

Ivadas

Kaunas nuo seno garsėjo kaip upių miestas. Įsikūrus Nemuno ir Neries santakoje, upės buvo neatsiejama jo ekonominio ir kultūrinio gyvenimo dalimi. 1408 metais miestas gavo Magdeburgo teisę, o po Žalgirio mūšio, kai kovos su kryžiuočių ordinu jau buvo aprimę, prie svarbių vandens kelių įsikūręs miestas ėmė sparčiai plėstis ir greitai tapo gana stipriu Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės prekybinių centru. 1565 metais Kaune įsikūrė pavieto seimeliai ir teismai, o 1843 metais miestas įgijo net Rusijos gubernijos centro statusą. 1918 metais paskelbus Lietuvos valstybę ir jos istorinę sostinę Vilnių užgrobus Lenkijai, 1919–1940 metais Kaunui buvo lemta tapti ne tik pagrindiniu Lietuvos miestu, bet ir Respublikos sostine.

XX a. pradžioje baigėsi laivybos epocha, buvo tiesiami geležinkeliai, plentai. Upės ėmė prarasti savo svarbą. Kokią vietą upės Kauno miesto gyvenime užėmė tarp dviejų pasaulinių karų, kiek jos įtakėjo ekonomiką bei kultūrinį gyvenimą nėra aišku. Neabejotinai Nemuno ir Neries reikšmė laikinajai sostinei turėjo būti pakankamai svarbi, todėl šiuo darbu užsibrėžėme tikslą – apžvelgti, kokią reikšmę miesto gyvenime vaidino Nemunas ir Neris. Be to, reikia išsiaiškinti kaip Kauno kultūrinis ir ekonominis gyvenimas buvo susijęs su upėmis ir kokią reikšmę tai turėjo visuomenės gyvenime.

Tiesiogiai temą liečiančių darbų istoriografijoje, deja, nėra. Atskirais klausimais apie miesto ir upių gyvenimą parašyta nemažai. Apie urbanistinę raidą rašė P. Juozapavičius,¹ Nijolė Lukšionytė-Tolvaišienė,² daug informacijos

¹ P. Juozapavičius, *Naujamiestis*, Kaunas, 1980.

² N. Lukšionytė-Tolvaišienė, Kartofliškių palivarko pėdsakai naujamiestyje, *Kauno istorijos metraštis*, t. 2, Kaunas, 2000.

pateikta leidinyje „Kauno architektūra“.³ Kažiek apie Nemuno reikšmę užsiminė J. K. Beleckas, aprašydamas to paties pavadinimo gatvę⁴. Tiesiogiai apie Lietuvos vandens kelius rašė T. Šulcas⁵, tačiau upių reikšmė būtent Kauno miestui jo darbe neišryškėja. Svarbi darbui buvo ir D. Palukaičio studija apie buriavimą Kaune, kur yra žinių ir apie kitas vandens sporto šakas bei Kauno jachtklubą.⁶

Žymiai daugiau informacijos pateikia šaltiniai, kuriuos galima skirstyti į dvi grupes – liečiančius miesto kultūrinį gyvenimą ir ekonomiką. Prie pirmųjų priskirtini Dr. Šeštoko – Margirio bei G. Salvatori prisiminimai,⁷ straipsniai, skelbti to meto periodikoje.⁸ Apie ekonominio miesto gyvenimo sąsajas su upėmis nemažai informacijos yra Vytauto Didžiojo universiteto profesoriaus S. Kolupailos knygoje,⁹ spaudoje¹⁰.

Upių reikšmė miesto urbanistikai

Kauno raida tęsėsi ilgus amžius. Spartų augimą keitė sunkūs politinių ir ekonominių nuosmukių metai. Su miesto ekonomine gerove ypač tampriai susijęs ir jo urbanistinis planas. Nuožmių kovų prieš kryžiuočius metu XIV amžiuje Neris ir Nemuno santakoje pastatyta pilis buvo pirmasis mūrinis statinys. XVI a. – XVII a. pirmoje pusėje, kai prekyba, amatai ir visa kultūra išgyveno pakilimą, susiformavo miesto branduolys su stačiakampiu gatvių tinklu ir centru – Rotušės aikšte.¹¹ XIX a. antrojoje pusėje – XX a. pradžioje Kaunas buvo gubernijos centras su tvirtove, geometriškai suplanuotu Naujamiesčiu. Iki tol Naujamiestį sudarė keletas trobesių. Nijolės Lukšionytės – Tolvaišienės teigimu, *kur dabar stovi apygardos teismas, buvo vokiečių kapinės, o kur miesto sodas – katalikų kapinės. Dabartinės Laisvės Alėjos viduryje stovėjo miško sargo medinis namelis <...> Prie dabartinio universiteto I-ju*

³ *Kauno architektūra*, Vilnius, 1991.

⁴ J. K. Beleckas, *Nuodėmių gatvė*, Vilnius, 1990.

⁵ T. Šulcas, Lietuvos vidaus vandens keliai, *Pirmasis nepriklausomos Lietuvos dešimtmetis*, Kaunas, 1990.

⁶ D. Palukaitis., *Buriavimas Kaune*, Kaunas, 2000.

⁷ D. Salvatoris, *Lietuva vakar ir šiandien*, Vilnius, 1992; Šeštokas – Margeris D., *Amerikiečio įspūdžiai Lietuvoje 1931*, Kaunas, 1932.

⁸ *Lietuvos Aidas, Lietuva, XX amžius, Rytas, Trimitas*.

⁹ S. Kolupaila, *Nemuno tyrinėjimų istorijos bruožai*, Kaunas, 1934; to paties, *Nemuno paleidimas ties Kaunu*, Kaunas, 1936; to paties, *Nemuno kilpa*, Kaunas, 1929; to paties, *Nemunas*, Kaunas, 1940; to paties, *Narutis ir Neris*, Kaunas, 1940; to paties, *Mūsų vandens keliai*, 1938; to paties, *Lietuvos upių monografija*, 1932; to paties kartus su P. Avižoniu, *20 kelionių po Kauno apskritį*, 1937.

¹⁰ *Darbas, Dienos naujienos, Lietuvos Aidas, Lietuva, Valstybės žinios*.

¹¹ *Kauno architektūra*, Vilnius, 1991, p. 5.

rūmų (Mickevičiaus g.) buvo Kartofliškių palivarkas. <...> Netoli Kartofliškių, kur dabar yra Igulos bažnyčia, tuo metu buvo didelės pelkės ir medžiotojai eidavo čia ančių šaudyti. Toliau visas rajonas iki Karmelitų buvo apaugęs pušynu, o Nemuno krantas, kur dabar Kęstučio gatvė – lapuočiais medžiais.¹² Tačiau jau XIX a. antroje pusėje čia sumūryta nemažai gyvenamųjų namų ir administracinių pastatų, priemiesčiuose pastatyti tvirtovės fortai.

