

Romualdas ADOMAVIČIUS

## Lietuvos Respublikos prekybinio laivyno raida 1921–1936 metais

*Romualdas Adomavičius – M. A., doktorantas, Klaipėdos universiteto Humanitarinių mokslų fakultetas Istorijos katedra; adresas: Herkaus Manto g. 84, LT-92294 Klaipėda; el. paštas: romualdas.adomavicius@gmail.com; mokslinių tyrinėjimų sritis – Lietuvos jūrinė kultūra ir politika XX a.*

*Anotacija.* Straipsnyje nagrinėjamas prekybinio jūrų laivyno kūrimasis tarpukario Lietuvos Respublikos ūkio struktūros kontekste, įvardijami veiksniai, trukdę ir skatinę privataus ar valstybinio kapitalo investicijoms į jūrų laivininkystę.

*Prasminiai žodžiai:* Lietuva, Klaipėdos jūrų uostas, laivininkystė, užsienio prekyba, valstybės ūkio sandara, Vokietija, Anglija.

*Abstract.* The article analyses the formation of the Lithuanian merchant fleet during the period of 1921–1936. Considering the specific structure of Lithuania's economy, the factors that contributed to, or interfered with the establishment of merchant shipping industry are revealed.

*Key words:* Lithuania, Klaipėda Seaport, shipping, foreign trade, structure of economy, Germany, England.

### Įvadas

Nepriklausomos Lietuvos Respublikos susikūrimas Baltijos jūros pakrantėje XX a. pradžioje nulėmė jūrinės šalies perspektyvas. Pasaulinis karas ir Vidurio–Rytų Europos imperinių galių susilpnėjimas suteikė galimybę lietuviams atkurti valstybingumą, prarastą XVIII a. pabaigoje. Per kelerius metus po Pirmojo pasaulinio karo įtvirtinusi savo valdžią Šventosios (1921 m.) ir Klaipėdos (1923 m.) uostuose Lietuva įsitvirtino ir Pietryčių Baltijos pajūryje. Jūrų laivynas vienaip ar kitaip suponuoja atsigręžimo į jūrą perspektyvas politiniame valstybės gyvenime. Laivynas turėjo tapti vienu šalies politinės egzistencijos faktoriu, juolab kad jūrinės geopolitinės koncepcijos išskyrė laivyną kaip svarbiausią jūrų valstybių ekonominės (ir ne tik) politikos priemonę [82, 32]. Tarpukario Lietuvoje laivyno raida atspindėjo valstybės vystymosi tendencijas. Pasirinkusi Klaipėdos jūrinį uostą geopolitinės padėties stiprinimo įrankiu, Lietuva pradėjo deklaruoti jūrinės

valstybės pretenzijas. Plačiau nenagrinėdami valstybės susidarymo minėtoje geografinėje ir geopolitinėje aplinkoje konteksto, bandysime pasigilinti į tarpukario Lietuvos jūrų laivyno problematiką. Remiantis istoriografija, publikuotais ir archyviniais šaltiniais, siekiame išnagrinėti jūrų prekybos laivyno(ų) įsteigimo aplinkybes. Tyrimo objektas – Lietuvos jūrų prekybos laivyno steigimosi procesas. Straipsnyje įvertinamos jūrų prekybos laivyno kūrimosi aktualijos XX a. 3 ir 4 dešimtmečiuose glaudžiai siejasi su Lietuvos Respublikos vidaus politika ir ūkio sandara, ekonominiais ir geopolitiniais kontaktais Europoje. Taip pat atskleidžiami privačių ir valstybės iniciatyvų sumanymai kurti laivyną, jų įgyvendinimas ir galimybės atstovauti Lietuvos ūkio interesams jūroje. Ekonominis stimulus turėti jūroje laivų, aptarnaujančių valstybės poreikius, dažnai neveikė dėl dvišalių valstybinių įsipareigojimų ir užsienio prekybos partnerių (Vokietijos ir Anglijos) protekcionistinės politikos. Laivininkystės raida stokojo ir jūrinės kultūros tradicijų. Chronologinių ribų atskaitos tašku yra pasirinkti 1921 metai, kai kovo mėn. 3 d. į Klaipėdą atplaukė pirmasis Lietuvos jūrinis prekybos laivas „Juratė“. 1936 metai yra siejami su jūrų laivininkystės kompanijos „Lietuvos Baltijos Lloydas“ įkūrimu (1936 m. lapkričio mėn. 21 d.), užbaigusiu tautinio jūrų prekybos laivyno steigimo procesą.

### Uostas ir laivynas Baltijos valstybėse

Kultūrų ir civilizacijų istorija priklausė nuo kontaktų su išoriniu pasauliu, o nuo seno efektyviausiai ryšiai 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. Daugelio su jūra turinčių ryšių tautų savimonėje įsitvirtino stiprus pasididžiavimo jūrine kultūra jausmas. Uosto ir jo infrastruktūros, naudingų jūrinių kontaktų vystymas yra skatintas ir pateisintas valstybės pajėgumo rodiklis [79, 119–121]. Ypatinę reikšmę jūrinės

politikos realizavimas XX a. pr. įgijo Pietryčių Baltijos jūros regiono šalims – Estijai, Latvijai, Lenkijai ir Lietuvai. Po Pirmojo pasaulinio karo susikūrusiems valstybėms prieinamumas prie Baltijos jūros teikė galimybę realizuoti ekonominį potencialą. Išėjimas prie jūros per uostą ir savas laivynas garantavo tiesioginį ryšį su prekybos partneriais, tad nepriklausomoje valstybėje jūrų uosto disponavimas buvo būtina egzistencijos sąlyga.

Vertinant Klaipėdos uosto reikšmę Lietuvai būtina pažymėti, kad uosto valdymas ir valstybinio kapitalo prekybos laivyno kūrimas nebuvo būtinos sąlygos, kad galėtų egzistuoti nepriklausoma tautinė jūrų laivininkystės tradicija. Tarpukaryje ši tradicija pradėjo kurtis net neturint jūrų uosto, o ir pats Klaipėdos uosto įgijimas dar negarantavo privataus ar valstybinio Lietuvos prekybos laivyno įsitvirtinimo jūrinėje prekyboje. Klaipėdos su aplinkinėmis žemėmis prisijungimo klausimas iškilo lietuvių tautinio nacionalizmo kontekste kaip būtinybė vienoje valstybėje sujungti tautą, tad paskata gauti jūrų uostą, kaip bazę tautiniam laivynui, nebuvo lemianti. Kita vertus, būtų buvusi per didelė klaida tarpukario Europoje atsakyti jūrų uostų, kurie teikė valstybės raidos perspektyvas: prekybos laisvę, šalies ūkio stiprinimą, naudingą ir lengvesnį ryšį su pasauliu [68, 45]. 1921 m. sienų nustatymo sutartimi su Latvija buvo įteisintas Lietuvos išėjimas prie Baltijos 19,5 km ilgio Palangos–Šventosios pajūrio ruože [76, 14–15]. Taip pat buvo pradėtas projektuoti iki 6 m gylio jūrų uostas Šventosios upės žiotyse, o 1922 m. buvo skirtos lėšos žvejų uostui įrengti. Tokios ankstyvos pastangos iliustruoja siekį panaudoti jūrą Lietuvos ūkio poreikiams.

Laivyno kūrimo Lietuvoje problemškumui nustatyti verta pažvelgti į jūreivystės vaidmenį kaimyninėse šalyse. Modernios latvių tautos jūrų laivininkystės tradicijų ištakos yra siejamos su Krištijano Valdemaro (1825–1891) vardu ir jo paskatinta žemdirbių įtraukimo į jūrinį verslą iniciatyva, dėl kurios rytinėje Baltijos jūros pakrantėje XIX a. II p. išsiplėtojo profesionalių latvių jūrininkų ir laivų statytojų kultūra [84, 45–47]. Prasidedant Pirmajam pasauliniam karui 1914 m. Rusijos imperijos Liflandijos kraštui priklausė 333 jūrų prekybos burlaiviai ir garlaiviai, o 1920 m. Latvija turėjo 45 laivus. Prasidėjus Antrajam pasauliniam karui, 1940 m. pradžioje, jų kiekis išaugo iki 103 [30, 16–17; 47, 36–38]. Nuo 1924 m. Latvijoje iš valstybės biudžeto kasmet laivynui buvo skiriama po 1 mln. latų, šalyje buvo sutarkyti laivininkystės rėmimo bei paskolų gavimo jūriniam verslui įstatymai. Nuo 1926 m. Estijoje buvo įsteigtas valstybės fondas, teikęs palankias paskolas laivininkystei [69, 187–188; 72, 113]. Klaipėdos uostą prijungus prie Lietuvos, Latvijos jūrų prekybos laivyną jau sudarė 55 laivai. 1935 m., pradėjus kurti Lietuvos valstybiniam laivynui, latviai turėjo 124 jūros laivus [64, 15]. Laivininkystės srityje Lietuvą akivaizdžiai pranoko jos artimiausia kaimynė, kurios ekonominis išsivystymo lygis buvo panašus.

Lietuvos Respublikos raidą sąlygojo aplinkybės, komplikavusios jos kaip savarankiško politinio subjekto veikimą. Geografinė vieta, nulėmusi šalies lavravimo tarp dviejų civilizacinių centrų (Rytai–Vakarai) kursą, ekonominiu

atžvilgiu atrodė žymiai patrauklesnė. Per lietuvių gyvenamas teritorijas nuo seno tarp minėtų erdvių ėjo patogūs kultūriniai ir ekonominiai mainams keliai. Klaipėdos uostas šioje prekių kryžkelėje buvo svarbus tranzitinis punktas. Lietuvos sudėtyje uostas įgijo tiesioginį priėjimą prie natūralaus *hinterlando*. Geopolitinės ir ekonominės nepriklausomybės lygis priklausė ir nuo Klaipėdos jūrų uosto galimybių panaudojimo.

### *Ekonominis laivyno steigimas: privatus ar valstybinis?*

Šimtmečius buvęs nuošalus Prūsijos valstybės Klaipėdos uostas tarpukariu buvo pradėtas orientuoti į valstybės, o ne aplinkinių teritorijų ūkinio potencialo aptarnavimą. Vystomas uostas traukė jūrų laivų savininkus. Kroviniai Lietuvos, kuri neturėjo savo laivyno, buvo gabenami į užjūrio šalį užsienio laivais, mokant didelius prekių gabenimo mokesčius (frachtas), kurie buvo didinti dirbtinai, naudojantis valstybės „prie jūros, bet be jūrų laivyno“ padėtimi [29, 5–6]. Prekybiniai ryšiai tarp Lietuvos ir užjūrio prekybos partnerių (Anglija, Olandija, Belgija ir kt.) be laivyno pilnavertiškai nesiplėtojo. 1923 metais visuomenėje pradėta svarstyti, kokia forma vertėtų kurti jūrų prekybos laivyną Lietuvoje.

