

<https://doi.org/10.15388/vu.thesis.660>

<https://orcid.org/0000-0001-5818-6221>

VILNIAUS UNIVERSITETAS
LIETUVOS ISTORIJOS INSTITUTAS

Adomas Žirlys

Pirmosios Lietuvos Respublikos sausumos susisiekimo sistema: vizija, lūkesčiai ir galimybės

DAKTARO DISERTACIJA

Humanitariniai mokslai,
Istorija ir archeologija (H 005)

Vilnius 2024

Disertacija rengta 2018–2024 metais Vilniaus universiteto Istorijos fakultete.

Mokslinius tyrimus rėmė Lietuvos mokslo taryba.

Mokslinis vadovas – prof. dr. Zenonas Butkus (Vilniaus universitetas, humanitariniai mokslai, istorija ir archeologija – H 005).

Gynimo taryba:

Pirmininkė – prof. dr. Marija Drėmaitė (Vilniaus universitetas, humanitariniai mokslai, menotyra – H 003)

Nariai:

doc. dr. Vytautas Jokubauskas (Klaipėdos universitetas, humanitariniai mokslai, istorija ir archeologija – H 005),

dr. Kęstutis Kilinskas (Vilniaus universitetas, humanitariniai mokslai, istorija ir archeologija – H 005),

dr. Dangiras Mačiulis (Lietuvos istorijos institutas, humanitariniai mokslai, istorija ir archeologija – H 005),

dr. Artūras Svarauskas (Lietuvos istorijos institutas, humanitariniai mokslai, istorija ir archeologija – H 005).

Disertacija ginama viešame Gynimo tarybos posėdyje **2024 m. rugsėjo mėn. 18 d. 15 val.** Vilniaus universitete, Istorijos fakultete, 211 auditorijoje.

Adresas: Universiteto g. 7, Vilnius, tel. +3702687280; el. paštas: if@if.vu.lt.

Kalba, kuria bus ginama disertacija – lietuvių.

Disertaciją galima peržiūrėti Vilniaus universiteto ir Lietuvos istorijos instituto bibliotekose ir VU interneto svetainėje adresu:

<https://www.vu.lt/naujienos/ivykiu-kalendorius>

<https://doi.org/10.15388/vu.thesis.660>

<https://orcid.org/0000-0001-5818-6221>

VILNIUS UNIVERSITY

LITHUANIAN INSTITUTE OF HISTORY

Adomas Žirlys

Land Transport System of the First Republic of Lithuania: Vision, Expectations and Opportunities

DOCTORAL DISSERTATION

Humanities,
History and Archaeology (H 005)

Vilnius 2024

The dissertation was prepared between 2018 and 2024 at the Faculty of History of Vilnius university. The research was supported by Research Council of Lithuania.

Academic supervisor –

Prof. Dr. Zenonas Butkus (Vilnius University, Humanities, History and Archaeology, H 005)

Dissertation Defence Panel:

Chairman – Prof. Dr. Marija Drėmaitė (Vilnius University, Humanities, Art History and Theory, H 003).

Members:

Assoc. Prof. Dr. Vytautas Jokubauskas (Klaipėda University, Humanities, History and Archaeology, H 005),

Dr. Kęstutis Kilinskas (Vilnius University, Humanities, History and Archaeology, H 005),

Dr. Dangiras Mačiulis (Lithuanian Institute of History, Humanities, History and Archaeology, H 005),

Dr. Artūras Svarauskas (Lithuanian Institute of History, Humanities, History and Archaeology, H 005),

The dissertation shall be defended at a public meeting of the Dissertation Defence Panel at **15:00 on 18 September 2024** in Room 211 of the Faculty of History, Vilnius University.

Address: Universiteto g. 7, Vilnius, Lithuania), Tel. +370 2687280; e-mail: if@if.vu.lt

The text of this dissertation can be accessed at the libraries of Vilnius University and the Lithuanian Institute of History, as well as on the website of Vilnius University:

www.vu.lt/lt/naujienos/ivykiu-kalendorius

TURINYS

IVADAS.....	7
1. PIRMOSIOS LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO POLITIKA.....	26
1.1. <i>Siaurieji geležinkeliai kaip problema ir politikos atspindys</i>	<i>26</i>
1.2. <i>Geležinkelių autonomizacija: administracinių reformų diskursas viešojoje erdvėje ir jų galimybės</i>	<i>31</i>
1.3. <i>Geležinkelių ir motorinių transporto priemonių konkurencija</i>	<i>45</i>
1.4. <i>Ekonominė krizė ir geležinkelių veiklos „racionalizavimas“</i>	<i>62</i>
1.5. <i>„Lietuvos susisiekimo politikos gairės“: suformuotos susisiekimo politikos link.....</i>	<i>68</i>
2. SAUSUMOS SUSISIEKIMO SISTEMOS PLĖTROS PROJEKTAI	78
2.1. <i>Lietuvos geležinkelių plėtra</i>	<i>78</i>
2.1.1. <i>Didieji lūkesčiai: geležinkelių plėtros projektai 3-iojo dešimtmečio pirmojoje pusėje</i>	<i>80</i>
2.1.2. <i>Geležinkelių plėtra dešimtmečių sandūroje: linijos Amaliai– Telšiai–Kretinga statybos ir atidarymas.....</i>	<i>93</i>
2.1.3. <i>Geležinkelių plėtra 4-ajame dešimtmetyje: pasikeitę prioritetai</i>	<i>104</i>
2.2. <i>Sausumos kelių plėtra</i>	<i>111</i>
2.2.1. <i>Pirmasis plentų plėtros projektas: tikslai ir problemos</i>	<i>119</i>
2.2.2. <i>Žemaičių ir Aukštaičių plentai: „lietuviško darbo triumfas“</i>	<i>125</i>
2.2.3. <i>4-ojo dešimtmečio plentų plėtros projektai: nauji prioritetai ir statybų pikas</i>	<i>134</i>
3. DAUGIALYPIŠ MATORINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ POVEIKIS VISUOMENEI.....	145
3.1. <i>Nauji reiškiniai: nelaimingi atsitikimai ir kelių eismo taisyklės.....</i>	<i>145</i>

3.2.	<i>Vairuotojas: tarp profesijos ir gyvenimo būdo</i>	<i>158</i>
3.3.	<i>Motorinių transporto priemonių įtaka gyvenamajai aplinkai.....</i>	<i>170</i>
IŠVADOS.....		179
ŠALTINIAI IR LITERATŪRA.....		184
PRIEDAI		197
SUMMARY		209
CURRICULUM VITAE.....		219
PUBLIKACIJŲ SĄRAŠAS		220

IVADAS

Nacionalizmo persmelktoje pirmojoje XX a. pusėje neretai nacionalinė valstybė buvo vaizduojama kaip gyvas fizinis tautos kūnas. Kiekvienas asmuo, vienkiemis ar ūkis, kiekviena valstybės institucija tokiu atveju atliko vieno ar kito gyvo organizmo organo funkciją, užtikrindama viso kūno gerbūvį ir sveikatą. Gana natūralu, kad susisiekimo sistema, fiziškai ištįsusi ir nusidriekusi per visą valstybės teritoriją, buvo prilyginama organizmo kraujotakai. Kaip sveikame organizme deguonis kraujagyslėmis pasiekia kiekvieną, net mažiausią ląstelę, taip ir valstybės gyvastis – ekonomika ir kultūra – valstybine susisiekimo sistema turėjo pasiekti kiekvieną organizmo dalį.

Kraujotakos analogija susisiekimo sistemai gana tinkama. Maži pėsčiųjų praminti takeliai puikiai atitinka mažiausias organizmo gysleles, o dideli ir pralaidūs keliai – svarbiausias organizmo arterijas. Tradiciškai tokių susisiekimo „arterijų“ funkcijas atliko natūraliai susiformavusios upės arba milžiniški infrastruktūros projektai, kaip senovės romėnų keliai. Visgi XIX a. sausumos susisiekimą revoliucionavo atsiradę ir pamažu plintantys geležinkeliai. Jų privalumai, tokie kaip greitas ir palyginus pigus krovinių ir keleivių pervežimas, amžiaus eigoje leido nukonkuruoti kitas susisiekimo rūšis. Dėl to geležinkeliai į XX a. įriedėjo kaip dominuojanti susisiekimo rūšis.

Visgi jie turėjo ir trūkumų: bėgiai buvo visiškai nepaslankūs, o geležinkelių plėtra reikalavo milžiniškų investicijų, techninių žinių ir dažnu atveju – palankių geografinių sąlygų. Galbūt tai nebuvo tokia didelė problema milžiniško masto geležinkelių plėtrą Europoje XIX a. vykdžiusioms imperijoms, tačiau jų „paveldėtojoms“, po Pirmojo pasaulinio karo Rytų Europoje ant jų liekanų susikūrusioms nacionalinėms valstybėms, tai kėlė nemažai rūpesčių. Ypač susisiekimo technologijoms nestovint vietoje ir viešajame gyvenime plintant naujoms susisiekimo priemonėms.

Tyrimo problema. Nors Rusijos imperija, lyginant su kitomis Europos imperijomis, didesnio masto geležinkelių plėtrą pradėjo gana vėlai, prieš pat Pirmąjį pasaulinį karą jų geležinkelių tinklų ilgai buvo gana panašūs. Tiesa, turint omenyje Rusijos imperijos ir kitų Europos imperijų dydžius, gana akivaizdu, kad Rusijos geležinkelių tinklas nebuvo labai tankus. Kaip įprasta, tiesiant geležinkelius Rusijos imperijoje pirmiausia buvo siekiama sujungti didžiausius ir pagrindinius politinius bei ekonominius centrus. Būsimos nepriklausomos Lietuvos teritorija Rusijos imperijos sudėtyje didesnės politinės ar ekonominės reikšmės neturėjo, todėl iki karo geležinkelių tinklas čia smarkiai plėtojamas nebuvo. Tiesa, Lietuvos teritoriją kirto dvi nemažos

ir svarbios geležinkelių linijos – Sankt Peterburgas–Varšuva bei Liepoja–Romnai. Jas papildė kelio atšakos, iš kurių svarbiausios buvo Daugpilio–Radviliškio bei Vilniaus–Kauno–Kybartų linijos. Pastaroji buvo viena iš nedaugelio linijų, kuri geležinkeliais tiesiogiai sujungė Rusijos ir Vokietijos imperijas.

Lietuvos teritorijoje egzistavęs geležinkelių tinklas buvo gana smarkiai išplėstas karo metais, kai po Vokietijos puolimo fronto linija nusistovėjo Latvijos teritorijoje. Fronto reikmėms patenkinti vokiečiai tiesė tiek plačių geležinkelių linijas nuo Rytprūsių Latvijos link, tiek atskiras siaurųjų geležinkelių linijas Lietuvos teritorijoje krašto žaliavoms eksploatuoti. Nors vokiečiams nepavyko įgyvendinti didelės dalies suplanuotų, o kai kuriais atvejais jau pradėtų infrastruktūros projektų Lietuvos teritorijoje, Lietuvai reikšmingu įvykiu tapo vokiečių įvykdytas plačių geležinkelių susiaurinimas nuo tuo metu Rusijoje naudoto 1 524 mm vėžės pločio iki likusioje Europoje jau standartiniu tapusiu 1 435 mm pločio.

Lietuvai paskelbus ir galiausiai įtvirtinus nepriklausomybę, ji paveldėjo gana komplikotą mažą buvusios imperijos geležinkelių tinklo gabalėlį, prie kurio formavimo, vadovaudamasi visai kitais interesais, prisidėjo ir kita imperija. Nepaisant to, geležinkeliams buvo keliama nemaži lūkesčiai, nes perimta jų infrastruktūra ir pirmaisiais pokario metais suformuotas geležinkelių riedmenų – garvežių ir vagonų – parkas buvo didelis turtas, kurį patys lietuviai vertino šimtamilijonine suma. Taip pat iki karo Europoje, bent jau vakarinėje jos dalyje, geležinkeliai buvo gana patikimas nemažų pajamų šaltinis.

Besikuriančiai Lietuvos valstybei pirmiausiai reikėjo ieškoti būdų kaip imperinį paveldą paversti sėkminga Lietuvos ūkio dalimi. Tačiau vis dar ieškant racionalių sprendimų vienai problemai, pradėjo ryškėti nauja potenciali problema. Aptariamuoju metu pirmiausia Vakaruose prasidėjo sparti motorizacija, t. y. susisiekimo priemonių su vidaus degimo varikliais – automobilių, autobusų, motociklų – skaičiaus augimas. Kaip geležinkelis XIX a., taip motorinis transportas XX a. pirmojoje pusėje suteikė patogesnę ir pigesnę keliavimo ir krovinių pervežimo galimybę. Be to, motorinė transporto priemonė turėjo ir kitų privalumų – galėjo būti individuali, o ne vieša, taip pat ne taip smarkiai priklausė nuo specifinės infrastruktūros. Nepaisant to, kad lyginant su vakarų valstybėmis motorizacija Lietuvoje aptariamuoju laiku nebuvo labai sparti, motorinės transporto priemonės atėjimas tiek į viešą, tiek į privačią erdvę lėmė, kad valstybė privalėjo adaptuoti savo požiūrį į formuojamą susisiekimo sistemą ir politiką.

Šio **tyrimo objektas** ir yra Lietuvos vidaus susisiekimo sistema ir jos valdymui formuota susisiekimo politika. Visgi reikia pabrėžti kelis dalykus.

Visų pirma, susisiekimo sistema tyrime apsiriboja sausumos susisiekimu – geležinkeliais ir sausumos keliais. Tai lemia kelios priežastys. Viena iš jų – kad vandens keliai kaip efektyvi susisiekimo rūšis aptariamuoju metu praradinėjo savo reikšmę, o civilinis oro susisiekimas buvo pernelyg ankstyvoje stadijoje, kad galėtų turėti didesnės reikšmės visai susisiekimo sistemai, ypač tokioje mažoje valstybėje kaip Lietuva. Taip pat būtent sausumos susisiekimui ir dviejų jo rūšių sąveikai daugiausiai dėmesio skyrė susisiekimu suinteresuotos įstaigos. Šiuo atveju reikia paminėti, jog tradicinės, ne motorinės ir per amžius naudotos susisiekimo priemonės, kaip arkliai ir vežimai, problemų nekėlė. Tik prasidėjus motorinių transporto priemonių plėtrai, kad ir kokia ribota ji buvo, geležinkelių ir sausumos susisiekimo priemonių santykis tapo probleminis. Būtent todėl darbe dėmesys skiriamas geležinkeliams ir motorinėms transporto priemonėms.

Visų antra, kalbant apie suinteresuotas įstaigas, didžiausias dėmesys tyrime skiriamas Susisiekimo ministerijai ir jai pavaldžioms įstaigoms kaip pagrindinėms susisiekimo sistemos administratorėms, politikos formuotojoms ir įgyvendintojoms. Kai kuriais atvejais tyrime nagrinėjama ir Vidaus reikalų ministerijos, o tiksliau – jos Savivaldybių departamento veikla. Pastarojo žinioje visą valstybingumo laikotarpį liko kiekybiškai didžiausia sausumos susisiekimo sistemos dalis – vieškeliai. Visgi tyrime nesiekama ištirti, kiek ir kokių darbų, susijusių su vieškeliais, atliko savivaldybės, todėl apie jas tyrime kalbama tik tiek, kiek tai aktualu bendrai susisiekimo politikai aptarti. Tyrime taip pat nenagrinėjamas Krašto apsaugos ministerijos bei kariuomenės požiūris į susisiekimą. Nors galima teigti, kad santykis tarp karinės ir civilinės valdžios aptariamo laikotarpio Lietuvoje buvo kur kas glaudesnis nei šiomis dienomis, vis dėlto kariniai planai susisiekimo sistemai buvo skirtingi nuo civilinių ir galėtų būti atskiro tyrimo tema.

Trečia, geografiškai tyrime atsiribojama nuo Klaipėdos ir Vilniaus kraštų. Kalbant apie Klaipėdą, reikia paminėti, jog po krašto prijungimo ir Klaipėdos konvencijos pasirašymo Lietuva neturėjo beveik jokių priemonių įtakoti krašto susisiekimo sistemos bei politikos. Pagrindinės susisiekimo administravimo funkcijos liko krašto savivaldos įstaigų kompetencijoje, kurios sistemą administravo remdamasis iki tol per šimtmečius susiformavusia vokiška tradicija. Vilniaus atveju, procesai, vykę krašte jo okupacijos metu, niekaip neįtakoją procesų, vykusių Lietuvoje. Nors tyrime kalbama apie veiksmus, kurių buvo imtasi po krašto atgavimo, labai trumpas

laikotarpis iki Lietuvos okupacijos neleidžia rimčiau iširti, kaip krašto prijungimas paveikė visą Lietuvos susisiekimo sistemą.

Galiausiai, terminas *politika* tyrime vartojamas kalbant ne apie partijų ar politinę veiklą, o turint omenyje strategijos, planavimo ir sprendimų priėmimo kontekstą.

Šio **tyrimo tikslas** yra išanalizuoti, kaip aptariamuoju metu funkcionavo Lietuvos sausumos susisiekimo sistema, ypač ieškant būdų, kaip ją pritaikyti prie pamažu plintančių motorinių transporto priemonių.

Siekiant pasiekti tyrimo tikslą, keliama šie **tyrimo uždaviniai**:

- 1) išanalizuoti, kaip ir kodėl buvo formuojama Lietuvos susisiekimo politika;
- 2) išnagrinėti, kaip buvo planuojama ir įgyvendinama sausumos susisiekimo sistemos plėtra;
- 3) atskleisti, kaip motorinių transporto priemonių plėtra įtakojo procesus, kurie nebuvo tiesiogiai susiję su Susisiekimo ministerijos kompetencijomis.

Tyrimo aktualumas ir naujumas. XX a. eigoje, socialiniuose ir humanitariniuose moksluose įvyko net keli paradigmų pokyčiai, kurie tyrimuose į pirmą planą iškėlė erdvę ir mobilumą. Nenuostabu, kad susisiekimas plačiąja prasme ir transportas kiek siauresne, kaip nuo erdvės ir mobilumo neatsiejamas reiškinys, taip pat sulaukė nemažai tyrėjų dėmesio. Visgi galimybė į susisiekimą ir transportą žvelgti per naujas prieigas iš dalies buvo nulemta gana gausios jau egzistuojančios istoriografijos. Joje, dažnu atveju remiantis gausia faktografinė medžiaga, jau buvo išnarpliotos problemos, kurias būtų galima įvardinti tradicinėmis, pavyzdžiui, kiek ir kokių transporto priemonių turėjo viena ar kita valstybė arba kiek ir ko jomis buvo pervežta.

Kalbant apie Lietuvos istoriografiją, akivaizdu, kad susisiekimas ir transportas netapo aktualia ir perspektyvia tyrimų kryptimi. Žinoma, tai nereiškia, kad jokių tyrimų nebuvo. Egzistuoja ir ankstyvesni, daugiau faktografinė medžiaga paremti tyrimai, vykdyti dar sovietmečiu¹. Vėlesni tyrimai pasižymėjo temų įvairove. Nesistengiant įvardinti visų jų, galima

¹ Pvz.: *Transporto raida Lietuvoje*, sudarė A. Gulbinskas, V. Puronas, V. Ragevičius, S. Jurgienė, V. Tamošaitienė, Vilnius: Mintis, 1983.

paminėti tyrimus, skirtus viešajam transportui², atskirų įstaigų veiklai³, atskiroms susisiekimo priemonėms⁴, netgi susisiekimo infrastruktūrai kaip materialiniam paveldui⁵. Nemažai dėmesio į įvairius susisiekimo aspektus, kaip kad susisiekimo priemonių reikšmę⁶, motorizacijos pastangas⁷ ar tarpinstitucinius santykius⁸, atkreipė Lietuvos krašto apsaugą ir kariuomenę tyrinėjantys istorikai.

Tokių tyrimų bruožas yra susikonsolidavimas į vieną specifinę problemą. Savaime tai nėra blogai, tačiau visą dėmesį sutelkiant į vieną aspektą, nematoma visuma. Taigi, šis tyrimas yra bandymas bent jau iš dalies užpildyti istoriografijos tuštumą, pateikiant nebūtinai galutinį, tačiau kiek kompleksiškesnį susisiekimo sistemos vaizdinį, taip sudarant prielaidas galimiems tolimesniems tyrimams.

Istoriografijos apžvalga. Nors lietuviškos, tiesiogiai su susisiekimu susijusios istoriografijos sąrašą būtų galima tęsti minint kelias Liubomiro Viktoro Žeimanto monografijas⁹, Romualdo Juzefovičiaus straipsnius¹⁰ ir eilę kitų tyrimų, šiame tyrime kiek daugiau remiamasi tik viena tokio tipo

² Pvz.: R. Žičkus, *Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 metų: vežikai, konkė, piegutka, siaurukas, autobusai, taksi*, Vilnius, 2016; V. Smiglevičius, „Auto“ bendrovė – Kauno visuomeninio transporto koncesioninkė“, in: *Kauno istorijos metraštis*, 2004, Nr. 5, p. 265–273.

³ Pvz.: B. Tranavičiūtė, A. Pakštalis, *80 metų kelyje: UAB „Kautra“ ir UAB „Kauno autobusai“*, Kaunas: Kopa, 2014; *Žvilgsnis į Lietuvos kelių istoriją*, sudarė G. Paliulis, D. Andziulis, Vilnius: Ex Arte, 2013.

⁴ Pvz.: K. Driskius, L. Suslavičius, *Automobilis Lietuvoje: 1918–1940 metai*, Vilnius: Aidai, 2005; O. Stasiukaitienė, *Siaurasis Lietuvos geležinkelis*, Vilnius: Versus aureus, 2010; D. Liutikas, *Siaurasis geležinkelis Lietuvoje: Anykščių ir Panevėžio siaurukas*, Vilnius: Stadart Impresa, 2024.

⁵ Pvz.: I. Dabašinskienė, *Lietuvos geležinkeliai (1858–1990 m.): raida, architektūra ir urbanistiniai ypatumai*, daktaro disertacija, Kaunas, 2018 bei kiti autorės tyrimai.

⁶ Pvz.: A. Stoliarovas, „Lietuvos kariuomenės šarvuotieji traukiniai 1920–1935 m.“, in: *Karo archyvas XXXIII*, 2018, p. 58–113.

⁷ Pvz.: J. Vaičėnė, „Lietuvos kariuomenės modernizacija (1926–1939)“, in: *Darbai ir dienos*, 2000, Nr. 21, p. 131–176.

⁸ Pvz.: M. Kuodys, „Karo padėties Lietuvos geležinkelių zonoje funkcionavimas 1919–1926 m.“, in: *Karo archyvas XXXIII*, 2008, p. 180–245.

⁹ V. L. Žeimantas, *Sankt Peterburgo–Varšuvos (nuo 1907 m. Šiaurės–Vakarų) geležinkelis, 1858–1915*, Vilnius: Gelspa, 2003; V. L. Žeimantas, *Liepojos–Romnų geležinkelis, 1869–1915*, Vilnius: Sapnų sala, 2005.

¹⁰ Pvz.: R. Juzefovičius, „Lietuvos susisiekimo plėtros projektai 1923–1939 m. – Klaipėdos integravimas“, in: *Mokslo ir technikos raida Lietuvoje*, 2008, T. 12, p. 216–222; R. Juzefovičius, „Tarptautinio susisiekimo geležinkeliais organizavimas Lietuvoje (1919–1940)“, in: *Istorija*, 2008, T. 69, p. 22–32.

monografija – Rimo Bružo knyga, skirta Lietuvos motociklizmo istorijai¹¹. Nors joje surinkta unikali ir gausiai iliustruota informacija apie aptariamąjį laikotarpį, mokslinio aparato, ypač nuorodų į šaltinius trūkumas verčia monografiją remtis tik tiek, kiek joje išsakomi teiginiai gali būti patvirtinti kitais šaltiniais.

Tyrime kur kas dažniau remiamasi kontekstine, nebūtinai su susisiekimu susijusia lietuviška istoriografija. Kai kuriose tokių istoriografinių pozicijų, pvz., Audronės Veilentienės straipsnyje¹² ar Vaidoto Mažeikos monografijoje¹³, susisiekimui skiriama šiek tiek daugiau dėmesio, vien dėl to, kad jis užėmė svarbų vaidmenį tiriamuose dvišaliuose santykiuose. Tiesa, A. Veilentienės straipsnyje daugiausia dėmesio skiriama net ne dvišaliams Lietuvos ir Didžiosios Britanijos santykiams ar susisiekimui reikšmei juose, o vidinėms politinėms intrigoms ir interesų kovoms. Nors pati autorė straipsnyje pateikė savo nuomonę, kodėl dvišaliai santykiai atšalo ir kodėl sužlugo kelis metus brandintas paskolos projektas, jos teiginiai yra perdėm kategoriški.

V. Mažeikos monografijoje susisiekimui klausimai dvišaliuose santykiuose su Danija yra tik vienas iš aprašomų santykių aspektų. Visgi šio aspekto aptarimas remiantis Danijos archyvų medžiaga leido susidaryti platesnį problemos vaizdinį ir į ją pažvelgti iš kitos, ne lietuviškos pusės.

Kaip istoriografinę poziciją, kiek glaudžiau susijusią su susisiekimu, reikia paminėti Gedimino Galvos parašytą jo brolio Ernesto Galvanausko biografiją¹⁴. Žinoma, pats faktas, kad biografiją apie asmenį rašo jo brolis, suponuoja pozityvų tendencingumą. Be to, biografijos pratarmėje jos leidejai pabrėžia, kad autoriaus pasirinktas rašymo stilius dažnai trina liniją tarp autoriaus ir aprašomo asmens nuomonių. Visgi pats E. Galvanauskas buvo aktyvus A. Veilentienės aprašomų įvykių dalyvis bei paskolos Didžiojoje Britanijoje geležinkelių plėtrai šalininkas. O tokius teiginius, išsakytus ir G. Galvos parašytoje biografijoje, galima lengvai patvirtinti kitais šaltiniais.

¹¹ R. Bružas, *Bikerstory.LT: Lietuvos motociklizmo istorija 1918–1940*, Vilnius: Vaga, 2012.

¹² A. Veilentienė, „II seimo požiūris į Santykius su Didžiąją Britanija“, in: *Parlamento studijos*, 2011, Nr. 10, p. 11–28.

¹³ V. Mažeika, *Danijos santykiai su Lietuva 1918–1940 m.*, Vilnius: LII I-kla, 2002.

¹⁴ G. Galva, *Ernestas Galvanauskas: politinė biografija*, Chicago: Akademinės skautijos leidykla, 1982.

Gana glaudžiai su susisiekimu susiję ir keli Mindaugo Balkaus tyrimai apie Kauno miesto infrastruktūros plėtrą¹⁵ bei miesto planavimą¹⁶. Tradiciškai vakaruose abi minėtos problemos aptariamam laikui buvo glaudžiai susijusios su motorizacija. Tiesa, straipsnių autoriui kur kas svarbesnė bendra Kauno miesto urbanistinė raida, todėl motorizacija juose nustumta į paraštes. Šiuo atveju verta paminėti, kad analogiški procesai vyko ir kituose Lietuvos miestuose, tačiau Kauno pavyzdys šiame tyrime pasirinktas dėl fakto, kad jis buvo ir didžiausias, ir labiausiai motorizuotas Lietuvos miestas.

Susisiekimo tematikai dėmesio skiriama ir Marijos Drėmaitės monografijoje „Progreso meteoras“¹⁷. Tiesa, pati monografija skirta modernizacijos ir pramoninės architektūros Lietuvoje plėtrai, todėl šiame tyrime ji naudojama iliustruoti kelis motorizacijos sukeltus padarinius. Analogišką funkciją atlieka Julijos Rėklaitės sudarytas Kauno miesto architektūros gidas¹⁸ ir Giedrės Polkaitės straipsnis apie reklamas Lietuvos periodinėje spaudoje¹⁹, kuriais siekiama pabrėžti, kad motorizacija nereiškė tik automobilių skaičiaus augimo.

Panašią funkciją tyrime atlieka ir cituojama Vytauto Lesčiaus monografija apie ankstyvąją Lietuvos kariuomenę²⁰. Tiesa, V. Lesčiaus tyrimo atveju siekiama parodyti, kad panašiai kaip ir užsienyje prielaidos motorizacijai susidarė būtent kariuomenėje, kurios motorines transporto priemones plačiu mastu pradėjo naudoti anksčiau nei jos įsigalėjo civiliniame gyvenime.

Disertacijoje remiamasi ir Domo Cesevičiaus studija apie aptariamo laikotarpio Lietuvos ekonominę politiką²¹. Nors šis tyrimas nėra skirtas ekonominiams susisiekimui aspektams, glaudus ryšys tarp susisiekimui sistemos ir valstybės ūkio visiškai problemos apeiti neleidžia. Šiuo atveju verta turėti omenyje, kad kaip tautininkas ir valstybingumo pabaigoje betarpiškai su Lietuvos ekonomine sistema per Finansų ministeriją susijęs asmuo, D. Cesevičius kai kuriuose savo vertinimuose galėjo būti šališkas.

¹⁵ M. Balkus, „Kauno miesto gatvių infrastruktūros plėtra XX a. 3–4 dešimtmečiais“, in: *Kauno istorijos metraštis*, Kaunas, 2011, Nr. 11, p. 95–109.

¹⁶ M. Balkus, „Kauno miesto planavimas XX a. 3–4 dešimtmečiais: tarp siekių ir tikrovės“, in: *Kauno istorijos metraštis*, Kaunas, 2013, Nr. 13, p. 205–217.

¹⁷ M. Drėmaitė, „Progreso meteoras: modernizacija ir pramonės architektūra Lietuvoje 1918–1940 m.“, Vilnius: Lapas, 2016.

¹⁸ *Kaunas 1918–2015. Architektūros gidas*, sudarytoja Julija Reklaitė, Vilnius: Lapas, 2015.

¹⁹ G. Polkaitė, „Prekių ir paslaugų pasiūlos kaita Lietuvos periodinės spaudos reklamoje 1918–1940 metais“, in: *Lietuvos istorijos studijos*, Vilnius, 2009, T. 24.

²⁰ V. Lesčius, *Lietuvos kariuomenė 1918–1920*, Vilnius: Leidybos centras, 1998.

²¹ D. Cesevičius, *Lietuvos ekonomikos politika, 1918–1940*, Vilnius: Academia, 1995.

Galiausiai verta paminėti Zenono Butkaus ir Norberto Černiausko straipsnį, kuriame nagrinėjamas pasaulinės ekonominės krizės poveikis Lietuvos ūkiui ir visuomenei²². Pagrindinė autorių mintis yra ta, kad ekonominė krizė ir kova su ja privedė prie lūžio valstybės ekonominėje mintyje, kuris skatino socialinius pokyčius iki pat valstybingumo pabaigos. Visą procesą autoriai apibūdina kaip Lietuvos socialinio, kultūrinio ir ekonominio modernėjimo piką. Šiame tyrime su tokia prielaida sutinkama tik iš dalies. Gana akivaizdu, kad panašiu metu lūžis ir jo nulemti pokyčiai vyko ir susisiekimo sistemoje bei politikoje. Vis dėlto, tikrai ne visais atvejais galima tuos pokyčius vertinti taip teigiamai, kaip kad suponuoja terminas „modernėjimo pikas“.

Šiame tyrime taip pat gausu nuorodų į enciklopedinius²³ ir biografinius²⁴ leidinius. Remiantis juose pateikta informacija, iliustruojami kai kurių tyrime cituojamų autorių biografiniai faktai. Trumpos biografinės apybraižos atlieką svarbią funkciją. Jomis norima pabrėžti, jog viešojoje erdvėje diskurso lygmenyje diskusijos dėl susisiekimui aktualių klausimų dažniausiai vyko tarp panašų išsilavinimą turinčių ir beveik išimtinai Susisiekimo ministerijoje tarnaujančių ar dirbančių asmenų. Tai nurodo, jog egzistavo nuomonių įvairovė ir vyko diskusijos, kurios beveik visais atvejais buvo remiamos ne politinėmis, o profesinėmis nuostatomis. Tai svarbu, nes tyrime nagrinėti archyviniai Susisiekimo ministerijos dokumentai sudaro monolitiškos ir vieningos įstaigos vaizdinį.

Kalbant apie užsienio istoriografiją, tiesiogiai susijusią su susisiekimu, jau buvo minėta, kad jos tradicija yra kur kas gilesnė. Visgi dažnu atveju tradiciniai tyrimai, orientuoti į geležinkelius kaip XIX a. viduryje atsiradusią susisiekimo rūšį, kuri sukėlė revoliuciją judėjime ir paskatino dar vieną industrializacijos bangą, juos tyrė ekonomikos kontekste. Keliais tokio tipo tyrimais remiamasi ir šiame tyrime²⁵. Reikia paminėti, kad šio tyrimo

²² Z. Butkus, N. Černiauskas, „Krizė keičia Lietuvą: 1931–1935 metų pokyčiai visuomenėje ir valstybėje“, in: *Lietuvos istorijos studijos*, Vilnius, 2015, T. 36, p. 69–87.

²³ Pvz.: *Lietuvių enciklopedija*, T. XX (Na–O), Boston: Lietuvių enciklopedijos leidykla, 1960; *Visuotinė lietuvių enciklopedija*, T. IV (Cha–Dir), Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2003.

²⁴ Pvz.: *Kelininkai, susiję su Lietuva: XVIII–XX amžius*, sudarytojas Linas Vidurgis, Vilnius: BKM leidykla, 2016; *Lietuvos Respublikos 1918–1940 m. vyriausybės ministrų biografinis žodynas*, sudarė Mindaugas Tamošaitis, Algis Bitautas, Artūras Svarauskas, Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos centras, Lietuvos edukologijos universitetas, 2016.

²⁵ Pvz.: E. S. Bradford, „Prussian Railway Administration“, in: *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 1907, Vol. 29, Issue 2, p. 66–78,

tikslas nėra Lietuvos susisiekimo sistemos nagrinėjimas Lietuvos ūkio ir ekonomikos kontekste, todėl minėtais tyrimais siekiama iliustruoti kai kurias bendras geležinkelių tendencijas ir potencialius administravimo modelius.

Labiau tradiciniu tyrimu galima laikyti Alfred Mierzejewski dvitomį, skirtą tarpukario laikotarpio Vokietijos geležinkeliams. Dėl akivaizdžių priežasčių daugiau dėmesio sulaukė antrasis tyrimo tomas, skirtas nacių valdymo laikotarpiui. Visgi šio tyrimo kontekste kur kas aktualesnis yra pirmasis tomas, skirtas beveik visam Veimaro respublikos laikotarpiui²⁶. Vokietijos geležinkeliai šio tyrimo kontekste yra aktualūs, nes iki karo per juos buvo vykdoma ne tik ekonominė, bet ir socialinė politika. Tačiau po karo karo nugalėtojos Vokietijai primetė radikalią geležinkelių administracijos reformą. Ji pasirodė tokia sėkminga, kad analogiškas reformas svarstyti pradėjo kone visos Europos valstybės. Lietuva nebuvo išimtis, tačiau, skirtingai nei daugelio valstybių atveju, galiausiai jokios reformos įgyvendintos nebuvo. Viešojoje erdvėje dėl to vykusių diskusijų metu reformų priešininkai naudojo panašius argumentus, kokius ir vokiečiai, bandę priešintis Antantės valiai.

Platesnius kontekstus savo daktaro disertacijoje nagrinėjo istorikė Eirini Anastasiadou²⁷. Galima teigti, kad ji atstovauja pirmajame šio tūkstantmečio dešimtmetyje Eindhoveno Technologijų universitete susiformavusiai tyrimų mokyklai. Jos atstovai nagrinėjo aptariamojo laikotarpio susisiekimo ir kitos infrastruktūros sistemas tarptautiniame ir transnacionaliniame kontekste. Pagrindinis visos mokyklos teiginys yra, kad tokios sistemos ir juos propagavusios grupės, įvardintos „sistemų statytojais“, per jas siekė Europos vienybės. Žinoma, aptariamuoju metu jos pasiekti nepavyko, tačiau jų įtaka gali būti matoma šiuolaikiniame Europos sąjungos projekte. Minėta istorikė savo disertacijoje nagrinėjo būtent geležinkelius ir Tautų sąjungos bei įvairių jos komitetų veiklą, siekiant iš atskirų nacionalinių geležinkelių kurti vieną bendrą geležinkelių sistemą. Tiek E. Anastasiadou, tiek jos kolegos iš Eindhoveno Technologijų universiteto puikiai suprato, kad vienybė buvo įmanoma tik kaip valinga atskirų jos dalių suma. Žinant, kokie buvo Lietuvos aptariamojo laikotarpio santykiai su kaimyninėmis

D. H. Aldcroft, *British Railways in Transition. The economic problems of Britain's railways since 1914*, Niujorkas: St. Martin's Press, 1968; A. Heywood, *Modernising Lenin's Russia. Economic Reconstruction, Foreign Trade and the Railways*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

²⁶ A. C. Mierzejewski, *The Most Valuable Asset of the Reich. A History of German National Railway. Volume 1, 1920–1932*, Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1999.

²⁷ Eirini (I.), *In Search of a Railway Europe*, daktaro disertacija, Eindhoven, 2009.

valstybėmis, ypač Lenkija, gana aišku, kad Tautų Sąjungos projektai jos nežavėjo. Be to, aptariamuoju metu kurtuose geležinkelių ir kitos infrastruktūros projektuose, kurie vienybės siekė ne tik įstatyminiu ar panašiu, o fiziniu lygmeniu, Lietuva kaip periferinė valstybė apskritai nefigūravo. Dėl to šiame tyrime didesnis dėmesys tarptautiniams procesams skirtas nebus, o graikų istorikės tyrimais remiamasi tik patiems svarbiausiems procesams iliustruoti.

Kiek daugiau šiame tyrime remiamasi vokiečiu istoriko Felix Konrad Jeschke tyrimu apie Čekoslovakijos geležinkelius²⁸. Jame istorikas teigia, kad Čekoslovakijos nacionaliniai geležinkeliai visą tarpukario laikotarpį visais lygmenimis sąmoningai buvo pajungti čekoslovakijos erdvės ir identiteto kūrimui, kurį formuojant galiausiai čekai užėmė dominuojantį vaidmenį slovakų atžvilgiu. Nors pačios Čekoslovakijos kaip valstybės atvejis buvo gana unikalūs, panašias tendencijas bei galimybes galima įžvelgti kalbant apie Lietuvą ir jos prisijungtą Klaipėdos kraštą. Verta paminėti, kad F. K. Jeschke procesus Čekoslovakijoje mato kaip sėkmingus ir pavykusius. Tačiau kalbant apie Lietuvą ir Klaipėdą, gana akivaizdu, kad tos sėkmės būta mažiau. Tik nėra aišku, kodėl, – dėl noro trūkumo, neišnaudotų ar nepastebėtų galimybių ar stipresnės klaipėdiečių valios?

Panašiai, tačiau jau kitą susisiektimo rūšį – moderniausius sausumos kelius – vertina ir italų istorikas Massimo Moraglio. Savo tyrime jis nagrinėja bene ankstyviausią Europos greitkelių projektą – Italijos autostradą²⁹. M. Moraglio teigimu, projektas, kuris prasidėjo kaip vieno įtakingo asmens svajonė, labai greitai tapo fašistinio režimo ideologiniu įrankiu. Ir šį įrankį fašistai puikiai išnaudojo. Užsienyje modernių kelių plėtra padėjo kurti Italijos kaip modernumo ir pažangumo etalono vaizdinį, o itališkas terminas autostrada net buvo tapęs bendrinio terminu tokio tipo keliams. Tuo tarpu šalies viduje greitkelių propagavimas leido fašistams į savo gretas pritraukti progresyvių ir technokratiškų pažiūrų asmenis bei pateisinti valstybės veikimo iš viršaus į apačią principus. Reikia paminėti, jog aptariamuoju metu tokie modernūs keliai, kokie buvo itališkos autostrados, Lietuvoje statomi nebuvo

²⁸ Tekste cituojama F. K. Jeschke Londono Universiteto Koledže apginta disertacija *Iron Landscapes Nation-Building and the Railways in Czechoslovakia, 1918–1938*, London, 2016. Disertacija prieinama internetu: [https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1476693/1/Jeschke_Thesis%20Final.pdf] [tikrinta 2023-10-20]. 2021 metais nežymiai pakoreguota disertacija buvo išleista kaip monografija *Iron Landscapes National Space and the Railways in Interwar Czechoslovakia*, Oxford, New York: Bergham Books, 2021.

²⁹ M. Moraglio, *Driving Modernity: Technology, Experts, Politics and Fascist Motorways, 1922–1943*, New York: Berghahn Books, 2017.

ir buvo apsiribota tuo, kas tuo metu buvo vadinama plentais³⁰. Visgi bene didžiausias Lietuvoje įgyvendintas infrastruktūros projektas – Žemaičių plentas – buvo pasitelktas kaip įrankis skleisti tam tikras Lietuvos politinio režimo žinias.

Tyrime taip pat remiamasi keliais mažesnės apimties tyrimais apie motorinių transporto priemonių atsiradimą ir įsigalėjimą. Vienas iš jų – dviejų sociologų, ir jei ne mobilumo studijų pradininkų, tai žymių jų teoretikų John Urry ir Mimi Sheller straipsnis apie automobilio ir miesto santykį³¹. Nors abiem tyrėjams kur kas aktualesnis laikotarpis, prasidėjęs po Antrojo pasaulinio karo, ir procesai, besitęsiantys ir šiomis dienomis, kai kurios jų įžvalgos tinka laikotarpiui ir vietoms, kuriose motorizacija nebuvo pasireiškusį tokiu dideliu mastu. Straipsnyje, kuriuo remiamasi šiame tyrime, teigiama, kad automobilis buvo esminis fizinės miesto erdvės pokyčių variklis. Žinoma, tyrime aptariamojo laikotarpio Lietuvoje tų pokyčių buvo nedaug ir motorinė transporto priemonė ne visais atvejais buvo pagrindinė tokių pokyčių varomoji jėga.

Panašiai apie motorinių transporto priemonių atsiradimą ir įsigalėjimą, tik ne fizinėje, o socialinėje aplinkoje kalbama ir Jennifer

³⁰ Šiuo atveju svarbu paminėti, kuo skyrėsi tuometinė italų autostrada nuo plento, nes abu terminai šiuo metu techninėje kalboje nebevertinami. Italų autostrada jau tuo metu buvo tai, ką šiomis dienomis vadiname automagistrale, t. y. kontroliuojamos prieigos keliu, skirtu išimtinai automobilių judėjimui. Galima teigti, kad kelių hierarchijoje pagal jų svarbą, reikšmę ir pralaidumą italų autostrada ir tokio paties tipo keliai kitose valstybėse užėmė aukščiausią pakopą. Terminas „plentas“ Lietuvoje nusako ir kelio hierarchiją (Lietuvos atveju – aukščiausią, nes geresnių kelių tiesiog nebuvo), ir konstrukcijos tipą. Pastaruoju atveju nėra aiški pačio termino „plentas“ etimologinė kilmė, tačiau akivaizdu, kad jis į vartoseną atėjo per Rusijos imperiją iš vokiško termino „chaussée“. Šį terminą vokiečiai perėmė iš prancūzų kalbos, o pastarieji – iš lotynų. Tiesioginis šio termino vertimas yra „grįstas kelias“. Visgi termino įsigalėjimo metu, XIX a. pradžioje, pačioje Vokietijoje keitėsi kelių konstrukcijos technologijos ir terminas iš esmės pradėjo reikšti nebūtinai akmenimis grįstą kelią, bet kelią su bet kokia dirbtinai sukurta danga. Tokia reikšmė terminas „plentas“ pradėtas naudoti ir Lietuvoje. Kelių hierarchijoje laipteliu žemiau, taip pat nurodant prastesnę kelio konstrukciją, Lietuvoje atsidūrė terminas „vieškelis“, kuris apibrėžiamas kaip prižiūrimas ir tvarkomas kelias be dirbtinai sukurto važiuojamosios kelio dalies konstrukcijos arba tiesiog grunto. Visi likę neprižiūrimi Lietuvos keliai buvo vadinami paprastaisiais keliais.

³¹ M. Sheller, J. Urry, *The City and the Car*, in: *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 24, 2000.

Bonham³² bei Iris Borowy³³ straipsniuose. Abi tyrėjos dėmesį savo darbuose atkreipė į saugumo keliuose problemą. Jos taip pat priėjo prie gana panašios išvados, kad motorinės transporto priemonės ilgainiui tapo privilegijuotomis kitų susisiekiimo dalyvių, ypač pėsčiųjų atžvilgiu. Abi tyrėjos kaip vieną iš to priežasčių matė sparčią motorinių transporto priemonių plėtrą. Tiesa, autorių nuomonė dėl kitų tokios privilegijuotos pozicijos priežasčių išsiskyrė. Pasak J. Bonham, privilegijas lėmė poreikis kontroliuoti judėjimą, siekiant jį padaryti kuo efektyvesniu, o efektyviausią judėjimą užtikrino ne kas kitas, o automobilis. I. Borowy nuomone, privilegijas automobiliams lėmė stiprus lobizmas, kurį vykdė automobiliais suinteresuotos grupės, dažniausiai jų naudotojai. Tradiciškai automobilių naudotojai buvo aukštesnės socialinės klasės ir todėl didesnę socialinę kapitalą turintys įtakingi asmenys. Aptariamojo laikotarpio Lietuvoje panašūs procesai taip pat vyko, netgi nepaisant ne tokios sparčios motorizacijos ir dėl to mažesnio suinteresuotų asmenų skaičiaus ar poreikio efektyvinti judėjimą. Taigi, priežastinių ryšių procesams reikėtų ieškoti kitur.