Iki XIX a. pabaigos, be abejonės, Nemunas buvo pagrindinė jo prekybinė arterija, todėl ir visas miesto gyvenimas telkėsi apie šią upę. Nusistovėjusią tvarką pakeitė XIX a. nutiesti plentai, padarę miestą svarbiu tranzitinio sausumos transporto mazgu.¹³ 1843 m. Kaunui tapus gubernijos centru, susirūpinta jo plėtra, todėl 1847 m. sudarytas miesto užstatymo planas. Pagal jį buvo likviduotos senosios kapinės teritorijoje tarp dabartinio Muzikinio teatro ir Donelaičio gatvės. Statybos vyko ir Kartofliškių palivarko bei Karmelitų vienuolyno¹⁴ valdų pakraštyje.¹⁵ Buvo išplanuotas Nikolajaus prospektas (Laisvės alėja – G. M.), Provincijos (Kristijono Donelaičio), Didžioji totorių (Kęstučio) bei kitos gatvės. Nikolajaus prospektas turėjo būti svarbiausia Naujamiščio gatve, aplink kurią galėjo telktis visas miesto gyvenimas.¹⁶ Šis naujas miesto planas taip pat buvo priežastimi, lėmusia Nemuno reikšmės mažėjimą. Kaip ir planuota, naujai užstatytas Kaunas savo kultūrinį gyvenimą vis intensyviau ėmė telkti jau nebe pakrantėse, todėl neišvengiamai upių reikšmė kiek sumenko. Tačiau XIX a. 6-ojo dešimtmečio viduryje Kauno uoste buvo perkrauta apie 3,5 tūkst. laivų. Tai reiškia, kad upėje stovėdavo šimtai laivų.¹⁷

Tiek Nemunas, tiek Neris, Kaunui tapus Lietuvos Respublikos sostine, vaidino labai svarbų vaidmenį visos šalies gyvenime. Prie Nemuno buvo įruoštas Žiemos uostas, kuris susidarė iš *siauros Nemuno rankovės, tarp pirmiau buvusios salos ir dešiniojo upės kranto; tai patogi garlaivių ir baidokų žiemojimo vieta. Vasaros metu čia būdavo gyvas judėjimas, iš baidokų būdavo iškraunamos prekės, miško medžiaga.*¹⁸ Tarpukariu buvo įrenginėjama šimtai metrų krantinių, veikė remonto dirbtuvės, laivų statyklos, kuriose meistrai gamindavo laivus.

Dar 1919 m. prie miesto buvo prijungti priemiesčiai: Vilijampolė, Žemieji Šančiai, dalis Aleksoto ir Žaliakalnis. Miesto teritorijai padidėjus, ėmė

¹² N. Lukšionytė-Tolvaišienė, Kartofliškių palivarko pėdsakai naujamiestyje, *Kauno istorijos metraštis*, t. 2, Kaunas, 2000, p. 38.

¹³ Ten pat, p. 13.

¹⁴ Karmelitų vienuolynas pastatytas XVIII a. pabaigoje, dešinėje Nemuno upės pakrantėje. XIX a. pr. tai buvo atoki nuo miesto vietovė, Kaunakienio kaimas prie kelio į Jiezną. Visą ansamblį supo aukšta tvora su barokiniais vartais priešais įėjimą į bažnyčią. Besiplečiantis miestas ansamblį pasiekė XX a antroje pusėje. Tuo metu nutiestos gatvės atskyrė vienuolyną nuo bažnyčios.

¹⁵ P. Juozapavičius, *Naujamiestis*, Kaunas, 1980, p. 1.

¹⁶ Ten pat, p. 2.

¹⁷ Š. Bulota, Senąjį Kauną šimtmečiais maitino ir garsino upės, *Laikinoji sostinė*, 2006 11 18, p. 7.

kurtis naujos komercinės ir kultūrinės įstaigos, prekybos ir pramonės įmonės. Pastarosios neretai savo vietą rasdavo šalia upių. Prie Nemuno telkėsi daugybė lentpjūvių, alaus daryklos.¹⁹ 1926 m. kiek pakeistas miesto centras, nes prekybos reikšmei sumažėjus, panaikintos dvi turgaus aikštės. Vietoje krantinėje buvusio turgaus pastatyti Ugniagesių rūmai.

1931 metais statybos Kaune pasiekė kulminaciją – buvo intensyviai statoma visose miesto dalyse.²⁰ Susirūpinta ir atskirais miesto kvartalais. Architektas A. Getneris nerimavo dėl, pasak jo, miestą bjaurojančio uosto kvartalo sutvarkymo: *Kiekvienam kauniečiui yra žinomas apleistas, netvarkingas uosto kvartalas; ir turbūt, ne pirmą kartą kalbama apie to kvartalo sutvarkymą, tačiau prie aiškių užsibrėžimų neprieinama.*²¹ Jis siūlė iš miesto centro iškelti visas pramonės įstaigas, sandėlius į tam tikrus pramonės kvartalus, nes visos vandens pakrantės turėtų būti paliktos viešam naudojimui. Uostą taip pat siūlyta iškelti, paliekant jo vietoje tik vandens sporto centrą: *Palengva evakuoti pramonės įstaigas, sandėlius, dirbtuves ir t.t. į tam tikrus pramonės kvartalus. <...> Vandens pakraščiai miesto ribose apskritai turėtų būti palikti viešam naudojimuisi – ar kaip parkas, ar apsodintų alėjų pavidalu. <...> Uostas, kaip pramonei reikalingas įrengimas ir organiškai su ja surištas – teturėtų čia būti tol, kol lieka šiam kvartale pramonė. Iškelus pramonę užmiestį, ta pačia linkme turėtų būti iškeltas ir uostas.*²²

Iš to galime daryti prielaidą, jog tiesiogiai su prekyba susijęs miesto kvartalas nebuvo išvaizdus, jame telkėsi nemažai pramonės įmonių, kurių pajamas didino būtent buvimas vandens kelių pašonėje, o modernėjanti visuomenė vis daugiau ėmė kreipti dėmesį į estetiką, nepaliekant vietos pelną nešančioms, tačiau kartu neatitinkančioms išvaizdos standartų įmonėms, besitelkiančioms šalia miesto centro.

Taigi, Nemuno ir Neries santakoje įsikūrusio Kauno neatskiriama dalis visais amžiais buvo upės. Be abejonės, jų dėka miestas išaugo ir tapo svarbiu ekonominiu centru ne tik Lietuvoje, bet ir visoje Abiejų Tautų Respublikoje. Nesumenko vandens reikšmė miestui ir XVIII a. pab. keičiantis šalies politinei priklausomybei. XIX a. jame plaukiojo šimtai laivų, kuriais atvykę žmonės gyvino miesto gyvenimą ir kėlė ekonomiką. Upių reikšmė sumažėjo Lietuvos Respublikos laikais, kadangi išplėtojus kitus susisiekimą kelius, Nemunas jau nebebuvo pagrindinė arterija, o įgyvendinus XIX a. sudarytą planą, jį užgožė naujasis miesto centras, kuriame buvo sutelktas laikinosios sostinės kultūrinis gyvenimas.

¹⁸ B. Kviklys, *Mūsų Lietuva*, t. 2, Boston, 1965, p. 278.

¹⁹ *Kaunas. Gatvių planas*, 1935, p. 3.

²⁰ *Kauno architektūra*, Vilnius, 1991, p. 27.

²¹ A. Getneris, Kelios urbanistinės gairės „uosto“ kvartalui planuoti, *Naujoji Romuva*, 1938 10 02, nr. 39, p. 715.

²² Ten pat, p. 716.