Praėjus mėnesiui po Klaipėdos sukilimo spaudoje pasirodė raginimas steigti prekybos laivyną visuomenės ir valdžios pastangomis [39]. Pavyzdį Rusijos, kurioje prekybos laivynas atsirado iš visuomenės aukų ir valstybės lėšų, savo siūlymuose naudojo ir Lietuvos jūrininkų sąjunga (toliau – LJS). 1923 m. kovo 11 d. Kaune įkurta sąjunga išskėlė tikslus „<...> ugdyti tautos supratimą apie karą 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 išnaudoti“, kurie siejosi su ekonominės šalies padėties kėlimu [43, 44; 52]. Visuomeninis-valstybinis požiūris sulaukė kritikos. Tikinta, kad iš visuomeninių organizacijų surinktų aukų laivyno sukurti neįmanoma, abejota LJS paveikumu. Klaipėdoje kaip alternatyvą buvo siūloma vystyti pavienių verslininkų laivybą buriniais motorlaiviais arba kurti visuomenės pasitikėjimą turinčias valdomas stambesnes garlaivių bendroves. Lietuvos tranzitinei padėčiai išnaudoti pakrantės ir vandenynų laivininkystėje buvo siūlyta pritraukti privačias iniciatyvas [38, 9; 62, 11]. Būta bandymų kurti laivyną vietos verslininkų lėšomis, pasitelkiant į pagalbą užsienio kreditorius ar JAV gyvenančius lietuvius. Dinamiškesnės prigimties privatus sektorius pradėjo investuoti į jūrų laivininkystę. Kiek ši iniciatyva galėjo būti sėkminga? Lietuvoje, ypač po A. Smetonos perversmo ir pasaulinės ekonominės krizės, dominavo valstybės ekonominio reguliavimo tendencijos [83, 117–120]. Nuo 1930 m. laivyno klausimas sietas su tiesioginių monopolinių ūkio

organizacijų ir valstybės dalyvavimu, nors ekonomikos teorija laivų versle pripažino privataus kapitalo pranašumus. Prieškario ekonomisto K. Sruogos nuomone, privati iniciatyva Lietuvoje nebuvo pajėgi sukurti prekybinio jūrų laivyno be Vyriausybės globos [71, 920; 72, 111–112]. XX a. 4 dešimt. pradžioje įsitvirtino pozicija, kad laivynas yra valstybės garbės ir reprezentacijos reikalas. Augo skaičius bendrovių, kuriose didžiąją dalį akcijų valdė valstybė. Aukšto to meto valdininko J. Fledžinsko požiūriu, „<...> didelį žemės ūkio produktų eksporto organizacijos darbą tinkamai atlikti galėjo tik pati valstybė, bendradarbiaudama su visuomene“ [32, 99]. Valstybės politinė ir ūkio raida sąlygojo jos dalyvavimą steigiant laivyną. Laivyno privalumai buvo suvokiami ieškant prekių rinkų ir įtvirtinant valstybės geopolitinę padėtį, tačiau praktinių veiksmų atidėliojimą lėmė išorės faktoriai.

### *Laivininkystės politika Lietuvoje ir santykiai su pagrindiniais užsienio prekybos partneriais XX a. 3–4 dešimt.*

Valstybės ūkio struktūroje laivyno poreikis yra ekonominio gyvenimo rodiklis, apibūdinantis šalies užsienio prekybos pobūdį ir jos kryptis. Tarpukariu Vokietija ir Anglija tapo svarbiausiomis Lietuvos prekybos partnerėmis. Vokietija savo rankose laikė kontrolę pagrindinio Lietuvos sausumos prekybos kelio, kuriuo į abi puses XX a. 3-iaje dešimtmetyje ėjo didžiausi prekių kiekiai. Ir tai ne kartą demonstravo. Iki 1932 m. Klaipėdos uosto su žemynine Lietuva nejungė jokia geležinkelio linija. Didžioji dalis Lietuvos importo bei eksporto jūra buvo nukreipiama per kaimyninius uostus. 1929 m. vasarą, išgyvenant dvišalių santykių krizę, vokiečiai laikėsi pozicijos, kad „jei Lietuva nesilaikys tinkamos vokiečiams politikos Klaipėdos krašte, Vokietija nevykdys savo pažadų dėl Lietuvos žemės ūkio produktų importo“ [85, 393–394].

1924–1930 metais Vokietijoje atsidurdavo didžioji dalis išvežamų iš Lietuvos gyvų gyvulių ir žemės ūkio produktų. Eksportas į šią šalį siekė nuo 47 % iki 60 % bendrojo kiekio, o importas (pramonės žaliavos ir gaminiai) – nuo 49 % iki 56 % [56, VI]. Tuomet Lietuvos orientacija į glaudžius santykius su Vokietija pasižymėjo ekonominiu nuolaidžiavimu ir neleido svarstyti kitų galimų prekybos kryptių [77, 93–104]. Didžioji valstybė priverstė mažąją partnerę priimti tik sau palankias sąlygas uostų tarifų ir neapdirbtos medienos importo klausimais, nes kitu atveju nebūtų pasirašiusi prekybos sutartis. Šios pozicijos – vokiečių verslo padėties pagerinimas Lietuvoje ir Vokietijai naudinga vidaus laivininkystės tvarka – buvo įteisintos 1928 m. spalio 30 d. pasirašytoje prekybos ir laivininkystės sutartyje [78, 73–80]. Patenkinus vokiečių ekonomines ir politines ambicijas, dvišalė prekyba laikinai stabilizavosi iki politinių interesų susikirtimo Klaipėdos krašte.

Nuo 1931 m. Vokietijos dalis Lietuvos prekybos struktūroje pradėjo menkti: 1932 m. nukrito į antrąją vietą, o 1935 m. pasiekė mažiausią vertę (3,57 % eksporto ir 11,4 % importo), per penkerius metus nukrisdama nuo atitinkamai 59,9 % ir 48,5 % XX a. 3-iojo dešimt. pabaigoje [57, XIV–XV; 68, XII–XIII; 59, XII–XIII]. Nuo 4-ojo dešimt. pradžios pastovus ekonominių santykių su Vokietija nestabilumas vertė intensyviai ieškoti alternatyvų užsienio prekyboje ir skatino Lietuvos vyriausybę rimčiau susirūpinti jūrų prekybos laivyno kūrimu. Kol buvo palaikomi artimi prekybiniai santykiai su Vokietija, Lietuvos Vyriausybė rimtai nesvarstė savo prekybos jūrų laivyno idėjas.

Prekybinis kelias sausuma iki Vokietijos buvo kur kas paprastesnis, nes prekėms gabenti į Angliją laivai buvo būtinos transporto priemonės. 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, didėjęs prekybai su Anglija, augo Lietuvos jūrų uosto prekybos apimtys. 1932 m. Anglija išsiveržė į pirmą vietą Lietuvos eksporto (41,4 %) ir 1935 m. – importo (37,3 %) struktūroje, o 1936 m. ji užėmė 42,5 % bendrosios užsienio prekybos apyvartos [80, 98]. 1934 m. liepos mėn. 6 d., pasirašius Lietuvos ir Anglijos prekybos sutartį, sutikta su itin mažu (2,8 %) bekono eksporto kontingentu. 1937 metais į Angliją iš Lietuvos buvo išvežama 99 % viso eksportuojamo bekono, 68 % sviesto, apie 70 % apdirbtos medienos ir jos dirbinių, 36 % celiuliozės ir 53 % linų [60, 76–77]. Iš Anglijos Lietuva 1935–1937 m. laikotarpiu įsiveždavo akmens anglies, tekstilės žaliavų, silkų, cemento, trašų ir geležies dirbinių [60, 89]. Iki 1939 m. Klaipėdos krašto netekimo Anglija vyravo Lietuvos užsienio prekyboje, tačiau ne tokiais mastais, kaip Vokietija XX a. 3-iajame dešimtmetyje. Visos į Angliją gabenamos Lietuvos ir importuojamos angliškos prekės savo tikslą pasiekdavo jūrų laivais.

1919 m. dvi Škotijos ir Danijos jūrų laivininkystės kompanijos įkūrė garlaivių bendrovę „United Baltic Corporation“ („UBC“) su 1,25 mln. svarų sterlingų kapitalu, kuri savo laivais vykdė reguliarius prekybinius reisus iš Lenkijos ir Baltijos šalių į Londoną. Prekyboje su Lietuva „UBC“ specializavosi žemės ūkio produktų gabenimu į Angliją ir cemento, pramonės ir kitų pakuotų prekių plukdymu į Lietuvą. Bendrovės laivai palaikė jūrinį susisiekimą tarp Lietuvos ir Anglijos iki Antrojo pasaulinio karo pradžios [23; 62]. 1924 m. sausio 10 d., atidarius liniją Klaipėda–Londonas, Lietuvos atstovai pasidžiaugė, kad pagaliau atsirado galimybė žemės ūkio produktus eksportuoti iš Klaipėdos uosto [33]. Anglų laivininkystės kompanija pasiėmė užsitikrinti išimtinės teisės eksportuojant lietuviškus maisto produktus. 1932 m. pradžioje anglų bendrovė „European Shipping Company Ltd.“ pateikė pasiūlymą pagrindinei maisto produktų eksportuotojai akcinei bendrovei „Maistas“ pirkti du garlaivius-šaldytuvus (2000 NRT [87]) ir kurti bendrovę „Anglo-Lithuanian Shipping Company Ltd.“, registruotą Londone. Buvo sumanyta pasidalinti

akcijas tokia proporcija: 51 % anglams ir 49 % lietuviams. Susitarta, kad dar trejus metus laivai plaukios su Anglijos vėliava, kol laivai „Maistas“, „Pienocentras“ ir „Lietūkis“ išsipirks visas akcijas. Laivai „Maistas“ ir „Lietūkis“ nuo 1932 m. gegužės mėn. turėjo pradėti kursuoti tarp Klaipėdos ir Londono, o iš 72 laivų įgulos narių 48 turėjo būti lietuviai [17; 88]. Pasirašius preliminarų susitarimą, įsikišo Anglijos valdžios proteguojama bendrovė „United Baltic Corporation“, kuri pareiškė pretenzijas, kad valstybinio kapitalo remiama kompanija bando kurti laivyną, kuris galėtų išstumti ją iš jūrų prekybos tarp Anglijos ir Lietuvos [11; 12; 13]. Iškilus stabilių prekybos santykių su Anglija pavojui, bendrovės kūrimas žlugo. 1934 m. liepos mėn. 6 d. pasirašytoje Lietuvos ir Anglijos prekybos sutartyje pažymėta, kad Lietuva „nesiims jokių žygių, kurie galėtų neigiamai paveikti bet kokią Britų laivininkystės bendrovę, kol ji palaikys esančius frachtus ir patarnavimus“. Pasižadėta nesteigti jokios savo laivų linijos, kuri galėtų konkuruoti su „United Baltic Corporation“ [44, 202].