Šaltinių apžvalga. Tyrime naudojamus šaltinius kaip įprasta galima sudėti į dvi grupes – nepublikuotus ir publikuotus. Pagrindinę nepublikuotų šaltinių dalį sudaro Lietuvos centriniame valstybės archyve (toliau – LCVA) saugomi archyviniai dokumentai. Tyrime pagrindinis dėmesys skiriamas Susisiekiimo ministerijos fondui (f. 386), nes Susisiekiimo ministerija visą aptariamąjį laikotarpį buvo pagrindinė susisiekiimo sistemos administratorė, politikos formuotoja ir valstybingumo eigoje savo kompetencijas tik plėtė. Ministerijos fonde sukaupta pagrindinė informacija ir dokumentai, susiję su susisiekiimo sistema, įvairių ataskaitų, protokolų, susirašinėjimų, statistinės informacijos ir pan. formomis. LCVA saugo ir kai kurių ministerijos vidinių įstaigų fondus, tokius kaip Geležinkelių valdybos (f. 1160) ar Vyriausiosios vandenių ir energijos valdybos ir vandens kelių rajonų (f. 1059). Visgi tiek iš pačios ministerijos, tiek iš dalies ministerijos įstaigų fondų turinių gana akivaizdu, jog pagrindiniai dokumentai galiausiai atsidūrė gausiame, bet labai netvarkingame Susisiekiimo ministerijos fonde. Nepaisant to, dokumentai iš Geležinkelių valdybos fondo tyrime naudojami kai kuriai biografinei informacijai papildyti.

Archyvinę medžiagą iš Susisiekiimo ministerijos fondo tyrime papildė dokumentai iš Vidaus reikalų ministerijos Policijos departamento (f. 394) bei

³² J. Bonham, „Transport: Disciplining the Body That Travels“, in: *The Sociological Review*, 2006, Vol. 54, p. 57–74.

³³ I. Borowy, „Road Traffic Injuries: Social Change and Development“, in: *Medical History*, 2013, Vol. 57, Issue 1, p. 108–138.

Lietuvos Respublikos Ministrų kabineto (f. 923) fondų. Tiek minimuose, tiek kituose Vidaus reikalų ministerijos ir jos įstaigų fonduose apstu informacijos, kuri būtų naudinga tolimesniems susisiekimo tyrimams. Tačiau šio tyrimo kontekste VRM Policijos departamento fondo dokumentai naudojami siekiant iliustruoti dviejų su susisiekimu susijusių ministerijų tarpusavio santykius, o tiksliau – nesutarimą vienu specifiniu judėjimo priežiūros klausimų. Aptariamuoju metu veikė net kelios skirtingoms ministerijoms pavaldžios institucijos, tokios kaip geležinkelių policija, vidaus vandens kelių policija ir, žinoma, viešoji policija, kurios buvo atsakingos už vienos ar kitos susisiekimo rūšies priežiūrą. 4-ajame dešimtmetyje, Susisiekimo ministerijai pradėjus susisiekimo kontrolės centralizaciją, kilo idėja sukurti vieną atskirą priežiūrą vykdančią instituciją, kuri būtų pavaldi Susisiekimo ministerijai. Nei VRM, nei Policijos departamentas su tokiu sumanymu nesutiko ir jų argumentai išliko minėto fondo dokumentuose.

Ministrų kabineto fonde saugomi dokumentai, kurių turinyje atsispindėjo problemos, kurių svarstymas išėjo iš vienos atskiros ministerijos kompetencijų ribų. Pvz.: tarpinstituciniu lygmeniu svarstomi susisiekimo plėtros projektai bei diskusijos dėl jų. Šie dokumentai yra aktualūs, nes sudaro sąlygas pamatyti kai kurių kitų valstybės įstaigų požiūrį į susisiekimo sistemą bei jų pageidavimus ir prioritetus.

Tyrime naudojamas Vilniaus universiteto rankraščių skyriaus (toliau – VUB RS) diplominių darbų fonde (f. 85) saugomas Vytauto Didžiojo universitete parašytas A. Nastopkos diplominis darbas „Sauskeliai ir Lietuvos savivaldybės“³⁴, kuriame jo autorius nagrinėja savivaldybių veiklą sausumos kelių atžvilgiu. Pačiam A. Nastopkai diplominiame darbe įdomiausia buvo atskirų savivaldybių veikla, nuo kurios šiame tyrime yra atsiribojama. Visgi kaip šaltinis diplominis darbas leidžia susidaryti bendresnį Vidaus reikalų ministerijos požiūrį į kelių problemą ir potencialius jos sprendimo būdus, kurie buvo neatsiejami nuo bendresnės susisiekimo politikos. Be to, darbe naudojami statistiniai duomenys, kurie nėra išlikę jokiuose šio tyrimo autoriui žinomuose šaltiniuose.

Nors kiekybiniu atžvilgiu nepublikuotų šaltinių sąrašas gali pasirodyti kuklus, kokybiniu požiūriu jis yra kompleksiškas ir padengia bene visus tyrimui aktualius klausimus. Be to, nepublikuotus šaltinius puikiai papildė didelė dalis publikuotų šaltinių.

Nemažą tokių šaltinių dalį sudaro aptariamuoju metu leisti atskiri įvairios paskirties leidiniai, pavyzdžiui, statistinių duomenų rinkiniai.

³⁴ A. Nastopka, *Sauskeliai ir Lietuvos savivaldybės: diplominis darbas*, Kaunas, 1936, in: VUB RS f. 85, b. VDU64.

Pagrindiniu iš jų derėtų laikyti daugiatomį centrinio statistikos biuro leidinį „Lietuvos statistikos metraštis“. Kalbant apie metraščiuose kompiliuotą susisiekimo statistiką, reikia paminėti, jog ji nuolatos tobulėjo. Jei ankstyvuose metraščių tomuose didžiausias dėmesys buvo skiriamas geležinkeliams ir bazinei informacijai apie juos, tai laikui bėgant metraščiuose atsirado daug išsamesnė ir įvairesnė informacija, pvz., motorinių transporto priemonių registracijos duomenys pagal jų keliamąją galią ar vagonų ašių ridą. Pirmiausia tai nurodo, jog tobulėjo ir gerėjo statistinių duomenų surinkimo metodika. Be to, iš renkamų duomenų akivaizdu, kad valstybei parūpo informacija ne tik apie geležinkelius, bet ir apie kitas transporto priemones. Aišku, „Lietuvos statistikos metraščiai“ turi ir trūkumų. Pavyzdžiui, kalbant apie motorines transporto priemones, lieka neaišku, koku mastu vyko krovinių pervežimas, nes jį vykdė privatūs vežėjai, kurie statistinių duomenų pateikinti neturėjo.

Statistiniais leidiniais įvardinti galima ir skirtingų įstaigų atskirais leidiniais leistas darbuočių ataskaitas. Žinoma, šio tyrimo kontekste aktualiausi Susisiekimo ministerijos leisti leidiniai³⁵. Dažnu atveju juose buvo pateikiama kiek išsamesnė, išimtinai tai įstaigai aktuali ir, lyginant su statistikos metraščiais, dažnu atveju pakomentuota informacija. Šiuose leidiniuose taip pat matosi požiūrio į susisiekimo rūšių transformacija. Jei iki 1933 m. toks Susisiekimo ministerijos leidinys buvo skirtas išimtinai geležinkeliams ir geležinkelių valdybai, tai 1934 m. jis buvo transformuotas į visos ministerijos metų apžvalgą. Informacijos kiekis apie geležinkelius juose nesumažėjo, tačiau ją papildė ir kitų vidaus įstaigų darbų apžvalgos, tarp kurių sausumos keliai užėmė daugiausiai vietos. Atskirai paminėti reikėtų ir 1938 m. išleistą proginį ministerijos metraštį. 20-ųjų nepriklausomybės metinių proga jame be praėjusių metų darbų apžvalgos buvo pateikta ir visų nepriklausomybės darbų apžvalga bei pirmasis dokumentas, kurį galima būtų įvardinti kaip susisiekimo politikos programą. Pati valstybingumo laikotarpio apžvalga taip pat įdomi, nes visa ministerijos veikla vertinama iš gana pasikeitusių 1938 m. pozicijų, ankstesniems sprendimams primetant naujos situacijos pateisinimus.

Nors grynijo parlamentarizmo laikotarpis aptariamojo laikotarpio Lietuvoje nebuvo ilgas, jo metu kai kurie susisiekimo klausimai buvo svarstomi seimo tribūnuose. Su juose išsakytais argumentais susipažinti

³⁵ Pvz.: *Lietuvos geležinkelių 1931 metų darbuotės apyskaita*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1932; *Susisiekimo ministerijos 1934 metų darbuotės apyskaita*, Kaunas: Susisiekimo ministerija, 1936.

padedą seimo stenogramos³⁶. Šiame tyrime aktualiausios stenogramos iš 1924 m. laikotarpio, kai ministro pirmininko pareigas užėmė Ernestas Galvanauskas, o seime buvo svarstomas paskolos iš Anglijos klausimas. Diskusijos šiuo klausimu buvo gana intensyvios ir karštos. Tai leidžia kelti klausimą, ar seimo stenografuotojai sugebėdavo fiksuoti visus visų seimo narių pasisakymus? Atsakymo toli ieškoti nereikia, nes nemaža dalis pasisakymų ne tik šiuo, bet ir kitais klausimais seimo stenogramose akivaizdžiai kupiūruoti. Tačiau netgi nepaisant to, bendrą vaizdą ir svarbiausias mintis seimo posėdžių stenogramos atskleidžia.

Likusius tyrime naudojamus publikuotus, atskirais leidiniais leistus šaltinius sugrupuoti kiek sunkiau. Verta pabrėžti, kad, skirtingai nei anksčiau minėti šaltiniai, jie nebuvo kompleksiniai ir dažnu atveju skirti vienai ar kitai problemai. Iš jų įvardinti galima atskirai skelbtus geležinkelių tarifus³⁷, kuriuose pateikiama aptariamojo laikotarpio pervežimų kainodara ir pervežamų prekių klasifikacija. Apžvelgiant visus tarifų leidinius kompleksiskai, galima susidaryti vaizdą, kaip kito skirtingų krovinių pervežimo kainos, daryti prielaidas, kaip ir kodėl buvo kontroliuojami krovinių srautai.

Atskiros paminėjimo verti ir leidiniai, kuriuose buvo bandoma apskaičiuoti Lietuvos geležinkelių savikainą, t. y. geležinkelių eksploatacijos kainą³⁸. Įprastai, savikainos apskaičiavimas ir tarifų normos turėtų būti betarpiškai susijusios. Visgi Lietuvoje tai nesusiklostė. Taip pat paminėjimo vertas faktas, jog pirmasis geležinkelių savikaina susidomėjo buvęs Susisiekimo ministras ir tuo metu aukštas pareigas ministerijoje užimantis valdininkas, tačiau tai darė ne tarnybine, bet privačia iniciatyva.

Kitą nemažą publikuotų šaltinių dalį tyrime sudaro periodinė spauda. Atskirai reikėtų paminėti leidinį „Vyriausybės žinios“. Jame buvo skelbiami visi naujai paskelbti įstatymai ir įstatymų pakeitimai. Nors šiuo metu jau egzistuoja įvairūs pirmojoje Lietuvos respublikoje paskelbtų įstatymų sąvadai, tyrime įstatymai, autoriaus patogumo dėlei, cituojami būtent iš periodinio leidinio.

Kalbant apie kitą tyrime naudojama periodinę spaudą, reikia paminėti, kad dažnu atveju riba tarp pirminio ir antrinio šaltinio statuso juose

³⁶ Pvz.: *Steigiamojo Seimo darbai*. Kaunas: Seimo kanceliarija, 1920–1922 ir *Seimo stenogramos*, Kaunas: Seimo kanceliarija, 1922–1927, 1936–1939.

³⁷ Pvz.: *Lietuvos plačiųjų geležinkelių tarifas: veikia nuo 1927 m. I–III [1–3] dalys*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1927; *Plačiųjų geležinkelių prekių pervežimo tarifas. D. 1–3*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1931.

³⁸ J. Jankevičius, *Lietuvos geležinkelių savikaina*, Kaunas, 1932 ir *Lietuvos geležinkelių savikaina*, Kaunas: Geležinkelių valdybos ekonominė direkcija, 1937.

labai siaura. Tačiau nepaisant to, galima teigti, kad būtent periodinė spauda yra pagrindinis šio tyrimo šaltinis. Iš nepublikuotų Susisiekimo ministerijos dokumentų galima susidaryti pakankamai aiškų susisiekimo sistemos ir politikos bei jų pokyčių vaizdinį. Visgi dėl aptariamojo laikotarpio Lietuvos politinės santvarkos, dokumentų, išlikusių ministerijos fonde, specifikos bei pačio fondo tvarkos būklės, tas vaizdinys primena neužpildytą rėmą. Skirtinguose periodiniuose leidiniuose diskurso lygmenyje nuolatos veikė betarpiškai su susisiekimo sistema ir politika susiję autoriai. Jų tekstuose atsiskleidžia ir pliuralizmas, ir polemika, ir skirtingi interesai, kurie rėmą užpildo ir parodo, kad jis nebuvo nei vienalytis, nei nuleistas iš viršaus.

Atskirą darbe naudojamos periodinės spaudos grupę sudaro įvairūs dienraščiai, plačiai visuomenei skirti, tačiau politinę liniją išlaikantys lediniai, tokie kaip „Lietuvos Aidas“, „Lietuvos Žinios“ bei „Rytas“ arba į specifinę skaitytojų grupę orientuoti leidiniai, tokie kaip „Lietuvos Keleivis“ bei „Darbininkas“. Aptariamojo laikotarpio dienraščiai kaip nuolatinės ir gausios informacijos sklaidos priemonė gali būti neblogu šaltiniu. Informacijos apie susisiekimą, ypač nelaimingus atsitikimus bei kitokius sensacingus ar rezonansinius įvykius, kurie natūraliai patraukia skaitytoją, juose apstu. Visgi šio tyrimo kontekste kur kas aktualesni leidiniuose pateikiami vieno ar kelių įvykių vertinimai, kuriuose atsispindi ir ideologinės nuostatos, ir sąmoningai konstruojami naratyvai.

Kita nemaža periodinės spaudos grupė – profesiniai leidiniai. Šio tyrimo atveju tai – „Geležinkelininkas“³⁹, „Policija“⁴⁰ ir „Lietuvos Auto“⁴¹. Pirmojoje Lietuvos respublikoje, po 1926 m. perversmo, profesiniai susivienijimai atsidūrė keblioje padėtyje. Nors profesinės sąjungos galiausiai buvo uždraustos, profesinės organizacijos gyvuoti galėjo, jei neturėjo politinių pretenzijų. Dėl to jų leidiniai dažnu atveju buvo skirti tiek plačiai visuomenei, tiek profesinei grupei, dėmesį sutelkiant į aktualias žinias ir kultūrinę veiklą. Panašiai buvo ir su minėtais leidiniais, tačiau įsigilinus į jų turinį, gana akivaizdu, kad kiekvienas iš jų turėjo skirtingą tikslinę auditoriją. Geležinkelių valdybos leistas „Geležinkelininkas“ iš tiesų buvo skirtas geležinkelininkams. Leidinyje gausu informacijos apie geležinkelių tarnautojams aktualias naujienas, Lietuvos geležinkelių istoriją ir pan. Iš esmės leidinys buvo skirtas pačių geležinkelininkų bendros kultūros kėlimui.

³⁹ *Geležinkelininkas*, 1935–1940, Kaunas, red. K. Kemžys, J. Treinys.

⁴⁰ *Policija*, 1924–1940, 1943–1944, Kaunas, red. V. Bručkus, J. Budrys, J. Danauskas, A. Jakobas, J. Navakas, A. Staškevičius, K. Sivilas, A. Žilinskas ir K. A. Bileišis.

⁴¹ *Lietuvos Auto*, 1932–1935, Kaunas, red. J. Bortkevičius, J. Mardosas, K. Toleikis.

Vidaus reikalų ministerijos Piliečių apsaugos departamento leistas leidinys „Policija“ veikusiai buvo orientuotas į visuomenę, siekiant parodyti ką ir kaip policija dirba, taip sudarant saugumo ir ramybės vaizdą. Žinoma, tyrimui aktualūs „Policijos“ straipsniai, apie kelių eismą, jo reguliavimą bei nelaimingus atsitikimus keliuose veikė ir kaip tam tikros instrukcijos viešosios policijos tarnautojams, kurie vis dažniau tarnybos metu susidurdavo su dar pakankamai naujomis ir nematytomis motorinėmis transporto priemonėmis.

Leidinyje „Lietuvos Auto“ buvo leidžiamas Kaune įsikūrusios Lietuvos šoferių ir auto tarnautojų sąjungos. Sąjunga bandė suvienyti visus vairuotojus, kurie šia veikla užsiima kaip profesija. Todėl leidinyje gausu straipsnių apie profesionalių vairuotojų padėtį ir problemas. Natūralu, kad tokie straipsniai buvo adresuoti ne patiems vairuotojams, kurie ir patys suprato savo problemas, o sprendimų priėmėjams, kurie ir turėjo tas problemas spręsti. Gana akivaizdu, kad toks leidinio pobūdis galėjo būti traktuojamas kaip politikavimas, kuris profesinėse organizacijose buvo nepriimtinas. Galbūt dėl to po kelių metų jo leidimas nutrūko, o pati sąjunga nebefigūravo viešojoje erdvėje.

Paskutinė periodinių leidinių grupė – specializuoti, tikslinėms auditorijoms skirti leidiniai. Pavyzdžiui, Lietuvos fizinio lavinimo sąjungos leidinys „Lietuvos Sportas“⁴², kuriame publikuoti straipsniai siekė populiarinti Lietuvoje su motorinių transporto priemonių atsiradimu prasidėjusį moto sportą. Nors tokių straipsnių tikslas buvo populiarinti ir apžvelgti įvairias lenktynes, labai natūraliai buvo pereinama ir prie bendrų automobilizmo sąlygų Lietuvoje vertinimų ir pasiūlymų.

Kitas pavyzdys – Savivaldybių departamento leidinys „Savivaldybė“⁴³. Nors bendroje susisiektimo sistemoje savivaldų, kaip veikėjų reikšmė buvo gana maža, joms atiteko užduotis administruoti visus jų teritorijoje esančius nevalstybinės svarbos kelius. Taigi, „Savivaldybėje“ buvo publikuojama daug straipsnių su geraisiais pavyzdžiais tiek iš Lietuvos, tiek iš užsienio, kurie turėjo padėti spręsti kylančias problemas. Be to, valstybingumo metu kito požiūris į sausumos kelius, jų vaidmenį valstybinėje susisiektimo sistemoje, o tai kėlė naujus iššūkius, kurie atsispindėjo „Savivaldybės“ puslapiuose.

⁴² *Lietuvos Sportas*, 1922, 1937–1938, Kaunas, red. S. Garbačiauskas, N. Čerekas.

⁴³ *Savivaldybė*, 1923–1940, Kaunas, red. V. Marcinkus, K. Degutis, V. Gustainis, J. Šernas, D. Semaška, J. Vilkaitis, J. Jasiukaitis, M. Šalčius, V. Jocaitis, J. Naujokas, P. Barkauskas, J. Naujokas, V. Knyva.

Dar vienas gana specifinis į šią kategoriją patenkantis leidinys yra Susisiekimo ministerijos kelis metus leista „Sąsieka“⁴⁴. Pirmasis „Sąsiekos“ numeris suponavo, jog leidinyje bus sprendžiamos susisiekimo organizavimo problemos. Verta paminėti, kad leidinio redaktoriumi tapo Europoje mokslus baigęs ir progresyvias pažiūras į susisiekimo problemas demonstravęs inžinierius Jonas Augustaitis. Paties leidinio gyvavimo metu tiek Europoje, tiek Lietuvoje prasidėjo platesnio masto diskusijos apie vis dar dominuojančios susisiekimo rūšies – geležinkelių – administravimo formas. Būtent „Sąsiekos“ puslapiuose nugulė didžioji dalis diskusinių straipsnių, nagrinėjančių šią problemą ir jos galimybes Lietuvoje.

Atskiro paminėjimo vertas ir Finansų ministerijos leidinys „Lietuvos ūkis“⁴⁵, kuriame susisiekimo sistemos ar atskirų jos dalių problemos ir klausimai buvo nagrinėjami tiek platesniame visos Lietuvos ekonomikos kontekste, tiek kaip atskira ūkio šaka.

Galiausiai, nemažai dėmesio susisiekimo problemoms skyrė skirtingu metu kitais pavadinimais veikusios Lietuvos inžinierių sąjungos leidinys „Technika ir ūkis“⁴⁶. Pati sąjunga vienijo kelis šimtus Lietuvos inžinierių ir architektų. Nors joje būta nesutarimų, galbūt net tam tikro kartų konflikto požymių, jos leidinys tapo erdve, kurioje savo nuomonę specifiniais susisiekimo klausimais galėjo reikšti ir jauni, tarnybą Susisiekimo ministerijoje tik pradėję inžinieriai, ir šios veiklos bei tarnybos veteranai. Kadangi apie specifines problemas rašę autoriai daugiau dėmesio skyrė techninei arba ekonominei susisiekimo pusei, vengiant politinių konotacijų, leidinyje atsispindėjo jau minėta nuomonių įvairovė.

Paskutinę ir kukliausią tyrime naudojamų šaltinių dalį sudaro kelių asmenų atsiminimai. Labiausiai su susisiekimo sistema susiję – Jono Augustaičio⁴⁷, kuris kurį laiką ėjo aukštas pareigas Susisiekimo ministerijoje, taip pat redagavo ministerijos leidinį „Sąsieka“. Visgi jo atsiminimai buvo parašyti emigracijoje ir gana akivaizdu, jog jie yra persmelkti tuometinių išeivijos aktualijų, kaip kad, pavyzdžiui, A. Smetonos režimo vertinimas. Nepaisant to, tai išsamiausi aukšto Susisiekimo ministerijos valdininko atsiminimai, kurie, nors ir tendencingai, tačiau leidžia susipažinti su ministerijos vidaus peripetijomis.

⁴⁴ *Sąsieka*, 1927–1928, Kaunas, red. J. Augustaitis, K. Puida.

⁴⁵ *Lietuvos ūkis*, 1921–1928, Kaunas, red. redakcinė kolegija.

⁴⁶ *Technika ir ūkis*, 1929–1940, Kaunas, red. B. Garšva, K. Gaigalis, K. Dušauskas-Duž.

⁴⁷ J. Augustaitis, *Dviejų pasaulėžiūrų varžybos*, Čikaga, 1977.

Išsamumu pasižymi ir Prano Hiksos atsiminimai⁴⁸. Nors P. Hiksa gyvenimą nepriklausomoje Lietuvoje pradėjo kaip karo lakūnas, tolimesnė jo profesinė ir asmeninė veikla siejosi su kita transporto priemone – automobiliu. Reikia paminėti, jog Hiksos pavyzdys yra gana kraštutinio polinkio į automobilizmą atvejis ir daugiausia dėl to, kad jis turėjo galimybes mėgautis automobilių teikiamais malonumais.

Panašaus polėkio ieškota ir vieno iš žymiausių Lietuvos keliautojų – Antano Poškos – atsiminimuose⁴⁹. Ir nors į didžiausias keliones A. Poška leidosi su motociklu, ryškesnio santykio su savo transporto priemone jis neminėjo. Dar mažiau dėmesio savo transporto priemonei kelionių įspūdžiuose skyrė A. Poškos kelionių partneris Matas Šalčius.

Darbo struktūra. Disertaciją sudaro įvadas, kuriame pristatoma darbo problema, tikslas ir uždaviniai, trys skyriai, išvados, naudotų šaltinių ir istoriografijos sąrašas bei priedai. Pirmajame disertacijos skyriuje („Pirmosios Lietuvos Respublikos sausumos susisiekimo politika“) analizuojama susisiekimo politikos raida, ją įtakojusios problemos bei idėjos. Antrajame skyriuje („Sausumos susisiekimo sistemos plėtros projektai: lūkesčiai ir galimybės“) nagrinėjami pagrindiniai susisiekimo sistemos plėtros projektai ir jų įgyvendinimo aplinkybės. Trečiajame skyriuje („Daugialypis motorinių transporto priemonių poveikis visuomenei“) siekiama išryškinti motorinių transporto priemonių įtaką procesams, kurie netilpo į oficialios susisiekimo politikos ribas.

⁴⁸ P. Hiksa, *Gyvenimas kaip skrydis: karo lakūno, inžinieriaus ir automobilininko atsiminimai*, Vilnius: Kriventa, 2014.

⁴⁹ A. Poška, *Mano gyvenimo pasaka: atsiminimai ir pergyvenimai*, Vilnius: Lietuvos rašytojų sąjungos leidykla, 2003.

1. PIRMOSIOS LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO POLITIKA

1.1. Siaurieji geležinkeliai kaip problema ir politikos atspindys

Nors pagrindinė susisieikimo sistemą administruojanti ir susisieikimo politiką formuojanti bei įgyvendinanti įstaiga – Susisieikimo ministerija – buvo įsteigta gana anksti, 1918 m. lapkritį, iki našios veiklos pradžios dar laukė ilgas kelias. Pirmaisiais nepriklausomybės metais teko išspręsti keblų susisieikimo sistemos, o tiksliau – geležinkelių perėmimo iš vokiečių klausimą, riedmenų parko suformavimo problemą bei išgyventi dvivaldystę, susidariusią geležinkeliuose nepriklausomybės kovų metu, kol geležinkeliai ir jų personalas buvo militarizuoti⁵⁰. Nepaisant to, veiklos kryptis ir gairės, kuriomis turėtų sekti susisieikimo sistema, taip pat buvo nubrėžtos gana anksti.

Parlamentarizmo laikotarpiu, kurio metu Lietuvoje veikė net 13 Ministrų kabinetų, buvo susiformavusi tradicija naujai paskirtai vyriausybei pristatyti trumpą savo programą seimui. Dažnu atveju tokiose vyriausybės deklaracijose buvo kalbama apie einamųjų ir naujausių problemų sprendimą, o diskusijos dėl jų turinio ir galutinio patvirtinimo seime tapdavo ideologizuotų politinių diskusijų arena. Įprastai susisieikimas nei vyriausybės deklaracijose, nei diskusijose dėl jų daug dėmesio nesulaukdavo, o tai leidžia daryti prielaidą, kad tai nebuvo svarbi politinė problema. Visgi nemažai dėmesio susisieikimui savo vyriausybės deklaracijose skyrė 4-ių vyriausybės (nuo 1919 m. spalio iki 1920 m. birželio bei nuo 1922 m. vasario iki 1924 m. birželio) vadovas Ernestas Galvanauskas. Tarp vadovavimo vyriausybėms, E. Galvanauskas ėjo ir Finansų, prekybos ir pramonės bei Susisieikimo ministro pareigas Kazio Griniaus vyriausybėje, taigi, beveik visą savo aktyvios politinės veiklos periodą jis buvo betarpiškai susijęs su susisieikimu.

Dar 1919 m. spalį, pradėjęs vadovauti naujai vyriausybei, E. Galvanauskas jos deklaracijoje teigė, kad „valstybei priklausančios įmonės, ypač geležinkeliai [turi būti] valstybės pajamų šaltinis“⁵¹. Toks pareiškimas suprantamas, turint omenyje, kad iš Rusijos imperijos Pirmoji Lietuvos Respublika paveldėjo grubią ir nepatogią mokesčių sistemą, kuriai trūko

⁵⁰ Plačiau apie geležinkelių perėmimą iš vokiečių bei KAM vaidmenį geležinkelių administravime: A. Žirlys, *Pirmosios Lietuvos Respublikos geležinkelių politika: priežastys, tikslai, pasekmės*, magistro darbas, Vilnius, 2018.

⁵¹ G. Galva, *Ernestas Galvanauskas: politinė biografija*, Čikaga: Akademinės skautijos leidykla, 1982, p. 131.

tiesioginių mokesčių šaltinių⁵². Tokiu atveju valstybės turtas, ypač didelės vertės ir įprastai pelningas, turėjo atlikti pajamų surinkimo funkciją. Visgi 1-oji E. Galvanausko vyriausybės deklaracija kartu apibrėžė ir visą valstybingumo laikotarpį veikusį susisiekimo politikos dėsni ar pagrindą – geležinkeliai turi veikti pelningai. Nors klausimas, kaip ir kam turi būti naudojamas geležinkelių pelnas, pačių geležinkelių ūkiui plėtoti ar bendrai Lietuvos ekonominei situacijai gerinti, valstybingumo eigoje buvo gana atviras, pats pelningumo siekis buvo nekvestionuojamas. Taip buvo patvirtintas geležinkelių kaip pagrindinės ir svarbiausios susisiekimo sistemos dalies vaidmuo. Tačiau pelno siekti ir jį pasiekti yra du gana skirtingi dalykai. Šiuo atveju Lietuvos siaurieji geležinkeliai buvo geriausias visus geležinkelius kamuojančių problemų atspindys.

Iš karto reikia konstatuoti, jog visą valstybingumo laikotarpį Lietuvos siaurieji geležinkeliai veikė su finansiniu deficitu, t. y. jiems buvo išleidžiama daugiau nei iš jų uždirbama⁵³. Tai neabejotinai prieštaravo anksčiau išsakytam E. Galvanausko suformuluotam pagrindiniam susisiekimo politikos dėsniui. Iš dalies siaurųjų geležinkelių deficitas buvo suprantamas vien dėl paties siaurųjų geležinkelių tinklo. Iki Pirmojo pasaulinio karo Lietuvos teritorijoje buvo nutiesta tik viena siaurojo geležinkelio linija – 750 mm pločio jungusi Panevėžį ir Pastovus. Valstybingumo metu šią geležinkelio liniją perkirto demarkacinė linija ir Lietuvos pusėje buvo eksploatuojamas tik 129 km jos ruožas tarp Panevėžio ir Saldutiškio⁵⁴. Šis ruožas buvo problemiškas, nes visą liniją iki karo administravo privati Rusijos imperijoje veikusi įmonė. 1923 m., įmonė analogišku pavadinimu buvo įkurta Estijoje, o jos valdytojai nuo 1925 m. ėmė siekti turto Lietuvoje ir kitose buvusiose Rusijos imperijos teritorijose sugrąžinimo⁵⁵. Galiausiai, Estijos vyriausybė, atstovaudama įmonę, kreipėsi į Tarptautinį Teisingumo Tribunalą Hagoje. Geležinkelio linijos priklausomybės klausimas tribunole buvo svarstomas iki pat 1939 m., kai galiausiai teisėjų kolegija, suabejojusi atkurtos bendrovės įpėdinystės teisėmis, Estijos ieškinį atmetė⁵⁶. Visgi iki pat galutinio tribunolo sprendimo Susisiekimo ministerija vengė skirti bet kokias išlaidas šiai geležinkelio linijai, baimindamasi neigiamo verdikto ir investicijų praradimo.

⁵² D. Cesevičius, *Lietuvos ekonomikos politika, 1918–1940*, Vilnius: Academia, 1995, p. 33.

⁵³ Žr. priedas Nr. 3.

⁵⁴ Pet. K–Linkevičius, „Lietuvos geležinkeliai“, in: *Lietuvos ūkis*, 1925, Nr. 8, p. 351.

⁵⁵ J. T., „Panevėžio – Saldutiškio geležinkelio byla“, in: *Geležinkelininkas*, Kaunas, 1939, Nr. 5, p. 73.

⁵⁶ Ten pat.

Pirmojo pasaulinio karo metu siaurųjų geležinkelių tinklą Lietuvoje krašto eksploatacijos tikslams plėtė vokiečiai. Tam jie tiesė paskyras 600 mm pločio geležinkelio linijas. Karui baigiantis, nemažą dalį tokių geležinkelio linijų vokiečiai išardė ir išsivežė. Dalį jų, neturėjusių jokios potencialios ekonominės reikšmės, išardė patys lietuviai. Be to, siekdami maksimaliai eksploatuoti krašto ūkį, vokiečiai tokias linijas statė neatsižvelgdami į technines normas, jas plačiai eksploatavo ir tik minimaliai prižiūrėjo. Dėl to, Lietuvai galiausiai perėmus siaurųjų geležinkelių administravimą, pačių linijų būklė buvo labai prasta.

Taigi, 3-iojo dešimtmečio pirmojoje pusėje, be minėtos 129 km Panevėžio–Saldutiškio linijos, Lietuvos siaurųjų geležinkelių tinklą sudarė dar 7 atskiros 600 mm pločio geležinkelio linijos: 92 km ilgio Gubernijos–Pasvalio, 37 km Jonavos–Ukmergės, 72 km ir išimtinai medienos pervežimui skirta Kazlų Rūdos–Pavilkijos–Jūros upės linija, 40 km ilgio Skapiškio–Suvainišio, 15 km Kauno miesto ir rajono linija, 28 km Darbėnų–Šventosios upės linija bei atstatyta 28 km ilgio Joniškėlio–Žeimelių linija⁵⁷.

Kaip ir plačių geležinkelių atveju, siaurieji geležinkeliai Lietuvos teritorijoje buvo statyti vadovaujantis imperiniais interesais, kurie su nepriklausomybę paskelbusios Lietuvos poreikiais nebuvo suderinami. Siaurųjų geležinkelių atveju didesne problema tapo tai, kad vokiečių plėtos siaurųjų geležinkelių linijos net nesudarė vientiso tinklo. Problemą bent iš dalies bandyta spręsti jau pirmaisiais nepriklausomybės metais, vykdant smulkius plėtos darbus. Dėl to Gubernijos–Pasvalio linija iš abiejų galų buvo pratęsta iki didesnių centrų, atitinkamai – Šiaulių ir Biržų⁵⁸. Ilgainiui tai sudarė sąlygas šiai linijai veikti pelningai. Be jos pelną nešė tik Panevėžio–Saldutiškio linija⁵⁹, tačiau bendras visų siaurųjų geležinkelio linijų finansinis deficitas išliko pakankamai didelis⁶⁰. Panašu, kad 3-iojo dešimtmečio pradžioje egzistavo požiūris, kad siaurieji geležinkeliai buvo tik laikina susisiekimo priemonė⁶¹. Toks požiūris neabejotinai kilo iš vokiečių, kurie karo metais statydami krašto eksploatacijai skirtus geležinkelius būtent taip juos ir suprato. Tuo metu Lietuvoje buvo siūlomos idėjos siauruosius geležinkelius perdaryti į plačiuosius arba net visai išardyti⁶², taip eliminuojant

⁵⁷ Pet. K–Linkevičius, „Lietuvos geležinkeliai“, in: *Lietuvos ūkis*, 1925, Nr. 8, p. 351.

⁵⁸ *Susisiekimo ministerijos 1937 metų metraštis*, 1938, p. 51.

⁵⁹ S. J., „Siaurųjų geležinkelių problema“, in: *Sąsiekas*, 1928, Nr. 11, p. 4.

⁶⁰ Žr. priedas Nr. 3.

⁶¹ Inž. J. Kiaunė, „Krašto reikalų tarnyboje. Siaurųjų geležinkelių dvidešimtys metų apžvalga“, in: *Geležinkelininkas*, 1939, Nr. 12–13, p. 213.

⁶² S. J., „Siaurųjų geležinkelių problema“, in: *Sąsiekas*, 1928, Nr. 11, p. 5.

netenkinantį deficitą. Iš dalies tokį požiūrį atspindėjo ir administracinės siaurųjų geležinkelių reformos.

Plačiuosius geležinkelius visą valstybingumo laikotarpį valdė ir administravo Susisiekimo ministerijoje veikusi Geležinkelių valdyba ir jos vidinės įstaigos. Žinoma, aptariamuoju laikotarpiu Geležinkelių valdyba ir jos įstaigos buvo reformuojamos, bet dažniausiai reformos apsiribojo smulkių funkcijų perkėlimu iš vienos įstaigos į kitą ir pačių įstaigų pavadinimų keitimu. Pavyzdžiui, veiklą pirmaisiais nepriklausomybės metais pradėjusi Geležinkelių valdybos Traukos tarnyba galiausiai tapo Mašinų direkcija, o Ūkio tarnyba – Tiekimų tarnyba. Pirmaisiais nepriklausomybės metais Geležinkelių valdybos sudėtyje veikė ir atskiras siaurųjų geležinkelių administracijos organas – Siaurųjų geležinkelių tarnyba, o jos sąranga atspindėjo pačios Geležinkelių valdybos sąrangą⁶³, t. y. siaurieji geležinkeliai buvo administruojami analogiškai platiesiems. Tačiau 1923 m. atskira Siaurųjų geležinkelių tarnyba buvo panaikinta, o jos vidinių įstaigų funkcijos buvo perduotos atitinkamoms Geležinkelių valdybos įstaigoms. Buvo tikimasi, kad atskiros administracinės įstaigos panaikinimas leis padidinti siaurųjų geležinkelių pajamas, sumažinti išlaidas ir patobulinti jų eksploataciją⁶⁴.

Tačiau atsitiko priešingai: siaurųjų geležinkelių įtraukimas į plačiųjų geležinkelių administracinę sistemą lėmė papildomą biurokratizmą, kurį, kaip ir geležinkelių eksploataciją, apsunkino fizinis siaurųjų geležinkelių nuotolis tiek nuo valdybos centro, tiek nuo valdybos vietinių įstaigų. Siaurųjų geležinkelių finansinis deficitas ne tik nesumažėjo, bet dar labiau išaugo.

Panašu, kad 3-iojo dešimtmečio viduryje įvyko požiūrio į siauruosius geležinkelius lūžis. Po jo siaurieji geležinkeliai imti suvokti nebe kaip laikinas susisiekimo sprendimas, bet kaip potencialiai naudinga susisiekimo priemonė. Nebejotina tokį lūžį paskatino tuo metu viešojoje erdvėje įsibėgėjusios diskusijos apie geležinkelių valdymo ir administravimo formas bei jų įtaką geležinkelių pelningumui. Dėl to 1928 m. buvo paskelbta apie siaurųjų geležinkelių atskyrimą nuo plačiųjų, bet vis dar išlaikant juos Geležinkelių valdybos sudėtyje⁶⁵.

Atkurta Siaurųjų geležinkelių tarnybą nesiskyrė nuo ankstesnės. Pačios tarnybos centras vis dar buvo pavaldus Geležinkelių valdybai, jos sudėtyje veikė Geležinkelio valdybai analogiškos centrinės įstaigos – Traukos, Kelio ir Važiuotės skyriai. Tačiau kiekviena siaurųjų geležinkelių

⁶³ „Susisiekimo ministerijos etatai“, in: *Vyriausybės žinios*, 1920, Nr. 33, p. 14.

⁶⁴ A. Lukaševičius, „Mūsų siaurieji geležinkeliai“, in: *Sąsiekas*, 1927, Nr. 3, p. 14.

⁶⁵ „Geležinkelių direktoriaus įsakymas 15 Nr.“, in: *Sąsiekas*, 1928, Nr. 3, p. 19.

linija buvo imta administruoti kaip atskira vietinė įstaiga, kurioje minėtų skyrių ir smulkių sprendimų priėmimo funkcija buvo sukoncentruota vieno savarankiško eksploatacijos tvarkytojo rankose. Svarbesni sprendimai ir metiniai planai vis dar buvo svarstomi centrinėse Siaurųjų geležinkelių tarnybos įstaigose, tačiau biurokratinė grandinė nuo centro iki vietos tapo daug trumpesnė⁶⁶. Taip buvo sumažintas ir sukoncentruotas siaurųjų geležinkelių personalas, viliantis, kad tai sudarys sąlygas efektyvesniam siaurųjų geležinkelių veikimui.

Nors nuo 1928 m. siaurųjų geležinkelių finansinis deficitas ženkliai sumažėjo⁶⁷, į teigiamą pusę jis taip ir nepersisvėrė. Nepaisant to, 4-ajame dešimtmetyje ir toliau bandyta ieškoti išeičių deficitui mažinti, dėmesį kreipiant į galimybes vienokiu ar kitokiu būdu racionaliau ir efektyviau vykdyti siaurųjų geležinkelių eksploataciją, pvz., 600 mm vėžės pločio garvežiai, ypač tokie, kokius eksploatavo Susisiekimo ministerija, buvo labai neekonomiški, nes neefektyviai naudojo kurą. Dėl to 1935 m. buvo įgyvendintas dar 3-iojo dešimtmečio pabaigoje planuotas⁶⁸ Šiaulių–Biržų siaurojo geležinkelio linijos „persiuvimas“, t. y. praplatinimas iki 750 mm pločio vėžės. Tai sudarė sąlygas 1938 m., nutiesus Panevėžio–Joniškėlio siaurojo geležinkelio liniją sujungti dvi pagrindines Šiaulių–Biržų bei Panevėžio–Saldutiškio siaurųjų geležinkelių linijas į vieną tinklą, padidinant geografinę jų imtį. Taip pat, siekiant tobulinti keleivių pervežimo paslaugas, būtent siauruosiuose geležinkeliuose nuo 1932 m. pradėtos eksploatuoti automotrisės⁶⁹, dar vadinamos autobusais ant bėgių.

Nepaisant gana aktyvios veiklos, apimančios plėtrą, kad ir ribotą, administracines reformas bei veiklos efektyvinimą, opiausios siaurųjų geležinkelių problemos – jų finansinio deficito – per visą valstybingumo laikotarpį išspręsti taip ir nepavyko. Gana akivaizdu, kad problemos esmė buvo tai, jog siaurieji geležinkeliai buvo imperinis karo metų paveldas, kurio be didelių investicijų paversti racionali nacionaliniu turtu įmanoma nebuvo. Visgi galima teigti, kad bandymai vienu ar kitu būdu juos sutvarkyti nenuėjo perniek, nes siaurieji geležinkeliai tokiu būdu tapo tam tikru bandymų poligonu, kurio kontekste diskutuojami sprendimai buvo bandomi perkelti į valstybei kur kas svarbesnius plačiuosius geležinkelius. O pirmuoju tokiu

⁶⁶ S. J., „Siaurųjų geležinkelių problema“, in: *Sąsiekai*, 1928, Nr. 11, p. 4.

⁶⁷ Žr. priedas Nr. 3.

⁶⁸ „Iš geležinkelių ūkio. Mėnesinė geležinkelių ūkio apžvalga“, in: *Lietuvos ūkis*, 1927, Nr. 11, p. 339.

⁶⁹ Inž. J. Kiaunė, „Krašto reikalų tarnyboje. Siaurųjų geležinkelių dvidešimties metų apžvalga“, in: *Geležinkelininkas*, 1939, Nr. 12–13, p. 214.

diskusijų objektu tapo geležinkelių administravimo forma bei galimybė jų veiklą reorganizuoti komerciniais pagrindais arba geležinkelių autonomizacija.

1.2. Geležinkelių autonomizacija: administracinių reformų diskursas viešojoje erdvėje ir jų galimybės

Geležinkelių autonomizacija nebuvo išskirtinai Lietuvoje diskutuota problema ir jos supratimui derėtų žinoti bent jau bendriausią Europos geležinkelių padėtį prieš Pirmąjį pasaulinį karą, jo metu ir pirmaisiais tarpukario metais.

Iki karo daugumos didžiųjų Europos imperijų geležinkeliai veikė pelningai, nepaisant skirtingos imperijų politikos geležinkelių atžvilgiu. Didžiojoje Britanijoje iki pat karo geležinkeliai liko privatūs. XIX a. dėl nuožmios tarpusavio konkurencijos mažos įmonės, kurios administruavo atskiras linijas, bankrutavo bei jungėsi su kitomis. Galiausiai visi Didžiosios Britanijos geležinkeliai priklausė maždaug 110 įmonių, kurios ir toliau siekė kuo didesnių pelnų ir nebijojo konkuruoti tarpusavyje⁷⁰.

Geležinkelių plėtra Vokietijoje taip pat prasidėjo privataus kapitalo dėka. Nepaisant to, dar iki imperijos suvienijimo, atskirų žemių geležinkeliai neapsiribojo kunigaikštysčių ribomis ir sujungė svarbiausius būsimos imperijos pramonės, prekybos ir žaliavų centrus. Taip pat iki imperijos suvienijimo atskiros žemės nacionalizavo geležinkelius ir net po imperijos paskelbimo jos liko savo geležinkelių administratorėmis. Tiesa, Prūsijos geležinkelių administravimo modelis, kuris buvo orientuotas į savotišką socialinę politiką persikirstant geležinkelių pelną, tapo pavyzdžiu kitoms imperijos dalims⁷¹. Klaipėdos krašto geležinkeliai, nutiesti XIX a. pabaigoje buvo tokio modelio pavyzdys. Šiuo atveju mažas ir ekonomiškai nereikšmingas imperijos kontekste Klaipėdos kraštas buvo geležinkeliais susietas su Rytprūsiais, numatomą geležinkelių deficitą čia padengiant kitų geležinkelio linijų pelnu.

