pasaulį, Lietuva neturėjo kitos išeities¹¹⁴, kaip tik sekti centralizuoto valstybinio tvarkymosi tendencijomis.

Taigi, Lietuvoje kaip ir kituose kapitalistinės santvarkos ūkio kraštuose buvo bandoma gyventi „laisvosios“ ekonomikos sąlygomis, tačiau politinės santvarkos „sugriežtėjimas“ ir ekonominio nuosmukio padariniai vertė pačią valstybę kištis į ekonomiką. Valdžia reguliuojamosios politikos iš pagrindų ėmėsi krizės metu ir jai baigiantis. Krizės metu iš valstybės išdo per Žemės ūkio ministeriją buvo palaikomos pastovios produktų kainos, kad ūkininkai nebankrutuotų ir nenustotų tiekti gyvulių ir produktų perdirbimui ir eksportui. Didėjant gamybai žemės ūkio produktų eksportas 1920 – 1930 metais pagal vertę jau buvo išaugęs nuo 52 iki 232 mln. litų ir sekančiame dešimtmety (iki 1939 m.), remiant valstybei, palaikė didelius augimo tempus¹¹⁵. Prieš pat Lietuvos okupaciją, 1940 m. balandį, Finansų ministras E. Galvanauskas tvirtino, kad ir normaliais ekonominiais laikais yra tam tikros ekonomikos sferos, kuriose valstybės kišimasis neišvengiamas: „*Niekas nesako, kad privačioms įmonėms reikia atiduoti tokias įmones kaip susisiekimo, taip pat pašta, telegrafą, telefoną.*“¹¹⁶. To meto ekonomistų nuomone privati iniciatyva nebuvo pajėgi sukurti prekybinio laivyno¹¹⁷, o jo sukūrimui pasitarnavo valstybinės ūkio struktūros.

2.1.2. Ekonominių valstybės remiamų organizacijų prekybinis potencialas

Kooperaciniai susivienijimams ir bendrovėms, kuriose tarpukariu valstybės kapitalas dominavo, istoriografijoje kartais vadinami valstybės monopolijomis. Pažymima, kad „valstybinis monopolinis kapitalas apėmė daugiausia žemės ūkio žaliavas perdirbančias ir jų produkciją eksportuojančias pramonės

¹¹³ Ibid., p. 31 – 55.

¹¹⁴ „Kitaip tariant, veikia beveik liberalistinė tendencija, kuomet aplink esame supami autarkinių ir kontroliuojamų ūkių valstybių“. Citata iš S.T. Ūkiškos centralizacijos problema. *Tautos ūkis*, 1940, Nr. 17, p. 339.

¹¹⁵ Bublys, Vl. Lietuvos žemės ūkis prieš pirmąjį pasaulinį karą. *Žemės ūkio gamybinė kooperacija nepriklausomoje Lietuvoje*. Londonas, 1972, p. 67 – 68, 74, 80.

¹¹⁶ Vaskela, G. *Lietuva 1939 – 1940 metais. Kursas į valstybės reguliuojamą ekonomiką*. Vilnius, 2002, p. 122, 124; Meškauskas, K. Lietuvos ūkis... p. 140.

¹¹⁷ Ruoga, K. Lietuvos įmonės, kuriose dalyvauja valstybė. *Vairas*, 1938, Nr. 15 – 16, p. 920.

šakas¹¹⁸. Svarbus momentas, jog „Lietuvos bankas“, kurio didžioji dalis akcijų priklausė valstybei, dosniai kreditavo ūkio susivienijimus ir kitas su užsienio prekyba dirbančias organizacijas¹¹⁹. Visuomeninių žemės ūkio kooperatyvų sąjunga „Lietūkis“, pieno perdirbimo bendrovių sąjunga „Pienocentras“ ir gyvulių bei jų produktų eksporto sektoriuje veikusi akcinė bendrovė „Maistas“ savo veikla svariai prisidėjo prie Lietuvos jūrų laivininkystės kūrimo.

Agrarinio ūkio pobūdis Lietuvoje skatino ūkininkus po Pirmojo pasaulinio karo burtis į vartotojų kooperatyvus, kad bendrai parduodami užaugintą produktą ar žaliavas, galėtų lengviau konkuruoti rinkoje. Vadinamų vartotojų bendrovių steigimasis ir centralizacijos procesas pasiekė kulminaciją 1923 m. įregistravus „Lietūkio“ įstatus, kurio tikslai buvo žemės ūkio organizacijų veiklos derinimas, žemės ūkio kultūros ir pramonės tobulinimas bei perdirbimo ir tiesioginio pardavimo skatinimas¹²⁰. „Lietūkis“ užsiiminėjo javų, linų ir kitų augalinių kultūrų supirkimu ir eksportu, o ūkininkams, ypač nuo 1930 m. teikė žemės ūkiui reikalingų daiktų (mašinų, trašų, pašarų ir k.t.)¹²¹. Tokia prekyba stipriai priklausė nuo derliaus ir nederliaus metų. Taip pat sąjunga aprūpindavo kraštą naftos produktais, statybinėmis medžiagomis ir geležies gaminiiais. Ji turėjo didmeninės prekybos sandėlius, elevatorius* ir kitų objektų. Iki 1940 m. „Lietūkis“ vienijo virš 200 kooperatyvų ir pasiekė beveik 140 mln. litų apyvartą¹²².

1927 metais pradėjo veikti Lietuvos pieno perdirbimo bendrovių sąjunga „Pienocentras“, kurios bendrovėms ūkininkai tiekė pieną, o ji rūpinosi pieno perdirbimu ir į produktus ir jų eksportą. Nuo 1929 m. „Pienocentras“ pradėjo aktyviai organizuoti kiaušinių supirkimą ir eksportą. Į pienines, kurios buvo pastoviai instruktuojamos, prižiūrimos ir kontroliuojamos, patekdavo apie 30 % šalies pieno gamybos. Siekiant gerinti eksportuojamų produktų kokybę ir konkurencingumą, 1927 m. pabaigoje įvesta sviesto (vienos pagrindinių eksporto prekių) kokybės kontrolė ir jau 1938 m. 88,7 % viso gaminamo sviesto buvo I-os rūšies¹²³. Dar 1929 m. Klaipėdos buvo pastatyti modernūs sviesto šaldytuvai, kurie sudarė sąlygas sviestui laikyti ir rūšiuoti uoste.

Koncentruojant Lietuvos ūkį ir skirtingose ūkio šakose išgalint stipriems gamybos ir prekybos centrams, 1923 m. įkurta akcinė bendrovė „Maistas“, kuri orientavosi į gyvų gyvulių ir mėsos produktų eksportą¹²⁴. 1926 metais Kaune šalia skerdyklos pastačius bekono (kiaulių skerdiena) skyrių su šaldytuvais, šios prekės gamyba ir eksportas tapo viena svarbiausių „Maisto“ veiklų. Beje, bekono eksportavimas tarpukariu vaidino didelį vaidmenį Lietuvos ir Anglijos prekybiniuose santykiuose (plačiau ...). Pradžioje buvusi privataus kapitalo, bendrovė greitai perėjo į kooperatyvų rankas ir nuo 1930 m.,

¹¹⁸ Meškauskas, K. Lietuvos ūkis... p. 144.

¹¹⁹ Ibid., p. 144 – 145.

¹²⁰ Šalčius, P. *Raštai. Lietuvos prekybos istorija*. Vilnius, 1998, p. 243.

¹²¹ Ibid., p. 243 – 244.

* 1938 m. Klaipėdos uoste baigtas statyti „Lietūkio“ elevatorius savo dydžiu stipriai išsiskyrė uostamiesčio kraštovaizdyje. Sąjungai priklausė ir naftos cisternos Klaipėdos uoste. Apie „Lietūkio“ veiklą plačiau žr. Lukoševičius, V. Lietuvos žemės ūkio kooperatyvų sąjunga „Lietūkis“. *Pinigų studijos*, 2006, Nr. 2, p. 42 – 57.

¹²² Meškauskas, K. Lietuvos ūkis... p. 145 – 146.

¹²³ Glemža, J. „Pienocentras“. *Žemės ūkio gamybinė kooperacija nepriklausomoje Lietuvoje*. Londonas, 1972, p. 107 – 119.

¹²⁴ Giriūnas, L. Akcinė bendrovė „Maistas“... p. 167.

priėmus naujus visuomeninio pobūdžio įstatus, „Maistas“, atsižvelgdamas į ūkininkų, o ne verslo interesus, bet kokių atveju supirkinėjo išaugintus gyvulius su tikslu apdirbti ir eksportuoti¹²⁵. Žinoma, valstybė turėjo didžiausią dalį akcijų. Mėsinės gyvulininkystės monopolininko rankose 1939 m. buvo 25 % viso šalies eksporto vertės¹²⁶. Maisto produktų išvežimo (išplukdymo) į užsienį sąlygų ir kontrolės pagerinimui „Maistas“ 1930 m. iš „Lietuvos eksporto“ perėmė bekono fabriką ir sviesto šaldytuvus Klaipėdoje¹²⁷. Būtent akcinė bendrovė „Maistas“ 1935 m. vasarą maisto produktų gabenimui išsinuomavo iš norvegų du vienodus prekybinius, gerokai panaudotus, jūrų garlaivius-šaldytuvus „Barfrost“ ir „Rimfrost“, tikėdamasi tuos laivus ir įsigyti¹²⁸. Laivai, kuriuos aptarnavo „Sandėlio“ laivininkystės bendrovė Klaipėdoje, pradėjo kursuoti tarp Klaipėdos ir Roterdamo (Olandija) bei Antverpeno (Belgija) uostų, gabendami į Vakarų Europą gyvas kiaules, sviestą, kitą žemės ūkio ir medienos produkciją bei parsigabendami daugiausia geležies ir chemijos produktų¹²⁹. Tai jau buvo valstybinės jūrų laivininkystės užuomazga.

Tarpukario Lietuvos ūkio gyvenime pastebimos pasaulinės laikmečio tendencijos remtis „mišriomis“ ir kooperacinėmis ūkio institucijomis. Ekonomistas Kazys Sruoga „mišriomis“ vadino „valstybiškai visuomeniškos“ iniciatyvos įmones, kurių kapitale dalyvavo valstybė. Visos jos buvo stambiausios šalies akcinės bendrovės. Valstybei priklausė beveik 70 % 1930 – 1931 m. pirktų „Maisto“ akcijų iš 10 mln. litų akcinio kapitalo. Anot K.Sruogos, valstybinė (akcinė bendrovė) ir visuomeninė (kooperatyvai ir jų sąjungos kaip „Lietūkis“ ir „Pienocentras“) veikla per 20 nepriklausomybės metų pakėlė valstybės ekonominį pajėgumą ir stiprino politinę laisvę¹³⁰. Jie buvo ūkinės šalies sąrangos pamatiniai elementai, kuriais remiantis Lietuva organizavo su tarptautine politiką glaudžiai susietą užsienio prekybą.

2.2. Lietuvos užsienio prekybos kryptys 1923 – 1939 m.

Turbūt reikėtų paaiškinti pasirinktas skyrelio chronologines ribas. Laikotarpiu, kai Lietuvai priklausė Klaipėdos kraštas ir buvo sudaryta galimybė eksploatuoti uostą, prekybos, ėjusios jūros keliais, apimtys rodė tendenciją augti. Vis dėlto, Lietuvos prekybiniai santykiai, turėję ir politinį prieskonį su valstybėmis, svarbiomis šaliai eksporto ir importo rinkomis, stipriai veikė ne tik Klaipėdos uosto apyvarčiau, bet ir užsienio prekybos kryptis bei struktūrą. Klaipėdos prijungimą imti atskaitos tašku, vertinant visos Lietuvos užsienio prekybą verčia ir ta aplinkybė, kad tik nuo 1924 m. buvo pradėta vesti nuosekli šios

¹²⁵ Ibid., p. 168 – 169.

¹²⁶ Ibid., p. 182.

¹²⁷ Į šaldytuvus galėjo tilpti iki 1000 t. mėsos ir 2500 t. sviesto. Kol nebuvo įkurtas „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivininkystės kompanija, fabrikas buvo „Maisto“ jūros laivų ekspedijavimo centras. Nuo darbo pradžios 1928 m. „Maisto“ fabrikui vadovavo Vladas Grudzinskas. žr. „Maisto“ fabrikas Klaipėdoje. *Naujoji Romuva*, 1938, Nr. 1 -2, p. 59.

¹²⁸ Akc. „Maisto“ b-vė nusisamdė du laivus. *Jūra*, 1935 08, Nr.1, p. 12.

¹²⁹ „Maisto“ laivams frachtų netrūksta. *Jūra*, 1935 10, Nr.2, p. 8.

¹³⁰ Sruoga, K. Lietuvos įmonės, kuriose dalyvauja valstybė. *Vairas*, 1938, Nr. 15 – 16, p. 917 – 918, 922.

srities statistika¹³¹. 1923 – 1939 metais vis didesniais kiekiais gabenant „lietuviškus“ krovinius per jūrų uostą, atsirado ir proga susikurti ekonomiškai naudingam prekybos laivynui. Beje, Vokietija ir Anglija, dariusios didelę įtaką Lietuvos ūkiui ir prekybai, svariai prisidėjo prie netolygaus Lietuvos prekių judėjimo pro Klaipėdos uostą kaip ir prie komplikuoto laivyno kūrimosi proceso.

2.2.1. Tarpukario Lietuvos užsienio prekybos struktūra

Pabandydysime trumpai apžvelgti prekių, ėjusių iš Lietuvos į pasaulinę rinką ir prekių, įsivežamų vidaus ūkio poreikiams tenkinti, sandarą. Mums, nesigilinant į prekybos elementų įvairovę, šiame darbe svarbu išsiaiškinti tas kategorijas prekių, kurios Lietuvos tarptautinės prekybos politikoje užėmė išskirtinę vietą ir kurių cirkuliacijos užsienio rinkoje ypatumai darė įtaką bendram šalies ekonominės konjunktūros vaizdui arba buvo naudojami keičiant tą konjunktūrą politiniais tikslais.

Valstybės kontroliuojami centralizuoti ūkio centrai, valdydami žymius eksporto ir importo srautus, savo rankose sukoncentravo prekybinį monopolį. Pavyzdžiui, XX a. IV d. viduryje (1936 – 1937 m.) apie 45% viso šalies eksporto sudarė „Pienocentro“ ir „Maisto“ prekės¹³². Šių prekių pastovaus judėjimo palaikymas buvo prioritetas ir strategiškai labai reikšmingas Pirmos respublikos nepriklausomo ūkio prekybos sektoriaus uždavinys. Pasaulinę krizės metu keliskart nukritus produktų kainoms ir parduodant juos pigiau nei už savikainą, žemės ūkio gaminių perdirbimo ir eksporto bendrovės gelbėjo valstybės mokamos milijoninės eksporto premijos¹³³. Jų prekių srautai negalėjo sustoti, nes tai būtų lėmę visos ekonomikos stagnaciją.

Lietuvos užsienio prekybos apyvarta tarpukario laikotarpiu, pradedant atskaitą nuo 1923 m., per 15 metų nuo 303 mln. pakilo iki 441 mln. litų 1938 metais. Dar 1922 m. buvo dvigubai mažesnė nei ateinančiais metais, o 1930 m. pasiekė rekordinę 645 mln. litų ribą¹³⁴. Klaipėdos krašto prijungimas prie Lietuvos ir prekybą pagyvinusių gamybinių kooperacijų sąjungų atsiradimas paaiškina staigų apyvartinį 1923 metų šuolį valstybės prekyboje su kitais kraštais. Nuo tada apimtys beveik be stabtelėjimų augo iki kol pasiekė zenito tašką 1930 m., kai jau buvo prasidėjusi pasaulinė ekonominė krizė. 1931 – 1935 m. prekyba stabiliai smuko ir tik 1936 – 1938 m. vėl pradėjo demonstruoti augimo tempus¹³⁵. Pažvelgsime, kokios prekės diktavo tuos svyravimus.

Kalbant apie tarpukario Lietuvos prekybos struktūrą, svarbu išskirti du etapus. Pirmasis, apimantis laikotarpį nuo 1923 m. iki IV dešimtmečio pradžios, pasižymėjo ikikrizine ūkio raida, kai eksporte dar

¹³¹ Šalčius, P. *Raštai. Lietuvos prekybos ...* p. 249.

¹³² *Lietuva 1918 – 1938* (leidinys 20 metų Lietuvos nepriklausomybės sukakčiai paminėti). Red. Kemežys, V. Kaunas, 1990, p. 153.

¹³³ Cesevičius, D. *Lietuvos ekonominė politika 1918 – 1940*. Vilnius, 1995, p. 112 – 113.

¹³⁴ Vaskela, G. Lietuvos užsienio prekyba (lentelė) [interaktyvus], [žiūrėta 2010 04 24]. Prieitis per internetą: <http://gevask.dtiltas.lt/GeVask/HTM/g001.htm>.

¹³⁵ Šalčius, P. *Raštai. Lietuvos prekybos ...* p. 247.

vyravo tradicinio ir neprogresyvaus (Rusijos imperijos laikų) žemės ūkio poveikis. Antrajame etape, sąlyginai nuo 1930 m. iki 1939 – 1940 m., stebime kokybinius prekybos sandaros pokyčius, susijusius su bandymu prisitaikyti pasaulinėje rinkoje ir valstybės įtakos krašto ekonomikai išaugimu.

Iki 1930 m. (šiuos metus imant kaip skiriamąjį vidurį ne tik tarp dešimtmečių, bet ir valstybės ūkio ir prekybos etapų, nors pasaulinės ūkio krizės padariniai buvo jaučiami kelis metus) iš Lietuvos į užsienio rinką tiekiamų prekių sąrašė pagrindines pozicijas užėmė „žalių“ (neapdirbtų) žemės ūkio produktų ir miško medžiagos eksportas, sudaręs 51,5 % 1924 – 1929 m. išvežimo vertės. Iki 1928 m. linų pluošto, sėmenų ir pakulų išvežimo rodikliai buvo išpūdingi – beveik iki 30 % (84 mln. litų) viso eksporto¹³⁶. Grūdų (miežiai, vikiiai) išvežimas labai priklausė nuo derliaus ir svyravo nuo 1 iki 10 mln. litų vertės. Tuo tarpu iš maisto produktų (jų dalis eksporte XX a. III dešt. sudarė vos iki 22,7 % vertės) tik sviestas nuo 1926 m. įsitvirtino išvežamų prekių struktūroje¹³⁷. 1923 – 1930 m. importe vyravo vartojamųjų prekių kategorijos. Gatavi dirbiniai sudarė apie 55 % viso importo. Iš jų daugiausiai buvo įsivežama manufaktūros ir galanterijos (tekstilės ir smulkūs vartojimo gaminiai), stiklo dirbinių ir įvairių mašinų. Iš žaliavų ir pusgaminių importo struktūroje (apie 25 % vertės) dominavo akmens anglis, trąšos, metalai ir naftos produktai. Maisto produktų importe (iki 20 % vertės) išsiskyrė cukrus¹³⁸. Lietuva XX a. III dešimtmetyje pasauliui galėjo pasiūlyti savo žemėje užaugintą produkciją, tačiau reikėjo taikytis prie paklausos užsienio rinkose, kurios labiau vertino ne žemės ūkio žaliavą, o apdirbtą ir kokybišką produktą. Importą diktavo ir Lietuvos geografinė padėtis, ir menkas pramonės išvystymo lygis. Neturint gamtinių išteklių, tekdavo įsivežti medžiagų kurui ir statybai (akmens anglis, metalai, stiklas ir k.t.). Kasdienio vartojimo prekės (drabužiai, buities reikmenys, mašinos ir k.t.) užėmė svarbią vietą importe, nes šalyje nebuvo pramonės įmonių, gaminančių šią produkciją.

IV dešimtmečio užsienio prekyboje įvyko nemažai pokyčių. Jie buvo glaudžiai susiję su pasauliniu ekonomikos nuosmukiu, jau III dešt. pabaigoje išryškėjusiu Lietuvos gamybinio ūkio persiorientavimu ir užsienio politikos niuansais. Laivyno temos kontekste reikšmingas paskutinio dešimtmečio iki Antrojo pasaulinio karo ūkio bruožas buvo tas, kad Lietuvos prekyba vis akivaizdžiau ėjo jūra: muitinių duomenimis per Klaipėdos uostą prekių judėjimas, 1929 m. siekęs 37 % viso eksporto ir 43 % viso importo, 1936 m. pakilo iki atitinkamai 78,4 % ir 68 %¹³⁹. 1937 metais pro uostą ėjo 75,5 % eksporto ir 68,2 % importo¹⁴⁰. Ir vėliau, iki 1939 m. kovo mėnesio, prekybos srautai pro Klaipėdą išliko panašūs.

Apskritai, 1930 – 1939 m. laikotarpiu, Lietuvos užsienio prekybos struktūra atrodė sekančiai. Maisto produktų eksportas 1930 metais siekė 39,4 % vertės lygio (1929 m. – 22,7 %), o aukščiausio pakilimo

¹³⁶ Lietuvos užsienio prekyba 1929 m. Centralinis statistikos biuras. Kaunas, 1930, p. VII; Šalčius, P. Raštai. Lietuvos prekybos ... p. 247, 251.

¹³⁷ Lietuvos užsienio prekyba 1929 m... p. VII; Šalčius, P. Raštai. Lietuvos prekybos ... p. 250 – 252.

¹³⁸ Lietuvos užsienio prekyba 1929 m... p. VIII; Šalčius, P. Raštai. Lietuvos prekybos ... p. 255 – 258.

¹³⁹ Lietuvos užsienio prekyba 1933 m. Centralinis statistikos biuras. Kaunas, 1934, p. VIII - IX; Lietuvos užsienio prekyba 1936 m. Centralinis statistikos biuras. Kaunas, 1937, p. VIII;

¹⁴⁰ Lietuvos ūkio paskutinis dešimtmetis ... p. 121.

1932 metais – 60 %. Žemės ūkio gamybinių kooperacijų ir AB „Maistas“ valstybinis palaikymas subsidijomis krizės metu leido išlaikyti gyvų gyvulių (pagrindė kiaulių), gyvulininkystės produktų (bekono, sviesto, kiaušinių) ir javų eksportą virš 50 % vertės rodiklių. Taip buvo apsaugomas į užsienio prekybą orientuotas ūkis. Apie 40 % buvo išvežama žaliavų ir pusgaminių: apdirbtos ir neapdirbtos miško medžiagos, celiuliozės, linų ir sėklų¹⁴¹. Daugiausia dėka gero javų derliaus 1938 m. gyvulininkystės ir maisto produktų eksportuota dvigubai daugiau už žaliavas ir pusgaminius¹⁴². Krizės pasekmės akivaizdžiai atsispindėjo Lietuvos eksporto svyravimuose IV dešimtmetyje. Nuolatos augo tik sviesto išvežimas. Kiaušinių, javų, linų, miško medžiagos ir celiuliozės prekybos apimtys smuko krizės metu (skirtingu metu 1929 – 1935 m. periodu), bet vėliau sparčiai kilo¹⁴³. Gyvų kiaulių ir bekono eksporto skaičiai ypač priklausė nuo prekybos santykių su Vokietija ir Anglija. Kaimyninė Vokietija dėl politinių priežasčių nuo 1931 m. pradėjo munitais riboti gyvų gyvulių importą iš Lietuvos ir 1933 – 1935 m. visai jį nutraukė. Jau 1932 m. išaugo bekono eksportas į Angliją (1933 m. pasiekė aukščiausią lygį pagal vertę – 37,7 mln. litų), kurios rinkai netiko anksčiau į Vokietiją gabentos lašininės kiaulės¹⁴⁴. Importo struktūroje 1930 – 1939 metais nebuvo tokių ryškių kaitų, nes vidaus rinkos poreikiai kito nežymiai. Pažymėtina, kad, pastačius du cukraus fabrikus, smarkiai sumažėjo maisto produktų importas. Gatavi dirbiniai (metalo dirbiniai, audiniai, mašinos) iki 1937 m. kasmet užėmė apie 55 – 60 % viso šalies importo, žaliava ir pusgaminiai (akmens anglys, metalai, trąšos, nafta, odos ir kailiai, cementas) – apie 35 %¹⁴⁵. Aptariamuoju laikotarpiu buvo įkurtos tekstilės, gumos, odos ir popieriaus pramonės įmonės, kurios padėjo sumažinti šių rūšių gaminių importą į Lietuvą¹⁴⁶. 1938 m. padidėjo mašinų, chemijos pramonės produktų, trąšų importas¹⁴⁷. Eksporto ir importo balansas dažniausiai (per 1923 – 1938 m. 11 iš 16 metų baigt su teigiamu balansu) būdavo teigiamas¹⁴⁸. Pirmoji respublika, patvirtindama suverenios valstybės statusą, per du nepriklausomybės dešimtmečius integravosi ir aktyviai veikė pasaulinėje, ypač Europos, prekyboje su susiformavusiomis prekių eksporto ir importo kategorijomis.

Šalies ūkio pajėgumą, nenutolstant nuo (geo)politinio stabilumo, geriausiai išreiškė būtent eksporto rodikliai ir sugebėjimas realizuoti tarptautinėje rinkoje. Lietuva išsikovojo savo prekėms paklausą pažangios Vakarų Europos šalyse, tačiau tai darė didžiulį išlaidų pagalba ir dažnai kokybiškus produktus ir gaminius, kad jie būtų konkurencingi buvo priversta parduoti už itin žemas kainas. Tautinis jūrų laivynas, sumažindamas transportavimo išlaidas, galėjo prisidėti prie prekybos sąlygų pagerinimo.

¹⁴¹ Lietuvos užsienio prekyba 1933 m. ... p. X; Lietuvos užsienio prekyba 1937 m. Centralinis statistikos biuras. Kaunas, 1938, p. IX; Lietuvos ūkio paskutinis dešimtmetis ... p. 75;

¹⁴² D.M. Užsienio prekyba. Tautos ūkis, 1939, Nr. 4, p. 80 – 81; Šalčius, P. Raštai. Lietuvos prekybos ... p. 254.

¹⁴³ Lietuvos ūkio paskutinis dešimtmetis ... p. 78.

¹⁴⁴ Vaskela, G. Lietuvos ūkis 1929 – 1938 m. [interaktyvus], [žiūrėta 2010 04 25]. Prieitis per internetą: <http://gevask.dtiltas.lt/GeVask/html/ukis1929-1938.html>; Lietuvos ūkio paskutinis dešimtmetis ... p. 105.

¹⁴⁵ Lietuvos užsienio prekyba 1933 m. ... p. XI; Lietuvos užsienio prekyba 1937 m. ... p. IX; Lietuvos ūkio paskutinis dešimtmetis ... p. 80 – 81.

¹⁴⁶ Lietuvos ūkio paskutinis dešimtmetis ... p. 82 – 84.

¹⁴⁷ Šalčius, P. Raštai. Lietuvos prekybos ... p. 260.

¹⁴⁸ Ibid., p. 247.

Laivyno klausimas tapo dar labiau aktualus, vykstant konjunktūriniais užsienio prekybos (eksporto) partnerių pasikeitimams. Neturint laivyno, buvo atsimušta į sausumos kelių suponuotą vienkryptę prekybą, kuri Lietuvai kėlė ūkinio ir politinio priklausomumo grėsmę.

2.2.2. Prekybiniai santykiai su Vokietija ir Anglija XX a. III – IV d.

Tarpukario Lietuvos respublikos ūkio ir jūrų prekybos laivyno santykį galėtume įvertinti tokiu žvilgsniu į valstybės vidinę tvarką. Paklausios užsienio rinkoje žemės ūkio gamybos (produktų) skatinimas kūrė centralizuotus ūkio subjektus, kurie vykdė prekybą. Lietuvos prekybinis interesas ūkio valdytojams diktavo jūrų laivyno poreikį. Ūkio ir laivyno realizavimas priklausė nuo prekybos partnerių ir jų sukuriamų sąlygų. Svarbų kontekstą jūrų laivyno kūrimosi klausime nagrinėjame per prekybinių santykių raidą su šalimis, kurioms tekdavo didžiausia Lietuvos importo ir eksporto apyvarta.

Vokietija. Po Pirmojo pasaulinio karo Europoje sąjungininkai bandė reparacijų ir geopolitinių sprendimų pagalba užslopinti Vokietijos imperialistinę agresyvumą. „Didžioji“ pasaulinio karo kaltininkė buvo apribota ir teritoriškai. Nuo XX a. III deš. vidurio atsistatant Vokietijos politiniam ir ekonominiam svoriui, istorinės žemės, kurių ji neteko Versalio taikos sutarties (1919 m.) pagrindu, buvo pradėtos naudoti kaip geopolitinis įrankis santykiuose su kaimyninėmis valstybėmis. Klaipėdos kraštas, nuo 1923 m. autonomijos forma įjėjęs į Lietuvos sudėtį, deja, tapo geriausiu to pavyzdžiu. Lietuva kaip nepriklausoma valstybė Vokietijai buvo strategiškai svarbi. Vokietijos Užsienio reikalų ministras Gustavas Stresemannas 1927 m. tvirtino, kad Lietuvos egzistencija yra būtinybė Vokietijai ir jis negalės leisti Lenkijai prieiti prie jūros tarp Vokietijos ir Rusijos¹⁴⁹. Praradusiai sostinę Vilnių Lietuvai sąjungininkai antilenkiškoje jos pozicijoje irgi buvo strateginės reikšmės faktorius. Vokiečiai šia lietuvių silpnybe (santykiai su Lenkija) sugebėjo išnaudoti įgyvendinant savo interesus ir vis dažniau kėlė Klaipėdos klausimą Europos tarptautinėje arenoje, kritikuodami lietuvių politiką krašte ir taip revizuodami pokarinę Versalio konjunktūrinę sistemą¹⁵⁰. 1929 m. vasarą, išgyvenant santykių krizę, vokiečiai laikėsi pozicijos, kad „jei Lietuva nesilaikys tinkamos vokiečiams politikos Klaipėdos krašte, Vokietija nevykdys savo pažadų dėl Lietuvos žemės ūkio produktų importo“¹⁵¹. Glaudūs ekonominiai ir prekybiniai santykiai bei jų pokyčiai tarp Vokietijos ir Lietuvos XX a. III d. atsispindėjo abiejų šalių geopolitinių ryšių fone.

Lietuvos ir Vokietijos ekonominę partnerystę liudijo ir dar 1923 m. birželio 1 d. Drezdene pasirašyta dvišalė prekybos sutartis. Joje įtvirtinti didžiausio palankumo principai įsivežamoms ir

¹⁴⁹ Žalys, V. *Lietuvos diplomatijos istorija (1925-1940) I tomas*. Vilnius, 2007, p. 310.

¹⁵⁰ *Ibid.*, p. 26, 74, 76 – 77, 187 – 189, 312, 378 – 379, 387, 391.

¹⁵¹ *Ibid.*, p. 393 – 394.

išvežamoms prekėms kaip ir lengvatos abiejų sutartį pasirašiusių valstybių jūrų laivams uostose¹⁵². Lengvatomis galėjo naudotis tik Vokietija, nes Lietuva laivų neturėjo. Galima diskutuoti, jog sutartis Lietuvai nebuvo palanki, tačiau svarbiausia lietuviškam ūkiui buvo realizuotis didelėje rinkoje. Nelengvą prekybą su Vokietija raidą pranašavo 1922 – 1924 m. kilęs ginčas dėl Lietuvai atitekusių geležinkelio vagonų sulaikymo Vokietijoje. Nuo 1923 m. vasaros iki 1924 m. pradžios susisiekimas geležinkeliu tarp Vokietijos ir Klaipėdos krašto buvo apskritai sustabdytas. Lietuva galiausiai sutiko sumokėti 400 tūkst. litų kompensaciją už naudojamąsi Klaipėdos krašto geležinkeliais ir ekonomiškai svarbus susisiekimas atsinaujino¹⁵³. Vokietija savo rankose laikė pagrindinio Lietuvos sausumos prekybos kelio, kuriuo į abi puses III deš. ėjo didžiausi kiekliai prekių, kontrolę ir ją ne kartą demonstravo. Iki 1932 m. Klaipėdos uostas su žemynine Lietuva nebuvo sujungtas geležinkeliu ir Lietuvos importas bei eksportas eidavo pro kaimyninius uostus.

1924 – 1930 m. Vokietijoje atsidurdavo didžioji dalis išvežamų iš Lietuvos gyvų gyvulių ir žemės ūkio produktų. Eksportas į vieną artimiausių sausumos kaimyninių siekė nuo 47 iki 60 % bendrojo, o importas (pramonės žaliavos ir gaminiai) – nuo 49 iki 56 %¹⁵⁴. Vokietijos ekonominio spaudimo pirmieji simptomai pasireiškė 1925 m. rudenį, jai pradėjus vykdyti savarankišką¹⁵⁵ muitų politiką. Aukštais muitais buvo apdėti iš užsienio įvežami gyvuliai, mėsos ir pieno produktai. Lietuvai atsakius panašia akcija, muitai 1926 m. pr. buvo dar labiau pakelti. Eksportas į Vokietiją žymiai sumažėjo. Akivaizdžiai pasijautė sistemos trūkumai - rimtesnių prekybinių kontaktų su kitomis valstybėmis nebuvimas ir prekybos srauto vienkryptiškumas¹⁵⁶. Lietuva reikalavo naujos prekybos sutarties, dėl kurios sudarymo preliminaros derybos prasidėjo 1927 m. vasarą. Jose siekta išimtinai gyvulininkystės ir paukštininkystės ūkio sektoriaus eksporto į Vokietiją ir tranzito sąlygų pagerinimo: „...atidarymas sienos mūsų ūkio produktams“. Prasidėjus 1928 m. oficialioms deryboms, Lietuvos reikalavimai žemės ūkio produktų išvežimo klausimu sušvelnėjo. Nors vokiečiai aiškiai politiškai ir toliau atmetinėjo lietuvių prašymus, valdžios (su ministru pirmininku Augustinu Voldemaru priešakyje) orientacija į glaudžius santykius su Vokietija, pasižymėjusi ekonominiu nuolaidžiavimu, neleido svarstyti kitų galimų prekybos kryptių¹⁵⁷. Didžioji valstybė privertė mažąją „partnerę“ priimti tik sau palankias sąlygas uostų tarifų (plačiau skyriuje 2.2.4.) ir neapdirbtos medienos importo klausimais, be kurių išsprendimo nebūtų pasirašiusi prekybos sutarties. Šios pozicijos, vokiečių verslo padėties pagerinimas Lietuvoje ir Vokietijai naudinga vidaus laivininkystės tvarka buvo patvirtinta 1928 m. spalio 30 d. pasirašytoje prekybos ir laivininkystės

¹⁵² Nr.35. Lietuvos ir Vokietijos prekybos sutartis. *Lietuvos sutartys su svetimomis valstybėmis*. t.I, Kaunas, 1930, p. 205 – 206, 213 – 217.