### „Lietuvos garlaivių bendrovė“ („Lietuvos laivininkystės bendrovė“) 1919–1926 metais

Patirties stoka jūreivystės ir laivininkystės srityse, kaip ir nestabili padėtis valstybėje, nesutrūkdė 1919 m. įsteigti „Lietuvos garlaivių bendrovę“ (šaltiniuose aptinkamas ir kitas šios kompanijos pavadinimas – „Lietuvos laivininkystės bendrovė-draugija“). 1919 m. vasario mėn. 1 d. Kaune devyniolika žymių visuomenės atstovų pasirašė „Lietuvos laivininkystės bendrovės“ (toliau „LLB“) sutartį. Joje 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). Kaip nurodo sutartis, bendrovė pasirūpina garlaivių įsigijimu, prieklaukų infrastruktūra ir prekių sandėliavimu [10, 71]. Valdybos (pirmininkas M. Yčas, vicepirmininkas S. Banaitis, išdininkas K. Račkauskas) ir dalininkų sąrašė aptinkame tokius žymius visuomenininkus, kaip J. Šliūpas, V. Gaigalaitis, J. Vokietaitis, V. Čarneckis, A. Alekna ir T. Šulcas [6, 12; 53]. Bendrovės dalininkus sudarė ir upinių garlaivių savininkai. Koncesijos tarp Lietuvos vyriausybės ir „LLB“ sutarties projekte bendrovei buvo pavestas ne tik laivininkystės palaikymas vidaus vandenyse, bet ir, „kiek tai galima bus palitikos žvilgsniu“, Baltijos jūroje [10, 72].

Pagalbos buvo sulaukta iš JAV lietuvių, kurie finansiskai rėmė laivininkystės bendrovės steigimą Lietuvoje. Amerikos lietuvius labiau domino jūros kaip ryšio tarp jų ir tėvynės panaudojimas. Jų bandymas per „Lietuvių prekybos bendrovę“ Bostone pirkti prekinis ir keleivinius laivus susisiekimui tarp Europos (Lietuvos) ir JAV nepavyko [48]. Viešuosiuose pranešimuose yra minimas tikslas išplėsti

„LLB“ veiklą jūrose ir vandenynuose. „Lietuvos laivininkystės bendrovė“, praėjus metams nuo jos įkūrimo, buvo performuota į akcinę bendrovę, todėl viešojoje erdvėje dažniau vartotas „Lietuvos garlaivių (akcinės) bendrovės“ (toliau „LGB“) pavadinimas. Bendrovės įstatuose (1920 m. pradžia) yra įvardijami tokie siekiniai, kaip *krovinių ir keleivių pervežimas iš „Lietuvos uostų“ į užsienio (ypač į JAV) uostus ir atgal, reguliaraus susisiekimio palaikymas su jūrų uostais, išsidėsčiusiais palei Atlanto vandenyną ir Didžiojoje Britanijoje* [6, 12]. 1920 m. balandžio mėn. „LGB“ jau eksploatavo keturis upinius garlaivius. Buvo nuspręsta siųsti į JAV reikalų vedėją kapitoną L. Stulpiną ir J. Šliūpą akcijų platinimo ir lėšų jūriniam laivams pirkti paieškos reikalui. JAV lietuviams buvo siūloma už 33 dol. įsigyti „LGB“ akcijų ir taip prisidėti prie Lietuvos prekybos laivyno kūrimo. Lietuvos naujienų agentūra „Elta“ savo pranešime „LGB“ vadina „amerikoniška-lietuviška“ garlaivių bendrove. Tame pačiame pranešime tvirtinama, kad „LGB“ stato 6 naujus prekybinius jūrų laivus ir planuoja įsigyti du keleivinius laimerius [51]. 1921 m. pavasarį buvo perduoti tik du nedideli motoriniai burlaiviai „Jūratė“ ir „Kastytis“, kurie užregistruoti Jurbarkė. Abu dvistiebiai laivai buvo statyti 1920 metais Kylyje laivų statykloje „F. Krupp Germaniawerft“ (Vokietija). Jie buvo 139 BRT [89] ir 98 NRT talpos, 30,2 m ilgio, 6,78 m pločio ir 2,22 m grimzlės bei turėjo 195 tonų krovinio keliamosios galios plieninius galiotus (galeasus) [81, 183 ir 196–198]. Kylyje buvo pastatyta ir trijų stiebų 34,2 m ilgio ir 290 t keliamosios galios škuna „Palanga“, kuri užsakovo nepasiekė [81, 145–146].

1921 m. kovo 4 d. į Klaipėdą įplaukusi „Jūratė“ buvo pirmasis uoste apsilankęs Lietuvos jūrų prekybos laivas. „Lietuvos garlaivių bendrovė“ uostamiesčio viešbutyje „Union“ atidarė savo biurą ir planavo papildomai pasistatyti 6 garlaivius, kuriuos įregistruotų Klaipėdoje. Kovo mėn. 11 d. Klaipėdoje pasirodė antrasis „LGB“ laivas „Kastytis“, atplaukęs tiesiai iš statyklos. Po pirmųjų apsilankymų Klaipėdos uoste Lietuvos laivai su druskos ir miltų kroviniu išplaukė į Latvijos uostus. Buvęs Rusijos imperijos laivyno karininkas Juozas Andžejauskas (1887–1938), perimdamas burlaivio „Jūratė“ vadovybę, tapo pirmuoju nepriklausomos Lietuvos laivyno kapitonu. Jis vadovavo „Jūratei“ 1923–1924 m. Rinkdamas laivo įgulą, pirmenybę teikė nepatyrusiems lietuviams jūreiviams. Po jo „Jūratei“, kaip ir „Kastyčiui“, vadovavo kitų tautybių kapitonai [45, 17]. Pirmaisiais metais „LGB“ jūrų laivai plaukiojo tarp Danijos, Švedijos ir Norvegijos uostų, į Klaipėdą užsukdavo retai, nes čia negaudavo krovinių. Po poros metų padėtis pasikeitė. 1923 m. „Lietuvos garlaivių bendrovės“ laivai su prekėmis į Klaipėdą užsukdavo kas savaitę. Kurį laiką „Jūratė“ kursavo tarp Talino ir Klaipėdos, „Kastytis“ – maršrutu Dancigas–Kopenhaga–Klaipėda. Nedidukai, be galingos pastovios varomosios jėgos burlaiviai negalėjo plukdyti didelių prekių kiekių, juolab kad savo struktūra nebuvo pritaikyti nuolatiniams tolimų atstumų reisams atviroje jūroje. Trūkstant lėšų, jie nebuvo apdrausti [45, 18]. Dėl savo ribotų dydžių ir galimybių motoriniai burlaiviai nesuteikė Lietuvai naudos, kurią

galėjo gauti šalis iš prekybos laivyno. 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, o jų plaukimo trukmė buvo sunkiai nuspėjama. 1925 m. pradžioje „Kastytis“ pakeliui su anglies kroviniu iš Bremeno į Västerviką (Švedija) užplaukė ant seklumos ir nuskendo. Apie 1926 metus „Jūratė“ dėl susikaupusių skolų buvo parduota į Olandiją. Nuo pat plaukiojimo pradžios jūriniai laivai atnešė nuostolių ir klampino „LGB“ į skolas, tad 1926 m. pavasarį „LGB“ konstatuota bendrovės veiklos jūr laivininkystėje pabaiga [5, 43]. Negaunant finansinės paramos iš Lietuvos Vyriausybės, planai pradėti jūrinę laivybą tarp Klaipėdos, Londono ar net Niujorko žlugo. Jūrininkų sąjungos atstovai apgailestavo dėl nepasisekusio „LGB“ bandymo kurti jūrų laivyną, o nesėkmės priežastis buvo nurodyta jūros reikalų profesionalumo stoka [40, 3]. Tarpukario spaudoje pabrėžiama, kad „LGB“ išgyventi jūroje trukdė pati Lietuvos valdžia. Bendrovė mokėjo didelių mokesčius, nes dalis jos įkūrėjų priklausė opoziciniams partijoms [36, 297]. Nebuvo užmezgti glaudesni valstybės ūkio ir jūrų uosto ryšiai. Nepaisant nesėkmės, „Jūratė“ ir „Kastytis“ buvo pirmieji Lietuvos jūrų laivai, o Jurbarkas tapo pirmuoju Lietuvos jūrų uostu.

### *Lietuvių bandymas Klaipėdoje: „Lietuvos laivynas“ 1923–1924 metais*

Klaipėdoje taip pat bandyta imtis praktinės veiklos steigiant prekybos jūrų laivyną. Klaipėdos „sukilimo“ vado, vėliau ėjusio aukštojo Lietuvos vyriausybės įgaliojimo pareigas Klaipėdos krašte, Jono Budrio (Polovinsko) iniciatyva buvo suburta vietos lietuvių politikų grupė ir numatyta įsteigti akcinę bendrovę, o Klaipėdos laivų statykloje užsakyti naujausius techninius reikalavimus atitinkantį jūrų laivą. Pagal paruoštą projektą 900 NRT talpos laivas turėjo būti pastatytas iki 1924 m. pavasario. 1923 m. liepos 14 d. įvyko steigiamasis akcinės bendrovės „Lietuvos laivynas“ susirinkimas, kuriame dalyvavo J. Budrys, M. Jankus, E. Simonaitis, E. Borchertas, J. Lėbartas, V. Šaulinskis, šauliai klaipėdiškiai J. Bruvelaitis ir A. Marcinkevičius. Lietuvoje ir tarp JAV lietuvių planuota platinti nominalios 100 litų vertės akcijas [35; 42]. Iš negausių duomenų apie bendrovės „Lietuvos laivynas“ egzistavimą yra žinoma, kad JAV lietuviai, kurie investavo, nieko nežinojo apie laivus ar firmos veiklą [29]. Klaipėdos krašto aktyvių visuomenininkų pastangos kurti prekybos laivyną be laivininkystės specialistų pagalbos patyrė nesėkmę dar neprasidėjus realiems darbams [36, 297; 66, 27]. Pastangos kurti jūrų laivininkystės bendrovę gali būti aiškinamos ne tiek domėjimusi Lietuvos prekyba, kiek bandymu sukurti lietuviškos atramą „vokiškame“ uostamiestyje ir pagrįsti geopolitinius manevrus.