Išimtis pelningiems Vakarų Europos geležinkeliams buvo Rusijos imperijos geležinkeliai. Geležinkelių plėtra Rusijoje buvo pradėta pakankamai vėlai ir vyko tiek valstybės, tiek privataus kapitalo dėka. Amžių sandūroje dėl labai nesėkmingų finansinių rodiklių imperija pradėjo

⁷⁰ D. H. Aldcroft, *British Railways in Transition. The economic problems of Britain's railways since 1914*, New York: St. Martin's Press, 1968, p. 10.

⁷¹ E. S. Bradford, „Prussian Railway Administration“, in: *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 1907, Vol. 29, Issue 2, p. 70.

geležinkelių nacionalizaciją. Perdėm gerų finansinių rodiklių Rusijos imperijos valdžia ir nesitikėjo. Geležinkelių plėtra čia turėjo sudaryti prielaidas šalies modernizacijai tiek pasitelkiant užsienio investicijas, tiek sudarant sąlygas industrializacijai. Milžiniškos išlaidos geležinkeliams Rusijoje turėjo tapti paskata geležinkelių tempiamam visos imperijos ekonomikos sąstatui⁷².

Prasidėjęs Pirmasis pasaulinis karas šiek tiek keitė padėti minėtose valstybėse. Didžiojoje Britanijoje siekiant kuo efektyvesnio geležinkelių veikimo, vyriausybė perėmė geležinkelių kontrolę, koordinuojant 120 įmonių veiklą. Taip buvo siekiama užkirsti kelią tolimesnei konkurencijai kuri trikdė geležinkelių eksploataciją⁷³. Vokietijos imperijoje konstitucija taip pat numatė galimybes valstybei didinti savo įtaką atskirų žemių geležinkeliams. Tiesa, karo metu atskirų žemių geležinkelių administravimas centrinę valdžią tenkino, todėl įtaka išliko pakankamai maža. Tik pafrontės zonose, kaip Lietuva, Vokietijos kariuomenė perėmė tiesioginį geležinkelių valdymą. Rusijoje, kur geležinkeliai tiesiogiai buvo valdomi jau kurį laiką, neefektyvus jų administravimas privedė prie visiško chaoso geležinkeliuose.

Pasibaigus karui iš esmės suiro ikikarinė Europos susisiektimo sistema. Žlugus didžiosioms imperijoms, nepriklausomybė paskelbė daug naujų valstybių, kurios paveldėjo atskirus buvusių imperijų geležinkelių gabalus. Sunki pokarinė ekonominė padėtis taip pat lėmė ir smarkiai kritusius pervežimus geležinkeliais. Dėl to visos Europos geležinkeliai pirmaisiais pokario metais dirbo nuostolingai.

Ieškant būdų, kaip išvengti deficito, buvo imtasi įvairių administracinių reformų. Didžiojoje Britanijoje karo metais pradėtas tiesioginis geležinkelių valdymas buvo pakoreguotas ir galiojo visą tarpukario laikotarpį. Jo metu 120 privačių įmonių buvo sujungtos į 4 dideles bendroves⁷⁴. Nors patys įmonių savininkai buvo patenkinti valstybės veikla, tokį sprendimą vertino atsargiai, matydami, kad jis buvo tik per žingsnį nuo geležinkelių nacionalizavimo.

Vokietija, net pralaimėjusi karą, siekė išsaugoti iki karo vykdytą, į socialinę gerovę orientuotą geležinkelių politiką. 1920 m. centrinė Vokietijos respublikos valdžia įvykdė atskirų Vokietijos žemių geležinkelių nacionalizaciją. Jos metu centrinė valdžia prisiėmė karo metais žemių

⁷² A. Heywood, *Modernising Lenin's Russia. Economic Reconstruction, Foreign Trade and the Railways*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999, p. 18.

⁷³ D. H. Aldcroft, *British Railways in Transition. The economic problems of Britain's railways since 1914*, p. 29.

⁷⁴ Ten pat, p. 41.

geležinkeliuose susidariusias skolas, suteikė dosnias kompensacijas ir pažadėjo tęsti pradėtus geležinkelio projektus. Be to, į darbą prie geležinkelių buvo priimti demobilizuoti kariai, neatleidžiant karo metu į darbą priimtų žmonių. Geležinkelio tarnautojų skaičius pirmaisiais pokario metais Vokietijoje pasiekė 1,2 milijono, kas smarkiai išpūtė išlaidas atlyginimams. Situacijos nelengvino ir pradėta masinė riedmenų parko modernizacija. Iš dalies ji buvo suprantama, nes didelį kiekį savo garvežių ir vagonų Vokietija turėjo atiduoti karo nugalėtojams ir naujai susikūrusioms valstybėms. Iki 1922 m. Vokietija tokiu būdu prarado 7 944 garvežius ir 225 751 vagonus⁷⁵. Tačiau modernizacija buvo tokia plati, kad 1924 m. Vokietija, nepaisant smarkiai kritusių pervežimų ir apkarpytos teritorijos, turėjo daugiau riedmenų nei per karą.

Kaip minėta, pasitelkusi geležinkelius Vokietija vykdė tam tikrą socialinę politiką, todėl deficitas didelio rūpesčio nekėlė. Vis dėlto, keisti požiūrį privertė prasidėjusi Rūro krašto okupacija ir jos metu kilusi hiperinfliacija. 1923 m. Vokietijos geležinkelių išlaidos pajamas viršijo 3 kartus. Reaguojant į tai buvo įgyvendintas Vokietijos Susisiekimo ministro Wilhelmo Groenerio jau kurį laiką brandintas planas, kurį galima vadinti geležinkelių autonomizacija arba vienu iš jos modelių. Pagal jį Reichstagas buvo nušalintas nuo tiesioginės geležinkelių kontrolės, pačius geležinkelius reorganizuojant į vyriausybės tiesiogiai administruojamą valstybinę įmonę su atskiru biudžetu. Taip geležinkeliai buvo išlaisvinti nuo politinių partijų įtakos, o į jų administravimą buvo įnešta modernių verslo administravimo metodų. Per gana trumpą laiką reorganizacija sudarė sąlygas Vokietijos geležinkeliams ne tik sumažinti deficitą, bet ir pradėti nešti pelną. Vieną vertus, pačių vokiečių įgyvendinta geležinkelių autonomizacija gali būti vertinama kaip siekis efektyviau administruoti geležinkelius ir tęsti įprastą socialinę politiką. Kita vertus, tai buvo ir siekis užbėgti sąjungininkams ir jų planuojamoms Vokietijos geležinkelių reformoms už akių ir pastatyti juos prieš įvykusį faktą.

Rūro okupacija buvo prancūzų reakcija į vokiečių atsisakymą mokėti Pirmojo pasaulinio karo reparacijas. Išėitį iš susidariusios situacijos pasiūlė Daweso planas, kuriame buvo nustatyta nauja Vokietijos reparacijų mokėjimo tvarka. Į planą įėjo Vokietijos geležinkelių reorganizacija, nes Versalio taikoje buvo numatyta, kad visas Vokietijos turtas, tarp jų ir geležinkeliai, buvo reparacijų mokėjimo garantija ir galimas šaltinis. Sąjungininkų netenkino

⁷⁵ A. C. Mierzejewski, *The Most Valuable Asset of the Reich. A History of German National Railway. Volume 1, 1920–1932*, Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1999, p. 4.

Vokietijoje jau įvykdyta geležinkelių autonomizacija, nes ji buvo orientuota į bendros gerovės kūrimą. Jie siūlė autonomizacijos, nukreiptos į maksimalaus pelno, iš kurio būtų mokamos reparacijos, modelį.

Tautų sąjunga reorganizacijos darbą skyrė britų ekonomistui Williamui Mitchellui Acworthui. Pastarasis specializavosi geležinkelių ekonomikos klausimuose ir 1923 m. Tautų sąjungai paruošė išsamią Austrijos geležinkelių analizę, pagal kurią jie buvo reorganizuoti⁷⁶. Visgi Vokietijos vyriausybei derantis dėl naujos autonomizacijos formos pavyko išsiderėti ir dėl kai kurių nuolaidų, kurios leido pernelyg nenuolti nuo ligtolinio socialinės geležinkelių funkcijos. Galiausiai dar kartą reorganizuoti Vokietijos geležinkeliai buvo administruojami kaip pusiau privati įmonė. Vyriausybei priklausė didžioji dalis įmonės akcijų, tačiau jos galimybės kontroliuoti geležinkelių veiklą buvo labai ribotos. Šiuo atveju vyriausybė užėmė modernios kontroliuojančios įmonės vaidmenį. Bendrovę kontroliavo direktorių taryba, kurios 18-ą narių, su sąlyga, kad jie buvo tarptautiniu mastu pasižymėję verslininkai ar geležinkelių ekspertai, skyrė vyriausybė ir kiti bendrovės akcininkai. Direktorių tarybos skyrimas su laiku tapo Vokietijos vyriausybės, atskirų Vokietijos žemių, sąjungininkų ir stambių kapitalistų interesų susikirtimo vieta. Tačiau nepaisant to, nuolatinis sąjungininkų spaudimas dėl reparacijų mokėjimo (kasmet jų bendrovė turėjo sumokėti apie 650 mln. aukso markių), o vėliau ir kitos su Vokietijos motorizacija susijusios problemos lėmė tai, kad Vokietijos nacionalinių geležinkelių bendrovė buvo efektingiausia ir fiskališkai atsakingiausia Vokietijos įmonė⁷⁷. Nenuostabu, kad nesavanoriškas, tačiau iš esmės sėkmingas Vokietijos modelis tapo pavyzdžiu kitoms Europos valstybėms.

Ne išimtis buvo ir Lietuva, kurios siaurieji ir platieji geležinkeliai 1924 m. bendrai dirbo su beveik 7,5 mln. litų finansiniu deficitu⁷⁸. Pirmosios diskusijos, sudariusios prielaidas platesnėms administracinėms reformoms, prasidėjo tuometinės Finansų ministerijos leidinyje „Lietuvos ūkis“. Finansų ministerijoje iki 1927 m. veikė Tarifų komisija, kuri nustatinėjo geležinkelių krovinių ir keleivių pervežimo tarifus, todėl leidinyje pagrindinės diskusijos sukosi būtent apie tarifų nustatymo problemas. 1926–1927 m. leidinyje taip

⁷⁶ S. Jakobas, „Lietuvos geležinkelių autonomizacijos klausimu“, in: *Sąsiekai*, 1927, Nr. 1, p. 12.

⁷⁷ A. C. Mierzejewski, *The Most Valuable Asset of the Reich. A History of German National Railway. Volume 1, 1920-1932*, p. 356.

⁷⁸ Žr. priedas Nr. 2 ir priedas Nr. 3.

pat pasirodė inžinieriaus Česlovo Landsbergio⁷⁹ straipsnių ciklas⁸⁰, kuriame jis, kaip buvęs Geležinkelių valdybos tarnautojas, nagrinėjo Lietuvos geležinkelių eksploataciją ir finansines problemas. Straipsniuose Č. Landsbergis rėmėsi ne tik savo patirtimi, bet ir minėto ekonomisto W. M. Acwortho tyrimais Austrijos ir Vokietijos geležinkelių ekonomikos klausimais.

Landsbergis savo straipsniuose pritarė pagrindinėms Acwortho mintims, kad būtina kelti geležinkelių pajamas ir mažinti išlaidas. Kalbant apie pastarąsias, jis konstatavo, kad nemažą tokių išlaidų dalį sudaro perdėm biurokratiškas geležinkelių administravimas, „neracionalus ir darbui kenksmingas administracijos aparato varžymas leistų kreditų naudojime, kas visiškai neduoda galimumo tvarkyti ūkį ir savo laiku panaudoti patogias konjunktūras“⁸¹ ir „išigalėjęs kišimasis į geležinkelio ūkio detales ir vidujinę tvarką valdžios parėdymais ir atskirų oficialių asmenų, tiesioginiai su geležinkeliais nesurištų, mažai kompetentingų ir už geležinkelių darbus jokios atsakomybės nenešančių“⁸². Acwortho atsakymas į šias problemas Vokietijoje buvo politinės biurokratijos eliminavimas iš geležinkelio reikalų ir visiškos autonomijos jiems suteikimas.

Landsbergis Lietuvos atveju turėjo kitokią nuomonę. Ne išlaidų, o pajamų dydis, jo nuomone, buvo didžiausia Lietuvos geležinkelių problema. Jis atkreipė dėmesį, kad pajamas auginti Lietuvoje įmanoma tik didinant bendrą pervežimų kiekį ir keliant tarifus. Galiausiai Landsbergis, straipsnių pasirodymo metu jau nebedribęs Geležinkelių valdyboje, kritikavo ir pamatinį susisiekimo politikos dėsni – pelno siekimą. Pasak jo, siekiamybe turėtų būti ne pelnas, kuris, autoriaus nuomone, tuo metu buvo nei naudingas, nei įmanomas, o pajamų ir išlaidų balansas. To siekti, pasak jo, buvo būtina, nes Lietuvos geležinkelių deficitas buvo įgavę „nuolatinio [deficito] charakterį“⁸³,

⁷⁹ Česlovas Landsbergis (1869–?) – Lietuvos inžinierius, bankininkas, visuomenės veikėjas. Prieš ir per Pirmąjį pasaulinį karą dalyvavo Vilniaus lietuvių veikloje. Po karo Vilniuje atidarė Lietuvių prekybos ir pramonės banką, 1922 m. buvo vienas iš 33 asmenų, ištremtų iš Vilniaus į Lietuvą. Iki 1925 m. pabaigos dirbo Susisiekimo Ministerijos Geležinkelių Valdyboje, iki 1934 m. – Lietuvos banke. Vladas Terleckas, *Lietuvos bankininkai: gyvenimų ir darbų pėdsakai, 1918–1940*, Vilnius: Lietuvos banko Leidybos ir poligrafijos skyrius, 2001, p. 267–269.

⁸⁰ Č. Landsbergis, „Lietuvos geležinkelių eksploatacija“, in: *Lietuvos ūkis*, 1926 Nr. 11, Nr. 12, 1927 Nr. 1, Nr. 2, Nr. 8, Nr. 12.

⁸¹ Č. Landsbergis, „Lietuvos geležinkelių eksploatacija“, in: *Lietuvos ūkis*, 1926 Nr. 11, p. 338.

⁸² Ten pat.

⁸³ Ten pat, p. 339.

nepaisant didelių valstybės išlaidų⁸⁴. Tikriausiai dėl to savo straipsniu cikle Landsbergis nesivadovavo pagrindine Acwortho veiklos išdava – į maksimalų pelną orientuota Vokietijos geležinkelių autonomizacija. Landsbergio nuomone, pagerinti Lietuvos geležinkelių finansinę būklę buvo įmanoma ir egzistuojančios sistemos rėmuose.

Dauguma tolimesnių diskusijų persikėlė į trumpai leistą oficialų Susisiekimo ministerijos leidinį „Sąsieka“. Natūralu, kad diskusijose susidarė dvi stovyklos – viena pasisakanti už autonomizaciją, kita – prieš. Leidinio įkūrėjas ir redaktorius Jonas Augustaitis⁸⁵ savo nuomonės autonomizacijos klausimu neišsakė, tačiau verta paminėti, kad inžinieriaus mokslus jis baigė 1925 m. Berlyne ir neabejotinai buvo susipažinęs su Vokietijos geležinkelių padėtimi. Taip pat po karo išleistuose atsiminimuose jis save įvardino oponentu rusiško biurokratizmo ir mentaliteto, kuris, anot jo, buvo įsigalėjęs Lietuvos geležinkeliuose ir apskritai visame valstybės aparate⁸⁶. Augustaitis teigė, kad tokią sistemą geležinkeliuose palaikė vyresnioji inžinierių karta. Nenuostabu, kad vyresniais inžinieriais jis laikė tuos, kurie mokslus baigė dar prieš Pirmąjį pasaulinį karą Rusijos aukštosiose mokyklose. Gali pasirodyti, kad Augustaičio teiginiuose buvo tiesos, nes pagrindinis geležinkelių autonomizacijos oponentas „Sąsiekos“ puslapiuose buvo inžinierius Jonas Sabaliauskas⁸⁷, kuris dar iki Pirmojo pasaulinio karo Rusijos imperijos geležinkeliuose tarnavo daugiau nei 10 m., o 1922–1927 m. ėjo Lietuvos

⁸⁴ Česlovo Landsbergio teigimu, išlaidos geležinkeliais 1924 m. sudarė 19 % valstybės biudžeto išlaidų, o 1925 m. – 16 %.

⁸⁵ Jonas Augustaitis (1897–1978) – Lietuvos inžinierius statybininkas. 1925 m. baigė Berlyno aukštąją technikos mokyklą. Lietuvos krikščionių demokratų partijos narys, 1926 m. perėjo į Lietuvos tautininkų sąjungą, 1928 m. iš jos išstojo. 1926–1927 m. ir 1930–1940 m. dirbo Geležinkelių valdyboje. Pirmosios sovietų okupacijos metu pasitraukė iš Lietuvos. Po Birželio sukilimo grįžo, dirbo Susisiekimo ministerijoje. 1944 m. pasitraukė į Vokietiją, po to – į JAV. 1927 m. įsteigė ir redagavo susisiekimo mėnraštį „Sąsieka“. 1931 m. tapo vienu iš Lietuvos diplomuotų inžinierių ir architektų draugijos steigėju. *Visuotinė lietuvių enciklopedija*, T. II (Ar–Be), Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2002, p. 205.

⁸⁶ J. Augustaitis, *Dviejų pasaulėžiūrų varžybos*, p. 21–22.

⁸⁷ Jonas Sabaliauskas. (1879–1967) – Lietuvos geležinkelių inžinierius-technologas, diplomatas. Kunigo kanauninko Adolfo Sabaliausko–Žalios Rūtos brolis. Specialybę įgavo technologijos institute Sankt Peterburge. Prieš karą 13 metų dirbo Rusijos imperijos geležinkeliuose. Nuo 1920 metų Susisiekimo ministerijos valdininkas, ėjo įvairias pareigas. 1921 m. sausį komandiruotas į komisiją taikos sutarčiai su Rusija vykdyti. Grįžus į Lietuvą, nuo 1922 m. vidurio ėjo Geležinkelių valdybos direktoriaus pareigas. Nuo 1927 m. Susisiekimo ministerijos vyriausiasis inspektorius. Nuo 1928 m. be jau einamų pareigų, užėmė ir ekonominės tarnybos viršininko pareigas. Nuo 1930 m. reorganizuotos ekonominės direkcijos direktorius. 1937 m. birželį patenkinus prašymą išleistas į pensiją. LCVA f. 1160, ap. 1, b. 10229, 10230, 10231 ir 10232.

Geležinkelių valdybos direktoriaus pareigas, vėliau – įvairias kitas pareigas Susisiekimo ministerijoje.

J. Sabaliauskas, reaguodamas į viešojoje erdvėje prasidėjusias diskusijas, išsakė ir savo mintis⁸⁸. Tiesiogiai referuodamas į anksčiau pasirodžiusius Č. Landsbergio straipsnius ir ne vieno autoriaus minimą W. M. Acworthą, lygino Lietuvos geležinkelių statistinius duomenis su Austrijos duomenimis, nes ji buvo pirmoji Europos valstybė, pasiekusi teigiamų rezultatų po geležinkelių autonomizacijos pagal Acwortho modelį. Sabaliausko teigimu, geležinkelių autonomizacija Lietuvoje būtų prasminga tik tuo atveju, jei „gvildenant mūsų ir svetimų valstybių geležinkelių ūkį paaiškėtų, kad eksploatacijos duomenys ir geležinkelių ūkio išdavos pas mus yra blogesnės kaip kitur, kur geležinkeliai veikia autonomijos pagrindais“⁸⁹. Paties Sabaliausko neįtikino pateikti, išnagrinėti ir su analogiškais Lietuvos geležinkelių statistikos duomenimis palyginti Austrijos duomenys. Galiausiai jis teigė, kad Austrijos geležinkelių pelnas aptariamaisiais 1925 m. buvo pakankamai mažas, kad būtų galima teigti, jog geležinkelių autonomizacija buvo būtina sąlyga geležinkelių pajamų didinimui ir išlaidų mažinimui. Tokiu būdu Sabaliauskas atkartoją kito Rusijos imperijoje mokslus baigusio inžinieriaus Česlovo Landsbergio mintis.

Trumpame straipsnyje pateikta Sabaliausko Austrijos geležinkelių statistinių duomenų analizė susilaukė kritikos⁹⁰. Pirmiausiai – dėl jų selektyvumo ir vertinimo izoliuotai nuo bendros ekonominės situacijos, taip pat dėl teiginių, kurių patikrinti nebuvo galimybių. Galiausiai neįvardintas kritikas pateikė faktą, dėl kurio lyginti finansinius Austrijos ir Lietuvos geležinkelių rodiklius darėsi dar sunkiau. Pasak jo, skirtingai nei Austrijoje (ir kitose valstybėse), Lietuvos geležinkeliai savo finansiniuose skaičiavimuose niekada neskaičiavo turto amortizacijos. Kadangi 1928 m., Lietuvos geležinkelių investuotas kapitalas siekė apie 261 mln. litų⁹¹, net vienas procentas nuo tokios sumos galėjo dar labiau išryškinti Lietuvos deficitą, o jo neįskaiciavimas Austrijos atveju – mažą pelną parodyti kaip daug solidesnį.

Gana greitai Sabaliauskas, kuris tuo metu aukščiausių pareigų Geležinkelių valdyboje nebėjo, tačiau neabejotinai reprezentavo kai kurių

⁸⁸ J. Sabaliauskas, „Lietuvos geležinkelių autonomizacijos klausimu“, in: *Sąsiekai*, 1927, Nr. 4, p. 3–4.

⁸⁹ Ten pat, p. 3.

⁹⁰ „Dar apie geležinkelių autonomizaciją“, in: *Sąsiekai*, 1928, Nr. 5, p. 8–9.

⁹¹ J. Jankevičius, „Lietuvos platieji geležinkeliai 1919–1927“, in: *Lietuvos ūkis*, 1928, Nr. 10, p. 334.

aukštų geležinkelio valdininkų nuomonę, atsakė į jam išsakyta kritiką⁹². Pagrindinis Sabaliausko argumentas prieš autonomizaciją buvo visos valstybės ekonominių ir kitokių interesų apsauga. Sabaliausko teigimu, geležinkeliai tiesiogiai įtakojo pramonės ir prekybos raidą, o valstybė buvo tiesiogiai suinteresuota tą raidą kreipti tinkama linkme. Taip pat geležinkelių plėtros metu kaupiami dideli finansinio kapitalo kiekiai turėjo potencialą iškreipti visą valstybės finansų rinką, todėl valstybės kontrolė buvo būtina. Be to, jau nuo XIX a. žinoma apie geležinkelių svarbą karo atveju, o kariuomenės poreikius turėjo užtikrinti būtent valstybė. Sabaliauskas puikiai suprato, kad autonomizacija nėra tolygi privatizacijai, tačiau manė, kad tai gali būti pirmas žingsnis link jos. Net pati autonomizacija Sabaliauskui atrodė kaip galimybė, per kurią geležinkeliuose galėjo įsitvirtinti atskiros stambios įmonės, privatūs asmenys ar politinės partijos, kurios dėl geležinkelių svarbos valstybei galėtų daryti įtaką visos politikos formavimui. Dar blogiau, Lietuvoje neegzistuojant pakankamam kapitalo kiekiui, savarankiškai veikiantys geležinkeliai jį bandytų prisivilioti iš užsienio, o tai atvertų kelią svetimai įtakai. Anot Sabaliausko, taip valstybė prarastų visišką geležinkelių kontrolę ir galimybę palaikyti „tautišką elementą“⁹³.

Sabaliausko argumentai yra suprantami, ypač naujai susikūrusioje valstybėje. Tačiau visas potencialias problemas, galėjusias kilti iš autonomizacijos, savo argumentuose jis pateikė gana radikalia forma. Kyla klausimas, ar Sabaliauskas tikrai manė, kad autonomizacija turės tokias pasekmes, ar tik vaizdžiai iliustravo savo nuomonę? Vienareikšmišką atsakymą pateikti sunku, tačiau „Sąsiekos“ puslapiuose savo mintis apie autonomizaciją dėstę jos šalininkai verčia svarstyti apie antrąjį variantą.

Jau pirmajame „Sąsiekos“ numeryje apie potencialią geležinkelių autonomizacijos naudą rašė S. Jakobas. Kaip ir prieš autonomizaciją pasisakantys autoriai, jis nagrinėjo⁹⁴ Austrijos ir Vokietijos autonomizacijos pasekmes. Jo nuomone, po geležinkelių autonomizacijos tiek vienoje, tiek kitoje šalyje geležinkeliai buvo išlaisvinti iš nelanksčios valstybinės biurokratijos gniaužtų. Pasak autoriaus, Vokietijos atveju, jų direktorių vis dar skyrė prezidentas, o jo darbą prižiūrėjo Susisiekimo ministras, kuris neteko teisės kištis į geležinkelių ūkį. Geležinkelių direktorius taip pat nebebuvo atsakingas reichstagui. Tai leido geležinkeliams savarankiškai priimti kelis

⁹² Sabaliauskas, „Geležinkelių autonomizacijos klausimu“, in: *Sąsieka*, 1928, Nr. 11, p. 3–4.

⁹³ Ten pat, p. 4.

⁹⁴ S. Jakobas, „Lietuvos geležinkelių autonomizacijos klausimu“, in: *Sąsieka*, 1927, Nr. 1, p. 12–13.

svarbius sprendimus. Pirmiausia, buvo itin mažinamas bendras darbuotojų skaičius, kuris pakilo pokario metais. Taip pat darbuotojai pradėti vertinti ne kaip valstybės tarnautojai, kurių atlyginimai priklausė nuo paskyrimo kategorijos, o kaip samdomi darbininkai, kurie buvo skatinami ir vertinami už ilgametį darbą ir kvalifikacijos kėlimą. Taip buvo skatinamas darbo našumas, viliojami jauni perspektyvus darbuotojai. Taip pat geležinkeliai ėmė mažinti pervežimų tarifus, kurie iki tol vyriausybės nuožiūra buvo keliami reaguojant į didelius deficitus. Tai, anot autoriaus, paskatino pervežimų skaičiaus augimą.

Kiek vėliau S. Jakobas kaip pavyzdį nurodė⁹⁵ ir Danijos geležinkelių administracinį modelį. Galima teigti, kad Danijos geležinkeliuose buvo įvesta dar platesnė autonomizacija, nes, skirtingai nei Austrijoje, kur visi geležinkeliai buvo valdomi vienos centrinės administracijos, darbas buvo maksimaliai decentralizuotas. Geležinkelių direktorius Danijoje buvo pavaldus Viešųjų darbų ministerijai, bet patys geležinkeliai buvo padalinti į tris ruožus. Kiekvienam ruožui vadovavo ruožo viršininkas, kuris buvo betarpiškai pavaldus geležinkelių direktoriui. Visi viršininkai buvo savo ruožų „pilnateisiai viešpačiai“⁹⁶. Pasak autoriaus, Lietuvoje net ir paprasto iešmininko ar sargo paskyrimas priklausė nuo centrinės Geležinkelių valdybos sprendimo.

Jakobui esminiais klausimais pritarė ir Virbalio stoties viršininkas Judzentavičius, kuris pasidalino asmeniškai patirta istorija apie biurokratinio aparato nelankstumą ir gremėzdiškumą⁹⁷. Jo teigimu, per Lietuvą geležinkeliais pravažiuoti norėjo maždaug 8 000 emigrantų grupė. Jos atstovai kreipėsi į geležinkelius prašydami nuolaidos tokiai didžiulei grupei žmonių. Stoties viršininkas, gavęs tokią užklausą, kreipėsi į savo vadovą, kuris klausimą persiuntė savo vadovui, ir taip toliau. Galiausiai, ilgai nesulaukę atsakymo, didžioji dalis emigrantų pasirinko pigesnę kelionės variantą – jūros kelią per Rygą. Taip Lietuva neteko nemažos sumos, kurią galėjo užsidirbti, net ir pigiau pervežant didelį būrį žmonių. Pasak autoriaus, to buvo galima išvengti, jei žemesni valdininkai būtų turėję daugiau teisių ir su paprastais prašymais nereikėtų pereiti visos biurokratinės grandinės. Autorius teigė, kad nepaisant to, jog geležinkeliai buvo „valstybės kūno arterija“, jie taip pat buvo ir „didelio mastabo savistovus ūkis“⁹⁸, o kiekvienas ūkis privalo tvarkytis taip,

⁹⁵ S. Jakobas, „Danijos geležinkelių vadovybė“, in: *Sąsiekai*, 1928, Nr. 7, p. 6–7.

⁹⁶ Ten pat, p. 7.

⁹⁷ Judzintavičius, „Geležinkelių autonomijos klausimu“, in: *Sąsiekai*, 1927, Nr. 3, p. 15–16.

⁹⁸ Ten pat, p. 15.

kad turėtų kuo mažiau išlaidų ir kuo daugiau pajamų. Geležinkelių įvardinimas organiniu terminu tai pat neatsitiktinis. Visoje Europoje, ypač nacionalistinių pažiūrų autorių tekstuose, geležinkeliai buvo įvardinami kaip neatsiejama ir gyvybiškai svarbi valstybės kūno dalis, kurios sutrikimai reiškia ir viso kūno negalavimus. Kaip pavyzdį Lietuvos geležinkeliams Judzentavičius pateikė Šveicarijos atvejį. Pasak autoriaus, Šveicarijos geležinkeliai jau nebeturi pervežimų monopolijos, todėl savo egzistencijos labui privalo veikti komerciniais pagrindais ir visais būdais konkuruoti su kitais pervežėjais.

Nei Jakobas, nei Judzentavičius neneigė poreikio valstybei prižiūrėti geležinkelio veiklos. Jų nuomone, reikėjo tiesiog daugiau laisvės ir galimybių geležinkelių tarnautojams priimti sprendimus vietoje. Turbūt geriausiai Sabaliausko ir Jakobo bei Judzentavičiaus požiūrius apjungė trečiasis, po vardo ir pavardės santrumpa pasislėpęs, už autonomizaciją pasisakęs „Sąsiekos“ autorius. Pasak jo⁹⁹, egzistuoja komercinis ir biurokratinis įmonių organizavimas. Grynai komercinis valdymas valstybinėms įmonėms ne visada yra tinkamas, nebent jos aiškiais įstatymais susaistytos taip, kad tarnautų visam valstybės ūkiui. Anot autoriaus, pagrindinis skirtumas tarp biurokratinio ir komercinio įmonių organizavimo yra centralizacijos lygis. Pirmosiose darbas vykdomas centralizuotai ir visi įsakymai ir sprendimai seka biurokratijos grandinę iki pat viršaus ir atgal, o antrajame tų pačių įsakymų ir sprendimų kelias yra trumpas ir tiesioginis. Komercinis organizavimas taip pat pasižymi tuo, kad tokiu būdu valdomose įmonėse vengiama biurokratizmo, ieškoma visų ekonomiškumo ir jo diegimo galimybių bei siekiama kuo mažiau dubliuoti darbus. Didžiausias tokio organizavimo minusas – viename ar kitame lygmenyje priiminėjant sprendimus, ne visada apie juos sužino kito lygmens valdininkai, todėl pageidautina, kad tokius sprendimus priiminėtų protingi, atsakingi ir savarankiški valdininkai. Galiausiai autorius teigia, kad lietuviška geležinkelių sistema yra panaši į decentralizuotą Anglijos geležinkelių administravimo modelį. Abejose egzistuoja aiškus ir griežtas darbų pasiskirstymas tarp centrinio administracinio organo ir vietos įstaigų valdininkų, tokių kaip ruožų viršininkai, važiuotės ir ūkio revizoriai. Tiesa, anot autoriaus, minėti valdininkai Lietuvoje, skirtingai nei Anglijoje, plačias teises ir galias turėjo tik savo pareigybės pavadinime ir jos aprašyme, į realų gyvenimą jos nepersikėlė.

⁹⁹ Ad. K-lys, „Reformų išvakarėse“, in: *Sąsieka*, 1927, Nr. 2, p. 2–4.

Įdomu tai, kad tiek S. Jakobas savo pirmajame straipsnyje, tiek neišvardintas autorius pačiu straipsnio pavadinimu implikavo, kad apie autonomizaciją Lietuvoje buvo mąstoma gana rimtai. Jie neklydo, nes 1926 m. birželio 22 d., seimui pristatydamas naujos vyriausybės deklaraciją, ministras pirmininkas Mykolas Sleževičius kalbėdamas apie susisiekimą teigė, kad vyriausybė „ims studijuoti geležinkelių eksploatavimo komerciniais pagrindais, kuris jau keli metai kai kuriuose Vakarų Europos valstybėse praktikuojamas ir davė gerų rezultatų“¹⁰⁰. Visgi vėlesniuose posėdžiuose, Seimo nariams diskutuojant dėl Vyriausybės deklaracijos, dėmesys į autonomizacijos klausimą atkreiptas nebuvo.

Tų pačių metų birželio 30 dieną Susisiekimo ministras ir ministerijos inspektorius naujai vyriausybei pateikė Lietuvos geležinkelių autonomizacijos pasiūlymą¹⁰¹, kuriame bandė argumentuoti potencialios autonomizacijos naudą. Prie pasiūlymo buvo pridėtas Lietuvos valstybinių geležinkelių finansinės autonomijos pagrindinių dėsnių projektas¹⁰², kuris, pasak jo autorių, buvo paruoštas atsižvelgiant į teigiamas autonomizacijos patirtis Vakarų Europoje. Vadovaujantis pirmuoju projekto paragrafu, Lietuvos geležinkelių eksploatacija turėjo būti visiškoje Lietuvos vyriausybės žinioje, vykdoma per valdžios autonominį organą – „Lietuvos valstybinius geležinkelius“, kurie turėjo įgauti visas juridines teises. Geležinkelių eksploatacija turėjo būti vykdoma komerciniais principais, tačiau atsižvelgiant į visuomenės interesus ir siekiant pajamų ir išlaidų balanso. „Lietuvos valstybinių geležinkelių“ veiklos priežiūra ir kontrolė dėsniuose buvo numatyta aukščiausiam administracijos komitetui, kurį turėjo sudaryti 12 narių. Nariai turėjo būti įvairių ūkio šakų specialistai, juos 3 m. kadencijai skyrė įvairios ministerijos bei valstybinės įstaigos ir tvirtino prezidentas. Be vykdomos priežiūros administracijos komitetas, patvirtinus susisiekimo ministrui, skyrė direkcijos komiteto narius, kurie kartu buvo ir pačios direkcijos nariais. Direkcija atitiko jau egzistuojančios Geležinkelių valdybos vidinę sąrangą ir turėjo betarpiškai vadovauti „Lietuvos valstybinių geležinkelių“ darbui, jų eksploatacijai. Pats direkcijos komitetas buvo pilnateisis juridinis asmuo, kuris nuosavybės teise valdė visą geležinkelių turtą. Dėsniuose taip pat numatyta, kad tarifų pakeitimai turi būti patvirtinti vyriausybės. Galiausiai – dėsniuose buvo nurodyta, kad Valstybės kontrolė turėjo vykdyti finansinę „Lietuvos valstybinių geležinkelių“ priežiūrą.

¹⁰⁰ *Seimo stenogramos, 10-as posėdis*, Kaunas: Seimo kanceliarija, 1926, p. 17.

¹⁰¹ Ministrų kabinetui, 1926-06-30, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 510, l. 30–33.

¹⁰² Lietuvos valstybinių geležinkelių finansinės autonomijos pagrindiniai dėsniai. Projektas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 510, l. 34–45.

Iš pirmo žvilgsnio atrodo, kad pasiūlytas autonomizacijos projektas buvo gana ribotas. Nors pagal jį geležinkeliai galėjo įgauti daugiau veikimo laisvės, nuo valstybinės biurokratijos, ypač tarifų klausimu, pasislėpti nepavyko. Šį pasiūlymą vyriausybė perdavė apsvarstyti Geležinkelių valdybos tarybai, kurią sudarė geležinkelių direktorius ir valdybos įstaigų vadovai. Įdomu tai, kad į posėdį¹⁰³, kuriame buvo svarstomas minėtas pasiūlymas buvo kviečiamas ir jo autorius – Česlovas Landsbergis. Kaip minėta anksčiau, savo nuomonę apie geležinkelių autonomizaciją Landsbergis išdėstė ir periodinėje spaudoje. Tiesa, sunku pasakyti, kas pasirodė anksčiau – pasiūlymas vyriausybei ar straipsniai spaudoje. Verta paminėti, kad prieš pačią autonomizaciją Landsbergis savo straipsniuose nepasisakė, bet atkreipė dėmesį, kad tikslai, kurių buvo siekiama Europoje, buvo ne visai tinkami Lietuvai. Pats pasiūlymas atitiko jo mintis ir buvo orientuotas į pajamų ir išlaidų balansą bei galimybę geležinkelių administracijai laisviau naudoti savo kreditus.

Dėmesio verta ir tuometinė Geležinkelių valdybos tarybos sudėtis. Kaip minėta, ją sudarė Geležinkelių direktorius ir valdybos įstaigų vadovai. Tuo metu direktoriaus pareigas užėmė Jonas Sabaliauskas, kuris neigiamą nuomonę apie autonomizaciją vėliau išdėstė leidinyje „Sąsieka“. Apie kai kuriuos kitus tarybos narius, kaip antai inž. Maneke, savo atsiminimuose neigiamai atsiliėpė J. Augustaitis. Pasak jo, Maneke buvo vienas iš tradicinio, rusiškojo požiūrio atstovas. Panašu kad ir 1926 m. liepą, svarstant iš vyriausybės gautą pasiūlymą, Sabaliauskas buvo nusistatęs prieš autonomizaciją. Galiausiai taryba nusprendė, kad „pateiktas reorganizacijos sumanymas per anksti iškeltas ir neatitinka gyvenamam momentui“¹⁰⁴. Argumentai tokiam sprendimui iš dalies atitiko prieš tai minėtus vėliau išsakytus Sabaliausko nuogastavimus – potencialas privataus ar užsienio kapitalo įsigalėjimui, autonominiai tarifai, net tvirtinami vyriausybės, prasilenkiantys su valstybės prioritetais, potenciali įtaka bendrai politikai. Be to, taryba turėjo ir papildomų argumentų. Ji manė, kad privačios įmonės teisėmis dirbantys geležinkeliai negalėtų išspręsti opių darbininkijos klausimų, kurie tradiciškai Europoje siejosi su darbininkų skaičiaus mažinimu, nes privalėtų laikytis darbo inspekcijos nurodymų. Taip pat taryba manė, kad autonominiai geležinkeliai taptų įvairių tokioms įmonėms taikomų mokesčių subjektu, kas dar baliu mažintu geležinkelių pajamas.

¹⁰³ Geležinkelių Valdybos Tarybos posėdžio protokolas Nr. 129. Nuorašas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 510, l. 26 a. p. 27.

¹⁰⁴ Ten pat, l. 27.

Panašu, kad tarybai atmetus finansinės autonomijos pagrindų dėsni, jų autorius bandė pateiktą projektą pakoreguoti, atsižvelgdamas į tarybos išsakytus argumentus. Panašiu metu pasirodė „Lietuvos valstybinių geležinkelių“ įstatymo projektas¹⁰⁵ bei įstatymui vykdyti taisyklių projektas¹⁰⁶. Įstatymo ir taisyklių projektai nuo vyriausybei pristatytų dėsnių labai nesiskyrė. Remiantis įstatymo projektu, jam įsigaliojus „Lietuvos valstybiniai geležinkeliai“ turėjo perimti visą Lietuvos geležinkelių kilnojamą ir nekilnojamą turtą, kartu su teisėmis ir prievolėmis, betarpiškai susijusiomis su perimamu turtu. Skirtingai nei ankstesnio pasiūlymo atveju, valstybinio turto perėmimas geležinkeliams nebūtų užtraukęs skolos vyriausybei. Patys „Lietuvos valstybiniai geležinkeliai“ turėjo tapti savarankišku organu su visomis juridinio asmens teisėmis ir geležinkelius valdyti komercinės įmonės pagrindais saugant tautos ūkio interesus. Projekte buvo numatyta, kad valstybiniai geležinkeliai valstybės biudžete figūruos kaip atskira įmonė, taip pat, kad įmonė pavaldės visas mokestines lengvatas, kurias iki įstatymo paskelbimo turėjo geležinkeliai, kad geležinkeliai nuo savivaldybės mokesčių bus visiškai atleisti ir kad valstybės kontrolės įstatymas geležinkeliams nebus taikomas. Vietoje to įstatymo vykdymo taisyklėse numatyta aiški forma, kaip už savo finansinę veiklą ir rodiklius geležinkeliai turėtų atsiskaityti vyriausybei. Projekte vyriausybė taip pat gavo plačias teises „Lietuvos valstybinių geležinkelių“ atžvilgiu: skirti visus geležinkelių valdomųjų organų – tarybos ir valdybos – narius, tvirtinti naujus projektus, etatus, tvarkaraščius, tarifus ir pan. „Lietuvos valstybinių geležinkelių“ valdybą turėjo sudaryti vyriausias direktorius ir skyrių vadovai – egzistuojančios Geležinkelių valdybos ir jos įstaigų vadovų atitikmenys. Valdyba turėjo būti atsakinga už visą geležinkelių ūkio tvarkymą ir valdymą. Tarybą turėjo sudaryti 11 asmenų – susisiekimo, finansų, pramonės bei žemės ūkio specialistų ir žinovų. Tarybos nariais pagal projektą negalėjo tapti vyriausybės ar seimo nariai. Tarybos pagrindinis darbas buvo valdybos veiklos priežiūra, taip pat svarbiausių klausimų nagrinėjimas ir savo nuomonės pateikimas prieš klausimų perdavimą vyriausybei ar seimui. Minėtose taisyklėse įstatymui vykdyti buvo numatyta, kad vyriausybė „Lietuvos valstybinių geležinkelių“ priežiūrą paveda susisiekimo ministrui.

Įstatymas ir jo taisyklės koregavo tarybai užkliuvusias ir neaiškias dėsnių vietas, pirmuoju atveju – lengvinant potencialių autonominių

¹⁰⁵ Lietuvos valstybinių geležinkelių įstatymas. Projektas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 510, l. 12–17.

¹⁰⁶ Lietuvos valstybinių geležinkelių įstatymui vykdyti taisyklės. Projektas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 510, l. 18–22.

geležinkelių skolų ir mokesčių našą, antruoju – tiksliau išaiškinant numatomą administracinę sistemą. Tačiau naujojo įstatymo projekto niekas nebesvarstė netgi po valstybės perversmo, kai trumpam ministru, o vėliau – Geležinkelių valdybos direktoriumi tapo autonomizacijai palankus¹⁰⁷ Juozas Jankevičius¹⁰⁸, o, J. Augustaičio teigimu, ir pats ministras Voldemaras kurį laiką tam pritarė¹⁰⁹. Augustaitis teigė, kad autonomizacijos projektai žlugo po to, kai jis, dirbdamas Ekonominės direkcijos vadovu, pabandė peržiūrėti vieno stoties koncesininko sutartį. Anot jo, sutarties sąlygos koncesininkui buvo per daug palankios, tačiau jis buvo pažįstamas su Voldemaru. Kaip teigė Augustaitis, dėl savo principingos pozicijos šio klausimo atveju, jam neliko nieko kito, kaip tik atsistatydinti iš einamų pareigų¹¹⁰.

Tačiau priežastis nutraukti diskusijas dėl Lietuvos geležinkelių autonomizacijos tikriausiai buvo paprastesnė: paskaičiavus 1926 m. plačiųjų geležinkelių pajamas, paaiškėjo, kad pirmą kartą nuo nepriklausomybės paskelbimo jie dirbo pelningai¹¹¹. Tiesa, dėl siaurųjų geležinkelių deficito bendras visų geležinkelių balansas vis dar buvo neigiamas. Tik 1927 m. platieji geležinkeliai uždirbo pakankamai, kad padengtų bendras visų geležinkelių išlaidas ir duotų dar maždaug 5 mln. litų pelną¹¹². Autonomizacija, kuri buvo suprantama, kaip priemonė pelno siekimui, tapo nebeprasminga. 1928 m. J. Jankevičius, kuris po Augustaičio atsistatydinimo buvo pažemintas pareigose, vis dar bandė kalbėti¹¹³ apie autonomizaciją. Jo teigimu, būtent dabar, geležinkeliams pradėjus dirbti pelningai ir per dešimtmetį veiklos išsprendus opiausias problemas, buvo palankiausias metas geležinkelius autonomizuoti. Galima teigti, kad atskiriant siauruosius geležinkelius nuo plačiųjų buvo taikomi kai kurie autonomizacijos motyvai.

¹⁰⁷ J. Augustaitis, *Dviejų pasaulėžiūrų varžybos*, p. 36.

¹⁰⁸ Juozas Jankevičius (1890–1945) – Lietuvos politikas, inžinierius. 1918 m. grįžo į Lietuvą, iki tol mokėsi ir dirbo Ukrainos teritorijoje. 1917–1918 m. – Ukrainos lietuvių tautos tarybos Kijeve pirmininkas. 1919–1921 m. – kelio ruožo Šiauliuose ir Kaune viršininkas, 1922–1925 m. – Susisiekimo ministerijos inžinierius, 1925–1926 m. – Plentų ir Vandens kelių Valdybos direktorius, 1933–1935 m. – Geležinkelių direkcijos direktorius, 1926–12–1927–06 – Susisiekimo ministras, 1929–1940 m. – Susisiekimo ministerijos generalinis sekretorius. 1924–1940 m. Lietuvos (nuo 1930 m. – Vytauto Didžiojo) universiteto docentas. 1940–11 suimtas NKVD ir kalintas Vilniuje, 1941–04 ištremtas. *Visuotinė lietuvių enciklopedija*, T. VIII (Imhof–Junusas). – Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2005, p. 516.