Nemuno ir Neries įtaka miesto ekonominiam gyvenimui

Paskelbus nepriklausomybę, iš vokiečių okupacinės valdžios perimti vandens keliai buvo gerokai sunaikinti. Pirmojo pasaulinio karo metu neprižiūrimos prieplaukos, vagos laivybai buvo vargiai tinkamos.²³ 1920 m. *Lietuva* rašė: *Vandens kelių perdavimą Vokiečiai visai trukdė, neatsižvelgdami į griežtus Susisiekimo Ministerijos reikalavimus, todėl priėmimas vandens kelių nuo vokiečių valdžios prasidėjo pernai pabaigoje kovo mėnesio, o pasibaigė vos liepos mėnesį.*²⁴ To meto Kauno vandens sritį sudarė dalis Nemuno ir jo intakai: Neris, Nevėžis, Dubysa ir kitos nedidelės upės. Tačiau tik Nemunas, Neris ir Nevėžis tiko laivybai, kitos naudotos rąstų plukdymui.²⁵

Siekiant kuo optimaliau panaudoti upes, nieko nelaukiant jos imtos gilinti. Pirmiausia susitelkta prie Nemuno. Tais pačiais 1920 m. gilintas jo dugnas ties įplaukimu į Žiemos uostą. Pastarasis *vokiečių pastatytas karo metu, gali sutalpinti visą upės laivyną; uosto aikštė turi arti 500 metrų, yra privažiuojamieji geležkeliai plačiomis ir siauromis vėžėmis, 3 pakeliamieji kranai: 1 garinis pajėgos iki 15 tonų ir 2 motoriniai po 6 tona ir didelis plotas kroviniams sukrauti. Aukščiau uosto, prie kranto geležkelio šakos, apie 900 metrų yra medinė prieplauka. <...> Prie uosto yra nedidelės dirbtuvės. Nuo gegužės mėnesio jose pataisyta dugnui gilinti mašina.*²⁶

Taigi, nors ir „paveldėjus“ vandens kelius ne itin geros būklės, vis dėlto padėtis buvo sparčiai taisoma ir jau po metų prekybai plėtotis mieste stengtasi sudaryti kuo palankesnes sąlygas.

Dar po poros metų imta intensyviai rūpintis Nemuno ir Neries krantų reguliavimu. Plentų ir Vandens kelių valdyba jau 1924 m. buvo suprojektavusi Nemuno pakrantės sutvirtinimo planą nuo Kanto gatvės iki geležinkelio tilto, tačiau tuo metu vyriausybė šiems darbams lėšų neturėjo.²⁷ Tais pačiais metais didelis dėmesys skirtas ir Neries upei, kadangi buvo būtina sureguliuoti jos vagos gylį siekiant išvengti pavasariinių potvynių. Planuota sutvirtinti visą kairįjį upės krantą miesto teritorijoje, kadangi, Miesto Valdybos sumanymu, prie Lukšio gatvės išėjimo į Nerį planuota pastatyti nuotekų valymo stotį. Šį svarbų miesto raidai planą 1924 m. lapkričio 28 dieną buvo pakviesti svarstyti Lietuvos universiteto Technikos fakulteto dekanas profesorius Pranas Jodelė, Susisiekimo ministerijos

²³ T. Šulcas, Lietuvos vidaus vandens keliai, *Pirmasis nepriklausomos Lietuvos dešimtmetis*, Kaunas, 1990, p. 291.

²⁴ Lietuvos vandens keliai, *Lietuva*, 1920 01 20, nr. 15, p. 3.

²⁵ Ten pat, p. 3.

²⁶ Ten pat, p. 4.

²⁷ Nemuno ir Neries krantų reguliavimas, *Lietuva*, 1924 12 06, nr. 276, p. 3.

atstovas Steponas Kolupaila, miesto burmistras Jonas Vileišis, inžinieriai Steponas Kairys, Andriūnas, Ožinskis.²⁸ Po pasitarimo buvo nutarta prašyti vyriausybės finansines paramas, kadangi pats miestas savo lėšomis to padaryti negalėjo. Atkreiptas dėmesys ir į Nemuno uosto problemas, kur nuspręsta *padaryti Nemuno vandenį bėgančiu ir Nemuno uoste, kur dabar susirenka iš miesto visokių sutrų ir nešvarumų, kurie ne tik užteršia miestą, bet ir sudaro dvokimą.*²⁹ Taigi besirūpindami upių reguliavimu, svarbūs miesto bendruomenės veikėjai ne tik sprendė jų problemas, bet nemažai dėmesio skyrė ir miesto higienai bei estetikai.

3 dešimtmečio pabaigoje, ypač 4 dešimtmetyje upių reguliavimo darbai buvo nuolat tęsimi. Šiems darbams reikėjo nemažai darbininkų, kurie nuolat triušė stengdamiesi laivybą ir susisiekimą padaryti kuo optimalesnius. 1935 m. *Lietuvos Aidas* su patosu rašė: *Dideli darbai Kauno žiemos uoste. Dirba apie 450 darbininkų.*³⁰ Buvo smarkai ruošiasi tolimesniam Nemuno reguliavimui, todėl Žiemos uoste remontuoti laivai bei pontonai. Įrenginėjamas naujas krantinės ruožas nuo Karmelitų bažnyčios iki Daukanto gatvės bei atnaujinamas senasis – nuo Simono Daukanto iki Imanuelio Kanto gatvės. Visiems šiems darbams buvo įdarbinti 450 buvusių bedarbių. Vadinasi, upės padėjo mažinti nedarbingumą mieste, tuo pačiu suteikdamos šeimoms pragyvenimo šaltinį. Tokie veiksmai skatinti valdžios, kadangi vietoj turimų darbą palengvinančių ar jį net atliekančių įrenginių naudota žmogaus darbo jėga, kad daugiau bedarbių būtų aprūpinti apmokama veikla.³¹ Deja, šie darbai buvo tik sezoniniai. Nepaisant to, kiekvieną pavasarį į juos įtraukiami šimtai miesto gyventojų. 1935 m. vien *prie miško medžiagos plukdymo per vasarą dirbo apie 1.000 žmonių*³². 1936 m. pradžioje *Darbas* pranešė, jog uoste jau dirba 230 bedarbių ir dar planuojama priimti 270.³³ Reikia pastebėti, jog atliekami darbai buvo ganėtinai sunkūs, kadangi reikėjo sutvarkyti atplukdytus rąstus, o visa tai daryta rankomis. Nepaisant to, tai buvo pakankamai veiksminga Kauno miesto darbo biržos ir Vandens kelių rajono programa, pagal kurią daugelis žmonių galėjo lengviau išlaikyti šeimą, mat per dieną galima buvo užsidirbti nuo 3 iki 5 litų. Iš viso darbininkų algoms spalio–gegužės mėnesiams skirta per 100 000 litų.³⁴ Baigus įvairius darbus, miestas įgijo apie 780 metrų ilgio medinę krantinę, kuri buvo pastatyta vandenyje, apie 4–6 metrus nuo kranto.³⁵ Po metų sezoniniams darbams vėl priimta apie 400 darbininkų, kurių algoms skirta 900 000 litų.³⁶

²⁸ Ten pat, p. 4.

²⁹ Ten pat, p. 4.

³⁰ Dideli darbai Kauno žiemos uoste, *Lietuvos Aidas*, 1935 04 13, nr. 86, p. 7.

³¹ Ten pat, p. 7.

³² Šią vasarą upėmis nuplukdyta apie 110,000 ktm. rąstų, *Lietuvos Aidas*, 1935 11 14, nr. 276, p. 6.

³³ Kauno uoste dirba 230 bedarbių, *Darbas*, 1936 01 25, nr. 9, p. 2.

³⁴ Darbai Kauno žiemos uoste, *Darbas*, 1936 05 14, nr. 54, p. 6.

³⁵ Iš Nemuno atkariauta 25,000 kv. metrų plotas, *Lietuvos Aidas*, 1936 05 14, nr. 222, p. 4.

³⁶ Prie Nemuno pradėti dideli darbai, *Darbas*, 1937 06 15, nr. 65, p. 6.