### *„Lietgar“ – Lietuvos garlaivių ir prekybos akcinė bendrovė 1928– 1932 metais*

XX a. 3-jojo dešimtmečio pabaigoje, kai Lietuvos valstybinė prekybos politika vis dar priklausė nuo ryšių su Vokietija, išsiskyrė Teodoro Reingardo įkurta laivininkystės bendrovė. T. Reingardas (1883–1947), kilęs nuo Ukmergės, jūrų mokslus baigė St. Peterburge ir tarnavo Rusijos imperijos karo laivyne. Kaip ir kiti karininkai, grįžęs į Lietuvą po Pirmojo pasaulinio karo, 1922 m. jis įsijungė į kariuomenės gretas. Dalyvaudamas Lietuvos jūrininkų sąjungos darbe skelbė apie būtinybę turėti laivyną [90], o 1928 m. pradžioje jis inicijavo jungtinio lietuvių ir užsienio kapitalo akcinės bendrovės „Pirmasis Lietuvos komercinis laivynas“ steigimą. T. Reingardas prašė Lietuvos Vyriausybės suteikti išimtines teises pervežant valstybinius krovinius ir emigrantus, tačiau teigiamo atsakymo nesulaukė [22, 239–240]. 1928 m. balandžio mėn. 19 d. T. Reingardas parašė laivininkystės bendrovės įstatus, kuriuos pavyko įrengti kreditu įstaigų ir kooperatyvų inspekcijoje. Buvo planuota laivais palaikyti susisiekimą tarp Klaipėdos ir Anglijos, Belgijos, Olandijos bei Vokietijos uostų, o į laivų įgulas priimti lietuvius. Ministrų kabinetas nurodė Finansų ir Susisiekimo ministerijoms parengti tikslų bendrovės palaikymo projektą [18, 69]. Blogėjant Lietuvos santykiams su Vokietija, T. Reingardo siūlymai buvo svarstomi, tačiau vargu ar valstybė galėjo daryti didesnių nuolaidų užsienio kapitalo remiamai kompanijai (vokiečių ir prancūzų bankų atstovams buvo numatytos vietos valdyboje). Negavus raštinško valdžios sutikimo remti bendrovę kroviniais, užtruko lėšų paieška ir laivų pirkimo reikalai.

1928 m. rugsėjo mėn. 13 d. Kaune buvo įsteigta „Lietgar“ bendrovė, kurios valdybai priklausė ir buvęs Lietuvos kariuomenės vadas Silvestras Žukauskas. Laivus bendrovei perdavė vokiečių W. Schuchmannas, kuris pasiūlyo jį dalininku [31, 21]. 1929 m. sausio mėn. 18–19 d. atplaukę į Klaipėdos uostą laivai buvo pervardyti „Klaipėda“ ir „Palanga“. Jie nebuvo visiškai išpirkti, todėl kapitonas, vyresniaisiais šturmanais ir mechanikais pasiliko vokiečiai. „Lietgar“ įkūrėjas T. Reingardas 1929–1930 m. plaukiojo antruoju šturmanu garlaivyje „Palanga“. Laive „Klaipėda“ šturmanu plaukiojo Aleksandras Azguridis, vienas iš Lietuvos jūrininkų sąjungos aktyvistų. Vokiečių jūreivius, nepanorusius plaukiojimo su Lietuvos vėliava, pakeitė lietuviai [65, 116 ir 124–126]. Pirmuoju reisų „Palanga“ buvo išgabentas klaipėdiečių bendrovės „Sandėlis“ krovinys į Angliją. 1929 m. sausį išplaukę iš Klaipėdos uosto, „Klaipėda“ ir „Palanga“ tarp Šiaurės ir Vakarų Europos uostų gabeno medieną, anglis, celiuliozę ir javus, bet į Klaipėdą nebeįėjo. 1933 m. Klaipėdos vokiečių laikraštyje „Memeler Dampfboot“ laivai „Palanga“ ir „Klaipėda“ yra minimi kaip plaukiojantys su Lietuvos vėliava, bet po išplaukimo iš Klaipėdos taip ir nebeatplaukę į savo registracijos uostą. Nors „Lietgar“ Lietuvos jūrų laivininkystės istorijoje ir vadinta pirmąja lietuviška laivybos ir prekybos bendrove,

tačiau didesnės naudos šalies užsienio prekybos politikoje ir ekonominiame gyvenime nedavė ir virto dar viena užsienio laivininkystės kompanija. „Lietgar“ laivai neturėjo jokio ryšio su Lietuvos ūkiu. Užsienio verslininkų ir valstybinio kapitalo siekių nesuderinamumas bei valstybinių krovininių gabenimo nepatikėjimas sužlugdė T. Reigardo sumanymus. 1930 metais pasaulinės ekonominės krizės padariniai smogė laivininkystės verslui. Nuo 1931 m. vasaros pabaigos abu laivai tuščiai prastovėjo Vokietijos uostuose. 1932 m. „Lietgar“ bendrovė buvo likviduota, kadangi neįstengė sumokėti uosto mokesčių ir draudimo už laivų stovėjimą.

### *Klaipėdos prekybos, ekspedicijos ir laivininkystės bendrovė „Sandėlis“*

AB „Sandėlis“ buvo viena iš pajėgiausių Klaipėdos krašto lietuvių ūkio struktūrų, kuri vienintelė įsitvirtino uosto versle. 1922 m. įkurtos kompanijos didžiąją akcijų dalį valdė ir direktoriaus pareigas ėjo klaipėdiškis Martynas Reišys [55, 69–70]. „Sandėlis“, įsiliejęs į uosto krovos ir prekių srautus reguliuojančių firmų gretas, konkuravo dėl paslaugų tiekimo jūrų laivams su vokiečių bendrovėmis. Marių pakrantėje bendrovė turėjo didelio tūrio sandėlius ir aptarnavo garlaivių susisiekimo linijas su Anglija, Vokietija, Prancūzija, Švedija, Danija, Olandija, Latvija ir Gdansku. Lietuvai prisijungus Klaipėdos uostą ir pradėjus vykdyti integracinę politiką, „Sandėlis“ siūlė prisidėti prie savarankiškos jūrų laivininkystės plėtojimo. 1927 m. išleista memorandume M. Reišys ir Lietuvos jūros draugijos Klaipėdoje atstovas Vladas Pryšmantas įtikinėjo prekybos laivyno būtinybę Lietuvos ekonominiam gyvenimui ir užsienio prekybai, ragino patikėti laivyno kūrimo darbą jau egzistuojančiai laivininkystės ir ekspedicijos bendrovei „Sandėlis“ [66, 5]. Bandydami pasinaudoti pasikeitusia politine situacija 1927 metais Lietuvoje, jie įrodinėjo, kad valstybės palaikomas laivynas padės surasti naujų rinkų žemės ūkio produktams ir prisidės prie prekybos reorganizavimo. Kaip rodo programa, 1927–1931 m. planuota įsigyti 14 jūros laivų už beveik 9 mln. litų [66, 20–22 ir 28–29]. Siūlymai atitiko šalies ekonominio savarankiškumo stiprinimo politiką, tačiau Vyriausybės bendradarbiavimas su privačiu, nors ir lietuvišku, kapitalu nesusiklostė. 1928 m. pradžioje įvyko Lietuvos žemės ūkio rūmų organizuotas pasitarimas dėl jūrų laivo su šaldytuvais, skirtu eksportuoti maisto produktus, poreikio valstybės ūkiui. Tuomet „Sandėlio“ vadovui M. Rešiui, kaip artimam laivininkystės verslui, buvo pavesta pasirūpinti laivo pirkimu. 1928 m. pavasarį „Sandėlis“ įsigijo garlaivį „Lydis“ (352 BRT) jūrų prekybos linijai Klaipėda–Štetinas–Dancigas–Klaipėda. Laivo remontas ir skolų išpirkimas pareikalavo daug pinigų, tačiau valstybė paskolos „Sandėliui“ neskyrė. Kapitonas R. Fuhrmannas, kuris buvo paliktas eiti pareigas kaip dalininkas, su laivu pabėgo iš Klaipėdos uosto. „Lydi“

sulaikė Vokietijoje ir, nepaisant bendrovės „Sandėlis“ protestų, laivas buvo parduotas iš varžytinių [86, 673]. Diskusijos suteikė pagrindą įgyvendinti M. Reišio vizijas, tačiau ir naujoji Vyriausybė pademonstravo abejingumą jūrų laivininkystės projektams. Po kelerių metų valstybės pozicija pasikeitė. Geriausia 1911 „Sandėlio“ veiklos metais M. Reišys buvo skatinamas parduoti kompaniją Lietuvos ūkio monopoliams „Maistas“, „Pienocentras“ ir „Lietūkis“, tačiau pastarasis kategoriškai nesutiko.

Bendrovė pakartotinai ėmėsi laivininkystės. Jos laivai krovininių gaudavo ir iš Lietuvos ūkinių organizacijų, tačiau dažniau plaukiojo tarp užsienio uostų ir aptarnavo kitų šalių ūkius. Gavęs valstybės paramą, „Sandėlis“ galėjo tapti tautinio jūrų laivyno pagrindu. Verta atkreipti dėmesį ir į vyriausybės lietuviškumo įtvirtinimo politiką Klaipėdos krašte. Administracinėje, socialinėje ir ekonominėse sferose buvo proteguojami „didlietuviai“ (atsikraustę naujakuriai iš kitų Lietuvos vietų), menamai patikimesni už „mažlietuvius“ (senuosius krašto gyventojus). Dėl tokių vidaus politikos subtilybių klaipėdiško bendrovė „Sandėlis“ buvo diskriminuojama valstybinių ūkinių struktūrų atžvilgiu.