¹⁰⁹ J. Augustaitis, *Dviejų pasaulėžiūrų varžybos*, p. 36–37.

¹¹⁰ Ten pat, p. 38.

¹¹¹ Žr. priedas Nr. 2.

¹¹² Ten pat.

¹¹³ J. Jankevičius, „Lietuvos platieji geležinkeliai 1919–1927“, in: *Lietuvos ūkis*, 1928, Nr. 10, p. 335.

Kaip minėta, vietos įstaigomis tapo atskiros siaurųjų geležinkelių linijos ir joms vadovavo platesnes teises įgavęs eksploatacijos tvarkytojas. Tačiau jo teisės vis dar buvo gana siauros santykyje su centrine Siaurųjų geležinkelių tarnyba ir Geležinkelių valdyba.

Jankevičiaus bandymas dar kartą pajudinti autonomizacijos problemą atsakymų ar tolimesnių diskusijų dėl geležinkelių organizacijos neiššaukė. Tačiau diskusijos dėl geležinkelių pelningumo nepasibaigė ir dešimtmečių sandūroje prasidėjo kalbos ne apie pelno siekimą, bet apie pelno išsaugojimą.

1.3. Geležinkelių ir motorinių transporto priemonių konkurencija

Apie geležinkelių ir motorinio transporto konkurenciją Lietuvoje pradėta kalbėti dar 3-iojo dešimtmečio antrojoje pusėje. Tuo metu stebint, kas vyksta Vakarų Europoje, konkurencija imta pristatinti kaip dar viena priežastis geležinkelių autonomizacijai. Tačiau diskusijoms apie autonomizaciją pasibaigus – diskusijos dėl konkurencijos tik įsibėgėjo.

Dar 1926 m., apžvelgdamas Lietuvos geležinkelių eksploataciją, Č. Landsbergis atkreipė dėmesį, kad vis populiarijantys tarp miestiniai autobusai pradėjo periminti keleivius iš geležinkelių¹¹⁴. Jo teigimu, tam buvo visiškai racionali priežastis – autobusu keliauti buvo patogiau, greičiau ir tik nežymiai brangiau. Kaip pavyzdį jis pateikė Kauno–Alytaus ruožą. Geležinkelis, jungiantis šiuos du miestus, buvo 140 km ilgio, kelionė juo tuo metu truko 6,5 valandos ir kainavo 11 litų (pigiausia III-iaja klase). O tarp dviejų miestų egzistavęs plentas buvo 70 km ilgio, kelionė juo autobusu truko tik 3 valandas ir kainavo 14 litų¹¹⁵. Apžvelgdamas geležinkelių krovinių pervežimo statistiką, Landsbergis taip pat pastebėjo, kad krovinių, vežamų trumpomis distancijomis geležinkeliais, buvo labai nedaug. Akivaizdu, kad jie pervežinėjami kitomis transporto priemonėmis, tarp kurių neabejotinai buvo ir motorinių. Landsbergis taip pat teigė, kad jam teko patirti, jog didelės vertės kroviniai, kurių pervežimai geležinkeliais dėl tuometinės tarifų nustatymo tvarkos buvo labai brangūs, net ir ilgas distancijas buvo vežami motorinėmis transporto priemonėmis, ypač vietovėse, kuriose egzistavo plentai¹¹⁶.

Apžvalgininkai skirtingai vaizdavo konkurencijos mastą. Vienur buvo teigiama, kad dėl atsiradusių autobusų vidutinis keleivių traukinyje

¹¹⁴ Č. Landsbergis, „Lietuvos geležinkelių eksploatacija“, in: *Lietuvos ūkis*, 1926, Nr. 12, p. 370.

¹¹⁵ Ten pat.

¹¹⁶ Ten pat, p. 372.

skaičius sumažėjo nuo 150–200 iki 30–40¹¹⁷, kitur, kad autobusai perėmė trečdalį visų keleivių, anksčiau važiavusių traukiniais¹¹⁸ arba keleivių už 1,5 mln. litų¹¹⁹. Tačiau tiksliai nustatyti konkurencijos, jei tokia apskritai egzistavo, mastą be galo sunku dėl vienos paprastos priežasties – iki 1928 m. Lietuvoje nebuvo renkama jokia statistika apie motorines transporto priemones. Dešimtmečių sandūroje buvo pradėta rinkti statistika apie bendrą motorinių transporto priemonių skaičių bei keleivių pervežimu užsiimančių autobusų veiklą. Nepaisant to, kad 4-ajame dešimtmetyje renkant statistinę medžiagą pažanga buvo daroma tiek kiekybiniu, tiek kokybiniu požiūriu, nuo kategoriškų teiginių apie konkurenciją vis dėlto derėtų susilaikyti. Kalbant apie krovinių pervežimą – žinomi statistiniai duomenys buvo teikiami savanorišku pagrindu todėl neabejotinai neatskleidė pilno vaizdo¹²⁰. Keleivių pervežimo statistiniai duomenys buvo tikslesni, tačiau sunku juos vertinti nešališkai. Juos nagrinėjant derėtų kelti retorinį klausimą, ar kiekvienas autobusu pervežtas keleivis geležinkeliams reiškė potencialų prarastą keleivį?

Natūralu, kad prasidėjus diskusijoms dėl motorinių transporto priemonių konkurencijos atsirado dvi stovyklos. Nei viena iš jų neabejojo pačiu konkurencijos faktu, skyrėsi tik jų požiūris į motorinio transporto plėtrą. Vienoje pusėje buvo asmenys, kurie pasisakė už nevaržomą motorinių transporto priemonių plėtrą. Šią plėtrą Lietuvoje nuo 3-iojo dešimtmečio antrosios pusės skatino smulkus privatus kapitalas, pavieniai autobusų ir kitų motorinių transporto priemonių savininkai. Diskusijose šios stovyklos atstovų pasisakymai buvo ir pakankamai nuosaikūs („galima autobusų savininkus apdėti atitinkamais mokesčiais nuo pelno, galima reikalauti didesnės šoferių kvalifikacijos, galima įvesti pačių mašinų tikrinimą, pagaliau galima nustatyti ir reguliuoti važiavimo greitumą, bet negali <<suvaržyti>> ir <<uždrausti>>“¹²¹), ir gana radikalūs („konkurencijai reikia duoti laisvę. Jei jie [geležinkeliai – A. Ž.] gyvenimo egzamino neišlaiko, tegu smunka“¹²²).

Kita stovykla atstovavo Lietuvos geležinkelių interesus. Jų tikslas buvo jau ne kartą minėto pamatinio susisiekimo dėsnio – geležinkelių pelno – išsaugojimas. Jų požiūrį geriausiai išreiškė geriau kaip rašytojas žinomas

¹¹⁷ „Iš geležinkelių ūkio. Mėnesinė geležinkelių ūkio apžvalga“, in: *Lietuvos ūkis*, 1927, Nr. 11, p. 338.

¹¹⁸ „Iš geležinkelių ūkio“, in: *Lietuvos ūkis*, 1928, Nr. 3–4, p. 98.

¹¹⁹ Balys Sližys, „Mūsų keliai ir finansinis krašto pajėgumas“, in: *Sąsiekai*, 1927, Nr. 5, p. 2.

¹²⁰ M. Kripas, „Geležinkelių ir auto susisiekimo koordinavimas“, in: *Technikas ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6, p. 137.

¹²¹ Vl. Balsys, „Geležinkeliai ir autobusai“, in: *Sąsiekai*, 1927, Nr. 6, p. 16.

¹²² „Automobilizmas ir geležinkeliai“, in: *Lietuvos Auto*, 1933, Nr. 1–2, p. 1.

inžinierius Kazys Puida¹²³, kuris, be kita ko, 1928 m. dirbo ir Susisiekimo ministerijos leidinio „Sąsieka“ redaktoriumi. Iš tokių pareiškimų, kaip „nepaprastai smarkiai išbujojusi auto pramonė, nieko nepaisydama skinasi kelią į viešąją susisiekimą ir reikalauja sau vietos greta kitų viešojo susisiekimo priemonių“¹²⁴, gana akivaizdu, kad Puidos požiūris į tokią motorinių transporto priemonių plėtrą, kokia ji vyko Lietuvoje, buvo gana neigiamas. Vis dėlto, už vaizdingų autoriaus pasažų slypėjo argumentai, kurie tikriausiai gerai atspindėjo pačios Susisiekimo ministerijos požiūrį šiuo klausimu.

Pagrindinis Puidos teiginys buvo tai, kad viešąją susisiekimą Lietuvoje aptarnaujantys valstybiniai geležinkeliai ir privatūs autobusai veikė skirtingomis teisinėmis bei komercinėmis sąlygomis. Autobusams buvo suteiktos lengvatos „be jokių prievolių“¹²⁵, kurios valstybinei įmonei (geležinkeliams) nešė nuostolius. Puida pirmiausiai pastebėjo, kad motorinis transportas iš „liuksusinės“ pramogos ir susisiekimo priemonės peraugo į komercinę susisiekimo priemonę tik dėl aršios motorinių transporto priemonių savininkų tarpusavio konkurencijos. Kaip komercinė susisiekimo priemonė ji pradėjo konkuruoti ir su geležinkeliais. Autorius taip pat teigė, kad motorinių transporto priemonių tarifai buvo kuriami komerciniais ir konkurenciniais tikslais. Kaip pavyzdį Puida pateikia skaičiavimus¹²⁶, kuriais remiantis teigiama, kad autobusų linijose, kurios eina lygiagrečiai geležinkelių linijoms, bendra kelionės autobusu kaina visais atvejais buvo mažesnė už kelionės traukiniu kainą. Įdomu, kad 1 km kelionės autobusu kaina tokiose linijose buvo didesnė už 1 km kelionės traukiniu kainą, tačiau dėl trumpesnio atstumo bendra suma buvo mažesnė. Pasak autoriaus, autobusų linijose, kuriose nebuvo geležinkelių, 1 km kaina buvo dar aukštesnė. Autoriaus manymu, tiek vienose, tiek kitose autobusų linijose pervežimo kainos galėjo būti dar mažesnės dėl nedidelės motorinio transporto

¹²³ Kazys Puida (1883–1945) – Lietuvos rašytojas, vertėjas. Baigė Marijampolės gimnaziją, nuo 1902 m. studijavo Frydebergo politechnikos mokykloje, vėliau – Berlyne. 1904 m. grįžo į Kauną, dalyvavo „Lietuvių laikraščio“, „Vilniaus žinių“ ir kitų leidinių leidime. 1907–1912 m. perėmęs mirusio brolio, baigusio Berlyno politechnikos institutą, diplomą, dėstė lietuvių kalbą Šiaulių gimnazijoje. Ne kartą nuteistas už anticarinę veiklą. Į kariuomenę mobilizuotas 1916 m., tarnavo inžinieriumi. Tarpukario metais užsiėmė įvairių periodinių leidinių, tarp jų ir „Sąsieka“, leidimu ir redagavimu, užsienio klasikų vertimais. *Visuotinė lietuvių enciklopedija*, T. XIX (Pre-Reu). – Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos centras, 2011, p. 285.

¹²⁴ K. Puida, „Auto ir geležinkelių reikalai“, in: *Sąsieka*, 1928, nr. 9, p. 1.

¹²⁵ Ten pat, p. 3.

¹²⁶ Ten pat.

priemonių eksploatacijos savikainos. Tačiau skirtingai nei geležinkeliai, motorinių transporto priemonių savininkai buvo suinteresuoti privačiu pelnu, o ne paslaugos visuomenei teikimu. Šiuo atveju svarbu ir tai, kad motorinių transporto priemonių savininkai, naudodami viešojo susisiekimo kelius savo asmeniniams tikslams, niekaip neprišidėjo prie kelių tvarkymo ir palaikymo. Geležinkeliai, kurie betarpiškai priklausė nuo nutiestų bėgių, į juos investavo didelius kapitalus. Galiausiai, autoriaus manymu, neegzistuojant jokiems motorinį transportą reglamentuojantiems teisės aktams, autobuso keleivis buvo „beteisis auto savininkų eksploatacijos objektas“¹²⁷, kai tuo pačiu metu traukinio keleivis turėjo aiškiai apibrėžtas teises ir teisinį apsidraudimą nelaimingų atsitikimų atveju.

Nors K. Puida gana neigiamai nušvietė motorinio transporto plėtrą, jis pripažino ir suprato, kad jos stabdyti nepavyks. Ekonomiškai stipresnių ir labiau motorizuotų Vakarų valstybių patirtys rodė, kad finansiškai geležinkeliams konkurencija beveik niekada nebuvo naudinga. Būtent Vakarų valstybių patirtimis toliau nagrinėjant konkurencijos klausimą rėmėsi ir Lietuva.

1922 m. Genujos konferencijoje buvo nuspręsta sukurti organizaciją tarptautinių geležinkelių susisiekimo klausimams spręsti, siekiant atkurti ikikarinę susisiekimo padėtį. Tai pačiais metais Paryžiuje, dalyvaujant beveik visoms Europos valstybėms, įskaitant Lietuvą, buvo įsteigta *Union internationale des chemins de fer* (UIC)¹²⁸, lietuviškai – Tarptautinė geležinkelių sąjunga. Kaip ir minėta, sąjungos tikslas buvo tarptautinio susisiekimo geležinkeliais tobulinimas ir ji sprendė bei diskutavo įvairius techninius tokio susisiekimo klausimus. Sąjunga buvo tarptautinė nevyriausybinė organizacija, jos sprendimai ir pasiūlymai nebuvo teisiškai privalomi ir turėjo būti tvirtinami atskirų šalių vyriausybių. Sunku pasakyti, koku mastu Lietuva veikė šios organizacijos rėmuose, tačiau sąjungos sprendimai, kaip RIC sutartis, reglamentuojanti tarptautinių prekių vagonų naudojimą, Lietuvoje veikė visą valstybingumo laikotarpį¹²⁹. Nenuostabu, kad sąjungos akiratyje atsidūrė ir visoje Europoje suaktualėjęs geležinkelių ir motorinių transporto priemonių konkurencijos klausimas.

Kai kurie Lietuvos apžvalgininkai teigė, kad konkurencija tapo pagrindine sąjungos dienotvarkės tema¹³⁰, tačiau dėl ribotų kompetencijų

¹²⁷ Ten pat, p. 1.

¹²⁸ E (i.) Anastasiadou, *In Search of a Railway Europe*, p. 111.

¹²⁹ J. K–rys, „Dėl tarptautinių vagonų naudojimo“, in: *Geležinkelininkas*, 1938, Nr. 6, p. 83.

¹³⁰ V, „Geležinkeliai ir autotransportas“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, nr. 5, p. 6.

tokių klausimų galutinai išspręsti negalėjo. Veikiau ji tapo vieta, kur gerą patirtimi galėjo dalintis sąjungos narės. Vienos iš sąjungos konferencijų metu šalys narės būtent taip ir padarė¹³¹ ir jų veiksmus reaguojant į konkurenciją galima padalinti į tris pagrindines grupes: geležinkelių veiklos tobulinimą, įstatymų leidimą motorinio susisiekimo reglamentavimui bei geležinkelių ir motorinio transporto koordinavimą. Šių grupių rėmuose buvo bandoma veikti ir Lietuvoje.

Geležinkelių veiklos tobulinimas turėjo padaryti geležinkelių transportą patrauklesnį visuomenei ir buvo vykdomas keliomis kryptimis. Kadangi didžiausia įžvelgiama problema Lietuvoje buvo keleivių pervežimas, pirmiausia bandytą tobulinti jį. Kaip ir minėta, nuo 1932 m. siauruosiuose geležinkeliuose¹³² ir nuo 1934 m. plačiuosiuose geležinkeliuose¹³³ buvo pradėtos eksploatuoti automotrisės kaip patogesnė ir greitesnė alternatyva keleiviniams traukiniams. Vis dėlto, automotrisių skaičius Lietuvoje buvo ribotas, jos negalėjo aptarnauti visų linijų, todėl buvo siekiama kitose linijose kuo labiau padidinti keleivinių traukinių skubą¹³⁴. Krovinių pervežimų srityje buvo skatinama steigti ekspedicijos įmones, kurios be joms įprastų tarpininkavimo paslaugų teikė ir krovinių pristatymą „nuo durų iki durų“¹³⁵.

Geležinkelių veiklos tobulinimu galima laikyti ir pakankamai plačias tiek keleivių, tiek krovinių pervežimų tarifų reformas. Lietuvos geležinkeliai pradėję savo veiklą paveldėjo vokiškus tarifus ir iki 1924 m. keleivių tarifo sudarymo principai nekito. Tuo metu egzistavo 3 vagonų ir bilietų klasės (I-oji – geriausia, III-ioji – paprasčiausia). 1923 m. sausį 1 km tarifas atitinkamoms klasėms buvo 20, 10 ir 5 centai¹³⁶. Nuo 1920 m. naudojamas keleivių tarifas taip pat numatė 50 % nuolaidas moksleiviams ir vaikams iki 12 m. bei nemokamą važiavimą vaikams iki 5 m., jei jie neužėmė atskiros sėdimos vietos. 1924 m. tarifai buvo pakeisti, kainos pakeltos iki 24, 12 ir 8 centų už 1 km, atsirado išskirtinai Klaipėdos krašte veikęs IV-osios klasės

¹³¹ Tarptautinė geležinkelių sąjunga. Keleivių ir Prekių susisiekimo bendra Konferencija, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 693, l. 262–276.

¹³² J. Kiaunė, „Krašto reikalų tarnyboje. Siaurųjų geležinkelių dvidešimties metų apžvalga“, in: *Geležinkelininkas*, 1939, nr. 12–13, p. 214.

¹³³ M. Kripas, „Mūsų plačiųjų geležinkelių automotrisės“, in: *Technika ir ūkis*, 1934, nr. 8, p. 278–279.

¹³⁴ N. Birulis, „Geležinkeliai ir autotransportas“, in: *Technika ir ūkis*, 1934, nr. 9, p. 314.

¹³⁵ Ten pat.

¹³⁶ S. Jakobas, „Lietuvos geležinkelių pirmojo dešimtmečio tarifų politika“, in: *Lietuvos geležinkelių pirmasis dešimtmetis*, p. 38–39.

tarifas, taip pat visoje Lietuvoje veikęs priemiesčių tarifas, priklausomai nuo klasės – 18, 12 ir 6 centai už 1 km¹³⁷.

Kaip teigė S. Jakobas, „gyvenimo praktika parodė, kad keleiviams vežti tarifas buvo per brangus“¹³⁸, todėl dar kartą jį keičiant 1928 m., jau buvo atsižvelgiama į atsiradusią autobusų konkurenciją¹³⁹. Po šių tarifų pakeitimų, 1 km kainos buvo nuleistos iki atitinkamai 20, 12 ir 8 centų, taip pat, ilgesnėms kelionėms buvo pradėtas taikyti kainų diferencialas: atstumui tarp 50 ir 100 km – 10 %, tarp 100–150 km – 20 % ir t. t. Šiais pakeitimais taip pat buvo panaikinta Klaipėdos krašte veikusi IV-oji vagonų klasė, priemiesčių susisiekimui palikta tik II-oji ir III-ioji klasė, o jų kainos nustatytos atitinkamai 9 ir 6 centai už 1 km. Galiausiai, su šiuo tarifu buvo įvesti ir specialūs ruožų bilietai tose vietose, kur jau kursavo nuolatiniai autobusai, pvz., Kaunas–Alytus, Kaunas–Marijampolė ir kt. Šiuose ruožuose perkant bilietą pirmyn ir atgal buvo pritaikomas kainos diferencialas už visą kelionės atstumą. Be to, atsirado galimybė įsigyti tokių ruožų bilietų knygeles, kuriose buvo 6 arba 10 bilietų. Knygelėms atitinkamai buvo taikoma 20 % ir 30 % nuolaida¹⁴⁰.

Akivaizdu, kad norimo rezultato keleivių tarifo pokyčiai nedavė ir bendra keleivių pervežimo statistika rodė, kad plačiųjų geležinkelių keleivių skaičius vis dar mažėjo¹⁴¹. Įdomu, kad tuo pačiu metu siaurajame geležinkelyje keleivių skaičius ženkliai išaugo¹⁴². Nepaisant to, kad atsirado teigiančiųjų, kad koreguojant geležinkelių tarifus su autobusais konkuruoti nepavyks¹⁴³, ką patvirtino ir užsienio patirtis¹⁴⁴, jie ir toliau buvo keičiami. 1929 m. paskelbti tarifų pakeitimai buvo nukreipti į įvairias lengvatas, ypač mėnesiniams ir ilgesnio laikotarpio bilietams¹⁴⁵. 1 mėnesio nuolatinio bilieto kaina atstumams iki 30 km buvo sumažinta per pusę, o tolimesnėms kelionėms ar ilgesnio laikotarpio bilietams buvo taikomos papildomos nuolaidos. Taip pat naujos nuolaidos numatytos įvairioms grupėms – moksleivių ir įvairių draugijų ekskursijoms, maldininkams ir pan.

¹³⁷ Ten pat, p. 40.

¹³⁸ Ten pat.

¹³⁹ Ten pat, p. 42.

¹⁴⁰ Ten pat, p. 43.

¹⁴¹ Žr. priedas Nr. 1.

¹⁴² Ten pat.

¹⁴³ Stud. ekonom. VI. Balsys, „Geležinkeliai ir autobusai“, in: *Sąsiėka*, 1927, Nr. 6, p. 16.

¹⁴⁴ B. Sližys, „Pasaulinis motorinio transporto kongresas Londone“, in: *Sąsiėka*, 1928, Nr. 1, p. 4.

¹⁴⁵ S. Jakobas, „Lietuvos geležinkelių pirmojo dešimtmečio tarifų politika“, in: *Lietuvos geležinkelių pirmasis dešimtmetis*, p. 43–44.

Apibendrinamas pirmojo nepriklausomybės dešimtmečio keleivių tarifus ir svarstydamas tolimesnes jų galimybes, S. Jakobas konstatavo, kad siekiant „išlaikyti konkurenciją su autobusais yra skubus reikalas teikti keleiviams, ypač III kl. važiuojantiems, dar didesnes nuolaidas, negu dabar yra teikiamos“¹⁴⁶. Panašu, kad panašų požiūrį turėjo ir pagal naują „Geležinkelių tarifų įstatymą“¹⁴⁷ pradėjęs veikti tarifų komitetas. Jo sprendimu, 1931 m. buvo paskelbti nauji keleivių tarifai¹⁴⁸, kurie su minimaliais pakeitimais veikė iki pat valstybingumo pabaigos. Šis tarifų pakeitimas jokių bazinių kainų, nustatytų 1928 m., nekeitė, tačiau smarkiai išplėtė lengvatų bazę. Po šio tarifo paskelbimo nuolaidą, svyruojančią nuo 25 % iki 75 %, galėjo gauti dauguma didesnių ar mažesnių keleivių grupių, moksleiviai, vaikai, studentai ir kiti keliaujantys asmenys.

Krovinių pervežimo tarifai konkurencijos atžvilgiu nebuvo tokie aktualūs kaip keleivių, nes iki pat valstybingumo pabaigos krovinių pervežimas motorinėmis transporto priemonėmis taip smarkiai neišsiplėtojo. Tačiau jų reformos vyko panašiu metu, kaip ir keleivinių tarifų. Geležinkelių veiklos pradžioje, iki 1920 m., veikė vokiečių okupacijos metu naudoti tarifai, pagal kuriuos visi kroviniai buvo suskirstyti į 3 klases ir apmokestinami už kiekvienų 10-ies tonų nuvažiuotus kilometrus. 1920 m. buvo paruošta nauja prekių klasifikacija ir nomenklatūra, vežamus krovinius suskirstant į 105 grupes, o pastarąsias – į 6 klases¹⁴⁹. Kartu buvo įvestas ir smulkių siuntų tarifas. Iki 1923 m. buvo vykdomi smulkūs tarifų pakeitimai, o tais metais buvo pakeltos visų klasių krovinių pervežimų kainos (100 kg 1 km kaina, pradedant aukščiausia I-ąja klase, buvo 4,5, 3,2, 2,2, 1,3, 0,8 ir 0,5 centų), bet pritaikytas keleivių pervežimų tarifams analogiškas tolimesnių kelionių kainų diferencialas. Be to, prisijungus Klaipėdos kraštą buvo įvestas ir specialus išimtinis Klaipėdos uosto tarifas. Juo buvo nustatyta tarifų nuolaidą nuo 20 % iki 60 % kroviniams iš ir į Klaipėdos uostą, siekiant, jog pervežimas „iš kiekvienos [Lietuvos] stoties [...] būtų pigesnis, negu į Liepoją ar Rygą“¹⁵⁰.

1927 m. buvo reformuota krovinių klasifikacija. Vietoj buvusių 105 grupių ir 6 klasių atsirado 122 grupės ir 12 klasių. Pirmos 5 klasės buvo skirtos smulkioms siuntoms ir jų apmokestinimas nepasikeitė – kiekvienas 100 kg už kiekvieną 1 km, pritaikant kainų diferencialą tolimesniems pervežimams. 6–

¹⁴⁶ Ten pat, p. 46.

¹⁴⁷ „Geležinkelių tarifų įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1930, Nr. 344, p. 1.

¹⁴⁸ „Keleivių ir bagažo geležinkeliais pervežimo tarifas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 355, p. 1–7.

¹⁴⁹ S. Jakobas, „Lietuvos geležinkelių pirmojo dešimtmečio tarifų politika“, in: *Lietuvos geležinkelių pirmasis dešimtmetis*, p. 37.

¹⁵⁰ Ten pat, p. 38.

12, o kai kuriais atvejais ir 4–5 krovinių klasės buvo skirtos vagoninėms siuntoms. Jų apmokestinimas taip pat buvo skaičiuojamas atsižvelgiant į kiekvieno 100 kg nuvažiuotus kilometrus, pritaikant kainų diferencialą ir papildomai atsižvelgiant į bendrą siuntos svorį ir skirstant jį į 15, 10 ir 5 tonų pogrupius¹⁵¹.

Kaip ir keleivių tarifų atveju, kitas krovinių tarifų pakeitimas, įgyvendintas 1931 m., nekeitė pačių tarifų kainodaros, tačiau smarkiai išplėtė įvairių lengvatų bazę¹⁵². Dauguma iš jų buvo aiškiai orientuotos tiek į Klaipėdos uosto protekciją, tiek į tam tikrą bendros Lietuvos ūkio krypties nustatymą, pvz., lengvatiniai tarifai cukriniams runkeliams ar sviestui. Tačiau kai kurie išimtiniai tarifai, kaip, pavyzdžiui, „Prekių smulkioms siuntoms tarp Kauno ir Alytaus pervežimo tarifas“¹⁵³, buvo akivaizdžiai nukreipti į kovą su motorinio transporto konkurencija. Pagal šį išimtinį tarifą specifinėms krovinių grupėms, kurios tarp miestų buvo vežamos kaip smulkios siuntos, buvo taikoma bendra tarifų lengvata, siekusi nuo 25 % iki 35 %. Įdomu tai, kad keleivių pervežime analogiški konkurenciniai tarifai buvo taikomi specifiniams geležinkelių ruožams ir jų skaičius buvo kur kas didesnis nei vienas išimtinis tarifas vienam geležinkelio ruožui. Kaip ir minėta, atstumas tarp Kauno ir Alytaus plentu buvo dvigubai trumpesnis nei atstumas geležinkeliu, todėl nenuostabu, kad krovinių pervežimas motorinėmis transporto priemonėmis čia vyko intensyviausiai. Išimtinių tarifų kitiems geležinkelio ruožams, kurie ėjo lygiagrečiai plentu, trūkumas nurodo, kad krovinių pervežimas motorinio transporto priemonėmis ten arba iš viso nevyko, arba geležinkeliams nekėlė didelio rūpesčio.

Paskutinį kartą, nepaisant įvairių smulkių pataisymų, krovinių pervežimo tarifas buvo koreguotas 1936 m. Šių tarifų keitimų metu buvo reformuota prekių klasifikacija ir nomenklatūra. Vietoj 122 grupių ir 12 klasių atsirado 54 grupės ir 21 klasė¹⁵⁴. Iš dalies toks nomenklatūros susiaurinimas buvo grįžimas atgal prie vokiškų geležinkelio tarifų, kuriuos kaip alternatyvą Lietuvoje veikusiems tarifams dar 1924 m. siūlė A. Jakobas¹⁵⁵. Naudojant tokius tarifus, didesnis dėmesys skiriamas pervežamo krovinio svoriui ir

¹⁵¹ *Lietuvos plačiųjų geležinkelių tarifas: veikia nuo 1927 m. I–III [1–3] dalys*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1927, p. VI.

¹⁵² *Plačiųjų geležinkelių prekių pervežimo tarifas. D. 1–3*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1931, p. 197–202.

¹⁵³ Ten pat, p. 200.

¹⁵⁴ *Prekių tarifas. II dalis. Prekių nomenklatūra ir klasifikacija*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1936, p. 5–48.

¹⁵⁵ A. Jakobas, „Lietuvos geležinkelių tarifų klausimu“, in: *Lietuvos ūkis*, 1924, Nr. 26, p. 33.

tūriui, o ne istoriškai susiklosčiusiai krovinių vertei, kurią nurodo grupė. Daug svarbiau šiuo atveju yra tai, kad nepaisant bendro lengvatinių tarifų skaičiaus augimo, tarp jų neliko tokių, kurie galėtų būti laikomi konkurenciniais. Su šiuo tarifų pakeitimu buvo panaikintas net nuo 1931 m. veikęs išimtinis smulkių siuntų tarifas tarp Kauno ir Alytaus miestų.

Paskutinį krovinių tarifų pakeitimą, o tiksliau – išimtinių konkurencinių tarifų panaikinimą, galima laikyti nebe pačių geležinkelių veiklos tobulinimu, o savotišku geležinkelių ir motorinių transporto priemonių koordinavimu. Buvo suprata, kad kai kurią veiką motorinėmis transporto priemonėmis atlikti buvo tiesiog racionaliau. Analogiški procesai vyko ir kitose šalyse, apie kurių situaciją Lietuvoje buvo žinoma. Štai Vokietijoje valstybiniai geležinkeliai su ekspeditorių paslaugas teikiančių asmenų susivienijimu pasirašė sutartį, pagal kurią pasidalino veiklos sritimis. Bet kokiems ekspeditorių reisams, kurie buvo ilgesni nei 50 km nuo jų veiklos centro, reikėjo Vokietijos geležinkelių sutikimo¹⁵⁶. Kiek radikalesnę formą toks transporto priemonių koordinavimas pasiekė kitose valstybėse, pavyzdžiui, Belgijoje ar Danijoje. Ten geležinkelių linijos, kurios ėjo lygiagrečiai su gausiai eksploatuojamais sausumos keliais, buvo tiesiog uždarytos¹⁵⁷.

Potencialia koordinacijos forma galėjo būti ir pačių geležinkelių organizuojamas susisiekimas motorinėmis transporto priemonėmis. Kaip minėta, Lietuvos geležinkeliai, skirtingai nei didžioji dalis Europos geležinkelių, nebuvo autonomizuoti, todėl neturėjo galimybių tokį susisiekimą organizuoti savo iniciatyva. Nepaisant to, akivaizdu, kad valstybė bandė taikyti analogišką modelį: nuo 1935 m. Klaipėdos krašte autobusų eksploatacija buvo perduota Susisiekimo ministerijos Pašto valdybai, o nuo 1937 m. teisę autobusu eksploatuoti populiariausiame plentų ruože Kaunas–Zarasai gavo akcinė bendrovė „AUTO“. Pastaroji bendrovė buvo įsteigta 1935 m., 60 % jos kapitalo sudarė valstybės lėšos, o kontrolinį akcijų paketą kontroliavo Susisiekimo ministerija. Artimiausiu metu buvo planuojama perimti ir kitų sausumos kelių ruožų eksploataciją, taip pat pradėti krovinių pervežimą motorinėmis transporto priemonėmis¹⁵⁸.

Nors potencialios konkurencijos klausimas buvo sprendžiamas tiek geležinkelių tobulinimo, tiek transporto priemonių koordinavimo būdais,

¹⁵⁶ Tarptautinė geležinkelių sąjunga. Keleivių ir Prekių susisiekimo bendra Konferencija, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 693, l. 274.

¹⁵⁷ N. Birulis, „Geležinkeliai ir autotransportas“, in: *Technika ir ūkis*, 1934, Nr. 9, p. 314.

¹⁵⁸ *Susisiekimo ministerijos 1937 metų metraštis*, 1938, p. 68.

daugiausiai galimybių veikti buvo motorinių transporto priemonių įstatymų leidybos srityje. Kaip minėjo ir jau cituotas K. Puida, nepaisant akivaizdaus poreikio, motorinio susisiekimo (pirmiausiai – jo apmokestinimo) Lietuvoje nereglementavo jokie įstatymai.

Iš Rusijos imperijos paveldėtame Rusijos imperijos įstatymų sąvado XII tome beveik nebuvo teisės aktų, reglamentuojančių motorines transporto priemones, dėl pakankamai vangiai vykstančios motorizacijos. Lietuvoje pirmaisiais pokario metais atsiradus automobiliams ir motociklams, atskirų apskričių viršininkai leido privalomuosius įsakymus jų savininkams. Skirtingose apskrityse šie įsakymai buvo beveik analogiško turinio ir pirmiausiai nurodė tvarką, pagal kurią automobiliai turėjo būti ženklinami ir kaip turėjo elgtis judėdami kelyje¹⁵⁹. Akivaizdu, kad transporto konkurencijos kontekste aktualiausių nuostatų, t. y. motorinių transporto priemonių apmokestinimo, privalomieji įstatymai nereglementavo. Tiesa, teisę apmokestinti naudojimąsi automobiliais ir motociklais, apskričių ir miestų apskričių teisėmis savivaldybėms suteikė „Savivaldybių mokesnių įstatymas“¹⁶⁰, tačiau nėra jokių žinių, kiek tokių mokesčių buvo surinkta. Privalomųjų įsakymų trūkumai, jų keliama administraciniai sunkumai, taip pat spartėjanti motorizacija lėmė vieningo įstatymo paskelbimą.

Pirmuoju visą Lietuvos teritoriją apimančiu motorinį transportą reglamentuojančiu įstatymu tapo 1929 m. paskelbtas „Sauskeliais naudotis įstatymas“¹⁶¹. Įstatyme buvo numatyta, kad, „susisiekimo ir transporto priemonės už naudojimąsi sauskeliais, jų tikrinimą, registravimą ir numerius apdedamos mokesčiais“¹⁶², kurių normas pagal Susisiekimo ir Vidaus reikalų ministrų pasiūlymus nustatė Ministrų kabinetas. Pusė surinktos sumos buvo skiriama savivaldybėms, o kita pusė – renkama į valstybės iždą. Kartu su įstatymu buvo paskelbtos ir mokesčių normos¹⁶³. Nenuostabu, kad skirtingoms motorinio transporto rūšims, taip pat transporto priemonėms, kurios buvo naudojamos privačiai arba verslo reikalam, buvo taikomos skirtingos mokesčių normos. Lengvieji automobiliai buvo apmokestinti pagal jų galingumą arklio galiomis, suskirstant juos į tris galingumo kategorijas. Pavyzdžiui, privatiems tikslams naudojamas lengvasis automobilis, kurio

¹⁵⁹ Pavyzdžiui: „1921 m. Rugsėjo mėn. 30 d. [Marijampolės apskrities viršininko privalomasis įsakymas] Nr. 8“, in: *Apskričių Viršininkų Privalomieji įsakymai*, Kaunas: V.R. m-jos Piliečių apsaugos departamentas, 1923, p. 27.

¹⁶⁰ „Savivaldybių mokesnių įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1924, Nr. 171, p. 2.

¹⁶¹ „Sauskeliais naudotis įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1929, Nr. 304, p. 1–2.

¹⁶² Ten pat, p. 2.

¹⁶³ „Mokesčių normos už naudojimąsi sauskeliais“, in: *Vyriausybės žinios*, 1929, Nr. 304, p. 2–3.

galingumas siekė tarp 1 ir 12 arklio galių, buvo apmokestintas 40 litų už kiekvieną arklio galią per metus. Lengvieji automobiliai, kurių galingumas siekė 13–15 ir 16 bei daugiau arklio galių privalėjo mokėti atitinkamai 60 ir 80 litų už kiekvieną galią. Verslo tikslams naudojami lengvieji automobiliai privalėjo sumokėti atitinkamai 60, 120 ir 160 litų per metus už kiekvieną arklio galią. Beveik analogiškai už kiekvieną arklio galią, priklausomai nuo panaudos pobūdžio, tačiau neskirstant į skirtingas galingumo kategorijas, buvo apmokestinti ir motociklai: privatūs – po 20 litų už kiekvieną arklio galią, skirti verslo reikalam – po 35 litus.

Autobusai ir krovininiai automobiliai, išskiriant prekybos ir pramonės įstaigų krovininius automobilius, kurie buvo naudojami išskirtinai įmonės reikalam, bei pieninių krovininiai automobiliai buvo apmokestinti pagal transporto priemonės svorį. Buvo apmokestinti kiekvieni 200 kg, o mokesčių norma priklausė nuo bendro transporto priemonės svorio – iki 2 000 kg ar daugiau. Taigi, už kiekvienus 200 kg iki 2 000 kg autobusų ir krovininių automobilių savininkams per metus reikėjo sumokėti 150 litų, jei bendras svoris viršijo 2 000 kg – po 125 litus už 200 kg. Už prekybos ir pramonės įstaigų krovininius automobilius atitinkamai 100 ir 75 litus. O pieninių automobiliai, nepaisant bendro svorio, buvo apmokestinti 50 litų už kiekvienus 200 kg. Įstatyme taip pat buvo numatytas mokestis išskirtinai verslo reikalam naudojamiems paprastiems, ne motoriniams vežimams. Mokesčio dydis buvo 100 litų per metus vežimams, kurių keliamoji galia siekė 1,5 tonos, ir 200 litų vežimams, kurie tą ribą viršijo. Nuo mokesčių buvo atleistos valstybės ir savivaldybių įstaigų, svetimų valstybių atstovybių, Raudonojo kryžiaus bei ugniagesių organizacijų transporto ir susisiekimo priemonės, o transporto priemonės, į Lietuvą atvykusios laikinai, buvo apmokestinamos pagal transporto rūšį ir buvimo Lietuvoje laiką.

Ar mokesčiai buvo sėkmingi – spręsti gana sunku. Nuo 1930 m. pradėtoje rinkti išsamesnėje motorinių transporto priemonių statistikoje¹⁶⁴ duomenys nepakankamai diferencijuoti. Nepaisant to, kad autobusai buvo apmokestinti pagal jų svorį, publikuotose statistikos leidiniuose jie suskirstyti tik pagal variklio galingumą. Žinios apie surinktas lėšas taip pat ne visai aiškios. 1929 m. buvo surinkta apie 317 tūkst. litų rinkliavų už plentus ir vieškelius, 1930 m. – apie 630 tūkst. litų¹⁶⁵. Ne visai aišku, ar į šią sumą buvo įskaičiuota rinkliavų dalis, kuri atiteko ne valstybės išdui, o savivaldybėms. Savivaldybių pajamų duomenyse rinkliavos nebuvo diferencijuotos, tačiau visose apskrityse surinktų lėšų iš visų rinkliavų suma siekė 580,9 tūkst. litų

¹⁶⁴ Žr. priedas nr. 4.

¹⁶⁵ LSM 1929-1930, p. 407.

1929 m. ir 724,3 tūkst. litų 1930 m. Tai leidžia daryti prielaidą, kad rinkliavų už plentus ir vieškelius sumos, į savivaldybių duomenis įskaičiuotos nebuvo, nes tokiu atveju sudarytų neracionaliai didelę savivaldų pajamų dalį.

Kaip minėta, įvairūs autoriai konkurencijos nuostolius geležinkeliais vertino skirtingai, tačiau tarp variantų buvo minima ir 1,5 mln. litų suma. Taigi, net padvigubinus už plentus ir vieškelius surinktų rinkliavų sumą, ji nepadengė potencialios žalos geležinkeliams. Įdomu tai, kad planuojant 1931 m. biudžetą, buvo tikimasi už naudojimąsi sausumos keliais surinkti apie 806 tūkst. litų¹⁶⁶, tačiau galiausiai pavyko surinkti tik apie 527 tūkst. litų¹⁶⁷, t. y. net mažiau nei 1930 m., nepaisant gana žymaus bendro motorinių transporto priemonių skaičiaus ūgtelėjimo¹⁶⁸.

Tai nebūtinai reiškė mokesčių už sausumos kelius nesėkmę. 1931 m. viduryje buvo paskelbtas naujas motorines transporto priemones reglamentavęs „Autovežimų įstatymas“¹⁶⁹. Mokesčių klausimais įstatymas mažai tesiskyrė nuo anksteniojo. Tiesa, naujajame įstatyme buvo pabrėžta, kad už naudojimąsi sauskeliais surinkta mokesčių dalis, kuri prieš tai atiteko savivaldybėms, perskirstoma Vidaus reikalų ministro pašalpos forma savivaldybėms kelių, kuriais naudojasi motorinės transporto priemonės, gerinimui ir išlaikymui. Be to, su naujuoju įstatymu buvo paskelbtos ir naujos mokesčių normos¹⁷⁰, kurios daugeliu atvejų buvo žemesnės nei iki tol.

Kyla klausimas, kodėl surinkus mažiau mokesčių nei tikėtasi, mokesčių normos buvo sumažintos? Vienareikšmiško atsakymo nėra, tačiau gali būti, kad mokesčiai galėjo tapti trikdžiu tolimesnei šalies motorizacijai, kuri, nors ir buvo suvokiama kaip grėsmė geležinkeliams, tačiau nebuvo nepageidaujama. Be to, 4-ojo dešimtmečio pradžioje Lietuvą galiausiai pasiekė pasaulinės ekonomikos krizės atgarsiai, todėl mokesčių mažinimas galėjo būti tam tikra socialinės politikos dalimi. Visgi reikia pabrėžti, kad kur kas svarbesnis buvo kitas „Autovežimų įstatymo“ aspektas. 5-asis jo paragrafas numatė, kad „Susisiekimo ministeris, atsižvelgęs į geležinkelių interesus, pašto maršrutus ir kitus valstybės interesus, nustato ruožus, kuriuose palaikomas organizuotas keleivių susisiekimas ar krovinių autosunkvežimiais transportas“¹⁷¹. Norint tokiuose ruožuose teikti transporto paslaugas, buvo

¹⁶⁶ „Valstybės 1931 metams pajamų sąmata“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 350, p. 12.

¹⁶⁷ LSM 1931, p. 261.

¹⁶⁸ Žr. priedas nr. 4.

¹⁶⁹ „Autovežimų įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 358, p. 19–20.

¹⁷⁰ „Mokesčių normos už naudojimąsi sauskeliais“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 358, p. 20–21.

¹⁷¹ „Autovežimų įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 358, p. 19.

reikalingas specialus Susisiekimo ministro leidimas, o tais atvejais, kai susisiekimo organizavimas reikalavo didesnių jo vykdytojo investicijų – Ministrų kabineto suteikta koncesija. Už leidimą ir koncesiją buvo mokamas papildomas mokestis, kurį atitinkamai nustatė Susisiekimo ministras ar koncesijos sutartis.

Šiuo įstatymu buvo įteisinta Vakarų Europoje jau iki tol veikusi leidimų sistema. Nors pats įstatymas buvo paskelbtas 1931 m. viduryje, leidimų sistema faktiškai veikti pradėjo 1933 m. sausį¹⁷². Nuo to laiko leidimai buvo reikalingi Kauno–Alytaus, Kauno–Marijampolės–Alytaus, Kauno–Garliavos, Kauno–Zarasų, Marijampolės–Kybartų, Šiaulių–Latvijos sienos ir Šiaulių–Tauragės kelių atkarpose¹⁷³. Pastarosios buvo vietos, kur plentai ėjo lygiagrečiai geležinkeliams ir kuriuose abiejų transporto rūšių konkurencija buvo suvokiama kaip didžiausia grėsmė. 1933 m. bendras visų leidimų ruožų ilgis siekė 595 km ir juose veikė 87 autobusai. Bendras ruožų, kuriuose leidimų nereikėjo, ilgis siekė 3 888 km ir juose veikė 125 autobusai. 1934 m. ruožų ilgis buvo analogiškas ir juose veikė atitinkamai 92 ir 123 autobusai¹⁷⁴.

Idomu tai, kad pati leidimų sistema turėjo dvilypį tikslą. Pirmiausia, ja buvo siekiama sureguliuoti pačių autobusų savininkų tarpusavio konkurenciją, dėl kurios autobusų pervežimai, kai kurių apžvalgininkų nuomone, buvo neracionaliai pigūs. Pavyzdžiui, Kauno–Zarasų ruože iki leidimų sistemos veikė 80 autobusų. Ruože įvedus leidimus – tik 33, tačiau apie jokių susisiekimo trikdžius ar suprastėjusias paslaugas pranešta nebuvo¹⁷⁵. Buvo tikimasi, kad suregulius autobusų tarpusavio konkurenciją, jų savininkai natūraliai didins pervežimų kainas ir jos nebekels konkurencijos geležinkeliams¹⁷⁶.