Be sezoninių darbų, upėse nuolat plėtėsi laivyba. Iš to, kad ir skurdžiai, galėjo pragyventi nemažai žmonių. Balys Balčiūnas prisimindamas savo jaunystę rašė: *Uostas davė duonos kąsnį daugeliui to meto darbininkų. Vienas jų buvo ir mano tėvas. <...> Nemunui išnešus ledus, uostas atbusdavo ir pradėdavo savo darbus. Baidokai su popiermalkėmis leisdavosi pasroviui į Tilžę, Klaipėdą. Paskui juos išplaukdavo garlaiviai: vieni – parvilkti pakrautų baidokų, kiti – vežti keleivių. Tada žiemos uoste susiburdavo darbininkų artelės, kurios pakraudavo arba iškraudavo prekes rankomis ir karučiais. Prekės daugiausia buvo statybinės medžiagos, taip pat malkos, anglis, trąšos <...>. O iš Nemuno aukštupio į Kauno žiemos uostą atplukdydavo sielius.*³⁷

Mediena Lietuvoje jau nuo seno buvo intensyviai plukdoma upėmis. Taip ji pasiekdavo ne tik šalies, bet ir užsienio miestus ir duodavo nemenką pelną. Sielių plukdymas buvo labai populiarus, kadangi tai kainavo žymiai pigiau nei gabenti traukiniu. Nuo 1923 m. nuplukdytų sielių skaičius nuolat buvo be maž vienodas (išskyrus 1926 metus, kai padidėjus vandens kelių mokesčiams bei streikuojant garlaivių tarnautojams³⁸, jų skaičius kiek sumažėjo). 1923 m. plukdyta apie 510 tūkstančių, 1927 m. – apie 560 tūkstančių kvadratinį metrų.³⁹ Iki 1932 m. sieliai dar buvo plukdomi ir į patį Kauno miestą, tačiau vėliau plukdyti pro Kauną tik tranzitu.⁴⁰

Be sielių, į Kauną ir iš jo vandens keliais buvo gabenami įvairūs kroviniai. Tai daryta tiek baržomis, tiek garlaiviais, tačiau pastarieji buvo labiau pritaikyti keleivių vežimui, todėl baržomis į miestą ir iš jo buvo pervežama gerokai daugiau krovinų.⁴¹ Ypač krovinų gabenimas išaugo 1924 m., kai oficialiai prie Lietuvos buvo prijungtas Klaipėdos kraštas ir šalis pirmą kartą įgijo jūrų uostą, mat krovinius plukdyti upe buvo pigiausia. Darbas garlaiviuose taip pat buvo gana sunkus. 1936 m. *Lietuvos žinios* rašė: *pasitaiko, kad be pertraukos reikia išbūti darbe 60–70 valandų, kai garlaivis be pertraukos padaro šen ir ten reisis. O paprastai, tai garlaivių tarnautojai esti darbe 15–16 valandų per parą. Tačiau jei garlaivis ir stovi kokią dieną, pav., Kauno prieplaukoje, tai vis tiek nuo garlaivio negalima atsitraukti: tai pataisyti ką reikia, tai dažyti, tai valyti ir t.t.*⁴²

Dar viena sritis, nešanti ekonominį pelną į valstybės išdą, buvo keleivių vežimas. Navigacijai kasmet tęsiantis vidutiniškai 200 dienų, Nemunu, Nerimi ir Nevėžiu nuolat plaukiojo keletas garlaivių. Jau 1919 m. *Lietuva* rašė, jog garlaivis „Aušra“ vežioja keleivius nuo Kauno iki Jurbarko.⁴³ Tiesa, pastarasis

³⁷ Žiemos uostas, *Kauno tiesa*, 1983 02 10, p. 5.

³⁸ Garlaivių tarnautojų streikas, *Rytas*, 1926 08 21, nr. 187, p. 2.

³⁹ T. Šulcas, Lietuvos vidaus ..., p. 294.

⁴⁰ Laidų ir sielių judėjimas Kauno uoste 1937 m. mėnesiais, *Kauno miesto statistikos metraštis 1937*, Kaunas, 1938, p. 55.

⁴¹ Laidų judėjimas Kauno uoste 1938 m. mėnesiais, *Kauno miesto statistikos metraštis 1938*, Kaunas, 1939, p. 59.

⁴² Iš garlaivių tarnautojų ir darbininkų gyvenimo, *Lietuvos žinios*, 1936 07 28, nr. 140, p. 7.

⁴³ Kronika, *Lietuva* 1919 04 20, nr. 83, p. 2.

skirtas buvo tik Vandens Kelių skyriaus tarnautojams, tik likus vietų, galėjo plaukti ir kiti asmenys. Tais pačiais metais įsikūrusi „Lietuvos Laivininkų bendrovė“⁴⁴ savo laivybos sezoną pradėjo tik 1920 m. pradžioje,⁴⁵ kai įsigijo keletą laivų tiek keleiviams, tiek prekėms gabenti. Pirmasis jos pirktas garlaivis, pavadintas „Rambynu“, kauniečių buvo sutiktas labai iškilmingai, su muzika.⁴⁶ Šio įvykio svarbą pažymėjo ne tik miesto gyventojai, bet ir valdžia. Ta proga kalbas pasakė ministras pirmininkas Ernestas Galvanauskas, susisiekimo ministras Voldemaras Čarneckis, teisingumo ministras Liudas Noreika, banko direktorius Martynas Yčas bei kiti visuomenei gerai žinomi veikėjai.⁴⁷ Įsigijus laivų, ruožas Kaunas–Jurbarkas buvo vienintelis, kuriuos imta plaukioti reguliariai.

Nuo 1921 metų balandžio mėnesio pradėjo plaukioti garlaiviai „Gediminas“, „Pegasas“ ir „Lietuvaite“ upe aukštyn maršrutu Kaunas–Alytus.⁴⁸ Tačiau jau 1924 m. šis ruožas buvo uždarytas, kadangi atidarius geležinkelio liniją Kaunas–Alytus, keleivių skaičius garlaiviuose labai sumažėjo⁴⁹, mat geležinkelio pasiekti tikslą tapo žymiai greičiau. Šiuo maršrutu plaukdamas laivas ilgai užtrukdavo Birštono kilpose. Vis dėlto keliavimas upėmis buvo pakankamai populiarus, todėl jau 1925 m. Kaune *atidaryta nauja prielauka*⁵⁰ (tiksliau, kiek sumoderninta senoji, įrengiant atskirus bagažo ir keleivių skyrius). Ilgainiui, daugėjant keleivių, o miestui plečiantis, prielaukos administracija pasiprašė perkelti į kitą vietą. Prašymas motyvuotas tuo, jog *prielauka, esanti prie Vytauto bažnyčios, miestui sudaro tam tikrų nepatogumų*⁵¹, kadangi susisiekimas su ja eina per senamiestį, o tai labai apsunkina judėjimą. Žvelgiant į ateitį, prašyta prielauką nukelti prie tuometinio Žaliojo tilto, kadangi norėta, jog visų transporto rūšių stotys būtų netoli viena nuo kitos. 1936 m. garlaivių prielauka vis dėlto buvo atidaryta prie geležinkelio stoties, tačiau ji netapo pagrindine, nes ir toliau naudotasi senąja. Iš naujosios prielaukos, Čiurlionio gatvės ir Juozapavičiaus prospekto kampe, laivai kursavo į Seredžių, Jurbarką, Babtus bei Vilkiją.⁵²

Kasmet iš vandens kelių ir uostų turėta apie 400 tūkstančių litų pajamų (vėlgi tenka išskirti 1926 metus, kai teuzdirbta tik apie 300 tūkstančių litų).⁵³ 1932 m. *Dienos naujienos* skelbė, kad *garlaiviai Kaunan atvežė 302.000 žmo-*

⁴⁴ Ten pat, p. 3.