### *Valstybės iniciatyvos 1930–1934 metais*

1928 m. ir 1934 m. prekybos sutartys su Vokietija ir Anglija, kaip ir susitarimai su kitomis jūrinėmis valstybėmis, įtvirtino abipusiško palankumo principus laivininkystėje ir uostų eksploatacijoje. Šie susitarimai labiau panašėjo į Lietuvos pasižadėjimus pagerinti užsienio laivininkystės bendrovių veiklos sąlygas Klaipėdos uoste. 1936 m. ekonomistas A. Lukaševičius nagrinėjo laivyno perspektyvas ir tikino, kad vyraujančioje užsienio prekybos aplinkoje tik naudojant tautinę monopolinę frachtų valdymo sistemą buvo galima „išugdyti“ prekybinį laivyną ir užtikrinti tą jūros krovininių dalį, kuri ėjo iš Lietuvos ir į ją. Buvo įvardyti tokie privalumai: sumažėjimas frachtų dydžio, kuris 1934 m. sudarė ~15 mln. litų; Lietuvos transporto tinklo pratęsimas už teritorinių ribų; užsienio prekybos plėtimas ir stiprinimas remiantis principu „Trade follows flag“ („Prekyba seka paskui vėliavą“) [61, 97–116].

Lietuvos jūrininkų sąjunga (LJS), užsienio prekybos kryptiškai XX a. 4-ame dešimtyje, sukant link Anglijos krantų, įžvelgė ūkinį ir politinį valstybinio laivyno potencialą. Jos manymu, reikėjo sukurti 50 laivų prekybos laivyną šalies prekybai jūra aptarnauti. Per Klaipėdos uostą ėjo 2/3 prekių. Kartu buvo pastebėta politinė dominavimas [92] Klaipėdos uoste. LJS pažymėjo: „Štai tie trys darbai, – bendrovė, mokykla su laivu ir jūrinė įstaiga, – kaip tik ir sudaro Lietuvos tautinio laivyno organizavimo pradžią.“ [9, 5–7 ir 12]. Laivynas – ne vien ekonominės svarbos dalykas, bet teikiantis ir politinį prestižą, saugumą ir geopolitinį

tvirtumą. Jūrininkų sąjūdis 4-ojo dešimt. pradžioje sulaukė valstybės palaikymo. Monopolinės importo/eksporto organizacijos „Maistas“, „Pienocentras“ ir „Lietūkis“ pasiekė pakankamą ekonominės centralizacijos lygį, kad galėtų investuoti į prekybos laivyno kūrimą, kartu toliau integruojant Klaipėdos jūrų uostą į Lietuvos ūkio struktūrą.

1930 m. vasario mėn. 27 d. pirmame organizacinio komiteto Prekybiniam laivynui steigti pasitarime patvirtinta Lietuvos Susisiekimo ir Finansų ministerijų pozicija paremti prekybos laivyno steigimą. Valstybinio laivyno formavimo gaires turėjo parengti „Lietūkio“ atstovas P. Dagys (šalies eksporto pervežimas laivais), „Sandėlio“ atstovas M. Reišys (importo galimybės laivynui), „Pienocentro“ direktorius ir komiteto pirmininkas J. Glemža (laivyno finansavimas ir organizavimas) ir Lietuvos jūrininkų sąjunga (laivų techniniai reikalavimai ir eksploatacija) [67, 91]. Birželio mėn. 4 d. posėdyje buvo kalbėta apie Lietuvos eksportą per Klaipėdos uostą. Nuspręsta didinti žemės ūkio produktų ir per kitus uostus anksčiau ėjusių krovinių išgabėtimą. Kol neįsistatys atskira laivininkystės kompanija, prekybos laivyno iniciatyvą buvo siūlyta patikėti akcinei bendrovei „Maistas“ [27, 193–194]. 1930 m. lapkričio 13 d. įvyksiuose susirinkime aptarta, kokios prekės turėjo būti transportuojamos Lietuvos laivais. Vien sviestui ir bekonui gabenti reikėjo dviejų laivų. Kita prie eksportuojamųjų priskirta produkcija tapo grūdai ir kiaušiniai. Siūlyta organizuoti bendrovę, turinčią 51 % valstybės akcijų [46]. 1930–1932 m. Klaipėdos uoste buvo realizuojamas brangiausias infrastruktūros projektas tarpukariu – 9 mln. litų vertės Žiemos uosto baseino statyba. 1932 m. atidaryta Telšių–Kretingos geležinkelio linija sujungė jūrų uostą su Lietuvos *hinterlandu* – transporto koridoriumi. Valstybė atsigrėžė į jūrą, tikėdamasi rasti laisvesnę ekonominio veikimo erdvę.

1931–1933 m. prekybos laivyno kūrimo klausimu rūpinosi Ekonominio studijų draugija, įpareigojusi Tautinį laivyno komitetą imtis praktinio laivyno steigimo darbo. Vyriausybei buvo priminta ir jūrininkų ruošimo svarba. Komitete svarstyti laivų pirkimo pasiūlymai iš užsienio [93]. 1932 m. galutinai nuspręsta laivyno kūrimą patikėti bendrovei „Maistas“ [75, 114], tačiau ekonominės krizės padariniai ir Anglijos kišimasis į Lietuvos prekybinės laivybės reikalus sutrukdė komitetui išplėsti veiklą.

Diplomatinėms Lietuvos atstovybėms užsienyje buvo duotos instrukcijos padirbėti laivų įsigijimo klausimu. Rimčiau vertintini pasiuntinių Švedijoje ir Italijoje darbo šiuo klausimu rezultatai. 1932 vasario 20 d. gautas atstovo Švedijoje J. Savicko raštas, kuriame siūlyta be darbo stovinčius laivus įsigyti palankiomis sąlygomis [21, 80–81; 1, 72–74]. Per Lietuvos pasiuntinybės Italijoje valdžios organus 1934 m. rudenį pasiekė ir iki 1935 m. pavasario buvo svarstomas pasiūlymas statyti naujus prekybos laivus vietos statyklose mainais už maisto produktus. Pasitarusi su Jūrininkų sąjungos Klaipėdoje nariais, Susisiekimo ministerija linko pirkti pigesnius naudotus laivus. Kartu tvirtinta, kad tai minėtų ekonominių bendrovių rūpestis [14; 15, 61; 25, 57].

## Akcinė bendrovė „Maistas“ ir Lietuvos jūrų prekybos laivyno vystymas

Išaugintos žemės ūkio produkcijos eksportas į Vakarų Europą buvo svarbus Lietuvos pajamų šaltinis. Akcinė bendrovė „Maistas“ jautriausiai reagavo į prekių santykių pokyčius. XX a. 4-ojo dešimt. pradžioje vykusiuose pasitarimuose „Maistui“ buvo skiriamas jūrų laivyną kuriančios organizacijos vaidmuo. Supirkinėjusi iš gyventojų gyvulius ir paukščius apdorojimui, realizavimui ir eksportavimui, ši bendrovė Klaipėdos uoste turėjo skerdyklą ir šaldytuvus. Iš jų prekės buvo kraunamos tiesiai į laivus. 1930 m., „Maistą“ perėmus į valstybės nuosavybę, iš „Lietuvos eksporto“ buvo įsigytas bekonno fabrikas ir sviesto eksporto šaldytuvai Klaipėdoje. Daugiausia „Maistas“ supirkdavo bekoninių kiaulių ir paukščių, kurie buvo parduodami gyvi, skersti arba iš jų gaminami mėsos produktai [34, 170–172]. Pati bendrovė buvo suinteresuota geromis prekių išvežimo į užsienio rinkas sąlygomis.

Anglų laivininkystės kompanija „United Baltic Corporation“ („UBC“), nuosavais laivais aptarnavusi Lietuvos–Anglijos prekinis mainus, priešinosi lietuvių ketinimams. Lietuvos vyriausybei pradėjus analizuoti įsitvirtinimo galimybes jūrų laivininkystėje, „UBC“ suskubo užsitikrinti, kad nebūtų pažeisti jos interesai. 1931 m. savo prekes jūra eksportuojančioms kompanijoms buvo pasiūlyta sudaryti metines gaminių transporto sutartis, suteikiančias prekių tarifų nuolaidas. Lietuvos Vyriausybė ūkio monopolijoms patarė kurį laiką susilaikyti nuo laivų pirkimo ir numatytas nuolaidas panaudoti fondui sudaryti. Refrakcijų (kompensacija už atsisakymą nuo laivų pirkimo) pagrindu sukurto fondo lėšos buvo numatytos laivininkystės kompanijoms įsteigti. Tokiu būdu 1931–1936 metais „Pienocentras“ sukaupe 349 000 Lt refrakcijų [20, 323–324]. „Maistas“ gautus pinigus iš nuolaidų už frachtus [49, 128; 16, 65] norėjo panaudoti dar 1932 m., tačiau „UBC“ spaudimas privertė atsitraukti. Maisto produktus į Angliją eksportuojančiai „Maisto“ bendrovei Anglijos laivininkystės politika buvo pagrindinė kliūtis vystyti verslą. Lietuvos jūrininkų sąjungos memorandumu buvo raginama kurti prekybos laivyną miško medžiagą ir akmens anglį (tai buvo mažiau pelningos prekės, kurių anglų laivai neplukdė) gabenančių laivų pagrindu ir tokiu būdu išvengti Anglijos prekybinių interesų pažeidimo [9, 6–8]. Siūlomas laivyno kūrimo variantas „Maistui“ netiko dėl eksporto, kurį bendrovė siekė plukdyti savais laivais, pobūdžio. Buvo ieškoma galimybių įsigyti ir laivų-šaldytuvų. Žemės ūkio produktų eksporto interesai buvo pagrindinė jūrininkų laivų pirkimo paskata. 1934 m. prekybos sutartis su Anglija pristabdė laivyno idėjos įgyvendinimą. Visuomenės pritarimas steigti jūrų laivyną buvo jaučiamas, tačiau atsirado nemažai manančių, kad „Lietuva nenori ir negali jūrose

konkuruoti su Anglijos laivais“ [2, 2]. Vadovaudamiesi protekcionistinės ekonomikos principais anglai neketino leisti lietuviams įsivirtinti transportuojant prekes tarp Lietuvos ir Anglijos, taip pat ir dvišalėje jūrų laivininkystės rinkoje.