¹⁵³ Daščioras, B. Lietuvos ir Vokietijos ekonominių santykių, susijusių su Klaipėdos krašto perėjimu Lietuvos suverenitetai, reguliavimas 1923 – 1939 metais. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai, Istorija, XXIII*, Vilnius, 1983, p. 100 – 102.

¹⁵⁴ *Lietuvos užsienio prekyba 1929 m...* p. VI.

¹⁵⁵ Prekybos sutarties su Vokietija sudarymo reikalai. *Lietuvos ūkis*, 1926, Nr. 12, p. 375.

¹⁵⁶ Žiugžda, R. *Lietuva imperialistinių valstybių planuose 1917 – 1940*. Vilnius, 1983. p. 55 – 56.

¹⁵⁷ Daščioras, B. Lietuvos ir Vokietijos ekonominės derybos 1927 – 1928 m. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai, Istorija, XXVI*, Vilnius, 1986, p. 93 – 94, 98 – 99, 101, 104.

sutartyje¹⁵⁸. Tiesa, po sutarties pasirašymo, 1929 ir 1930 m., smarkiai pakilo Lietuvos eksportas, didžia dalim gyvulių, į Vokietiją¹⁵⁹. Patenkinus vokiečių ekonomines (su politiniu pretekstu) ambicijas, dvišalė prekyba laikinai stabilizavosi iki sekančio interesų susidūrimo. Padėtis Klaipėdos krašte ir prasidėjusi ekonominė krizė buvo faktoriai nulėmę santykių plėtotę IV dešimtmetyje.

Vokietijos vyriausybė ekonominio spaudimo griebėsi ir 1931 m. pavasarį. Lietuvos valdžiai iš Klaipėdos krašto liepė išsikraustyti asmenis, kurie vedė priešišką vokišką propagandą veiklą autonominėje Lietuvos teritorijoje, ir privertė atšaukti Klaipėdos generalinį konsulą, taip bandydama riboti Vokietijos kišimąsi į krašto reikalus. Pastaroji atsakydama neapmokestinamo maito ribą pamažino iki 5 pfenigų ir pakėlė agrarinius maitus. Kai kurių prekių maito vertė pradėjo viršyti jų rinkos kainas¹⁶⁰. Stiprėdama Vokietija vis garsiau ir atviriau reišė pretenzijas dėl neva diskriminacinės Klaipėdos krašto vokiečių padėties. Ekonominės sankcijos Lietuvai buvo principiniai, bet apgalvoti žingsniai, atskleidžiantys politinį nusistatymą jos atžvilgiu. Prekybinius santykius komplikavo ir pasaulinės krizės laikotarpiu susvyravusios Vokietijos ūkinės galimybės ir išaugęs protekcionizmas. Visgi, esminių priežasčių, dariusių įtaką šalių ekonominiam bendradarbiavimui IV d., reikia ieškoti stiprų ir nuolat skatinamą vokišką identitetą išlaikiusiame Klaipėdos krašte. Lietuviai įsitikino, kad istorines ir kultūrinės tradicijas prievarta nutraukti per daugiau nei 10 metų neįmanoma*. Politinėje ir ūkinėje srityje tamprūs ryšiai tarp Vokietijos ir Klaipėdos krašto buvo pagrindas ypač jautriai vokiečių reakcijai į O.Böttcherio atleidimą (1932 m. pr.) iš Klaipėdos direktorijos pirmininko pareigų ir krašto nacistinių organizacijų narių ir vadovų (E.Neumanno ir T.Zasso) teismo procesą Kaune (1934 m. pb. – 1935 m. pr.)¹⁶¹. Protestavimas ir nepasitenkinimas buvo išreikštas palaipsniniu beveik visišku prekybinių santykių, ypač svarbiausių Lietuvai žemės ūkio ir gyvulininkystės prekių prekybos, nutraukimu 1932 – 1936 metais. Geopolitinė draugystė su Vokietija negalėjo būti nuoširdi vien dėl skirtingų valstybių mastelių ir vadinamos Klaipėdos bylos egzistavimo. Pradedant 1931 m. Vokietijos dalis Lietuvos prekyboje menko: 1932 m. nukrito į antrąją vietą ir 1935 m. pasiekė mažiausią vertę (3,57 % eksporto ir 11,4 % importo), per penkis metus nukrisdama nuo tokių rodiklių kaip atitinkamai 59,9 % ir 48,5 % III deš. pabaigoje¹⁶². Nuo IV d. pradžios pastovus ekonominių santykių su Vokietija nestabilumas vertė intensyviai ieškoti alternatyvų užsienio prekyboje. Faktas, kad Vokietija 1934 ir 1935 m. neleido per savo teritoriją

¹⁵⁸ Daščioras, B. 1928 m. Lietuvos ir Vokietijos prekybos ir laivininkystės sutartis. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai, Istorija, XXVII*, Vilnius, 1987, p. 73 – 80; Nr.88. Prekybos ir laivininkystės sutartis tarp Lietuvos Respublikos ir Vokietijos valstybės. *Lietuvos sutartys su svetimomis valstybėmis*. t.I, Kaunas, 1930, p. 625 – 646.

¹⁵⁹ Laptevas, S. Lietuvos prekybos politika 1929 m. *Tautos ūkis*, 1930, Nr. 5, p. 150 – 151.

¹⁶⁰ Žiugžda, R. Vokietijos ir Lietuvos santykiai 1929 – 1933 metais. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai, Istorija, XVIII (2 saks.)*, Vilnius, 1978, p. 17.

* Plačiau nesėkmingos politikos, 1923 – 1939 m. integruojant Klaipėdos kraštą ir jos gyventojus į valstybinę Lietuvos struktūrą, klausimu žr. Žalys, V. *Kova dėl identiteto: Kodėl Lietuvai nesisekė Klaipėdoje tarp 1923-1939 m. / Ringen um Identität: Warum Litauen zwischen 1923 und 1939 im Memelgebiet keinen Erfolg hatte*. Lüneburg, 1993.

¹⁶¹ Žostautaitė, P. *Klaipėdos kraštas 1923-1939m.* Vilnius, 1992, p. 83 – 88; Žiugžda, R. Vokietijos ir Lietuvos santykiai ... p. 19 – 22.

¹⁶² *Lietuvos užsienio prekyba 1933 m.* ... p. XIV – XV; *Lietuvos užsienio prekyba 1936 m.* ... p. XII – XIII; *Lietuvos užsienio prekyba 1937 m.* ... p. XII – XIII.

transportuoti lietuviškų prekių į Prancūziją ir Čekoslovakiją¹⁶³, vertė Lietuvos vyriausybę susirūpinti rimčiau susirūpinti jūrų prekybos laivyno kūrimu. Pasirašyta 1936 m. nauja Lietuvos – Vokietijos prekybos sutartis lietuvių taip kaip anksčiau nebejaudino, nes Vokietija tapo antraeilium užsienio prekybos partneriu¹⁶⁴. Apskritai, Vokietijai atliekant dominuojantį vaidmenį Lietuvos prekyboje, trūko laisvės organizuojant savo ūkio produktų išvežimą, o Klaipėdos uosto raidą ir prekių transportavimą jūra slopino sutartiniai pasižadėjimai. Kol buvo palaikomi artimi prekybiniai santykiai su Vokietija prekybos jūrų laivyno idėjos Lietuvos vyriausybė rimtai nesvarstė.

Anglija. Prekybiniai ryšiai tarp Lietuvos ir Anglijos teisiškai buvo nustatyti kiek anksčiau nei su Vokietija. 1922 m. gegužės 6 d. abiejų šalių diplomatai pasikeitė notomis (neregamentuotas prekybinis susitarimas), numatant abipusį didžiausio palankumo principo taikymą prekybos klausimais¹⁶⁵. Ekonominiai santykiai su Anglija, kad ir įtakinga pasaulinės politikos lėmėja, iki XX a. IV d. pradžios Lietuvos užsienio prekybos konjunktūroje didesnės reikšmės valstybės ūkio realizacijos strategijoje neįgavo dėl artimų Lietuvos ir Vokietijos prekybinių ryšių III dešimtmetyje. Nuo pirmųjų nepriklausomybės metų kontaktai su Vokietija Lietuvai reiškė atsvarą prieš buvusią tautos „pavergėją“ Rusiją. Juolab prekybinis kelias iki Vokietijos buvo kur kas paprastesnis, kai, tuo tarpu, prekių gabenimui į Angliją laivai buvo būtina transportavimo priemonė. Klaipėdos uosto faktorius atliko parodomųjų svarstyklių funkciją Lietuvos santykių su Vokietija ir su Anglija kontekste. Sklandus prekybinis ir politinis sambūvis su Vokietija buvo galimas tik Klaipėdos uosto apyvartos sąskaita, kai dauguma prekių ėjo sausuma ar pro Karaliaučiaus ir Liepojos jūrų uostus. Ir atvirkščiai, kylant eksporto ir importo apimtims su Anglija, augo Lietuvos jūrų uosto prekybos apimtys (plačiau žr. skyrių 2.2.1.).

Anglija, po eilinio Lietuvos politinių ir ekonominių santykių su Vokietija pablogėjimo lietuvių ir vokiečių nesutarimų Klaipėdos krašte pretekstu, 1932 m. išsiveržė į pirmą vietą Lietuvos eksporte (41,4 %), 1935 m. – importe (37,3 %), ir 1936 m. pasiekė 42,5 % bendroje užsienio prekybos apyvartoje¹⁶⁶. Prekybiniai Lietuvos ir Anglijos santykiai, turėję padėti (ypač IV dešimtmetyje) įnešti pusiausvyros ir lankstumo elementų į tarpukario Lietuvos užsienio prekybą, vystėsi ne ką mažiau komplikuoti. Ekonominė krizė (1929 – 1933 m.) privertė Angliją persvarstyti savo prekybinę nereguliuojamo importo politiką. 1932 m. pavasarį buvo įvesti 10 % įvežamieji muitai prekėms iš kitų šalių (išskyrus Anglijos kolonijas ir dominijas), rudenį vykusioje Otavos (Kanada) konferencijoje atsisakyta didžiausio palankumo principo prekyboje su užsienio valstybėmis. Nutarimai lėmė svarbiausių Lietuvos eksporto prekių į Angliją sviesto ir kiaušinių žymų įvežamųjų muitų padidėjimą bei 15 % bekono importo sumažėjimą¹⁶⁷. Bekoninės kiaulės Lietuvoje augintos nuo 1925 m. ir į Angliją bekonas buvo pradėtas

¹⁶³ Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas...* p. 96.

¹⁶⁴ Žiugžda, R. *Lietuva imperialistinių ...* p. 115 – 116.

¹⁶⁵ Gaigalaitė, A. *Anglijos kapitalas ir Lietuva 1919 – 1940*. Vilnius, 1986, p. 10.

¹⁶⁶ *Ibid.*, p. 98.

¹⁶⁷ Kuzminskas, S. Otavos susitarimai ir Lietuvos eksportas. *Tautos ūkis*, 1932, Nr. 12, p. 337 – 338.

eksportuoti 1926 metais kaip aiškiai šios šalies rinkai pritaikyta prekė, kurios pozicijos AB „Maistas“ apyvartoje iki 1932 m. stabiliai tvirtėjo ir nešė pelną. Anglijai įvedus kvotų sistemą bekono importui, Lietuvai teko derėtis dėl rinkos dalies. Pasikeitusiomis sąlygomis buvo būtina sutartis intensyvėjantiems Lietuvos ir Anglijos prekybiniam santykiams sureguliuoti. Pradžioje preliminariai buvo išsiderėta (1932 m. pabaigoje) dėl 4, 78 % viso bekono importo iš Europos kraštų¹⁶⁸. Tačiau, jau prasidėjus derybiniam pokalbiams tarp Lietuvos ir Anglijos atstovų prekybos sutarties sudarymo klausimu, nuo 1933 m. lapkričio 1 d. Lietuvos bekonų leista įsivežti 16 % mažiau buvusios normos¹⁶⁹. Tokie pagrindinio gyvulininkystės sektoriaus, į kurio sukūrimą ir prekybos skatinimą tarpukario Lietuvoje buvo investuota apie 80 mln. litų, prekybiniai suvaržymai ir visos užsienio prekybos dėl politinių-ekonominių priežasčių pakreipimas į Anglijos pusę, vertė Lietuvos valdžią nusileisti bendram šalies ūkiui nepalankiems anglų reikalavimams. 1934 m. liepos 6 d. pasirašius Lietuvos ir Anglijos prekybos sutartį, sutikta su itin mažu (2,8 %) bekono eksporto kontingentu ir, sumažinus tarifus, pažadėta didesniais kiekiais iš Anglijos importuoti, kad ir, lyginant su kitomis importo rinkomis, brangesnių prekių (geležies, cemento, cukraus, trašų, druskos ir k.t.), taip išlyginant dvišalį prekybos balansą¹⁷⁰. Pagal sutartį buvo įvardinta, kad Lietuva iš Anglijos turi įsivežti 80 % visos importuojamos anglies ir 50 % viso kokso¹⁷¹. Lietuva didžiąją dalį reikalingų prekių galėjo įsigyti pigiau Vokietijoje, tačiau geopolitiniai nesutarimai, ypač paaštrėję 1933 – 1935 m. laikotarpiu, vyriausybę statė į dviprasmišką padėtį, kuria netruko pasinaudoti Anglijos valdžia. Kuriam laikui atsiribojus nuo kraštutinių ekonominių santykių su Vokietija, buvo nukrypta link kito kraštutinumo – Anglijos.

1937 metais į Angliją iš Lietuvos buvo išvežama 99 % viso eksportuojamo bekono, 68 % sviesto, apie 70 % apdirbtos medienos dirbinių ir jos dirbinių, 36 % celiuliozės ir 53 % linų. Tik gyvų kiaulių išvežime Anglija nedalyvavo (67 % teko SSRS ir 32 % Vokietijai)¹⁷². 1938 m. eksporte į Angliją pagal vertę dominavo sviestas (apie 38,8 mln. lt.), bekonas (24 mln. lt.), linai ir jų pakulos (12,5 mln. lt.), kiaušiniai (4,6 mln. lt.) ir lentos su faniera (4,4 mln. lt.)¹⁷³. Iš Anglijos Lietuva 1935 – 1937 m. laikotarpiu įsiveždavo akmens anglies, tekstilės žaliavų, silkių, cemento, trašų ir geležies dirbinių¹⁷⁴. Iki 1939 m. Klaipėdos krašto netekimo Anglija vyravo Lietuvos užsienio prekyboje, tačiau ne tokiais mastais, kaip Vokietija XX a. III-ame dešimtmetyje. Visos į Angliją gabenamos Lietuvos ir importuojamos angliškos prekės savo tikslą pasiekdavo jūrų laivais, todėl laivininkystės klausimai, kurie yra nagrinėjami sekančiame skyriuje, sudarė atskira Lietuvos ir Anglijos santykių lauką.

¹⁶⁸ Gaigalaitė, A. *Anglijos kapitalas ir ...* p. 73 – 74; Kuzminskas, S. Prekybos sutartis su Anglija. *Tautos ūkis*, 1934, Nr. 8, p. 200.

¹⁶⁹ Gaigalaitė, A. Lietuvos ir Anglijos 1934 metų prekybos sutartis. Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai, Istorija, XVI(I), Vilnius, 1976, p. 84.

¹⁷⁰ Ibid., p. 85, 87, 89 – 91.

¹⁷¹ Kuzminskas, S. Prekybos sutartis su Anglija ... p. 202.

¹⁷² *Lietuvos ūkio paskutinis dešimtmetis ...* p. 76 – 77.

¹⁷³ Gaigalaitė, A. *Anglijos kapitalas ir ...* p. 94.

¹⁷⁴ *Lietuvos ūkio paskutinis dešimtmetis ...* p. 89.

2.2.3. Jūrų laivininkystė tarpukario Lietuvos santykiuose su Anglija

Lietuvos užsienio prekybos politika, saugantis priklausimo nuo vis labiau „nedraugiško“ ir pavojingo Vokietijos politinio ir ekonominio elgesio, persiorientuodama kryo į prekybinių santykių su Angliją skatinimą, nepaisant nepalankių ūkinių faktorių. Būtent ūkiniu požiūriu savo žemės ūkio produktus gabenti keliolika kartų didesniu atstumu ir parsigabenti brangesnių nei kaimyniniuose kraštuose prekių nebuvo naudinga. Susidariusios situacijos priežastys glūdėjo tarpukario Lietuvos geopolitinės padėties sąlygose. Pirmajai respublikai, valstybinio kapitalo pagalba išvysčiusiai gyvulininkystės produktų (svarbiausi sviestas, gyvi gyvuliai ir bekonas) pramonę, paremtą jų eksportavimu, reikėjo laviruoti realizuojant save tarptautinėje rinkoje ir kartu palaikant normalius santykius su užsienio prekybos partneriais. Vis dėlto, partnerystėje su Anglija Lietuva turėjo galimybę pagerinti savo geopolitinį būvį per Klaipėdos uostą ir jūrų prekybos laivyną, XX a. IV dešimtmetyje jūrinei veiklai klostantis palankesnėms aplinkybėms.

Patys anglai, kai prekybos tarp Lietuvos ir Anglijos apimtys nebuvo didelės, skatino jūrų laivininkystę Lietuvoje. 1927 metų pabaigoje vyriausybei pateiktas L.Stulpino kuruojamas anglų verslo sluoksnių memorandumas siūlė steigti 100 tūkst. svarų sterlingų kapitalo „Lietuvos garlaivių ir prekybos bendrovę“ su atstovybe Kaune arba Klaipėdoje ir pirkti du garlaivius¹⁷⁵. Žinoma, buvo prašoma privilegijų veiklai (rinkliavų panaikinimo, prekių pristatymo monopolio ir net turto uoste perdavimo), su kuriomis Lietuva negalėjo sutikti. Nuo tada, kai Klaipėda perėjo į Lietuvos rankas ir padėtis Baltijos jūros rytų pajūrio krašte nusistovėjo, Anglija suskubo užmegzti transporto ryšius jūra su Lietuva pro Klaipėdos uostą. Aukštos jūrinės kultūros šalies jūrininkai nujautė kokiais būdais galima išnaudoti nedidelę „pajūrio“ valstybę.

„**United Baltic Corporation Ltd.**“. 1919 m. dvi, Škotijos ir Danijos, jūrų laivininkystės kompanijos suformavo 1,25 mln. svarų sterlingų kapitalo garlaivių bendrovę „United Baltic Corporation“ (UBC) su būstine Londone, kuri savo laivais pradėjo reguliarius reisus iš Lenkijos ir Baltijos šalių (Lietuva, Latvija ir Estija) į Londoną plukdydama prekes ir emigrantus. Prekyboje su Lietuva UBC specializavosi žemė ūkio produktų gabenimū į Anglija ir cemento bei kitų pramonės ir gabalinių prekių plukdymu į Lietuvą. Bendrovės laivai palaikė jūrinį susisiekimą tarp Lietuvos ir Anglijos iki Antrojo pasaulinio karo pradžios¹⁷⁶. 1924 m. sausio 10 d. Klaipėdoje vykusią iškilnių metu, į kurias atvyko ir

¹⁷⁵ Memorandumas. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 589, l. 235 - 237.

¹⁷⁶ United Baltic Corporation akcininkų sąrašas. *LCVA*, f. 874, ap. 2, b. 12, l. 33; Lietuvos Anglijos linija. *Klaipėdos žinios*, 1924 05 18, Nr. 88, p. 3; Londone emigrantai būdavo atplukdomi būtent į tuos dokus (East India Docks), iš kurių išplaukdavo transatlantiniai laivai į Ameriką. Baltijos jūroje tarpukario laikotarpiu plaukiojo 18 UBC kompanijos laivų: „Baltabor“ 1as ir 2as, „Baltallinn“, „Baltanglia“ 1as ir 2as, „Baltannic“ 1as ir 2as, „Baltara“ 1as ir 2as, „Baltavia“ 1as ir 2as, „Balteako“, „Baltonia“ 1as ir 2as, „Baltrader“ 1as, „Baltraffic“, „Baltriger“ ir „Baltrover“ 1as. Žr. Trumpa „United Baltic Corporation“

UBC generalinis direktorius Kinghornas, atidaryta linija Klaipėda – Londonas, kurią aptarnavo garlaiviai su šaldytuvais „Baltrigger“ ir „Baltannic“. Ta proga Klaipėdos krašto ir valdžios atstovai (gubernatorius V.Gailius, J.Budrys, E.Borchertas, E.Simonaitis ir uosto viršininkas L.Stulpinas) pasidžiaugė, kad pagaliau atsirado galimybė žemės ūkio produktų eksportui iš Klaipėdos uosto¹⁷⁷. Laivai, trumpai užsukdami į Liepoją ir į Gdanską, plaukiojo kas savaitę. Nuo 1925 m. Kaune veikė bendrovės „išveivybės“ biuras. Anglijos laivininkystės kompanija naudojosi tuo, kad Lietuva neturėjo savo prekybos laivyno ir negalėjo pati eksportuoti ne tik greitai gendančiai, bet ir kitų prekių. Anglų pasipelnymo iš emigracijos bangos pavyzdžių vėliau siūlė naudotis ir Lietuvos jūrininkų sąjunga, siūlydama vyriausybei laivyno kūrimo variantus (žr. skyrių 1.2.1.). 1933 – 1934 m. į kompanijos laivus buvo priimami lietuviai būsimoji jūrininkai, kurie baigę jūrų praktiką burlaiviuose ir teorinius kursu Abo (Turku) Navigacijos institute, neturėjo kur atlikti privalomos praktikos garlaivyje šturmanų pareigose. Lietuviai B.Monkevičius, M.Limba ir kiti plaukiojo „Baltallinn“, „Baltraffick“ ir „Baltonia“ garlaiviais IV ar V šturmano pareigose¹⁷⁸. 1930 m. spalio mėn. UBC vadovybė pasiuntė pasiūlymą Lietuvos ministrui pirmininkui Juozui Tūbeliui kurti akcinę „Lietuvos garlaivių bendrovę“, kuriai būtų perduoti du UBC laivai: „Baltannic“ ir „Baltrigger“. Siūlyta bendrom jėgom sukurti finansinę bazę 2,5 mln. litų (75 % lietuvių ir 25 % anglų), o iš viso, su laivų – šaldytuvų įsigijimu Lietuvai būtų reikėję įnešti 4 mln. litų. Buvo numatyta išlaikyti laivus Klaipėda – Londonas linijoje su galimybe ateityje atidaryti liniją į Belgiją¹⁷⁹. Tokių siūlymu UBC galėjo kreiptis numatydama ar net jau jausdama ekonominės krizės padarinius laivininkystei, taip norėdama perleisti savo laivų liniją ir uždirbti brangiai pardavusi nenaigus laivus. Iš tikrųjų, krizė stipriai pakeitė Anglijos ūkio santykį su Lietuvos ūkiu. Po kelerių metų UBC jokiais būdais nebenorėjo įsileisti lietuviško kapitalo ir stabdė Lietuvos pastangas įsitvirtinti jūrų laivininkystėje tarp jos ir Anglijos. Protekcionistinės Anglijos politikos lietuviškiems maisto produktams diktuojamoje 1934 m. prekybos sutartyje su Lietuva, kalbant apie jūrų laivininkystę, buvo išskirta, kad Lietuva „nesiims jokių žygių, kurie galėtų neigiamai paveikti bet kokią Britų laivininkystės bendrovę, dabar veikiančią abiejų kraštų prekyboje, kol bendrovė palaikys esančius frachtus ir patarnavimus.“, t.y. nesteigti jokios savo laivų linijos, kuri galėtų konkuruoti su United Baltic Corporation palaikomąja¹⁸⁰. Kieta anglų, savo ūkį ginanti pozicija, davė Lietuvos valdžiai suprasti, kad bus sunku žemės ūkio produktų eksportui naudoti nepriklausomą jūrų prekybos laivyną. Akivaizdu, kad Anglijos valdžia per UBC laivyną palaikė savo interesus. Anglų jūrų laivininkystės bendrovė, įsitvirtinusi Baltijos jūroje, buvo tarsi Lietuvos – Anglijos XX a. IV deš. prekybos santykių atspindys.

istorija ir laivų sąrašas [interaktyvus], [žiūrėta 2010 05 14]. Prieitis per internetą:

<http://www.theshipslist.com/ships/lines/unitedbaltic.htm>.

¹⁷⁷ Garl. linija Klaipėda – Londonas. *Klaipėdos žinios*, 1924 01 27, Nr. Pavyzdinis, p. 3.

¹⁷⁸ Lietuviai jūreiviai. *Trimitas*, 1934, Nr. 34, p. 678.

¹⁷⁹ Savo prekybos laivyno reikalu. *Mūsų pramonė*, 1930 11 15, Nr. 1, p. 3; Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas...* p. 117.

¹⁸⁰ Gaigalaitė, A. Lietuvos ir Anglijos 1934 metų ... p. 89; Kuzminskas, S. Prekybos sutartis su Anglija ... p. 202.

„Anglo – Lithuanian Shipping Company Ltd.“ veiksnys. Jūrinės prekybos tarp dviejų šalių fone tokio pavadinimo bendrovės idėja iškilo dukart. Abu kartus Lietuva, didėjant prekybos srautams pro Klaipėdos uostą į Angliją, bandė išsivaduoti iš anksčiau prisikviestos anglų laivininkystės firmos monopolio. Aiškiai patyrus apie jūrų laivyno reikalingumą, valdžioje pradėta tartis dėl galimybių jį steigti¹⁸¹. Užsienio kapitalas vėl ėjo į „pagalbą“, siūlydamas mišrių ūkinės veiklos organizacijų kūrimą. 1932 metų pradžioje anglų bendrovė „European Shipping Company Ltd.“, vadovaujama A.Rappo, pateikė pagrindinei maisto produktų eksportuotojai akcinei bendrovei „Maistas“ pasiūlymą pirkti du garlaivius-šaldytuvus (2000 NRT) ir kurti „Anglo – Lithuanian Shipping Company Ltd.“ (ALSC), registruotą Londone. ALSC akcijos turėjo būti pasidalintos sekančiai: 51 % anglams ir 49 % lietuviams. Susitarta, kad dar tris metus laivai plaukios su Anglijos vėliava, kol „Maistas“, „Pienocentras“ ir „Lietūkis“ išsipirks visas akcijas. Laivams numatyti vardai „Maistas“ ir „Lietūkis“ ir nuo gegužės mėn. jie turėjo pradėti plaukioti tarp Klaipėdos ir Londono¹⁸². Nors jau buvo pasirašyta preliminari sutartis, įsikišo per Anglijos valdžią veikianti United Baltic Corporation. Bendrovė nenorėjo galimos konkurencijos ir bijojo nustoti dalies prekių gabenimo rinkos. Anglijos Užsienio reikalų ir Prekybos ministerijos parėmė UBC ir priekaištavo „Maistui“ susitarimų su laivininkystės bendrove pažeidinėjimu, nes „Maisto“ frachtos turėjo priklausyti jai, o Lietuvai buvo reiškiamos pretenzijas, kad valstybinio kapitalo kompanija bando kurti laivyną, kuris galėtų išstumti UBC iš jūrų prekybos tarp Anglijos ir Lietuvos. Sutarties sudarymo atveju buvo grasinama nutraukti prekybinius pasižadėjimus¹⁸³. Anglų spaudimui nebuvo svertų pasipriešinti ir baigiama kompanijos įkūrimo procedūra nutrūko, A.Rappui sumokėjus nemažą pinigų sumą (850 svarų sterlingų). 1932 metais buvo beveik įkurtas Lietuvos jūrų laivynas.

Nuo 1938 metų pradžios savo veiklą „Anglo – Lithuanian Shipping Company Ltd.“ visgi pradėjo. Ji susikūrė kaip visiškai nauja bendrovė. 1936 – 1937 metais AB „Maisto“ (nuo 1936 m. pab. „Lietuvos Baltijos Lloyd“) du neseniai įsigyti garlaiviai-šaldytuvai „Utena“ ir „Kretinga“ plaukiojo linija Klaipėda – Hullis, taip norint apsukti „uždraustąjį“ jūrų maršrutą Klaipėda – Londonas. Anglai šį lietuvių akibrokštą vėl iškėlė į politinį lygmenį, grasindami prekybinių ryšių komplikacijomis, lietuviams nesilaikant 1934 m. prekybos sutarties. Lietuva buvo priversta atsisakyti sumanymo į Angliją gabenti prekes savo laivais. Po ilgų derybų su Anglijos ir UBC valdžia dėl Lietuvos kapitalo išsileidimo į jūrų prekybą tarp šalių, buvo nuspręsta kurti atskirą bendrovę, antrąjį ALSC variantą. Anglijai priklausė 75 %,

¹⁸¹ Urmanas, J. Pirmieji bandymai prekybos laivynui steigti. *Prekyba*, 1938 05, Nr.5, p. 113-114.

¹⁸² Gaigalaitė, A. *Anglijos kapitalas ir ...* p. 140; Memorandum of agreement between Maistas Limited ...and The European Shipping Company limited. *LCVA*, f. 874, ap. 2, b. 12, l. 2 – 5; Lietuviško prekybinio laivyno pradžia. *Tautos ūkis*, 1932 04, Nr.4, p.127-128. – „Maisto“ direktorius J.Lapėnas tvirtino, kad jau pribrendo laikas laivus įsigyti vien bendrovės poreikiams. Jis pabrėžė laivų naudą plintant prekybai su Anglija ir bekono, sviesto, bulvių, daržovių, ankštinių javų, sėmenų ir apdirbtos miško medžiagos gabenimo laivais galimybę. Iš 72 laivų įgulos narių 48 turėjo būti lietuviai.

¹⁸³ Lietuvos generalinio konsulo Anglijoje V.Gylio raštas AB „Maistas“ valdybai 1932 04 30. *LCVA*, f. 874, ap. 2, b. 12, l. 20 – 21; Lietuvos generalinio konsulo Anglijoje V.Gylio raštas AB „Maistas“ valdybai 1932 04 27. Ten pat, l. 23 – 24; Lietuvos generalinio konsulo Anglijoje V.Gylio raštas AB „Maistas“ direktoriui J.Lapėnui 1932 04 21. Ten pat, l. 30 – 32.

Lietuvai – 25 % akcijų. UBC perdavė du laivus: „Baltonia“ ir „Baltaglia“¹⁸⁴. Sukurta kompanija Lietuvai ūkinės naudos nedavė, nes paprasčiausiai buvo UBC padalinys. Prasidėjus Antrajam pasauliniam karui, 1939 m. rudenį UBC ir ALSC dėl pavojaus ir laivų mobilizavimo nutraukė laivų susisiekimą su Baltijos jūros uostais.

Anglija XX a. IV deš. nuosekliai laikėsi pozicijos neleisti atsirasti nuo jos nepriklausomai, nekontroliuojamai ar tuo labiau valstybinei iniciatyvai priklausančiai jūrų laivininkystei prekybiniuose ryšiuose tarp jos ir Lietuvos. Pirmosios respublikos prekybinė strategija, pakrypusi palankia jūrų laivyno vystymo linkme, negarantavo sėkmės santykiuose su didžiausia prekybos partnere.

2.2.4. Klaipėdos uostas Lietuvos užsienio prekybos politikos kontekste 1923 – 1939 metais

„Neturint laivyno [...] kam jums uostas?“ – retorinis klausimas, kurį 1927 metų gale Lietuvos valdžiai uždavė Liudvikas Stulpinas, 1923 – 1933 m. ėjęs Klaipėdos uosto kapitono pareigas, nematydamas nuoseklios strategijos, vykdant brangius Klaipėdos ir Šventosios uostų statybos darbus ir visiškai nesirūpinant laivininkyste¹⁸⁵. Šis klausimas skamba pakankamai logiškai, įvertinus Lietuvos jūrų uosto raidos aspektus tarpukario Lietuvoje. Vienas iš jų, labiausiai aktualus tyrimo temai ir problemai, buvo ryšių tarp jūrų uosto valdymo ir jūrų laivininkystės trūkumas. Be pirmojo komponento, antrojo perspektyvos buvo (ir yra) miglotos. Tad ryšys, kurio mes ieškome, galėjo atsirasti tik Klaipėdos uostui pradėjus aptarnauti didžiąją dalį Lietuvos užsienio prekybos, kas skatintų šalies ūkio prekių gabenimui jūra naudoti laivus. Susikūrus nepriklausomas tautinis jūrų laivynas, tokiu atveju, realizuotų pamatinę savo idėją valstybės struktūroje.

Deja, Pirmojoje respublikoje su Klaipėdos uostu, kaip ir su jūrų laivynu susiję klausimai sprendėsi sunkiai. Pažymint, kad lietuviams trūko jūrinės veiklos patirties (plačiau skyriuje 1.1.1.), reiktų deramai įvertinti geopolitinių santykių reikšmę. Uosto pritaikymą valstybės ūkio sistemai stabdė sandėlių, šaldytuvų - pasikeitusio prekių kontingento laikymo patalpų trūkumas, gabalinių prekių (maisto produktų) krovimo infrastruktūros neišvystymas. Ypatingai stipriai veikė susisiekimo kelių stokos faktorius. Visą XX a. III deš. Lietuva savo sudėtyje turėjo jūrų uostą, kurį prekės iš žemyno pasiekdavo geležinkeliais: Tauragė – Tilžė (Vokietija) – Klaipėda ir Kaunas – Mažeikiai – Priekulė (Latvija) – Kretinga – Klaipėda, ėjusiais per kaimyninių šalių teritorijas. Natūralu, kad dalis Lietuvos eksporto prekių buvo išgabenamos pro Karaliaučiaus, Gdansko, Liepojos, Ventspilio ir Rygos uostus¹⁸⁶. Lietuvos valdžia, neturėdama tiesioginio susisiekimo su savo jūrų uostu, bandė didinti jo patrauklumą nuo 1923 m.

¹⁸⁴ Gaigalaitė, A. *Anglijos kapitalas ir ...* p. 142 – 147.

¹⁸⁵ L. Stulpino raštas Finansų, Prekybos ir Pramonės ministrui. 1927 12 31. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 589, l. 232.