⁴⁵ Lietuvos laivininkų bendrovė, *Lietuva*, 1920 03 14, nr. 60, p. 3.

⁴⁶ Kronika, *Lietuva*, 1920 03 28, nr. 71, p. 2.

⁴⁷ Ten pat, p. 3.

⁴⁸ Kronika, *Lietuva*, 1921 05 03, nr. 96, p. 3.

⁴⁹ P. K. Linkevičius, Lietuvos vandens keliai, *Lietuvos ūkis*, 1925, p. 417.

⁵⁰ *Trimitas*, 1925 10 22, nr. 41, p. 1328.

⁵¹ Kauno garlaivių prielauka prašo nukelti prie Žaliojo tilto, *Lietuvos Aidas*, 1935 10 12, nr. 235, p. 7.

⁵² Ir garlaivių prielauka jau prie geležinkelio stoties, *XX amžius*, 1936 08 03, nr. 35, p. 8.

⁵³ T. Šulcas, Lietuvos vidaus ..., p. 294.

nių.⁵⁴ Kelionės upėmis tarpukariu susilaukė didelio susidomėjimo. Plaukta ne tik tolimais maršrutais, tačiau ir į gretimas poilsines gyvenvietes – Lampėdžius, Kačerginę, Zapyškį, Kulautuvą.⁵⁵ Tai skatino vandens kelių pigumas.⁵⁶

Be laivybos, upės taip pat buvo labai svarbi vieta kurtis miesto įmonėms, kadangi tai lengvino žaliavų ir prekių gabenimą. 1935 m. Nemuno ir Neries pakrantėse įsikūrė kelios pramonės įmonės – Tilmanso metalo gamyklos sandėliai (prie Karmelitų bažnyčios), kojinių, alaus ir drobės fabrikai (Panemunėje), Vienybės bravoras (Panemunėje), Lietuvos degtukų akcinė bendrovė (Vilijampolėje).⁵⁷ Lentpjūvės stovėjo abiejuose Nemuno ir Neries pusėse, kadangi *lentoms pjauti naudodavo tik sieliais atplukdytus medžius. Nei traukiniais, nei automobiliais rąstų nevežiojo*.⁵⁸ Pramonės gatvėje veikė „I. B. Volfo-Engelman“ alaus darykla. Juozapavičiaus prospekte dirbo geležies ir plieno įmonė „Komerccija“ bei dažų įmonė „Dažolit“. Jonavos gatvėje, prie Neries, stovėjo lakų ir dažų dirbtuvė „Bužak“.⁵⁹ Tačiau, pasak S. Kolupailos, *Kaunas nemėgsta Nemuno, gal dėl dažnų potvynių nuostolių: Nemuno krante nerasime naujesnių ir dailesnių pastatų, nebent Ugniagesių rūmus*.⁶⁰

Taigi upės ekonominis vaidmuo ne tik miesto, bet ir visos šalies mastu buvo svarbus, kadangi kasmet jomis buvo pergabenami didžiuliai kiekiai žaliavų ir gatavos produkcijos. Čia dirbo daug nuolatinių darbininkų, kurių gretas kasmet papildydavo laikinai įdarbinti žmonės, paspartindami upių reguliavimo bei uostuose vykdomus darbus. Kartu upės padėdavo spręsti miesto socialines problemas, nes mažino bedarbiystę. Šalia Nemuno ir Neries telkėsi nemaža dalis pramonės įmonių, kurioms tokia geografinė padėtis leido lengviau plėtoti savo veiklą.

Upių reikšmė Kauno kultūriniam gyvenimui

Kad Nemunas užėmė svarbią vietą ne tik Kauno miesto ekonominiame, bet ir kultūriniame gyvenime, nėra abejonių. Net ir su baime laukdami pavasarinių potvynių, į šią upę žmonės žiūrėjo su pagarba. Todėl taip piktinosi Juozas Beleckas, kai šios upės vardu buvo pavadinta Mažoji Vilniaus gatvė (dabartinė Nemuno gatvė), tarpukariu garsėjusi nuodėmingu gyvenimu: *Kiekvienas kaimas turi įžymiausią pletkininkę, kiekvienas*

⁵⁴ Garlaiviai Kaunan atvežė 302.000 žmonių, *Dienos naujienos*, 1932 03 08, nr. 54, p. 3.

⁵⁵ *Kauno 1938 m. tvarkaraštis*, Kaunas, p. 9.

⁵⁶ Vandens keliai pigiausi, *Lietuvos Aidas*, 1936 05 13, nr. 219, p. 2.

⁵⁷ *Kaunas. Gatvių planas*. 1935. (žemėlapis).

⁵⁸ Prieškario įvykiai vaiko akimis, *Diena*, 1996 08 31, nr. 204, p. 10.

⁵⁹ Kaunas kišenėje, 1936.

⁶⁰ S. Kolupaila, *Nemunus...*, p. 172.

miestas turi savo durnių ir žymiausių gatvę. Taip žmonės sako. Lietuvos laikinoji sostinė <...> turėjo vieną gatvę, kurią žinojo ne tik kauniškiai, bet ji buvo garsi ir žinoma visoj Lietuvoj ir kai kur užsieniuose. <...> Kauno miesto savivaldybė gatvę pavadino Nemuno gatve. Senis Nemunas, patylomis slinkdamas pagal jo garbei skirtingą gatvę, tyli. Tik pavasarį, sulaužęs nugara ledus, pyksta, išliejęs vandenį aukščiau į krantus.⁶¹

Be upių suteikiamų pragyvenimo šaltinių, nemažai daliai miesto gyventojų jos buvo ir labai mėgiama laisvalaikio erdvė. Į Panemunę pasivaikščioti, paiškylauti ar tiesiog pasigrožėti gamta traukė ne tik studentai, bet ir to meto Kauno elitas. Ypač daug poilsiautojų sulaukdavo Panemunės paplūdimys, kurį savo prisiminimuose minėjo ne vienas Kauną aplankęs keliautojas. Mat pastarasis taip sutvarkytas, kad vidury bendras, ir čia visi turi būti su kostiumais, dešinėje tik moterims, o kairėje tik vyrams. Čia, žinoma, kostiumas nėra privalomas. Todėl, išsivadavę iš drabužių nelaisvės žmonės, kaitina bei gaišina savo kūną saulutės spinduliuose.⁶² O rugpjūtį būna dienų, kai paplūdimius gulte nugula daugybė abiejų lyčių poilsiautojų ir per tą skruzdėlyną sunku praeiti.⁶³ Pagal 1935 m. Kauno miesto burmistro Antano Merkio įsakymą mieste buvo maudyklos: Neryje, Vilijampolės pusėje, aukščiau Petro Vileišio tilto – vyrams, moterims ir bendra; Neries ir Nemuno santakoje viena bendra; Aleksoto pusėje, ties Minkovskių gatve, viena bendra; Karmelitų pusiasaly viena bendra; Šančiuose, prieš Napoleono kalną: vyrų, moterų ir bendra; Panemunėje, prie miško, viena bendra; Panemunėje, ties Vyčiūnų kaimo žeme – vyrų, moterų ir bendra.⁶⁴ Maudymosi laikas nustatytas nuo 8 iki 20 valandos.