1935–1936 metais „Maistas“ nusipirko tris laivus-šaldytuvus Lietuvos žemės ūkio produktams plukdyti iš Klaipėdos į Antverpeno ir Roterdamo uostus. Buvo vengta anglų jūrinių interesų pažeidimo ir ekonominės-politinės sausumos kelio per Vokietiją blokados. 1935 m. vasarą „Maistas“, padedant Lietuvos generaliniam konsului Norvegijoje Gustavui Ringui iš kompanijos „A/S Kjølleskibene“, išsinuomavo du nedidelius (205 NRT talpos) vienodo tipo garlaivius „Rimfrost“ ir „Barfrost“, statytus 1920 m. Škotijoje, kurie anksčiau plaukiojo Arkties vandenyne ir iš Grenlandijos gabeno banginių mėsą bei plukdė bekoną į Anglijos uostus [7, 227 ir 235]. Rugsėjo mėn. 7 d. konsulas pasirašė „Maisto“ vardu kontraktą dėl laivų pirkimo iš norvegų kompanijos [8, 87]. „Rimfrost“ pirmuoju šturmanu paskirtas Bronius Krikštopaitis, „Barfrost“ pirmuoju šturmanu – Feliksas Marcinkus [42, 62–66]. Kapitonas B. Krikštopaitis savo atsiminimuose mini, kad pirmosios išnuomoto „Barfrost“ kelionės su maisto produktais (bekonas, sviestas, sūris, kiaušiniai ir paukštiena) buvo į rytinės Anglijos uostą Halą (Hull) [42, 67]. Vėliau nusistovėjo „Rimfrost“ ir „Barfrost“ reisai kas dvi savaites į Belgijos (Antverpenas) ir Olandijos (Roterdamas) jūrų uostus. Pagal susitarimą ir draudimo sąlygas laivų pavadinimai, didžioji dalis įgulos ir vėliava pusę metų negalėjo keistis. Pradiniai reisai į Angliją turėjo sukelti anglų nepasitenkinimą [94], bet juos galėjo užmaskuoti Norvegijos vėliava, tad galbūt laivų perregistravimo procesas iki 1936 m. rudens buvo specialiai vilkinamas.

Pirmuoju tikru Lietuvos jūrų laivu derėtų vadinti 1935 m. gruodžio 16 d. Vokietijoje bendrovės „Maistas“ įsigytą garlaivį „Coldair“ [17]. Prieš dvidešimtmetį Švedijoje statyto 347 NRT talpos laivo pavadinimas 1936 m. sausį buvo pakeistas į „Maistas“ [3, 49]. Hamburgo uoste laivas buvo pervadintas ir ant laivo bortų atsirado užrašai „Maistas“ ir „Klaipėda“. Su laivo pirkimu susijusius reikalus tvarkė „Lietuvos eksporto“ ir „Maisto“ fabriko Klaipėdoje direktorius Vladas Grudzinskas. 1936 sausio 29 d. „Maistas“ įplaukė į Klaipėdos uostą. Kapitonu buvo paskirtas B. Krikštopaitis, kuris įgulą surinko iš lietuvių ir latvių jūreivių (pirmuoju šturmanu paskirtas K. Daugėla, antruoju šturmanu – A. Šimkus) [42, 69–70]. Lietuviškų maisto produktų eksporto laivynui įsivirtinus Baltijos ir Šiaurės jūrose, pasigirdo raginimai įsigyti didesnių laivų miško medžiagos eksportui ir anglies, cemento, kokso ar kt. prekių importui [28]. „Maisto“ bendrovės ir jos personalo pagrindu susiformavo bazė kurti specializuotai ir sujungiančiai didesnes valstybės ūkio pajėgas jūrų laivininkystės kompanijai.

## „Lietuvos Baltijos Lloydas“ – valstybinė jūrų laivininkystės kompanija

1936 metais, ryškėjant prekybos laivyno kontūrams, „Maisto“ ir „Pienocentro“ valdybų pirmininkai J. Tallat-Kelpša ir J. Glemža buvo paskirti atsakingi už laivininkystės bendrovės įstatų paruošimą. Galutiniam projekte buvo numatyta įkurti 2 mln. litų akcinio kapitalo bendrovę „Lietuvos Baltijos Lloydas“ (toliau „LBL“). Lietuvos Respublikos finansų ministerijoje įstatai patvirtinti 1936 spalio mėn. 15 dieną [70, 119]. 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“ [4, 320]. Pagrindiniais steigimo motyvais tapo savarankiško prekių gabenimo užsitikrinimas, prekybos išlaidų mažinimas ir valstybės reprezentacija užsienio rinkose. Bendrovės dalininkai buvo paskirstyti taip: „Maistas“ savo laivais įneša 700 tūkst. Lt ir dar prideda 300 tūkst. Lt, „Pienocentras“ – 600 tūkst. Lt iš refrakcijų, „Lietūkis“ – 100 tūkst. litų. Likę 300 tūkst. Lt turėjo būti pasidalinti tarp ūkinių organizacijų ir Finansų ministerijos ar suinteresuotų juridinių bei fizinių asmenų [4, 321–322]. Tokiu būdu dėl galimų tarptautinių santykių komplikacijų maskuotas valstybės kapitalo dalyvavimas kuriant bendrovę. Vyriausybė, pabrėždama neigiamą frachtų įtaką Lietuvos ekonomikai, Finansų ministerijai pavedė įsteigti jūrų laivininkystės bendrovę su minėtu kapitalu [19]. 1936 m. lapkričio mėn. 21 d. Kaune, Žemės ūkio rūmuose, įvyko steigiamasis „LBL“ akcinių susirinkimas. Valdybos pirmininku buvo išrinktas transporto inžinierius Viktoras Rėklaitis, vicepirmininku – J. Tallat-Kelpša, nariais – J. Glemža ir V. Grudzinskas, sekretoriumi – D. Cesevičius. Papildomai į valdybą paskirti S. Rusteika, „Lietūkio“ atstovas V. Meilus ir Finansų ministerijos atstovas A. Danta, o vykančiuoju direktoriumi buvo paskirtas J. Sližys [70, 119; 38].

Ankstyvajame valstybinio Lietuvos jūrų laivyno kūrimosi etape atsiskleidė valstybės bandymas suaktyvinti savo vaidmenį tarptautinėje prekyboje ir konkrečiai prekyboje su Anglija, į kurią buvo plukdoma vertingiausia eksporto prekių dalis (žemės ūkio produktai). Šį tikslą siekiant realizuoti palaipsniui nuo 1931 metų kurtas „Lietuvos Baltijos Lloydas“ paveldėjo ne tik „Maisto“ jūrinius laivus, bet ir teisinėmis kliūtimis apribotą priėjimą prie pelningiausių Lietuvos prekybos laivynui tarptautinių rinkų. Vėlesni, 1937–1939 metų laikotarpio, garlaivių („Šiauliai“, „Marrijampolė“, „Kaunas“, „Panevėžys“ ir „Trakai“) įsigijimai buvo susiję su alternatyvaus pelno ieškojimais, gabenant įvairesnių grupių krovinius.

## Išvados

1. Tarpukario Lietuvai teko derintis prie tokių ekonominių sąlygų, kurias veikė politiniai santykiai su užsienio prekybos partneriais. Po 1926 m. autoritarinio perversmo Lietuvoje įsigalėjo valstybiniai ekonomikos reguliavimo ir centralizavimo principai, o ūkinio ir ekonominio šalies organizmo kontrolė pasireiškė ir realizuojant ūkinį potencialą tarptautinėje rinkoje. Užsienio prekybos erdvėje jūrų laivai – prekių transportavimo priemonės – teikė ne tik ekonominę naudą, bet ir stiprino šalies politinio savarankiškumo pozicijas. Monopolinės „Maisto“, „Pienocentro“ ir „Lietūkio“ bendrovės įgyvendino valstybės užsienio prekybos prioritetus. Pagrindiniai Lietuvos užsienio prekybos partneriai buvo Vokietija ir Anglija, kurie lėmė Lietuvos Respublikos prekybos charakterį. Vokietijos „opcija“ XX a. 3-iaje dešimtmetyje kliudė savarankiško prekybos laivyno įkūrimui dėl prekių judėjimo sausuma dominavimo, geopolitinių-tautinių neramumų Klaipėdos krašte ir laivininkystei bei jūrų uostui vystyti nepalankių dvišalių prekybos sutarčių. Anglijos „opcija“ XX a. 4-ame dešimtmetyje sudarė kokybiškai naujas sąlygas laivyną steigti. Lietuva 1930–1939 metais ieškojo „politiškai“ laisvesnių ūkio produktų realizacijos galimybių. Žemės ūkio produktų (bekono, sviesto ir kiaušinių) eksporto nukreipimas per Klaipėdos uostą į Britaniją skatino ieškoti palankesnių jų išgabavimo sąlygų.

2. XX a. 3-iaje dešimtmetyje Lietuvoje aktyvų verslininkų, jūrininkų profesionalų ir kai kurių politikų iniciatyvų pavidalu pasireiškė privataus kapitalo jūrų laivininkystės steigimo idėjos ir praktiniai bandymai. Dalis jų neliko tik popieriuje, bet ir buvo įgyvendinti atplaukus į Klaipėdą pirmiesiems jūrų laivams su trispalve vėliava. Deja, „Lietuvos garlaivių bendrovės“ (motoriniai burlaiviai „Jūratė“ ir „Kastytis“) ir T. Reingardo „Lietgar“ (garlaiviai „Klaipėda“ ir „Palanga“) mėginimai kurti jūrų prekybos laivyną, sulaukę simbolinės, bet ne finansinės paramos iš Lietuvos Vyriausybės, buvo trumpalaikiai. Lietuvos valdžia demonstravo nepasiruošimą bendradarbiauti su privačiu kapitalu kuriant tautinį laivyną. Be valstybinių krovinių ir dotacijų, privatus jūrų prekybos laivynas negalėjo išsilaikyti ir sėkmingai konkuruoti jūrinių pervežimų srityje. Klaipėdiečių bendrovė „Sandėlis“, Klaipėdos uoste vykdžiusi prekių ekspedicijos ir laivų aptarnavimo veiklą, tarpukario laikotarpiu tapo vieninteliu sėkmingos privačios veiklos jūrų laivininkystėje pavyzdžiu.