¹⁸⁶ Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas...* p. 80 – 81.

balandžio mėn. sumažindama prekių gabenimo rinkliavas¹⁸⁷. Tuomet ryškiai pasireiškė „didesnio“ kaimynų geopolitinis faktorius Lietuvai. Ypač neigiamų padarinių Lietuvos uosto raidai turėjo glaudūs ekonominiai santykiai su Vokietija. Vienas pagrindinių 1928 metų prekybos sutarties su Vokietija segmentų buvo uosto tarifų reikalai. Lietuva pasirašė sutartį, kurioje užfiksuota, kad Klaipėdos uostui nebebus taikomi lengvatiniai geležinkelių tarifai iš Lietuvos geležinkelių stočių. Vokietija ne tik privertė sulyginti Karaliaučiaus ir Klaipėdos uosto tarifus, bet ir derybų išvakarėse 50 % sumažino mokesčius Lietuvos prekėms, eksportuojamoms ir importuojamoms per Karaliaučiaus uostą, taip dar labiau pakeldama pastarojo uosto konkurencingumą Klaipėdos atžvilgiu. Ekonominis spaudimas darytas, nepaisant fakto, kad iš dalies Lietuvos geležinkelio keliais Karaliaučiaus uostas ir taip buvo arčiau negu Klaipėdos (nuo Kauno atitinkamai 242 km. ir 386 km.)¹⁸⁸. Įvedus naująją mokesčių sistemą, per Klaipėdos uostą gabenti prekių iš didžiosios dalies Lietuvos neapsimokėjo, todėl prekių srautai vėl kryo per užsienio, ypač Karaliaučiaus uostus. Jūrų prekybos laivyno neturėjimas suteikė Vokietijai galimybę reguliuoti Lietuvos prekių judėjimą. 1929 metais Klaipėdos uosto direkcija Lietuvos Ekonominės tarnybos užklausimu svarstė Klaipėdos uosto konkurencingumo su Karaliaučiumi klausimą ir rinko duomenis tikrajai (jūros važma, uosto ir laivų rinkliavos, krovos operacijų, muitinių ir geležinkelių) uostų padėčiai sulyginti ir ieškojo sprendimų uosto prekybos pagerinimui¹⁸⁹. Iki 1932 m. spalio 29 d., kai eksploatacijai atsidarė naujai nutiesta geležinkelio atkarpa Telšiai – Kretinga¹⁹⁰, nebuvo tiesioginio jūrų uosto susisiekimo su užnugariu* ir tuo pačiu Lietuvos ūkiu. Lietuvos valdžios išlaidos Klaipėdos uoste per visą tarpukario laikotarpį viršijo pajamas keturis kartus. Išlaidos uostui per 1923 – 1938 metus sudarė 41,75 mln. litų, pajamos – tik 11 mln. litų¹⁹¹. Toks uosto nuostolingumas paaiškinamas: 1. Funkciniu persiorientavimu iš pakraščio uosto į valstybinį ūkį, pareikalavusio investicijų, keičiant infrastruktūrą. 2. Žemomis uosto rinkliavomis ir prekių, einančių per uostą, „pigumu“ (masinėms prekėms kaip anglis ir medis galiojo žemi tarifai). 3. Lietuvos užsienio prekybos menkumu, nes net nukreipus 100 % per Klaipėdą, uosto išlaidos viršytų pajamas. 4. Tranzitinių krovinių srauto Nemunu trūkumu. 5. Dalies Lietuvos įėjimu į Karaliaučiaus hinterlandą¹⁹².

Pažvelgus į Klaipėdos uosto rodiklius 1924 – 1938 m. laikotarpiu akivaizdžiai matoma tendencija, kad importas dėl miško medžiagos ir akmens anglių kiekio viršijo eksportą 2 – 3 kartus (1935 m.

¹⁸⁷ Pryšmantas, V. Liepoja ir Klaipėda. *Klaipėdos žinios*, 1924 11 08, Nr. 234, p. 3. Lietuvos prekybininkai 1920 – 1922 metais siųsdavo savo prekes per Liepoją dėl „freistato“ grėsmės Klaipėdoje ir buvo Latvijos uoste išsinuomoję sandėlius. Lietuva sugebėjo juos pakreipti į Klaipėdos uostą palankiais mokesčiais. Po metų į Klaipėdą atplaukė 5 % daugiau, į Liepoją – 7 % mažiau laivų.

¹⁸⁸ Daščioras, B. Lietuvos ir Vokietijos ekonominės ... p. 102, 104 -105.

¹⁸⁹ Klaipėdos uosto direkcijos 1929 08 27 posėdžio protokolas. *LCVA*. f. 386, ap. 1, b. 601, l. 33-35.

¹⁹⁰ Losinskis, J. *Klaipėdos uostas*... p. 41.

* Tik 1938 m. buvo baigtas 1930 metais pradėtas tiesti kelias Kaunas – Klaipėda (vadinamasis Žemaičių plentas), nors nebuvo toks reikšmingas Lietuvos jūrų prekybai kaip geležinkelis, tačiau iliustruoja Klaipėdos uosto ekonominės integracijos į šalies ūkį vėlavimą.

¹⁹¹ Gryva, L. *Jūrų ir upių transportas Lietuvoje 1918 – 1989-aisiais metais*. Vilnius, 2001, p. 8.

¹⁹² Lukaševičius, A. Klaipėdos uostas ir jo ateities perspektyvos. *Ekonomika*, 1936, Nr. 1, p. 31 – 33.

pozicijos labiausiai suartėjo: importuota 666 tūkst. tonų, eksportuota 441 tūkst. tonų). Nuo 1931 m. iki 1938 m., Lietuvos žemės ūkio produktų išvežimui jūra išaugus, eksporto vertė viršijo importo vertę. 1929 m. žemės ūkio produkcija sudarė tik 6 % eksporto per Klaipėdos uostą, 1935 m. pasiekė aukščiausią lygį – 48,2 %. Lietuvos eksportas per Klaipėdos uostą 1932 – 1934 metais, pablogėjus santykiams su Vokietija, išaugo nuo 74 % iki 88 %. Po 1932 m. bendra Klaipėdos uosto apyvarta augo geležinkelio transporto į Vokietiją per Virbalį ir Pagėgius sąskaita. 1937 m. į Klaipėdą įplaukė ir išplaukė virš 2800 laivų, kai tuo tarpu 1923 m. – apie 1500 laivų¹⁹³. Lietuvos pastangos ir investicijos uoste ne tik nešė nuostolius, bet ir davė konkrečių rezultatų. Palyginti su didžiausiais konkurentais (Karaliaučiaus ir Liepojos uostais), Klaipėdos uostas 1923 – 1938 m. laikotarpiu demonstravo geriausius augimo rodiklius laivų ir prekių judėjimo atžvilgiu. 1938 metais Klaipėdos uostas aptarnavo 70 % Lietuvos užsienio prekybos apyvartos ir per jį buvo realizuojamos pagrindinės Lietuvos ūkio prekės. Prieš netenkant Klaipėdos krašto per uostą ėjo beveik 80% visos Lietuvos užsienio prekybos¹⁹⁴.

¹⁹³ Ibid., p. 24 – 27; Lietuvos ūkio paskutinis dešimtmetis ... p. 122, 124 – 125; Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas...* p. 90, 97 – 99.

¹⁹⁴ 16 metų. *Jūra* 1939 01, Nr. 1, p. 3.

III skyrius. Lietuvos jūrų prekybos laivyno kūrimas: privati iniciatyva

Nagrinėdami tokius valstybės ūkinės sanklodos sudėtinius veikliuosius elementus kaip jūrų laivynas kryptame į tam tikro laikmečio (šiuo atveju istorinį tarpukario „tykos tarp audrų“ periodą 1919 – 1939 m.), tam tikros valstybės (šiuo atveju Lietuvos, sukurtos nedidelės Vidurio-Rytų Europos tautos, kuri įsikūrė šalia Baltijos jūros rytinės pakrantės) egzistencinių sąlygų analizę. Objektīvūs veiksniai: geopolitinė šalies padėtis, ekonominio ir ūkinio vystymosi sąlygos, kultūrinės visuomenės tradicijos, mus skatina kelti hipotezes kada Lietuvoje galėjo atsirasti jūrų prekybos laivynas ir aiškinti kodėl būtent tais, o ne kitais metais. Reikėjo palankiai susiklosčiusių aplinkybių. Pirmas žingsnis link tautinio laivyno buvo Klaipėdos uosto įgijimas, sukūręs jam bazę. Integruoto į Lietuvos ūkio ir transporto sistemą jūrų uosto valdymas, nukreipiant per jį kuo didesnę užsienio prekybos srautą, skatino turėti ekonomiškai naudingą laivyną. Politiniai santykiai su Vokietija diktavo ne tik prekybinius santykius su šia kaimyne, bet ir prekybinius ryšius su Anglija. Abiejų pagrindinių Lietuvos prekybos partnerių tarpukaryje rolės kaita darė tiesioginę įtaką jūrų laivyno klausimui. XX a. IV deš. pradžioje susidarė objektyvių veiksmų nulemtos aplinkybės kurti Lietuvos jūrų prekybos laivyną valstybės poreikio pagrindu.

Iš tikrųjų, natūrali valstybės būtis ir jos vidaus ir užsienio politikos raidos tendencijos turi iš konteksto iškrentančių išimčių, kurias pavadintume subjektyviais veiksniais. Tarpukario Lietuvoje jūrinės kultūros puoselėtojų ir žmonių, kurie ryžtųsi investuoti į laivyną, nebuvo daug, tačiau jie atliko savo vaidmenį nepriklausomo laivyno kūrime. Idėjinis ir kultūrinis jūrinės veiklos mentalitetas sunkiai rado atgarsį Lietuvoje, bent jau kol jūrų prekyba neįgavo didesnio strateginio svorio valstybės ekonominės raidos programoje.

3. 1. Vokiečių jūrų laivininkystės tradicija Klaipėdoje 1923 – 1939 metais

Po Pirmojo pasaulinio karo, vietinių klaipėdiečių laivų savininkų išliko nedaug. Vieni vertėsi vidaus laivininkyste, o kiti laivų makleryste: ekspedicijos, frachtavimo, krovos ir kitais laivų aptarnavimo darbais. XIX a. antroje pusėje žlugus burlaivių verslui, jūrų laivininkystė Klaipėdos uoste prarado savo pozicijas. 1923 m. Lietuvai užėmus Klaipėdos kraštą, jūrų prekybos laivų, registruotų Klaipėdoje buvo tik penki nedidelį garlaiviai „Stephanie“, „Prussia“, „Hansa“, „Memel“ ir „Pommerscher Greif“, trys burlaiviai „Lloyd“, „Alma“ ir „Else“ ir trys jūrinės baržos „Union Memel I – III“¹⁹⁵. Metų gale Klaipėdos

¹⁹⁵ Dorgeist, J. Die Handelsflotte der Freistaates Litauen. *Strandgut*, Nr. 10, S. 72.

prekybos laivyną sudarė penki garlaiviai, buriniai laivai buvo parduoti¹⁹⁶. Šių laivų savininkai, teisiškai pripažinus Klaipėdos kraštą autonomine Lietuvos dalimi, turėjo išsikelti Lietuvos vėliavą.

Klaipėdos istorinėje raidoje tradiciškai vystėsi su jūrine kultūra siejami verslai. Uoste stiprias pozicijas įtvirtino dvi verslo sritys – laivų statyba ir jūrų laivininkystė – papildžiusios viena kitą. Tarpukario laikotarpiu Klaipėdos jūrų laivininkystė lietuvių ir vokiečių santykių fone simbolizavo ilgametę jūrinės prekybos tradiciją, kurios Lietuva neturėjo. Vokiečių jūreivystės patirtis ir organizacija lietuviams, kuriant savo laivyną, buvo sektinas pavyzdys. Klaipėdos vokiečių jūrų laivininkystei 1923-1939 metais atstovavo „A.H.Schwedersky Nachf.“ ir „E.Krause“ bendrovių garlaiviai. Klaipėdos verslininkui Eduardui Krauzei 1920 –1935 m. priklausė vienas nedidelis 473 NRT talpos laivas „Stephanie“. Jis paprastai, nors kartais ir pasikraudavo pjautinės medienos ir celiuliozės krovinį Anglijai, išplaukdavo tuščias, o į Klaipėdą grįždavo su akmens anglimi iš Dancigo, Gdynės ir Anglijos uostų¹⁹⁷. 1935 m. laivas buvo parduotas ir iki 1939 metų galo plaukiojo su „patogesne“ Panamos vėliava, kai jį paskandino vokiečių bombonešis¹⁹⁸. Laivo savininkui vokiečiu Eduardui Krauzei įgulos tautinė sudėtis mažai rūpėjo, todėl garlaivyje „Stephanie“ plaukiojo nemažai lietuvių. Šturmano pareigose praktikos jame įgijo Zigmas Domeika ir Romanas Vilčinskas¹⁹⁹. Švederskio įpėdinių bendrovė per visą aptariamąjį laikotarpį turėjo apie dešimt prekybinių jūros garlaivių. „A.H. Schwedersky Nachfolger“ („Augusto Heinricho Švederskio įpėdiniai“) firma, kuri vadinosi jos įkūrėjo vardu, buvo įkurta Klaipėdoje dar 1868(69)m. kaip veikianti maklerystės, krovos ir ekspedicijos srityse. 1902 m. ją įsigijus Louis Jahn ir Carl Wisei, atsirado tarpukariu žinomas pavadinimas. Nauji savininkai pradėjo verstis ir laivininkyste. Prieš Pirmąjį pasaulinį karą buvo sudarytas ilgalaikis kontraktas su kalkakmenio kasyklomis Švedijai priklausančioje Gotlando saloje Baltijos jūroje ir Tilžės bei Klaipėdos celiuliozės fabrikais dėl kalkakmenio pristatymo. Žaliavai plukdyti iki Klaipėdos bendrovė nusipirko jūrinį garlaivį. 8 baidokais ir 1 barža, tempiamais vilkiko, krovinsys keliaudavo toliau iki Tilžės. Kalkakmenio gabenimo kontraktas galiojo iki XX a. III d. pradžios²⁰⁰. „A.H. Schwedersky Nachf.“ laivai plaukiojo Šiaurės ir Viduržemio jūromis, Atlanto vandenynu tarp Europos ir Šiaurės Amerikos. Vis tik trečio dešimtmečio pradžioje bendrovei dėl ekonominių sunkumų teko parduoti didžiuosius laivus. Garlaivį „Lloyd“ turėjo iki 1923 m., „Hollandia“ – iki 1925 m. ir „Memel“ – iki 1927 metų²⁰¹. Likęs vienintelis savininkas C.Wiese (nuo 1905m. jis buvo ir Švedijos vicekonsulas Klaipėdoje) 1928m. vėl pradėjo pirkti garlaivius jūrų prekybai vykdyti²⁰². Tradicinis bendrovės laivų skiriamasis ženklas ant kamino buvo raidė „W“ žaliame fone. Kompanija įsigijo tris krovininius jūrų garlaivius: „Gotland“ 591 NRT (1928 m.), „Friesland“ 585 NRT

¹⁹⁶ Klaipėdos prekybos laivynas. *Klaipėdos žinios*, 1924 03 12, Nr. 34, p. 3.

¹⁹⁷ Informacijos šaltinis: Romaldo Adomavičiaus (vyresniojo) surinkta medžiaga, remiantis *Memeler Dampfboot* 1929, 1930, 1931, 1932 ir 1933 metų numerių duomenimis.

¹⁹⁸ Laivas „Stephanie“ parduotas Panamai. *Jūra*, 1935 11, Nr.3, p. 8.

¹⁹⁹ Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. 1983, Nr. 3, p. 99 – 100.

²⁰⁰ A.H.Schwedersky Nachf.(Die Geschichte einer Memeler Reeder). *Memeler Dampfboot*. Nr.9, 1970, S.118.

²⁰¹ Duden, C. Seedamfer und Motorschiffe aus Memel. *Strandgut*, Nr. 10, S. 44, 46, 48.

²⁰² A.H.Schwedersky Nachf. ... S.120.

(1929 m.) ir „Holland“ 724 NRT (1930 m.), kuriuos išlaikė iki Antrojo pasaulinio karo²⁰³. Iki 1933 m. ir vėliau minėtieji garlaiviai gabeno prekes tarp Baltijos ir Šiaurės jūrų uostų. Į Klaipėdą jie dažniausiai atplukdydavo akmens anglį, fosfatą, gabalines prekes ir geležies dirbinius bei kartais popierių ir rąstus iš Leningrado. XX a. IV d. vokiečių laivai tęsė vokiečių kapitalo celiuliozės fabriku aptarnavimą, iš Gotlando salos ir Švedijos gabendami žaliavą (kalkakmenį ir sieros žvyrą) ir į Vokietijos, Anglijos ir Švedijos uostus išgabendami jų produkciją ar perprodukciją (celiuliozę ir sieros nuodėgulus). Iš Klaipėdos „A.H.Schwedersky Nachf.“ laivai į Anglijos, Belgijos ir Olandijos uostus priedo plukdė pjautinę medieną, rąstus, sėmenis ir gabalines prekes²⁰⁴. Laivai ne visada turėjo krovinių, iš Klaipėdos neretai plaukdavo tušti ir ekonominio sunkmečio metu kartais tekdavo stovėti uoste²⁰⁵. „A.H.Schwedersky Nachf.“ kompanija 1935 m. neteko žaliavų pristatymo rinkos į Tilžės ir Ragainės celiuliozės fabrikus (liko tik Klaipėdos)²⁰⁶. Vis dėlto, tarpukariu bendrovė buvo didžiausia laivininkystės kompanija Klaipėdoje iki kol nebuvo įkurtas Lietuvos prekybos laivynas.

Vokiečių kompanijų laivai plaukiojo su Lietuvos vėliava, nors ir nepriklausė lietuviškam kapitalui. Klaipėdos valsčiaus teisme registruoti laivai turėjo iškelti Lietuvos vėliavą. Carlui Wiese, 1928 m. perkant garlaivį „Gotland“, reikėjo užregistruoti Vokietijoje (Liubeke) atskirą laivininkystės firmą, nes paskolos davėjas olandų bankas nepasitikėjo Lietuvos vėliava, ir tik nuo 1933 m., gražinus paskolą, Klaipėda teisiškai tapo laivo registracijos uostu²⁰⁷. „Švederskių“ laivai 1920 – 1922 m. plaukiojo su Klaipėdos krašto vėliava²⁰⁸. 1926 metų pradžioje „A.H.Schwedersky Nachf.“ garlaiviui „Memel“ atplaukus į JAV (Teksaso valst.) Galvestono uostą Meksikos įlankoje, Amerikos lietuvių spaudoje pasirodė pranešimas apie pirmąjį laivą su Lietuvos vėliava atplaukusį į JAV uostą, kuris sukėlė susidomėjimą tarp amerikiečių²⁰⁹. Bendrovė prisitaikydavo prie kintančių politinių aplinkybių Klaipėdos krašte, jai buvo svarbu turėti krovinių, kad galėtų išsilaikyti laivininkystės rinkoje. Nagrinėdami statistinius duomenis 1923 – 1939 m. laikotarpiu, suskaičiuojame virš dešimt vokiečių jūrų laivų, tačiau tik mažiau nei pusė jų plaukiojo visus tuos metus ir pastarieji ne visada turėjo ką gabenti. „Vokiškoji“ Klaipėdos jūrų laivininkystė išgyveno nuosmukio periodą ir, prasidėjus Antrajam pasauliniam karui, jos tradicija Klaipėdoje nutrūko. Verta paminėti, kad tarpukario Lietuvos spaudoje garlaiviai „Gotland“, „Stephanie“, „Holland“ ir „Friesland“ buvo neretai priskiriami Lietuvos prekybos laivynui²¹⁰. „A.H.Schwedersky

²⁰³ Duden, C. Seedamfer und Motorschiffe ... S. 52, 54, 57.

²⁰⁴ Romaldo Adomavičiaus (vyresniojo) surinkta medžiaga, remiantis *Memeler Dampfboot* 1929 – 1933 metų numerių duomenimis.

²⁰⁵ Klaipėdos uoste (Dangės upėje) 1932 m. pr. žiemojo „Stephanie“, „Holland“ ir „Friesland“, iš Vom Hafen. *Memeler Dampfboot*, 1932 01 31, Nr. 26, S. 3.

²⁰⁶ Vainoras, S. Lietuvos prekybos laivynas 1936 metais. *Jūra*, 1937 01, Nr. 1, p. 7.

²⁰⁷ A.H.Schwedersky Nachf. ... S. 120; Duden, C. Seedamfer und Motorschiffe ... S. 57 – 58. Laivas „Gotland“ 1937 m. patyrė dvi avarijas. Žiemą Kylio kanale susidūrė su kitu garlaiviu, rudenį Zundo sąsiauryje į „Gotland“ įplaukė švedų burlaivis. žr. Zunde susidūrė klaipėdiškis laivas „Gotland“. *Tautos ūkis*, 1937, Nr. 37, p. 751.

²⁰⁸ Chandavoine, I. *Prancūzmetis Klaipėdoje ir kas po to (1920-1932)*. Vilnius, 2003, p. 43.

²⁰⁹ Iš kitur. *Policija*, 1926 02, Nr. 2, p. 27.

²¹⁰ Vainoras, S. Lietuvos prekybos laivynas ... p. 6.

Nachf.“ ir „E.Krause“ bendrovės valstybiniais interesams nedirbo^{*}, nes tradiciškai aptarnavo daugiau Klaipėdos krašto nei Lietuvos ūkio poreikius. Šiandien kiek klaidingas atrodo nusistatymas taip dirbtinai padidinti tarpukario Lietuvos jūrų laivų skaičių, pridėdant Klaipėdos vokiečių verslui tarnavusius laivus. Nors vėliava buvo ta pati, tačiau turinys skyrėsi. Kompanijos laivai, 1939 m. Klaipėdos uostui perėjus į vokiečių rankas, išsikėlė Trečiojo Reicho vėliavas.

3.2. Lietuvos jūrų laivyno bendrovės iki 1936 m.

3.2.1. Lietuvos garlaivių bendrovė (Lietuvos laivininkystės bendrovė) jūrų laivininkystėje 1919 – 1925 m.

Kada į jūrą išplaukė pirmasis laivas su Lietuvos trispalve? Nagrinėjant nepriklausomos Lietuvos laivininkystės istoriją, atsakymo į šį klausimą tenka ieškoti tuomet, kai dėl valstybės savarankiškumo išlaikymo ir įtvirtinimo lietuvių kariuomenė mūšio lauke vis dar kovėsi su bolševikais, lenkais ir bermontininkais, o Lietuvos diplomatai Paryžiuje gynė šalies interesus. Kiekvienai naujai visuomeninei iniciatyvai valstybėje, dar nenusistovėjus ekonominei konjunktūrai, sąlygos plisti buvo sudėtingos, juolab kad ir paramos iš vyriausybės galimybė buvo menka. Tačiau nepatyrimas jūreivystės ir laivininkystės srityse, kaip ir nestabili padėtis valstybėje nesutrukdė 1919 m. įsisteigti Lietuvos garlaivių bendrovei. Šaltiniuose aptinkamas ir kitas šios kompanijos pavadinimas – Lietuvos laivininkystės bendrovė (draugija).

Valstybės sostinei persikėlus iš Vilniaus į Kauną, 1919 m. vasario 1 d. devyniolika žymių visuomenės atstovų, kurių tarpe šalia verslininkų ir kultūros veikėjų laivininkystės specialistų buvo mažuma, pasirašė Lietuvos laivininkystės bendrovės (LLB) sutartį, kurioje buvo pažymima, kad bendrovės, kurios kapitalą sudaro 500 tūkst. markių įnašai, užduotis yra organizuoti prekių ir keleivių gabenimą Nemunu ir kitais vidaus laivybai tinkamais upių ruožais bei rūpintis vandens kelių tvarkymu (pvz. gilinimu). Pagal sutartį, ji pasirūpina garlaivių įsigijimu, prieplaukų infrastruktūra ir prekių sandėliavimu²¹¹. Tų pačių metų kovo 11 d. LLB Vidaus reikalų ministerijoje ji buvo įregistruota kaip draugija²¹². Tai padėtų paaiškinti, kodėl Lietuvos tarpukario spaudoje aptinkame ir Lietuvos laivininkystės draugijos pavadinimą. Bendrovės valdyboje (pirmininkas M.Yčas, vicepirmininkas S.Banaitis, išdininkas K.Račkauskas) ir dalininkų tarpe buvo ne vienas žymus visuomenininkas kaip J.Šliūpas, R.Šliūpas,

^{*} Visgi, vokiečių laivai savaip prisidėjo prie Lietuvos jūreivystės tradicijų formavimosi. Į jų laivus, nors ir ne visada noriai, tarpukariu buvo priimami lietuviai jūrininkai praktikai ir vėliau į šturmano ar net kapitono pareigas. 1936 gruodžio 10 d. „Friesland“ kapitonu buvo paskirtas Z.Domeika, kuris tapo trečiuoju Lietuvos jūrų kapitonu. Žr. Krikštopaitis, B. *Jūrų keliais. Jūrų kapitono atsiminimai*. Čikaga, 1979, p. 12, 49; 1936 metų jūrininkystės chronologija. *Jūra*, 1937 01, Nr.1, p. 8.

²¹¹ Lietuvos laivininkystės bendrovės sutartis. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 3, l. 71.

²¹² Lietuvos laivininkystės bendrovės sutartis. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 3, l. 72.

V.Gaigalaitis, J.Vokietaitis, V.Čarneckis, A.Alekna, A.Prūsas, inž.T.Šulcas ir kiti²¹³. Bendrovės dalininkus sudarė ir upinių garlaivių savininkai. Susisiekimo ministru Jonui Šimoliūnui buvo įteiktas prašymas suteikti LLB-ei susiekimo upėmis koncesiją dešimčiai metų su galimybe ją pratęsti. Koncesijos tarp Lietuvos vyriausybės ir LLB sutartyje projekte bendrovei pavesta ne tik laivininkystės palaikymas vidaus vandenyse, bet ir „kiek tai galima bus palitikos žvilgsniu“ tarp Kauno, Klaipėdos ir Baltijos jūroje²¹⁴. Tuo metu Klaipėdos priklausomybės klausimas sprendėsi Paryžiaus taikos konferencijoje. Iki 1923 m. Lietuvoje privati iniciatyva galėjo vystytis tik upių laivininkystės srityje, tačiau LLB steigėjai jau žengė ir į jūrinę laivininkystę.

Postūmio užsiimti prekių ir keleivių gabenimų vandens transportu sulaukta iš JAV lietuvių bendruomenės, kuri rėmė laivininkystės bendrovės steigimą Lietuvoje. Amerikos lietuviai, kuriuos labiau domino jūros kaip ryšio tarp jų ir tėvynės panaudojimas, patys ėmėsi nesėkmingos iniciatyvos per Lietuvių prekybos bendrovę Bostone pirkti prekinis ir keleivinius laivus²¹⁵. Jie kėlė pakankamai sunkų besikuriančiai Lietuvos jūreivystei uždavinį savais laivais įsteigti susisiekimą tarp JAV ir Lietuvos, todėl viešuosiuose pranešimuose minimas tikslas išplėsti LLB veiklą jūrose ir vandenynuose. Kaune 1920 m. kovo 23 d., atplaukus pirmajam bendrovės garlaiviui „Rambynas“, buvo surengtos iškilmės, kurių metu aukščiausi valdžios atstovai pasidžiaugė pirmaisiais „savistovios lietuvių laivininkystės“ žingsniais²¹⁶. „Rambynas“ – vienas stambiausių Nemuno garlaivių, savo trijų cilindų variklio pagalba galėjo vilkti šešis baidokus prieš srovę²¹⁷. Dėl to, kad Lietuvos laivininkystės bendrovė, praėjus metams nuo jos įkūrimo, buvo performuota į akcinę, viešojoje erdvėje dažniau eskaluotas Lietuvos garlaivių (akcine) bendrovės pavadinimas. 1920 m. pavasarį maršrutu Klaipėda – Kaunas pradėjus kursuoti dviems nuosaviems ir vienam išsinuotam garlaiviui, buvo galvojama ir apie jūros garlaivių pirkimą, kurie plaukiotų ne tik Baltijoje, bet ir Šiaurės jūroje bei Atlanto vandenyne²¹⁸. Akcinės Lietuvos garlaivių bendrovės, kurios veikloje pastebimas ir jūrų kapitono L.Stulpino pėdsakas, įstatuose (apie 1920 m. pradžią) buvo išreikšti tokie didesni užmojai – krovinių ir keleivių pervežimas iš „Lietuvos uostų“ į užsienio (ypač į JAV) uostus ir atgal, reguliaraus susisiekimo palaikymas su jūrų uostais, išsidėsčiusiais palei Atlanto vandenyną ir Didžiojoje Britanijoje²¹⁹. 1920 m. pradžios tarptautinės politikos įvykiai laivininkystei Nemune sudarė palankias sąlygas. Į Klaipėdos kraštą atvykę Tautų Sąjungos įgaliotos Prancūzijos administracija susidūrė su vokiečių priešišku, kuris pasireiškė besibaigiančių maisto atsargų gabenimu iš krašto į Vokietiją. Kaune įgaliotinio D.Odry pasiuntinys, nuogaustodamas, kad ir prancūzai „gabena, kas papuola“ iš krašto į Prancūziją, tvirtino, kad Klaipėdai grėsė bado pavojus bei prašė atsiųst grūdų ir maisto produktų. Kaip tik

²¹³ Mūsų pramonė. *Vienybė*, 1920, Nr. 18, p. 141; Lietuvos laivininkystės šventė. *Žemdirbių balsas*, 1920, Nr. 12, p. 3; Lietuvos garlaivių bendrovės įstatai. *LCVA*, f. 387, ap. 4a, b. 536, l.12.

²¹⁴ Sutartis. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 3, l. 73.

²¹⁵ Lietuvai reikalingas yra turėti prekybinis laivas ant jurių. *Prekyba*, 1920, Nr. 2, p. 16.

²¹⁶ Lietuvos laivininkystės šventė. *Žemdirbių balsas*, 1920, Nr. 12, p. 3.

²¹⁷ Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, 1985, Nr. 1, p. 14.

²¹⁸ Iš Lietuvos. Kauno žinios. *Vienybė*, 1920, Nr. 13, p. 103 – 104.

²¹⁹ Lietuvos garlaivių bendrovės įstatai. *LCVA*, f. 387, ap. 4a, b. 536, l. 12.

tuo metu lietuvių laivininkystės bendrovė iš vokiečių buvo nusipirkusi pirmuosius garlaivius ir ruošėsi juos paleisti Nemunu²²⁰.

Sėkmingai pradėjusi veiklą, balandžio pabaigoje Lietuvos garlaivių bendrovė (LGB) jau eksploatavo keturis upinius garlaivius. Buvo nuspręsta siųsti į JAV reikalų vedėją kapitoną L.Stulpiną ir dr.J.Šliupą akcijų platinimo ir jūrinių laivų pirkimo galimybių ištyrimo reikalu²²¹. J.Šliupas Amerikos lietuviams įtaigios ir išraiškingos reklaminės kampanijos metu siūlė už 33 dolerius įsigyti LGB akcijų ir taip prisidėti prie šalies prekybos laivyno kūrimo²²². Jis buvo žmogus, kuris skleidė laivyno kūrimo idėją tarp JAV lietuvių²²³. Vis dėlto, savo privačiomis lėšomis jie nebuvo pajėgūs išspręsti jūrų prekybos laivyno klausimo. Pinigai iš JAV galėjo suteikti pradinį įnašą, bet negalėjo garantuoti laivyno tęstinumo. Lietuvos naujienų agentūra „Elta“ (įkurta 1920 m. balandžio 1 d.) savo pranešime apie LGB-ę, išspausdintame Klaipėdoje leistame ekonomikos naujienų leidinyje „Baltika“, vadina ją „amerikoniška – lietuviška“ garlaivių bendrove. Tame pačiame pranešime tvirtinama, kad LGB stotisi 6 naujus prekybinius jūrų laivus bei planuoja dviejų keleivinių lainerių įsigijimą²²⁴. Kapitalu iš JAV remiamai laivininkystės bendrovei 1921 m. perduoti tik du laivai iš visų užsakymų.

Palyginti nedideli motoriniai burlaiviai „Jūratė“ ir „Kastytis“ buvo pirmieji Lietuvos jūrų laivai. Neturint jūrų uosto, jie buvo priregistruoti Jurbarko uoste prie Nemuno²²⁵. Abi dvistiebės škunos, pastatytos 1920 m. F.Krupp bendrovės laivų statykloje „Germaniawerft“ Kylyje (Vokietija), buvo 139 BRT (visų laivo patalpų tonažas) ir 98 NRT (krovinio talpos tonažas), 30,2 m. ilgio, 6,78 m. pločio, 2,22 m. grimzlės plieniniai laivai dvyniai²²⁶. Teigta, kad už juos sumokėta šešis kartus daugiau nei tokie laivai kainavo prieš Pirmąjį pasaulinį karą ir jie buvo skirti upinei laivininkystėj (Elbės upėje)²²⁷. Tačiau vėlesni (1929 m.) LGB bandymai iš F.Krupp bendrovės išsireikalauti 160 000 auksinių markių sumą, patvirtintų, kad visų užsakymų pastaroji neįvykdė²²⁸.

1921 m. kovo 4 d. į Klaipėdos uostą įplaukusi „Jūratė“ buvo pirmasis čia apsilankęs jūrų laivas su Lietuvos vėliava²²⁹. Lietuvos laivininkystės bendrovė („Laiv.–bendrovė“) uostamiestyje viešbutyje „Union“ atidarė savo biurą ir planavo papildomai pasistatyti 6 garlaivius, kuriuos registruotų Klaipėdoje²³⁰. Tokias žinias apie lietuviškos laivininkystės kompanijos jūros laivyno pagausėjimą patvirtinusi vietos vokiečių spauda nurodo, kad antrasis LGB-ės laivas „Kastytis“ Klaipėdoje pasirodė

²²⁰ Klaipėdos padėtis. *Vienybė*, 1920, Nr. 12, p. 94.

²²¹ Mūsų pramonė. *Vienybė*, 1920, Nr. 18, p. 141.

²²² Ištrauka iš skelbimo: „Jeigu nori, kad Lietuvos vėliava plevėsuotų ant jūrių; jeigu nori savu laivu pasivažinėti Lietuvon [...] tai skubinkis pirkti akcijas Lietuvos Garlaivių Bendrovės“ žr. Lietuvos laivynas. *Baltika*, 1921, Nr. 1, p. 7.

²²³ Čekanauskas, V.M. Tautinio laivyno atgarsiai Amerikos lietuviuose. *Jūra*, 1936, Nr. 4, p. 6.

²²⁴ Lietuvos garlaivių bendrovė. *Baltika*, 1920, Nr.1, p. 2.

²²⁵ Dorgeist, J. Die Handelsflotte der Freistaates Litauen. *Strandgut*, Nr. 10, S. 81 – 82.

²²⁶ Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, 1985, Nr. 1, p. 14.

²²⁷ Iš mūsų prekybos laivyno steigimo istorijos. *Jūra*, 1937 10, Nr. 10, p. 297.

²²⁸ Lietuvos Garlaivių Akcinės Bendrovės visuotinis akcininkų susirinkimo 1930 05 31 protokolai. *LCVA*, f. 387, ap. 4a, b. 5361, l. 5 – 6.

²²⁹ Memeler Schiffsnachrichten. *Memeler Dampfboot*, 1921 03 05, Nr. 54, S. 3.