Nors nėra žinomas Susisiekimo ministro nustatytas papildomas mokestis už leidimus, netgi sumažintos bendros mokesčių normos leido pasiekti geresnių rezultatų. 1932 m., dar neveikiant leidimų sistemai, buvo surinkta 539,2 tūkst. litų plentų ir sausumos kelių rinkliavų¹⁷⁷, t. y. beveik tiek pat, kiek 1931 m. 1933 ir 1934 m., jau veikiant leidimų sistemai, nepaisant sumažėjusio bendro motorinių transporto priemonių skaičiaus¹⁷⁸, atitinkamai

¹⁷² N. Birulis, „Auto susisiekimo vystymasis ir perspektyvos Lietuvoje“, in: *Technika ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6, p. 141.

¹⁷³ LSM 1934 p. 248.

¹⁷⁴ Ten pat.

¹⁷⁵ N. Birulis, „Auto susisiekimo vystymasis ir perspektyvos Lietuvoje“, in: *Technika ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6, p. 141.

¹⁷⁶ Ten pat, p. 142.

¹⁷⁷ LSM 1934, p. 181.

¹⁷⁸ Žr. priedas Nr. 4.

buvo surinkta 881,8 ir 863,9 tūkst. litų¹⁷⁹. Tačiau konkurencijos klausimas neabejotinai liko aktualus, nes nuo 1931 m. tiek siauruosiuose¹⁸⁰, tiek plačiuosiuose¹⁸¹ geležinkeluose itin krito bendras keleivių skaičius. Pastaruosiuose jis pasiekė žemiausią lygį nuo 1921 m. Autobusų keleivių skaičius, remiantis ne pačiais tiksliausiais duomenimis¹⁸², padvigubėjo ir išaugo nuo maždaug 500 tūkst. iki 1 mln.

Taigi, veikti motorinio transporto susisiekimo įstatymų leidyboje erdvės dar buvo, tiesa, labiau persiorientuojant nuo tikslingo apmokestinimo iki tiesioginės kontrolės, kas ir kur gali veikti. 1935 m. buvo paskelbtas naujas „Viešaisiais keliais judėjimo įstatymas“¹⁸³ bei „Viešaisiais keliais vežiojimo rinkliavos“¹⁸⁴. Įstatyme buvo pakartotas leidimų ir koncesijų poreikis, be to, jis buvo praplėstas ir pritaikytas pirmaeiluose miestuose, kur už jų suteikimą buvo atsakingas burmistras. Naujove šiame įstatyme tapo galimybė su Ministrų kabineto sutikimu Susisiekimo ministerijai arba burmistrai keleivių ir krovinių susisiekimą vykdyti išimtinę teisę. Taip pat Susisiekimo ministrui ir pirmaeilį miestų burmistrams buvo suteikta teisė nustatyti beveik visas vežiojimo sąlygas, įskaitant tarifus ir tvarkaraščius leidimų ruožuose. Pačių leidimų ruožų kiekis ir ilgis taip pat išaugo. Pagal 1936 m. duomenis jie sudarė 1 844 km, o ne leidimų ruožų ilgis susitraukė iki 1 217 km.¹⁸⁵

Įstatyme buvo pakeista mokesčių apskaičiavimo ir dalinimo tarp valstybės ir savivaldybių iždų tvarka. Mokesčių įstatymas numatė vieningą registracijos mokesį visoje Lietuvoje, tačiau mokesčiai už vežiojimą smarkiai skyrėsi, priklausomai nuo numatomos veiklos vietos. Pavyzdžiui, ne leidimų ruožuose bei pirmaeilį miestų ribose (išskyrus Kauno miestą) metinis mokestis už keleivių vežiojimui skirtą autobusą siekė 400 litų. Už krovinių automobilį tokioje vietoje reikėjo sumokėti 200 arba 400 litų, priklausomai nuo bendro jo svorio. Pačio svorio normos buvo sumažintos iki 1,5 tonos. Leidimų ruožuose krovininiai automobiliai su sumažintomis svorio normomis buvo apmokestinami viena suma, neskaičiuojant kiekvienų 200 svorio kilogramų. Mokesčio norma priklausė nuo leidimų ruožo ir, priklausomai nuo

¹⁷⁹ LSM 1934, p. 181.

¹⁸⁰ Žr. priedas Nr. 1.

¹⁸¹ Ten pat.

¹⁸² N. Birulis, „Auto susisiekimo vystymasis ir perspektyvos Lietuvoje“, in: *Technika ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6, p. 142.

¹⁸³ „Viešaisiais keliais judėjimo įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1935, Nr. 480, p. 1–2.

¹⁸⁴ „Viešaisiais keliais vežiojimo rinkliavos“, in: *Vyriausybės žinios*, 1935, Nr. 483, p. 1–2.

¹⁸⁵ LSM 1937 p. 364.

automobilio svorio, galėjo siekti 500–1000 litų Kauno–Kėdainių–Šiaulių ruože, 1500–3000 litų Kauno – Garliavos – Marijampolės ruože. Verta paminėti, kad 1935 m. beveik pusė iš visų 322 Lietuvoje užregistruotų krovininių automobilių pagal savo svorį atitiko žemesnės mokesčių normos, t. y. 1,5 tonos ribą¹⁸⁶. Tiesa, pusė iš minėtų krovininių automobilių buvo registruoti kaip skirti ūkio reikalam, o tokie automobiliai buvo apmokestinami kaip veikiantys ne leidimų ruožuose. 1937 m. lengvesnių krovininių automobilių proporcija smarkiai pakito ir tik 128 iš 564 krovininių automobilių nesiekė 1,5 tonos ribos¹⁸⁷.

Leidimų ruožuose veikiantys autobusai nuo 1935 m. buvo apmokestinami nebe pagal jų svorį, kaip krovininiai automobiliai, bet pagal keleiviams skirtų vietų skaičių. Mokesčio norma taip pat priklausė nuo paties leidimų ruožo: populiariesniuose ruožuose, tokiuose kaip Kaunas–Zarasai ar Šiauliai–Tauragė, mokeskis siekė 200 litų, mažiau populiariuose, tokiuose kaip Kaunas–Šiauliai, – 50 litų. Populiariausiais autobusais iki pat 4-ojo dešimtmečio pabaigos liko 15–20 vietų autobusai. Taigi, pagal naują apmokestinimo tvarką tokio autobuso savininkui teko mokėti nuo 750 litų per metus už mažesnę 15 vietų autobusą ne tokia populiariaiame leidimų ruože iki 4 000 litų per metus už didesnę 20 vietų autobusą populiariausiame leidimų ruože. Mokesčiuose taip pat buvo numatyta papildoma rinkliava iš autobusų ir krovininių automobilių, kurie varė ne benzina, arba vietinį kurą (pvz.: durpes), t. y. dyzeliną arba akmens anglį varikliams varomiems dujų. Nuo 4-ojo dešimtmečio vidurio tokios motorinės transporto priemonės, ypač varomos dyzelinu, ėmė sparčiai populiarėti vien dėl daug žemesnės tokio kuro kainos, lyginant su benzinu¹⁸⁸, todėl papildomas mokeskis gali būti laikomas siekiu kompensuoti prarastus netiesioginius muito mokesčius. Galiausiai surinkti mokesčiai nukeliaudavo į išdą ar savivaldybėms, priklausomai nuo veiklos pirmaeiluose miestuose, ne leidimų ir leidimų ruožuose. Pirmaisiais dviem atvejais mokesčiai atitekdavo savivaldybėms, kuriose veikla vykdoma arba kuriose transporto priemonė buvo registruota. Paskutiniu atveju, veikiant leidimų ruožuose, mokesčiai atitekdavo valstybės išdui.

Panašu, kad 1935 m. sukurta sistema buvo priimtina, nes „Viešaisiais keliais judėjimo įstatymas“ su minimaliais pakeitimais veikė iki pat valstybingumo pabaigos. Įdomu, kad paskelbus minėtąjį įstatymą ir jį lydėjusias mokesčių normas, iki pat valstybingumo pabaigos nebebuvo

¹⁸⁶ LSM 1935, p. 260

¹⁸⁷ LSM 1937, p. 366.

¹⁸⁸ N. Birulis, „Auto susisiekimo vystymasis ir perspektyvos Lietuvoje“, in: *Technika ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6, p. 145.

surinkta tiek rinkliavų, kiek rekordiniais 1934 m. Galima daryti prielaidą, kad šiuo atveju Susisiekimo ministerijai susisiekimo kontrolė buvo svarbesnė už įplaukas, nes svarbiausiais įstatymo ir jo priedų pakeitimais buvo sprendimai 1937 m.¹⁸⁹ ir 1939 m.¹⁹⁰ išplėsti leidimų ruožų sąrašą. Pirmuoju atveju jų bendras ilgis pasiekė 3 090 km, tuo pačiu metu ne leidimų ruožai sudarė 1 035 km¹⁹¹, antruoju atveju – atitinkamai 5 246 ir 118 km¹⁹². Tai Susisiekimo ministerijai, kartu su jau minėta bendrove „AUTO“, leido iš esmės kontroliuoti visą susisiekimą autobusais. Be to, Susisiekimo ministerija bandė perimti ne tik susisiekimo organizavimo, bet ir jo priežiūros funkcijas.

Visą valstybingumo laikotarpį Susisiekimo ministerijos sudėtyje veikė vandens kelių policija, kuri prižiūrėjo laivybą ir sielių plukdymą Nemunu. Nuo 1924 m. Vidaus reikalų ministerijos sudėtyje pradėjo veikti geležinkelių policija¹⁹³, kuri prižiūrėjo tvarką geležinkelių stotyse bei traukiniuose, pasienio stotyse tikrino keleivių dokumentus ir pan. Motorinių transporto priemonių judėjimą visos šalies teritorijoje, išskyrus Kauno miestą, prižiūrėjo Policijos departamentui prie Vidaus reikalų ministerijos pavaldi viešoji policija. Kauno mieste, kur motorizacija buvo spartesnė, 1934 m. buvo įkurta atskira Judėjimo nuovada, kuri buvo pavaldi Policijos departamentui. Taigi, visų rūšių judėjimo priežiūra buvo išskirstyta dvejose skirtingose ministerijose. 4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje Susisiekimo ministerija išsakė idėją sukongcentruoti tokią priežiūrą vienoje institucijoje – Susisiekimo policijoje. Pagal Susisiekimo ministerijos paruoštą policijos projektą ji būtų pavaldi Susisiekimo ministerijai¹⁹⁴ ir turėtų gana plačias funkcijas. Pasitarimuose su Vidaus reikalų ministerijos valdininkais Susisiekimo ministerijos atstovai naujos policijos reikalingumą argumentavo smarkiai išsiplėtusiu ir toliau besiplečiančiu bendru judėjimu. Jų teigimu, policijos pavaldumas Susisiekimo ministerijai būtų natūralus, nes ministerija ir be to buvo atsakinga už didžiąją dalį susisiekimo ir judėjimo reikalų. Galiausiai jie teigė, kad tokiu būdu viešoji policija būtų atlaisvinta nuo bereikalingos ir ne visada gerai suprantamos veiklos, galėtų daugiau dėmesio skirti tiesioginėms

¹⁸⁹ „Viešaisiais keliais vežiojimo rinkliavų pakeitimas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1937, Nr. 580, p. 3–4.

¹⁹⁰ „Susisiekimo ministro įsakymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1939, Nr. 642, p. 5–6.

¹⁹¹ LSM 1937, p. 364.

¹⁹² LSM 1939, p. 363.

¹⁹³ V. Grincius, „Šis tas iš geležinkelių policijos gyvenimo“, in: *Policija*, 1925, Nr. 9, p. 30.

¹⁹⁴ Susisiekimo policijos instrukcija, in: LCVA, f. 394, ap. 6, b. 440, l. 5–51.

savo funkcijoms¹⁹⁵. Akivaizdu, kad Vidaus reikalų ministerijos atstovai buvo priešingos nuomonės. Jų manymu, planuojami Susisiekimo policijos etatai buvo per maži, kad susitvarkytų su numatomomis užduotimis savomis jėgomis ir bet kuriuo atveju jie turės kreiptis pagalbos į viešąją policiją. Pasak jų, viešoji policija Susisiekimo policijai numatytas funkcijas atlieka pakankamai gerai, todėl naujos policijos steigimas yra netikslingas, ypač turint omenyje, kad jos aprūpinimas atsieitų pakankamai brangiai¹⁹⁶. Turbūt čia, tarpinstituciniuose santykiuose ir konkurencijoje dėl papildomų biudžeto eilučių, slėpėjo nesutarimų priežastis, kuri lėmė, kad Susisiekimo policijos projektas iki valstybingumo pabaigos įgyvendintas nebuvo.

Galima kelti klausimą, ar nepavykęs Susisiekimo ministerijos planas perimti visišką susisiekimo kontrolę turėjo įtakos geležinkelių ir motorinių transporto priemonių konkurencijos reguliavimui, tačiau tiksliau būtų klausti, kiek tokios konkurencijos aptariamuoju metu iš viso buvo? Iki 1935 m. Kauno mieste maršrutu Aukštoji Panemunė–Nemuno gatvė kursavo Susisiekimo ministerijos kontroliuojamas siaurojo geležinkelio traukinys, miestiečių vadintas „kukuška“. Galima drąsiai teigti, kad „kukuška“ neabejotinai buvo nukonkuruota mieste veikusių autobusų, kurie paprasčiausiai siūlė patogesnes paslaugas. Dėl „kukuškos“ uždarymo bendras siaurųjų geležinkelių keleivių skaičius 1936 m. buvo 8 kartus mažesnis nei 1934 m.¹⁹⁷. Nepaisant šios tiesioginės motorinių transporto priemonių ir geležinkelių konkurencijos pasekmės, finansiniai siaurųjų geležinkelių rodikliai, lyginant tuos pačius metus, buvo analogiški¹⁹⁸. Nuo 1932 m. iki 1938 m. autobusais keliaujančių žmonių skaičius išaugo 90 %, tačiau tuo pat metu keleivių skaičius plačiuosiuose geležinkeliuose išaugo beveik 70 %¹⁹⁹. Statistinių duomenų apie krovinių vežimą trūkumas neleidžia teigti, kad jie nevyko, tačiau leidžia daryti prielaidą, kad jų nebuvo tiek daug, kad keltų susirūpinimą. Taigi, nei vienas iš šių faktų neleidžia teigti, kad tarpusavio konkurencija aptariamuoju metu žymiai paveikė geležinkelius. Visgi nereiktų teigti, kad visos įgyvendintos priemonės buvo bevertės. Veikiau jos buvo orientuotos ne į esamą, o būsimą laiką, turint omenyje, kad Lietuvos motorizacija tęsis ir spartės.

¹⁹⁵ [Susisiekimo ministro pranešimas Vidaus reikalų ministrui susisiekimo policijos klausimu] 1938-11-08, in: LCVA, f. 394, ap. 6, b. 440, l. 58–59.

¹⁹⁶ [Vidaus reikalų ministro pranešimas Susisiekimo ministrui susisiekimo policijos klausimu] 1938-11-22, in: LCVA, f. 394, ap. 6, b. 440, l. 56–57.

¹⁹⁷ Žr. priedas Nr. 1.

¹⁹⁸ Žr. priedas Nr. 2.

¹⁹⁹ N. Birulis, „Auto susisiekimo vystymasis ir perspektyvos Lietuvoje“, in: *Technika ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6, p. 143.

Tikriausiai dėl to 4-ajame dešimtmetyje kalbos apie konkurenciją blėso. Motorinis transportas palaipsniui imtas suvokti kaip pilnavertė bendros susisiekimo sistemos dalis, o sėkmingą visos sistemos veikimą užtikrino ne draudimai ir suvaržymai, o racionali jos organizacija, kad ir betarpiškai kontroliuojama Susisiekimo ministerijos. Nepaisant to, pamatinio susisiekimo dėsnio – geležinkelių pelningumo – atsisakyta nebuvo. Tačiau panašu, kad kalbų apie konkurenciją metu nebuvo reflektuotas faktas, kad ne automobilis, o bendra ekonominė padėtis ekonominės krizės akivaizdoje šiam dėsniui kėlė didžiausią grėsmę.

1.4. Ekonominė krizė ir geležinkelių veiklos „racionalizavimas“

Pasaulinė ekonomikos krizė Lietuvą kaip neindustrializuotą kraštą pasiekė gana vėlai. Be to, kalbant apie geležinkelius, didesnis buvo netiesioginis krizės poveikis. Kaip ir minėta, 1926 m. platieji geležinkeliai, o 1927 m. – visas geležinkelių ūkis tapo pelningas, kas paskatino baigti diskusijas apie geležinkelių autonomizaciją. Pelną Lietuvos geležinkeliams garantavo per Lietuvą vykdomi tranzitinių krovinių pervežimai tarp Sovietų Sąjungos ir Vokietijos. Susitarimai dėl tokių krovinių pervežimų buvo pasiekti dar 1922 m., tačiau visus 1923 m. buvo derinami techniniai klausimai²⁰⁰. 1924 m. nebuvo jokių kliūčių pradėti pervežimus, tačiau jūrų kelias tarp Hamburgo Vokietijoje ir Leningrado Sovietų Sąjungoje buvo pigesnis ir vien 1923 m. juo tarp valstybių buvo perplukdyta 500 tūkst. tonų krovinių²⁰¹.

Siekiant bent dalį krovinių nukreipti į geležinkelius, III-iojoje tiesioginio Vokietijos–Lietuvos–SSRS susisiekimo konferencijoje lietuvių iniciatyva buvo patvirtinti specialūs tarifai tranzitiniais kroviniams, kurių normos neviršijo jūros kelių kaštų²⁰². Po naujų tarifų patvirtinimo 1925 m. rugsėjį per 4 likusius metų mėnesius Lietuvos teritorija buvo pervežta 28 tūkst. tonų tranzitinių krovinių tarp Vokietijos ir SSRS. 1926 m. bendras tranzitinių krovinių kiekis pasiekė 141 tūkst. tonų²⁰³, iš jų kroviniai tarp Vokietijos ir

²⁰⁰ Komercijos skyriaus nuoroda 53/221 Nr., 1923-12-28, in: LCVA f. 386, ap. 1, b. 247, l. 25 a. p.

²⁰¹ Č. Landsbergis, „Lietuvos geležinkelių eksploatacija (Tęsinys)“, in: *Lietuvos ūkis*, 1927, Nr. 2, p. 36.

²⁰² Č. Landsbergis, „III-ji eilinė tiesioginio Vokiečių–Lietuvių–SSRS susisiekimo geležinkelių konferencija Maskvoje“, in: *Lietuvos ūkis*, 1926, Nr. 8, p. 243.

²⁰³ Žr. priedas Nr. 5.

SSRS sudarė 95 % bei atnešė apie 3,75 mln. litų pelno²⁰⁴. 1927 ir 1928 m. tranzitinių krovinių kiekis pasiekė maždaug 250 tūkst. tonų, 1929–1931 m. – apie 350 tūkst. tonų kasmet²⁰⁵. Atitinkamai augo ir pajamos už juos.

1932 m. įvyko lūžis. Prekybos apimtys, tarp Vokietijos ir SSRS pradėjo trauktis, o likusiems krovinių pervežimams imta ieškoti pigesnių kelių, atsigręžiant atgal į jūrą²⁰⁶. 1932 m. tranzitinių krovinių tarp Vokietijos ir SSRS geležinkeliais per Lietuvos teritoriją buvo pervežta tik 42 tūkst. tonų, o 1933 m. – tik 13 tūkst. tonų²⁰⁷. Iki valstybingumo pabaigos tranzitinių krovinių kiekis niekada nepasiekė ikikrizinio lygio. Tuo pačiu metu plačiųjų geležinkelių pajamos už visų krovinių pervežimus, lyginant 1931 ir 1932 m., sumažėjo daugiau nei 9 mln. litų.

Ekonominė krizė paveikė ir tiesioginius – eksporto ir importo – pervežimus. Kadangi užsienio prekyba nepateko į geležinkelių kompetencijas, beliko taikytis prie bendros valstybės politikos – didinti eksporto ir mažinti importo kiekius. Tiesioginių pervežimų iš užsienio – importo – kiekis nuo 1931 m. iki 1934 m. susitraukė dvigubai, o lyginant 1931 ir 1938 m. – sumažėjo 4 kartus²⁰⁸. Pervežimų į užsienį taip pat nepavyko padidinti. 1930 m. eksporto pervežimai sudarė maždaug 170 tūkst. tonų, 1931 m. nukrito iki 93 tūkst. tonų ir iki 1938 m. svyravo nuo 53 tūkst. tonų blogiausiais ir 97 tūkst. tonų geriausiais metais²⁰⁹.

Įdomu tai, kad vietiniai pervežimai šalies viduje, nežymiai kritę 1932 m., jau nuo 1933 m. pradėjo augti ir iki 1938 m. beveik padvigubėjo²¹⁰. Tačiau pajamos už juos nepasiekė ikikrizinio lygio. Pavyzdžiui, 1933 m., vidinių pervežimų padaugėjo 150 tūkst. tonų, tačiau bendra pajamų suma už juos sumažėjo 2,75 mln. litų. Šiuo atveju svarbu tai, kad 1933 m. eksploatacijai perduota Telšių–Klaipėdos geležinkelio linija, kuria pervežimai buvo vykdomi specialiuoju Klaipėdos tarifu, siekiant visus pervežimus, ypač krizės sąlygomis, kaupti į nuosavą uostą.

²⁰⁴ Č. Landsbergis, „Lietuvos geležinkelių eksploatacija (Tęsinys)“, in: *Lietuvos ūkis*, 1927, Nr. 2, p. 36

²⁰⁵ Žr. priedas Nr. 5.

²⁰⁶ Pro memoria. Prekių pervežimas geležinkeliais tarp Lietuvos ir SSRS ir tranzitu tarp Vokietijos ir SSRS abiejuose kryptyse, 1933-06-28, in: LCVA f. 386, ap. 1, b. 841, l. 137.

²⁰⁷ Žinutė apie prekių pervežimą geležinkeliais SSRS–Vokietija tonomis, in: LCVA f. 386, ap. 1, b. 809, l. 216.

²⁰⁸ Žr. priedas Nr. 5.

²⁰⁹ Ten pat.

²¹⁰ Ten pat.

Be to, nuo 1932 m. pradėjo mažėti ir keleivių skaičius plačiuosiuose geležinkeliuose²¹¹. Nuo 1931 iki 1933 m. jis sumažėjo maždaug 1 mln., paskui pradėjo augti, bet ikikrizinį lygį pasiekė tik 1936 m. Visa tai lėmė, kad finansine prasme geriausiais 1931 m. geležinkelių pajamos, siekusios daugiau nei 44 mln. litų, 1932 m. krito iki 31 mln. litų. Kitamet jos susitraukė iki mažiau nei 30 mln. litų ir iki 1938 m. pakilo tik maždaug iki 33 mln. litų.

Lietuvos geležinkeliai atsidūrė gana keblioje padėtyje. Viena vertus, buvo norima juos išlaikyti pelningus, kita vertus – patrauklius vartotojams, per daug nekeliant paslaugų kainų. Minėtos 4-ojo dešimtmečių tarifų reformos ir buvo bandymas tokį balansą pasiekti. Tačiau panašu, kad jos turėjo ir neigiamų pasekmių.

1932 m. J. Jankevičius savo iniciatyva apskaičiavo Lietuvos geležinkelių savikainą²¹². Pats autorius pripažino, kad ji nebuvo visiškai tiksli dėl statistinių duomenų trūkumo, o skaičiavimus publikavusi Susisiekimo ministerija juos pristatė ne kaip metodologinę priemonę, bet kaip bazę tolimesniems svarstymams. Nepaisant to, vėlesnius skaičiavimus, pati ministerija vykdė būtent pagal Jankevičiaus modelį²¹³.

Jankevičiaus teigimu, „geležinkelių tarifai yra ilgų metų patyrimo rezultatas ir kompromisas tarp geležinkelių fiskalinio intereso ir krašto bendrųjų ūkiškųjų reikalų“²¹⁴, bet tarifus išdirbant, reikia žiūrėti, kad normaliuose tarifuose žemiausios klasės kainostatas mažų mažiausiai padengtų visą savikainą²¹⁵. Verta pabrėžti, kad Jankevičius, kalbėdamas apie normalius tarifus, omenyje turėjo jų normas prieš lengvatas.

1928 m. paskelbtos keleivių tarifų normos iki valstybingumo pabaigos nesikeitė ir žemiausios klasės 1 km kaina buvo 8 centai. Pagal Jankevičiaus skaičiavimus, 1931 m. vieno keleivio, vieno km pervežimo savikaina buvo 8,2 cento²¹⁶, t. y. tik šiek tiek daugiau, nei, anot Jankevičiaus, būtų normalu. Tais pačiais metais, Jankevičiaus skaičiavimais, 1 tonos pervežimas 1 km savikaina siekė 5,6 cento²¹⁷. Tuo pačiu metu pagal naujuosius krovinių tarifus žemiausios XII-os klasės tarifo norma buvo tik 4

²¹¹ Žr. priedas Nr. 1.

²¹² J. Jankevičius, *Lietuvos geležinkelių savikaina*, Kaunas, 1932.

²¹³ *Lietuvos geležinkelių savikaina*, Kaunas: Geležinkelių valdybos ekonominė direkcija, 1937.

²¹⁴ J. Jankevičius. *Lietuvos geležinkelių savikaina*, 1932, p. 31.

²¹⁵ Ten pat, p. 32.

²¹⁶ Ten pat, p. 42.

²¹⁷ Ten pat.

centai. Situacija atrodė šiek tiek geriau žvelgiant į tuo metu populiariausių²¹⁸ XI-os ir X-os klasių tarifų normas. Jos buvo atitinkamai 6 ir 9 centai. Visgi Jankevičius teigė, kad „savikaina labai daug pareina nuo pervežimų dydžių“²¹⁹, o 1931 m. jie dar buvo pakankamai dideli. Tai patvirtina kiek vėliau – 1937 m. – atlikti 1933 metų geležinkelių savikainos skaičiavimai.

Remiantis jais, nepaisant žymaus keleivių skaičiaus mažėjimo, 1 keleivio 1 km pervežimo savikaina sumažėjo iki 7,3 cento. 1 t krovininių pervežimo savikaina pakilo iki 7,4 cento²²⁰. Tokiu atveju net ir vienos iš populiariesnių XI-os klasės tarifų norma buvo mažesnė nei siūlė Jankevičius. Žinoma, 1936 m. krovininių pervežimo tarifai, įskaitant jų kainodarą, keitėsi iš esmės. Tai neleisdžia Jankevičiaus modeliu apskaičiuoti vėlesnės geležinkelių savikainos. Vis dėlto, nuo 1933 m. augęs bendras krovininių pervežimų skaičius, bet nuo 1936 m. išsilaikęs gana stabilus surinktų pajamų kiekis leidžia daryti prielaidą, kad savikainos ir žemiausios klasės tarifo normos santykis į teigiamą pusę smarkiai nesikeitė ir žemiausiųjų tarifų normos savikainos lygio nepasiekė.

Be to, minėtos savikainos ribos buvo apskaičiuotos nepaisant tarifų lengvatų. Keleivių atveju jos nebuvo tokios reikšmingos, nes nepaisant smarkiai praplėsto lengvatų kiekio, lengvatomis besinaudojančių keleivių dalis 4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje tesudarė ketvirtadalį visų keleivių skaičiaus. Kalbant apie krovinius, buvo kiek kebliau, nes kroviniai sąmoningai buvo kreipiami į Klaipėdos uostą, į kurį pervežimai buvo vykdomi specialiuoju sumažintu tarifu.

Kodėl tai buvo problema? Radikalios sumažėjus pelningų tranzitinių krovininių pervežimams, smarkiai krito geležinkelių pelnas ir tai kėlė grėsmę pamatiniam susisiekimo politikos dėsniui – išlaikyti geležinkelius pelningais. Č. Landsbergis dar 3-iojo dešimtmečio pabaigoje teigė, kad lengvatos įvairiems tarifams buvo patikimas būdas pritraukti keleivius ir krovinius, tačiau be lengvatų kūrimo reikėtų kelti ir bazinės tarifų normas²²¹. Žinoma, jos pakeltos nebuvo. Akivaizdu, kad krizės akivaizdoje tarifų politika buvo veikiau orientuota į „krašto bendrą ūkiškąjį reikalą“ ir tam tikrą socialinę paramą, o ne „geležinkelių fiskalinį interesą“ kompensuoti prarastas pajamas.

²¹⁸ 1931 metais XI-os ir X-os klasės kroviniai sudarė apie 60 % visų apmokestintų krovininių pervežimų. *Lietuvos geležinkelių 1932 metų darbuotės apyskaita*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1933, p. 43.

²¹⁹ J. Jankevičius, *Geležinkelių savikaina*, 1932, p. 31.

²²⁰ *Lietuvos geležinkelių savikaina*, p. 23–24.

²²¹ Č. Landsbergis, „Lietuvos geležinkelių eksploatacija (Tęsinys)“ in: *Lietuvos ūkis*, 1927, Nr. 1, p. 5.

Tačiau siekiant išlaikyti pamatinį dėsni, paprastas pajamas kompensuoti vis tik reikėjo.

Neturint galimybių ir noro kelti pajamas atitinkamai didinant bendrą pervežimų skaičių ir tarifus, buvo pradėta ieškoti būdų sumažinti geležinkelių išlaidas. Jas mažinti buvo bandoma ir anksčiau, tačiau dėl minimalių išlaidų geležinkelių palaikymui karo metais, pakankamai didelės išlaidos jų atstatymui 3-iajame dešimtmetyje buvo suprantamos ir pateisinamos. 4-ojo dešimtmečio pirmojoje pusėje itin kritus geležinkelių pelnui, imta ieškoti radikalesnių būdų jų išlaidoms sumažinti.

1931 m., pelningiausiais geležinkelių veiklos metais, pagrindines visos Geležinkelių valdybos išlaidas generavo Kelio ir statybos bei Mašinų direkcijos. Jų eksploatacinės išlaidos tais metais sudarė daugiau nei 85 % visų valdybos išlaidų²²². Pagrindinė išlaidų dalis pačiose direkcijose atiteko įvairaus nekilnojamo turto (geležinkelio linijų, stočių, pagalbinių pastatų ir pan.) remontui ir palaikymui Kelių ir Statybos direkcijoje bei riedmenų parko išlaikymui, remontui ir kurui Mašinų direkcijoje.

Jau 1934 m. bendros Geležinkelių valdybos eksploatacinės išlaidos buvo beveik 2 kartus mažesnės už 1931 m.²²³, o Kelio ir statybos bei Mašinų direkcijos išlaidų lyginamoji dalis juose viršijo 90 %²²⁴. Akivaizdu, kad taupoma buvo ir kitose valdybos direkcijose, tačiau lyginant išleistų pinigų sumas, būtent pastarųjų direkcijų lėšos buvo sumažintos labiausiai.

1931 m. geležinkelių bėgių kapitaliniam ir einamajam remontui buvo išleista 2,23 mln. litų²²⁵, o garvežių ir jų inventoriaus naujinimui – 2,385 mln. litų²²⁶. Tuo tarpu 1934 m., tiems patiems darbams išleista atitinkamai 744 tūkst.²²⁷ ir 1,334 mln.²²⁸ litų. Negalima atmesti galimybės, kad kai kurių medžiagų ir darbų savikaina krito, kas leido mažinti išlaidas, tačiau šiuo atveju rūpesti kelti turėjo ne išlaidų, o atliktų darbų kiekybė. Pavyzdžiui, 1934 m. buvo įsigyta ir pakeista beveik dvigubai mažiau pabėgių nei 1931 m., o riedmenų apžiūrų ir pataisų skaičius tuo pat metu sumažėjo 10–30 %. Išlaidas kurui pavyko sumažinti pirmiausiai dėl kritusio pervežimų kiekio, kas natūraliai sumažino garvežių ir kitų riedmenų ridą ir kuro poreikį. Tačiau nuo

²²² Apskaičiuota pagal: *Lietuvos geležinkelių 1931 metų darbuotės apyskaita*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1932, p. 71 ir p. 90.

²²³ Žr. priedas Nr. 2.

²²⁴ Apskaičiuota pagal: *Susisiekimo ministerijos 1934 metų darbuotės apyskaitą*, Kaunas: Susisiekimo ministerija, 1936, p. 224 ir p. 239.

²²⁵ *Lietuvos geležinkelių 1931 metų darbuotės apyskaita*, p. 62.

²²⁶ Ten pat, p. 83.

²²⁷ *Susisiekimo ministerijos 1934 metų darbuotės apyskaitą*, p. 219.

²²⁸ Ten pat, p. 233.

1932 m. kaip kurą vis plačiau imta naudoti pigesnę vietinę medieną. Mediena kaip kuras buvo naudojamas nuo valstybingumo pradžios, tačiau smarkiai pasikeitė jos santykis. 1932 m. kurui naudotos medienos ir anglies santykis buvo maždaug 0,1:1 (apie 5 tūkst. m³ medienos ir 55 tūkst. t anglies)²²⁹, o 1935 m. – jau beveik 1,1:1 (48 tūkst. m³ ir 44 tūkst. t)²³⁰.

Galima konstatuoti, kad geležinkelių išlaidos krizės metais buvo mažinamos analogišku būdu, kaip ir pirmojo pasaulinio karo metais. Tiesa, išlaidos sausumos keliams aptariamuoju laikotarpiu taip pat mažėjo. Plentų ir vandens kelių valdybos išlaidos, 1930 m. siekusios maždaug 9,5 mln. litų²³¹, 1934 m. siekė tik 5,385 mln. litų²³². Tuo pačiu metu savivaldybių išlaidos susisiekimo reikalams susitraukė beveik 3 kartus²³³.

Pats savaime toks taupymo būdas nebuvo blogas, jei buvo trumpalaikis ir vienais metais sutaupytos lėšos nevykdant svarbių darbų buvo kompensuojamos kitais. Sausumos kelių atveju Plentų ir vandens kelių valdybą pakeitusios Kelių valdybos išlaidos nuo 1936 m. pradėjo augti ir 1938 m. buvo daugiau nei dvigubai didesnės nei 1934 m. – apie 12,5 mln. litų²³⁴. Panašu, kad Geležinkelių valdybos atveju taupumo politika užsitęsė ir eksploatacinių išlaidų sumos geležinkeliams išliko pakankamai žemos ir augo labai lėtai. Nors tokį lėšų skirstymą susisiekimo rūšims galima laikyti pasikeitusio požiūrio į motorines transporto priemones išdava, atsirado nuomonių, kad geležinkeliams tai žalinga²³⁵.

Inžinierius Leonidas Šniukšta²³⁶ pastebėjo, kad tik keliose Europos valstybėse susidarė padėtis, panaši į Lietuvos, kai ekonominės krizės metu geležinkeliams sumažintos išlaidos jai pasibaigus nebuvo atstatytos iki

²²⁹ LSM 1932, p. 216.

²³⁰ LSM 1935, p. 254.

²³¹ LSM 1932, p. 162.

²³² LSM 1935, p. 185.

²³³ A. Nastopka, *Sauskeliai ir Lietuvos savivaldybės: diplominis darbas*, Kaunas, 1936, in: VUB RS f. 85, b. VDU64, p. 40.

²³⁴ LSM 1939, p. 335.

²³⁵ L. Šniukšta, „Europos geležinkelių būklė paskutiniame dešimtmetyje“, in: *Technika ir ūkis*, 1939, Nr. 4, p. 81–87.

²³⁶ Leonidas Šniukšta (1908–1997) – Lietuvos statybų ir geležinkelių inžinierius. Gimė ir augo Rusijos imperijoje, Dono srityje. Su tėvais į Lietuvą grįžo prasidėjus revoliucijai karo metu. 1928 m. baigė Plungės gimnaziją, pradėjo studijas Lietuvos universiteto Technikos fakulteto Statybų skyriuje, jas baigė 1935 m. 1930 m. dirbo Telšių–Kretingos geležinkelių statybose. Geležinkelių valdybos Eksploatacijos direkcijoje dirbti pradėjo dar studijų metais. Dėl geležinkelių reikalų ne kartą lankėsi užsienyje. Sovietams okupavus Lietuvą suimtas ir kalintas iki 1952 m., vėliau reabilituotas. *Kelininkai, susiję su Lietuva: XVIII–XX amžius*, sudarytojas Linas Vidurgis, Vilnius: BKM leidykla, 2016, p. 674–676.

normalaus, prieškrizinio 1929 m. lygio. Autoriaus manymu, Lietuvoje tai trukdė plėsti pervežimų apimtį, nors remiantis jo paties pateiktais duomenimis²³⁷, 1929 m. pervežimų lygis Lietuvoje buvo pasiektas 1937 m. Jis taip pat neatsižvelgė į gana aiškų pačių pervežimų pokytį – iš pelningų tranzitinių pervežimų į mažiau pelningus vietinius pervežimus, vykdomus per mažą tarifą. Tačiau autoriaus pasitelktas geležinkelių padėties palyginimas su „meškos gyvenimu žiemos metu per vasarą sukauptais taukais“²³⁸ nebuvo iš piršto laužtas.

Atgavus nepriklausomybę, 3-iajame dešimtmetyje teko daug investuoti, siekiant kompensuoti karo metais vykdytos radikalios išlaidų mažinimo politikos padarinius, kuriuos neabejotinai amplifikavo ir Lietuvos teritorijoje vykę karo veiksmai. Žinoma ekonominės krizės metu vykdytas geležinkelių eksploatacijos išlaidų sumažinimas nebuvo tokia radikali priemonė, kaip karo metais vykdyta vokiečių politika. Visgi tokių išlaidų užkonservavimas pakankamai žemame lygyje galėjo sudaryti sąlygas galimoms didelėms ir neatidėliotinoms investicijoms netolimoje ateityje dėl menkesnio dėmesio garvežių priežiūrai ar pačių bėgių fizinės būklės. Šiuo atveju pagrindine problema tapo tai, kad toks požiūris į išlaidas buvo kodifikuotas.

1.5. „Lietuvos susisiekimo politikos gairės“: suformuotos susisiekimo politikos link

4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje, Lietuvoje pasibaigus ekonominei krizei, valstybės gyvavimas perėjo į naują kokybinį etapą, kurio metu buvo formuojami aiškūs siektini uždaviniai. Susisiekimo srityje šiam etapui pradžią davė tuometinio Susisiekimo ministro Jokūbo Stanišauskio²³⁹ 1935 m. sausio

²³⁷ L. Šniukšta, „Europos geležinkelių būklė paskutiniame dešimtmetyje“, in: *Technika ir ūkis*, 1939, Nr. 4, p. 86.

²³⁸ Ten pat.

²³⁹ Jokūbas Stanišauskis (1892–1943) – Lietuvos geodezijos inžinierius. Iki karo studijavo Maskvos Konstantino geodezijos institute, karo metais dirbo Maskvos–Tverės žemės ūkio ir valstybės turtų valdyboje, pirmaisiais pokario metais – Maskvos–Bresto geležinkelių valdyboje. 1920 m. grįžo į Lietuvą, dirbo švietimo darbą Dontuvos Žemės ūkio akademijoje, vadovavo jo iniciatyva įkurtai Kėdainių aukštesniajai kultūrtechnikos mokyklai. Nuo 1934 iki 1938 m. – XVI, XVII ir XVIII vyriausybės Susisiekimo ministras. Po darbo vyriausybėse grįžo dirbti šviečiamojo darbo. Antrosios SSRS okupacijos metu suimtas ir ištremtas. Tremtyje mirė. M. Tamošaitis, A. Bitautas, A. Svarauskas, *Lietuvos Respublikos 1918–1940 m. vyriausybės ministrų biografinis žodynas*, Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos centras, Lietuvos edukologijos universitetas, 2016, p. 382–384.

mėnesį paskelbtas įsakymas²⁴⁰ ministerijos valdybų vadovams. Jame buvo nurodyta sudaryti detalius kito penkmečio (1936–1940 m.) numatomų atlikti darbų planus. Įsakyme grindžiant tokių planų poreikį, buvo teigiama, kad tokiu būdu bandoma išvengti nereikalingų ar mažai reikalingų išlaidų bei antraeilių ar trečiaieilių darbų, kurie trukdė koncentruotis ties ministerijos funkcionavimui būtiniais ir neatidėliotinais darbais. Įsakyme taip pat teigta, kad „gyvename ypač sunkius laikus, tad turime kiekvieną centą branginti ir jį apdairiai leisti apyvarton“²⁴¹. Galiausiai įsakyme buvo nurodyta, kad kiekvienų atskirų metų leidžiamų, tiek paprastųjų, tiek nepaprastųjų išlaidų suma negalėjo viršyti 1935 m. skirtų kreditų normos. Atskirų valdybų penkmečio planai turėjo būti patvirtinti Susisiekimo ministro ir skelbiami kaip bendras visos Susisiekimo ministerijos penkmečio darbų planas.

Įsakymų buvo patvirtinta krizės metais pradėta taupumo politika, pirmiausiai atsisakant visų darbų, kurie atrodė pertekliniai. 1935 m. savo planus pateikė Geležinkelių valdyba²⁴² ir Plentų ir vandens kelių valdyba²⁴³. Kaip ir buvo nurodyta ministro įsakyme, numatomos išlaidos planuose buvo padalintos į paprastąsias ir nepaprastąsias. Valstybingumo laikotarpiu nusistovėjo praktika, kad visos valstybės biudžeto išlaidos buvo skirstomos į paprastąsias ir nepaprastąsias. Pirmosios buvo gana stabilios ir metai iš metų augo, plečiantis Lietuvos ūkiui. Jos buvo skirtos būtiniausių valstybės funkcijų vykdymui²⁴⁴. Nepaprastosios biudžeto išlaidos nebuvo stabilios ir jų dydis priklausė nuo bendros ekonominės konjunktūros: geresniais metais jos buvo didesnės, prastesniais – mažesnės. Verta paminėti, kad geležinkelių atveju minėtas turto amortizacijos neįskaiciavimas buvo pateisinamas nepaprastųjų geležinkelių išlaidų egzistavimu, tačiau pastarosioms išlaidoms nesant stabilioms, tai atrodo kaip ne visai pagrįsta praktika.

Kad ir kaip būtų, dvejoms išlaidžiausioms Geležinkelių valdybos direkcijoms – Kelio ir statybos bei Mašinų – pagal penkmečio planą visam 5 metų laikotarpiui numatyta atitinkamai 725 tūkst. ir 9,297 mln. litų paprastųjų išlaidų. Nepaprastosios išlaidos toms pačioms direkcijoms tam pačiam

²⁴⁰ [Susisiekimo Ministro įsakymas ministerijos valdybų direktoriams], 1935-01-03, in: LCVA f. 386, ap. 1, b. 902, l. 1-4.

²⁴¹ Ten pat, l. 2.

²⁴² [Geležinkelių valdybos 1936–1940 m. penkmečio planas], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 964, l. 1–5.

²⁴³ Plentų ir vandens kelių valdybos 1936–1940 m. darbų planas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 966, l. 1–25.

²⁴⁴ D. Cesevičius, *Lietuvos ekonominė politika 1918–1940*, p. 35–36.

laikotarpiui siekė atitinkamai 3,45 mln. ir 3,579 mln. litų²⁴⁵. Būtina pažymėti, kad į jas nebuvo įskaičiuotos išlaidos personalo atlyginimams bei kurui. Remiantis detalesniais atskirų direkcijų planais, akivaizdu, kad į paprastąsias išlaidas buvo įtraukti tik patys būtiniausi darbai. Kelio ir statybos direkcijoje tai buvo esamų stočių kapitalinis remontas²⁴⁶, Mašinų direkcijoje – periodinė įvairių geležinkelių riedmenų patikra ir pataisa bei 55 garvežių ir 11 lokomotorų kapitalinis remontas²⁴⁷. Tiek vienos, tiek kitos direkcijos atveju į numatytą nepaprastųjų išlaidų sąmatą buvo įtraukti nauji darbai, atitinkamai – naujų pastatų statybos ir naujų riedmenų įsigijimas bei senesnių modernizavimas. Įdomu tai, kad automotrisių kapitalinis remontas buvo įtrauktas į Mašinų direkcijos nepaprastųjų, t. y. ne pirmiausio būtinumo darbų sąrašą²⁴⁸. Galima daryti prielaidą, kad buvo tikimasi, jog pakankamai naujos transporto priemonės taip greitai, kaip senoki garvežiai, neges.

Kartu su Geležinkelių valdybos planais Susisieikimo ministrui pateiktame komentare tuometinis Geležinkelių valdybos direktorius Juozas Jankevičius išreiškė susirūpinimą geležinkeliams skiriamais kreditais. Jo teigimu, „dėl ekonominės krizės labai kukliai prašomi kreditai buvo, nesvarstant pačio reikalo iš esmės, sistemingai apkarpomi“ ir jau esamuoju laiku geležinkeliams „tenka gyventi „sąskaiton kapitalo““²⁴⁹. Jankevičiaus teigimu, dėl to jau tada buvo jaučiamos neigiamas išdavos, kurios situacijai nesikeičiant tik ryškės.