3. Nuo 1930 m. vykę Lietuvos Respublikos ministerijų ir ūkinių bendrovių pasitarimai užfiksavo praktinius laivyno steigimo projektus valstybės institucijų mastu. Pagrindinei maisto produktų iš Lietuvos eksportuotojai bendrovei „Maistas“ buvo patikėtas laivyno organizatoriaus vaidmuo. 1930–1935 metais „Maistui“ nepavyko savais prekybos laivais patekti į jūrų transporto rinką tarp Lietuvos ir Anglijos. Užsienio prekybos kryptis į Angliją teikė daug galimybių, tačiau jų neleido išnaudoti valdžios pasyvumas ir protekcionistinė Anglijos užsienio prekybos politika. Lietuvos jūrų prekybos laivynas sėkmingai vykdė

veiklą tik trečioje rinkoje. 1935–1936 metais „Maisto“ garlaiviai plukdė Lietuvos žemės ūkio produkciją į Belgiją ir Olandiją – antraeiles šių gaminių eksporto uostų rinkas. Anglijos laivininkystės konkurencija pusę dešimtmečio (nuo 1931 iki 1936 metų) ribojo Lietuvos jūrų laivyno raidą, tačiau anglų jūrų verslininkų mokėtos kompensacijos (refrakcijos) padėjo 1936 m. lapkričio mėn. 21 d. įkurti „Lietuvos Baltijos Lloydą“ ir plėsti jo veiklą ekonomiškai neutraliuose vandenyse. Tarpukario Lietuvoje tik valstybės iniciatyva atsirado jūriniai laivai, tiesiogiai aptarnaujantys šalies ūkį, ir buvo įkurta stabili laivininkystės kompanija. Lietuvos Respublika, žengdama pirmuosius žingsnius jūrinėje kultūroje, susidūrė su didžiųjų valstybių jūrinio verslo interesais, prie kurių ji turėjo taikytis.

## Šaltiniai ir literatūra

- 1932 02 20 Lietuvos pasiuntinybės Stokholme raštas AB-ei „Maistas“. LCVA, f. 874, ap. 2, b. 12, l. 72–74.
- 1935 03 02 raštas Klaipėdos uosto direkcijos pirminkui. LCVA, f. 386, ap. 1, b. 802, l. 2–5.
- AB „Maistas“ valdybos nutarimų protokolai Nr. 62 (1935 12 19). LCVA, f. 874, ap. 2, b. 62, l. 48–50.
- Finansų ministro kreipimasis į Ministerijų kabinetą Laivininkystės akc. b-vės. „Lietuvos Baltijos Loidas“ steigimo ir jos finansavimo reikalai. 1936 10 15. LCVA, f. 923, ap. 1, b. 914 (II t.), l. 319–322.
- Lietuvos Garlaivių Akcinės Bendrovės visuotinio akcininkų susirinkimo 1926 05 04 protokolai. LCVA, f. 387, ap. 4a, b. 5361, l. 43–45.
- Lietuvos garlaivių bendrovės įstatai. LCVA, f. 387, ap. 4a, b. 5361, l. 12–32.
- Lietuvos generalinio konsulo Norvegijoje raštas AB-ei „Maistas“. 1935 07 20. LCVA, f. 874, ap. 2, b. 60, l. 227–235.
- Lietuvos generalinio konsulo Norvegijoje raštas AB-ei „Maistas“. 1935 09 07. LCVA, f. 874, ap. 2, b. 60, l. 85–90.
- Lietuvos jūrininkų sąjungos memorandumas (Tautinio laivyno reikalai). LCVA, f. 386, ap. 1, b. 913, l. 3–13.
- Lietuvos laivininkystės bendrovės sutartis. LCVA, f. 386, ap. 1, b. 3, l. 71–72.
- Lietuvos generalinio konsulo Anglijoje V. Gylio raštas AB „Maistas“ direktoriui J. Lapėnui 1932 04 21. LCVA, f. 874, ap. 2, b. 12, l. 30–32.
- 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. LCVA, f. 874, ap. 2, b. 12, l. 23–24.
- Lietuvos pasiuntinybės Italijoje raštas UR ministerijos ekonominiam departamentui. 1934 09 03. LCVA, f. 386, ap. 1, b. 802, l. 63–64.

15. LJS Klaipėdoje raštas Klaipėdos uosto direkcijos pirmininkui. 1934 11 16. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 802, l. 61.
16. „Maisto“ atstovo Londone K. Gineičio pranešimas direktoriui J. Lapėnui. *LCVA*, f. 874, ap. 2, b. 13, l. 65–67.
17. Memorandum of agreement between *Maistas Limited* and *The European Shipping Company limited*. *LCVA*, f. 874, ap. 2, b. 12, l. 2–5.
18. Ministrų kabineto posėdžio protokolas 1928 09 03. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 589, l. 69–72.
19. Ministrų kabineto posėdžio protokolas (Laivininkystės bendrovės steigimo klausimas). 1936 10 17. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 907, l. 136–137.
20. „Pienocentro“ direktoriaus J. Glemžos raštas Ministrui pirmininkui 1936 10 13. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 914 (II t.), l. 323–325.
21. Švedų prekybos laivynas ir mūsų eksportas. *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 802, l. 80–83.
22. T. Reingardo ir S. Liutkaus raštas Susisiekimo ministrui 1928 01 31. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 589, l. 238–240.
23. „United Baltic Corporation“ akcininkų sąrašas 1931 08 31. *LCVA*, f. 874, ap. 2, b. 12, l. 33.
24. Į Klaipėdos uostą 1935 m. įplaukusių ir išplaukusių laivų aptarnavimas. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 890, l. 5.
25. SM kanceliarijos viršininko J. Treinio raštas UR ministerijai. 1935 03 06. *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 890, l. 57.
26. Amerikos lietuvių biznio bendrovės. *Klaipėdos žinios*, 1924, balandžio 8, nr. 57, p. 3.
27. Antrasis Lietuvos tautiniam prekybos laivynui steigti pasitarimas. *Tautos ūkis*, 1930, nr. 6, p. 193–194.
28. DAGYS, Stasys. Stiprėsime jūroj, kurdami tautinį laivyną. *Jūra*, 1936, nr. 6, p. 3.
29. DAUGIRDAS, Adomas. Kiek sumokame užsienio laivams už jūrų transportus. *Jūra*, 1936, nr. 11–12, p. 5–6.
30. Enciklopedija, Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950. Red. I. Bernsone. Rīga: Preses nams, 1998. 328 l.
31. Erste litauische Schiffahrts-und Handels Aktiengesellschaft „Lietgar“. *Lietuvos rinka*, 1929, nr. 1–2, p. 21–23.
32. FLEDŽINSKAS, Jonas. Žemės ūkio draugijų sąjunga „Gamintojas“. *Žemės ūkio gamybinė kooperacija nepriklausomoje Lietuvoje*. Londonas: Nida Press, 1972. p. 97–106.
33. Garl. linija Klaipėda – Londonas. *Klaipėdos žinios*, 1924, sausio 27, nr. Pavyzdinis, p. 3.
34. GIRIŪNAS, Ladas. Akcinė bendrovė „Maistas“. *Žemės ūkio gamybinė kooperacija nepriklausomoje Lietuvoje 1920–40m.*, Londonas: Nida Press, 1972, p. 167–183.
35. Iš Klaipėdos krašto. *Lietuva*, 1923, liepos 22, nr. 162 (1279), p. 5.
36. Iš mūsų prekybos laivyno steigimo istorijos. *Jūra*, 1937, nr. 10, p. 297–298.
37. Įsteigta laivininkystės bendrovė – „Lietuvos Baltijos Lloydas“. *Prekyba*, 1936, nr. 11, p. 225.
38. JURGĖLA, Kostas. Lietuvos jūriniai reikalai. *Lietuvis*, 1925, lapkričio 20, nr. 46, p. 8–11.
39. JŪRININKAS. Lietuvos prekybos laivyno reikalu. *Lietuva*, 1923, vasario 15, nr. 37 (1154), p. 1.
40. Kapit. Sista (KUIZINAS, Stasys). Laivyno problema Lietuvoj 1918–1928 metų laikotarpy. *Inkaras*, 1928, nr. 2, p. 2–4.
41. Klaipėda. *Lietuvo žinios*, 1923, liepos 18, nr. 156, p. 3.
42. KRIKŠTOPAITIS, Bronius. *Jūrų kelias (jūrų kapitono atsiminimai)*. Čikaga: Draugo, 1979. 240 p.
43. KUIZINAS, Stasys. Jūrinės minties raida ir jūrinės organizacijos Lietuvoje. *Mūsų jūra*, 1939, nr. 2, p. 43–47.
44. KUZMINSKAS, Stasys. Prekybos sutartis su Anglija. *Tautos ūkis*, 1934, nr. 8, p. 200–203.
45. KVIETKAUSKAS, J. „Jūratė“ ir „Kastytis“ pirmieji Lietuvos vėliavos nešiotojai. *Jūra*, 1936, nr. 5, p. 17–18.
46. Laivyno steigėjų susirinkimas. *Tautos ūkis*, 1930, nr. 11, p. 330.
47. Latvijas jūras tirdzniecības kuģu saraksts 1. janvārī 1940. gadā. *Jūrnieks*, 1940, nr. 2, l. 35–40.
48. Lietuvai reikalingas yra turėti prekybinis laivas ant jurių. *Prekyba*, 1920, nr. 2, p. 16.
49. Lietuviško prekybinio laivyno pradžia. *Tautos ūkis*, 1932, nr. 4, p. 127–128.
50. Lietuvos Anglijos linija. *Klaipėdos žinios*, 1924, gegužės 18, nr. 88, p. 3.
51. Lietuvos garlaivių bendrovė. *Baltika*, 1920, nr. 1, p. 2.
52. Lietuvos jūrininkų sąjungos statusas. *Lietuvos ūkis*, 1923, nr. 10, p. 42.
53. Lietuvos laivininkystės šventė. *Žemdirbių balsas*, 1920, nr. 12, p. 3.
54. Lietuvos laivynas (skelbimas). *Baltika*, 1921, nr. 1, p. 7.
55. *Lietuvos prekybos, pramonės ir finansų veikėjų albumas / Führende Persönlichkeiten des Handels, der Industrie und Finanzwelt Litauens*. Kaunas: Lietuvos ekonomijos knygų I-kla, 1929, 103 p.
56. *Lietuvos užsienio prekyba 1929 m.* Centralinis statistikos biuras. Kaunas, 1930. 301 p.
57. *Lietuvos užsienio prekyba 1933 m.* Centralinis statistikos biuras. Kaunas, 1934. 678 p.
58. *Lietuvos užsienio prekyba 1936 m.* Centralinis statistikos biuras. Kaunas, 1937. 637 p.
59. *Lietuvos užsienio prekyba 1937 m.* Centralinis statistikos biuras. Kaunas, 1938. 634 p.
60. *Lietuvos ūkio paskutinis dešimtmetis* (leidėjas: Prekybos, pramonės ir amatų rūmai). Kaunas, 1938. 156.
61. LUKAŠEVIČIUS, Antanas. Lietuvos laivininkystės politika ir savojo laivyno klausimas. *Ekonomika*, 1936, nr. 2, p. 97–121.
62. MILIAUSKAS, Stasys. Jūros baimė Lietuvoj. *Lietuvis*, 1925, liepos 17, nr. 28, p. 10–11.
63. Neatidėtinai reikalas. *Inkaras*, 1928, nr. 1, p. 3–5.
64. PRYŠMANTAS, Valdas. Pasaulio prekybos laivynas. *Lietuvos ūkis*, 1924, nr. 21, p. 12–17.
65. REINGARDAS, Teodoras. *Jūrininkas, karininkas, mirtininkas: prisiminimai*. Sudarė J. Karvelis Šiauliai: Titnagas, 2000. 271 p.