²³⁰ Litauische Schifffahrt. *Memeler Dampfboot*, 1921 03 10, Nr. 58, S. 3.

kovo 11 dieną, atplaukęs tiesiai iš statyklos. Greta šio fakto vokiečiai pažymėjo, kad lietuvių laivai yra nepatikimos konstrukcijos ir pagaminti iš prastų žaliavų²³¹. Laivus uoste aptarnavo Eduardo Krauzės (E.Krause) laivininkystės ir ekspedicijos firma. Po pirmųjų apsilankymų Klaipėdos uoste Lietuvos laivai su druskos ir miltų kroviniais išplaukė į Latvijos uostus. Buvęs Rusijos imperijos laivyno karininkas, vienas Lietuvos jūrininkų sąjungos iniciatorių ir buriavimo sporto Klaipėdoje propaguotojas Juozas Andžejauskas (1887 – 1938 m.), perimdamas burlaivio „Jūratė“ vadovybę, tapo pirmuoju nepriklausomos Lietuvos jūrų kapitonu²³². J.Andžejauskas, „Jūratei“ vadovavęs 1923 – 1924 m., atsirenkant laivo įgulą, pirmenybę teikė, kad ir nepatyrusiems lietuviams jūreiviams. Vėliau „Jūratei“ kaip ir „Kastyčiui“ vadovavo kapitonas svetimtaučiai²³³. Abu LGB-ės laivai pirmaisiais metais plaukiojo tarp Danijos, Švedijos ir Norvegijos uostų, į Klaipėdą užsukdami retai, nes čia negaudavo krovinų²³⁴. Po poros metų padėtis pasikeitė. 1923 m. Lietuvos garlaivių bendrovės laivai su prekėmis į Klaipėdą užsukdavo kas savaitę. „Jūratė“ kurį laiką kursavo tarp Talino ir Klaipėdos, „Kastytis“ – maršrutu Dancigas (Gdanskas)-Kopenhaga-Klaipėda²³⁵. Nedidukai, be galingos pastovios varomosios jėgos burlaiviai negalėjo plukdyti didelių prekių kiekių, juolab kad jie savo struktūra nebuvo pritaikyti nuolatiniam tolimų atstumų reisams atviroje jūroje. Trūkstant lėšų, jie net nebuvo apdrausti²³⁶. Nepraėjus tris metams po pastatymo, jie jau buvo remontuojami²³⁷. Dėl savo ribotų dydžių ir galimybių motoriniai burlaiviai nesuteikė Lietuvai naudos, kurią galėjo gauti šalis iš prekybos laivyno. Akivaizdu, kad 1921 – 1927 m. Lietuvos garlaivių bendrovės jūrų laivai, plukdydami Šiaurės ir Baltijos jūrose prekes, patys vargiai išsilaukė, nekalbant apie tarnavimą valstybės ūkiui. Klaipėdos laivininkystės bendrovei „A.H. Schwedersky Nachf.“ apie 1919 – 1920 m. priklausę panašaus tipo motoriniai burlaiviai „Alma“, „Gustav Adolf“ ir „Lloyd II“ nepasiteisino, nes negalėjo konkuruoti su garlaiviais, jų plaukimo trukmė buvo sunkiai nuspėjama²³⁸. 1925 m. pradžioje „Kastytis“ pakeliui su anglies kroviniais iš Bremeno į Västerviką (Švedija) užplaukė ant seklumos ir nuskendo. „Jūratė“ dėl susikaupusių skolų tais pačiais metais buvo parduota į Olandiją ir pervadinta į „Thea“, 1930 m. atsidūrė Martinikos saloje Karibų jūroje ir 1951 m. laivo duomenys išbraukti iš pasaulinio Lloyd's laivų registro²³⁹. 1926 m. gegužės 4 d. LGB akcininkų susirinkime, kuriame dalyvavo 8 iš 528 akcininkų, konstatuota bendrovės veiklos jūrų laivininkystės srityje pabaiga. Valdybos

²³¹ Memeler Schiffsnachrichten. *Memeler Dampfboot*, 1921 03 12, Nr. 60, S. 3; Vom Hafen. *Memeler Dampfboot*, 1921 03 15, Nr. 62, S. 2.

²³² Tol. laiv. kap. Juozas Andžejauskas. *Jūra*, 1938, Nr.4, p. 115.

²³³ Kvietkauskas, J. „Jūratė“ ir „Kastytis“ pirmieji Lietuvos vėliavos nešiotojai. *Jūra*, 1936, Nr. 5, p. 17; Tol. laiv. kap. Juozas Andžejauskas. *Jūra*, 1938, Nr.4, p. 115.

²³⁴ Iš uosto gyvenimo. *Lietuvos ūkis*, 1921, Nr. 1, p. 9.

²³⁵ Pavyzdžiui „Jūratė“ 1923 m. liepos 9 d. iš Talino atplukdė kreidos krovinį. žr. Laivų judėjimas Klaipėdos uoste nuo š. m. liepos 2 iki 13 d. *Lietuvos ūkis*, 1923, Nr. 12, p. 45; Klaipėda. Susisiekimai Lietuvos laivais. *Lietuvos žinios*, 1923 05 25, Nr. 115, p. 3.

²³⁶ Kvietkauskas, J. ... *Jūra*, 1936, Nr. 5, p. 18.

²³⁷ „Jūratei“ 1923 m. vasarą buvo atliekamas remontas Klaipėdos uosto laivų dirbtuvėse. žr. Iš Klaipėdos krašto. *Lietuva*, 1923 07 18, Nr. 158 (1275), p. 5.

²³⁸ A.H.Schwedersky Nachf.(Die Geschichte einer Memeler Reeder). *Memeler Dampfboot*. Nr.9, 1970, S.119.

²³⁹ Dorgeist, J. Die Handelsflotte der Freistaates Litauen. *Strandgut*, Nr. 10, S. 80 – 81.

pirmininkas inž. Maciejauskas, apžvelgdamas 1925 metų veiklos rezultatus pažymi, kad jūros laivai nuo pat plaukiojimo pradžios nešė nuostolius ir klampino LGB į skolas, todėl, nuskendus „Kastyčiui“, už 60 060 lt. buvo parduota ir „Juratė“ daliai bendrovės skolų padengti²⁴⁰. Pati LGB dar kurį laiką išsilaikė vidaus laivininkystėje. 1930 metais kompanijai priklausė du upiniai garlaiviai „Rambynas“ ir „Eglė“, kurie 1926 – 1927 m. buvo nuomojami verslininkams broliams Aizenštatsams, o pagal 1929 m. balansą davė 4134 lt. 47 ct. pelno²⁴¹. 1937 metais garlaivius „Rambynas“ ir „Eglė“ išsinuomojo susikūrusi Lietuvos jūrų laivininkystės bendrovė „Lietuvos Baltijos Lloydas“ ir pirmąjį naudojo Nemune krovinių transportavimui, o antrasis palaikė savaitinį susisiekimą tarp Kauno ir Klaipėdos plukdydamas prekes ir keleivius²⁴². Taip pat, buvo skundžiamasi dėl didelės konkurencijos, mažinančios Lietuvos garlaivių akcinės bendrovės pajamas.

Verslininkų, politikos ir kultūros atstovų, tokių kaip Saliamonas Banaitis, Martynas Yčas, Jonas Šliūpas ir kpt. Liudvikas Stulpinas, pastangomis 1919 m. įsteigta Lietuvos laivininkystės bendrovė, vėliau žinoma Lietuvos garlaivių bendrovės vardu, savo veiklai sulaukė paramos iš JAV lietuvių. Finansinė paspartis iš už Atlanto lėmė ir ambicingus planus užsiimti ne tik upine laivininkyste. Negaunant pastovios realios paramos iš Lietuvos vyriausybės, planai paleisti jūrinius laivus tarp Klaipėdos, Londono ar net New York'o žlugo. Jūrininkai tarpukario Lietuvoje apgailestaudami dėl nepasisekusio LGB-ės bandymo kurti jūrų prekybos laivyną, nesėkmės priežastis nurodė specialistų trūkumą („todėl bendrovės reikalai nebuvo tinkamai vedami“) ir laivų vadovavimo patikėjimą sau naudosis ieškantiems svetimtaučiams²⁴³. Tarpukario spaudoje pabrėžiama, kad LGB „išgyventi“ trukdė pati Lietuvos valdžia, vietoj paramos uždedama bendrovei didelius mokesčius, nes dalis jos įkūrėjų priklausė opozicinėms partijoms²⁴⁴. Lietuvos garlaivių bendrovės iniciatyvai jūrų laivininkystėje išsivystyti neleido ir tai, kad nebuvo užmegztas valstybės ūkio ir jūrų uosto tarpusavio ryšys. Lietuvos respublika, neseniai kovojusi dėl savo nepriklausomybės išlaikymo ir teritorinių pretenzijų, nebuvo pasiruošusi deramai paremti besikuriančios jūrinės tradicijos, o paramos jos palaikymui iš JAV lietuvių nepakako. Vis dėlto, galime konstatuoti istorinį faktą, kad „Juratė“ ir „Kastytis“ buvo pirmieji lietuvių tautos jūrų laivai, o, kaip bebūtų keista, Jurbarkas buvo pirmas Lietuvos jūrų uostas.

3.2.2. Lietuvių bandymas Klaipėdoje: „Lietuvos laivynas“ (1923 – 1924 m.)

Klaipėdoje, vis dar vykstant deryboms su Tautų Sąjunga dėl Klaipėdos krašto teisinio pripažinimo Lietuvos dalimi, lietuviai pabandė imtis praktinės veiklos, steigiant Lietuvos prekybos laivyną. Klaipėdos

²⁴⁰ Lietuvos Garlaivių Akcinės Bendrovės visuotinis akcininkų susirinkimo 1926 05 04 protokolas. *LCVA*, f. 387, ap. 4a, b. 5361, l. 43.

²⁴¹ Lietuvos Garlaivių ... 1930 05 31 protokolas. *LCVA*, f. 387, ap. 4a, b. 5361, l. 5.

²⁴² Iš „Lietuvos Baltijos Lloyd“ akcininkų susirinkimo. *Tautos ūkis*, 1937, Nr. 35, p. 704.

²⁴³ Kapit. Sista. Laivyno problema Lietuvoj 1918 – 1928 metų laikotarpy. *Inkaras*, 1928, Nr. 2, p. 3.

²⁴⁴ Iš mūsų prekybos ... p. 297.

„sukilimo“ vado, vėliau ėjusio Aukštojo Lietuvos vyriausybės įgaliotinio pareigas Klaipėdos krašte, Jono Budrio iniciatyva buvo pradėta burti vietos lietuvių veikėjų grupė. Jos pagrindu numatyta įsteigti akcinę bendrovę ir Klaipėdos laivų dirbtuvėse pasistatyti to meto naujausius techninius reikalavimus atitinkanti jūrų laivą. Buvo argumentuojama, kad statyti naują laivą yra naudingiau, nes perkant laivą užsienyje buvo didelė tikimybė įsigyti pasenusių konstrukcijų ir neekonomišką transporto priemonę. Pagal paruoštą „900 tonų“ laivo projektą, jis turėjo būti pastatytas iki 1924 m. pavasario²⁴⁵. 1923 metų liepos 14 d. įvyko steigiamasis akcinės bendrovės „Lietuvos laivynas“ susirinkimas, kuriame dalyvavo J. Budrys, Martynas Jankus, Erdmonas Simonaitis, Endrius Borchertas, Jurgis Lėbartas, Vilius Šaulinskis, šauliai klaipėdiškiai Jurgis Bruvelaitis ir Aleksandras Marcinkevičius. Savo tikslu jie išsikėlė: „...prekybinių garlaivių statymą ir jų eksploataciją“. Į bendrovės laikinąją valdybą buvo išrinkti pirmininku J. Budrys, nariais M. Jankus ir E. Borhertas. Nutarta paskelbti atsišaukimus Lietuvoje ir tarp Amerikos lietuvių bei platinti nominalios 100 litų vertės akcijas²⁴⁶. Iš negausių duomenų apie bendrovės „Lietuvos laivynas“ egzistavimą yra žinoma, kad JAV lietuviai, kurie investavo į „Lietuvos laivyną“ nieko nežinojo apie laivus ar firmos veiklą²⁴⁷. Nesant patyrusių organizatorių ir laivininkystės specialistų, Klaipėdos krašto aktyvių visuomenininkų pastangos kurti prekybos laivyną, net neprasidėjus realiems darbams, patyrė nesėkmę²⁴⁸.

Pastangos jau 1923 m. kurti jūrų laivininkystės bendrovę gali būti aiškinamos ne tiek rūpinimusi Lietuvos prekyba kiek bandymu sukurti ūkinę atraminę struktūrą Klaipėdoje, tvirtinant lietuvių vietą „vokiškame“ uostamiestyje ir pateisinant Lietuvos valdžios politinius siekius prisijungti gyvybiškai svarbų Klaipėdos uostą.

Ir Kaune apie 1925 – 1926 m. buvo kuriama „Lietuvos jūrininkavimo ir prekybos bendrovė“, turėjusi užmojų užsiimti jūrų laivyba Klaipėdos uoste. Juos išdėstė Lietuvos valdžiai nusiųstame memorandume, tačiau siūlymai prisidėti prie neaiškios būklės dviejų medinių laivų (1604 NRT) pirkimo, nekėlė pasitikėjimo²⁴⁹. Kaip ir Klaipėdoje, ši iniciatyva greit nuslopo, nes neturėjo pamatuoto finansinio ir organizacinio pagrindo bei vyriausybės paramos.

3.2.3. „Lietgar“ – Lietuvos garlaivių ir prekybos akcinė bendrovė (1928 – 1932 m.)

Didesnio masto veikla jūrų laivininkystėje ir pastangomis sukurti jūrų laivyno organizaciją XX a. III dešimtmečio pabaigoje, kai Lietuvos valstybinė prekybinė politika dar vis priklausė nuo glaudžių ryšių su Vokietija, išsiskyrė Teodoro Reingardo iniciatyva įkurta bendrovė. T. Reingardas (1883 – 1947), kilęs nuo Ukmergės, buvo iš tarpo jūrų karininkų XX a. pradžioje tarnavusių Rusijos imperijos laivyne.

²⁴⁵ Iš Klaipėdos krašto. *Lietuva*, 1923 07 18, Nr. 158 (1275), p. 5.

²⁴⁶ Iš Klaipėdos krašto. *Lietuva*, 1923 07 22, Nr. 162 (1279), p. 5; Klaipėda. *Lietuvo žinios*, 1923 07 18, Nr. 156, p. 3.

²⁴⁷ Amerikos lietuvių biznio bendrovės. *Klaipėdos žinios*, 1924 04 08, Nr. 57, p. 3.

²⁴⁸ Iš mūsų prekybos ... p. 297; Reišys, M.; Pryšmantas, V. *Prekybos laivyno steigimo reikalu memorandumas*. Klaipėda, 1927, p. 27.

²⁴⁹ Reišys, M.; Pryšmantas, V. *Prekybos laivyno ...* p. 27 – 28; Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas...* p. 50.

Kaip ir kiti karininkai, grįžę į Lietuvą po Pirmojo pasaulinio karo, ypač po bolševikų perversmo Rusijoje (1917 m.), jis 1922 m. įsijungė į Lietuvos sausumos kariuomenės gretas²⁵⁰. Aktyviai dalyvaudamas 1923 metais įkurtos Lietuvos jūrininkų sąjungos darbe skelbė apie naudą turėti laivyną ir jo būtinybę Lietuvai, tikėdamasis atkreipti visuomenės ir valdžios dėmesį²⁵¹. Kai raginimai ir LJS siūlymai nedavė rezultatų, jis pats ieškojo būdų steigti jūrų laivininkystės kompaniją. 1928 m. pradžioje buvo planuojama įsteigti lietuvių ir užsieniečių akcinę bendrovę „Pirmasis Lietuvos komercinis laivynas“ su galimu 11 mln. litų kapitalu, tačiau prašė iš vyriausybės išimtinių teisių suteikimo valstybinių krovinių pervežime ir teisės tvarkyti emigrantų reikalus, tačiau teigiamo atsakymo nesulaukta²⁵². T.Reingardas parašė laivininkystės bendrovės įstatus kurie buvo įregistruoti 1928 m. balandžio 19 d. kredito įstaigų ir kooperatyvų inspekcijoje. Tikėtasi 10-šiai metų gauti valdiškų krovinių garantiją, lengvatines jų gabenimo ir laivų aptarnavimo Klaipėdos uoste sąlygas²⁵³. Žadėta laivais palaikyti susisiekimą tarp Klaipėdos ir Anglijos, Belgijos, Olandijos bei Vokietijos uostų, į laivus priimti jūrininkus lietuvius plaukiojimo praktikai. Lietuvos Ministrų kabinetas nurodė Finansų ir Susisiekimo ministerijoms parengti „tikslų bendrovės palaikymo projektą“²⁵⁴, tačiau buvo akivaizdu, kad užsienio kapitalo remiamai firmai (vokiečių ir prancūzų bankų atstovams buvo numatytos vietos valdyboje) valstybė nedarys didelių nuolaidų. Negavus raštiško valdžios sutikimo remti bendrovę krovinių, užtruko lėšų paieška laivų pirkimui.

1928 m. rugsėjo 13 d. Kaune buvo įsteigta „Lietgar“ bendrovė, į kurios valdybą įėjo buvęs Lietuvos kariuomenės vadas S.Žukauskas, prof. Čechovičius, inž. Langė ir kiti, įkurtai emigracijos kontorai „Laivas“ vadovavo Rabinovičius. Bendrovės būstinė buvo įsikūrusi Kaune (Laisvės Al. 24), turėjo atstovybes Klaipėdoje ir Bremerhafene, pinigus tam paskolino bankai Benard Freres et. Co., Paris ir Bankfirma Jaffa et Levin, Berlin, o laivus perdavė „Bugsee“ (425 NRT) ir „Hochsee“ (746 NRT), registruotų Bremerhafene, bei laivininkystės kompanijos „Reederei W.Schuchmann“, registruotos Gestemiundėje, savininkas vokietis W.Schuchmannas²⁵⁵. Laivai 1929 m. sausio 18 – 19 dienomis atplaukė į Klaipėdos uostą ir sausio 20 d. didelių iškilnių metu (dalyvavo politikai, dalininkai ir pinigų skolintojai) buvo perkrikštyti didesnis į „Klaipėdą“ (krikštatėviai Susisiekimo ministras P.Variakojis ir A.Merkio žmona), mažesnis – „Palanga“ (krikštatėviai Klaipėdos krašto gubernatorius A.Merkys ir „Lietgar“ bendrovės pirmininko S.Žukausko žmona). Laivų perkrikštijimą lydėjo katalikų ir protestantų

²⁵⁰ Baltuška, R. *Baltijos jūra ir Lietuvos laivynas*. Vilnius, 2009, p. 146.

²⁵¹ Pasiremdamas gabenamų krovinių tarifų dydžiais T.Reingardas apskaičiavo, kad per metus Lietuva už krovinių gabenimą, pabrėžiant kiaušinių, linų eksportą ir anglies importą, laivais sumokama apie didžiulės frachtų sumos, todėl bent pradžiai Lietuvai reiktų dviejų jūros laivų prekybai. 1925 m. už krovinių gabenimą užsienio garlaivių bendrovėms sumokėta 14 mln. lt., 1926 m. – 15-17 mln. litų. Pastebi, jog Lietuva galėtų „užsidirbti“ nemažus pinigus dėka sparčios lietuvių emigracijos į Amerikos žemynus, jei galėtų emigrantus plukdyti savais laivais. žr. Reingardas. Didžiausios svarbos klausimas. *Lietuva*, 1923 06 27, Nr. 141 (1258), p. 1; Neatidėtinai reikalas. *Inkaras*, 1928, Nr. 1, p. 3 – 4.

²⁵² T.Reingardo ir S.Liutkaus raštas Susisiekimo ministrui 1928 01 31. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 589, l. 239 – 240.

²⁵³ Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas...* p. 50.

²⁵⁴ Ministrų kabineto pasėdžio protokolas 1928 09 03. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 589, l. 69.

²⁵⁵ Erste litauische Schiffahrts- und Handels Aktiengesellschaft „Lietgar“. *Lietuvos rinka*, 1929, Nr.1-2, p. 21; Iš mūsų prekybos ... p. 297 - 298; Dorgeist, J. Die Handelsflotte der ... S. 86; Reingardas, T. *Jūrininkas, karininkas, mirtininkas (prisiminimai)*. Sud. Karvelis, J. Šiauliai, 2000, p. 115 – 116.

pamaldos ir balius „Viktorijos“ viešbutyje²⁵⁶. Kadangi laivai nebuvo pilnai išpirkti, buvusiam laivų savininkui reikalaujant, kapitonai, vyresnieji šturmanai ir mechanikai liko vokiečiai. Pats „Lietgar“ kūrėjas T.Reingardas 1929 – 1930 m. plaukiojo antruoju šturmanu garlaiviu „Palanga“, kuris pirmos kelionės su Lietuvos vėliava metu gabeno Klaipėdos lietuvių bendrovės „Sandėlis“ celiuliozės krovinį į Angliją ir per pirmus metus uždirbo 3000 svarų sterlingų pelno. Kitame bendrovės laive „Klaipėda“ šturmanu plaukė Aleksandras Azguridis (vienas LJS aktyvistų). Jūreivius vokiečius, pastariesiems nepanorus plaukioti su Lietuvos vėliava, pakeitė lietuviai. Savo atsiminimuose T.Reingardas atskleidė, kad W.Schuchmannas iš savo kontoros Hamburge duodavo laivams įsakymus dėl reisų ir krovinių²⁵⁷. 1929 m. gegužės mėn. Kylio kanale į „Palangą“ įplaukė švedų garlaivis „Hildur“. Nuostoliai nebuvo dideli, juolab kad draudimo bendrovė išmokėjo 21 tūkst. markių žalos atlyginimą²⁵⁸. Išplaukę iš Klaipėdos uosto 1929 m. sausį „Klaipėda“ ir „Palanga“ tarp Šiaurės ir Vakarų Europos uostų daugiausia gabeno medieną, anglis, celiuliozę ir javus, bet į Klaipėdą neužplaukdavo. Vėliau plaukiojo su anglimi ir koku tarp Baltijos šalių uostų, nes šių prekių rinką Klaipėdoje aptarnavo „A.H.Schwedersky Nachf.“ kompanijos laivai²⁵⁹. 1933 m. Klaipėdos vokiečių laikraštyje „Memeler Dampfboot“ laivai „Palanga“ ir „Klaipėda“ paminėti kaip plaukiojantys su Lietuvos vėliava, bet po išplaukimo prieš 4 metus iš Klaipėdos taip ir nebeužplaukė į savo registracijos uostą²⁶⁰. Lietuvos jūrų laivininkystės istorijoje „Lietgar“, vadinta ir pirmąja lietuviška laivybos ir prekybos bendrove, apčiuopiamos naudos šalies užsienio prekybos politikoje ir ekonominiame gyvenime nedavė ir tapo dar viena užsienio intereso laivininkystės kompanija. Jūrininkui Teodorui Reingardui nepavyko sukurti laivyno, kuris būtų palengvinęs prekybinę valstybės padėtį, apie kurios sunkumus rašė savo straipsniuose spaudoje. Sutrukdė užsienio ir valstybinio Lietuvos kapitalo siekių nesuderinamumas, vyriausybės atsargumas, nors „Lietgar“ pasiūlymai ir nebuvo ignoruojami. 1930 m. pasijautė pasaulinės ekonominės krizės padariniai laivininkystės verslui. Prieš pasitraukdamas iš „Palangos“ (1930 m. lapkričio 26 d.), T.Reingardas užsiminė, kad krovinio gauti darosi sunkiau: „galima buvo nujauti, jog ir jis (aut.past. „Palanga“) vieną dieną nustos plaukiojęs“²⁶¹. Vokiškame Lietuvos tarpukario laivyno statistiniame žinyne pateikiami klaidingi duomenys, kad 1932 – 1935 m. „Klaipėda“ ir „Palanga“ priklausė Klaipėdos prekybos bendrovei „Sandėlis“²⁶². Iš tikrųjų, abu laivai nuo 1931 m. vasaros pabaigos prastovėjo Vokietijoje be darbo, kol jų 1934 m. metais neperėmė buvęs jų savininkas W.Schuchmannas, pervadindamas atitinkamai į „Nordsee“ ir „Ostsee“. „Lietgar“ nebeįstengė sumokėti už laivų stovėjimą uosto mokesčių ir draudimo bei 1932 m. likvidavosi²⁶³.

²⁵⁶ Ankauf von zwei Seedamphern. Memeler Dampfboot, 1929 01 04, Nr. 3, S. 3; Vom Hafen. Memeler Dampfboot, 1929 01 20, Nr. 17, S. 3; Žostautaitė, P. Klaipėda – Lietuvos uostas... p. 50 – 51.

²⁵⁷ Reingardas, T. Jūrininkas, karininkas, ... p. 116, 124.

²⁵⁸ Ibid. p. 132 – 133; Der Memeler Dampfer „Palanga“ havariert. Memeler Dampfboot, 1929 05 16, Nr. 113, S. 2 – 3.

²⁵⁹ Erste litauische Schiffahrts- ... p. 22; Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. Karys. Nr.8. 1984, p. 346.

²⁶⁰ Vom Hafen. Memeler Dampfboot, 1933 06 16, Nr. 139, S. 3.

²⁶¹ Reingardas, T. Jūrininkas, karininkas, ... p. 134, 136.

²⁶² Dorgeist, J. Die Handelsflotte der ... S. 86.

²⁶³ Vilkas, R. Lietuvos laivynas ... Nr.8. 1984, p. 346.

3.2.4. Klaipėdos prekybos, ekspedicijos ir laivininkystės akcinė bendrovė

„Sandėlis“ 1922 – 1940 metais

AB „Sandėlis“ buvo viena iš pastebimiausių ir pajėgiausių Klaipėdos krašto lietuvių ūkio struktūrų ir vienintelė nevalstybinio kapitalo bendrovė, tarpukaryje įsitvirtinusi uosto versle. 1922 m. įkurtos kompanijos didžiąją akcijų dalį turėjo ir jai vadovavo Martynas Reišys, Čekoslovakijos garbės konsulas Lietuvoje²⁶⁴. Per kelis metus „Sandėlis“ atsidūrė laivus aptarnaujančių uosto krovos ir prekių srautus reguliuojančių firmų gretose, konkuruodamas dėl paslaugų tiekimo jūrų laivams su vokiečių organizacijomis. Bendrovė marių pakrantėje turėjo didelio tūrio sandėlius ir aptarnavo garlaivių susisiekimo linijas su Anglija, Vokietija, Prancūzija, Švedija, Danija, Olandija, Latvija ir Gdanku. Lietuvai prisijungus Klaipėdos uostą ir pradėjus integracinę vykdyti integracinę viso krašto politiką, „Sandėlis“ kaip stabiliai dirbantis krašto lietuvių ekonominis vienetas, siūlėsi padėti išvystyti savarankišką jūrų laivininkystę. 1927 m. išleistame prekybos laivyno steigimo reikalu memorandume M.Reišys ir Lietuvos jūros draugijos atstovas Vladas Pryšmantas pabrėžė prekybos laivyno „būtenybę“ Lietuvos ekonominiam gyvenimui ir užsienio prekybai, bei ragino patikėti laivyno kūrimo darbą jau egzistuojančiai laivininkystės ir ekspedicijos bendrovei „Sandėlis“. Bandydami pasinaudoti pasikeitusia politine situacija Lietuvoje, jie įrodinėjo, kad valstybės palaikomas laivynas padės surasti naujas rinkas žemės ūkio produktams ir prisidės prie prekybos perorganizavimo. Buvo parengta programa, pagal kurią 1927 – 1931 metais už bemaž 9 mln. litų planuota įsigyti 14 jūros laivų²⁶⁵. Privačiai bendrovei buvo naudingas jūrų uosto raidą skatinęs Lietuvos prekių eksporto patraukimas per Klaipėdą, kaip ir valstybinė parama jos laivininkystės veikloje. Siūlymai atitiko siekiamo šalies ekonominio savarankiškumo interesus, tačiau vyriausybės nenoras bendradarbiauti su privačiu, kad ir lietuvišku, kapitalu bei XX a. III deš. užsienio ir prekybos politikos realijos neatitiko „Sandėlio“ norų. 1928 m. pradžioje Žemės ūkio rūmų iniciatyva ekonominės organizacijos tarėsi dėl jūrų laivo su šaldytuvais pirkimo ir pavedė „Sandėlio“ vadovui M.Reišiui, kaip susipažinusiam su laivininkystės verslu, pasirūpinti laivo pirkimo klausimu²⁶⁶.

Bendrovė ėmėsi savarankiškos jūrų laivininkystės ir 1928 metų pavasarį nusipirko Klaipėdoje už spirito kontrabandą sulaikytą garlaivį „Gero“ (352 BRT)²⁶⁷ naujai jūrų prekybos linijai Klaipėda – Štetinas – Dancigas (Gdankas) – Klaipėda ir pervadino į „Lydys“. Nesumokėjęs visos sumos, kapitonas R.Fuhrmannas buvo paliktas pareigose. Daug pinigų pareikalavo laivo remontas ir skolų išpirkimas, tačiau Lietuvos vyriausybė paskolos „Sandėliui“ neišskyrė. Tų pačių metų rugpjūtį R.Fuhrmannas be

²⁶⁴ Lietuvos prekybos, pramonės ir finansų veikėjų albumas / *Führende Persönlichkeiten des Handels, der Industrie und Finanzwelt Litauens*. Kaunas, 1929, p. 69 – 70.

²⁶⁵ Reišys, M.; Pryšmantas, V. *Prekybos laivyno ...* p. 6, 20 – 22, 28 – 29.

²⁶⁶ Sumanymas pirkti laivą – šaldytuvą. *Lietuvos ūkis*, 1928, Nr. 2, p. 69.

²⁶⁷ Dorgeist, J. *Die Handelsflotte der ...* S. 108.

dokumentų savavališkai išplaukė iš Klaipėdos uosto. Plaukiant buvo uždažytas laivo pavadinimas ir tikėtasi garlaivį perparduoti į Suomiją ar Estiją. „Sandėlio“ prašymu laivas buvo sulaukytas Gdanske, tačiau pats kapitonas pabėgo²⁶⁸. „Lydį“ perėmusi Vokietijos vyriausybė neketino jo grąžinti M.Reišiui ir 1928 metų pabaigoje laivas buvo parduotas iš varžytinių Hamburge²⁶⁹. Kai reikėjo, Lietuvos ekonominės organizacijos M.Reišio neparėmė. AB „Sandėlis“ nebuvo tiek finansiškai stipri, kad galėtų nepriklausomai išlaikyti laivus, juolab kad pirmasis bandymas užsiimti jūrų laivininkyste baigėsi nesėkmingai.

XX a. IV deš. pakilus Klaipėdos uosto apyvartai, pagerėjo ir „Sandėlio“ padėtis. 1932 m. užbaigus Klaipėdos Naujojo uosto (praplėstas Žiemos uostas) statybos darbus, bendrovei šalia jo krantinių buvo išskirtas sklypas naujam sandėliui statyti²⁷⁰. Sėkmingiausi metai „Sandėliui“ buvo 1935 m., kai tarp Klaipėdos uosto laivus aptarnaujančių bendrovių pagal aptarnautų laivų skaičių (266 įplaukusių ir 268 išplaukusių) buvo užimta antra vieta, nusileidžiant tik vokiečių ekspeditorių kompanijai „Robert Meyhoefer GmbH.“²⁷¹. Bendrovė 1935 – 1936 m. aptarnavo ir pradžioje nuomotus, o paskui ir nuosavus AB „Maistas“ jūros laivus. Tuo metu M.Reišys buvo skatinamas parduoti „Sandėlį“ Lietuvos ūkio monopoliams. Jam atsisakius, susikūrusi valstybinė jūrų laivininkystė kompanija „Lietuvos Baltijos Lloydas“ nusipirko mažesnę ekspedicijos bendrovę uoste ir pradėjo stumti „Sandėlį“ iš rinkos. M.Reišys bandė apeliuoti lietuviškumo ir jo politikos plitimo uoste argumentu, jo ir LBL bendrovėms pasidalinus aptarnavimo darbus, tačiau vyriausybės remiama kompanija norėjo savo rankose sukcentruoti jūrų laivininkystės operacijas²⁷². 1936 m. pabaigoje „Maistas“ pranešė „Sandėliui“, kad nuo 1937 m. jo patarnavimais nebesinaudos²⁷³.

Neradusi paramos Lietuvos valdžioje, kuri nenorėjo bendradarbiaujant su privačia kompanija eksploatuoti laivų, AB „Sandėlis“ po kelių sėkmingos veiklos metų antrą kartą pradėjo organizuoti savarankišką laivyną. „Maistui“ atsisakius bendrovės paslaugų, „Sandėlis“ neteko laivų linijos, kuria nuo 1931 m. plaukiojo norvegų laivai. Netrukus po to „Sandėlis“ kreipėsi į Lietuvos banko Valiutų komisiją prašydamas leidimo iš šalies išvežti didelį kiekį valiutos laivų pirkimui²⁷⁴. Šį kartą sukauptas didesnis kapitalas padėjo sėkmingiau įsitraukti į jūrų laivininkystės verslą. 1937 m. spalio 11 d. į Klaipėdos uostą iš Anglijos su akmens anglių ir kokso kroviniu atplaukė iš Škotijoje įsikūrusios laivininkystės bendrovės nupirktas krovininis garlaivis „Louga“. Pervadintas į „Nida“ (393 NRT) ir užregistruotas Nr. 291 Klaipėdos valsčiaus laivų registre išplaukė į Gdanską pasiimti javų tolimesnei kelionei į Antverpeną.

²⁶⁸ Buvo pavogę laivą. *Ūkininkas*, 1928 08 30, Nr. 35, p. 5; Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas...* p. 52.

²⁶⁹ Willoweit, G. *Die Wirtschaftsgeschichte des Memelgebiets*. Marburg/Lahn, 1969, S. 673.

²⁷⁰ Penkmečio planas Klaipėdos uostui. *Lietuvos keleivis*, 1935 03 29, Nr. 73, p. 4.

²⁷¹ Į Klaipėdos uostą 1935 m. įplaukusių ir išplaukusių laivų aptarnavimas. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 890, l. 5.

²⁷² M.Reišio raštas Klaipėdos krašto gubernatoriui 1936 11 30. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 802, l. 39 – 40; AB „Sandėlis“ priežiūros tarybos memorandumas Lietuviškųjų organizacijų vykdomojo komiteto pirmininkui Kybrancui. 1937 01 09. Ten pat, l. 44 – 46; „Sandėlio“ raštas „Lietuvos Baltijos Lloydui“ 1937 01 18. Ten pat, l. 20 – 21.

²⁷³ „Maisto“ raštas „Sandėliui“ 1936 12 22. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 802, l. 41.

²⁷⁴ „Sandėlio“ raštas Lietuvos banko valdybai (Valiutų komisijai). 1937 01 07. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 802, l. 42.