Skirtumą tarp planuojamų ir realiai reikalingų išlaidų atspindėjo trečioji plano išlaidų grafa. Į ją, pasak Kelio ir statybos direkcijos vadovo S. Aukštikalnio, buvo įtraukti darbai, „kurie netilpo apibrėžtose p. Susisieikimo Ministerio rašte kreditų ribose, bet kurie turėtų būti atlikti, kad geležinkeliai galėtų normaliai funkcionuoti“²⁵⁰, t. y. tokie darbai, kurių leidžiamų kreditų rėmuose įgyvendinti nebuvo galimybės, tačiau jų

²⁴⁵ [Geležinkelių valdybos 1936–1940 m. penkmečio planas], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 964, l. 1–2.

²⁴⁶ [Kelio ir statybos direkcijos penkių 1936–1940 metų darbų plano santrauka], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 965, l. 2.

²⁴⁷ Mašinų direkcijos penkmečio 1936–1940 m. darbų plano paprastųjų išlaidų ištrauka, prisilaikant 1935 m. sąmatos leistų kreditų, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 960, l. 16.

²⁴⁸ Mašinų direkcijos penkmečio 1936–1940 m. darbų plano nepaprastųjų išlaidų ištrauka, prisilaikant 1935 m. sąmatos leistų kreditų, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 960, l. 17.

²⁴⁹ [Geležinkelių valdybos 1936–1940 m. penkmečio planas], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 964, l. 4.

²⁵⁰ Paaikšninamasis raštas prie penkių metų darbo plano. 1936–1940 metai, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 965, l. 1.

įgyvendinimas buvo jei ne būtinas, tai bent jau labai svarbus. Kelių ir statybos bei Mašinų direkcijoms tokių išlaidų 5 metams, remiantis penkmečio planu, reikėjo atitinkamai 10,683 mln. ir 37,622 mln. litų²⁵¹. Remiantis Plentų ir vandens kelių valdybos planu, įvairiems darbams plentų srityje atlikti, laikantis 1935 m. paskirtų kreditų normų, kitam penkmečiui buvo numatyta kiek daugiau nei 19 mln. litų²⁵² išlaidų. O analogiškai sudarytoje būtiniausių atlikti darbų sąmatoje pageidautina beveik 31,5 mln. litų²⁵³.

Galbūt dėl to 1937 m. Susisiekimo ministerijoje buvo parengtas naujas ministerijos įstaigų dešimtmečio darbų planas²⁵⁴. Buvusių penkmečio planų jis nekeitė, bent jau paprastųjų išlaidų dalies, kurioje numatyti darbai liko pagrindiniais, neabejotinai įgyvendinamais kitais metais. Dešimtmečio planuose buvo detalizuoti, šiek tiek išplėtoti ir apjungti potencialūs darbai, kurie buvo atsidūrę penkmečio planų nepaprastųjų išlaidų ir nenumatytų, bet direkcijų pageidaujamų darbų sąrašuose. Tai buvo tam tikras kompromisas, nes dešimtmečio planams reikalingos lėšos nebuvo įtrauktos į paprastąsias ministerijos išlaidas, tačiau numatė galimybę, situacijai leidus, atlikti svarbiausius ir reikalingiausius darbus. Plano išplėtimas nuo 5 iki 10 metų turėjo palengvinti tiek jo kasmetinę finansinę, tiek darbų įgyvendinimo našą.

Iš viso geležinkelių valdybai be įprastų jos išlaidų plane buvo numatyta kiek daugiau nei 96 mln. litų per ateinantį dešimtmetį. Iš jų Kelio ir statybos direkcijai – apie 25 mln. litų, Mašinų direkcijai – apie 49 mln. litų²⁵⁵. Didžioji dalis Kelio ir statybos direkcijos išlaidų buvo numatyta naujų bėgių pirkimui ir senų keitimui. Mašinų direkcijos išlaidų plane didžiausia pinigų suma buvo numatyta riedmenų parko atnaujinimui, kas, pasak tuometinio Mašinų direkcijos vadovo Juozo Jankevičiaus, buvo gyvybiškai svarbu. Lietuvos geležinkelių riedmenų parką 4-ojo dešimtmečio viduryje be visiškai naujų automotrisų sudarė 158 garvežiai, 315 keleivinių vagonų bei 3 790 įvairių krovininių vagonų. Iš jų nuo valstybingumo pradžios naujai įsigytų buvo atitinkamai 13, 6 ir 20²⁵⁶. Likę, nors ir kasmet bent minimaliai

²⁵¹ [Geležinkelių valdybos 1936–1940 m. penkmečio planas], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 964, l. 1–2.

²⁵² Plentų ir vandens kelių valdybos 1936–1940 m. darbų planas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 966, l. 25.

²⁵³ Ten pat.

²⁵⁴ [Susisiekimo ministerijos dešimtmečio darbų planas], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 1018, l. 1–4.

²⁵⁵ Ten pat, l. 1.

²⁵⁶ [Aiškinamasis Geležinkelių valdybos Mašinų direkcijos penkmečio darbų plano raštas], in: LCVA, f. 386, ap. 1, l. 12.

remontuojami, buvo paveldėti iš vokiečių ir sovietų, dauguma senesnės konstrukcijos ir nebeatitinkantys tuometinių poreikių.

Svarbu ir tai, kad Kelių valdybai, atsakingai už Lietuvos plentus, nepaisant jau ir penkmečio plane daug didesnių numatytų išlaidų, dešimtmečio plane buvo numatyta kiek daugiau nei 50 mln. Litų, t. y. dvigubai mažiau nei visai Geležinkelių valdybai, tačiau daugiau nei bet kuriai valdybos direkcijai atskirai, kas dar kartą nurodė, kad vyko požiūrio į skirtingas susisiekimo rūšis ir jų hierarchiją. Tačiau turbūt geriausiai šį pokytį nurodė 1938 m. Susisiekimo ministerijos 1937 m. metraštyje paskelbtas susisiekimo ministro Jokūbo Stanišauskio vedamasis – „Lietuvos susisiekimo politikos gairės“²⁵⁷.

Iki 4-ojo dešimtmečio antrosios pusės Lietuvoje nebuvo paskelbtas nei vienas dokumentas, kurį būtų galima laikyti programiniu susisiekimo politikos dokumentu. Nors „Lietuvos susisiekimo politikos gairės“ nebuvo oficialiu Susisiekimo ministerijos ar Ministrų tarybos dokumentu, juo labiau įstatymu, jas reikėtų laikyti numatoma susisiekimo politikos programa. Pats ministerijos metraštis, kuriame pasirodė J. Stanišauskio tekstas, be metraščių būdingos praeitų metų veiklos apžvalgos, buvo skirtas Lietuvos nepriklausomybės 20-mečiui paminėti ir nemaža metraščio dalis buvo skirta visai Susisiekimo ministerijos 20 metų veiklai apžvelgti. Gairės pateisino krizės metais pradėtą susisiekimo politikos kryptį, patvirtino tuo metu vykdomą politiką ir įteisino jos tęstinumą.

Gairėse J. Stanišauskis pirmiausiai pateisino, kodėl iki tol nebuvo aiškiai apibrėžtos ir suformuluotos susisiekimo politikos. Pasak jo, nepriklausomybės pradžioje buvo svarbesnių darbų, nei nuoseklios politikos formulavimas, o iki 4-ojo dešimtmečio šalyje nebuvo materialinių galimybių tokiai politikai vykdyti. Galima kelti klausimą, ar 4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje materialinė padėtis smarkiai pasikeitė? Šiuo atveju svarbu tai, kad susisiekimo politika, pasak Stanišauskio, turėjo būti nuosekli ir planinga, o dar iki „gairių“ paskelbimo sukurti Susisiekimo ministerijos ilgamečiai planai tą jau įtvirtino.

Gairėse taip pat galutinai buvo išspręstas dar geležinkelių autonomizacijos kontekste iškeltas klausimas, ar geležinkeliai galėjo ir turėjo būti atskira ūkio šaka? Pasak Stanišauskio, „susisiekimo politika yra glaudžiai susijusi su bendra mūsų ūkiškąja politika ir sudaro neatskiriamą jos dalį“²⁵⁸. Be to, pats tautos ūkis, kurio „greitas ir pakankamai pigus įvairiomis

²⁵⁷ J. Stanišauskis, „Lietuvos susisiekimo politikos gairės“, in: *Susisiekimo ministerijos 1937 metų metraštis, 1918–1938*, p. 9–18.

²⁵⁸ Ten pat, p. 9.

medžiaginėmis bei kultūrinėmis gėrybėmis“²⁵⁹ aprūpinimas buvo pamatinis susisiekimo politikos uždavinys, kėlė jai pagrindinius tikslus, iš kurių 3, Stanišauskio teigimu, buvo pagrindiniai.

Pirmasis iš jų buvo „aprūpinti tautos ūkį galimai skaitlingesnėmis ir įvairesnėmis susisiekimo priemonėmis ir būdais“ o po to jis pats galės laisvai pasirinkti „kuri kelių rūšis, kuriuo atveju geriausiai gali jam pasitarnauti“²⁶⁰. Šis tikslas patvirtino geležinkelių ir motorinių transporto priemonių konkurencijos kontekste suformuotą nuomonę, kad motorinio transporto plėtros sąmoningai kliudyti nereikėjo. Tiksliau buvo jo plėtrą kreipti visų susisiekimo rūšių bendram veikimui. Stanišauskio teigimu, netgi tokiu atveju, motorinės transporto priemonės iš geležinkelių periminėjo keleivius ir krovinius, tačiau tokia konkurencija buvo sveika, nes skatino geležinkelius tobulinti savo veiklą ir teikiamas paslaugas. Be to, faktas, kad geležinkelių, motorinių transporto priemonių bei kitų susisiekimo būdų ryšys buvo toks glaudus, taip pat, kad susisiekimo politikos tikslus diktavo tautos ūkis ir jo interesai, reiškė, kad jų valdymas turėtų būti centralizuotas. Kaip buvo minėta, Susisiekimo ministeriją centralizacijos programą jau vykdė ir kontroliavo iš esmės visus Lietuvoje veikusius tarp miestinių autobusus.

Tačiau Stanišauskis suvokė centralizacijos ribas, ką aiškiai nusakė antrasis tautos ūkio susisiekimo politikai keltas tikslas – „nustatyti aiškius santykius tarp valstybinės susisiekimo politikos ir savivaldybių tokios pat politikos“²⁶¹. Visą Lietuvos sausumos kelių tinklą kontroliavo dvi ministerijos – Susisiekimo ir Vidaus reikalų. Pirmosios kompetencijos ribos buvo jau egzistuojantys ir naujai tiesiami plentai. Be to, Susisiekimo ministerija iki 1936 m. prižiūrėjo apie 115 km gatvių keliuose pirmos ir antros eilės miestuose. Tais metais, šių gatvių priežiūros funkcijos buvo perduotos miestų savivaldybėms. Tuo tarpu Vidaus reikalų ministerija, per Savivaldybių departamentą kontroliavo miestų gatves ir keliasdešimties tūkst. km vieškelio tinklą, kurių priežiūra dėl materialinių sunkumų buvo vykdoma natūralinių prievolių pagalba.

Materialiniai sunkumai buvo pagrindinė kliūtis ne tik platesniam vieškelio tvarkymui, bet ir Susisiekimo ministerijos pageidaujamai centralizacijai. Stanišauskio teigimu, vien tik I-osios ir II-osios rūšies vieškelio kontrolės perėmimas Susisiekimo ministerijai, apie kurios galimybę visą valstybingumo laikotarpį vis atsinaujindavo diskusijos viešojoje erdvėje, kasmet kainuotų apie 15 mln. litų. Dėl tos pačios priežasties nei tuo metu, nei

²⁵⁹ Ten pat.

²⁶⁰ Ten pat.

²⁶¹ Ten pat, p. 10.

netolimoje ateityje nebuvo galimybės atsisakyti natūralinės prievolės, kaip pagrindinio vieškelį tvarkymo būdo. Tačiau gairėse buvo numatyta centralizaciją tęsti, ateityje įkuriant kelių fondą, kurio pajamas pirmiausiai sudarytų su motoriniu transportu susijusios rinkliavos. Tokio fondo lėšos ne tik būtų pakankamai stabilios, bet nuolat augtų ir toliau vykstant šalies motorizacijai. Kelių fondo lėšomis būtų tvarkomi vieškeliai, kuriuose jau vyko pakankamai intensyvus motorinių transporto priemonių eismas ir kuriuos natūralinių prievolių būdu tvarkyti kasmet darėsi vis sunkiau. Tokius ruožus sutvarkius iki pakankamo stovio, juos palaipsniui perimtų Susisiekimo ministerija.

Trečiasis susisiekimo politikai tautos ūkio iškeltas tikslas buvo „planingas visų susisiekimo reikalų tenkinimas“. Į klausimą, kodėl tautos ūkis nekėlė tikslo aktualių problemų išspręsti čia ir dabar, atsakyti sunku, tačiau tikslo paaiškinime yra patvirtinami ilgamečiai Susisiekimo ministerijos planai bei krizės metais susiformavusi kuo didžiausio taupumo politika. Nekartojant to, kas jau buvo pasakyta apie ministerijos planus, akivaizdu, kad ir toliau buvo ieškoma būdų, kaip padidinti geležinkelių pajamas ar sumažinti jų išlaidas. Pavyzdžiui, pradėjus plėtoti privačių tarp miestinių autobusų judėjimui, Susisiekimo ministerijos akivaizdžiai netenkino faktas, kad pelnas už susisiekimo paslaugas nusėdavo privačių asmenų kišenėse. Palaipsniui periminėjant autobusų kontrolę, šis nemalonus buvo išspręstas. Geležinkelių atveju taip pat egzistavo erdvė, kurioje potencialus geležinkelių pelnas galėjo nusėsti privatininkams. Tai geležinkelių stotys, o tiksliau – joje veikusios privačių asmenų įstaigos arba privačios geležinkelių ekspedicijos agentūros, kurių funkcijas vykdyti netolimoje ateityje buvo tikimasi pačios Geležinkelių valdybos jėgomis.

Stanišauskis taip pat numatė, kad plačiųjų geležinkelių plėtra, radikalai neišaugus vidaus ar tranzitiniais pervežimams, nebeteri prasmės be vienos naujos linijos link Klaipėdos ir papildomo kelio jau egzistuojančioje linijoje. Dėl to artimiausiu metu plėtos darbai bus koncentruojami ties siauraisiais geležinkeliais, kurie galiausiai turėjo būti sujungti į vieną tinklą. Be to, atsisakius plataus masto geležinkelių plėtos, buvo numatyta planinga plentų plėtra. Naujausią jos projektą 1937 m. patvirtino Ministrų taryba. Buvo tikimasi, kad plentų plėtrą lydės spartėjanti motorizacija, kurią numatyta skatinti mažinant maito mokesčius įvežtiniam kurui ir įvairioms motorinėms transporto priemonėms, labiausiai toms, kurios naudoja vietinį kurą, kaip medžio anglis ar durpinis koksas²⁶².

²⁶² Ten pat, p. 15–16.

Labai greitai po „Lietuvos susisiekimo politikos gairių“ paskelbimo prasidėjo tarptautiniai procesai, kurie sudrebino Lietuvos valstybingumo pamatus. Pirmasis buvo Lenkijos ultimatas Lietuvai, po kurio buvo užmegzti oficialūs dvišaliai diplomatiniai santykiai. Tai vertė sutvarkyti netinkamą abipusio susisiekimo situaciją. Derybose šiuo klausimu dalyvavusio Jono Augustaičio teigimu, dėl aiškos Lietuvos pozicijos Vilniaus klausimu buvo deramasi tik dėl minimalaus susisiekimo, kuris užtikrintų diplomatinį tikslų įgyvendinimą²⁶³. Geležinkelių atveju, lenkų derybininkai siekė tokį susisiekimą organizuoti linija Kaunas–Alytus–Suvalkai–Varšuva, aplenkiant Vilniaus miestą, o lietuviai – per Vievį ir Lentvarį Vilniaus link²⁶⁴. Panašu, kad Lenkija šiuo klausimu nusileido ir sutartyje dėl geležinkelio susisiekimo²⁶⁵ būtent Vievis Lietuvos pusėje ir Lentvaris Lenkijos pusėje tapo perdavimo stotimis, t. y. vietomis, kuri iš kitos šalies atvykusius traukinius perimdavo vietiniai garvežiai. Kiek vėliau susisiekimui buvo atidarytos ir kelios sausumos kelių linijos: Marijampolė–Kalvarija–Suvalkai, Kaunas–Vievis–Lentvaris bei Alytus–Varėna–Eišiškės²⁶⁶. Tiesa, reguliarus traukinių tarp Lietuvos ir Lenkijos eismas negalėjo smarkiai įtakoti bendro Lietuvos geležinkelių pervežimų kiekio, nes, kaip teigė J. Augustaitis, traukinys tarp Kauno ir Varšuvos kursavo pustuštis²⁶⁷.

Lenkijos ultimatas Lietuvai taip pat niekaip neįtakėjo kitų gairėse numatytų veikų. Per ateinančius metus buvo sėkmingai tęsiama Žemaičių ir Aukštaičių plentų statybą, įsteigtas geležinkelių kelionių biuras²⁶⁸, kuris be pirminės bilietų pardavinėjimo funkcijos taip pat įvairiais būdais skatino vidaus turizmą bei teikė su turizmu susijusias paslaugas. Be to, 1939 m. Lietuvoje galiausiai buvo sukurtas ir Kelių fondas²⁶⁹. Remiantis įstatymu, fondo biudžetą turėjo sudaryti valstybės skiriamos lėšos, lėšos, gaunamos už koncesijas vykdyti keleivių pervežimą, baudos už nusižengimus eismo keliuose tvarkai, didžioji dalis muitų, gautų už su motoriniu transportu susijusias prekes, 2 % visų pajamų, gautų už keleivių pervežimą autobusais tarp miestiniais reisais, bei 10 % akcizo už aukščiausios ir pirmos rūšies tabaką

²⁶³ J. Augustaitis, *Dviejų pasaulėžiūrų varžybos*, p. 98.

²⁶⁴ Ten pat,

²⁶⁵ „Sutartis tarp Lietuvos Respublikos ir Lenkijos Respublikos dėl geležinkelių susisiekimo“, in: *Vyriausybės žinios*, 1938, Nr. 613, p. 357–375.

²⁶⁶ „Lenkijos ir Lietuvos susitarimas dėl tarptautinio susisiekimo sauskeliais“, in: *Vyriausybės žinios*, 1938, Nr. 621, p. 509.

²⁶⁷ J. Augustaitis, *Dviejų pasaulėžiūrų varžybos*, p. 123.

²⁶⁸ „Lietuvos Geležinkelių Kelionių Biuro statutas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1938, Nr. 605, p. 220–221.

²⁶⁹ „Kelių Fondo įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1939, Nr. 678, p. 715.

ir jo gaminius. Tiesa, fondo lėšų panauda buvo kiek kitokia nei gairėse numatė J. Stanišauskis. Savivaldybės juo naudotis galėjo tik tranzitinių gatvių miestų ribose bei savivaldybės išgalėmis statomų plentų tiesimui ir remontui²⁷⁰. Fondas buvo skirtas numatytam plentų plėtos projektui finansuoti, o ne Lietuvos vieškelio tinklui tvarkyti.

Galiausiai, valstybingumo pabaigoje buvo paskelbtas nuo 1928 m. planuotas ir tobulintas²⁷¹ „Geležinkelių įstatymas“²⁷². Juo pačioje valstybingumo pabaigoje buvo panaikintas nuo pat nepriklausomybės pradžios veikęs Rusijos imperijos įstatymų sąvado XII tomas. Pats įstatymas nebuvo išskirtinis. Jame buvo numatyta keleivių, bagažo ir krovinių pervežimo tvarka, geležinkelių techninio įrengimo ir tokio įrengimo eksploatacijos tvarkos bei saugumo ir viešosios tvarkos priežiūros normos. Vis dėlto, įstatyme atsirado straipsniai, kuriuos nulėmė pastarųjų metų tendencijos ir gairėse numatyta orientacija. Dėl šių straipsnių Lietuvos geležinkeliai gavo teisę steigti motorinio susisiekimo įmones, taip pat perimti dalį iki tol privačių asmenų vykdytų funkcijų. Pastarąją teisę geležinkeliai naudojo – 1940 m., paskelbus „Geležinkelių įstatymo 159 str. vykdymo taisyklės“²⁷³, visas „muitines, mokestines, policines ir kitokias administracines formalybes“, t. y. funkcijas, kurias iki tol atlikinėjo privatūs ekspeditoriai, pradėjo vykdyti naujai įsteigtos geležinkelių muitinių agentūros. Taigi, net pačioje valstybingumo pabaigoje tęsėsi dar krizės metais pradėtas ir gairėse patvirtintas susisiekimo funkcijų centralizavimas.

Galima teigti, kad „Lietuvos susisiekimo politikos gairės“ buvo nuo nepriklausomybės pradžios vykdytos ir krizės metais galiausiai suformuluotos susisiekimo politikos išdava. Jose atsispindėjo labai anksti išreikštas ir niekada neapleistas tikslas geležinkelių veiklą vykdyti be finansinio deficito, visą nepriklausomybės laikotarpį svarstytas ir galiausiai nusistovėjęs susisiekimo rūšių tarpusavio balansas bei siekis politiką vykdyti kuo taupiau ir planingiau. Taigi, iš pirmo žvilgsnio akivaizdu, kad gairės, kaip priemonė pateisinti ir patvirtinti tokią politiką, veikė gerai.

Tokį požiūrį patvirtina ir akivaizdus gairėse numatytos politikos tęstinumas. Svarbūs programiniai punktai, tokie kaip Kelių fondo įsteigimas, buvo įgyvendinami, nepaisant to, kad iš galiausiai įkurto fondo dingo

²⁷⁰ „Kelių Fondo įstatymui vykdyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, Nr. 708, p. 395.

²⁷¹ J. K. B., „Geležinkelių įstatymas Seime“, in: *Geležinkelininkas*, 1938, Nr. 7, p. 112.

²⁷² „Geležinkelių įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1939, Nr. 634, p. 35–53.

²⁷³ „Geležinkelių įstatymo 159 str. vykdyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1940, Nr. 689, p. 46–47.

vieškelių problemos sprendimas. Net po Klaipėdos krašto praradimo, kuris iš Lietuvos susisiekimo sistemos atėmė natūralų jo išeities tašką, gairėse numatyta politika labai greitai buvo perorientuota prie atgaivintos Šventosios jūrų uosto idėjos. Tikriausiai, čia ir slypi iš pirmo žvilgsnio akivaizdi gairių sėkmė. Pati programa nebuvo dogmatiška ir priklausė nuo sunkiai apibrėžiamų „tautos ūkio“ keliamų tikslų. Klaipėdos praradimo atveju, „tautos ūkio“ poreikiai buvo gana aiškūs – sparčiai persiorientuoti prie kito galutinio išeities taško. Tačiau taip aišku buvo ne visada. Galima kelti klausimą, ar energija ir ištekliai, kurie buvo skirti kuo greičiau sujungti Lietuvos ir atgauto Vilniaus krašto susisiekimo sistemas, buvo „tautos ūkio“ naujai iškelto tikslo, ar visą valstybingumo laikotarpį deklaruotos ideologijos padarinys? Nors argumentų galimą rasti abiemis teiginiams atremti, gana akivaizdu, kad „Lietuvos susisiekimo politikos gairės“, kaip ir iki jų vykdyta susisiekimo politika, paliko laisvą erdvę veikti *ad hoc*. Tiesa, tokiomis galimybėmis pasinaudoti po Vilniaus atgavimo beveik neteko, nes labai greitai po pirmosios sovietinės okupacijos Lietuvos Susisiekimo ministerija buvo likviduota, o susisiekimo sistema pajungta į visasąjunginę.

2. SAUSUMOS SUSISIEKIMO SISTEMOS PLĖTROS PROJEKTAI

2.1. Lietuvos geležinkelių plėtra

Įprastomis sąlygomis plėtros projektai būna pirmesni už plėtrą. Tačiau pirmųjų pokario metų Lietuvoje įprastomis sąlygomis vadinti tikrai negalima. Jei skelbiant nepriklausomybę ir buvo mažoma apie būsimos šalies susisiekimo sistemą, tai į ją neabejotinai buvo įtraukta per Vilniųėjusi imperiniais laikais nutiesta Sankt Peterburgo–Varšuvos geležinkelių magistralės dalis. Nepriklausomybės kovos ir demarkacinė linija su Lenkija tokį mastymą sujaukė, nes visa minėtos linijos dalis nuo Turmano šiaurėje iki Marcikonių pietuose atsidūrė Lenkijos valdomose teritorijose. Be to, demarkacinė linija perkirto prieš karą rusų nutiestą geležinkelio atkarpą,ėjusia linija Varėna (dabartinė Varėna, aptariamuoju laikotarpiu priklausė Lenkijai)–Alytus–Suvalkai–Augustavas–Gardinas, kuri iki karo atliko apsauginę bei privažiuojamąją funkciją Vokietijos ir Rusijos imperijų pasienyje. Taigi, Lietuvos sudėtyje likusi maždaug 100 km ilgio geležinkelio linija Varėna (dabartinė Senoji Varėna)–Mockava Lietuvai tapo nepasiekiamą.

Poreikį sujungti šią liniją su likusios Lietuvos geležinkeliais tuometinis Geležinkelių valdybos Kelio tarnybos viršininkas inžinierius V. Maneke²⁷⁴ ir kelio inžinierius J. Sližys²⁷⁵ argumentavo būtinybe tikslingai

²⁷⁴ Viktoras Maneke (1879–?) – Rusijos ir Lietuvos geležinkelių inžinierius. Kilęs iš Suomijos švedų šeimos. 1902 m. baigė Susisiekimo kelių inžinierių institutą, gavo geležinkelių inžinieriaus diplomą. Prieš ir per karą tarnavo skirtingose Rusijos imperijos geležinkelių linijose. Lietuvai paskelbus nepriklausomybę, atvyko į Vilnių, kur dar spėjo dirbti vokiečių geležinkelių direkcijoje. 1918 m. lapkritį paskirtas Lietuvos geležinkelių Eksploatacijos tarnybos viršininku, 1919 m. lapkritį – Kelio tarnybos viršininku. Mokėjo švedų, rusų, vokiečių, prancūzų ir lenkų kalbas, 1925 m. ir 1926 m. komandiruotas į Vokietiją ir Prancūziją. 1927 m. jam paskirtos Geležinkelių valdybos ypatingų reikalų inžinieriaus pareigos, 1931 m. suteikta Lietuvos pilietybė.

Kelininkai, susiję su Lietuva: XVIII–XX amžius, sudarytojas Linas Vidurgis, Vilnius: BKM leidykla, 2016, p. 434–435.

²⁷⁵ Jokūbas Sližys (1893–1994) – Lietuvos geležinkelių inžinierius, visuomenės veikėjas. 1911 m. baigė Liepojos gimnaziją, kurioje aktyviai dalyvavo lietuvių mokinių kuopelės veikloje. 1916 m. baigė Sankt Peterburgo Susisiekimo kelių inžinierių institutą, įgijo kelių inžinieriaus kvalifikaciją. Iki 1920 m. tarnavo Rusijos geležinkeliuose. 1920 m. lapkritį grįžo į Lietuvą, nuo 1921 m. Geležinkelių valdybos tarnautojas. Vadovavo Kazlų Rūdos–Šeštokų geležinkelio linijos statybos darbams,

naudoti į liniją sudėtą kapitalą, kurią jie vertino 300 mln. auksinių²⁷⁶. Inžinierių teigimu, „pabėgiai pūna, kelias genda, balastą vėjas išpučia, tiltai ir trobesiai yra“²⁷⁷, dėl ko kasmet nykdavo apie 5 % linijos kapitalo, t. y. maždaug 15 mln. auksinių. Linijos Kazlų Rūda–Šeštakai statybos, kuri sujungtų minėtą liniją su einančia nuo Kauno link Virbalio, kainuotų tik 17 mln. auksinių. Be to, naujos 35,5 km ilgio linijos statybos tiek kertamiems kraštams, tiek visai Lietuvai teiktų ekonominę, kultūrinę ir net psichologinę naudą.

Galbūt net svarbesnis už prieš tai išsakytus inžinierių argumentus buvo faktas, kad nepasiekiamoje linijoje stovėjo 6 nenaudojami garvežiai ir 283 vagonai²⁷⁸, ypač žinant, kaip pirmaisiais nepriklausomybės metais Lietuvoje trūko visų rūšių geležinkelio riedmenų. Apsisprendimą skirti lėšas geležinkelio tiesimui turėjo paskatinti ir tai, kad linijos tyrimų ir statybos darbus, maždaug 6 km žemės darbų nuo Šeštokų Kazlų Rūdos link, jau buvo pradėję vykdyti vokiečiai prieš kapituliaciją kare²⁷⁹. Taip pat Susisiekimo ministerijai pavyko susitarti su Krašto apsaugos ministerija dėl kareivių darbo jėgos išnaudojimo²⁸⁰. Galiausiai 1921 m. rugpjūtį Ministrų kabinetas skyrė 10 mln. auksinių avansą Susisiekimo ministerijai geležinkelio linijos „Šeštakai–Kazlų Rūda (per Kalvariją–Marijampolę)“²⁸¹ statyboms.

Nepaisant to, kad statybos darbai buvo vykdomi laikantis kuo didžiausios ekonomijos: naudojant kareivių darbo jėgą, senus, nuo mažesnės svarbos linijų nuimtus bėgius bei iki galo nebaigiant vykdyti visų žemės darbų, linija eksploatacijai buvo perduota po dviejų statybos metų 1924 m.

buvo Amalių–Telšių geležinkelio linijos statybos darbų viršininko padėjėjas. 1929–1935 m. vadovavo Geležinkelių valdybos Kelio ir statybos direkcijai, buvo Telšių–Kretingos geležinkelio linijos statybų vyriausiasis inžinierius. Nuo 1936 m. organizavo Lietuvos Baltijos Lloyd'o veiklą. Prasidėjus karui pasitraukė į vakarus, galiausiai apsistojo Kanadoje. Į Lietuvą grįžo 1992 m.

Kelininkai, susiję su Lietuva: XVIII–XX amžius, sudarytojas Linas Vidurgis, Vilnius: BKM leidykla, 2016, p. 616–617.

²⁷⁶ Geležinkelis Šeštakavas–Kazlų Rūda, 1921-12-19, Kaunas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 160, l. 29 a. p.

²⁷⁷ Ten pat.

²⁷⁸ [Susisiekimo ministerijos pranešimas Ministrų kabinetui], 1921-08, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 160, l. 7.

²⁷⁹ Inspektorius Č. Landsbergo pareiškimas Susisiekimo ministrui, 1924-03-25, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 160, l. 225.

²⁸⁰ [Susisiekimo viceministro Silvestro Grinkevičiaus pranešimas Ministrų kabinetui], 1921-08, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 160, l. 13.

²⁸¹ [Ministrų kabineto reikalų vedėjo pranešimas Susisiekimo, Finansų, prekybos ir pramonės ministrams bei Valstybės kontrolieriui], 1921-08-12, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 160, l. 9.

sausio 1 d.²⁸². Nors dėl minėto taupumo linija susidūrė su techninėmis problemomis ir galiausiai nepateisino ekonominių inžinierių V. Maneke ir J. Slyžio lūkesčių, psichologinį poveikį šios statybos turėjo – buvo suvokta, kad geležinkelius Lietuvoje tiesti įmanoma ir svarbiausia – savo pačių jėgomis.

2.1.1. Didieji lūkesčiai: geležinkelių plėtros projektai 3-iojo dešimtmečio pirmojoje pusėje

Išsakydami savo argumentus dėl Kazlų Rūdos–Šeštokų geležinkelio linijos, minėti inžinieriai sąmoningai nekėlė klausimo apie tolimesnę geležinkelių plėtrą, siekdami pabrėžti aptariamąsios linijos svarbą²⁸³. Tačiau diskusijos ir idėjos, kas turėtų vykti po to, prasidėjo dar net nebaigus Kazlų Rūdos–Šeštokų linijos statybų. Galima teigti, kad didžiausia pažanga buvo padaryta laikotarpiu, kai Ernestas Galvanauskas tiesiogiai dalyvavo valstybės valdyme, t. y. 1919–1924 m., jam einant 5-ojo, 7-ojo, 8-ojo ir 9-ojo Ministrų kabinetų Ministro pirmininko pareigas ir 6-ojo Ministrų kabineto Finansų, prekybos ir pramonės bei Susisiekimo ministro pareigas.

E. Galvanauskui pirmą kartą vadovaujant Ministrų kabinetui, jo vyriausybės deklaracijoje buvo suformuotas pagrindinis visą valstybingumo laikotarpį galiojęs susisiekimo politikos dėsnis – geležinkelių pelningumo siekis. Visgi siekiai su realybe prasilenkė ir E. Galvanauskui 1922 m. pradėjus vadovauti naujam ministrų kabinetui, remiantis kelių metų geležinkelių veiklos duomenimis, buvo aišku, kad pelnas yra sunkiai pasiekiamas. Todėl naujos Galvanausko vyriausybės deklaracijoje buvo teigiama, kad Lietuvos kelių, o ypač geležinkelių tinklas „nėra pritaikintas mūsų krašto ekonominėms ir geografinėms ypatybėms, [...] gamybos kėlimo reikalams“²⁸⁴. Dėl to kelių tinklas bus plečiamas „[papildant] esamą sistemą naujomis, gal labiau vietinės svarbos linijomis“²⁸⁵. Taigi, pirmieji rimti svarstymai apie geležinkelių plėtrą buvo bandymai surasti išeitį pagrindinei geležinkelių problemai – jų nepelningumui.

1922 m. pirmojoje pusėje, jau žinant apie artėjančią ekonominę Genujos konferenciją, Kelio tarnybos viršininkas inžinierius V. Maneke

²⁸² Inspektorius Č. Landsbergo pareiškimas Susisiekimo ministrui, 1924-03-25, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 160, l. 224.

²⁸³ Geležinkelis Šeštakavas–Kazlų Rūda, 1921-12-19, Kaunas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 160, l. 29.

²⁸⁴ *Steigiamojo Seimo darbai, sąs.* 35, Kaunas: Seimo kanceliarija, 1922, p. 34.

²⁸⁵ Ten pat.

pateikė platesnį Lietuvos geležinkelių plėtros projektą²⁸⁶. Jame, potencialūs darbai buvo suskirstyti į tris grupes pagal svarbą ir vykdymo pirmenybę. Pasak V. Menekes, „savo geografijos padėtimi Lietuvai skirta būti tranzito šalimi tarp dviejų didžiausių rinkų: Vakarų Europos ir Rusijos“²⁸⁷. Jo teigimu, artimiausiu laiku, ypač po Genujos konferencijos, buvo galima tikėtis tranzitinių krovinių judėjimo tarp dviejų rinkų, pirmiausiai – tarp Vokietijos bei Baltijos jūros uostų ir Rusijos, atgijimo.

Dėl to pirmosios grupės darbai buvo orientuoti būtent į potencialaus tranzito pritraukimą į Lietuvos teritoriją. Pagrindiniu ir svarbiausiu pirmosios darbų grupės uždaviniu turėjo tapti statyba visiškai naujos geležinkelio linijos – Švenčionėliai–Ukmergė–Kėdainiai–Lyduvėnai–Plungė–Kretinga–Palanga–Šventosios upės žiotys, t. y. numatomas Lietuvos jūrų uostas, arba Klaipėda, jei bus atgauta. Be to, siekiant pilnaverčio linijos išnaudojimo, reikėjo nuo Švenčionėlių link Lentupio (dabartinė Baltarusijos teritorija) praplatinti siaurąjį geležinkelį iki plačiojo geležinkelio vėžės, kaip, pasak Meneke, jau buvo padaryta su linija nuo Lentupio link Gluboko (dabartinė Baltarusijos teritorija). Meneke teigimu, nuo numatytos linijos taip pat reikėtų nutiesti atšaką į Telšius²⁸⁸, tokiu būdu numatyta 495 km linija galėjo patenkinti tiek vietinius, tiek tranzito poreikius.

Prie pirmosios darbų grupės taip pat buvo priskirti naujos plačiųjų geležinkelių linijos Kazlų Rūda–Krosna bei siaurojo geležinkelio linijos Panevėžys–Papilys statybų darbai. Pirmoji – ta pati jau minėta linija Kazlų Rūda–Šeštokai, o antroji buvo numatoma kaip grynai medienos eksploatacijai skirta linija. Galiausiai, prie didžiausios svarbos darbų buvo priskirtas ir „vokiškų kelių“, t. y. plačiųjų geležinkelio linijų, kurias karo metais nutiesė vokiečiai, sutvarkymas. Tai buvo linijos Kretinga–Latvijos siena šiaurėje ir Vokietijos siena–Šiauliai–Latvijos siena.

Antrosios darbų grupės pagrindiniu uždaviniu turėjo tapti 75 km ilgio plačiojo geležinkelio linijos nuo Šiaulių į Žarėnus Telšių apskrityje statybos, tikintis, kad Žarėnuose ši linija įsilies į ką tik pastatytą liniją nuo Ukmergės per Lyduvėnus uosto link. Žarėnuose į bendrą kelią uosto link turėjo įsijungti ir numatyta 175 km ilgio Kazlų Rūdos–Montvilių–Tauragės–Žarėnų linija. Visą Lietuvos sujungimą vientisu geležinkelių tinklu turėjo užtikrinti 48 km ilgio linijos Mažeikiai–Telšiai statybos bei siaurojo geležinkelio linijos Šiauliai–Pasvalys–Biržai išplatinimas iki plačiosios vėžės. Antrojoje darbų

²⁸⁶ Paaiškinimas prie projekto išplėtojimo geležinkelių tinklo Lietuvos respublikos, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 287, l. 1–5.

²⁸⁷ Ten pat, l. 1.

²⁸⁸ Ten pat, l. 1 a. p.

grupėje taip pat buvo numatyta išplatinti pirmoje suprojektuotą siaurąjį geležinkelį Panevėžys–Papilys, tikintis augančios medienos eksploatacijos mastų.

Trečioji darbų grupė kaip ir antroji buvo skirta išskirtinai vietinių poreikių tenkinimui. Joje buvo numatyta tik viena 45 km ilgio plačiųjų geležinkelių linija Skuodas–Lūšė, siekiant išvengti administracinių sunkumų lietuviškų traukinių eismą vykdant Latvijos teritorijoje. Likę numatyti darbai buvo siaurųjų geležinkelių plėtra, kuri planuota pagal esamų krovinių pervežimus ir pervežimų poreikį. Tai buvo linijos Panevėžys–Vabalninkas, Vabalninkas–Papilys, Joniškis–Žagarė, Biržai–Pandėlys, Žeimelis–Pasvalys, Ukmergė–Anykščiai, Skapiškis–Ežerėnai, Anykščiai–Jūzintai ir galiausiai – Telšiai–Žagarė²⁸⁹. Įdomu, kad siaurųjų geležinkelių plėtros sąmatoje²⁹⁰ buvo numatyta tiek 600 mm, tiek 750 mm geležinkelio linijų plėtra, kas nurodo, jog siaurieji geležinkeliai būtų plečiami Žemaitijos ir Kauno link, tačiau į vieną bendrą ir vienodą tinklą jų sujungti neplanuota.

Akivaizdu, kad projektas buvo problemiškas keliais aspektais. Pirmiausia, V. Maneke skaičiavimais, jo įgyvendinimas per 1922–1924 metus iš viso kainuotų maždaug 3,6 mlrd. auksinių, iš kurių šiek tiek daugiau nei 2 mlrd. būtų skirti pirkimams užsienyje. Nors 1922 m. dėl ekonominės krizės Vokietijoje ir vokiškos markės nuvertėjimo sunku įvertinti tuometinio Lietuvoje naudoto auksinio vertę, ypač nežinant tikslaus projekto ruošimo laiko, drąsiai galima teigti, kad tokių pinigų Lietuvoje nebuvo, ypač per 2 metų laikotarpį. Verta paminėti, kad E. Galvanauskas jau nuo 1919 m. Didžiojoje Britanijoje pradėjo neoficialius užklausimus dėl potencialios paskolos, tik tuo metu ne geležinkelio plėtrai, o Lietuvos bankui steigti²⁹¹. Tikėjimo, kad Genujos konferencija išspręs ekonomines Europos problemas, naiviu vadinti tikriausiai negalima, nes lūkesčių turėjo ne tik Lietuva. Tačiau linijos projektavimas ir potencialaus tranzito numatomas kelias per teritoriją, kurią tuo metu jau kurį laiką faktiškai valdė Lenkija, nurodė, kad projektas veikiau buvo didžiausių lūkesčių, o ne realių galimybių atspindys. Tiesa, problemą buvo bandoma apeiti, nurodant, kad pirmiausiai būtų tiesiama linija nuo uosto iki Ukmergės, taip atidedant Vilniaus klausimo problemą ateičiai ir viliantis teigiamo klausimo sprendimo Lietuvos naudai, kad ir netolimoje ateityje.

²⁸⁹ Ten pat, l. 2 a. p.

²⁹⁰ Sąmata darbams pratesimui naujų siaurųjų geležinkelių, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 287, l. 25–30.

²⁹¹ *Lietuvos Respublikos ministrai pirmininkai (1918–1940)*, sudarytojas Ričardas Čepas, Vilnius: Alma littera, 1997, p. 178.

1923 m. pradžioje prijungus Klaipėdos kraštą, geležinkelių plėtra įgavo aiškią orientaciją. Šventosios uostas ir jo projektai bent jau kuriam laikui atgulė į stalčių, o visų geležinkelio linijų natūraliu pabaigos tašku tapo Klaipėdos uostas. Geležinkelių plėtra turėjo būti nebe tik Lietuvos ekonomikos variklius, bet ir Klaipėdos krašto integracijos, pirmiausiai, žinoma, ekonominės, vėliau – nacionalinės kultūrinės įrankiu²⁹². Be to, Galvanauskas eidamas Susisiekimo ministro pareigas tęsė paskolos galimybių paieškas Didžiojoje Britanijoje, tik nebe Lietuvos banko steigimui, o geležinkelių plėtrai. Panašu, kad dar iki Klaipėdos prijungimo iš neoficialių paklausimų reikalas peraugo į oficialias derybas. 1922 m. pradžioje britai netgi pateikė oficialų pasiūlymą, kuris buvo atmestas²⁹³, tačiau tolimesnių derybų nesutrikdė ir platesnius įgaliojimus nagrinėjant klausimą gavo Lietuvos atstovas Londone Tomas Naruševičius.

Kalbant apie geležinkelio linijų projektus, 1923 m. vasario 23 d., praėjus kiek daugiau nei mėnesiui nuo Klaipėdos krašto sukilimo, Ministrų kabinetas pavedė Susisiekimo ministerijai statyti dvi plačių geležinkelių linijas: Šiauliai–Amaliai–Telšiai–Kretinga–Klaipėda ir Kazlų Rūda–Griškabūdis–Šakiai–Jurbarkas–Smalininkai–Pagėgiai²⁹⁴. Čia galima atkreipti dėmesį į kelis aspektus: linija, kuri ankstesniame projekte buvo numatyta kaip pagrindinė, naujuose planuose nebefigūravo. Taip pat linija, kuri turėjo sujungti statomą Kazlų Rūdos–Šeštokų liniją, t. y. Suvalkią su numatomu uostu, smarkiai pakeitė savo kryptį. Galiausiai – planuose atsirado visiškai nauja, ankstesniame projekte nenurodyta Šiaulių–Klaipėdos linija.

Dėl vidurio Lietuvos geležinkelių linijos, kaip ji vėliau pradėta vadinti, per Ukmergę, Kėdainius, Lyduvėnus į Klaipėdą atsisakymo 1924 m. pirmoje pusėje tuomet jau Susisiekimo ministro pareigas einantis iš Londono grįžęs Tomas Naruševičius teigė, kad 1923 m. vasarį Ministrų kabinetas numatė 3 linijų statybas – Amaliai–Kretinga, Klaipėda–Lyduvėnai–Kėdainiai ir Tauragė–Kazlų Rūda²⁹⁵. Pasak Naruševičiaus, „be abejonės racionalingiausia būtų pastatyti visas tris linijas“²⁹⁶, tačiau dėl finansinės naštos „būtų per sunku [...] įvykdyti tokį planą“²⁹⁷. Dėl to teko „apsirubežiuoti

²⁹² The Economic Union of the Memel Territory and Memel Port with Lithuanian Major, in: LCVA f. 386, ap. 1, b. 340, l. 34–39.

²⁹³ Brief Review of Loan Negotiations in England, in: LCVA f. 386, ap. 1, b. 340, l. 58.

²⁹⁴ [Ministrų kabineto reikalų vedėjo pranešimas Susisiekimo ministerijai], nuorašas, 1923-02-28, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 333, l. 139.

²⁹⁵ Parinkimas naujų geležinkelių krypties, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 131.

²⁹⁶ Ten pat.

²⁹⁷ Ten pat.

ir pasirinkti linijas, kurių pastatymas yra būtinas ir finansiniai pakeliamas mūsų kraštui²⁹⁸.