66. REIŠYS, Martynas; PRYŠMANTAS, Valdas. *Prekybos laivyno steigimo reikalų memorandumas*. Klaipėda: Rytas, 1927. 54 p.
67. Savo prekybos laivyno steigimas. *Tautos ūkis*, 1930, nr. 3, p. 91.
68. SMETONA, Antanas. Nustatymas Lietuvos sienų su Latvija. *Švietimo darbas*, 1921, nr. 5–6, p. 28–71.
69. SERAFINAS, Liudas. Trumpa Latvijos laivininkystės apžvalga. *Mūsų jūra*, 1939, nr. 7, p. 187–191.
70. SLIŽYS, Jonas. Lietuvos Baltijos Lloydas. *Prekyba*, 1938, nr. 5, p. 119–120, 125–126.
71. SRUOGA, Kazys. Lietuvos įmonės, kuriose dalyvauja valstybė. *Vairas*, 1938, nr. 15–16, p. 915–922.
72. SRUOGA, Kazys. Lietuvos prekybos laivyno kūrimas ir jo perspektyvos. *Tautos ūkis*, 1930, nr. 4, p. 109–113.
73. Susisiekimas Lietuvos laivais. *Lietuvos žinios*, 1923, gegužės 25, nr. 115, p. 3.
74. Steigiamas prekybos laivynas. *Diena*, 1935, gegužės 12, nr. 19 (823), p. 11.
75. URMANAS, J. Pirmieji bandymai prekybos laivynui steigti. *Prekyba*, 1938, nr. 5, p. 113–115.
76. BUTKUS, Zenonas. Lietuvos ginčas su Latvija dėl Šventosios ir Palangos (1918–1921). *Ēlija. Sventāja. Šventoji. Paribio ženklai*: mokslo straipsnių rinkinys. Sudarė A. Kaukienė ir D. Elertas. Klaipėda: Klaipėdos universiteto I-kl., 2007, p. 8–20.
77. DAŠČIORAS, Bronius. Lietuvos ir Vokietijos ekonominės derybos 1927–1928 m. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai. Kai kurios Lietuvos TSR istorijos problemos. T. 26*, Vilnius: Valstybinė politinės ir mokslinės literatūros I-kl., 1986. p. 93–105.
78. DAŠČIORAS, Bronius. 1928 m. Lietuvos ir Vokietijos prekybos ir laivininkystės sutartis. *Lietuvos TSR aukštųjų mokyklų mokslo darbai. Kai kurie Lietuvos istorijos ir tarptautinių santykių klausimai. T. 27*, Vilnius: Valstybinė politinės ir mokslinės literatūros I-kl., 1987. p. 73–83.
79. HOOYDONK, Eric van. Soft values of sea ports: a plea of soft values management by port authorities. *Ports are more than piers. Liber Amicorum presented to Prof. Dr. Willy Winkelmanns*, Antwerp: De Lloyd, 2006, p. 93–145.
80. GAIGALAITĖ, Aldona. *Anglijos kapitalas ir Lietuva 1919–1940*. Vilnius: Mokslas, 1986. 165 p.
81. KARTING, Herbert. *Bark, Shoner und Galeass. Die Motorsegler der Krupp-Germaniawerft*. Rendsburg: Heinrich Möller Söhne Verlag, 1987. 269 S.
82. LAURINAVIČIUS, Česlovas; MOTIEKA, Egidijus; STATKUS, Nortautas. *Baltijos valstybių geopolitikos bruožai. XX amžius*. Vilnius: Lietuvos istorijos instituto I-kl., 2005. 412 p.
83. VASKELA, Gediminas. *Lietuva 1939–1940 metais. Kursas į valstybės reguliuojamą ekonomiką*. Vilnius: Lietuvos istorijos instituto I-kl., 2002. 264 p.
84. SAMS, Mārtiņš. *Latviešu senā jūrniecība*. Rīgā: Krīvs, 1939. 48 l.
85. ŽALYS, Vytautas. *Lietuvos diplomatijos istorija (1925–1940), I tomas*. Vilnius: Versus Aureus, 2007. 584 p.
86. WILLOWEIT, Gerhard. *Die Wirtschaftsgeschichte des Memelgebiets*. Marburg: Lahn, 1969. 927 S.

## Komentarai

87. NRT (Net register tonnage, nuo 1994 m. NET tonažas) – laivo krovininės dalies talpa, kai viena registruota tona yra lygi 100 kubinių pėdų – 2,83 m<sup>3</sup>.
88. „Maisto“ direktorius J. Lapėnas tvirtino, kad jau pribrendo laikas laivus įsigyti vien bendrovės poreikiams. Jis pabrėžė laivų naudą plečiantis prekybai su Anglija ir bekono, sviesto, bulvių, daržovių, ankštinių javų, sėmenų ir apdirbtos miško medžiagos gabenimo laivais galimybę.
89. BRT (Brutt register tonnage) – visų laivo patalpų tūris (tonažas).
90. Pasiremdamas gabenamų krovininių tarifų dydžiais T. Reingardas apskaičiavo, kad per metus Lietuva už krovininių gabenimą laivais (pabrėžiamas kiaušinių, linų eksportas ir anglies importas) sumoka didžiulę frachtų sumą, todėl bent iš pradžių Lietuvai reiktų dviejų jūros laivų prekybai. 1925 m. už krovininių gabenimą užsienio garlaivių bendrovėms sumokėta 14 mln. litų, 1926 m. – 15–17 mln. litų. Pastebima, jog Lietuva galėtų užsidirbti nemažus pinigus dėl sparčios lietuvių emigracijos į Amerikos žemynus, jei galėtų emigrantus plukdyti savais laivais. Žr. [80; 84].
91. XX a. 4-ojo dešimt. viduryje, smarkiai išaugus Klaipėdos uosto krovos apimtims, pakilo ir akcinės bendrovės „Sandėlis“ rodikliai. Pavyzdžiui, 1935 m. pagal uoste aptarnautų laivų skaičių (266 įplaukė ir 268 išplaukė) ji užėmė antrąją vietą tarp vokiečių ekspedicijos bendrovių. Žr. [25, 5].
92. Smarkus prekybos apyvartos tarp Lietuvos ir Vokietijos kritimas nemažino vokiečių laivų aktyvumo Klaipėdos uoste. Kaip ir anksčiau, jų atplaukdavo daugiausia – sudarė 30 % visų laivų. Lietuvos jūrininkų sąjungos atstovai, teigdami, kad vokiečių jūrininkai dalyvavo draugijos Vokiškumui užsienyje palaikyti veikloje, įžvelgė pavojų Klaipėdos krašto lietuviškumui. Lietuvos krovininių plukdymas vokiečių laivais įvardintas kaip geopolitiškai neparanki padėtis.
93. Prasidėjus Lietuvoje valstybės remiamam judėjimui jūros laivyno steigimo reikalui, Anglijos, Italijos, Švedijos, Vokietijos, Prancūzijos, Norvegijos ir kitų šalių laivininkystės kompanijos netruko pateikti daugybę siūlymų pirkti naudotus laivus. Pasaulinės krizės apogėjaus metais apie 40 % pasaulio laivų stovėjo be darbo, todėl laivų savininkai ieškojo galimybių parduoti nenaudojamus laivus. Žr. [95].
94. 1936–1937 m. tarp Lietuvos ir Anglijos kilo ekonominis konfliktas, kai „United Baltic Corporation“ pasiskundė Anglijos Vyriausybei dėl laivų-šaldytuvų „Rimfrost“ („Utena“) ir „Barfrost“ („Kretinga“) plau-

kiojimų su maisto produktais iš Klaipėdos į Halą. Anglijos užsienio reikalų ministerijai pagrasinus ekonominėmis sankcijomis „Lietuvos Baltijos Lloydas“ buvo priverstas atsisakyti pelningos linijos. Plačiau žr. [110, 135–145].

*Gauta 2011 m. rugsėjo 6 d.*

*Pateikta spaudai 2011 m. spalio 7 d.*

## Summary

### Features of Development of the Lithuanian Merchant Fleet in 1921–1936

The history of the state of Lithuania 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 20th century, when the independent democratic Republic of Lithuania (on 16 February 1918) was established, the Lithuanian nation was an outsider in the open sea waters. The formation of the independent state also meant the formation of the sea state. This article presents the interwar problems of formation of the Lithuanian merchant fleet through the analysis of the vital conditions for private and public enterprises in maritime activities. Opportunities and attempts fill the gap between the years 1921 and 1936.

These are the years when the first sea ship with the Lithuanian flag entered Klaipėda Port and when the national merchant navy company was established.

Although in 1923 Klaipėda (former Memel) Seaport became a part of Lithuania, there was still a long way to go to establishing the national merchant fleet. The exploitation and integration of Klaipėda Seaport to Lithuania's economic and foreign trade structures made a considerable influence on the issue of merchant fleet. Even though there were some private attempts to establish a sea shipping company for the state trade, Lithuania's economic connections with the countries that could be accessed by sea were weak. The demand for the fundamental changes in the state's foreign policy had to occur before bigger steps towards the formation of the sea fleet could be made. It took fifteen years for the state on the Baltic shore to consolidate the governmental and economic powers for founding the merchant fleet. When Germany was Lithuania's main trade partner, it was very hard to establish its own fleet, because the biggest part of trade was serviced by land transport. Only when German dominance declined the opportunities to establish an independent sea merchant fleet arose. In the fourth decade of the 20th century England was the main Lithuania's partner in foreign trade. Sea routes that dominated between Lithuania and other countries formed the need to have ships. When the direction (from land to seaborne trade) of state's trade changed it took actions to form the fleet. In 1936 "Lithuanian Baltic Lloyd" was established. With the main capital coming from public economic organisations, this company represents the first successful Lithuanian merchant fleet. The main objective of the organisation was to make country's economic life more secure and independent.