Laivas plaukiojo su krovinių tarp užsienio uostų, į Klaipėdą užsukdamas retai. 1938 m. buvo užplaukęs ant seklumos netoli Bornholmo salos Baltijos jūroje ir turėjo remontuoti Liepojos doke²⁷⁵. 1938 m. pradžioje „Sandėlis“ įsigijo didesnę (659 NRT) talpos garlaivį „Marios T.“ iš Turkijos bendrovės ir pavadino „Neringa“, tačiau savo naujo šeimininko jis nepasiekė. Laivas pasikrovęs kalio druskos krovinį Antverpene ir užplaukęs pasipildyti kuro į Gdanską, plaukdamas audringa žiemos jūra riboto matomumo sąlygomis į Klaipėdą, vasario 28 d. naktį apie 15 km. nuo Klaipėdos užplaukė ant seklumos Neringos jūros pakrantėje. Bandydami valtimi pasiekti krantą žuvo trys jūreiviai (du gimimo iš Klaipėdos krašto ir vienas iš Skuodo). Laivas buvo apdraustas 10 tūkst. svarų sterlingų, kroviny – 250 tūkst. litų suma. Juodkrantės gelbėjimo stoties komanda šaunamuoju lynu sugebėjo užkabinti laivą ir likusi 12 žmonių įgula buvo išgelbėta. Latvų kapitonas Bertinš už netinkamus veiksmus avarijos metu Klaipėdos jūrų teisme buvo nuteistas kalėti vienerius metus Klaipėdos kalėjime, vėliau bausmę aukštesnis teismas sušvelnino iki pusės metų²⁷⁶. 1938 m. gegužę bendrovė Norvegijoje už 230 tūkst. litų (7750 svarų sterlingų) nusipirko krovinių laivą „Augusta L.“ (1037 NRT), kurį pavadino „Venta“ ir birželio 7 d. priregistravo Nr. 292 Klaipėdos valsčiaus teisme²⁷⁷. „Sandėlis“ 1939 metais turėjo du prekybos laivus bendro apie 1700 NRT tonažo, kurių įgulas sudarė pagrindė užsieniečiai. Laivai krovinių gaudavo ir iš Lietuvos ūkinių organizacijų, tačiau dažniau plaukiojo tarp užsienio uostų, aptarnaudami kitų kraštų prekes²⁷⁸.

Atskyrus 1939 kovo 22 d. Klaipėdos kraštą ir uostą nuo Lietuvos, AB „Sandėlis“ vadovas M.Reišys pateikė prašymą Klaipėdos teismui gauti Vokietijos vėliavos patentą laivams „Nida“ ir „Venta“. Jis buvo atmestas motyvuojant, kad jų savininkas buvo užsienietis (t.y. Lietuvos pilietis). Persikėlęs į Kauną, M.Reišys laivus pervedė ten įsteigtai firmai „Laivininkystė ir Ekspedicija – Sandėlis“, kurios vieninteliu savininku pats ir buvo. 1939 m. spalio 30 d. Rytų Prūsijos finansų įstaiga laivus areštavo, nes juos M.Reišys perregistravo į Šventosios uostą, prieš tai neišregistravęs iš Klaipėdos, kur turėjo skolų²⁷⁹. Garlaivis „Nida“ rugsėjo 9 d. Boness uoste (Škotijoje), tik prasidėjus Antram pasauliniam karui, buvo sulaikytas kaip anglų karo grobis. Po beveik dviejų mėnesių „Nidą“, kuriai vadovavo kapitonas norvegas ir šturmanai latviai, o jūreiviai buvo vien lietuviai, pasikrovė Niukastlyje (Newcastle) kokso krovinį ir išplaukė į HERNсандą (Šiaurės Švedijoje). Ant laivo borto buvo nudažytos Lietuvos vėliavos ir

²⁷⁵ „Sandėlis“ įsigijo nuosavą laivą. *Jūra*, 1937, Nr.10, p. 308; „Sandėlis“ jau nupirko laivą. *Tautos ūkis*, 1937, Nr. 36, p. 727; Mūsų prekybos laivų trumpas aprašymas. Ten pat, 1938, Nr. 2, p. 51; Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, Nr.7, 1983, p. 301; Dorgeist, J. Die Handelsflotte der ... S. 97 – 98.

²⁷⁶ „Neringos“ avarija prie Lietuvos krantų. *Jūra*, 1938 03, Nr. 3, p. 81 – 84; „Neringos“ avarijos finalas. *Jūra*, 1938 04, Nr. 4, p. 116 – 117; Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, Nr.10, 1983, p. 446 – 448; Dorgeist, J. Die Handelsflotte der ... S. 101 – 102.

²⁷⁷ Už naują laivą „Sandėlis“ mokėjo 230.000 Lt. *Tautos ūkis*, 1938, Nr. 22, p. 505; Mūsų uostas, laivai ir jūrininkai. *Jūra*, 1938 11, Nr. 11, p. 366; Jūrininkystės žinios. *Jūra*, 1938 05, Nr. 5, p. 174; Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, Nr. 6, 1984, p. 248 – 250; Dorgeist, J. Die Handelsflotte der ... S. 98, 101.

²⁷⁸ Prekybos laivynas su Klaipėda ir be jos. *Mūsų jūra*, 1939 06, Nr. 1, p. 14 – 15; Vainoras, S. Kaip mūsų prekybos laivynas praleido pereituosius metus. *Jūra*, 1939 01, Nr. 01, p. 5.

²⁷⁹ Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, Nr.7, 1983, p. 301; Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, Nr. 6, 1984, p. 249.

pavadinimas, kad iš tolo būtų matoma laivo priklausomybė nekariaujančiai valstybei. Lapkričio 11 d., kai stiprios audros metu jau buvo praplaukta pro minų užtvaras Zundo sąsiauryje, pusės dienos plaukimo atstumu nuo tikslo „Nida“ šalia Alandų salų (dabar Suomija) užplaukė ant povandeninių uolų ir vėliau, igulai palikus laivą, buvo bangų paskandintas²⁸⁰. Kitas buvęs „Sandėlio“ garlaivis „Venta“ buvo vokiečių Baltijos jūroje sulaikytas 1939 m. gruodžio 24 d. plaukiantis su virto kumpio, faneros ir linų kroviniu iš Rygos į Skandinaviją. Nuplukdytas į Štetiną, laivas 1940 m. vasario 15 d. buvo paskelbtas karo grobiu. Po kiek laiko laivui Klaipėdos teismas išdavė Vokietijos vėliavos liudijimą ir liepos 11 d. ant laivo „Venta“ buvo nuleista Lietuvos ir pakelta Vokietijos vėliava. 1943 m. laivas buvo nupirktas ir pervadintas į „Alice Freymann“²⁸¹. Vertinant „Sandėlio“ jūros prekybos laivyno vaidmenį tarpukario Lietuvoje, išskirtinas faktas, kad jis buvo vienintelis privataus kapitalo sėkmingai įgyvendinamas jūrų laivininkystės projektas. Nors ir netiesiogiai, jis tarnavo valstybės ūkiui ir prisidėjo prie jo sąsajų su jūra stiprinimo. „Sandėlio“ laivai, kuriuose lietuviai plaukiojo jūreiviais, prie Lietuvos užsienio prekybos žymiau neprisidėjo, nes buvo reti svečiai Klaipėdos uoste. Klaipėdos krašto lietuvių Martyno Reišio bendrovė, pasitelkdavusi uosto darbams lietuvius krovikus²⁸² ir k.t. darbininkus, buvo ir ankstyviausia veikli lietuvių jūrų ekonomikos organizacija. Gavusi valstybės paramą, kuri tačiau vykdė pasitikėjimo didlietuvių ūkinėmis struktūromis politiką, ji būtų galėjusi tapti tautinio jūrų laivyno pagrindu.

²⁸⁰ Kelpša, E. „Nida“ plaukia į pražūtį. *Mūsų jūra*, 1940 03, Nr. 3, p. 84 – 86; Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir ... *Karys*, Nr.7, 1983, p. 302 – 303; Avarių ištiktieji mūsų prekybos laivai. *Mūsų jūra*, 1939 10-11, Nr. 5-6, p. 151 – 152.

²⁸¹ Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir ... *Karys*, Nr. 6, 1984, p. 249 – 250.

²⁸² 1936 m. vasarą uoste krovikais dirbo apie 100 lietuvių, kas kėlė vokiečių nepasitenkinimą ir susirūpinimą. žr. Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas...* p. 53.

IV skyrius. Lietuvos jūrų prekybos laivynas: valstybės iniciatyva 1935 – 1940 metais

Tarpukario Lietuvos geopolitinė ir geoekonominė situacija, dariusi įtaką politiniams ir ekonominiams santykiams su Vokietija ir Anglija bei jūrinės veiklos svarbos šalies ūkiui suvokimo raida lėmė jūrų prekybos laivyno atsiradimo istoriją. Privačios iniciatyvos bandymai kurti jūrų laivininkystės kompanijas dažnai su parama iš užsienio, bet nesulaukus Lietuvos vyriausybės indėlio, su savo gražios perspektyvos idėjomis liko labiau panašūs į iliuzinę veiksnių programą. Jai įgyvendinti valstybės interesas ir dalyvavimas buvo būtinas. Ekonominiu požiūriu jūrų laivyno neturėjimas apsunkino Lietuvos ūkio raidą tarpukariu.

Pripažinus, kad laivynas dar jūrą ūkiškai vertingą, tos vertės Pirmoje respublikoje tenka ilgai ieškoti. 1928 m. ir 1934 m. prekybos sutartys su Vokietija ir Anglija, kaip ir susitarimai su kitomis jūrinėmis valstybėmis, įtvirtino abipusiškumo principą, traktuojant laivininkystės ir laivų aptarnavimo uostose klausimus. Lietuvai tokie susitarimai galėjo būti naudinga tik turint prekybos laivyną, o, kai jo nebuvo, jie virto į vienpusiškus pasižadėjimus pagerinti sąlygas užsienio laivininkystėms Klaipėdos uoste. Išsamiai argumentuotame A. Lukaševičiaus 1936 m. išleistame straipsnyje apie laivyno perspektyvas tvirtinta, kad tik tautinės monopolinės frachtų* valdymo sistemos pagalba buvo galima „išugdyti“ prekybinį laivyną, užtikrinant bent tą jūros krovinių dalį, kuri eina iš Lietuvos ir į ją. Įkurto prekybos laivyno nauda valstybei pasireikštų: sumažėjimu „frachtų importo dydžio“, kuris 1934 m. sudarė apie 15 mln. litų; Lietuvos transporto politikos galios pratęsimu už teritorinių ribų; užsienio prekybos plėtimu ir stiprinimu, vadovaujantis anglų principu „Trade follows flag“ – Prekyba seka paskui vėliavą²⁸³. Valstybės kapitalas turėjo tapti laivyno, kuriam važmą parūpintų monopolinė frachtavimo sistema, pagrindu ir tik tuomet laivynas, nesiekdamas pelno, vykdytų savo funkciją tarnauti Lietuvos ūkio interesams užtikrindamas palankias, saugias ir nepriklausomas transporto sąlygas 2/3 visos šalies užsienio prekybai einant jūrų keliais²⁸⁴. Jau vykstant valstybinio laivyno kūrimosi procesui pateiktuose pastebėjimuose, gana tiksliai apibendrintos to proceso aplinkybės ir pabrėžti laivyno, siekiančio ne pelno, bet naudos šalies ūkiui, uždaviniai.

Tuo tarpu Lietuvos jūrininkų sąjunga, neabejodama palankiu užsienio prekybos pobūdžiu jūrų laivynui, nes jūra prekyba vystėsi intensyviau nei Latvijoje ir Estijoje, 1935 m. vasarą išskyrė valstybinio laivyno kūrimo ūkinį ir politinį interesus. Jų manymų Lietuvai reikėjo sukurti 50 laivų prekybos laivyną, kuris būtų galėjęs aptarnauti visą šalies prekybą jūra ir taip sulaikyti mokesčius sumokamus už frachtą, kurie jūrininkų skaičiavimu buvo didesni, apie 20 mln. litų (ūkinis interesas). Be to, išryškinama

* Vieningo valstybinių krovinių paskirstymo ir įkainavimo praktika.

²⁸³ Lukaševičius, A. Lietuvos laivininkystės politika ... p. 97 – 99, 108 – 109, 111, 115, 116.

²⁸⁴ Ibid., p. 119 – 121.

Vokietijos laivyno dalis Klaipėdos uosto laivų judėjime. Nežiūrint prekybos apyvartos su Vokietija sumažėjimo, vokiečių laivų atplaukdavo daugiausia, 30 % visų. LJS, teigdama, kad vokiečių jūrininkai dalyvavo „Vokiškumui užsienyje palaikyti draugijos“ veikloje, matė grėsmę Klaipėdos krašto lietuviškumo pozicijoms, o pusės Lietuvos jūros prekybos atitekimą Vokietijos laivams matė kaip geopolitiškai neparankų faktorių (politinis interesas). Apibendrinami savo mintis tautinio laivyno klausimu Lietuvos jūrininkai pažymėjo: „Štai tie trys darbai, - bendrovė, mokykla su laivu ir jūrinė įstaiga, - kaip tik ir sudaro Lietuvos tautinio laivyno organizavimo pradžia.“²⁸⁵. Valstybei laivynas be ekonominės naudos turėjo ir politinio prestižo, saugumo ir geopolitinio tvirtumo reikšmę. Nors pirmieji praktiniai valstybės veiksmai steigiant laivyną (laivų pirkimas) atlikti 1935 – 1936 metais, idėjos brandintos ir anksčiau.

4.1. Laivyno steigimo idėjos raida 1930 – 1935 metais

4.1.1. Prekybiniam laivynui steigti organizacinis komitetas (1930 m.) ir Tautinio laivyno komitetas (1931 – 1933 m.)

Susirūpinimas XX a. III – IV dešimtmečių sandūroje valstybiniu mastu steigti jūrų prekybos laivyną Lietuvoje siejosi keliomis to laikmečio realijomis. Politinėje erdvėje Lietuvai buvo vis sunkiau atsilaikyti prieš nuolatinį Vokietijos spaudimą Klaipėdos krašto statuso kvestionavimo ir revizavimo srityje, tad, vykdant vokiečiams prekybinius apribojimus, kentėjo visos šalies ūkis. Ekonominėje erdvėje valstybės remiamos ūkinės organizacijos „Maistas“, „Pienocentras“ ir „Lietūkis“ pasiekė pakankamą centralizacijos lygį, kad galėtų investuoti į prekybos laivyno kūrimą, kartu integruojant Klaipėdos jūrų uostą į Lietuvos ūkio struktūrą. Svarstant prekybos laivyno privalumus, buvo pabrėžiama ir jo reikšmė eksportui: gabenimo kaštų sumažėjimas, rinkos produktams praplėtimas ir užsienio prekybos suaktyvinimas. Pagal „šeimyniško“ laivyno idėją jo kūrime turėjo dalyvauti eksportu ir importu užsiimančios organizacijos, kurioms savo „paslėptą ar bent jau gražiai užmaskuotą“ globą garantuotų valstybė²⁸⁶. Tuo metu kaip ir dabar atvirai deklaruoti valstybės vaidmenį ūkinėse institucijose nebuvo naudinga.

1930 metų vasario 2 d. buvo įsteigtas Prekybiniam laivynui steigti organizacinis komitetas, į kurį įėjo Finansų ir Susiekimo ministerijų, valstybės ekonominių struktūrų „Maisto“, „Pienocentro“ ir „Lietūkio“, Klaipėdos laivų ekspedicijos bendrovės „Sandėlis“, Lietuvos jūrininkų sąjungos ir Ekonominių studijų draugijos atstovai²⁸⁷. Laivyno steigimo klausimui spręsti buvo pajungtos plačią pažiūrą ir įvairių su laivininkystės verslu susijusių sričių specialistai. Pirmame komiteto pasitarime

²⁸⁵ Lietuvos jūrininkų sąjungos memorandumas (Tautinio laivyno reikalai). LCVA, f. 386, ap. 1, b. 913, l. 5 – 7, 12.

²⁸⁶ Sruoga, K. Lietuvos prekybos laivyno ... p. 109-112.

²⁸⁷ Gaigalaitė, A. *Anglijos kapitalas ir ...* p. 139.

(vasario 27 d.) buvo išsakyta vyriausybės pozicija remti prekybos laivyną ir nutarta iširti aplinkybes valstybinio laivyno formavimui. Pranešimus, atskleidžiančius laivyno poreikį Lietuvos ekonominiame gyvenime turėjo parengti „Lietūkio“ atstovas P.Dagys (šalies eksporto pervežimo laivais klausimu), „Sandėlio“ atstovas M.Reišys (apie importo galimybes laivynui), „Pienocentro“ direktorius J.Glemža, išrinktas ir komiteto pirmininku, (laivyno finansavimo ir organizavimo klausimais) ir Lietuvos jūrininkų sąjunga (techniniu reikalavimų ir eksploatacijos tema)²⁸⁸. Antrame išplėstiniame komiteto pasitarime (birželio 4 d.) patikinta būtinybė steigti laivyną, pasiremiant eksporto per Klaipėdos uostą, kuris tuo metu sudarė tik 30 % viso Lietuvos eksporto, pakėlimo argumentu, nukreipiant per jį žemės ūkio produktus ir prekes, ėjusias pro kaimyninius jūrų uostus. Buvo vienbalsiai nutarta, kad kol neįsikurs Lietuvos prekybos laivynas, iniciatyvą šioje srityje patikėti stipriai ūkinei struktūrai (greičiausiai AB „Maistui“)²⁸⁹. 1930 m. pabaigoje (lapkričio 13 d.) įvyko dar vienas susirinkimas. Jame buvo aptarta, kokios prekės būtų gabenamos Lietuvos laivais. Vien sviesto ir bekono gabenimui reikėjo dviejų laivų. Prie kitų eksportuojamų prekių išskirtos grūdai ir kiaušiniai. Tolimesniam darbui organizuojant laivyną (pasiūlyta 51 % valstybės akcijų variantas) komitete paskirta veikti „Maistui“, „Pienocentrai“, „Lietūkiui“, Finansų ministerijai ir Lietuvos jūrininkų sąjungai²⁹⁰. Pasitarimai tautinio prekybos laivyno reikalu sutapo su Klaipėdos uoste 1930 m. pradėtu didžiausiu pertvarkymo projektu – 9 mln. litų vertės Naujojo uosto statyba²⁹¹. Lietuvos valdžia atsisuko į jūrą, tikėdamasi joje atrasti laisvesnę ekonominio veikimo erdvę.

1931 – 1933 metais prekybos laivyno kūrimo klausimu rūpinosi Ekonominių studijų draugija. Parėmusi anksčiau vykusių pasitarimų nutarimą kurti jūrų prekybinį susisiekimą tarp Klaipėdos ir Štettino, Londono uostų, ji skatino ūkines organizacijas, kurių pagrindų buvo sukurtas tautinis laivyno komitetas (J.Lapėnas, J.Glemža, V.Rėklaitis, J.Urmanas ir k.t.) imtis praktinio laivyno steigimo darbo. Vyriausybei buvo primenama ir jūrininkų paruošimo problema. Komitete buvo svarstomi laivų pirkimo pasiūlymai (jų netrūko, nes daug kur Europoje laivai stovėjo be darbo), tačiau jie neatitiko poreikių. Kartu buvo sprendžiama organizacinė laivyno ateitis. Galutinai nuspręsta laivyno kūrime pirmuosius žingsnius žengti patikėti AB „Maistas“, kol nebus įkurta atskira laivyną valdanti įstaiga. Ekonominės krizės 1932 – 1934 m. padariniai ir Anglijos kišimasis į Lietuvos laivyno kūrimo procesą sutrukdė komitetui išplėsti veiklą²⁹². Objektīvūs ir subjektyvūs veiksniai lėmė, kad pirmieji „šeimyniški“ Lietuvos laivai pradėjo plaukioti tik 1935 metais.

Prasidėjus Lietuvoje valstybės remiamam judėjimui jūros laivyno steigimo reikalu jūrinių valstybių, ne tik Anglijos, laivininkystės kompanijos netruko pateikti eilę siūlymų pirkti naudotus laivus. Pasaulinės krizės apogėjaus metais apie 40 % pasaulio laivų stovėjo be darbo, todėl laivų savininkai ieškojo

²⁸⁸ Savo prekybos laivyno steigimas. *Tautos ūkis*, 1930 03, Nr. 3, p. 91.

²⁸⁹ Antrasis Lietuvos tautiniam prekybos laivynui steigti pasitarimas. *Tautos ūkis*, 1930 06, Nr. 6, p. 193-194.

²⁹⁰ Laivyno steigėjų susirinkimas. *Tautos ūkis*, 1930 11, Nr. 11, p. 330.

²⁹¹ Klaipėdos uosto praplatinimo darbų ištrauka 1930 03 03. LCVA, f. 386, ap. 1, b. 740, l. 41; Naujo baseino statybų sutarties nuorašas. LCVA, f. 386, ap. 1, b. 740, l. 1 – 3.

²⁹² Urmanas. J. Pirmieji bandymai prekybos ... p. 113-115

galimybių parduoti nenaudojamus laivus²⁹³. Dėl tų pačių priežasčių laivų kainos buvo nukritusios, ką savo memorandumuose vyriausybei pažymėdavo Lietuvos jūrininkų sąjungos atstovai, kalbėdami apie palankų laivyno steigimo metą. Ir diplomatiniais atstovybėms buvo duotos instrukcijos pasidomėti laivų įsigijimo reikalu užsienyje. Rimčiau vertintini pasiuntinių Švedijoje ir Italijoje darbo šiuo klausimu rezultatai. 1932 vasario 20 d. buvo gautas atstovo Švedijoje J.Savicko raštas, kuriame be darbo stovinčius laivus Švedijoje palankiomis sąlygomis siūlytą įsigyti Lietuvai²⁹⁴. Per Lietuvos pasiuntinybę Italijoje valdžios organus 1934 m. rudenį pasiekė ir iki 1935 m. pavasario buvo svarstomas pasiūlymas statyti naujus prekybos laivus italų statyklose mainais už maisto produktus. Pasitarusi su LJS Klaipėdoje nariais Susisiekimo ministerija labiau linko svarstyti pigesnių naudotų laivų pirkimą, kartu tvirtindama, kad tai ekonominių organizacijų reikalas²⁹⁵. Lietuvos ekonominės organizacijos, turinčios valstybės paramą, ypač akcinė bendrovė „Maistas“, ir buvo pagrindinis variklis steigiant Lietuvos jūrų prekybos laivyną.

4.1.2. AB „Maistas“ ir Lietuvos jūrų prekybos laivynas

Suprastėję dėl politinių priežasčių ekonominiai Lietuvos ir Vokietijos santykiai tiesiogiai veikę šalies užsienio prekybos politikos braižą, nuo 1930 m. vertė Lietuvą ieškoti savo prekybai alternatyvų. Eksporto į Vakarų sąlygos buvo itin svarbios krašto ūkiui. AB „Maistas“, žemės ūkio produktų išvežimu besirūpinusi įstaiga, jautriausiai reagavo į prekybinius pokyčius, todėl XX a. IV deš. pradžioje vykusiuose pasitarimuose jūrų prekybos laivyno steigimo klausimu būtent „Maistas“ buvo skatinamas imtis jo sprendimo.

Akcinė bendrovė „Maistas“, supirkinėjusi iš gyventojų apdoroti ir eksportuoti gyvulius ir paukščius, turėjo Klaipėdos uosto pakrantėje skerdyklą ir šaldytuvus, iš kurių prekės buvo kraunamos tiesiai į laivus. 1930 m. bendrovė buvo perorganizuota visuomeniniais pagrindais. Tada iš „Lietuvos eksporto“ ir buvo įsigyti bekonos fabrikas ir sviesto eksporto šaldytuvai Klaipėdoje, sekančiais metais praplėsti. Daugiausia „Maistas“ supirkdavo bekoninių kiaulių ir paukščių. Jie buvo parduodami gyvi, skersti arba iš jų gaminami mėsos produktai²⁹⁶. 1932 m. „Maistas“ supirko virš 0,5 mln. kiaulių, 7600 raguočių, 4100 paukščių ir už viską sumokėjo 55,3 mln. litų, 1931 m. supirko beveik 0,5 mln. kiaulių ir 5800 raguočių ir sumokėjo – 66,7 mln. litų²⁹⁷. Ji buvo labiausiai suinteresuota geresnėmis savo prekių

²⁹³ Steigiamas prekybos laivynas. *Diena*, 1935 05 12, Nr. 19 (823), p. 11.

²⁹⁴ Švedų prekybos laivynas ir mūsų eksportas. LCVA, f. 386, ap. 1, b. 802, l. 80 – 81; 1932 02 20 Lietuvos pasiuntinybės Stokholme raštas AB-ei „Maistas“. LCVA, f. 874, ap. 2, b. 12, l. 72 – 74.

²⁹⁵ Lietuvos pasiuntinybės Italijoje raštas UR ministerijos ekonominiam departamentui. 1934 09 03. LCVA, f. 386, ap. 1, b. 802, l. 63 - 64; LJS Klaipėdoje raštas Klaipėdos uosto direkcijos pirmininkui. 1934 11 16. Ten pat, l. 61; SM kanceliarijos viršininko J.Treinio raštas UR ministerijai. 1935 03 06. Ten pat, l. 57; Svarsto laivų užpirkimą už ž. ūkio produktus. *Tautos ūkis*, 1934, Nr. 10, p. 283; Pasiūlymai įsigyti laivyną. *Tautos ūkis*, 1934, Nr. 11, p. 315.

²⁹⁶ Giriūnas, L. Akcinė bendrovė „Maistas“. *Žemės ūkio gamybinė kooperacija nepriklausomoje Lietuvoje 1920-40m.*, Londonas, 1972, p. 170 – 172.

²⁹⁷ „Maistui“ penkiolika metų. *Tautos ūkis*, 1938 05, Nr. 20, p. 441 – 442. Šalčius, P. Ką davė „Maistas“ Lietuvos ūkiui per 13 metų. *Tautos ūkis*, 1936 03, Nr. 3, p. 81 – 82.

išvežimo į užsienio rinkas sąlygomis. 1931 – 32 metais bendrovės apyvartai pasiekus didžiausius rodiklius, buvo palankus laikas įgyvendinti tautinio laivyno komiteto siekius. 1932 m. pradžioje „Maisto“ bandymas įsigyti du krovinius laivus – šaldytuvus (žr. skyrių 2.2.3.) atspindėjo bendrąją Lietuvos strategiją valstybinio kapitalo pagalba kurti jūrų prekybos laivyną.

Pastarasis bandymas buvo užgniaužtas didelio *United Baltic Corporation* kompanijos pasipriešinimo ir kaltinimų, kad „Maistas“ pažeidinėja susitarimus. Iš tikrųjų, kai Lietuvos vyriausybė pradėjo organizuoti pasitarimus ir tirti galimybes įsitvirtinti jūrų laivininkystėje, UBC suskubo užsitikrinti, kad nebus pažeisti jos interesai. Anglų bendrovė, ekonominėms Lietuvos organizacijoms 1931 m. ėmus kurti laivyno steigimo planus, pasiūlė savo prekes jūra eksportuojančioms įstaigoms sudaryti metines gaminių transporto sutartis, suteikiančias prekių gabenimo tarifui nuolaidas. Apie tai žinodama Lietuvos vyriausybė patarė kurį laiką susilaikyti nuo laivų pirkimo ir numatytas nuolaidas panaudoti laivynui steigti fondo sudarymui. Vadinamų refrakcijų – kompensacijų už atsisakymą nuo laivų pirkimo, pagrindu sukurtu fondo lėšos 1936 m. pabaigoje buvo skirtos nepriklausomos „Lietuvos Baltijos Lloydo“ laivininkystės kompanijos steigimo reikalui²⁹⁸. „Maistas“ gautus pinigus „iš nuolaidų už frachtus“²⁹⁹ norėjo panaudoti jau 1932 metais pirkdamas jūros laivus savo prekių eksportui į Angliją, tuo sukeldamas UBC pasipiktinimą. Steigiant laivyną maisto produktus į Angliją eksportuojančiai „Maisto“ bendrovei, Anglijos laivininkystės politika buvo pagrindinė kliūtis. Lietuvos jūrininkų sąjungos memorandume tautinio laivyno reikalu buvo raginama kurti prekybos laivyną miško medžiagą ir akmens anglį (mažiau pelningų prekių, kurių anglų laivai neplukdė) gabenančių laivų pagrindu, taip išvengiant Anglijos prekybinių interesų pažeidimo³⁰⁰. Siūlomas laivyno kūrimo variantas „Maistui“ netiko dėl eksporto, kurį bendrovė siekė plukdyti savais laivais pobūdžio. Buvo ieškoma galimybių įsigyti išimtinai laivų – šaldytuvų ir ne kitokių.

Prekybos sutartis su Anglija 1934 m. pristabdė laivyno idėjos įgyvendinimą. Dalis galimų laivyno rėmėjų, įsivaizduodami jūrų laivyną tik prekybinių Lietuvos – Anglijos santykių kontekste, manė, kad laivyno steigimas negalimas, nes „Lietuva nenori ir negali jūrose konkuruoti su Anglijos laivais“³⁰¹. Susitarimas dėl lengvatinių frachtų su Lietuvos monopoliniais ūkio centrais, 1932 m. „Maisto“ laivų pirkimo sužlugdymas ir po dviejų metų sekusi prekybos sutartis su Anglija buvo UBC laivininkystės kompanijos susikurti saugikliai. Anglai neįsileido lietuvių į jūrų laivininkystę, nepaisant to, kad jų laivai negabeno nepelningų prekių: akmens anglies ir miško medžiagos, kurias galėjo perimti ir lietuvių laivai. Akivaizdu, kad laivyno kūrimosi pradžioje nusvėrė žemė ūkio produktų eksporto interesai.

²⁹⁸ Per 1931 – 1936 m. „Pienocentras“ sukaupė 349 000 lt. refrakcijų. žr. „Pienocentro“ direktoriaus J.Glemžos raštas Ministrui pirmininkui 1936 10 13. LCVA, f. 923, ap. 1, b. 914 (II t.), l. 323 – 324.

²⁹⁹ Lietuviško prekybinio laivyno pradžia. *Tautos ūkis*, 1932 04, Nr.4, p. 128; „Maisto“ atstovo Londone K.Gineičio pranešimas direktoriui J.Lapėnui. LCVA, f. 874, ap. 2, b. 13, l. 65.

³⁰⁰ Lietuvos jūrininkų sąjungos memorandumas (Tautinio laivyno reikalu). LCVA, f. 929, ap. 9, b. 121, l. 17 – 19.

³⁰¹ 1935 03 02 raštas Klaipėdos uosto direkcijos pirmininkui. LCVA, f. 386, ap. 1, b. 802, l. 2.

Laivų pirkimas. Nepasisekus iš pirmo karto (1932 m. pr.), 1935 – 1936 metais AB „Maistas“ nusipirko tris laivus – šaldytuvus Lietuvos žemės ūkio produktų plukdymui iš Klaipėdos į Antverpeno ir Roterdamo uostus, taip išvengiant anglų jūrinių interesų pažeidimo ir aplenkiant Vokietiją, 1934 – 1935 m. vykdžiusią ekonominės Lietuvos blokados (Klaipėdos krašto hitlerininkų teismo proceso pretekstu), pasireiškusias ir tranzito į kitas šalis nepraleidimu, politiką³⁰². Tvirtu pasiryžimo pagaliau užsiimti jūrų laivininkyste, nenuslopino ir pasaulinės ekonominės krizės padariniai, kurie Lietuvoje vėlavo kelis metus. Pirmiausia „Maistas“ 1935 m. liepos pabaigoje per Lietuvos generalinį konsulą Norvegijoje A.Gustavą Ringą iš kompanijos A/S Kjøleskibene išsinuomojo du nedidelius vienodus, statytus 1920 m. Škotijos mieste Renfrew (po 205 NRT talpos) garlaivius „Rimfrost“ ir „Barfrost“ keturių mėnesių laikotarpiui³⁰³. Jie anksčiau plaukiojo Arkties vandenynu, iš Grenlandijos gabendami banginių mėsą, paskui plukdė bekoną tarp Anglijos ir Lenkijos bei Latvijos, bet paskutiniu metu stovėjo Stavangeryje³⁰⁴. Jau po poros mėnesių, rugsėjo 7 d. konsulas pasirašė „Maisto“ vardu kontraktą dėl laivų nupirkimo iš norvegų kompanijos už 270 tūkst. Norvegijos kronų, pakankamai nedidele kaina³⁰⁵. „Rimfrost“ I šturmanu buvo paskirtas Bronius Krikštopaitis, anksčiau beveik tris metus praplaukiojęs šturmanu Klaipėdos vokiečių garlaivyje „Friesland“, tuo tarpu, „Barfrost“ I šturmanu tapo Feliksas Marcinkus³⁰⁶. Kapitonas B.Krikštopaitis savo atsiminimuose mini, kad pirmoji išnuomoto „Barfrost“ kelionė, pasikrovus maisto produktų (bekono, sviesto, sūrio, kiaušinių ir paukštiena) buvo į Anglijos uostą Hulį ir vėliau kartojosi³⁰⁷. Paprastai, sekant tarpukario spaudos informacija, „Rimfrost“ ir „Barfrost“ plaukiojo kas dvi savaites tarp Belgijos ir Olandijos uostų³⁰⁸. Pagal susitarimą ir draudimo sąlygas laivų pavadinimai, didžioji dalis įgulos ir vėliava apie pusę metų negalėjo keistis. Reisai į Angliją turėjo sukelti anglų nepasitenkinimą, bet juos galėjo maskuoti Norvegijos vėliava, o laivų perregistravimo procesas galėjo būti specialiai vilkinamas.

Pirmuoju Lietuvos „tvirtu“ jūrų laivu derėtų vadinti 1935 metų pabaigoje AB „Maisto“ įsigytą jūrų garlaivį. Iš bendrovės „Deutsch – Englisch Transport Gesellschaft“ Hamburge 1935m. gruodžio 16 d. už 6600 svarų sterlingų nupirkta laivas – šaldytuvas su vokiečių vėliava „Coldair“³⁰⁹, kurio pirkimo sutartis įsigaliojo 1936 m. sausio 4 dieną³¹⁰. Pavadinimas nuo tada buvo pakeistas į „Maistas“. 1915 m. Švedijoje (Helsingborge) statytas laivas buvo 347 NRT talpos³¹¹. Vokietijos Hamburgo uoste laivas buvo

³⁰² Sližys, J. Lietuvos Baltijos Lloydas. *Prekyba*, 1938 05, Nr.5, p. 119.

³⁰³ A/S Kjøleskibene raštas AB „Maistas“. 1935 07 24. LCVA, f. 874, ap. 2, b. 60, l. 216; Dorgeist, J. Die Handelsflotte der ... S. 91 – 92.