Be poilsio, upės sutraukdavo žmones ir per įvairias šventes ar iškilmes, kurios vykdavo pakrantėse. Kaip jau minėta, svarbus miestiečiams įvykis buvo pirmojo „Lietuvos laivininkų bendrovės“ garvežio įsigijimas, kadangi ta proga į priepilauką susirinko *didelė žmonių minią*⁶⁵, nepaisant to, kad iškilmės vyko antradienį.

Ypač iškilmingai pažymėta buvo laivyno šventė 1924 metais. Jos iškilmės, suruoštos Miesto sode, pritraukė didžiulį skaičių susidomėjusių. Be abejo, tam turėjo įtakos ir tai, kad prie šventės organizavimo prisidėjo nemaža žymių visuomenės veikėjų žmonių, pavyzdžiui, ponios Bistriėnė, Kairiūkštienė, Račkauskienė, Matulionienė, Petrulienė, Vitkauskienė, Žukienė, Smetonienė, Sleževičienė, Biržiškienė ir kitos.⁶⁶

⁶¹ J. K. Beleckas, *Nuodėmių gatvė*, Vilnius, 1990, p. 5–6.

⁶² D. Šeštokas-Margeris, *Amerikiečio...*, p. 102.

⁶³ D. Salvatoris, *Lietuva vakar ir ...*, p. 114.

⁶⁴ Kauno miesto burmistro įsakymas 1935 06 12, Kauno apskrities archyvas, f. F.-219 ap. 1 b. 990 l. 6.

⁶⁵ *Lietuva*, 1920 03 28, nr. 71, p. 2.

⁶⁶ *Rytas*, 1924 05 13, p. 108, p. 3.

Kasdieninis upių gyvenimas pagyvėjo nuo 1921 m., kai įsisteigė Lietuvos jachtklubas,⁶⁷ faktiškai gyvavęs jau nuo 1919 m. ir telkęs Kauno jaunimą vandens sportui.⁶⁸ Jo būstinė įsikūrė Žiemos uosto teritorijoje.⁶⁹ Faktiškai kiekvienais metais klubo sezono atidarymo proga mieste buvo rengiamos šventės. Tačiau vis dėlto įspūdingiausias minėjimas vyko jachtklubui 1932 m. švenčiant savo 10 metų sukaktuves. Jame *dalyvavo per 2000 žmonių, o Nemuno pakraščiuose – dar keli tūkstančiai.*⁷⁰ Klubo keltas intensyviai dirbo veždamas žmones nuo kranto į salą.⁷¹ Į šventę atvyko prezidentas Antanas Smetona, ministras pirmininkas Juozas Tūbelis ir kiti valdžios atstovai. Renginio metu vyko baidarių, motorlaivių, garlaivių varžybos. Konkuravo nėrimo ir šuolio į vandenį meistrai.⁷² Taip pat surengtas laivų ir lėktuvų mūšis, kurio metu pastarieji mėtė miltų maišus į vandenį plaukiančius laivus, taip imituodami bombardavimą.⁷³ Šia proga interviu davęs klubo komandoras Antanas Sutkus teigė, jog *jachtklubas jau tiek išaugo, sustiprėjo, kad drąsiai gali lygintis su geriausiomis užsienio komandomis.*⁷⁴ Vadinasi, per dešimtmetį klubas pakankamai išpopuliarėjo tarp miestiečių ir savo gretose turėjo nemenką skaičių vandens sportu besidominčių kauniečių.

Kitais metais savo naująjį sezoną jachtklubas vėl pasitiko iškilmingai. Šį kartą renginyje nedalyvavo valdžios vyrai, tačiau renginys sulaukė pakankamai daug eilinių žiūrovų. Miestiečiai mėgo stebėti laivų, baidarių ar kitų vandens transporto priemonių pasirodymus, kurių ir šį kartą netrūko.⁷⁵

Kad vandens sportas ir su juo susijusios šventės buvo populiarios, galime daryti išvadą vien jau iš dalyvavusiųjų jachtklubo veikloje skaičiaus. 1932 m. jam priklausė 172 asmenys⁷⁶ (tais pačiais metais pervadintas į Kauno jachtklubą.) Treniruotasi irklavimo, plaukimo, vandens transporto valdymo srityse. Plečiant akiratį, klubas organizavo keliones į užsienį.⁷⁷ Vien per 1932 m. įrengtoje čiuožykloje buvo surengta virš 80 rungtynių. Iki tol dar įvyko šaulių plaukimo varžybos, dalyvauta įvairiose regatose.⁷⁸

1933 m. klubas surengė plaukimo varžybas Nevėžio upėje ties Raudondvariu, kuriose dalyvavo apie 200 žmonių. Į renginį atvyko *gana daug žmonių. Tai graži kauniečiams pramoga. Daugelis atvažiavo automobiliais, motociklais*

⁶⁷ *Vyriausybės žinios*, 1921 12 03, nr. 74, p. 4.

⁶⁸ *Lietuva*, 1922 02 04, nr. 29, p. 3.

⁶⁹ D. Palukaitis, *Buriavimas Kaune...*p. 19.

⁷⁰ Lietuvos jachtklubo sukaktuvės, *Dienos naujienos*, 1932 09 19, nr. 213, p. 4.

⁷¹ Įdomios iškilmės Nemuno saloj, *Lietuvos Aidas*, 1932 09 19, nr. 212, p. 2.

⁷² Lietuvos jachtklubo sukaktuvės, *Dienos naujienos*, 1932 09 19, nr. 213, p. 4.

⁷³ Įdomios iškilmės Nemuno saloj, *Lietuvos Aidas*, 1932 09 19, nr. 212, p. 2.

⁷⁴ Lietuvos jachtklubo dešimtmetis, *Lietuvos Aidas*, 1932 09 16, nr. 210, p. 4.

⁷⁵ Kauno Jacht-klubas pradėjo 11-tąjį savo sezoną, *Lietuvos Aidas*, 1933 05 15, nr. 108, p. 5.

⁷⁶ Kauno Jacht-Klubo 1932 metų veikimas, *Lietuvos Aidas*, 1933 02 20, nr. 41, p. 4.

⁷⁷ Lietuvos jachtklubistai Stokholme, *Lietuvos Aidas*, 1932 08 16, nr. 184, p. 3.

⁷⁸ Kauno Jacht-Klubo 1932 metų veikimas, *Lietuvos Aidas*, 1933 02 20, nr. 41, p. 4.

ir garlaiviais.⁷⁹ Po renginio vyko gegužinė, kurios metu grojo karių dūdų orkestras.

Matyt, vien Kauno jachtklubo miestiečiams nepakako. 1933 m. įsisteigė naujas Panemunės jachtklubas, kuris ketino atidaryti plaukimo mokyklą, ruošė sporto šventę.⁸⁰ Tai tik patvirtina faktą, jog vandens sportas tarpukario Kaune buvo labai populiarus, su juo susijusiose šventėse miestiečiai mielai lankydavosi kaip žiūrovai ir kaip dalyviai.