„Apsirubežiavimas“ įvyko 1923 m. gegužę, kai tuometinis Susisiekimo ministras Benediktas Tamoševičius pateikė Ministrų kabinetui naują platų geležinkelių plėtros projektą. Jis buvo svarstomas tiek Ministrų kabinete, tiek su prezidentu. Diskusijų metu buvo prieita prie išvados, kad tiksliausia būtų statyti ne vieną liniją per Lyduvėnus Klaipėdos link, o dvi kitas linijas²⁹⁹. Svarbiu argumentu vidurio Lietuvos linijos atsisakymui buvo ir argumentas, jog jos potencialus privalumas – tranzito iš ir į Rusiją galimybės – dėl politinių realijų atrodė miglotai³⁰⁰.

Žinoma, buvo nuomonių, kad vidurio Lietuvos linija Klaipėda–Lyduvėnai, pakeitus jos kryptį nuo Lyduvėnų per Raseinius ir Šakius į Kazlų Rūdą, turint omeny tiek jos vietą, tiek bendrą geležinkelių tinklą, tiek tranzitą, tiek krašto saugumą ir netgi išlaidas, buvo pranašesnė nei kitos dvi linijos³⁰¹. Tačiau ir po nutarimų 1923 m. gegužę klausimas svarstomas nebebuvo ir į viešąją erdvę sugrįžo tik 1924 m. pirmojoje pusėje. Tai šiek tiek paradoksalu, nes dėl kitų dviejų linijų 1924 m. sausio mėnesį, po britų delegacijos apsilankymo Lietuvoje spalį, buvo sudaryta preliminarinė paskolos sutartis³⁰². Tačiau sutarties įgyvendinti lemta nebuvo ir tai daugiausiai lėmė ne linijos Kazlų Rūda–Tauragė krypties keitimas, o naujausios Šiaulių–Klaipėdos linijos sumanymas.

Pati linijos nuo Šiaulių iki Pajūrio idėja nebuvo visiškai nauja. Dar 1921 m. Telšių apskrities atstovai kreipėsi į Ministrų kabinetą ir Steigiamąjį seimą su argumentuotu prašymu nutiesti geležinkelį Šiauliai–Telšiai–Kretinga–Palanga³⁰³. Petras Vileišis, kuris be kita ko vėliau tapo Susisiekimo ministerijos Inžinierių tarybos pirmininku, netgi siūlė liniją pastatyti savo išlaidomis su sąlyga, kad valstybė suteiks jam koncesiją geležinkelį

²⁹⁸ Ten pat.

²⁹⁹ „Naujų geležinkelių reikalu“, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 177.

³⁰⁰ The Construction of New Lithuanian Railways, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 36.

³⁰¹ Sulyginimas linijų Amaliai–Telšiai–Kretinga, Kazlų Rūda–Tauragė su linijomis Klaipėda–Lyduvėnai, Lyduvėnai–Raseiniai–Šakiai–Kazlų Rūda ir šaka iš Telšių iki linijos Klaipėda–Lyduvėnai, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 233, l. 201–215.

³⁰² Brief Review of Loan Negotiations in England, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 59.

³⁰³ Telšių Apskrities Tarybos, Valsčių ir Miestų Tarybų, visų Valdžios įstaigų, kooperatyvų, pramonės, prekybos bendrovių, ūkio ir kultūros bei švietimo draugijų ir kitų visuomenės organizacijų pareiškimas Lietuvos Steigiamajam Seimui ir Ministerių Kabinetui, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 233, l. 225–226.

eksploatuoti³⁰⁴. Vileišio pasiūlymas buvo atmestas, tačiau idėja apie liniją, kuri buvo trumpiausias potencialus kelias tarp Lietuvos geležinkelių ir pajūrio, išliko, ypač prisijungus Klaipėdos kraštą.

1923 m. vasarį Ministrų kabinetas Susisiekimo ministerijai nurodė statyti būtent šią liniją kryptimi Šiauliai–Amaliai–Telšiai–Kretinga–Klaipėda³⁰⁵. Naujoji linija turėjo prasidėti Amaliuose, nes atkarpa tarp jų ir Šiaulių buvo Rusijos imperijos nutiestos Liepojos–Romnų magistralės dalis, ir baigtis Kretingoje, nes geležinkelį tarp Klaipėdos ir Priekulės per Kretingą karo metais nutiesė vokiečiai.

Tačiau 1923 m. kovo 6 d. Susisiekimo komisija svarstė trijų potencialių linijų statybą, būtent Tauragė–Skirsnemunė–Kazlų Rūda, Klaipėda–Raseiniai–Kėdainiai ir Klaipėda–Telšiai–Šiauliai³⁰⁶, apeinant Kretingą ir liniją tiesiant tiesiai iš Klaipėdos į Telšius. Nelabai aišku, kokios sudėties ir kokioje įstaigoje ši komisija veikė, nes 1-ajame seime atskiros Susisiekimo komisijos nebuvo, o Steigiamajame seime Susisiekimo komisija veikė kaip pakomisė Ekonominės komisijos sudėtyje. Kad ir kaip būtų, 1923 m. pirmoje pusėje į Londoną naujų linijų statybos reikalams komandiruotas Susisiekimo ministerijos inspektorius ypatingiems reikalams Č. Landsbergas iki 1923 m. birželio 29 d. Lietuvos pasiuntinio Didžiojoje Britanijoje pareigas ėjusiam T. Naruševičiui vežė įvairią medžiagą, davinius ir paaiškinamuosius raštus dėl linijų Kazlų Rūda–Tauragė ir Amaliai–Klaipėda³⁰⁷.

Pats Naruševičius jau eidamas Susisiekimo ministro pareigas teigė, kad 1923 m. pradžioje, dirbant Londone, jis iš Vyriausybės gavo nurodymus derėtis būtent dėl Č. Landsbergo minėtų linijų³⁰⁸. Tačiau 1923 m. pabaigoje Ministrų kabinetas nurodė tirti pakeistą linijos kryptį – ne tiesiai į Klaipėdą iš Telšių, bet nuo Telšių iki Kretingos. Tokį sprendimą Ministrų kabinetas priėmė ne savavališkai, bet gavęs Geležinkelių statybos ir tyrinėjimų

³⁰⁴ Kelių ir tiltų inžinieriaus, Lietuvos piliečio Petro Vileišio Pareiškimas Lietuvos Steigiamajam Seimui ir Ministrų kabinetui, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 233, l. 232.

³⁰⁵ [Ministrų kabineto reikalų vedėjo pranešimas Susisiekimo ministerijai], nuorašas, 1923-02-28, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 333, l. 139.

³⁰⁶ Ištrauka iš Susisiekimo Komisijos nutarimų 1923 kovo mėn. 6 dienos, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 333, l. 173–174.

³⁰⁷ Susisiekimo M-jos Inspekcijos Ypatingiems Reikalams inž. Č. Landsbergo Pareiškimas Ponui Susisiekimo Ministeriui, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 333, l. 141.

³⁰⁸ [Susisiekimo ministro T. Naruševičiaus laiškas dienraščio „Rytas“ redakcijai], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 156.

viršininko, taip pat laikinai (vietoje paties T. Naruševičiaus) Susisiekimo ministro pareigas einančio V. Račkausko pranešimą³⁰⁹.

Jame buvo teigiama, kad atlikus linijos Šiauliai–Amaliai–Telšiai–Klaipėda trasos tyrimo darbus, paaiškėjo, kad tiesiant liniją iš Telšių į Klaipėdą tektu antrą kartą kirsti Minijos upę labai nepatogioje vietoje, dėl ko darbai ir potencialus tiltas kainuotų labai brangiai. Be to, kelias pro Kretingą būtų maždaug 12 km trumpesnis. Dėl to „Susisiekimo Ministerija manytų priimti linijos kryptį Šiauliai–Amaliai–Telšiai–Klaipėda per Kretingą, sulig Ministerių Kabineto š. m. vasario mėn. 23 d. nurodymu“³¹⁰. Tą pačią dieną Ministrų kabinetas tokį sprendimą patvirtino³¹¹.

Greitai po to prasidėjo geležinkelių plėtros projekto kritika, kurią iniciavo ne kas kitas, o daugumą seime turintis ir ne vieną postą tuometiniame E. Galvanausko Ministrų kabinete užimantis Lietuvos krikščionių demokratų partijų blokas. Jų dienraštyje „Rytas“ pasirodė ne vienas straipsnis, kuriame asmeniškai kritikuojamas Susisiekimo ministras T. Naruševičius. Vienas iš pagrindinių kritikos objektų ir buvo linijos krypties pakeitimas, teigiant, kad „tiesi linija iš Kauno į Klaipėdą neabejotinai yra geriausia, tai visiems aišku“³¹².

Gali pasirodyti, kad krypties klausimu kritika buvo ideologinė. Įgyvendinant projektą tokia forma, kokia jį galiausiai Seimui pateikė Galvanauskas, t. y. linijos Kazlų Rūda–Tauragė ir Amaliai–Kretinga, jis prarastų integracinę funkciją, kurią suteiktų linija tiesiai į Klaipėdą. Tokiu atveju turėtume aiškų pragmatinio E. Galvanausko požiūrio susidūrimą su idealistiniu Krikščionių demokratų požiūriu. Tačiau panašu, kad viskas buvo ne taip paprasta.

T. Naruševičius buvo labai patogus taikinyš kritikai. Kaip minėta, nuo 1921 m. iki paskyrimo Susisiekimo ministru 1923 m. viduryje jis ėjo Lietuvos atstovo Didžiojoje Britanijoje pareigas ir neabejotinai prisidėjo prie derybų dėl paskolos. Jo paskyrimas susisiekimo ministru aiškiai nurodė, kokia kryptimi bus tęsiama veikla, ką patvirtina faktas, kad pradėjęs eiti ministro pareigas nuo paskolos klausimų jis nenutolo ir dalį ministro funkcijų perdavė laikinai pareigas einančiam V. Račkauskui. Pati potenciali paskola nebuvo tiesioginė Didžiosios Britanijos išdo paskola Lietuvai. Lietuva bandė

³⁰⁹ [Laikiniai einančio Susisiekimo ministro pareigas, Geležinkelių statybos ir tyrinėjimų viršininko V. Račkausko pranešimas Ministrų kabinetui], 1923-09-21, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 328–329.

³¹⁰ Ten pat, l. 329.

³¹¹ [Ministrų kabineto reikalų vedėjo pranešimas Susisiekimo ministerijai], 1923-09-24, in: : LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 327.

³¹² „Iš laikraščių“, in: *Rytas*, 1924-05-29, Nr. 121 (132), p. 3.

pasinaudoti nuo 1921 m. pabaigos Didžiojoje Britanijoje įsigaliojusiu *Trade Facilities Act*. Remiantis šiuo įstatymu ir specialiai jam sukurtu fondu Didžiosios Britanijos parlamentas tikėjosi kovoti su pokariniu nedarbo lygio šuoliu. Įstatymas numatė galimybę fondo lėšas skolinti užsienio valstybėms su sąlyga, kad lėšos bus išleistos Anglijoje, taip kuriant darbo vietas vietos gyventojams³¹³.

Jau cituotame „Ryto“ straipsnyje anoniminis autorius užsiminė apie britų reikalavimus dėl linijos Šiauliai–Klaipėda krypties. Naruševičius atsakyme „Ryto“ redakcijai, kurio ji dienraštyje nepaskelbė, teigė, kad derybų metu *Advisory Committee* (patariamasis komitetas, kuris svarstė paraiškas pasinaudoti *Trade Facilities Act* fondo lėšomis) Lietuvai nekėlė jokių reikalavimų dėl linijų kryptų, jei jos buvo techniniu ir finansiniu požiūriu racionalios³¹⁴. Verta paminėti, kad klausimas, ar lietuvių pristatytos linijos iš tiesų buvo racionalios bent jau finansiniu požiūriu taip pat lieka atviras. Č. Landsbergo ataskaitoje Susisiekimo ministrui po komandiruotės Londone buvo teigiama, kad, atstovo Londone Naruševičiaus manymu, britams pateikus tokį paaiškinamąjį raštą, kokį atsivežė Landsbergas, paskolos tikėtis neverta. Todėl Č. Landsbergas pasinaudojo T. Naruševičiaus pasiūlymu paaiškinamąjį raštą „pamatiniai perdirbti, imant skaitlingesnius ateityje geležinkeliais pervežimus ir turint omenyje, kad tokiems pervežimams Lietuvoje yra visos sąlygos“³¹⁵.

Grįžtant prie Naruševičiaus atsakymo „Ryto“ redakcijai, jis vis dėlto paminėjo, kad 1923 m. pabaigoje, kai paskolos klausimas buvo galutinai išspręstas Lietuvos naudai, atitinkamos Didžiosios Britanijos įstaigos „definityviai pareiškė man žodžiu sutikimą finansuoti geležinkelių statybą su ta sąlyga, kad jie nebūtų tiesiami per Klaipėdos krašto teritoriją“³¹⁶. Nors atsakyme Naruševičius tiksliai neįvardino, kada išgirdo tokį žodinį britų atstovų pareiškimą, jis davė suprasti, kad tai įvyko jau po rugsėjo mėnesį priimto analogiško Ministrų kabineto sprendimo.

Britų pozicija irgi nebuvo visiškai aiški. Žinoma, reikia turėti omenyje faktą kad 1923 m. pabaigoje dar nebuvo visiškai aiškus teisinis Klaipėdos krašto statusas, nes derybos dėl Klaipėdos konvencijos nebuvo pasibaigusios.

³¹³ Brief Review of Loan Negotiations in England, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 59.

³¹⁴ [Susisiekimo ministro T. Naruševičiaus laiškas dienraščio „Rytas“ redakcijai], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 156.

³¹⁵ Susisiekimo M-jos Inspekcijos Ypatingiems Reikalams inž. Č. Landsbergo Pareiškimas Ponui Susisiekimo Ministeriui, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 333, l. 141.

³¹⁶ [Susisiekimo ministro T. Naruševičiaus laiškas dienraščio „Rytas“ redakcijai], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 156.

Galiausiai, konvencijoje buvo numatyta, kad Klaipėdos krašto platieji geležinkeliai perėjo į Lietuvos kontrolę³¹⁷, tačiau naujų geležinkelių statybos teritorijoje galėjo būti problemiškos dėl krašto vietos institucijų ir gyventojų teisių. Negalima atmesti ir galimybės, kad britai sužinojo, jog Lietuvoje vėl kilo diskusijos dėl naujų geležinkelių kryptių keitimo ir pareiškimą išsakė pageidaudami spartesnio sprendimų priėmimo. Tokiu atveju Naruševičiaus nuogaustavimai, kad dar kartą pakeitus numatomų geležinkelių kryptis reikės iš naujo derėtis su britais, atrodo pagrįstai.

Taigi, „Ryte“ išsakyta kritika ir tiesiogiai neišreikštas įtarimas, kad projektas ir jo finansavimas nebūtinai atitinka Lietuvos interesus, skamba logiškai. Tačiau ne krypties klausimas buvo pagrindinis kritikos objektas. Minėtas Naurevičiaus atsakymas „Ryto“ redakcijai nebuvo pirmasis. Kelias savaites anksčiau jis redakcijai išsiuntė atsakymą³¹⁸ į kitą „Ryte“ pasirodžiusį straipsnį³¹⁹. Kaip ir prieš tai minėtas, šis atsakymas „Ryte“ publikuotas nebuvo.

Anoniminiame „Ryto“ vedinyje buvo kritikuojami du dalykai – linijos Amaliai–Kretinga statybų kaina, kuri, straipsnio autoriaus teigimu, siekė apie 50 mln. Litų, bei numatomos paskolos sąlygos, netgi keliant jos poreikio klausimą.

Kalbant apie linijos kainą, buvo keliamas klausimas, kaip nauja linija galėjo kainuoti tiek daug, kai savomis jėgomis pastatyta, nors ir trumpesnė Kazlų Rūdos–Šeštokų linija kainavo tik apie 2,5 mln. litų. Straipsnyje taip pat minima, kad Seime svarstomas geležinkelių plėtros projektas, įskaitant ir Kazlų Rūdos–Tauragės liniją, Krikščionių demokratų blokui buvo nepriimtinas, nes linija Klaipėda–Lyduvėnai visomis prasmėmis pranašesnė už kitas dvi linijas. Be to, kaip teigė straipsnio autorius, panašios nuomonės buvo ir Susisiekimo ministerijos Inžinierių taryba, kurios priešinga nuomonė buvo ignoruojama ir slepiama.

Atsakydamas į „Ryto“ kriklą, Naruševičius teigė, kad straipsnio autorius tiesiog parodė savo nesigaudymą techniniuose reikaluose. Pasak Naruševičiaus, linijų Kazlų Rūda–Šeštokai ir Amaliai–Telšiai–Kretinga statybos kaštai nėra palyginami, nes pirmoji linija buvo statoma kuo taupiau, nevykdant visų reikalingų darbų, naudojant senas medžiagas ir gana pigią darbo jėgą. Įprastomis sąlygomis 1 km naujo geležinkelio kainavo mažiausiai

³¹⁷ Lietuvos ir Britų Imperijos, Francūzijos, Italijos ir Japonijos Konvencija dėl Klaipėdos teritorijos, in: *Vyriausybės žinios*, 1924 m., Nr. 169, p. 3.

³¹⁸ „Naujų geležinkelių reikalai“, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 175–178.

³¹⁹ Mn., „Naujų geležinkelių reikalai“, in: *Rytas*, 1924-05-13, Nr. 108 (119), p. 1.

260 tūkst. litų, o ne 40 tūkst. litų, kiek, neskaičiuojant 10 mln. išleistų auksinių, kainavo Kazlų Rūdos–Šeštokų linijos statybos³²⁰.

Dėl linijų pasirinkimo Naruševičius nurodė, kad Inžinierių taryba buvo įkurta vėliau nei priimti galutiniai linijų projektai, todėl jokio patarimojo žodžio pasakyti ji neturėjo. Nepaisant to, 1924 m. birželio pradžioje, likus kelioms dienoms iki galutinio projekto svarstymo Seime, Inžinierių taryba svarstė visų 3 linijų klausimą. Posėdžio metu ji netgi vienbalsiai priėmė rezoliuciją dėl naujų geležinkelio linijų statybos. Joje buvo teigiama, kad ji priimta „prijimant pagrindan p. Sus. Ministerio nurodymą, kad Vyriausybė yra numačiusi tris geležinkelio linijas: Amaliai–Telšiai–Kretinga, Kazlų Rūda–Tauragė ir Ukmergė–Kėdainiai–Lyduvėnai–Klaipėda“³²¹. Pabrėžtina, kad taryboje esminiu klausimu buvo linijų techninis įrengimas, o ne jų kryptis. Vis dėlto, nesant aiškiam Vyriausybės sprendimui, į kurį apeliavo taryba, bendras tarybos požiūris į visą plėtros projektą lieka neaiškus.

Galiausiai, T. Naruševičius savo atsakyme dar kartą pakartojo, kad B. Tamoševičiaus valdomos Susisiekimo ministerijos paruoštus geležinkelių plėtros projektus 1923 m. viduryje svarstė tiek Ministrų kabinetas, tiek valstybės prezidentas, t. y. ne vienas krikščionių demokratų atstovas. Be to, pats Naruševičius pradėjęs eiti Susisiekimo ministro pareigas ne kartą projektą su dvejomis, o ne trejomis numatomomis linijomis teikė įvairioms darbą pradėjusio 2-ojo seimo komisijoms³²², kuriose taip pat dirbo ne vienas daugumą seime užsitikrinusio krikščionių demokratų bloko atstovas. Naruševičius netiesiogiai pabrėžė, kad nei pirminių Tamoševičiaus projekto svarstymų metu, nei vėlesnių jo paties referavimų metu priekaištų krikščionys demokratai neturėjo. Analogišką poziciją ir paramą siūlomam projektui raštiškai pateikė ir daugelis Susisiekimo ministerijos inžinierių laiške „Ryto“ redakcijai³²³.

Tačiau esminiu kritikos objektu „Ryto“ straipsnyje tapo pati paskola. Straipsnio autoriaus teigimu, jos sąlygos buvo daug prastesnės nei panašiu metu Čekoslovakijai suteiktos panašios paskolos. Taip pat straipsnio autorius kėlė pačios paskolos poreikio klausimą. Kaip minėta, bendra projekto sąmata siekė 120 mln. litų. Paskola sudarė galimybę pasiskolinti 1 mln. svarų

³²⁰ „Naujų geležinkelių reikalu“, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 176.

³²¹ Inžinierių tarybos 1924 m. Birželio mėn. 2 d. protokolas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 23.

³²² „Naujų geležinkelių reikalu“, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 177.

³²³ „Ryto“ laikraščio redaktoriui dėl „Ryto“ Nr. 108 iš 1924-05-13 str. „Naujų geležinkelių reikalu“, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340, l. 46–47.

sterlingų, t. y. apie 35 mln. litų. Likusią 85 mln. litų sumą projektui buvo tikimasi surinkti iš perteklinių valstybės pajamų per 3 metus. „Ryto“ straipsnio autorius kėlė klausimą, ar paskola yra reikalinga, jei didžiąją dalį išlaidų vis tiek planuojama padengti iš valstybės lėšų.

Naruševičius savo atsakyme bandė pagrįsti paskolos Lietuvai racionalumą ir jos realizacijos perspektyvas, tačiau nieko nepasakė apie numatomas valstybės išlaidas, todėl nenuostabu, kad analogiški klausimai, dėl paskolos naštos ir perteklinių lėšų naudojimo iš diskusijų viešojoje erdvėje persikėlė į svarstymus Seime³²⁴.

Viešojoje erdvėje diskusijos šiuo klausimu virė dvejuose dienraščiuose – Krikščionių demokratų „Ryte“ ir Valstiečių liaudininkų „Lietuvos Žiniose“. „Ryto“ kritikoje buvo netiesiogiai užsiminama apie galimai ne visai Lietuvos interesus atitinkančią plėtros projektų pusę. „Lietuvos Žiniose“, atsakinėjant į „Ryto“ teiginius, buvo gana aiškiai įvardintas geležinkelių plėtros projektų kritikos šaltinis – seimo narys, kunigas Juozas Vailokaitis. „Lietuvos Žiniose“ pasirodė ne vienas straipsnis, kritikuojantis J. Vailokaitį ir Vailokaičių verslo interesus. Tačiau, skirtingai nei „Ryte“, „Lietuvos Žiniose“ pasirodė ir paties J. Vailokaičio atsakymas³²⁵. Jame Vailokaitis neigė bet kokius verslo interesus, ypač susijusius su geležinkelių statyba. Atsakydama į tokį Vailokaičio teiginį, „Lietuvos Žinių“ redakcija publikavo britų įmonės *Sir W. G. Armstrong Whithworth and Co. Ltd* atstovo Arthur Whitley laišką Vailokaičiui³²⁶. Iš laiško turinio akivaizdu, kad Vailokaitis vykdė asmenines derybas su britų įmonė dėl geležinkelių statybos, kurias nutraukė pati įmonė, sužinojusi, kad oficialias derybas tuo pačiu klausimu vykdė atitinkamos Lietuvos ir Didžiosios Britanijos įstaigos. Taigi, dar iki klausimo svarstymo Seime diskusijos dėl jo viešojoje erdvėje virto neretai sunkiai patvirtinamų tiesioginių ir tiesiogiai neišreikštų kaltinimų virtine.

Svarstant geležinkelių plėtros klausimą Seime ir atsakinėjant į kritiką projektui, kurią garsiausiai reiškė tas pats Juozas Vailokaitis, Ernestas Galvanauskas galiausiai konstatavo, kad „vyriausybė paruošė apgalvotą naujų geležinkelių statybos planą ir ramia sąžine gali tvirtinti, kad jo vykdymas neapsunkins krašto“³²⁷. Tačiau Seimo narių nei Naruševičiaus, nei Galvanausko argumentai neįtikino. 1924 m. birželio 6 d., Seime balsuojant dėl valstybės išlaidų ir pajamų šamėtų pakeitimo, o tiksliau – dėl 4 įstatymo

³²⁴ *Seimo stenogramos, 91-sis posėdis*, Kaunas: Seimo kanceliarija, 1924, p. 10.

³²⁵ „Lietuvos Žinių“ redakcijai“, in: *Lietuvos Žinios*, 1924-05-24, Nr. 117, p. 2.

³²⁶ „Armstrongo laiškas Vailokaičiui“, in: *Lietuvos Žinios*, -05-31, Nr. 122, p. 1.

³²⁷ G. Galva, *Ernestas Galvanauskas: politinė biografija*, p. 275.

paragrafo apie lėšas naujų geležinkelių ir dirbtuvių statymui skyrimo, buvo nubalsuota prieš³²⁸. Kadangi pats Galvanauskas paskolos Anglijoje ir geležinkelių statybos klausimus laikė „principaliniu Vyriausybės ekonominės politikos klausimu“³²⁹, birželio 10 dieną jis prezidentui įteikė Ministrų kabineto atsistatydinimo raštą³³⁰.

Ernesto Galvanausko pasitraukimas iš didžiosios politikos reiškė, kad jo aplinkoje ruoštas geležinkelių plėtros projektas sužlugo. Tačiau poreikis plėsti geležinkelių tinklą niekur nedingo. Tame pačiame 1924 m. birželio 6 d. Seimo posėdyje buvo priimta rezoliucija, kurioje numatyta, kad reikėjo kuo skubiau iširti liniją, kuri greičiausiu ir trumpiausiu keliu jungtų Kauną ir Klaipėdą, o iki tol – plėsti vietinės reikšmės geležinkelius. Rezoliucijoje taip pat buvo numatyta, kad lėšas šiems darbams galima gauti paskolos iš Anglijos keliu, žinoma, peržiūrėjus jos sąlygas³³¹.

Derybas dėl paskolos naujomis sąlygomis pradėjo tuometinis Lietuvos atstovas Londone Kazys Gineitis³³² ir tęsė ne kas kitas, o naujuoju atstovu 1924 m. rudenį paskirtas Ernestas Galvanauskas³³³.

1924 m. į Lietuvą du kartus buvo atvykę britų firmos *Sir Alexander Gibb & Partners* atstovai, vadovaujami įmonės atstovo A. S. Robertso. Įmonė specializavosi civilinės inžinerijos konsultavimo klausimuose, o jos įkūrėjas Aleksandras Gibbas aptariamuoju metu buvo pagrindinis Didžiosios Britanijos išdo patarėjas civilinės inžinerijos klausimais skiriant *Trade Facilities Act* fondo lėšas. Pirmoji britų misija Lietuvoje viešėjo 1924 m. nuo kovo 15 iki gegužės 30 dienos³³⁴. Misija vietoje nagrinėjo ir papildomai vertino Lietuvos pateiktus Amalių–Telšių–Kretingos bei Kazlų Rūdos–Tauragės projektus. Misija savo išvadose pateikė kelis pasiūlymus, kurie leistų sutaupyti, tačiau nepaisant jų visą projektą vertino teigiamai. Buvo teigiama, kad projekto įgyvendinimas „pašalintų tuos sunkumus, kurie kliudo plėtoti šalies prekybai, ir pagerintų bendras prekybos sąlygas“³³⁵.

³²⁸ *Seimo stenogramos, 105-sis posėdis*, Kaunas: Seimo kanceliarija, 1924, p. 26.

³²⁹ *Seimo stenogramos, 91-sis posėdis*, p. 11.

³³⁰ *Lietuvos Respublikos ministrai pirmininkai (1918–1940)*, p. 194.

³³¹ *Seimo stenogramos, 105-sis posėdis*, p. 27.

³³² A. Veilentienė, „II seimo požiūris į Santykius su Didžiąją Britanija“, in: *Parlamento studijos*, 2011, Nr. 10, p. 25.

³³³ Ten pat, p. 26.

³³⁴ [Aleksandro Gibbo pranešimas Patariamąjo komiteto sekretoriui ponui Sainsbury] nuorašas, 1924-05-31, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 344, l. 111.

³³⁵ Ten pat, l. 133.

Antroji įmonės misija Lietuvoje viešėjo 1924 m. rugsėjo 27–spalio 19 dienomis³³⁶, jau po Galvanausko Ministrų kabineto atsistatydinimo. Kaip buvo teigiama ataskaitoje, misijos tikslas buvo ištirti 1924 m. rugsėjo 3 d. Lietuvos pateiktą naująjį geležinkelių plėtros planą³³⁷. Pagrindiniu naujojo plano tikslu buvo linijos Kėdainiai–Lyduvėnai–Klaipėda statyba, o antriniais – linijų Amaliai–Kretinga ir Kazlų Rūda–Kuktininkai statybos. Galutinėse misijos išvadose buvo teigiama, kad, nepaisant bendro projekto kainos pakilimo, „manomųjų darbų schema buvo taip suprojektuota, kad labiausiai atitiktų Lietuvos reikalams ir, jei ji bus įvykdyta, ji beabejo prisidės prie šalies išgalių plėtojimosi“³³⁸.

Taigi, 1925 m. pradžioje iš britų pusės nebuvo jokių priekaištų nei dėl geležinkelio kryptį pasirinkimo, nei dėl finansinės projekto pusės. Kaip teigė E. Galvanauskas, 1925 m. kovą Didžiosios Britanijos Finansų ir Užsienio reikalų ministerijos sutiko suteikti prašomus kreditus, galutinį sprendimą paliekant *Trade Facilities Act* patariamajam komitetui³³⁹. Galvanausko žiniomis, sprendimo priėmimui tuo metu kliudė tik 2 vis dar neišspręsti klausimai – linų byla su birtų Nacionaliniu metalo ir chemijos banku bei atsiskaitymas su *Sir Alexander Gibb & Partners* už Lietuvoje atliktus darbus. Nors abu klausimai tuo metu jau buvo sprendžiami, tačiau jų galutiniai sprendimai užsitęsė iki metų vidurio. Galiausiai išsprendus opius klausimus paaiškėjo, kad pasikeitė pačios Didžiosios Britanijos pozicija ir noro suteikti Lietuvai paskolą nebeliko³⁴⁰. Nepaisant to, E. Galvanauskas derybas Londone tęsė iki pat 3-iojo seimo. Daugumą jame gavę liaudininkai ir socialdemokratai nusprendė, kad tolimesnių derybų nebereikia³⁴¹. Galiausiai, nuo 1921 m. veikęs *Trade Facilities Act* greitai tapo nebepatrauklus britų vyriausybei ir nuo 1927 m. nustojo veikti.

Galima teigti, kad 3-iojo dešimtmečio pirmojoje pusėje buvo kuriami gana plataus masto maksimalistiniai geležinkelių plėtros projektai. Pakankamai dinamiška vidinė ir tarptautinė situacija lėmė, kad ne kartą buvo

³³⁶ [Aleksandro Gibbo pranešimas Patariamąojo komiteto sekretoriui ponui Sainsbury] nuorašas, 1924-12-12, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 344, l. 102.

³³⁷ Ten pat.

³³⁸ Ten pat, l. 109.

³³⁹ [Nepaprasto pasiuntinio E. Galvanausko pranešimas Susisiekimo ministrui B. Slizniui], 1925-03-21, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 344, l. 77.

³⁴⁰ A. Veilientienė, „II seimo požiūris į Santykius su Didžiąją Britanija“, in: *Parlamento studijos*, 2011, Nr. 10, p. 26.

³⁴¹ A. Gaigalaitė, „Ernestas Galvanauskas tarptautiniame Klaipėdos ir Vilniaus problemų kūryje“, in: *Lietuvos užsienio reikalų ministrai 1918–1940*, sudarė Aldona Gaigalaitė, Jozas Skirius, Algimantas Kasparavičius, Audronė Veilientienė, Kaunas: Šviesa, 1999, p. 117.

koreguojama ir keičiama tiek projektų techninė pusė, tiek paskirtis. Tačiau galutinį projektų žlugimą bei E. Galvanausko pasitraukimą iš aktyvios politinės veiklos lėmė ne nesutarimai dėl techninių problemų, o politinės ir ideologinės takoskyros. Nepaisant to, poreikis vykdyti geležinkelių plėtrą niekur nedingo – geležinkeliai vis dar dirbo nepelningai, o Klaipėdą traukiniu pasiekti iš Kauno buvo galima tik kertant valstybės sieną. Tiesa, planuojant vėlesnę plėtrą teko apsiriboti planais, kuriuos leido valstybės galimybės.

2.1.2. Geležinkelių plėtra dešimtmečių sandūroje: linijos Amaliai–Telšiai–Kretinga statybos ir atidarymas

Nepaisant to, kad 1924 m. birželį Seimas atsisakė skirti papildomus kreditus geležinkelių statybai, jau skirtų neatėmė. Tų pačių metų rugpjūtį prasidėjo Seimo rezoliucijoje numatyti darbai³⁴² trumpiausiu keliu sujungti Klaipėdą su Lietuvos geležinkeliais. Tokiu keliu tapo linija Amaliai–Telšiai–Kretinga. Tiesa, dėl numatomų darbų masto nuspręsta ją statyti dviem etapais, pirmiausia nutiesiant liniją tarp Amalių ir Telšių, o paskui – tarp Telšių ir Kretingos.

Kaip ir anksčiau pradėtos linijos Kazlų Rūda–Šeštokai atveju, linijos Amaliai–Telšiai statybos darbai buvo vykdomi laikantis kuo didžiausio taupumo, naudojant nereikalingas tiltų konstrukcijas bei bėgius, nuimtus nuo mažesnės svarbos linijų antrų kelių³⁴³. Dėl palankaus reljefo, nereikalaujančio didesnių darbų, iš valstybės biudžeto 1924 ir 1925 m. statyboms skirus apie 7,8 mln. litų³⁴⁴, 56 km naujai pastatytų geležinkelių eksploatacijai buvo perduoti 1926 m. gegužės 7 d.³⁴⁵ Iki 1929 m. linijoje buvo baigti visi smulkesni darbai, tokie kaip stočių ir tarnybinių patalpų statyba³⁴⁶, kas galutinę linijos kainą pakėlė iki beveik 8,7 mln. litų³⁴⁷.

Panašu, kad ties tuo Lietuvos galimybės ir pasibaigė. Kaip buvo minėta, bendra linijos Amaliai–Kretinga kaina galėjo siekti apie 50 mln. litų ir tokių išlaidų 1924 m. 2-asis seimas Lietuvoje nematė. Panašu, kad jų

³⁴² Trumpa santrauka atliktų ir manomų dar atlikti šiais metais darbų, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 233, l. 163 a. p.

³⁴³ Statybos ir tyrinėjimo darbai 1925 m., in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 233, l. 161.

³⁴⁴ *Susisiekimo ministerijos 1937 metų metraštis, 1918–1938*, p. 62.

³⁴⁵ S. J. „Svarbesnieji Lietuvos geležinkelių įvykiai iš pirmojo dešimtmečio istorijos“, in: *Lietuvos geležinkelių pirmasis dešimtmetis*, p. 87.

³⁴⁶ [Kelio tarnybos viršininko pranešimas Ministrų kabinetui], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 233, l. 25.

³⁴⁷ *Susisiekimo ministerijos 1937 metų metraštis, 1918–1938*, p. 62.

1928 m. nematė ir po perversmo valdžią perėmę tautininkai. Išėitį iš nemalonios situacijos pasufleravo 1926 m. rudenį prasidėjusios, tautininkų perversmą išgyvenusios ir sėkmingai 1927 m. rudenį pasibaigusios derybos su Danijos bendrove *Højgaard & Schultz*³⁴⁸ dėl dviejų tiltų Kaune statybos.

Derybų ir sutarties esmė buvo kredito Danijoje galimybės. Kaip minėta, tiltų klausimą išspręsti pavyko ir Susisiekimo ministerija nusprendė, kad analogiškai būtų galima išspręsti ir geležinkelių plėtros problemą. Pati Danijos bendrovė *Højgaard & Schultz* siekė analogiško sprendimo ir 1927 m. pradėjo derybas dėl geležinkelių plėtros tikėdamasi, kad pavyks rasti dvišalį susitarimą³⁴⁹. Tačiau geležinkelių klausimas tuo pačiu metu tapo tam tikru įrankiu, galbūt net įkaitu tuometinio Ministro pirmininko ir Užsienio reikalų ministro Augustino Voldemaro veikloje. Būtent tada vyko eilinis bandymas sureguliuoti Lietuvos ir Lenkijos santykius ir Voldemaras geležinkelių plėtros klausimą kaip potencialų stambų užsakymą užsienio įmonėms siekiant šalių palankumo Vilniaus problemos sprendime kėlė tiek Berlyne³⁵⁰, tiek Londone³⁵¹.

Nepaisant Voldemaro politinių ambicijų ir danų norų, kuriuos reprezentavo 1928 m. kovą pateiktas išankstinis geležinkelių plėtros pasiūlymas su projektu ir sąmata, kuriuos palaimino Danijos parlamento finansų komitetas³⁵², Susisiekimo ministerija balandžio mėnesį priėmė daug kitų pasiūlymų. Be jau minėto *Højgaard & Schultz* pasiūlymo buvo gauti pasiūlymai iš vokiečių įmonės *Continental Bau-Aktiengesellschaft*, anglų įmonės *The Gordon Lennox Trading Co Ltd.* ir vietinio rangovo S. Sandlerio bei Žydų banko³⁵³. Mėnesio pabaigoje Susisiekimo ministerija nusprendė, kad gauti pasiūlymai buvo nepriimtini. Gegužės mėnesio pradžioje Ministrų kabinetas nusprendė, kad geležinkelių statyboms reikėjo skelbti varžytines, apie kurių sąlygas gegužės 29 d. paskelbė Susisiekimo ministerija³⁵⁴. Kadangi pasiūlymų teikimo terminas buvo gana trumpas (pagal pirminį sumanymą – iki birželio 7 d., vėliau pratęstas iki birželio 27 d.), pasiūlymai buvo gauti iš tų pačių potencialių rangovų.

³⁴⁸ V. Mažeika, *Danijos santykiai su Lietuva 1918-1940 m.*, Vilnius: LII I-kla, 2002, p. 180.

³⁴⁹ Ten pat, p. 182.

³⁵⁰ Ten pat, p. 188.

³⁵¹ Ten pat, p. 191.

³⁵² Ten pat, p. 190.

³⁵³ Telšių–Kretingos geležinkelį atidarant, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 708, l. 36.

³⁵⁴ Žinutė, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 233, l. 351.

Anglų įmonė *The Gordon Lennox Trading Co Ltd.* siūlė liniją Telšiai–Kretinga pastatyti už 23,27 mln. litų³⁵⁵ per 3 statybos sezonus iki 1930 m. pabaigos, kreditą suteikiant 9 metų laikotarpiui su 7 % palūkanomis³⁵⁶. Vokiečiai *Continental Bau–Aktiengesellschaft* siūlė liniją pastatyti už 26,94 mln. litų³⁵⁷ per 2,5 statybos sezonus su sąlyga, kad darbams būtų duotos 3 ateinančios vasaros, kreditą suteikiant 8 metų laikotarpiui su 8 % palūkanomis, per pirmus 3 metus sumokant 45 % visos darbų sumos³⁵⁸. Vietinių rangovų įmonė *Kreveris ir Sandleris* siūlė darbus įvykdyti už 26,52 mln. litų, už juos atsiskaitant iki 1937 m. balandžio mėn. 1 d., o iki tol linijos eksploataciją perduodant rangovų įkurtai akcinei bendrovei, kurios pajamos garantuotų kredito mokėjimą³⁵⁹. Danai, kurie buvo nepatenkinti dvišalių derybų nutraukimu, birželio mėnesį pateikė tokį patį pasiūlymą, kokį jau buvo pateikę kovo mėnesį, ir jo suma siekė 24,95 mln. litų³⁶⁰. Tačiau danų pasiūlymas, kaip ir prieš tai atmestas, net nebuvo svarstomas. Kiti pasiūlymai, pasak juos svarsčiusios Susisiekimo ministerijos komisijos, neatitiko pagrindinės varžytinių sąlygos – kainos iki 20,05 mln. litų, todėl buvo atmesti, o pačios varžytinės paskelbtos neįvykusiomis³⁶¹. 1928 m. vasarą buvo gauta ne viena užklausa ir iš kitų užsienio įmonių, tačiau negavus konkrečių pasiūlymų, geležinkelių plėtros klausimas trumpam apmirė.

Situacija pasikeitė 1929 m. rudenį, kai A. Voldemaras buvo nušalintas nuo valdžios. Naująjį Ministrą pirmininką Juozą Tūbelį ir Susisiekimo ministrą Vytautą Vileišį danai, kurie lobizmo geležinkelių klausimų sustabdę nebuvo, vertino palankiau nei nenuspėjamą Voldemarą. Ir patys naujieji valdžios atstovai dėmesio Lietuvos ekonomikai norėjo skirti daugiau nei didžiaisiais politikos klausimais susižavėjęs Voldemaras, todėl geležinkelių plėtros klausimas atsidūrė jų dienotvarkėje jau pirmosiomis dienomis.

Nesėkmingos 1928 m. varžytinės lėmė, kad naujasis Ministrų kabinetas naujų varžytinių skelbti nenorėjo, o minėtas nenutrūkęs danų suinteresuotumas Lietuvos geležinkelių plėtra darė juos pagrindiniais pretendентаis ją įgyvendinti³⁶². Nepaisant to, 1929 m. pabaigoje Ministrų kabinetas paskelbė, kad Susisiekimo ministerija iki gruodžio pabaigos iš suinteresuotų pusių priims pasiūlymus su detaliomis sąlygomis uždariais

³⁵⁵ Protokolas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 233, l. 357.

³⁵⁶ Ten pat, l. 357 a. p.

³⁵⁷ Ten pat, l. 357.

³⁵⁸ Ten pat, l. 358–358 a. p.

³⁵⁹ Ten pat, l. 358 a. p.

³⁶⁰ Žinutė, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 233, l. 351 a. p.

³⁶¹ Protokolas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 233, l. 359.

³⁶² V. Mažeika, *Danijos santykiai su Lietuva*, p. 198.

vokais³⁶³. Nors pasiūlymų priėmimo laikas buvo gana ribotas, juos pateikė kelios Vokietijos bei viena Prancūzijos įmonė, vietos žydų rangovai, grupė lietuvių inžinierių ir, žinoma, danų įmonė³⁶⁴.

Naująjį konkursą, kuris turėjo būti grynas formalumas, apsunkino keli veiksniai. Pirmiausia, Danijos eksporto kredito komisija suabejojo Lietuvos politiniu stabilumu ir kompetencija po Voldemaro nušalinimo. Kredito komisija nesutiko patvirtinti senesnio *Højgaard & Schultz* kredito, skirto Kauno tiltų statybai, kol įmonė nepateiks „kompetentingo teisininko eksperto“ išvadų apie Lietuvos galimybes valstybės vardu gauti paskolas po 1926 m. perversmo³⁶⁵. Nors pats kreditas buvo paskirtas jau po perversmo ir jo skyrimo metu analogiškų išvadų komisija nereikalavo, naujieji reikalavimai kėlė grėsmę geležinkelių kreditavimui. Tiesa, ši problema buvo greitai išspręsta po to, kai įmonės užsakymu išvadas parengė Lietuvos teisininkas Jokūbas Robinzonas. Kredito komisija jo nešališkumu nesuabejojo ir patvirtino kreditą tiltams³⁶⁶, kas sudarė sąlygas tolimesnei danų įmonės veiklai Lietuvoje.

Antroji problema buvo kiti 1929 m. gruodį pateikti geležinkelių plėtros pasiūlymai. Jei vokiečių, prancūzų ir vietos žydų pasiūlymus atmesti buvo gana paprasta, tai lietuvių inžinierių pasiūlymą – priešingai. Jaunus Lietuvos inžinierius rėmė nacionalistinių pažiūrų atstovai, iš kurių radikaliesieji spaudė Susisiekimo ministrą Vytautą Vileišį kaip buvusį Tautininkų sąjungos centro valdybos pirmininką³⁶⁷. Be to, spaudoje prasidėjo ir nuosaikesnių, tačiau neabejotinai nacionalistinių pažiūrų atstovų kritika. Vienas pirmųjų ją pradėjo buvęs Geležinkelių valdybos direktorius Silvestras Grinkevičius³⁶⁸, kuris nurodydamas į Amalių–Telšių geležinkelio statybą abejojo užsienio kredito ir rangovų, per kuriuos lietuviškas kapitalas paliks

³⁶³ Telšių–Kretingos geležinkelį atidarant, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 708, l. 37.

³⁶⁴ V. Mažeika, *Danijos santykiai su Lietuva*, p. 199.

³⁶⁵ Ten pat, p. 198.

³⁶⁶ Ten pat, p. 199.

³⁶⁷ Ten pat.

³⁶⁸ Silvestras Grinkevičius (1871–1942) – Lietuvos inžinierius, profesorius. Nuo 1893 m. studijavo Sankt Peterburgo technologijos institute, kurį, nepaisant kelių metų tremties Liepojoje, baigė 1899 m., įgijęs statybų inžinieriaus kvalifikaciją. Iki karo ir karo metu dirbo įvairiuose Rusijos imperijos geležinkeliuose, kurį laiką dėstė Astrachanės politechnikos mokykloje. Į Lietuvą grįžo 1918 m. ir iki 1922 m. dirbo Lietuvos geležinkelių direktoriumi bei Susisiekimo viceministru. Nuo 1922 m. dėstė Lietuvos universitete, 1923 m. tapo docentu, 1929 m. ekstraordinariiniu, o 1934 m. – ordinariiniu profesoriumi. 1925–1929 m. dėstė ir Aukštųjų karininkų kursuose. 1923–1940 m. Tiltų ir geležinių konstrukcijų katedros vedėjas, 1933–1937 m. Technikos fakulteto dekanas. 1927–1931 m. vadovavo Lietuvos inžinierių ir architektų sąjungai. 1940 m. išėjo į pensiją. *Kelininkai, susiję su Lietuva: XVIII–XX amžius*, sudarytojas Linas Vidurgis, Vilnius: BKM leidykla, 2016, p. 230–232.