³⁰⁴ Lietuvos generalinio konsulo Norvegijoje raštas AB-ei „Maistas“. 1935 07 20. LCVA, f. 874, ap. 2, b. 60, l. 227, 235.

³⁰⁵ Lietuvos generalinio konsulo Norvegijoje raštas AB-ei „Maistas“. 1935 09 07. LCVA, f. 874, ap. 2, b. 60, l. 87.

³⁰⁶ Krikštopaitis, B. *Jūrų kelias (jūrų kapitono atsiminimai)*. Čikaga, 1979, p. 62 – 66.

³⁰⁷ *Ibid.*, p. 67.

³⁰⁸ Laivininkystė ir prekyba: ... *Jūra*, 1935 10, Nr. 2, p. 8; „Maisto“ laivų judėjimas. *Jūra*, 1935 11, Nr. 3, p. 8; Lietuvos jūrų laivų judėjimas. *Jūra*, 1935 12, Nr. 4, p. 14.

³⁰⁹ Memorandum of agreement ... LCVA, f. 874, ap. 2, b. 61, l. 54.

³¹⁰ AB „Maistas“ valdybos nutarimų protokolais Nr.62 (1935 12 19). LCVA, F. 874, ap. 2, b. 62, l. 49.

³¹¹ Akcinė „Maisto“ b-vė nupirko trečią laivą. *Jūra*, 1936 01, Nr. 1, p. 9; Dorgeist, J. Die Handelsflotte der ... S. 92, 94.

perkrikštytas, ant laivo bortų atsirado užrašai: Maistas ir Klaipėda. Su laivo pirkimu susijusius reikalus tvarkė „Lietuvos eksporto“ ir „Maisto“ fabriko Klaipėdoje direktorius Vladas Grudzinskas, o už naujojo pirkinio saugų atgabenimą atsakė B.Krikštopaitis, kuris, „Maistui“ pasiekus Klaipėdą 1936 sausio 29d., tapo pirmojo Lietuvos jūrų prekybos garlaivio kapitonu ir, surinkęs iš lietuvių ir latvių įgulą (I šturmanu paskirtas K.Daugėla*, II šturmanu – A.Šimkus), vasario 2 d. išplaukė į Antverpeną su avižų kroviniu³¹². Iš pirmojo laivo krovinio po Lietuvos vėliavą matyti, kad kaip šaldytuvas jis pradžioje nebuvo naudojamas.

1935 m. pabaigoje – 1936 metų pirmoje pusėje „Sandėlio“ jūrų ekspedicijos bendrovės Klaipėdoje aptarnaujami „Maisto“ laivai „Barfrost“, „Rimfrost“ ir nuo 1935 m. spalio Norvegijoje išsinuomotas garlaivis – šaldytuvas „Annfin“ plaukiojo su maisto produktais į Belgiją ir Olandiją, kartais užsukdami į Švediją ir Lenkiją, atgal į Klaipėdą grįždavo su pripuolamom gabalinėm prekėm (kopra, trąšos, popierius ir k.t.) arba tušti. Garlaivis „Maistas“, gabenęs sausus ir greit negendančius krovinius (javus, trąšas) plaukiojo linija Klaipėda – Antverpenas – Roterdamas – Klaipėda, kartais užsukdamas į Amsterdamą, Londoną ir Vokietijos uostus. Iš 1371 1936 metų įplaukimų į Klaipėdos uostą, 95 kartus įplaukė laivai su Lietuvos vėliava (vos 6,9 %) ³¹³. Nuo 1936 m. gegužės mėnesio pusei metų išsinuomoto laivo „Annfin“, plaukiojusio su maisto produktais į Švediją ir Belgiją, paslaugų buvo atsisakyta ³¹⁴. Laivuose „Barfrost“ ir „Rimfrost“, sutvarkius teisinius pirkimo ir pardavimo formalumus, 1936 m. pradžioje (vasario 11 d.) buvo iškelta Lietuvos vėliavą ir laivai perregistruoti į Klaipėdos uostą ³¹⁵. Laivų įgula buvo pakeista į lietuvių, bet kapitonai ir vyr. mechanikai, pagal draudimo Oslo bendrovėje sąlygas turėjo iki rudens pasilikti savo pareigose. „Maisto“ vadovybė nebuvo patenkinta atmetimu užsieniečių darbu laivuose ir tikėjosi kuo greičiau pasirašyti sutartį su draudimo bendrove „Lietuva“. Spalio 8 d. F.Marcinkus buvo paskirtas laivo „Barfrost“ kapitonu ir tapo antruoju Lietuvos jūrų kapitonu ³¹⁶. Kuo greičiau sulietuvinti laivų įgulas buvo norima ne tik dėl etninių argumentų. „Maisto“ vadovybė piktinosi ignoruojančiu bendrovės interesus norvegų jūrininkų elgesiu.

1936 m. pabaigoje, sumažėjus produktų išvežimui į Belgiją, laivams reikėjo rasti darbo kitose rinkose. Garlaiviai „Rimfrost“ ir „Barfrost“ buvo paleisti kas dvidešimt dienų plaukti linijoje iš Klaipėdos

* Po metų, atlikus 19 kelionių su laivu „Maistas“ ir kapitoniui B.Krikštopaičiui išvykus „LBL“ nurodymu rūpintis naujų laivų pirkimu, K.Daugėla buvo paskirtas į jo vietą laivo kapitonu ir tapo ketvirtuoju Lietuvos jūrų kapitonu. žr. Keturias lietuvis laivo kapitonas. *Jūra*, 1937 02, Nr. 2, p. 40.

³¹² Krikštopaitis, B. *Jūrų kelias (jūrų kapitono atsiminimai)* ... p. 69 – 70; 1936 metų jūrininkystės ... p. 8.

³¹³ Lietuvos jūrų laivų judėjimas (gruodžio mėnesį). *Jūra*, 1936 01, Nr. 1, p. 9; Lietuvos jūrų laivų judėjimas. *Jūra*, 1936 02, Nr. 2, p. 10; Remkime savąjį laivyną. Ten pat, p. 10; „Maistui“ sekasi gerai ... *Jūra*, 1936 03, Nr. 3, p. 11; Lietuvos jūros laivų judėjimas. *Jūra*, 1936 04, Nr.4, p. 9; Vainoras, S. Lietuvos prekybos laivynas 1936 metais. *Jūra*, 1937 01, Nr.1, p. 7; Bakūnas, V. Rekordinis laivų judėjimas. *Jūra*, 1937 01, Nr.1, p. 9 – 10.

³¹⁴ „Maisto“ valdybos protokolas 1936 03 26. LCVA, f. 874, ap. 2, b. 61, l. 9; Vainoras, S. Lietuvos prekybos laivynas ... p. 7.

³¹⁵ „Rimfrost“ ir „Barfrost“ jau po Lietuvos vėliavą. *Jūra*, 1936 02, Nr.2, p. 10.

³¹⁶ „Lietuvos eksporto“ raštas „Maisto“ valdybai. LCVA, f. 874, ap. 2, b. 61, l. 383; 1936 metų jūrininkystės ... p. 8.

į Hulį (Anglija). „Maisto“ ir „Pienocentro“ prekes traukiniai perveždavo iš Hulio į Londoną³¹⁷. Plukdant maisto produktus į Halo uostą, tikėtasi išvengti „UBC“, kuri plukdė prekes į Londoną, interesų pažeidimo. Halo miesto Išvystymo komitetas dar 1932 m., kai „Maistas“ bandė atidaryti nuosavų laivų liniją į Angliją, buvo kreipęsis į Lietuvos generalinį konsulatą Anglijoje dėl galimo laivų priėmimo, siūlydamas pagalbą³¹⁸. Vidutinio dydžio jūrų uostui buvo naudinga atidaryti dar vieną prekybos liniją. Susisiekimo galimybių su Halu, nepriklausomų nuo UBC, ieškota dėl bekono, sviesto, kiaušinių ir kitų maisto produktų „saugesnio“ pristatymo Anglijos rinkai. 1934 m. buvo užmegzti kontaktai su viena iš Halo laivininkystės bendrovių, tačiau jos atstovai tuomet suabejojo galimos laivų linijos perspektyvumu, manydami, kad jai trūks krovinių³¹⁹. AB „Maistas“ ir „Pienocentras“, 1936 m. įsitvirtinus jūroje savam laivynui, garantavo žymius krovinių kiekius.

Lietuvos jūrų laivininkystę atstovaujančios bendrovės „Maistas“ nedideliems jūrų laivams, pagrinde maisto produktus išvežantiems, įsitvirtinus Baltijos ir Šiaurės jūrose, buvo siūloma įsigyti didesnių laivų miško medžiagos eksportui ir anglies, cemento, kokso ar k.t. prekių importui³²⁰. „Maisto“ bendrovė, veikusi maisto pramonėje ir jos realizacijoje, negalėjo aptarnauti visų šalies ūkio sričių. Pati pradinė valstybinio laivyno kūrimo idėja ir buvo „pramušti“ maisto produktų eksportu kelią savam laivynui į jūrą. AB „Maisto“ bendrovės ir jos personalo pagrindu susidarė bazė universaliai, apjungiančiai didesnes organizacines valstybės ūkio pajėgas, laivininkystės kompanijai.

4.2. „Lietuvos Baltijos Lloydas“ – valstybės jūrų laivininkystės kompanija

Iki 1936 metų pabaigos tarpukario Lietuvoje nesusikūrė stipri jūrų laivininkystės bendrovė. Dar 1923 m. prasidėjusios gerai organizuotos laivyno kūrimo propagandos pagrindinis tikslas – turėti savus prekybos laivus, įsigyvendino tik 1935 metais. Jūrinės dvasios trūkumas neleido lietuviams nuo pat pradžių išvystyti Klaipėdos uosto, sujungiant jį su užnugariu (1924 m. parengtas projektas sujungti geležinkeliu Klaipėdą ir Kauną nebuvo įgyvendintas) ir tik ekonominiai argumentai, praėjus dešimčiai metų, privertė suprasti jūrų uosto ir jūrų laivyno reikšmę Lietuvos prekyboje. „Maisto“ nupirkti trys laivai buvo pradžia, bet Lietuva savo laivynu vis tiek užėmė paskutinę vietą Baltijos jūros ir visos Europos kontekste³²¹. Net ir mažesnės, panašaus ekonominio pajėgumo valstybės buvo toli pažengusios jūrų laivininkystėje, nes egzistavo jūrinės kultūros tradicijos ir supratimas. Nepriklausomoje Lietuvos

³¹⁷ Vainoras, S. Lietuvos prekybos laivynas 1936 metais ... p. 7; Dargis, L. Lietuvos Baltijos Lloydas ir Baltijos Transporto bendrovės. *Žemės ūkio gamybinė kooperacija nepriklausomoje Lietuvoje 1920-40m.*, Londonas, 1972, p. 218 – 219.

³¹⁸ City of Hull development committee to Consul General for Lithuania. 1932 04 12. *LCVA*, f. 874, ap. 2, b. 13, l. 225.

³¹⁹ Gaigalaitė, A. *Anglijos kapitalas ir ...* p. 142.

³²⁰ Dagys, S. Stiprėsime jūroj, kurdami tautinį laivyną. *Jūra*, 1936 06, Nr.6, p. 3.

³²¹ Galvanauskas, G. Lietuvos jūrinė politika. *Jūra*, 1936 07, Nr. 7, p. 3.

respublikoje jūrinės tradicijos pradėjo formuotis tik XX a. III d. pradžioje. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ (LBL) bendrovė šalia savarankiškos jūrininkystės įkūnijo ir tarpukario laikotarpio jūrinį lietuvių patyrimą.

4.2.1. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ įsteigimas ir veikla jūrų laivininkystėje

„Mastui“ sėkmingai eksploatuojant jūrų laivus, Lietuvos vyriausybė įsitikino jūrų laivininkystės įmonės steigimo, gerinant šalies užsienio prekybos kokybę, būtinumu. „Maisto“ ir „Pienocentro“ pirmininkai, atitinkamai J.Tallat-Kelpša ir J.Glemža, vadovavo savarankiškos laivininkystės bendrovės įstatų paruošimui. Buvo numatyta įkurti 2 mln. litų akcinio kapitalo bendrovę „Lietuvos Baltijos Lloyd“ vardu. Finansų ministerijoje įstatai buvo patvirtinti 1936 spalio 15 dieną³²². Tuometinis Ministras pirmininkas ir finansų ministras Juozas Tūbelis ministrų kabinetui tikino: „Savo prekybinio laivyno įsteigimas yra ne tik komerciniai – ekonominis, bet ir valstybės prestižo bei bendrosios politikos gyvybinis reikalas.“³²³. Ministro pirmininko laivyno kūrimo pagrindiniai motyvai buvo užsitikrinimas savarankiško (pagrindė bijota Vokietijos laivyno įtakos) savų prekių gabenimo, kartu sumažinant prekybos išlaidas, bei valstybės reputacija, nes net priėjimo prie jūros neturinčios Čekoslovakija ir Vengrija turėjo laivynus. Siunčiant laivu su maisto produktais į Šiaurės Angliją, manyta išvengti anglų nepasitenkinimo. Sklandžių tarptautinių santykių išlaikymui siūlyta vengti valstybinio bendrovės pobūdžio ir tiesioginio valstybės kapitalų dalyvavimo. Bendrovės dalininkai paskirstyti: „Maistas“ (savo laivais įneša 700 tūkst. litų ir dar prideda 300 tūkst. lt.), „Pienocentras“ (įneša 600 tūkst. lt. iš refrakcijų), „Lietūkis“ (įneša 100 tūkst. lt.), likę 300 tūkst. lt. turėjo būti pasidalinti tarp ūkinių organizacijų ir Finansų ministerijos ar suinteresuotų juridinių ir fizinių asmenų. Numatomą pradinį akcinį kapitalą vėliau planuota pakelti iki mažiausiai 5 mln. litų, jau dalyvaujant ir valstybės biudžetui³²⁴. Po poros dienų vykusiame ministrų kabineto posėdyje, išskiriant neigiamą frachtų įtaką Lietuvos ekonomikai, Finansų ministerijai pavedė įsteigti laivininkystės bendrovę su 2 mln. litų kapitalu³²⁵. Valdžiai palaiminus, 1936 lapkričio 21 d. Kaune Žemės Ūkio rūmuose įvyko steigiamasis LBL akcininkų susirinkimas. Valdybos pirmininku išrinktas jūrų inžinierius Viktoras Rėklaitis, išbuvęs pareigose visą bendrovės egzistavimo laiką, vice-pirmininku J.Tallat-Kelpša, nariais J.Glemža, ir V.Grudzinskas ir sekretoriumi D.Cesevičius. Į valdybą dar įėjo S.Rusteika, „Lietūkio“ atstovas V.Meilus, nuo Finansų ministerijos A.Danta. Vykdančiuoju direktoriumi būstinėje Kaune (Laisvės Al. 26) paskirtas inž. J.Sližys. Bendrovė taip apibrėžė savo veiklos

³²² Sližys, J. Lietuvos Baltijos Lloydas ... p. 119.

³²³ Finansų ministro kreipimasis į Ministrų kabinetą. 1936 10 15. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 914 (II t.), l. 320.

³²⁴ *Ibid.*, l. 321 – 322.

³²⁵ Ministrų kabineto posėdžio protokolas (Laivininkystės bendrovės steigimo klausimas). 1936 10 17. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 907, l. 136 – 137.

lauką: „įsigyti jūrų ir vidaus vandenu laivų, juos eksploatuoti ir atlikinėti visokias jūrų ir vidaus vandenu krovinių ir keleivių transportavimo, krovinių saugojimo, prekių pristatymo ir, apskritai, pramonės bei prekybos operacijas, kurios tiesiogiai ar netiesiogiai yra susijusios su pagrindiniu bendrovės tikslu“³²⁶.

4.2.1.1. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivynas

Iš AB „Maistas“ buvo perimti anksčiau įsigyti laivai „Maistas“, „Barfrost“ ir „Rimfrost“, pastaruosius du nuspręsta pervadinti atitinkamai „Kretinga“ ir „Utena“³²⁷. Atsiradus vien tik jūrų laivininkyste užsiimančiai kompanijai, Lietuvos jūrų laivynas palaipsniui didėjo. 1937 m. pavasarį nupirkti du didesni vienodo tipo garlaiviai „Šiauliai“ (547 NRT) ir „Marijampolė“ (548 NRT). Didesnio kiekio kroviniams gabenti skirti garlaiviai, statyti 1919 ir 1920 m., buvo nupirkti iš Danijos laivininkystės bendrovės „J.Lauritzen“ ir anksčiau tarp Viduržemio ir Baltijos jūros plukdė vaisius. Atlpaukę pirmą kartą į Klaipėdą su javų ir gabalinių prekių krovinių, „Marijampolė“ (kapitonas B.Krikštopaitis) ir „Šiauliai“ (F.Marcinkus) išplaukė su miško medžiaga į Angliją. Perėję į „LBL“ nuosavybę abu laivai užsiiminėjo trampine laivyba. 1937 m. į Klaipėdos uostą atplaukė 1414 jūros laivų, iš jų 118 su Lietuvos vėliava (4 vieta po Vokietijos, Švedijos ir Anglijos laivų)³²⁸. 1938 m. pradžioje buvo nupirkta šeštasis „LBL“ laivas. 1931 m. Norvegijoje statytas (939 NRT) pritaikytas grūdams ir miško medžiagai gabenti garlaivis gavo pavadinimą „Kaunas“. 1938 m. pavasarį „Kaunas“ nugabeno miško medžiagos krovinį į bene tolimiausią nuo Klaipėdos „LBL“ laivams uostą – Mančesterį³²⁹. Garlaivis „Kaunas“, skaičiuojant krovinio patalpas buvo didžiausias Lietuvos laivas tarpukariu. 1938 m. gruodį Norvegijoje „Lloydas“ įsigijo didžiausią pagal išmatavimus laivą, kuris anksčiau kaip ir „Kaunas“ plaukiojo per Atlanto vandenyną tarp Europos ir JAV. Laivas pavadintas „Panevėžiu“ (933 NRT). Tais pačiais metais Brazilijos laivininkystės bendrovei buvo parduotas pirmasis Lietuvos ūkio interesams tarnavęs garlaivis „Maistas“ ir pervadintas į „Oyti“³³⁰. Trampiniai Lietuvos jūrų laivai (visi, išskyrus „Uteną“ ir „Kretingą) 1937 m. daugiausia plaukiojo tarp Klaipėdos ir Anglijos uostų, užsukdami ir į Belgiją, Prancūziją, Olandiją ar Vokietiją. Iš Klaipėdos buvo gabenama pagrinde miško medžiaga, o atplukdydavo tradicinių Lietuvos importo prekių: akmens anglies, cemento, trašų, geležies, druskos ir gabalinių prekių³³¹.

³²⁶ Sližys, J. Lietuvos Baltijos Lloydas p. 119; Dargis, L. Lietuvos Baltijos Lloydas ir Baltijos Transporto bendrovės ... p. 220; Įsteigta laivininkystės bendrovė – „Lietuvos Baltijos Lloydas“. *Prekyba*, 1936, Nr. 11, p. 225.

³²⁷ „LBL“ savo laivus pavadindavo Lietuvos miestų vardais, priklausomai nuo laivų dydžio. Didžiausiems laivams buvo numatyti pavadinimai: Kaunas, Klaipėda ar Vilnius. žr. Baltijos Lloydas laivai pavadinti lietuviškais vardais. *Jūra*, 1937 04, Nr. 4, p. 122; Lietuvos Baltijos Lloydas jau veikia. *Jūra*, Nr. 1, 1937, p.7.

³²⁸ Lietuvos Baltijos Lloydas naujai nupirko du laivus. *Jūra*, 1937 03, Nr. 3, p. 94; „Marijampolė“ Klaipėdoje. *Jūra*, 1937 04, Nr. 4, p. 99 – 100; Bakūnas, V. Laivininkystė ir prekių apyvarta Klaipėdos uoste 1937 metais. *Jūra* 1938 03. Nr. 3. p. 93.

³²⁹ L.K. Mūsų prekybos laivų trumpas aprašymas. *Jūra*, 1938 02, Nr. 2, p. 50; Tarp Liverpulio ir Mančesterio. *Jūra*, 1938 05, Nr. 5, p. 165 – 166.

³³⁰ Laivas „Maistas“ parduotas. *Jūra*, 1938 05, Nr. 5, p. 174; Dorgeist, J. Die Handelsflotte der ... S. 92, 95; Bakūnas, V. Pernai Lietuva pirko 4 laivus. *Jūra*, 1939 01, Nr. 1, p. 12; Padidėjo prekybos laivynas. *Prekyba*, Nr. 11, p. 271.

³³¹ Sližys, J. Lietuvos Baltijos Lloydas ... p. 120.

1938 metais pasaulinėje laivų rinkoje jautėsi nuosmukis, tačiau, padidėjus Lietuvos užsienio prekybai per Klaipėdos uostą, „LBL“ laivai jo nepajautė. Pagrindiniais kroviniais išliko miško medžiaga ir anglis, kurių srautą tik nedidelę dalį aptarnavo lietuviški laivai. Nenuauji laivai, nebuvo konkurencingi gabenant brangesnę frachtą, tačiau pigiais kroviniais sugebėdavo padengti jų eksploatavimo išlaidas. Brangesnę žemės ūkio produktų frachtą gabeno linijoje plaukioję „Utena“ ir „Kretinga“. Lietuvos laivai 1938 m. pradėjo iš Leningrado į Klaipėdą plukdyti „Lietūkio“ sutvarkytą druskos importą iš sovietų Rusijos³³². Į Klaipėdos uostą iš viso tais metais įplaukė 1542 laivai, iš jų Lietuvos – 154³³³. Pabrėžtina, kad jūrų laivai aptarnavo išimtinai valstybės ūkio interesą, nors ir ne pačių pelningiausių prekių. Plaukimų tarp užsienio uostų pasitaikydavo retai. Į užsienio rinkas (nors ir ne visas norimas pavykdavo pasiekti) savų prekių gabenimas savais laivais tvirtino Lietuvos – savarankiško politinio ir ūkinio subjekto, pozicijas.

„Lietuvos Baltijos Lloyd“, kuris veikė ir upių laivininkystės srityje, jūrų laivyną 1937 – 1940 m. laikotarpiu vienu metu daugiausiai sudarė 6 laivai. Jei pridėsime Klaipėdos vokiečių „A.H.Schwedersky Nachf.“ kompanijos ir Klaipėdos lietuvių „Sandėlio“ bendrovės laivus, 1939 m. pradžioje su Lietuvos vėliava jūrose plaukiojo 11 prekybinių garlaivių. 1940 m. vasarą Sovietų Rusijai okupuojant Lietuvą, „LBL“ turėjo 4 laivus: „Uteną“ (kapt. F.Marcinkus), „Kretingą“ (A.Šimkus), „Marijampolę“ (J.Kaminskas) ir „Šiaulius“ (B.Monkevičius)³³⁴. Pirmoji pora dvynukų buvo pirmieji Lietuvos valstybinio jūrų laivyno laivai, pradėję gabenti AB „Maistas“ ir „Pienocentro“ produktus dar 1935 metais. Antroji pora laivų – pirmieji savarankiškos laivininkystės bendrovės „Lietuvos Baltijos Lloydas“ pirkiniai.

4.2.1.2. „Baltijos Transporto Bendrovė“

Lietuvos jūrų laivininkystės kompanijos centrinė būstinė buvo įsikūrusi valstybės sostinėje Kaune, tačiau operacijų, susijusių su laivų techniniu aptarnavimu, krovinų parūpinimų ir krovimo darbams organizuoti Klaipėdos uoste reikėjo veikiančio ekspedicijos skyriaus. Tokių skyrių įsteigti buvo norima ir anksčiau, kai tik Lietuvos užsienio prekyba pakrypo per Klaipėdos uostą, tačiau kol nebuvo valstybinės laivininkystės kompanijos, to padaryti nepavyko.

Klaipėdoje sėkmingai veikusi „Sandėlio“ ekspedicijos bendrovė atkreipė Lietuvos monopolinių ūkio organizacijų dėmesį, kurių veikla Klaipėdos uoste smarkiai išsiplėtė ir atsirado poreikis steigti ekspedicijos ir transporto firmą (žr. skyrių 3.2.4.). Kurti naują ekspedicijos bendrovę Klaipėdoje neapsimokėjo dėl nepalankių Klaipėdos krašto mokesčių įstatymų, todėl įvairiais būdais stengtasi perpirkti „Sandėlį“³³⁵. 1933 m. lapkritį Martynui Reišiui buvo pateiktas „Lietūkio“ pasiūlymas perimti iš

³³² Vainoras, S. Kaip mūsų prekybos ... p. 4 – 6.

³³³ Klaipėdos uostas 1938 m. *Tautos ūkis*, 1939 01, Nr. 4, p. 90.

³³⁴ Mūsų laivų kapitonai ir šturmanai. *Mūsų jūra*, 1940 04, Nr. 4, p. 126.

³³⁵ Dargis, L. Lietuvos Baltijos Lloyd ir Baltijos Transporto bendrovės ... p.222.

jo bendrovę. 1935 m. perpirkti didžiąją dalį akcijų norėjo AB „Maistas“, tačiau M.Reišys sutiko tik su 20 % perleidimu. Įsigijusi nuosavus laivus, „Maisto“ bendrovė pakartotinai siūlė perimti „Sandėlį“, tačiau buvo duotas neigiamas atsakymas. Organizuojantis atskirai Lietuvos jūrų laivininkystės kompanijai, 1936 m. rugsėjo 1 d. M.Reišiui buvo pasiūlyta už jo 2440 akcijų (iš visų 4200), nominalios 61 tūkst. litų vertės, sumokėti iki 280 tūkst. litų. Jam nesutikus, „Lietuvos Baltijos Lloydas“ nutarė ieškoti sukalbamesnių ekspedicijos bendrovių Klaipėdos uoste³³⁶.

1936 m. gruodžio 17 d. „Lietuvos Baltijos Lloydas“ tapo 1923 m. įsteigtos nedidelės, anksčiau danų verslininkui priklausiusios ekspedicijos firmos „Baltisk Transport Compagnie“ pagrindiniu akcininku. Per metus „Baltijos Transporto Bendrovė“ („BTB“) buvo pritaikyta „LBL“ poreikiams ir smarkiai išplėtė savo veiklą. Per ją buvo tvarkomi reikalai su partneriais kitose šalyse. „BTB“ greitai išaugo į vieną didžiausių Klaipėdos uosto įstaigų ir vykdė visus pagrindinius su prekių transportu, makleryste susijusius reikalus: registruodavo laivus, tvarkydavo muitų formalumus, užsiiminėjo krova ir sandėliavimu bei rūpinosi „LBL“ laivų interesais ir jų įgulų reikalais. Bendrovė prie Dangės upės turėjo nuosavus sandėlius³³⁷. Ji aptarnavo ir ilgiausiai išsilaikiusią Lietuvos jūrų laivų garlaivių „Utena“ ir „Kretinga“ liniją Klaipėda – Antverpenas (Roterdamas) ir pusę metų išsilaikiusią tu pačių laivų liniją Klaipėda – Halas. Glaudžiai bendradarbiaudama su Lietuvos ūkio organizacijomis, BTB ne tik pasirūpindavo lietuviškais, bet ir dirbo su kitų šalių laivais. 1937 m. „BTB“ jau užėmė trečią vietą tarp Klaipėdoje laivus aptarnavusių bendrovių³³⁸. 1939 m. iš vidutiniškai 1500 Klaipėdos uoste krovimo darbais besivertusių darbininkų „BTB“ įdarbindavo nuo 600 iki 800. Lietuvos jūrų prekybos reikaluose svarbų vaidmenį atlikusiai ūkinei organizacijai iki 1941 m. vadovavo direktoriai S.Matulevičius, Kynas ir L.Dargis. bendrovės priežiūros tarybą sudarė pirmininkas V.Grudzinskas ir nariai M.Anysas ir V.Gudaitis. „BTB“ turėjo du skyrius: laivininkystės ir ekspedicijos. Laivininkystės skyriui vadovavo J.Lapšys, V.Barauskas, ekspedicijos – J.Kirvaitis, B.Aušrota. Lietuvos jūrų laivininkystės įgaliotu makleriu vadintos „BTB“ veikla sėkmingai vykdyta ir 1939 m. vasarą vokiečių Klaipėdos uoste įkurtoje Laisvojoje zonoje. „Baltijos transporto bendrovė“, išplėtusi ryšius ne tik su „Lietuvos Baltijos Lloyd“, bet ir su užsienio laivininkystės kompanijomis, vokiečių buvo likviduota tik 1941 metų pabaigoje³³⁹. Įsigyta aptarnauti Lietuvos prekybiniams laivams, „BTB“ per trumpą laiko tarpą sugebėjo tapti pakankamai savarankiška jūrų verslo įstaiga, kuri veikė ilgiau nei jos iniciatorius „Lietuvos Baltijos Lloyd“.

4.2.1.3. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ veikla Lietuvos užsienio prekyboje

³³⁶ Pro memoria. Trumpas derybų aprašymas, kurios buvo vedamos su p. Reišiu dėl Akc. B-vės. „Sandėlis“ 1933 – 1936 metais. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 802, l. 22 – 23.

³³⁷ Dargis, L. Lietuvos Baltijos Lloyd ir Baltijos Transporto bendrovės ... p.222 – 223; Matulevičius, S. Baltijos Transporto Bendrovė S. A. A. *Tautos ūkis*, 1938, Nr. 5, p. 123.

³³⁸ Bakūnas, V. Laivininkystė ir prekių apyvarta Klaipėdos uoste 1937 metais ... p. 95.

³³⁹ Dargis, L. Lietuvos Baltijos Lloyd ir Baltijos Transporto bendrovės ... p. 224; Matulevičius, S. Baltijos Transporto Bendrovė S. A. A. *Prekyba*, 1938, Nr. 5, p. 123 – 124.

1936 metų pabaigoje įkurta bendrovė savo veiklą nuo 1937 m. pradžios pradėjo paveldėdama AB „Maistas“ įdirbį jūrų laivininkystėje. Buvo perimti ne tik trys jūrų prekybos laivai. Į laivų ekspedijavimo įstaigą „Baltijos Transporto Bendrovė“ perėjo dirbti ir dalis „Maistas“ – „Lietuvos eksportas“ įmonės personalo. Tik pradėjus veikti „LBL“ buvo praplėstas laivynas ir sėkmingas jo išnaudojimas, metams baigiantis, davė teigiamą rezultatą tuo pačiu leisdamas planuoti veiklos plėtrą. 1937 m. rugsėjo 1 d. įvykusiame nepaprastame akcininkų susirinkime buvo pranešta, kad per pirmąjį pusmetį bendrovė gavo 835 tūkst. litų pajamų ir dirbo pelningai. Kad galėtų toliau pirkti vidaus ir jūrų laivininkystės laivus bei uoste pasistatyti sandėlius (už 0,5 mln. lt.) išsinuotame sklype prie Naujojo uosto krantinės ir iširengti nuosavas laivų dirbtuves, „Lietuvos Baltijos Lloydo“ kapitalas buvo padidintas³⁴⁰. Tų pačių metų spalio 15 d. įvykusiame Ekonominių studijų draugijos ekonomistų pasikalbėjime buvo diskutuojama prekybos laivyno plėtimo klausimu. Klaipėdos uosto direkcijos pirmininkas B.Sližys, iškėlęs didėjančių išmokamų frachtų klausimą, atkreipė dėmesį, kad turimas jūrų laivynas toli gražu neatitiko valstybės prekybos poreikių. Jo manymu, „politiškai saugiam“* savų prekių gabenimui reikėjo bent penkis kartus didesnio laivyno³⁴¹. „LBL“ valdybos pirmininkas V.Rėklaitis pritarė tokiems skaičiavimams ir patvirtino, kad valstybė galėtų perimti savu laivynu 30 % jūros krovinių. Turint didesnę laivyną, valstybei ir frachtų kilimas taptų naudingu ekonomikos reiškiniu³⁴². Iš uždirbto pelno 1937 m. buvo numatyta išmokėti 4 % dividendų, laivai uždirbo 1,2 mln. litų užsienio valiutos, t.y. Lietuvoje sulaikė mokesčių, kurių nereikėjo mokėti svetimiams laivams³⁴³. 1937 m. „LBL“ kapitalas buvo padidintas iki 3,5 mln. litų, 1940 m. – iki 4,2 mln. litų. LBL turėjo skyrius didesniuose Lietuvos miestuose ir savo atstovus visose šalyse, su kuriomis Lietuva palaikė žymesnius prekybinius ryšius: Anglijoje, JAV, Vokietijoje, Belgijoje, Olandijoje, Švedijoje, Norvegijoje, Prancūzijoje, Italijoje, Čekoslovakijoje, Suomijoje, Estijoje, Latvijoje, Lenkijoje ir Sovietų Rusijoje³⁴⁴. Kaip ir buvo galima tikėtis, „Lietuvos Baltijos Lloydo“ veikla priklausė nuo Lietuvos tarptautinių prekybos santykių.

Įsikūrus „Lietuvos Baltijos Lloydą“, Lietuvos vyriausybė ir ūkio organizacijos tikėjosi palankia sau linkme išspręsti žemės ūkio produktų gabenimo į Angliją klausimą išsisukant nuo didžiosios savo prekybos partnerės interesų pažeidimo. 1936 m. gale „Rimfrost“ ir „Barfrost“ pradėjus plaukioti į Šiaurės Anglijos uostą, sureagavo UBC kompanija ir Anglijos vyriausybė, apkaltindamos Lietuvą prekybos

³⁴⁰ Iš „Lietuvos Baltijos Lloydo“ akcininkų susirinkimo. *Tautos ūkis*, 1937, Nr. 35, p. 704; Didėja Lietuvos prekybinis laivynas. *Jūra*, 1937 10, Nr. 10, p. 308.

* Bijota, kad užsienio laivai gali atsisakyti gabenti lietuviškų prekių, pavyzdžiui karo atveju. Galimybė patiemis reguliuotis frachtas nebūnant priklausomiems nuo diktuojamų užsienio laivininkysčių bendrovių ir garantija, kad gabenamos prekės pasieks eksporto taškus kokybiškos ir gerame stovyje taip pat vertintas kaip „ekonominis saugumas“ Lietuvos užsienio prekyboje jūra.

³⁴¹ Mūsų prekybinio laivyno plėtimo klausimai (iš ekonomistų pasikalbėjimo). *Tautos ūkis*, 1937 10, Nr.37, p. 738; Sližys, J. Lietuvos Baltijos Lloydas ... p. 121; Per pirmuosius veiklos metus (1937 m.) LBL laivai atliko 81 reisą ir Klaipėdos uosto apyvartoje užėmė 5,6 % rinkos.

³⁴² Ibid., p. 738.

³⁴³ Sližys, J. Lietuvos Baltijos Lloydas ... p. 122.