1936 m. Kauno jachtklubui perėjus Šaulių sąjungos žinion,⁸¹ sezono atidarymas nebuvo toks įspūdingas. Tebuvo pakrikštytas naujas laivas ir Nemune įvyko *gražus vandens jėgų paradas*.⁸² Tam, be abejonės, turėjo įtakos vos prieš kelias dienas Kariuomenės ir visuomenės dieno proga vykęs *milžiniškas valčių karnavalas Nemune tarp prieplaukos ir Vytauto Didžiojo tilto*.⁸³ Pastarajam ruoštas labai intensyviai. Šventės programa, atspausdinta *Lietuvos Aide*, ragino dalyvius registruotis, gundė miestiečius dalyvauti karnavale, žadėdama neparkojamą reginį.⁸⁴ Matyt, reikia pripažinti, kad reginys iš tiesų buvo įspūdingas, mat šventė sugebėjo suburti apie 35 tūkstančius žiūrovų, kurie būriavosi išilgai pakrantės nuo Kanto gatvės iki Vytauto Didžiojo tilto (apie 1,5 kilometro).⁸⁵ Šventės metu penki iliuminuoti garlaiviai šaudė raketas ir švietė projektoriais. Po to nuo prieplaukos atplaukė daugybė papuoštų laivų, baidarių ir valtelių.⁸⁶ Šventės tradiciją siekta pakartoti ir kitais metais. Tačiau mastai jau buvo gerokai mažesni. Valčių karnavale dalyvavo apie 130 valčių ir 4 iliuminuoti garlaiviai. Vienas motorlaivis buvo įrengtas kaip šarvuotis.⁸⁷ Šventę sudrumstė netikėtai Nemune kilusi audra, kuri išvartė nemažai valčių ir išbaidė didelę dalį žiūrovų, tačiau nepaisant visko, į karnavalą buvo susirinkę keliolika tūkstančių žmonių.⁸⁸

Be masinių renginių, nereikėtų pamiršti ir pavienių organizuotų kelionių upėmis. Bene didžiausias jų organizatorius tarpukario Kaune buvo profesorius Steponas Kolupaila. Lietuvos, vėliau Vytauto Didžiojo universiteto Technikos fakulteto profesorius, hidrometrinio biuro ir energetikos komiteto narys, tyrinėdamas Lietuvos upes, inspektuodamas jų reguliavimą, S. Kolupaila dar

⁷⁹ Įdomios Kauno Jachtklubo plaukimo rungtynės, *Lietuvos Aidas*, 1933 08 07, nr. 176, p. 4. s.

⁸⁰ *Lietuvos Aidas*, 1933 05 31, nr. 121, p. 5.

⁸¹ *Trimitas*, 1936 03 12, nr. 11, p. 264.

⁸² Kauno Jachtklūbas pradėjo vasaros sezoną, *Trimitas*, 1936 05 25, nr. 22, p. 508

⁸³ J. Vaičenonis, Kariuomenės ir visuomenės dienos šventė Kaune 1935–1938 metais, *Kauno istorijos metraštis*, t. 1, Kaunas, 1998, p. 115.

⁸⁴ Didysis susiartinimo šventės karnavalas, *Lietuvos Aidas*, 1936 05 13, nr. 220, p. 3; Kariškos propagandos dienos programa Kaune, *Lietuvos Aidas*, 1936 05 14, nr. 222, p. 5.

⁸⁵ J. Vaičenonis, Kariuomenės ir visuomenės ..., p. 115–116.

⁸⁶ Milžiniškas valčių karnavalas, *Lietuvos Aidas*, 1936 05 17, nr. 227, p. 2.

⁸⁷ Kariuomenės ir visuomenės dienos išklmės, *XX amžius*, 1937 05 24, nr. 114, p. 2.

⁸⁸ Ten pat, p. 2.

rengdavo ir pažintines ar poilsines keliones vandeniu⁸⁹. Dažniausiai su juo į keliones vykdavo nemažas skaičius studentų ar draugų. 1934–1940 m. jis vadovavo kelioms didelėms ekskursijoms baidarėmis, kurias organizavo skautai. Nemažą dalį savo kelionių profesorius aprašė straipsniuose ar knygoje, ragindamas visus keliauti po Lietuvą ir geriau ją pažinti.⁹⁰ Kauniečiai šias keliones labai mėgo. 1934 m. organizuotos išvykos metu baidarėmis iš Kauno į Alytų išplaukė 116 žmonių.⁹¹ Taip pačiais metais rengtame žygyje į Klaipėdą plaukė 96 asmenys, o 1935 m. organizuota išvyka į Vilniaus kraštą Nerimi sutraukė 162 žmones su 82 baidarėmis.⁹² Profesorius galėjo didžiuliotis, jog jo ir bendraminčių propaganda kuo daugiau keliauti po Lietuvą baidarėmis susilaukė greito ir plataus pritarimo. Automobiliai ir motociklai tuomet dar nebuvo plačiai paplitę (brangūs), o kelionės baidarėmis buvo pigios, leido pasiekti gražiausius gamtos kampelius.

Potvyniai

Dar vienas Kaunui ir jo gyventojams svarbus veiksnys, susijęs su upėmis ir sulaukdavęs didžiulio visuomenės dėmesio, buvo pavasariniai potvyniai. Kauno senamiestis, išsikūręs slėnio žemumoje, Nemuno ir Neries ledonešio metu sulaukdavo didžiulių potvynių. Tarpukariu vienas didesnių jų buvo 1926 metais. Potvynio metu, susigrūdus ledams upių santakoje, vanduo pakilo iki 6.62 (kovo 6 dieną), o kovo 11 dieną – net iki 6.70 metrų.⁹³ Taip apsemtas senamiestis išbuvo 6 dienas, kol galiausiai vanduo ėmė slūgti. Vis dėlto pasekmės buvo sunkios – ledai sugriovė Aleksoto tiltą.⁹⁴ Jį pradėta atstatinėti 1927 m., o atidarė 1930 m., suteikus jam Vytauto Didžiojo vardą.⁹⁵ Skaudžios potvynio pasekmės buvo ir Viliampolės gyventojams. Neriai sugriovus iki tol buvusį medinį tiltą, gyventojai *nebeturi arterialio susisiekimo su Kaunu. Yra atsitikimų, kad norintieji atsiekti Kauną pėsčiomis ar važiuoti priversti keliauti per Jonavą.*⁹⁶ Įspėdamas S. Kolupaila rašė: *be rimtų priemonių Kaunui kasmet teks pavasarį laukti netikėtų nemalonumų, panašių į šių metų potvynį.*⁹⁷

⁸⁹ J. Gimbutas, J. Danys, *Steponas Kolupaila*, Čikaga, 1974, p. 132.

⁹⁰ S. Kolupaila, *Nemuno tyrinėjimų istorijos bruožai*, Kaunas, 1934; *Nemuno paleidimas ties Kaunu*, Kaunas, 1936; *Nemuno kilpa*, Kaunas, 1929; *Nemunas, Kaunas, 1940*, *Narutis ir Neris Kaunas, 1940*; *Mūsų vandens keliai*, 1938; *Lietuvos upių monografija*, 1932; kartus su P. Avizoniu, *20 kelionių po Kauno apskritį*, 1937; ir t.t.

⁹¹ J. Gimbutas, J. Danys, *Steponas ...*, p. 135.

⁹² Ten pat, p. 136.

⁹³ S. Kolupaila, *Nemuno paleidimas ties Kaunu ir potvyniai*, Kaunas, 1936, p. 48.

⁹⁴ *Iliustruotoji Lietuva*, 1926 03 20, nr. 12, p. 94.

⁹⁵ *Kauno miestas*, Kaunas, 1930, p. 34.

⁹⁶ Nemuno dabartinis stovis, *Rytas*, 1926 03 14.

⁹⁷ S. Kolupaila, *Nemuno paleidimas...*, p. 48.