³⁴⁴ Dargis, L. Lietuvos Baltijos Lloydo ir Baltijos Transporto bendrovės ... p. 219.

sutarties laužymu, tačiau AB „Maistas“ atidaryta prekybinių laivų – šaldytuvų linija tarp Klaipėdos ir Halo uostų LBL buvo palaikoma ir 1937 metais. Lietuvos valdžią, kuri formaliai atsiribojo nuo savo prekybinių organizacijų veiklos, anglai, pasinaudodami nesutarimu laivininkystės srityje, spaudė vykdyti ir kitus ekonominius išpareigojimus (padidinti importą iš Anglijos)³⁴⁵. LBL laivų su lietuviškais maisto produktais plaukiojimai į Angliją tapo aštriu politiniu klausimu. Linijos likimas sprendėsi diplomatų pasitarimuose. Galiausiai Anglijos Užsienio reikalų ministerija pareikalavo nutraukti laivų susisiekimą nuo 1937 m. rugpjūčio 1 dienos. Buvo tariamasi dėl būdų, kaip Lietuva galėtų dalyvauti savų prekių transportavime į Angliją. UBC, priešingai nei 1930 m. (žr. skyrių 2.2.3.), nebesutiko perleisti savo jūros laivų linijos Klaipėda – Londonas ir pati perėmė Lietuvos produktų plukdymą pakeltomis frachtomis linijoje Klaipėda – Halas, kai LBL nutraukė „Utenos“ ir „Kretingos“ reisus į Angliją³⁴⁶. Vienintelė nuolaida Lietuvai buvo dalinis jos kapitalo išsileidimas į jūrų susisiekimą tarp Londono ir Klaipėdos, nuo 1938 m. įkuriant atskirą laivininkystės bendrovę „The Anglo – Lithuanian Shipping Company Ltd.“ (žr. 2.2.3.), kuri disponavo dviem UBC laivais ir didžioji dalis jos pajamų atitekdavo anglams. „Lietuvos Baltijos Loydo“ laivai grįžo į Belgijos – Olandijos liniją, kuria palaikė susisiekimą kas savaitę. Nugabenus lietuviškas prekes į Vakarų Europą LBL laivais, dalis jų buvo perkraunama į didesnius laivus ir gabenama dar toliau, į Viduržemio jūra ar Atlanto vandenyną į JAV. Tačiau šioje linijoje iš Lietuvos buvo siunčiami žymiai mažesni kiekiai sviesto, kiaušinių ir mėsos, tačiau ji vystėsi ir išsilaikė iki Antrojo pasaulinio karo pradžios³⁴⁷. „Lietuvos Baltijos Lloydas“ dėl geopolitinių aplinkybių neturėjo galimybių išplėtoti linijinio Lietuvos maisto produktų gabenimo. Laivynas buvo plečiamas trampiniais laivais, kurie gabeno būtinas, tačiau antraeilės reikšmės Lietuvos ūkiui užsienio prekybos prekes.

Lietuvos jūrų laivininkystės savarankiškas veikimo organas atsirado praėjus beveik 20 metų po nepriklausomos Lietuvos respublikos paskelbimo 1918 metais. Jūrų laivininkystės bendrovės neegzistavimas neformavo ir jūrinių įstatymų teisinės tradicijos. Teisiniais jūreivystės reikalais buvo susirūpintas tik įsisteigus „Lietuvos Baltijos Lloydui“, kai dėl nepasirašytų tarptautinių jūrų laivininkystės konvencijų išaugdavo išlaidos Lietuvos laivų eksploatavimui, nes laivai neturėjo tarptautinėje prekyboje būtinų liudijimų ir apmatavimų, laivų dokumentai nebūdavo pripažįstami kai kurių šalių uostose³⁴⁸. 1935 m., kalbant apie jūrų teisės padėtį Lietuvoje, pažymėta senųjų rusų įstatymų Lietuvoje ir autonominio Klaipėdos krašto vokiškų teisinių nuostatų neatitikimo problema, kurios nespėdė jokia speciali įstaiga. Lietuvoje pagal anuometinius pasaulinius standartus nebuvo sutvarkyti ir laivų registravimą, prekybinių laivų įgulas, susidūrimo jūroje išvengti taisyklės, prekybinio jūrų uosto

³⁴⁵ Gaigalaitė, A. *Anglijos kapitalas ir ...* p. 143.

³⁴⁶ *Ibid.*, p. 144 – 145; Klaipėdos uostas. Jūrų laivų judėjimas rugsėjo mėnesį. *Jūra*, 1937 10, Nr. 10, p. 312 – 314.

³⁴⁷ Sližys, J. Lietuvos Baltijos Lloydas ... p. 120; Iš „Lietuvos Baltijos Lloydas“ akcininkų susirinkimo ... p. 704.

³⁴⁸ Mūsų prekybinio laivyno plėtimo klausimai ... p. 739; Sližys, J. Lietuvos Baltijos Lloydas ... p. 121; Lietuvos laivininkystė ir jos prekybos sutartys. *Jūra*, 1937 09, Nr. 9, p. 255 – 256.

administraciją, teritorinės jūros sąvoką liečiantys teisiniai klausimai³⁴⁹. Užsitikrinant jūrų prekybos laivyno pilnavertį dalyvavimą ir konkurencingumą tarptautinėje laivininkystėje, Lietuvai reikėjo prisijungti prie šešių pagrindinių visuotinių konvencijų, pasirašytų po Pirmojo pasaulinio karo, dėl: taisyklių, liečiančių konosamentą; jūrų laivų savininkų atsakomybės apribojimo; jūrų draudimo; jūrininkų sandymo; žmogaus gyvybės jūroje apsaugojimo ir didžiausios pakrovimo linijos nustatymo. Jūrų teisės reikalai, trukdantys jūrų laivininkystės plėtrai, plačiau buvo pradėti tvarkyti 1936 m. įsteigus Jūrininkystės inspektoriatą pareigybę³⁵⁰, tačiau jūrininkystės reikalus tvarkantys visuotiniai įstatymai iki 1940 m. sovietų okupacijos pradžios taip ir nebuvo priimti, Lietuva nespėjo prisijungti ir prie visų tarptautinių jūreivystės konvencijų³⁵¹.

„Lietuvos Baltijos Lloydas“ – valstybinė jūrų laivininkystės kompanija, buvo sukurta tenkinti XX a. IV deš. pasikeitusius Lietuvos užsienio prekybos poreikius, sudarant palankias sąlygas prekių transportavime jūra ir taip keliant šalies ekonominį pajėgumą. Kaip laivininkystės įmonė LBL augo greitai ir išsikovojo vietą jūrų transporto rinkoje. Klaipėdos uosto apyvarčioje per 2 – 3 metus LBL laivai negalėjo pasiekti net 10 % viso uosto jūrų laivų judėjimo. Įvertinant politines ir ekonominės Pirmos respublikos raidos aplinkybes, trumpas LBL gana sėkmingos veiklos jūrų laivininkystėje epizodas, rodė, kad Lietuvoje galėjo plačiau išsivystyti jūrinė kultūra, paremta jūrinės veiklos tradicija, tačiau užtrukęs valstybės gyvenimo komponentų – užsienio prekybos politikos, Klaipėdos uosto ir jūrų laivininkystės – suderinamumo procesas lėmė vėlyvą valstybinio jūrų prekybos laivyno įkūrimą ir trikdė jau įsteigto „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivyno veiklą.

4.2.2. Lietuvos jūrų prekybos laivynas ir Klaipėdos uostas 1939 – 1940 metais

1939 metams prasidedant Lietuvos vėliavos laivų tonažą sudarė apie 11 tūkst. BRT ir 7 tūkst. NRT³⁵², tad laivynas buvo pakankamai menkas. Deja, daugiau jis nebepadidėjo. 1939 m. kovo 22 d. Klaipėdos kraštui perėjus Vokietijai, visi Lietuvos jūrų prekybos laivai, t.y. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ kompanijos „Utena“ (kapitonas V.Dulevičius), „Kretinga“ (E.Sliesoraitis), „Šiauliai“ (B.Monkevičius), „Marijampolė“ (J.Kaminskas), „Kaunas“ (B.Krikštopaitis) ir „Panevėžys“ (F.Marcinkus), išskyrus „Sandėlio“ laivus „Nidą“ ir „Ventą“, kurių paitonai buvo ne lietuviai, bei Klaipėdos vokiečių „A.H.Schwedersky Nachf.“ garlaivius „Holland“, „Friesland“ ir „Gotland“ iškart buvo perregistruoti į

³⁴⁹ Dr. J.Jurkūno Pro memoria „Lietuvos jūros administracijos ir teisinės padėties klausimu“. 1935 06 12. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 913, l. 16 – 24.

³⁵⁰ Lietuvos jūrininkų sąjungos memorandumas Susisiekimo ministrui. 1936 12 15. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 913, l. 253; Susisiekimo ministro raštas Ministrų kabinetui. 1935 08 30. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 913, l. 14.

³⁵¹ Susisiekimo ministro raštas Valstybės kontrolei. 1940 03 27. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 950, l. 3; Susisiekimo ministro raštas Užsienio reikalų ministerijai. 1940 01 29. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 950, l. 12; Jūrininkų tarnybos įstatymas. *Mūsų jūra*, 1940 03, Nr. 3, p. 95.

³⁵² Bakūnas, V. Pernai Lietuva pirko 4 laivus ... p. 11 – 12; Dorgeist, J. Die Handelsflotte der ... S. 91 – 102.

Šventosios uostą. Kiek vėliau Šventosios uoste buvo perregistruoti ir „Sandėlio“ laivai³⁵³. Su šio uosto pavadinimu ant borto laivai plaukiojo ir Antrojo pasaulinio karo metais, iki Lietuvos okupacijos 1940 m. birželį. 1939 metai Lietuvos jūrų laivynui buvo nesėkmingi ne tik dėl Klaipėdos uosto netekimo. Lapkričio mėnesį savaitės laikotarpiu paskendo du didžiausi „LBL“ laivai – „Panevėžys“ ir „Kaunas“. Pastarasis laivas 1939 lapkričio 17 d. vakare, saugodamasis plūduriuojančių minu, stovėjo išmetęs inkarą Šiaurės jūroje, kai vokiečių povandeninis laivas jį torpedavo. „Panevėžys“, lapkričio 12 d. plaukdamas su druska iš Leningrado į Klaipėdą, pateko į stiprią audrą. Nusprendus užplaukti į Talino uostą anglių, laivas pakeliui į jį kliudė povandenius akmenis, nors ir išsilaisvino, buvo pramušta borte skylė ir laivas nuskendo Suomų įlankoje. Žuvo du lietuviai jūreiviai. Tą pačią savaitę Baltijos jūroje, netoli nuo „Panevėžio“ skendimo vietos, ant akmenų užplaukė ir „Sandėlio“ bendrovės garlaivis „Nida“ (žr. 3.2.4.)³⁵⁴. Už paskandinto laivo „Kaunas“ netekimą „LBL“ gavo 1 mln. litų draudimo sumą, kuria paskubėjo pasinaudoti 1940 m. pradžioje ir iš norvegų nusipirkti garlaivį „Denny“, stovintį Bostono uoste (JAV). Pervadintas į „Trakai“ (704 NRT) laivas turėjo pasiekti Norvegiją, iš kurios būtų perimtas lietuvių kapitono. Nacistinei Vokietijai okupavus Norvegiją, nupirkto laivo parsiplukdyti į Lietuvą nepavyko³⁵⁵. LBL norėjo nupirkti ir „Sandėlio“ garlaivį „Venta“³⁵⁶.

Apskritai, 1939 metai iki Klaipėdos uosto netekimo Lietuvos jūrų laivininkystėje pasižymėjo veiklos išaugimu ir prekybos pagyvėjimu, susijusiu su visuotine artėjančio karo pavojaus nuojauta. Laivai – šaldytuvai su gabalinėmis prekėmis (maisto produktais) toliau plaukiojo į Belgiją, Olandiją ir atgal. Trampiniai laivai plukdė miško medžiagą, grūdus iš Klaipėdos arba Gdansko į Angliją, Belgiją ir Olandiją. Gabalinių prekių transportas tarp Lietuvos ir Anglijos ir Vokietijos kaip ir anksčiau buvo aptarnaujamas tų šalių prekybos laivais. „LBL“ laivuose dirbo virš 90 jūrininkų, denio vadovybės pareigas pagrinde užėmė lietuviai, mechanikais daugumoje buvo latviai. Klaipėdos uoste, 1939 m. pradžioje dirbusiame rekordiniais tempais, apie pusė visų atplaukiančių laivų aptarnavo lietuviškos bendrovės ir lietuviai darbininkai (krovikai)³⁵⁷. Klaipėdos uosto, per kurį XX a. IV deš. pabaigoje, 1938 m., ėjo 77 % šalies eksporto (daugiausiai buvo išgabenama žemės ūkio produktų – 48 %) ir 65 % importo, netekimas buvo didelis smūgis nepriklausomos Lietuvos geopolitinėms pozicijoms ir visai šalies ekonomikai. Netekta kasmetinių apie 10 % nacionalinių pajamų, apie 15 mln. litų surenkamų iš muitų, uosto, geležinkelių ir laivyno, pabrango importo prekės bei sumažėjo pajamos iš eksporto³⁵⁸. Buvo

³⁵³ Prekybos laivynas su Klaipėda ir be jos. *Mūsų jūra*, 1939 06, Nr. 1, p. 14 – 15; Mūsų prekybos laivynas vėl padidėjo dviem laivais. *Mūsų jūra*, 1939 06, Nr. 1, p. 24.

³⁵⁴ Avarijų ištiktieji mūsų prekybos laivai ... p. 149-152; Vilčinskas, R. Paskutinė „Kauno“ kelionė. *Mūsų jūra*, 1939 10-11, Nr. 5-6, p. 159 – 160.

³⁵⁵ Krikštopaitis, B. *Jūrų keliais* ... p. 161 – 163; To paties. Prisimintinas laivas „Trakai“. *Karys*, 1984, Nr. 1, p. 47 – 48; „Trakai“ – naujas jūrų laivas. *Mūsų jūra*, 1940 04, Nr. 4, p. 126; Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, 1985, Nr. 1, p. 77 – 79.

³⁵⁶ Liet. Baltijos Lloydas įsigyja naujų laivų. *Tautos ūkis*, 1940 05, Nr. 18, p. 376.

³⁵⁷ Lapšys, J. Mūsų laivininkystė 1939 metais. *Mūsų jūra*, 1940 01, Nr. 1, p. 2 – 3; Pauža, K. Kvalifikuotų jūrininkų personalo prieauglis. *Mūsų jūra*, 1940 01, Nr. 1, p. 3 – 4.

³⁵⁸ Vaskela, G. *Lietuva 1939 – 1940 metais*. ... p. 18 – 24.

siūlymų jūrinę Lietuvos prekybą koncentruoti Liepojos uoste, tačiau nuspręsta plėsti ir prekybos jūrų laivų aptarnavimui pritaikyti Šventosios žvejų uosta³⁵⁹. 1939 m. antroje pusėje – 1940 m. pirmoje pusėje vyko hidrotechniniai uosto statybos darbai, jungiančių kelių Šventąją su užnugariu Lietuvoje tiesimas, norėta įrengti jūrų uostą valstybės poreikiams, kuris dalinai kompensuotų Klaipėdos netekimą ir suteiktų naują bazę jūrų laivynui. 1940 m. Šventosios uosto statybai iš šalies biudžeto buvo skirta apie 2,5 mln. litų, planuota vasarą pradėti priiminėti mažesnius laivus „Utena“ ir „Kretinga“³⁶⁰. Uosto spartus plėtimas buvo reikalingas jūrinei prekybai vystyti pasikeitusiomis sąlygomis, tačiau Lietuvos laivai Šventosios uostu iki Sovietų Rusijos okupacijos pasinaudoti nespėjo.

1939 m. kovo 22 d. sudarius Lietuvos ir Vokietijos sutartį dėl Klaipėdos krašto perleidimo Vokietijai, buvo numatyta Klaipėdos uoste įrengti Laisvąją zoną Lietuvos jūrinei prekybai aptarnauti. Pagal sutartį turėjo būti sudaryta mišri, su vyraujančiu lietuvių kapitalu, bendrovė, kuri nuomos žemės ir vandens plotus Klaipėdos uoste su įrengimais. Dėl investicijų padarytų Lietuvos valdžios uoste 1923 – 1939 m. laikotarpyje Vokietija „leido“ nemokėti nuomos mokesčių už skiriamą teritoriją³⁶¹. Su Vokietija, kuri 1938 m. užėmė antrąją vietą Lietuvos užsienio prekyboje (25 %), 1939 m. gegužės 22 d. buvo pasirašyti keli prekybiniai susitarimai ir viename iš jų, liečiančiame Klaipėdos uosto Laisvąją zoną, nustatytos jos ribos (dvejuose vietose: muitinės sandėlių krantinių rajonas ir Naujojo baseino rytinė krantinė su „Lietūkio“ ir „Lietuvos banko“ sandėliais). Skirtos krantinės buvo apie 750 m. ilgumo, vienoje iš zonų liko „Lietuvos Baltijos Lloyd“ sandėliai. Lietuvos jūrų prekybos laivai galėjo gabenti prekes į (ir iš) tvoromis aptvertą Laisvąją zoną ir paliktą atvirą „Maisto“ fabriką su šaldytuvais. Laisvojoje zonoje leista steigti Lietuvos įstaigas, reikalingas prekybinėms operacijoms aptarnauti, darbininkus ir tarnautojus leista atsivežti iš Lietuvos uždalais traukiniais. Laisvajai zonai administruoti buvo įkurta „Klaipėdos Uosto Bendrovė“³⁶². Po Klaipėdos uosto ir krašto netekimo Lietuvos jūrų laivininkystei vystytis sąlygos gerokai pasunkėjo. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ buvo priverstas ieškoti savo laivams darbo ir artimiausiuose uostuose, kompanija pardavė Klaipėdos uoste naudotus vilkikus „Ūdra“ ir „Vilką“³⁶³. LBL jūrų laivai toliau plaukiojo Baltijos ir Šiaurės jūrose, bet dažniau užsukdavo į Liepojos, Rygos ir Gdanskio (Dancigo) uostus.

1939 m. kovo gale vokiečiams perėmus Klaipėdą, uoste krovėsi „Kaunas“ ir „Utena“. Pasikeitus padėčiai, jie kartu su karo laivu „Prezidentas Smetona“ skubiai paliko uostą³⁶⁴. 1939 m. birželį garlaiviai „Kaunas“ ir „Panevėžys“ Anglijos Imminghamo uoste krovėsi akmens anglies ir plaukė su kroviniu į

³⁵⁹ Rudys, B. Lietuvos jūrinės prekybos perspektyvos. *Tautos ūkis*, 1939 04, Nr. 14 – 15, p. 319; Dagys, J. Neatleiskime pradėtos jūrinės veiklos. *Mūsų jūra*, 1939 09, Nr. 4, p. 117 - 118.

³⁶⁰ Kuizinas, S. Artimiausieji uždaviniai. *Mūsų jūra*, 1940 01, Nr. 1, p. 1 – 2; Pavasariui išaušus. Ten pat, 1940 04, Nr. 4, p. 97.

³⁶¹ Rudys, B. Klaipėdos uosto laisvoji zona. *Tautos ūkis*, 1939 04, Nr. 13, p. 295.

³⁶² Ūkinis susitarimas su Vokietija. Ten pat, 1939 05, Nr. 21, p. 459 – 460; Laisvosios zonos Klaipėdos uoste. Ten pat, 1939 06, Nr. 22, p. 495 (Laisvųjų zonų uoste planas); Lietuviškoji laisvoji uosto zona Klaipėdoje. Ten pat, 1940 02, Nr. 6, p. 111 – 115; Gp, V. Laisvoji Klaipėdos zona. *Trimitas*, 1939, Nr. 51 – 52, p. 1256.

³⁶³ „Lietuvos Baltijos Lloyd“ šiomis dienomis pardavė... Ten pat, 1939 06, Nr. 23 – 24, p. 521.

³⁶⁴ Žičkuvienė, A. *Jūra ir likimai*. Klaipėda, 1999, p. 15.

Klaipėdą. Į Anglijos uostą lietuvių laivai atplaukė prieš tai Prancūzijoje ir toje pačioje Anglijoje išsikrovę krovinius, paimtus iš Gdansko. LBL garlaiviai uždardė plaukiodami ir kitų šalių krovinius. Į Klaipėdą vis dar plaukdavo ir „United Baltic Corporation“ laivynas, padidintais kiekiais gabenęs Lietuvos žemės ūkio produktus³⁶⁵. 1939 m. rudenį „Utena“ plaukiojo su maisto produktais tarp Liepojos (Latvija) ir Trälleborg (Švedija). Iš tikro prekės buvo skirtos anglams, nors dokumentus LBL tvarkė eksportui į Švediją. Laivas plaukdavo naktį, be šviesų ir buvo kelis kartus sulaikytas vokiečių karo laivų. Garlaivis „Kaunas“, irgi naudodamas fiktyvius orderius, plukdė sviesto statines į Švediją³⁶⁶. Klaipėdos krašto netekimas ir kilęs Antrasis pasaulinis karas Lietuvos užsienio prekyboje stiprino Vokietijos pozicijas, kuri išplėtė lietuviškų prekių pirkimus. Žvelgiant į bendrus 1939 m. Lietuvos eksporto duomenis, Vokietija užėmė antrąją vietą (Anglija – 40,5 %, Vokietija – 33,5 %). Apie 70 – 80 % Lietuvos užsienio prekybos vyko su kariaujančiomis šalimis. Karui prasidėjus, žymiai išaugo Lietuvos prekybos priklausomybė nuo Vokietijos, tačiau Lietuvai dėl gaunamos užsienio valiutos buvo naudingesnis žemės ūkio produktų išvežimas į Angliją, kurioje pradėjo trūkti maisto produktų. Pirmosiomis karo dienomis keturi Lietuvos prekybiniai laivai į Angliją atgabeno didelį kiekį šių prekių. Vėliau prekės buvo siunčiamos per Švedijos ir Norvegijos uostus ir iš ten gabenamos anglų laivais su Karališkojo karo laivyno apsauga. 1939 m. rudenį bekonų eksporte į Angliją Lietuva užėmė trečią vietą, po Kanados ir Danijos³⁶⁷. 1940 m. Vokietijai okupavus Norvegiją prekybiniai ryšiai su Angliją nutrūko.

Prasidėjus 1939 m. rugsėjo mėn. Antrajam pasauliniam karui, Lietuvos laivams buvo duoti įsakymai plaukioti tik tarp neutralių valstybių uostų ir pasižymėti laivus specialiais ryškiais užrašais³⁶⁸. Laivams plaukti, kad ir neutralių šalių (pvz. Olandija ar Belgija) uostus, pasidarė labai pavojinga. Vokiečiai ir anglai jūroje, vykdydami vieni kitų karinę – ekonominę blokadą, įrengė minų laukus. Prekybiniams laivams grėsė ir plūduriuojančių minų pavojus. Pakilo krovinių gabenimo kainos (frachtai), laivų įguloms pradėti mokėti dvigubai didesni atlyginimai, pakilo jūreivių draudimas. Į įgulas priimdavo nuteistuosius, užskaitant jiems bausmės vykdymą. „Lietuvos Baltijos Lloydo“ laivai, dažnai išsikrovę Olandijoje ar Belgijoje, plaukė į Angliją anglių Lietuvai. Paaštrėjus karinei jūrų blokada, ypač po „Kauno“ praradimo (žr. skyrių 4.2.1.), laivai neberizikavo plaukti iš Baltijos jūros ir kuri laiką buvo priversti stovėti. 1939 m. gale „Utena“ stovėjo Liepojoje, „Kretinga“ buvo sulaikyta vokiečių, „Šiauliai“, prasidėjus Žiemos karui tarp rusų ir suomių, užstrigo Leningrade ir vienintelė „Marijampolė“ stovėjo viename Šiaurės jūros uostų, bet ir ji greitai grįžo į Baltiją³⁶⁹. 1940 m. pradžioje Lietuvos laivams

³⁶⁵ Vainoras, S. Su mūsų laivu „Kaunu“. *Mūsų jūra*, 1939 06, Nr. 1, p. 25 – 26.

³⁶⁶ Dainius, P. Plaukiojimai laivu „Utena“. *Karys*, 1982, Nr. 3, p. 111; Žičkuvienė, A. *Jūra ir likimai ...* p. 15.

³⁶⁷ Žiugžda, R. Lietuva imperialistinių valstybių planuose 1917 – 1940. ... p. 150 – 151.

³⁶⁸ Mūsų laivininkystės įstaigos davė savo laivams ... *Tautos ūkis*, 1939 09, Nr. 37, p. 687; „Maždaug per laivo vidurį ant jo abiejų šonų, išilgai laivo, turi būti uždažyta kiek galima didesnė tautinė vėliava ir greta vėliavos, iš laivo priešakio pusės, didelėmis raidėmis užrašytas laivo pavadinimas, o iš užpakalio pusės – „Lietuva“. žr. Susisiekimo ministro įsakymas mūsų prekybos laivams. *Tautos ūkis*, 1939 10, Nr. 40, p. 748.

³⁶⁹ Skaudūs smūgiai mūsų laivininkystei. *Mūsų jūra*, 1939 10-11, Nr. 5-6, p. 153 – 154; Visi penki mūsų prekybos laivai Baltijoje. *Mūsų jūra*, 1939 12, Nr. 7, p. 201.

atsirado galimybių plukdyti iš Vokietijos anglį, pasibaigus Žiemos karui, atgijo druskos ir miško medžiagos gabenimas iš Leningrado, į Švediją gabenti maisto produktai ir gabalinės prekės³⁷⁰. Lietuvos jūrų laivininkystės veikla sugebėjo išnaudoti tas siauras nišas, kurių buvo sugebama atrasti besiplečiančio karo sąlygomis.

Tarpukario Lietuvos savarankiškas jūrų prekybos laivynas nustojo egzistavęs 1940 m. birželio 15 d. prasidėjus Sovietų Rusijos okupacijai šalyje. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivai ir pati bendrovė netrukus buvo nacionalizuoti³⁷¹. Buvę „Lietuvos Baltijos Lloyd“ laivai buvo įjungti į Sovietų Latvijos valstybinę laivininkystę (Baltijos „Raudonosios vėliavos“ laivyną) Rygoje ir, iki prasidedant 1941 m. birželio 21 dieną Vokietijos ir Sovietų Sąjungos karo veiksams, plaukiojo su raudonąja vėliava. Vokietijai užpuolus Sovietų Sąjungą, prasidėjo evakuacijos iš Rygos ir Talino uostų. „Marijampolė“, prieš tai išvedus visus galėjusius plaukti laivus į jūrą, birželio 27 d. buvo paskandinta ties įplauka į Rygos uostą. Laivai „Utena“ ir „Kretinga“ nuo karo pradžios plaukiojo su maisto produktais tarp rusų bazių Suomiių įlankoje. Abudu buvo lemtingame konvojuje, kuris įplaukė į Jumindos minų užtvaramą Suomiių įlankoje. Rugpjūčio 14 d. „Utena“ su benzino kroviniu užplaukė ant minos ir po sprogimo nuskendo, rugpjūčio 15 d. ant inkaro stovinti „Kretinga“ buvo paskandinta vokiečių bombonešio. „Šiauliai“ 1941 m. rugpjūčio 30 d. Suomiių įlankoje pakeliui konvojuje iš Talino į Kronštata buvo vokiečių lėktuvų bombų apgadintas ir, nebegalintis judėti sava eiga, vilkiko nustumtas ant Hoglando salos kranto³⁷². Lietuvos jūrų prekybos laivynas pradingo Antrojo pasaulinio karo bangose.

³⁷⁰ Pavasariui išaušus. ... p. 97.

³⁷¹ Nacionalizuoti laivai „Kretinga“, „Utena“, „Marijampolė“, „Šiauliai“ ir „Denny“ („Trakai“), buvo įvertinti 2,2 mln. litų. žr. Ištrauka iš sąrašo nacionalizuotų laivų. *LCVA*, f. 1059, ap. 5, b. 22, l. 1.

³⁷² Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. 1981, Nr. 10, p. 436 – 440; Krikštopaitis, B. *Jūrų keliais* ... p. 205 – 210.

Išvados

1. Jūrinės kultūros tradicijoms valstybinėje Lietuvos istorijoje platesnės sklaidos galimybės atsirado XX a. pradžioje. XIX a. atsirasdavo pavienių lietuvių jūrininkų, baigusią jūreivystės mokslus Rusijos imperijos jūrinio švietimo įstaigose, tačiau imperija anaipol neskatino lietuvių jūrinės tapatybės formavimosi, kaip su tuo nebuvo susijusi ir ankstesnė Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės ar Abiejų Tautų Respublikos valstybingumo raida. Nedalyvavimas jūriniame gyvenime ir jūrų ūkyje žymėjo lietuvių tautos ir valstybės ekonominį pasyvumą ir nelankstumą. Tarpukario Lietuvoje, pagrinde po Klaipėdos krašto su jūrų uostu teritorinio prijungimo, viešojoje erdvėje kilo beprecedentis „jūreivystė sąjūdis“, kuris buvo palaikomas buvusių imperijos jūrininkų profesine patirtimi ir plataus akiračio intelektualų valstybinės strategijos kūrimo potencialu. Buvo kuriamos veiklos gairės, turėjusios padėti Lietuvos „sujūrinimui“, o jūrų laivyno steigimas ir Klaipėdos uosto integravimas į valstybės ūkio sistemą buvo didelės svarbos ekonominiam šalies vystymuisi klausimai, kurie turėjo spęstis kartu, tarpusavyje sudarydami jūrinės valstybės kultūrinio komplekso branduolį. Lietuvos ūkio struktūros nepritaikymas tokiai raidos ašiai stabdė savirealizacijos jūrų laivininkystėje ir jūrų uoste procesus. Pakankamai anksti paruoštas idėjinis užtaisas be valstybinio masto pokyčių negalėjo iššauti.

2. Prekybos laivyno, vieno iš valstybės ekonominio gyvenimo sudedamųjų, veikiančiųjų komponentų, perspektyvos priklauso nuo ekonominės šalies konjunktūros ir užsienio prekybos politikos. Tarpukario Lietuvai teko derintis prie tuometinių ekonominių sąlygų, kurias stipriai veikė politiniai santykių su prekybos partneriais aspektai. Pirmos respublikos ekonominėje struktūroje išgalėjo pasaulinėje ir europinėje valstybių tvarkymosi praktikoje, ypač po pasaulinės ekonominės krizės, taikyti valstybiniai ekonomikos reguliavimo ir centralizavimo principai. Tendencija kištis į šalies ūkinį ir ekonominį gyvenimą paaiškinama gyvybiniu tarpukario Lietuvos interesu. Buvo būtina realizuoti savo krašto ūkinį potencialą tarptautinėje rinkoje. Užsienio prekybos erdvė – transportavimo erdvė, kurioje, kaip teigė „jūreivystės sąjūdžio“ atstovai, laivyno panaudojimas teikė ne tik ekonominę naudą, bet ir stiprino politinį savarankiškumą. Ūkio centralizacijos kontekste išaugusios monopolinės „Maisto“, „Pienocentro“ ir „Lietūkio“ organizacijos įgyvendino ir valstybės užsienio prekybos prioritetus. Persiorientuojant žemės ūkio srityje, gyvulininkystė tapo pagrinde ūkio šaka, pritaikyta eksportui.

Lietuvos užsienio prekyba XX a. pradžioje atsirėmė į „dviejų opcijų“ situaciją. Vertinant užsienio prekybos partnerius, išskiriami Vokietijos ir Anglijos veiksniai, lėmusieji tarpukario Lietuvos prekybos charakterį ir kartu jūrų prekybos laivyno klausimo aktualumą. Pirmoji, Vokietijos „opcija“, dominavusi XX a. III dešimtmetyje, neskatino Lietuvos prekybos laivyno atsiradimo dėl prekių gabenimo sausuma pobūdžio ir nepalankių jūrų laivininkystės bei Klaipėdos uosto, pro kurį ėjo 30 % visos užsienio prekybos, raidai dvišalių prekybos sutarčių. Dėl politinių ginčų, iškilusių Klaipėdos krašto valdymo kontekste, trūko

stabilumo prekybiniuose Lietuvos – Vokietijos kontaktuose. Antroji, Anglijos arba ne Vokietijos „opcija“, XX a. IV dešimtmetyje sudarė kokybiškai naujas sąlygas laivyno steigimui.

Lietuvos prekybinei politikai pakeitus savo kryptį laisvesnių krašto ūkio produktų realizacijos rinkų ieškojimo link, jūrų prekybos suvoktas kaip priemonė, garantuojanti užsienio prekybos jūrą „saugumą“ ir prisidedanti prie ekonominio valstybės pajėgumo bei nepriklausomumo. Pakito ir Klaipėdos uosto reikšmė šalies ekonominėje sistemoje, prieš Antrąjį pasaulinį karą Klaipėdos jūrų uostas aptarnavo 70 – 80 % Lietuvos prekybos apimčių.

3. Anglijos jūrų laivininkystės interesai Lietuvos jūrų prekybos laivyno formavimesi pasireiškė per „United Baltic Corporation“ (UBC) bendrovę, vykdžiusią krovinių ir keleivių gabenimą tarp Baltijos jūros šalių (Lietuvos, Lenkijos, Latvijos, Estijos ir Suomijos) uostų ir Londono. Lietuvai, XX a. IV deš. pradžioje pradėjus paruošiamuosius laivyno steigimo darbus, teko susidurti su ilgamečių tradicijų patirtį jūrų laivininkystėje turinčių anglų ir Anglijos valstybiniais interesais. Prekybos santykių su Anglija reikšmės išaugimas, pagrindinį žemės ūkio produktų eksportą per Klaipėdos uostą nukreipiant į Britanijos salą, paskatino ieškoti palankesnių prekių išvežimo sąlygų. Tuo paaiškinamas laivyno steigimo klausimo suaktualinimas. UBC, kuri reprezentavo Anglijos jūrininkystės politiką Lietuvos atžvilgiu, 1930 m. siūlydama Lietuvos vyriausybei už pakankamai aukštą kainą pirkti du jos jūros laivus ir perimti prekybinės linijos Londonas – Klaipėda aptarnavimą, manė išvengti konkurencinės linijos, aptarnaujamos kitos kompanijos, atsiradimo. Pardavusi savo laivus, bendrovė tikėjosi gauti savotišką kompensaciją už pasitraukimą iš jūrų prekybos linijos tarp Anglijos ir Lietuvos. Nepavykus įtikinti lietuvių, anglai, suvokdami Lietuvos nusistatymo kurti savarankišką laivyną tendencijų stiprėjimą, nuo 1931 m. užėmė kontrapoziciją – ginti savo linijos interesus. Buvo sudarytas susitarimas su Lietuvos ūkinėmis organizacijomis, potencialiomis Lietuvos laivyno steigėjomis, dėl sumažintų frachtų jų eksportuojamoms į Angliją prekėms, už pasižadėjimą susilaikyti nuo savo prekybos laivyno steigimo. Lietuvoje tuo metu laivyno kūrimo klausimas buvo tiesiogiai siejamas su prekybiniais Lietuvos – Anglijos santykiais ir žemės ūkio produktų transportavimu. 1932 m. AB „Maistas“, kuriai dar iki lengvatinių frachtų susitarimų su UBC, buvo numatytas pagrindinis laivyno steigėjo vaidmuo, faktiškai buvo įkūrusi bendrą su anglų kapitalu laivininkystės bendrovę produktų gabenimui laivais – šaldytuvais. Pasireiškus per Anglijos vyriausybę veikusios UBC gynybinei pozicijai ir pagrasinus Lietuvos – Anglijos prekybinių susitarimų nutraukimu, laivų pirkimo procedūra buvo nutraukta. Anglijos laivininkystės padėtis jos ir Lietuvos prekybiniuose santykiuose buvo galiausiai įteisinta 1934 m. pasirašytoje prekybos sutartyje, kurioje buvo pabrėžta, kad anglų laivams negali būti daromos konkurencinės kliūtys krovinių gabenimo jūra rinkoje. Lietuvai, 1930 m. nesutikus iš anglų pirkti laivų, vėliau teko atsisakyti nuo minties transportuoti savo laivais lietuviškus žemės ūkio produktus į pagrindinę jų realizacijos rinką – Angliją.