Deja, specialių prevencinių priemonių nebuvo imtasi ir porai metų praėjus. Todėl 1928 m., grėsmingai artėjant potvyniui, jį stabdyti ketinta tiesiog sprogdinant ledus Nemune žemiau Kauno.⁹⁸ Vis dėlto nepavyko išvengti skaudžių padarinių ir tada. Vanduo sugriovė 1916 m. vokiečių statytą Panemunės tiltą, kurio atstatymas kainavo 1 200 000 litų.⁹⁹

1931 m. vanduo vėl pakilo iki 6.68 metrų, 1934 m. – iki 6.12 metrų, o 1936 m. buvo sumuštas tarpukario rekordas – kovo 14 d. vanduo siekė net 7.08 metro.¹⁰⁰ Nors upėse tuo metu ledas buvo ganėtinai plonas, tačiau susidariusios ledų sangrūdos vietomis siekė iki 2 metrų. Potvynis padarė apie 4 milijonus litų nuostolių¹⁰¹. Ypač skaudžiai nukentėjo pakrančių lūšnose gyvenanti varguomenė, todėl žadėta įsigyti ledlaužį,¹⁰² o metų pabaigoje pradėta intensyvi apsauginių pylimų statyba.¹⁰³

Potvynių metu uoste žiemojantys laivai pakildavo iki Maironio ir Kęstučio gatvių lygio, todėl Laisvės alėjos parduotuves buvo galima pasiekti valtimis.¹⁰⁴ Kaip, beje, ir visą senamiestį, kuriame apsemtos būdavo ne tik gatvės ar aikštės, bet ir pastatų vidus. Daugiausiai turbūt nuo potvynių kentėjo Vytauto bažnyčia, kurioje vanduo siekdavo langus.

Tačiau ne viskas buvo taip blogai. Kauniečiai iš šių miesto nelaimių sugebėdavo pasidaryti pramogą. 1926 m. daugybė žmonių susirinko atsiveikinti su Vilijampolės tiltu, o Aleksoto tilto griūtį stebėjo tūkstantinė minia, susibūrusi dabartinio Mindaugo prospekto vietoje bei kalne.

Taigi pavasariais Kaunas sulaukdavo ypač didelio miestiečių susidomėjimo upėmis, kadangi nemaža dalis gyventojų nerimavo dėl savo namų ir turto, valdžia suko galvas, kaip išvengti milijoninių nuostolių, padarytų potvynių metu, o kai kurie smalsuoliai tiesiog mėgavosi istorinėmis tiltų griūties akimirkomis.

Apibendrinant reikia pasakyti, jog upių reikšmė Kaunui visada buvo labai didelė. Įsikūręs santakoje, miestas neišvengiamai buvo priklausomas nuo dviejų didžiausių šalies upių. Nesumenko upių vaidmuo ir Lietuvos Respublikos laikais, kai miesto gyvenime atsirado ir buvo išvystyti kiti susisiekimo keliai. Žinoma, išplanavus Laisvės alėją, miestiečiai

⁹⁸ Nemuno būklė pavasariai artėjant, *Lietuvos Aidas*, 1928 02 13, nr. 11, p. 5.

⁹⁹ S. Kolupaila, *Nemunas...*, p. 16–17.

¹⁰⁰ S. Kolupaila, *Nemuno paleidimas...*, p. 48.

¹⁰¹ S. Kolupaila, *Nemuno paleidimas ties Kaunu ir potvyniai*, Kaunas, 1936, p. 48.

¹⁰² Kauno miestas žada įsigyti ledlaužį, *Lietuvos žinios*, 1936 07 14, nr. 128, p. 7.

¹⁰³ Kaunui nuo potvynio apsaugoti pylimų statyba, *Lietuvos Aidas*, 1936 11 22, nr. 537, p. 3.

¹⁰⁴ Žiemos uostas, *Kauno tiesa*, 1983 02 10, p. 5.

rečiau rinkdavosi pakrantėse, tačiau švenčių metu aplink upes būriuodavosi daugybė žmonių. 1918–1940 metais ekonominė upių reikšmė taip pat buvo pakankamai intensyviai išnaudojama. Be to, Nemunu plaukiojo laivai, gabenantys krovinius, pakrantėse telkėsi nemažai pramonės įmonių, upių pagalba buvo stengiamasi susidoroti ir su socialinėmis miesto problemomis: sielių tvarkymas ir baržų aptarnavimas davė darbo nemažam skaičiui kauniečių. Šiltojo sezono metu Kauno gyventojai turėdavo kur pasivaikščioti ar pailsėti. Vos pradėjus šilti orams, pakrantėse pasirodydavo pirmieji iškylautojai, o karštomis vasaros dienomis paplūdimius nuklodavo šimtai poilsiautojų.

Vis dėlto pavasariai kauniečių laukti su nerimu, o dažnai ir baime, kadangi kasmetiniai potvyniai padarydavo daugybę žalos. Tačiau ir jais gyventojai kartais sugebėdavo mėgautis – minios žmonių susirinkdavo stebėti įspūdingų ledonešių.

Giedrė Milerytė

THE ROLE OF THE RIVERS IN
KAUNAS CITY LIFE IN 1918–1940

Abstract

Rivers always had an exceptional importance in the life of Kaunas city, situated at the junction of the Nemunas and the Neris. On the other hand, at the end of the 19th century, the importance of the rivers slightly decreased as railways and roads connecting the city with the biggest centres of the empire were built. Still, hundreds of ships could be seen at the riversides of the Nemunas and the Neris. After the proclamation of Lithuanian independence, a new stage of coexistence of the city and the rivers began. The rivers became extremely important for the provisional capital of those times. Industrial enterprises started to establish at the riversides. Each year, the state and the city received large income from the shipped cargo and rafts. The winter harbour was also full of ships with people working in them. Every year, the city government assigned money for fortification of embankments. The cultural life of Kaunas concentrated at the riversides. For example, a yacht club which popularized water sports was working in the winter harbour. The summer opening seasons organized by the club had a lot of participants and spectators. Most probably the greatest water festival of Kaunas, which attracted crowds of people, took place during the celebration of the Army and Society Day. Water sports were also supported by individual persons. Professor Steponas Kolupaila of the Lithuanian university (later VMU) organized several canoe trips along the Nemunas and the Neris every year. In spring, it was popular to leave the centre of the city and have a walk or to hike

at the riversides of Panemune. In summer, big numbers of people spent their days at the river beaches. On the other hand, rivers brought not only moments of joy. In spring, severe floods caused big damages as the water would rise as far as the Alley of Freedom. Ice-hummocks destroyed bridges. Nevertheless, people made entertainment even from such disasters by watching the rivers rage. In sum, both, the Nemunas and the Neris had considerable influence on the Kaunas city life.

Gauta: 2008 05 09

Priedas



VDU profesorius S. Kolupaila keliauja Nemunu
V. Raulinaičio šaržas. (J. Gimbutas, J. Danys, *Steponas Kolupaila*, Čikaga, 1974, p. 133.)



Potvynio metu Jonavos gatvėje susidariusi ledų sangrūda
(Savivaldybių balsas, 1926, nr. 3–4, p. 15.)



Minia, laukianti Aleksoto tilto grūties 1926 metais
(*Iliustruotaji Lietuva*, 1926 03 20, nr. 12, p. 95.)



Garlaivis „Liūtas“ plaukia pro Kauno prieplauką
(VDU ISC, F. 1, Ap. 9, B. 1973, l.)



Panemunės paplūdimys
(VDU ISC, F. 1, Ap. 9, B. 1002, 42.)



Garlaisis Kauno prieplaukoje
(VDU ISC, F. 1, Ap. 9, B. 965, 15.)



Kauno Žiemos uostas
(VDU ISC, F. 1, Ap. 9, B. 965, 23.)



Žlugtas prie Nemuno
(VDU ISC, F. 1, Ap. 9, B. 992, 31.)