4. Tarpukario Lietuvoje, pagrinde XX a. III deš., buvo svarstomi ir bandomi įgyvendinti laivyno steigimo projektai su privačios iniciatyvos pagalba. „Lietuvos garlaivių bendrovės“ ir „Lietgar“

mėginimai kurti jūrų laivyną, nesulaukę svaresnės paramos iš vyriausybės, nebuvo sėkmingi. Po Klaipėdos krašto prijungimo prie Lietuvos būta vietos lietuvių norų organizuotis į jūrų laivininkystės bendrovę, bet jų įgyvendinimo keliu nepažengta. Klaipėda, vokiečių jūrų laivininkystės centras, Lietuvos valdymo laikotarpiu buvo išsaugojęs negausias savo laivyno pajėgas. Klaipėdos vokiečių jūrų laivininkystės kompanijos „E.Krause“ ir „A.H.Schwedersky Nachf.“, egzistavusi iki Antrojo pasaulinio karo, savo laivuose išskėlė Lietuvos vėliavą, tačiau atstovavo vokiečių prekybininkų interesus. Sėkmingiausia privataus lietuvių kapitalo bendrovė Klaipėdos uoste – „Sandėlis“, vykdžiusi ekspedicijos ir kitus laivų patarnavimo darbus, savo privačiam laivynui steigti bandė pritraukti valstybines lėšas, tačiau Lietuvos valdžia nebuvo linkusi bendradarbiauti su privačiu kapitalu tautinio laivyno kūrimo klausime. Monopolinės ūkinės organizacijos siekė pasinaudoti M.Reišio vadovaujamos bendrovės įdirbiu jūrų versle. „Sandėliui“ pavyko savo laivais ištraukti į jūrų laivininkystę, tačiau jie Lietuvos jūrų prekybos struktūroje dalyvavo nežymiai. Tarpukaryje akcinė bendrovė „Sandėlis“ buvo vienintelis sėkmingos privačios veiklos jūrų laivininkystėje pavyzdys.

5. Nuo 1930 m. vyko tarpžinybiniai pasitarimai laivyno reikalu ir valstybė savo strategijoje fiksavo laivyno kūrimo projektą. AB „Maistui“, Lietuvos jūrų prekybos organizatoriui 1930 – 1935 metų laikotarpiu ir pagrindiniam maisto produktų iš Lietuvos eksportininkui, nepavyko sudaryti sąlygų savo prekybos laivams plaukioti tarp Lietuvos ir Anglijos. Lietuvos prekybos laivyno steigimo problemos sprendime prekybiniai ryšiai su Vokietija nebuvo naudingi, nes didelė dalis prekių ėjo sausuma, o jūros prekyboje dominavimo neketino užleisti vokiečių laivai. Užsienio prekybos kryptis į Angliją teikė daugiau galimybių, tačiau jų neleido išnaudoti Lietuvos respublikos valdžios neryžtingumas laivyno steigimo klausimu ir protekcionistinė, pasaulinę ekonominę krizę sekusi Anglijos užsienio prekybos politika. Lietuvos jūrų laivynas įgavo formą tik trečioje rinkoje. 1935 – 1936 m. „Maisto“ laivai plukdė Lietuvos žemės ūkio produktus į Antverpeną ir Olandiją – antraeiles šių gaminių rinkas. Vėlesnis laivyno augimas, jau po „Lietuvos Baltijos Lloyd“ vardu, perkant sausakrūvius laivus, patvirtina, kad XX a. IV deš. Lietuvai nepavyko sukurti laivyno žemės ūkio produktų gabenimui į Angliją, nors to ir buvo siekiama, remiantis pradiniais sumanymais.

1937 m. pradėjo veiklą atskira Lietuvos jūrų laivininkystės kompanija – „Lietuvos Baltijos Lloydas“. Paremta valstybiniu kapitalu per centralizuotas ūkines organizacijas. Nors didžiausią akcijų dalį turėjo „Maistas“ ir „Pienocentras“, žemės ir gyvulininkystės ūkio produktų transportavimo galimybės jūra LBL laivais buvo apribotos. 1936 – 1937 m. į Angliją plaukiojusių laivų – šaldytuvų susisiekimas buvo sustabdytas pagrindiniam to meto užsienio prekybos partneriui pareikalavus. Lietuvos ūkio realizavimas ir kartu ekonominių sąlygų gerinimas panaudojant užjūrio prekyboje LBL jūrų laivus buvo trikdomas tarptautinių įsipareigojimų. Per trumpą veiklos laikotarpį „Lietuvos Baltijos Lloydas“ nusipirko keturis jūrų prekybos laivus (iš viso turėjo 6), kuriais aptarnavo Lietuvos miško medžiagos ir grūdų eksportą bei

akmens anglių importą. Netekus Klaipėdos krašto, Lietuvos jūrų laivai ir karo sąlygomis iki 1940 m. okupacijos transportavo Lietuvos ir ne tik prekes Baltijos ir Šiaurės jūromis.

6. Lietuvos jūrų prekybos laivyno steigimo ištakų genezę idėjinių pavidalu tarpukario Lietuvoje aptinkame su Klaipėdos uosto įsijungimu į nepriklausomos respublikos sudėtį. Idėjoms „virsti kūnu“ prireikė daugiau nei dešimties metų. Jūrinių tradicijų kelias iki valstybės strateginių uždavinių buvo ilgas ir vingiuotas. Pasikeitus valstybės ekonominei ir prekybiniai politikai, laivyno kūrimo procesas žymiai paspartėjo.

Laivyno įsteigimas ir pirmieji jūrų laivai buvo užuomazga prasidėjusio žengimo į savarankiškesnės valstybės, ekonominiu ir ūkiniu pagrindu, etapą. Galimybė savais laivais aptarnauti ir pačiai tvarkyti išaugusią jūrų prekybą Lietuvai padėjo mažinti išlaidas (ekonominis faktorius), atstovauti ne tik savo prekes, bet ir šalį (reprezentacinis, prestižo faktorius) ir apsisaugoti nuo kitų šalių politinio ir ekonominio šantažo (geopolitinis faktorius). Jūrų laivynas ir kartu jūrų uostas, tarpukaryje ugdė su jūriniu amatu, verslu ar kita veiklos forma su jūra susijusių žmonių kartą (socialinis faktorius). Visa tai formavo nepriklausomos Lietuvos jūrinę kultūrą.

Naudotų šaltinių ir literatūros sąrašas

1.1. Archyviniai šaltiniai

1. Lietuvos centrinis valstybės archyvas (LCVA)
 - f. 386 (Lietuvos respublikos Susisiekimo ministerijos 1918 – 1940 m. dokumentai)
 - f. 387 (Lietuvos respublikos Finansų ministerijos 1919 – 1944 m. dokumentai)
 - f. 874 (AB „Maistas“ dokumentai)
 - f. 923 (Lietuvos respublikos ministrų kabineto 1918 – 1940 m. dokumentai)
 - f. 1059 (Plentų ir vandens kelių valdyba ir kelių rajonai 1919 – 1940 m. dokumentai)

1.2. Ikonografiniai šaltiniai

1. Lietuvos jūrų muziejus. Romano Vilko – Vilčinsko archyvas, pagalbinė medžiaga.
2. Žurnalas *Inkaras*, 1928, Nr. 1.
3. Žurnalas *Jūra*, 1938, Nr. 10.
4. Žurnalas *Mūsų jūra*, 1940, Nr. 4.
5. Leidinys *I-oji jūros diena*, Klaipėda, 1934.
6. Žurnalas *Prekyba*, 1938, Nr. 5.
7. Žurnalas *Tautos ūkis*, 1938, Nr. 20 ir 1939, Nr. 22.

2.1. Publikuoti šaltiniai

1. *Jūra*, 1935 – 1939, 1990 m. komplektai.
2. *Mūsų jūra*, 1939 – 1940 m. komplektai.
3. *Lietuvos ūkis*, 1921 – 1928 m. komplektai.
4. *Tautos ūkis*, 1930 – 1940 m. komplektai.
5. *Prekyba*, 1936 – 1939 m. komplektai.
6. *Prekyba* (leistas JAV), 1920 – 1921 m. komplektai.
7. *Trimitas*, 1934 – 1939 m. komplektai.
8. *Lietuvos rinkas*, 1928 – 1931 m. komplektai.
9. *Ekonomika*, 1935 – 1940 m. komplektai.
10. *Vairas*, 1930 – 1939 m. komplektai.
11. *Baltika*, 1920 – 1922 m. komplektai.
12. *Vienybė*, 1920 m. komplektas.
13. *Memeler Dampfboot*, 1921, 1929 – 1933 m. komplektai.
14. *Klaipėdos žinios*, 1924 – 1926 m. komplektai.
15. *Inkaras*, 1928 m. komplektas.
16. *Klaipėdiškis*, 1932 m. komplektas.
18. *Mūsų pramonė*, 1930 m. komplektas.
19. *Naujoji Romuva*, 1935, Nr. 15(223).

2.2. Memuaristika

1. Dainius, P. Plaukiojimai laivu „Utena“. *Karys*, 1982, Nr. 3, p. 111.
2. Krikštopaitis, B. *Jūrų keliais. Jūrų kapitono atsiminimai*. Čikaga, 1979.
3. Reingardas, T. *Jūrininkas, karininkas, mirtininkas (prisiminimai)*. Sud. J.Karvelis. Šiauliai, 2000.
4. Žičkuvienė, A. *Jūra ir likimai*. Klaipėda, 1999.
5. *Žemės ūkio gamybinė kooperacija nepriklausomoje Lietuvoje 1920 – 1940 m.* Londonas, 1972.

2.3. Kiti publikuoti šaltiniai

1. A.H.Schwedersky Nachf.(Die Geschichte einer Memeler Reeder). *Memeler Dampfboot*. Nr.9, 1970, S. ...
2. Atsišaukimas. *Lietuvos moterų tautiniam laivynui remti sąjungos leidinys*, Kaunas, 1929.
3. Dorgeist, J. Die Handelsflotte der Freistaates Litauen. *Strandgut*, Nr. 10, S. 71 – 112.
4. Duden, C. Seedampfer und Motorschiffe aus Memel. *Strandgut*, Nr. 10, S. 5 – 70.
5. Latvijas jūras tirdzniecības kuģu saraksts 1. janvarī 1940. gadā. *Jūrnieks*, 1940, Nr. 2, l. ...?
6. Latvijas jūrniecības vēsture. 1850 – 1950. Rīga, 1998.
7. *Lietuva 1918 – 1938* (leidinys 20-ties metų Lietuvos nepriklausomybės sukakčiai paminėti). Red. V. Kemežys. Kaunas, 1990.
8. *Lietuvos prekybos, pramonės ir finansų veikėjų albumas / Führende Persönlichkeiten des Handels, der Industrie und Finanzwelt Litauens*. Kaunas, 1929.
9. *Lietuvos sutartys su svetimomis valstybėmis. T. I (1919 – 1929)*, Sud. P.Dailidė. Kaunas, 1930.
10. *Lietuvos ūkio paskutinis dešimtmetis* (leidėjas: Prekybos, pramonės ir amatų rūmai). Kaunas, 1938
11. *Lietuvos užsienio prekyba 1929 m.* Centralinis statistikos biuras. Kaunas, 1930.
12. *Lietuvos užsienio prekyba 1933 m.* Centralinis statistikos biuras. Kaunas, 1934.
13. *Lietuvos užsienio prekyba 1936 m.* Centralinis statistikos biuras. Kaunas, 1937.
14. *Lietuvos užsienio prekyba 1937 m.* Centralinis statistikos biuras. Kaunas, 1938.
15. *Pirmasis nepriklausomos Lietuvos dešimtmetis 1918 – 1928 (Fotografuotas leidimas)*, Kaunas, 1990.
16. Reišys, M.; Pryšmantas, V. *Prekybos laivyno steigimo reikalų memorandumas*. Klaipėda, 1927.
17. Skelbimai. *Vyriausybės žinios*. 1924 m., Nr. 150.
18. Vilkas, R. Lietuvos laivynas ir jo likimas. *Karys*, 1975, Nr. 1; 1981, Nr. 9-10; 1982, Nr. 2, 3, 5, 8; 1983, Nr. 3-4, 7, 9-10; 1984, Nr. 1, 3-6, 8; 1985, Nr. 1-2, 5, 7-8; 1986, Nr. 1, 5.

3. Literatūra

1. Adomavičius, R. Lietuvos jūrininkų sąjunga 1923 – 1940 m. In *Jūreivystės raida Lietuvoje* (mokslinės konferencijos medžiaga). Klaipėda, 2003, p.19-24.
2. Adomavičius, R. Lietuvos jūrų prekybos laivynas 1938 – 1940 metais. In *Jūrininkų rengimas Lietuvoje jūreivystės istorijos retrospektyvoje*. Sud. V.Senčila. Klaipėda, 2008, p. 117 – 126.
3. Baltuška, R. *Baltijos jūra ir Lietuvos laivynas*. Vilnius, 2009.
4. Basanavičius, J. *Rinktiniai raštai*. Vilnius, 1970.
5. Beresnevičius, G. Lietuva be didžiųjų vandenų. *Ant laiko ašmenų* (esė rinkinys). Vilnius, 2002, p. ...
6. Brakas, M. *Mažosios Lietuvos politinė ir diplomatinė istorija*. Vilnius, 1995.
7. Butkus, V. Jie buvo pirmieji. In *Jūreivystės raida Lietuvoje* (mokslinės konferencijos medžiaga). Klaipėda, 2003, p. 33 -37.
8. Butkus, V. Jūreivystės populiarinimas Lietuvoje tarpukariu. Ten pat, p. 89 – 95.
9. Butkus, V. Jūrininkų skyrius prie Kauno Aukštesniosios technikos mokyklos 1923 – 1925 metais. *Praktika suomių burlaiviuose*. Ten pat, p. 95 – 108.
10. Butkus, V. Lietuvos jūrininkų rengimas užsienyje 1928 – 1939 metais. Ten pat, p. 109 – 112.
11. Chandavoine, I. *Prancūzmetis Klaipėdoje ir kas po to (1920-1932)*. Vilnius, 2003.
12. Cesevičius, D. *Lietuvos ekonominė politika 1918 – 1940*. Vilnius, 1995.
13. Daščioras, B. Lietuvos ir Vokietijos ekonominių santykių, susijusių su Klaipėdos krašto perėjimu Lietuvos suverenitetan, reguliavimas 1923 – 1939 metais. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai, Istorija, XXIII*, Vilnius, 1983, p. 98 – 115.
14. Daščioras, B. Lietuvos ir Vokietijos ekonominės derybos 1927 – 1928 m. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai, Istorija, XXVI*, Vilnius, 1986, p. 93 – 105.
15. Daščioras, B. 1928 m. Lietuvos ir Vokietijos prekybos ir laivininkystės sutartis. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai, Istorija, XXVII*, Vilnius, 1987, p. 73 – 83.
16. Daukantas, T. *Klaipėdos uostas*. Klaipėda, 1930.
17. Gaigalaitė, A. Lietuvos ir Anglijos 1934 metų prekybos sutartis. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai, Istorija, XVI(I)*, Vilnius, 1976, p. 75 – 92.

18. Gaigalaitė, A. *Anglijos kapitalas ir Lietuva 1919 – 1940*. Vilnius, 1986.
19. Gaigalaitė, A. *Lietuva Paryžiuje 1919 metais*. Kaunas, 1999.
20. Grebliauskas, A. *Pasaulinio ūkio raida XX amžiuje*. Kaunas, 2001.
21. Grėska, J. *Lietuvos ūkio raida XX a. pirmojoje pusėje ir jos problemos*. Vilnius, 1993.
22. Groth, A. Klaipėdos jūrų prekybos mastai ir struktūra 1664-1722 metais. In *Vėjas rėjose. Burlaivių epochos atspindžiai Lietuvoje*. Sud. D.Elertas. Vilnius, 2009, p. ...
23. Gryva, L. *Jūrų ir upių transportas Lietuvoje 1918 – 1989-aisiais metais*. Vilnius, 2001.
24. Hooydonk, E. Soft values of sea ports: a plea of soft values management by port authorities. *Ports are more than piers*. Antwerp, 2006, p. ...
25. Klimas, P. *Lietuvos diplomatinėje tarnyboje*. Vilnius, 1991.
26. Laurinavičius, Č. Lietuvos sienų raida XX amžiuje. *Lietuvos sienos: tūkstantmečio istorija*. Sud. L.Daukšytė. Vilnius, 2009, p. 104 – 117.
27. Laurinavičius, Č., Motieka, E., Statkus, N. Baltijos valstybių geopolitikos bruožai. XX amžius. Vilnius, 2005.
28. Losinskis, J. *Klaipėdos uostas*. Vilnius, 1949.
29. Meškauskas, K. *Lietuvos ūkis 1900 – 1940 m.* Vilnius, 1992.
30. Nikžentaitis, A. Klaipėdos problemos sprendimo galimybės Lenkijos Respublikos diplomatų akimis. In *Klaipėdos kraštas 1920-1924 m. archyvinuose dokumentuose (Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t.IX)*. Sud. S.Pocytė. Klaipėda, 2003, p. ...
31. Pakštas, K. *Baltijos respublikų politinė geografija*. Kaunas, 1929.
32. Pakštas, K. *Baltijos jūra*. Klaipėda, 1934.
33. Sams, M. *Latviešu senā jūrniecība*. Rīgā, 1939.
34. Šalčius, P. *Raštai (Lietuvos prekybos istorija)*. Vilnius, 1998.
35. Šimoliūnas, J. *Šventosios uostas*. Kaunas, 1933.
36. Valsonokas, R. *Klaipėdos problema (1932m. fotografuotas leidimas)*. Vilnius, 1989.
37. Vareikis, V. *Klaipėda XX amžiuje*. Klaipėda, 1993.
38. Vareikis, V. ...
39. Vareikis, V. Sukilėliai, šauliai, savanoriai. In *Nauji požiūriai į Klaipėdos miesto ir krašto praeitį (Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t. XVII)*. Sud. S.Pocytė ir V.Safronovas. Klaipėda, 2008, p. ...
40. Vaskela, G. *Lietuva 1939 – 1940 metais. Kursas į valstybės reguliuojamą ekonomiką*. Vilnius, 2002.
41. Vaskela, G. Lietuvos ūkis 1919 – 1940 m. [interaktyvus]. Prieitis per internetą: <http://gevask.dtiltas.lt/GeVask/html/ukis1919-1928.html>
42. Vaskela, G. Lietuvos ūkis 1929 – 1938 m. [interaktyvus]. Prieitis per internetą: <http://gevask.dtiltas.lt/GeVask/html/ukis1929-1938.html>
43. Tatoris, J. *Senoji Klaipėda. Urbanistinė raida ir architektūra iki 1939 metų*. Vilnius, 1994.
44. Trumpa United Baltic Corporation istorija ir laivų sąrašas [interaktyvus]. Prieitis per internetą: <http://www.theshipslist.com/ships/lines/unitedbaltic.htm> .
45. Zembrickis, J. *Klaipėdos karališkojo Prūsijos jūrų ir prekybos miesto istorija*. Klaipėda, 2002.
46. Zembrickis, J. *Klaipėda XIX amžiuje*. Klaipėda, 2004.
47. Žaromskis, R. *Baltijos jūros uostai*. Vilnius, 2008.
48. Žalys, V. *Lietuvos diplomatijos istorija (1925-1940) I tomas*. Vilnius, 2007.
49. Žepkaitė, R. *Lietuva ir didžiosios valstybės. 1918-1939*. Kaunas, 1986.
50. Žiugžda, R. *Lietuva imperialistinių valstybių planuose 1917 – 1940*. Vilnius, 1983.
51. Žiugžda, R. Vokietijos ir Lietuvos santykiai 1929 – 1933 metais. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai, Istorija, XXVIII(2)*, Vilnius, 1978. p. 12 – 27.
52. Žostautaitė, P. *Klaipėda – Lietuvos uostas (1923 – 1939)*. Vilnius, 1990.
53. Žostautaitė, P. *Klaipėdos kraštas 1923-1939m.* Vilnius, 1992.
54. Žukas, J. Jūrinių laivų statyba viduramžių Klaipėdoje (1252-1525 m.): prielaidos ir faktai. In *Klaipėdos miesto ir visuomenės struktūros (Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t. XI)*. Sud. V.Vaivada, D.Elertas. Klaipėda, 2005, p. 70 – 84.
55. Žukas, J. Stambiosios pramonės atsiradimas Klaipėdos krašte (XIX amžiaus pabaiga – XX amžiaus pradžia). In *Lietuvos istorijos studijos. T.19*. Vilnius, 2007, p. 41-51.

56. Žukas, J. Lietuva ir Klaipėdos problema: istoriko akimis per klasikinės geopolitikos prizmę. In Nauji požiūriai į Klaipėdos miesto ir krašto praeitį (Acta Historica Universitatis Klaipedensis, t. XVII). Sud. S.Pocytė ir V.Safronovas. Klaipėda, 2008, p. 63 – 79.
57. Willoweit, G. *Die Wirtschaftsgeschichte des Memelgebiets*. Marburg/Lahn, 1969.

Summary

“Lithuanian sea merchant fleet in the year 1921 – 1940”

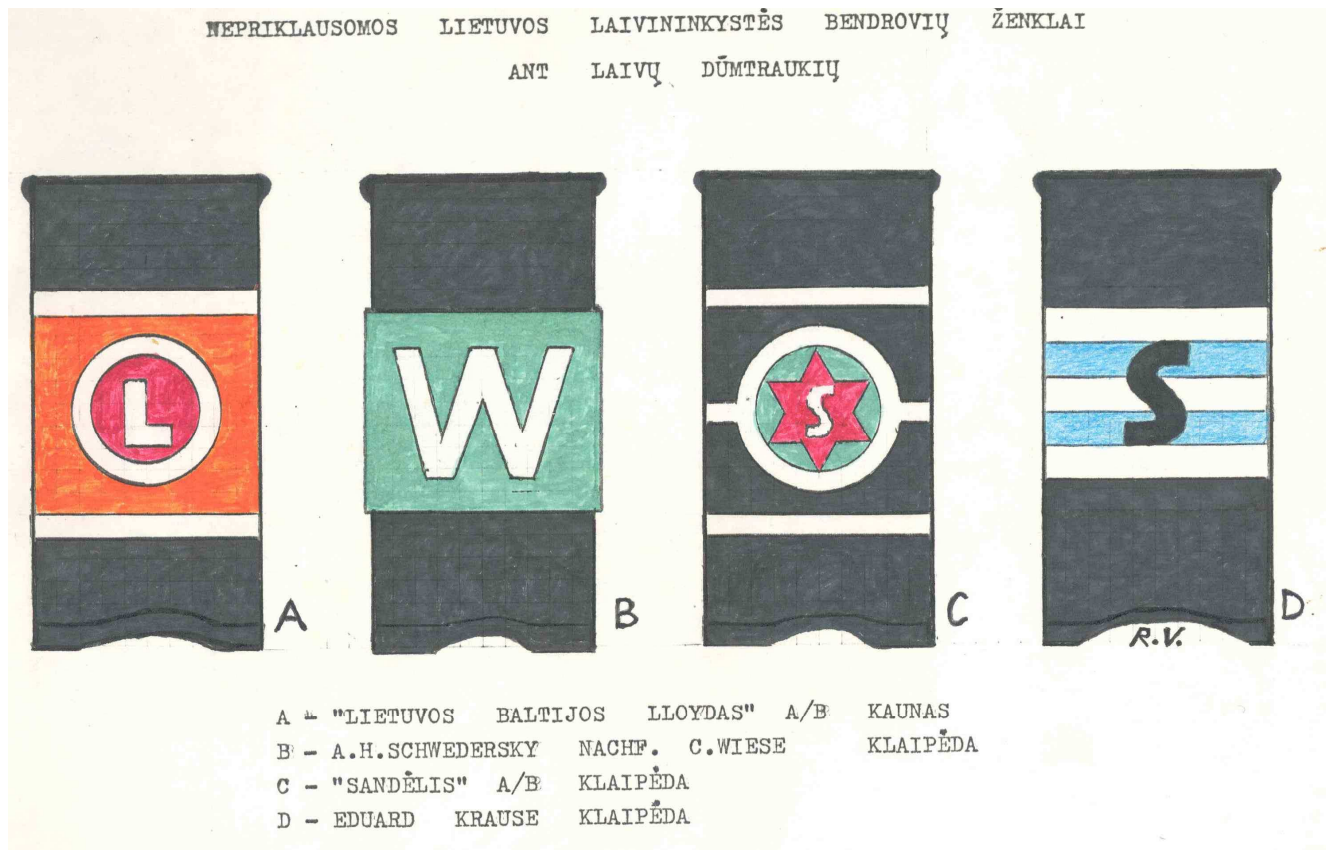
The history of Lithuania state and its development shows that seafaring traditions and maritime culture were usually the fields in which quite a few Lithuanian actions were made. Until the beginning of the XX th. century, when the independent democratic republic of Lithuania (February, 16 in the year 1918) was established, Lithuanian nation was an alien in the open sea waters. The formation of the independent state also meant the formation of the sea state.

Although from the year 1923 Klaipeda (former Memel) sea port became the part of Lithuania, the long way had to be walked before establishing the national merchant fleet. The exploitation and integration of Klaipeda sea port in Lithuania's economical and foreign trade structures influenced merchant fleet's matter a lot. Even though there were some private attempts to start buying sea ships for the sea trade, but Lithuania's economical connections with countries that could be reached by sea were weak. The demand for the fundamental changes in the state's foreign policy had to occur before bigger steps towards the formations of the sea fleet could be made. It took more than ten years. When Lithuanian's main trade partner was Germany it was very hard to established it's own fleet, because the biggest part of trade was serviced by land transport and only when the German's dominance declined opportunities to establish independent sea merchant fleet arose.

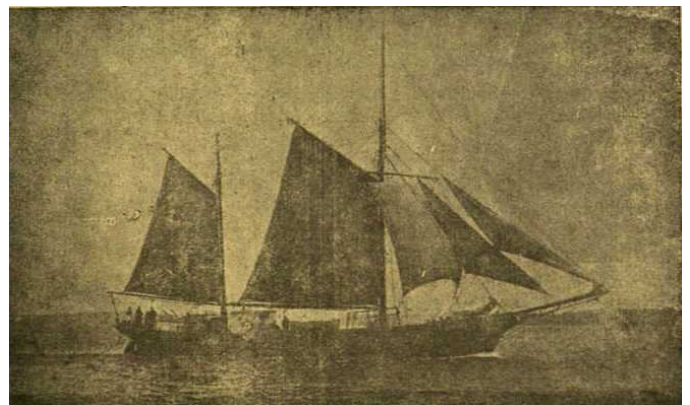
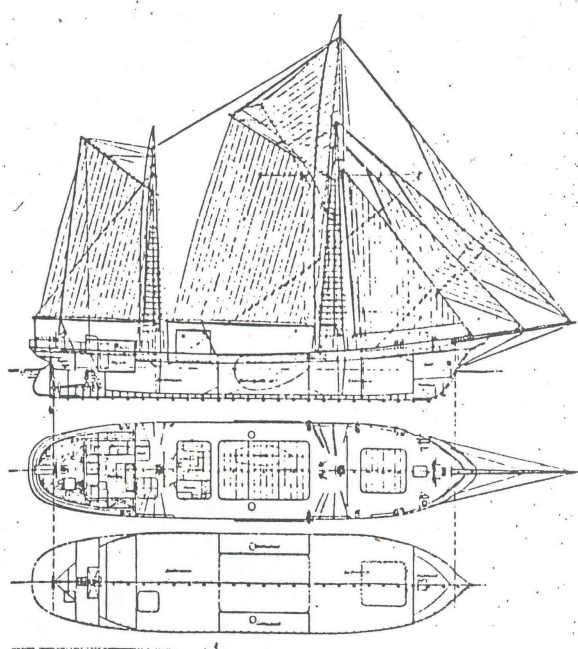
Only when the direction of state's trade changed the state took actions to form the fleet. So, in 1936 “Lithuanian Baltic Lloyd” was established. This company, which main capital came from public economical organizations, represents the first successful Lithuanian merchant fleet. The fleet, until the beginning of Lithuanian's occupation in 1940, helped to make country's economical life more secure and independent. Also, in the context of sea merchant fleet, the maritime culture and life-style started to form.

Priedai

Nr. 1. Iš Lietuvos jūrų muziejuje saugomo Romo Vilko-Vilčinsko archyvo.



Nr. 2. „Jūratė“ – pirmasis prekybos laivas su Lietuvos vėliavą 1921 m. pavasarį iplaukęs į Klaipėdos uostą. Teorinis brėžinys iš Lietuvos jūrų muziejaus rinkinio. Nuotrauka iš žurnalo *Inkaras*, 1928, Nr. 1, p. 9.



Nr. 3. AB „Sandėlis“ reklama iš leidinio *I-oji jūros diena*, Klaipėda, 1934.

**LAIVININKYSTĖS
AKC. B-VĖ**

„SANDELIS“

Klaipėda, Turgaus g-vė 48/49
Tel. 38, 160 ir 760
Telgr.adresas: „SANDELIS“

Bankų sąskaitos:
Lietuvos Bankas, Klaipėda; Lie-
tuvos Kredito Bankas Kaune.

**LAIVININKYSTĖ, TARPTAUTINĖ EKS-
PEDICIJA, KELEIVIŲ BIŪRAS**

SPECIALYBĖ: Laivių užfrakta-
vimas, cemento, superio, anglių
medžių, skardos, bekono, svie-
sto, kiaušinių, linų pakrovimas.

**SANDELIAI VISOSE KLAI-
PĖDOS UOSTO VIETOSE**

Atstovybės: VINCAS DAMIJONAITIS, Kanas,
Vasario 16 d. g. 8, b. 5. Tel. 26-60

Nr. 4. Tarpukario Lietuvos jūrų prekybos laivyno kūrėjai apie 1937 – 1938 m. Iš kairės: jūrų kapitonas B.Krikštopaitis, „Baltijos Transporto Bendrovės“ direktorius Kynas, trečias iš kairės „Lietuvos Baltijos Lloyd“ gen.sekretorius J.Sližys, toliau „Pienocentro“ pirmininkas J.Glemža, LBL valdybos narys V.Grudzinskas ir „Maisto“ pirmininkas J.Tallat-Kelpša. Iš žurnalo *Prekyba*, 1938, Nr. 5, p. 114.



Nr. 5. AB „Maistas“ fabrikas ir šaldytuvai Klaipėdos uoste XX a. IV d. pabaigoje. Prie krantinės anglų bendrovės „United Baltic Corporation“ garlaivis. Iš *Tautos ūkis*, 1938, Nr. 20.



Nr. 6. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ prekybinis garlaivis „Kaunas“ Klaipėdos uosto Naujajame baseine prie „Lietūkio“ sandėlio 1938 m. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys (KJM pm 9087).



Nr. 7. Laivas – šaldytuvas „Utena“ Liepojos uoste 1939 m. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys (KJM pm 9209)



Nr. 8. Lietuvos jūrų prekybos laivas „Maistas“ Klaipėdos uoste 1938 m. pradžioje. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys (KJM pm 3741).



Nr. 9. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ garlaivis „Panevėžys“ Liepojos uoste 1939 m. rudenį. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys (KJM pm 9206 (1)).



Nr. 10. Klaipėdos uoste į laivą „Utena“ kraunamos Lietuvos eksporto prekės – sviesto statinaitės. 1938 m. Lietuvos jūrų muziejaus rinkinys (KJM pm 9257 (23) ir 9207 (1)).



Nr. 11. „Lietuvos Baltijos Lloyd“ ir „Baltijos Transporto Bendrovės“ reklamos tarpukario spaudoje. Iš *Mūsų jūra*, 1940, Nr. 4. ir *Jūra*, 1938, Nr. 10.



AKC. B-VĖ

LIETUVOS BALTIJOS LLOYDAS

LAIVININKYSTĖ IR EKSPEDICIJA.

Kaunas, Mickevičiaus g-vė 21. Telef. centrinė 29101

Atlieka visus ekspedicijos ir muitavimo formalumus prie visų muitinių.

<p>AGENTŪROS</p> <p>Kretingoje, Jurbarkė, Šiauliuose, Vilniuje, Joniškyje, Turmante, Virbalyje, Obeliuose.</p>	<p>JŪRŲ LAIVAI</p> <p>„Marijampolė“ „Šiauliai“ „Kretinga“ „Utena“</p>
---	--

SAVI LAIVAI IR VILKIKAI

TELEFONAI: 25017, eksped. sk. 25175, frachtavimo sk. 23447

BALTIJOS TRANSPORTO BENDROVĖ s. a. a.

Klaipėda, Jono g-vė Nr 6
Telegr. adr. „BALTPORT“
Telefonai 2177, 2185

LAIVŲ MAKLERIS, FRACHTAVIMAS, ŠTAUERYSTĖ, EKSPEDICIJA IR SAVO VILKIKAS

Akc. B-vės LIETUVOS BALTIJOS LLOYDO įgaliotas makleris

L A I V A I:

„Kaunas“, „Marijampolė“, „Šiauliai“, „Kretinga“, „Utena“

Nr. 12. Punktyru sužymėtos 1939 gegužės 22 d. nustatytos Laisvosios Klaipėdos uosto zonos, į kurias pateko du muitinės, „Lietūkio“ ir „Lietuvos banko“ sandėliai, taip pat locų bokštas ir krantinės su šešiais kranais. Iš *Tauto ūkis*, 1939, Nr. 22, p. 495.