Lietuvą, poreikiu³⁶⁹. Kiek vėliau buvo aiškinama, kad vietinių rangovų pasiūlymas buvo pateiktas per vėlai, t. y. jau po to, kai „kainos rimtai konkuravusių firmų buvo apsvaistytos ir eventualiai žinomos“³⁷⁰. Dėl to suma, už kurią jie siūlė pastatyti geležinkelio liniją, pasirodė neadekvati ir buvo įvertinta rezervuotai.

Nepaisant prasidėjusios kritikos, naujojo Ministrų kabineto pozicija buvo kategoriška. J. Tūbelio nuomone, nepatyrusiems ir dar nepatikimiems jauniems Lietuvos inžinieriams itin svarbaus ir stambaus užsakymo atiduoti nebuvo galima, o ateityje darbų jiems ir taip užteks³⁷¹. Todėl 1929 m. gruodžio 23 d. Ministrų kabinetas pritarė Susisiekimo ministerijos ekspertų komisijos siūlymui su danais sudaryti darbų rangos sutartį³⁷². 1930 m. sausio 11 d., tą pačią dieną, kai buvo iškilmingai atidarytas danų pastatytas Vytauto Didžiojo tiltas Kaune³⁷³, Susisiekimo ministras V. Vileišis ir įmonės *Højgaard & Schultz* atstovas K. Højgaard pasirašė sutartį geležinkelio Telšiai–Kretinga statybai³⁷⁴, kurią mėnesio pabaigoje patvirtino Vyriausybė.

Sutartis tarp Lietuvos ir danų įmonės buvo gana standartinė: joje buvo numatyti techniniai statybų reikalavimai, darbų įgyvendinimo terminai, šalių atsakomybės, atskirų darbų kainos ir pan. Svarbu paminėti, kad bendra darbų kaina, užfiksuota sutartyje, buvo žemesnė nei iki tol danų pasiūlyta ir siekė 17,685 mln. litų³⁷⁵.

Tų pačių metų gegužės mėnesį prasidėjo ir pačios linijos statybos darbai. Nepaisant sunkių techninių sąlygų ir reljefo, kurie pareikalavo 71 km ilgio linijoje pastatyti net 79 įvairaus ilgio ir dydžio tiltus bei vamzdžius³⁷⁶, statybos darbai buvo baigti iki 1932 m. rudens. Tiesa, galutinė geležinkelio linijos kaina pakilo nuo sutartyje numatytų 17,685 mln. litų iki maždaug 21,2 mln. litų³⁷⁷. 4 mln. iš jų sudarė pačios Susisiekimo ministerijos pirkimai, vykdyti įvairiais būdais Lietuvoje. Suma, kurią sutarties sąlygomis buvo manoma išmokėti danų įmonei iki 1938 m., neskaičiuojant kredito palūkanų, taip pat pakilo maždaug 1 mln. litų. Papildomos išlaidos buvo aiškinamos

³⁶⁹ S. Grinkevičius, „Kaip padaryti Telšių–Kretingos geležinkelio pastatymas pigesniu“, in: *Lietuvos Žinios*, 1929-12-28, Nr. 295 (3197), p. 2.

³⁷⁰ „Dėl Telšių Kretingos geležinkelio statybos“, in: *Lietuvos Aidas*, 1930-01-10, Nr. 7 (788), p. 6.

³⁷¹ V. Mažeika, *Danijos santykiai su Lietuva*, p. 199.

³⁷² Ten pat, p. 200.

³⁷³ Ten pat.

³⁷⁴ *Sutartis su akc. b-ve „Højgaard ir Schultz“ geležinkeliui Telšiai–Kretinga pastatyti*, Kaunas: Susisiekimo ministerija, 1930.

³⁷⁵ Ten pat, p. 2.

³⁷⁶ J. Jankevičius, „Telšių–Kretingos geležinkelis“, in: *Technika*, 1933, p. 380.

³⁷⁷ *Susisiekimo ministerijos 1937 metų metraštis, 1918–1938*, p. 62.

vietos žmonių prašymu linijoje pastatyti dvi papildomas stotis – Lieplaukiuose ir Šateikiuose. Tokį prašymą patenkino Vyriausybė, sutikdama, kad išlaidos nebuvo per didelės³⁷⁸.

Nepaisant to, kad linijos statybos darbai prasidėjo ir vyko gana sparčiai, kritika jos atžvilgiu nesiliovė. Dar kelis kartus „Lietuvos Žinių“ puslapiuose savo nuomonę išreiškė S. Grinkevičius³⁷⁹, kuris kartojo prieš tai išsakytus argumentus dėl neadekvačios linijos statybų kainos, lyginant su linijos Amaliai–Telšiai statybomis. Susisiekimo ministerija oficioze „Lietuvos Aidas“ pateikė savo atsakymą ir aiškinimus buvusiam aukštam ministerijos valdininkui. Savo atsakymus Ministerija reziūmavo teiginiu, kad „geležinkelio reikalas per Telšius į Klaipėdą virto neatidėliotinu“³⁸⁰, taip dviprasmiškai duodama suprasti, kad kritika galimai turėjo racijos, tačiau tikslas pateisino priemones.

Kritika geležinkelio statyboms S. Grinkevičiumi, buvusiu aukštu Susisiekimo ministerijos valdininku, Vytauto Didžiojo universiteto profesoriumi bei vienos iš Technikos fakulteto katedros vedėju, neapsiribojo ir prie viešos kritikos linijos statybos atžvilgiu prisijungė patirties tame jau turėjęs leidinys „Rytas“. 1932 m. spalio ir lapkričio mėnesiais leidinio puslapiuose pasirodė net 11 anoniminių autoriaus, pasislėpusio už inicialų S. P., straipsnių³⁸¹. Juose nežinomas autorius kritikavo beveik visus Telšių–Kretingos linijos statybos aspektus, pradedant konkurso skelbimo sąlygomis, baigiant darbų priėmimo komisijos kompetencijomis. Neabejotinai daugiausiai dėmesio sulaukė pylimo ties Salanto upelio nuslinkimas, dėl kurio „Ryto“ autorius kaltino tiek nekokybiškai darbus vykdžiusius danus, tiek tokius darbus įgalinusius vyriausiuosius statybų inžinierius – Jokūbą Sližį ir Juozą Jankevičių³⁸².

Susisiekimo ministerija privalėjo atsakyti vien dėl kritikos masto. Jos atsakyme „Lietuvos Aidas“³⁸³ buvo bandoma neigti ir tikslinti „Ryte“ išsakytus teiginius, nevengiant aštresnių replikų ir epitetų. Taigi, kaip ir 1924 m.,

³⁷⁸ J. Jankevičius, „Telšių–Kretingos geležinkelis“, in: *Technika*, 1933, p. 397.

³⁷⁹ Liosas, „Naujo Telšių Kretingos geležinkelio statymo reikalu“, in: *Lietuvos Žinios*, 1930-10-28, Nr. 272 (3471), p. 2 ir Grinkevičius, „Naujo Telšių–Kretingos geležinkelio statymo reikalu“, in: *Lietuvos Žinios*, 1931-01-23, Nr. 18 (3513), p. 4.

³⁸⁰ Ten pat, p. 5.

³⁸¹ Žiūrėti „Rytas“ 1932 m. Nr. 209, 214, 216, 218, 219, 221, 224, 227, 229, 232 ir 240.

³⁸² S. P., „Naują geležinkelio liniją Telšiai–Kretinga atidarant“, in: *Rytas*, 1932-10-05, Nr. 209 (2485), p. 1.

³⁸³ „Telšių–Kretingos geležinkelį atidarant. Trumpa jo pradžios istorija“, in: *Lietuvos Aidas*, 1932-10-17, Nr. 236 (1611), p.

diskusijos viešojoje erdvėje dėl geležinkelių plėtros virto tiesioginių ir implikuojamų kaltinimų virtine, kurią neabejotinai paaštrino „Ryto“ atstovaujamų krikščionių demokratų atsidūrimas politinėje opozicijoje.

Artėjant suplanuotam linijos atidarymui, siekiant užbaigti polemikos pasiutpolkę ir tikintis „autoritetingų išaiškinimų“³⁸⁴, „Lietuvos Aidas“ pakalbino tuometinį Susisiekimo ministrą Vytautą Vileišį. Pastarasis naujų, iki tol Susisiekimo ministerijos neišsakytų paaiškinimų dėl visų statybos darbų nepateikė, tačiau konstatavo, kad „dabar svarstyti „teoretines“ kainas, kaip tai bando kai kas daryti „Ryte“ ir „Lietuvos Žiniuose“, yra visiškai tuščias dalykas, nes teisėtai sudaryta sutartis yra privaloma tiek valstybei, tiek rangovui“, be to, „firma Hajgaard ir Sczhultz“ pirmoji iš užsienio firmų atėjo pas mus dirbti „bona fide“, davė reikalingo kredito ir pasiimtas prievoles normaliai pildė“³⁸⁵. Nors Vileišio „autoritetingas išaiškinimas“ diskusijų „Ryte“ bent kol kas neužbaigė, jo pareiškimas aiškiai nurodė, kad yra, kaip yra, ir kitaip nebus.

Nors „Ryte“ dar kurį laiką buvo publikuojami kritiniai straipsniai, iš viešosios erdvės juos galiausiai išstūmė kiek kitokie – proginiai straipsniai, kuriuose buvo minimas neabejotinai brangiausias iki tol įgyvendinto projekto pabaigimas ir linijos Telšiai–Kretinga atidarymas.

Vokiečių istorikas Felix Konrad Jeschke savo tyrime apie tarpukario Čekoslovakijos geležinkelius ir jų įtaką čekoslovakijos erdvės kūrimui teigė, kad naujosios geležinkelio linijos turėjo tapti tiek fizinėmis, tiek simbolinėmis jungtimis tarp čekų ir slovakiškų naujos valstybės dalių. Akivaizdu, kad pirminiai naujų geležinkelio linijų sumanymai po Klaipėdos krašto prijungimo prie Lietuvos be kita ko turėjo atlikti ir analogišką – integracinę – funkciją. Deja, iš trijų 3-iojo dešimtmečio pradžioje sumanytų linijų įgyvendinta buvo tik viena ir jos kryptis galiausiai nukrypo nuo tiesaus kelio į Klaipėdą iki aplinkkelio per Kretingą.

Verta paminėti, kad Čekoslovakijoje geležinkelių plėtra taip pat nevyko pagal pirminį planą. Tarpukariu ten buvo pastatytos ne visos planuotos geležinkelio linijos, o statomų statybos darbai smarkiai vėlavo. Tačiau visų pabaigtų linijų atidarymai tapo miniatiūrinėmis nacionalinėmis šventėmis, kupinomis čekoslovakizmo reprezentavimo³⁸⁶. Jų metu įvairiems geležinkelio linijų objektams buvo suteikiami Čekoslovakijos herojų vardai,

³⁸⁴ „Dėl priekaištų naujojo geležinkelio statybai. Ką apie tai sako Susisiekimo ministeris inž. Vileišis“, in: *Lietuvos Aidas*, 1932-10-26, Nr. 244 (1619), p. 1.

³⁸⁵ Ten pat.

³⁸⁶ F. K. Jeschke, *Iron Landscapes Nation-Building and the Railways in Czechoslovakia, 1918–1938*, daktaro disertacija London, 2016, p. 98.

taip valstybės erdvę užpildant čekoslovakiska mitologija³⁸⁷. Pačiose iškilmėse dalyvavo aukščiausi valstybės pareigūnai, kurie savo kalbose beveik išimtinai kalbėdavo apie valstybės, taip pat čekų ir slovākų vienybę. Visa tai lydėjo proginiai straipsniai oficioziniuose leidiniuose, kurie, nepaisant pareiškimų apie vienybę ir lygybę, vis tiek turėjo čekiško paternalizmo poteksčių³⁸⁸. Apie naujas linijas nerašyti negalėjo ir opozicinė spauda, reprezentuojanti slovākų separatistų ir vengrų tautinę mažumą. Žinoma, pastaroji savo straipsniuose stengdavosi išvengti atidarymuose dominavusio čekoslovakisko naratyvo, dėmesį telkiant į techninius ir ūkio laimėjimus.

Nėra žinių, kad atidarant Kazlų Rūdos–Šeštokų liniją ar liniją tarp Amalių ir Telšių buvo rengiamos didesnės iškilmės. Telšių–Kretingos linijos atveju iškilmių neorganizuoti nebuvo galima vien dėl to, kad linija buvo brangiausias iki tol Lietuvoje užbaigtas projektas. Ta proga 1932 m. spalio 29 d. Kauno stotyje prie specialaus 10 vagonų traukinio susirinko visas būrys aukštų valstybės veikėjų su prezidentu Antanu Smetona priešakyje. Garbūs svečiai traukiniu nuvyko iki Telšių, kur juos pasitiko Telšių vyskupas Justinas Staugaitis, įvairių organizacijų atstovai ir būrys smalsių miestiečių. Telšiuose buvo pasakytos pirmosios iškilmingos kalbos, po jų vyskupas pašventino naująją geležinkelio liniją ir šventinis traukinys pro simbolinius vartus į ją įvažiavo. Pakeliui į Kretingą traukinys ir juo vykstanti delegacija sustojo visose naujuose stotyse, kur bendravo su vietos gyventojais. Traukinys taip pat ilgesniam laikui sustojo prie Salanto pylimo kaip išskirtinio linijos objekto. Žinoma, negalima atmesti versijos, kad prie pylimo ilgesniam laikui sustota dėl techninės pylimo būklės, apie kurią visą spalio mėnesį rašė anoniminis „Ryto“ autorius. Kad ir kaip būtų, traukinys Kretingą pasiekė tik vakare. Ten atvykusi delegacija priėmė vietos organizacijų parādą. Po to svečiai atvyko į Pranciškonų rūmus, kur vyko iškilminga vakarienė, ir jos metu daugybė žmonių sakė kalbas. Po vakarienės svečiai sugrįžo į stotį, iš kurios apie 23:30 traukinys pajudėjo atgal į Kauną. Iš viso iškilmės kainavo apie 15,5 tūkst. litų³⁸⁹, iš kurių didžiausią dalį sudarė vagono-restorano nuoma.

Gana aptakų iškilmių eigos atpasakojimą lėmė faktas, kad oficiali programa nėra išlikusi. Tačiau įvykis buvo gana plačiai aprašytas periodinėje spaudoje. Nebūtinai tiksliausią, tačiau neabejotinai arčiausią oficialaus

³⁸⁷ Ten pat, p. 99.

³⁸⁸ Ten pat, p. 112.

³⁸⁹ Telšių–Kretingos geležinkelio atidarymo iškilmėms 1932 m. spalio m. 29 d. padarytų išlaidų ataskaita, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 708, l. 173.

naratyvo pasakojimą tiek apie pačią liniją, tiek apie jos atidarymo iškilmes pateikė oficiozas „Lietuvos Aidas“.

Progai paminėti „Lietuvos Aidas“ paskyrė numerio vedinį³⁹⁰. Vedinio pavadinimas atkartoją šūkį, kuris puošė simbolinius vartus, pro kuriuos pirmasis traukinys įvažiavo į naująją liniją, – „Per Žemaitiją į platųjį pasaulį“. Klaipėdos ir Klaipėdos krašto, t. y. vienos iš pagrindinių priežasčių, kodėl iš viso buvo nuspręsta tiesti liniją, nebeliko net pasakojime apie geležinkelį. „Lietuvos Aido“ vedinyje geležinkelių projektų kūrimo metu deklaruotą poreikį pirmiausia – ekonomiškai, vėliau – kultūriškai suartėti su Klaipėdos kraštu pakeitė teiginiai apie civilizacinę geležinkelių misiją ir istorinės neteisybės Žemaitijoje ištaisymą.

Antrasis teiginys racijos turėjo. Taip jau atsitiko, kad XIX–XX a. sandūroje Rusijos imperijos statyti geležinkeliai aplenkė nemažą dalį Žemaitijos. Tačiau pirmasis teiginys, ypač išreikštas labai vaizdžiai („jau dunda ilgakūniai traukiniai, savu ūžimu baidą tą snaudulį ir surūgimą, kuris žemaitį, nenupelnytai, nekaltai kartais žymėjo juoda, žeminančio atsilikėlio, sustingėlio, tamsuolio žyme“³⁹¹); „šimtmečius tūnojęs tarpgiriuose, poetiškose slėniuose, tarpkalviuose – vieną dieną pasijuto turįs plačias ir patogias duris į platųjį pasaulį“³⁹²), kelia abejonių.

Tiesa, toks kalbėjimas buvo gana įprastas. F. K. Jeschke teigimu, iš Prahos perspektyvos skelbiami oficioziniai straipsniai pasižymėjo paternalistiniu požiūriu į Slovakiją, kuris neretai buvo išreikštas labai romantizuota kalba. Pati Slovakija taip pat buvo vaizduojama kaip natūralesnė ir autentiškesnė, tiesiogiai to nepasakant – mažiau civilizuota vieta³⁹³. Čekų požiūris į slovakus gali būti suprantamas, tačiau analogiškas Lietuvos valdžios požiūris į žemaičius kiek glumina. Čekai ir slovakai į nepriklausomybę atėjo iš vienos imperijos, tačiau dviejų labai skirtingų jos dalių, taip pat turėjo labai skirtingas istorines patirtis ir netolygią ekonominę raidą. Vargu, ar iš viso galima išvelgti ryškesnius skirtumus tarp žemaičių ir likusių lietuvių. Tikriausiai net aptariamuoju metu būtų buvę sunku atskirti tipinį žemaitį nuo tipinio lietuvio. O jei jas išvelgti ir bandoma, galima kelti pagrįstą klausimą, ar žemaičių ir lietuvių istorinė raida, nesigilinant į pačią seniausią istoriją, smarkiai skyrėsi?

³⁹⁰ „Per Žemaitiją į platųjį pasaulį“, in: *Lietuvos Aidas*, 1932-10-31, Nr. 248 (1623), p. 1-2.

³⁹¹ Ten pat, p. 1.

³⁹² Ten pat.

³⁹³ F. K. Jeschke, *Iron Landscapes*, p. 111.

Vis dėlto gana aišku, kodėl iš oficialaus naujojo geležinkelio pasakojimo, išskyrus trumpą paminėjimą, kad iškilmėse dalyvavo direktorijos pirmininkas Ottomar Schreiber³⁹⁴, dingo Klaipėda. Telšių–Kretingos geležinkelio linija turėjo simbolizuoti Lietuvos pergales bei pasiekimus, civilizacinę misiją ir išlaikyti aiškią galios vertikalę. Vietoje sunkiai apibrėžiamų žemaičių į pasakojimą inkorporavus Klaipėdą ir Klaipėdos kraštą, galios vertikalė geriausiu atveju galėjo išvirsti į galios horizontą. O apie civilizacinius Lietuvos pasiekimus tikriausiai net nebūtų galima kalbėti, žinant, kad nuo krašto prijungimo prie Lietuvos iki jo sujungimo geležinkeliais patogesniu keliu praėjo beveik 10 metų. Be to, ekonominė krašto pažanga buvo didesnė nei likusios Lietuvos.

Kaip ir Čekoslovakijos atveju, pasak Jeschke, taip ir Lietuvos atveju, opozicinė spauda tokiam naratyvui beveik neoponavo, nes kvestionuoti naujojo geležinkelio ir jo naudos iš esmės negalėjo. Tiesa, tiek „Rytas“, tiek „Lietuvos Žinios“ aprašydami geležinkelio atidarymą iš pasakojimų eliminavo didelę dalį oficialaus patoso, daugiau dėmesio skiriant leidiniui svarbiems motyvams. Pavyzdžiui, „Ryte“ daug daugiau dėmesio skiriama dvasininkams, kurie dalyvavo iškilmėse Telšiuose ir Kretingoje bei jų kalboms. „Ryte“ taip pat minima, kad iškilingos vakarienės metu Kretingoje neįvardintas aukštas valdininkas buvo užsipuolęs spaudą, ypač patį „Rytą“ ir jų anoniminį autorių, kurie kritikavo geležinkelio statybas. Pasak „Ryto“, spaudą kaip papildomą kontrolės mechanizmą ir bendrojo gėrio siekėją tuo metu apgynė ministras pirmininkas Juozas Tūbelis³⁹⁵. Galiausiai, komentuojant V. Vileišio kalbą apie atidaromo geležinkelio istoriją, buvo pabrėžta, kad svarų indėlį į jo atsiradimą įdėjo 3-iojo dešimėčio pirmojoje pusėje veikę Seimai, omenyje aiškiai turint II-ąjį seimą, kuriame daugumą turėjo krikščionys demokratai. Žinoma, „Rytas“ neužsiminė apie minėto Seimo indėlį kritikuojant ir nutraukiant E. Galvanausko bandymus plėtoti Lietuvos geležinkelius daug anksčiau.

Valstiečiai liaudininkai savo indėlio geležinkelio statyme neieškojo, todėl didžioji dalis „Lietuvos Žiniuose“ pasirodžiusio straipsnio buvo skirta techninei naujojo geležinkelio pusei aptarti ir ekonominei reikšmei apsvarstyti³⁹⁶. Tiesa, tiek „Ryte“, tiek „Lietuvos Žiniuose“, įgeliant tautininkų

³⁹⁴ „Per Žemaitiją į platuji pasaulį“, in: *Lietuvos Aidas*, 1932-10-31, Nr. 248 (1623), p. 2.

³⁹⁵ „Telšių–Kretingos geležinkelio atidarymas“, in: *Rytas*, 1932-10-31, Nr. 231 (2507), p. 2.

³⁹⁶ „Per Žemaitiją į platuji pasaulį“, in: *Lietuvos Žinios*, 1932-10-31, Nr. 249 (4041), p. 3.

valdžiai minima, jog patosiškai „Aide“ aprašyti dėkingų vietos gyventojų susibūrimai pakelės stotyse nebuvo tokie jau gausūs. Taip pat tiek „Rytas“, tiek „Lietuvos Žinios“ trumpai aprašė pagrindinę Klaipėdos krašto direktorijos pirmininko O. Schreiber kalbos, pasakytos Kretingoje, mintį – naujasis geležinkelis suartins Klaipėdą ir Lietuva materialine prasme, bet reikia ir kitokio, kultūrinio ir asmeninio suartėjimo.

Turbūt išsamiausiai Klaipėdos krašto veikėjus išskilmėse aprašė Lietuvos vyriausybės remiamas Klaipėdos krašto laikraštis „Lietuvos Keleivis“, kuris geležinkelio atidarymui skyrė net 2 straipsnius. Žinoma, nors ir skirti lietuviškai Klaipėdos krašto auditorijai, jie nebuvo tokie patosiški, kaip straipsnis, publikuotas „Lietuvos Aide“. Pirmajame iš jų minima, kad išskilmėse Kretingoje be direktorijos pirmininko O. Schreiber dalyvavo Klaipėdos karinės srities viršininkas pulkininkas Raimundas Liormanas, Klaipėdos krašto gubernatorius Vytautas Jonas Gylis bei tuometinio ir kelių prieš tai veikusių Seimelių pirmininkas Konrad von Dressler³⁹⁷. Antrajame straipsnyje buvo išsamiai aprašyta A. Smetonos kalba³⁹⁸. Skirtingai nei „Lietuvos Aide“, „Lietuvos keleivyje“ minimos kalbos vietos, kuriose Smetona mini Klaipėdą ir Klaipėdos kraštą. Galiausiai, „Keleivyje“ cituojama ir O. Schreiber kalba, akcentuojant tuos pačius motyvus, kurie buvo akcentuoti „Ryte“ ir „Lietuvos Žiniuose“, – „ant gero mūro, geram gyvenimui keliai yra atviri“³⁹⁹.

Taigi, 4-ojo dešimtmečio pradžioje galiausiai buvo įgyvendintas dar nuo praėjusio dešimtmečio pradžios brandintas planas išplėsti Lietuvos geležinkelių tinklą, taip išsprendžiant opią geležinkelių pelningumo problemą ir sudarant sąlygas Klaipėdos krašto integracijai. Visgi ilgas laiko tarpas nuo projektų kūrimo iki jų įgyvendinimo lėmė, kad pirminės problemos nebebuvo tokios aktualios. Geležinkeliai tuo metu jau gerą penkmetį dirbo pelningai, o Klaipėdos integracija nors neabejotinai vis dar buvo aktuali, tačiau smarkiai vėlavo. Be to, motorinių transporto priemonių plėtra lėmė pokyčius susisiekimo rūšių hierarchijoje. Negalima teigti, kad geležinkeliai nustojo būti reikšmingais, tačiau tolimesnis požiūris į juos, ypač jų plėtrą tapo daug nuosaikesnis.

³⁹⁷ „Telšių Kretingos geležinkelis perduotas susisiekimui“: in: *Lietuvos Keleivis*, 1932-10-30, Nr. 253, p. 1.

³⁹⁸ „Iškilingas atidarymas naujo geležinkelio Telšiai–Kretinga“, in: *Lietuvos Keleivis*, 1932-11-01, Nr. 254, p. 1.

³⁹⁹ Ten pat.

2.1.3. Geležinkelių plėtra 4-ajame dešimtmetyje: pasikeitę prioritetai

Amalių–Telšių–Kretingos linijos atidarymas išsprendė vieną opią Lietuvos geležinkelių problemą – trumpo ir patogaus kelio į Klaipėdą⁴⁰⁰. Tačiau kita ne ką mažiau opi problema – siaurųjų geležinkelių tinklas – vis dar buvo neišspręsta. Kasmetiniai siaurųjų geležinkelių deficitai vis dar buvo nepageidaujami. Problemos sprendimų, ribotos plėtros buvo ieškota dar 3-iojo dešimtmečio pradžioje, sujungiant Šiaulius ir Biržus. Visgi tam nedavus norimų rezultatų ir vyraujant ne visai teigiamam požiūriui į siauruosius geležinkelius, tolimesnių problemos sprendimų galimybių iki pat kito dešimtmečio ieškota nebuvo

4-ojo dešimtmečio pradžioje bene pirmą kartą buvo pradėta galvoti apie Šiaulių–Biržų siaurojo geležinkelio praplatinimą. Minėta linija buvo pastatyta vokiečių karo metais ir kaip didžioji dalis tuo metu statytų siaurųjų geležinkelių buvo 600 mm pločio. Lietuvos geležinkelių planuotojai tuo metu skaičiavo, kad praplatinus liniją iki plačiosios, t. y. 1 435 mm pločio vėžės, vietoj kasmetinio 140 tūkst. litų deficito ji galėtų generuoti apie 500 tūkst. litų pelną⁴⁰¹.

Remiantis skaičiavimais, toks sprendimas būtų išsprendęs pagrindinę siaurųjų geležinkelių problemą – jų nepelningumą. 1931 m. vienintelė Kazlų Rūdos–Pavilkijos siaurojo geležinkelio linija, pastatyta karo metais miško eksploatacijai ir valstybingumo metu naudota tam pačiam tikslui, sugebėjo dirbti pelningai⁴⁰². Taigi, tolimesnė geležinkelių plėtra iki Telšių–Kretingos geležinkelio atidarymo ir ekonominės krizės įsisiūbavimo Lietuvoje buvo planuojama būtent taip – praplatinant siaurųjų geležinkelių linijas iki plačiosios vėžės.

Šiaulių–Biržų linija kaip jungianti nemažus centrus šiame plane buvo prioritetingė. Buvo tikimasi, kad pavyks susitarti su Latvija ir nutiesti geležinkelį nuo Biržų iki Daudzevos, tokiu būdu į liniją pritraukti Šiaurės Rusijos tranzitą⁴⁰³. Tiesa, panašia kryptimi – per Daugpilį, Obelius ir Panevėžį – rusiškas tranzitas jau judėjo per Lietuvą, taip pat tokiu būdu tranzitas būtų nukreiptas nuo Liepojos, kas latviams tikrai neturėjo būti

⁴⁰⁰ Geležinkelių tinklas po Amalių–Telšių–Kretingos linijos atidarymo žr. priedą Nr. 10.

⁴⁰¹ Komerciniai apskaičiavimai persiuvant Šiaulių–Biržų ruožo geležinkelį į platesnes vėžes, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 762, l. 18.

⁴⁰² Sumanymai apie tolimesnį Lietuvos geležinkelių tinklo išvystymą, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 762, l. 26.

⁴⁰³ Ten pat, l. 26 a. p.

priimtina, todėl planuotojų lūkesčiai neatrodo realūs. Kita vertus, praplatinta Šiaulių–Biržų linija taip pat turėjo konkuruoti su motorinėmis transporto priemonėmis, kurios dėl siaurojo geležinkelio ribotumo, ypač – sezoniškumo, klientus galėjo aptarnauti ištisus metus.

Praplatinus Šiaulių–Biržų ruožą, reikėjo platinti linijos atšaką nuo Petrašiūnų į Linkuvą ir atskirą liniją Joniškis–Žeimelis, taip pat nutiesti naują 20 km geležinkelio atkarpą, kuri sujungtų Linkuvą ir Žeimelį. Be to, siekiant sudaryti gana tankų plačių geležinkelių tinklą, skirtą aptarnauti Šiaurės rytų Lietuvą, reikėjo nutiesti 35 km liniją tarp Panevėžio ir Pasvalio, tokio paties ilgio liniją tarp Biržų ir Suvainiškio, o 600 mm siaurojo geležinkelio liniją Suvainiškis–Skapiškis praplatinti iki plačiosios vėžės⁴⁰⁴.

Pagal darbų prioritetą ir eiliškumą buvo tikimasi, kad sutvarkius Šiaurės rytų Lietuvos geležinkelius, reikės tiesti visiškai naują, iki tol neplanuotą Jonavos–Zarasų–Daugpilio liniją⁴⁰⁵. Šios linijos atveju net nebuvo planuojama išplatinti siaurojo geležinkelio linijos tarp Jonavos ir Ukmergės. Linija kaip nepelninga, nepatogi ir net pavojinga turėjo būti visiškai išardyta. Kelias iki Daugpilio šiuo atveju buvo privalomas, nes Jonavos–Zarasų linija turėjo tapti patogesne alternatyva senajai Sankt Peterburgo–Varšuvos magistralei,ėjusiai per Vilnių rusiškam tranzitui. Geležinkelių plėtros planuotojams tuo metu buvo priimtinas ir faktas, kad numatyta linija turėjo eiti išilgai vieno iš pagrindinių Lietuvos plentų, nes motorinių transporto priemonių ir geležinkelių konkurencija vis dar buvo priimtina.

Tolimesnė geležinkelių plėtra, pasak planuotojų, priklausė nuo demarkacinės linijos atidarymo, veikiau jos dingimo ir tranzito iš Rytų atsiradimo. Aplinkybėms susiklosčius labai palankiai, buvo tikimasi nutiesti jau nuo 3-ojo dešimtmečio pradžios planuotas Kėdainių–Lyduvėnų–Klaipėdos ir Kazlų Rūdos–Šakių–Raseinių–Šilaukio linijas bei naują liniją Alytus–Artilerija⁴⁰⁶.

Apibendrinant galima teigti, kad 4-ojo dešimtmečio pradžioje planuota geležinkelių plėtra numatė apie 800 km naujų geležinkelio linijų, kurių statybų kainą galėjo siekti 336,5 mln. litų. Planuotojų manymu, statybas vykdant pagal prioritetus ir politines sąlygas, planas galėjo būti įgyvendintas per 25 metus. Remiantis šiuo planu Lietuvoje turėjo likti tik dvi siaurojo geležinkelio linijos – pelningai veikianti 600 mm pločio Kazlų Rūdos–Pavilkijos linija ir vienintelė Lietuvoje, dar Rusijos imperijos laikais statyta

⁴⁰⁴ Ten pat, l. 27.

⁴⁰⁵ Ten pat, l. 27 a. p.

⁴⁰⁶ Ten pat, l. 29.

750 mm pločio Panevėžio–Saldutiškio geležinkelio linija⁴⁰⁷. Akivaizdu, kad dėl siaurojo geležinkelio likimo būta ir kitokių nuomonių, nes plane užsimenama, kad 600 mm pločio linijų išplėtimas iki 750 mm taip pat būtų naudingas, tačiau tik laikinas sprendimas, nes galų gale dėl techninių problemų, tokių kaip vagonų perkrovimas ir pan., linijas vis tiek galiausiai teks išplėsti iki plačiosios vėžės⁴⁰⁸.

Alternatyvios nuomonės egzistavimą liudiją ir tai, kad reaguodami į pasirodžiusias žinias apie plačiojo geležinkelio sumanymą, Biržų apskrities gyventojai kreipėsi į valstybės prezidentą⁴⁰⁹. Kreipime buvo teigiama, kad geležinkelis Šiauliai–Biržai visiškai išpildo vietos gyventojų poreikius būdamas toks, koks yra, t. y. 600 mm, pločio ir kad juos toliau sėkmingai pildys, jei bus praplėstas iki 750 mm. Pasak vietos gyventojų atstovų, geležinkelio plėtimas iki plačiosios vėžės būtų perteklinis ir didelę pinigų sumą būtų tikslingiau išnaudoti kitaip, pavyzdžiui, baigiant vokiečių karo metais pradėtą plėtros projektą ir sujungiant Žeimelį per Vaškus ir Pasvalį Panevėžio link. Žinoma, Vaškų valsčiaus atstovų prašymas geležinkelį tiesti per jų miestelį buvo tendencingas, tačiau noras išlaikyti būtent siaurąjį geležinkelį – gana iškalbus.

⁴⁰⁷ Ten pat.

⁴⁰⁸ Ten pat, l. 27.

⁴⁰⁹ Biržų apskrities Vaškų vlsč. Tarybos įgaliotinių: Meiliūno Zenono ir Liepos Juozo prašymas Jo ekselencijai ponui valstybės prezidentui, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 762, l. 49 a. p.

Panašią poziciją atstovavo ir Susisiekimo ministerijos inžinierius Kęstutis Bulota⁴¹⁰, kuris įsiterpė į polemiką tarp anoniminio autoriaus⁴¹¹ ir agronomo Petro Variakojo⁴¹² „Lietuvos Aide“. Anoniminio autoriaus nuomone, Šiaurės rytų Lietuvoje derėtų plėtoti siaurąjį 750 mm vėžės pločio geležinkelį. P. Variakojis turėjo priešingą nuomonę: jo manymu, planuojamas plačiųjų geležinkelių tinklas net tuo atveju, jei tranzito nepagyvins, yra priimtinausias.

K. Bulota pirmiausiai nesutiko su P. Variakojo teiginiais, kad siaurieji geležinkeliai buvo atgyvenusi transporto rūšis. Pasak Bulotos, tiek išsivysčiusios Vakarų šalys, tiek artimiausios Lietuvos kaimynės turėjo pakankamai išplėtotus 750 mm geležinkelių tinklus, juos plėtė ir net negalvojo apie jų išplatinimą iki plačiosios vėžės⁴¹³. Be to, Lietuvos siaurieji geležinkeliai netgi tokie, kokie buvo aptariamuoju laiku, atliko pagrindinę savo kaip privažiuojamųjų kelių prie plačiųjų geležinkelių funkciją. Pasak Bulotos, pervežimai jais nuolatos kilo panašiomis proporcijomis kaip ir plačiuosiuose geležinkeliuose. Vienintelė priežastis, kodėl pelningai dirbo platieji geležinkeliai, buvo tranzitas, tačiau Šiaulių–Biržų linijos praplatinimas iki plačiosios vėžės ir pratęsimas link Latvijos savaime nereiškė, kad tranzito kiekiai padidės. Veikiau priešingai, nes iki tol tranzitui naudotas Obelių–Panevėžio–Radviliškio ruožas buvo trumpesnis ir

⁴¹⁰ Kęstutis Bulota (1896–1941) – Lietuvos inžinierius, sporto darbuotojas ir populiariojas. 1917 m. baigė gimnaziją Taline, pradėjo mokytis Sankt Peterburgo Susisiekimo kelių inžinierių institute. Jos nebaigė, nes buvo pašauktas į kariuomenę, kurioje paskirtas mokytis į Michailovo artilerijos mokyklą. Mokyklos nebaigė, nes po Spalio revoliucijos ji buvo likviduota. Kelis metus ieškojo galimybių, kur baigti mokslus, dirbo Jūrų ministerijos Strosvir hidroelektrinės tyrinėtojų grupėje. 1921 m. buvo pakviestas į Lietuvos–Sovietų Rusijos taikos derybų lietuvių komisiją. Tų pačių metų rudenį grįžo į Lietuvą ir iškarto išvyko į Berlyno aukštąją technikos mokyklą. Studijavo nereguliariai, dažnai grįždavo į Lietuvą, 1922 m. įgijo statybų inžinieriaus patirties dirbamas medinių Kauno Aleksoto ir Viljampolės tiltų statybose. Dalyvavo Klaipėdos krašto sukilime, vadovavo sukilėlių būriui. Studijas Berlyne baigė 1930 m., įgijo statybų inžinieriaus kvalifikaciją. 1930–1934 m. – Siaurųjų geležinkelių direkcijos referentas, 1935–1940 m. – Kelio ir statybos direkcijos direktorius. Aktyviai dalyvavo įvairių sporto šakų organizacijų veikloje. 1941 m. birželio 14 d. suimtas ir ištremtas į Sosnos lagerį. Sovietų nušautas bandymo pabėgti metu. *Kelininkai, susiję su Lietuva: XVIII–XX amžius*, sudarytojas Linas Vidurgis, Vilnius: BKM leidykla, 2016, p. 123–125.

⁴¹¹ Dipl. Inž. A., „Šiaulių–Biržų geležinkelio reikalu“, in: *Lietuvos Aidas*, 1931-09-09, Nr. 202 (1280), p. 4.

⁴¹² Agr. P. Variakojis, „Šiauliai–Biržai geležinkelio reikalu“, in: *Lietuvos Aidas*, 1931-10-22, Nr. 240 (1318), p. 7.

⁴¹³ K. Bulota, „Šiauliai–Biržai geležinkelio reikalu“, in: *Lietuvos Aidas*, 1931-12-17, Nr. 287 (1365), p. 9.

patogesnis nei numatomas. Pasak K. Bulotos, planuojami sujungti miestai nebuvo rimtesnės pramonės centrai, todėl nebuvo ir prasmės tikėtis, kad platusis geležinkelis veiks pelningai aptarnaudamas žemės ūkio poreikius. Kaip pavyzdį jis pateikė Kazlų Rūdos–Alytaus geležinkelio liniją, kuri ėjo per pačias derlingiausias Lietuvos teritorijas. Nepaisant to, pasak Bulotos, ši plačiųjų geležinkelių linija dirbo net su didesniu deficitu nei bet kuri atskira siaurųjų geležinkelių linija⁴¹⁴. 25 mln. litų, kiek kainuotų Šiaulių–Biržų linijos išplatinimas ir pratęsimas, jei tokių pinigų Lietuvos iždas iš viso turėtų, Bulota siūlė panaudoti teritorijose, kuriose geležinkelių apskritai nebuvo, pvz., Raseiniuose. Arba už tokią pačią sumą, turint omenyje, kad darbai atsietų iki trijų kartų pigiau, plėtoti 750 mm siaurųjų geležinkelių tinklą. Tokiu atveju reikėtų praplatinti Šiaurės Lietuvoje jau egzistuojančias siaurųjų geležinkelių linijas ir jas sujungti į bendrą tinklą, nutiesiant naujas Žeimelio–Pasvalio, Pasvalio–Panevėžio, Biržų–Panemunio, Skapiškio–Anykščių ir Anykščių–Ukmergės linijas. Tokiu būdu būtų įgyvendinti Šiaurės Lietuvos gyventojų poreikiai, pernelyg neapsunkinant šalies biudžeto.

Visgi kiti Susisiekimo ministerijos inžinieriai buvo kitokios nuomonės. Jonas Sabaliauskas paruošė atsakymą K. Bulotai, kuriame pasisakė už plačiųjų geležinkelių plėtrą⁴¹⁵. Pagrindinis Sabaliausko argumentas už platųjį geležinkelį buvo faktas, kad eksploatacinės plačiųjų geležinkelių išlaidos bent jau 1930 m. buvo mažiausiai tris kartus mažesnės už bet kurios siaurojo geležinkelio linijos eksploatacines išlaidas⁴¹⁶. Be to, statant Šiaulių–Biržų platųjį geležinkelį buvo galima sutaupyti nemažai pinigų panaudojant bėgius iš Obelių–Radviliškio linijos, kaip buvo daroma statant Kazlų Rūdos–Šeštokų liniją. Žinoma, Obelių–Radviliškio linijoje nebuvo antrojo kelio, nuo kurio bėgius buvo galima nuimti, tačiau, pasak Sabaliausko, šioje linijoje ir taip reikės keisti bėgius į sunkesnio tipo dėl intensyvaus tranzitinių krovinių eismo. Paskutinis Sabaliausko argumentas buvo patikinimas, kad apie tranzitą nei Šiaulių–Biržų, nei Obelių–Radviliškio linijų atvejais kalbėti apskritai nereikėjo, nes atgavus Vilniaus kraštą tranzitas bus kreipiamas per Vilnių gilyn į Lietuvą.

Apie tranzitą 1932 m. tikrai buvo nustota galvoti ne dėl džiugių priežasčių, o dėl jo apimčių sumažėjimo iki minimumo. Dingusios pajamos už tokius pervežimus ir galiausiai Lietuvą pasiekusi pasaulinė ekonomikos

⁴¹⁴ K. Bulota, „Šiauliai–Biržai geležinkelio reikalu. Tęsinys“, in: *Lietuvos Aidas*, 1932-12-19, Nr. 289 (1367), p. 6.

⁴¹⁵ J. Sabaliauskas, „Šiaulių–Biržų geležinkelio reikalu“, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 762, l. 41–47.

⁴¹⁶ Ten pat, l. 47.

krizė lėmė tai, kad įgyvendinti tolimesnės plataus masto geležinkelių plėtros tiesiog nebuvo galimybių. Situacija pasikeitė tik ekonominei krizei besibaigiant, kai socialinis, ekonominis ir politinis Lietuvos gyvenimas nusistovėjo naujose vėžėse⁴¹⁷. Susisiekimo politikos atveju šiuo metu kito požiūris į susisiekimo rūšių hierarchiją. Dėl to siaurųjų geležinkelių atveju buvo priimti keli svarbūs ir racionalūs sprendimai.

1929 m., neatlaikęs autobusų konkurencijos, Kauno mieste buvo iškilmingai uždarytas arklinis tramvajus – „konkė“. Kaip buvo minėta, 1935 m. analogiškas likimas, tik be didelių iškilmių ištiko Siaurųjų geležinkelių direkcijos valdomą Kauno siaurąjį geležinkelį – „kukuška“. Tais pačiais 1935 m. Šiaulių–Biržų geležinkelio ruožas buvo praplatintas nuo 600 mm iki 750 mm⁴¹⁸, taip sudarant prielaidas Šiaurės rytų Lietuvoje plėsti būtent siaurojo, o ne plačiojo geležinkelio tinklą.

Ir tokia plėtra buvo pradėta gana greitai. Jau 1937 m. buvo pradėtos Panevėžio–Joniškėlio siaurojo geležinkelio linijos statybos, siekiant sujungti dvi pagrindines ir didžiausias siaurojo geležinkelio linijas Lietuvoje. Projektuojant šią liniją buvo diskutuojama dėl jos galutinio taško, vietoj Joniškėlio geležinkelį kreipiant į didesnius centrus – Pasvalį arba Biržus. Joniškėlis šiuo atveju „laimėjo“, nes analogišku metu vyko ir sausumos kelių plėtra. Skirtingai nei ankstesnių geležinkelių plėtros projektų metu, šiuo atveju buvo nusileista plentų interesams, taip parodant, kad visų kelių plėtra vyko planingai ir apgalvotai, nesudarant bereikalingos konkurencijos.

Panevėžio–Joniškėlio linijos statybos vyko gana sparčiai ir jau 1938 m. gruodžio 3 d. 38 km ilgio ir kiek daugiau nei 3 mln. litų kainavusi siaurojo geležinkelio linija buvo atidaryta eksploatacijai⁴¹⁹. Panašu, kad siaurojo geležinkelio tinklo plėtra turėjo būti vykdoma laikantis 4-ojo dešimtmečio plano gairių, tik numatytas plačiojo geležinkelio linijas pakeičiant 750 mm siauro geležinkelio linijomis, kaip kad norėjo K. Bulota. Tuo metu taip pat buvo aktyviai ieškoma biudžeto galimybių į Šiaulių–Biržų ruožą įjungti Joniškio–Žeimelio geležinkelio atkarpą. Be to, Siaurųjų geležinkelių direkcija, sudarinėdama savo 5-mečio ir 10-mečio planus, labai išsamiai nagrinėjo, kokia trasa būtų tinkamiausia Kauno–Zarasų siaurajam geležinkeliui⁴²⁰.

⁴¹⁷ Z. Butkus, N. Černiauskas, „Krizė keičia Lietuvą: 1931–1935 metų pokyčiai visuomenėje ir valstybėje“, in: *Lietuvos istorijos studijos*, Vilnius, 2015, T. 36, p. 69–87.

⁴¹⁸ *Susisiekimo ministerijos 1937 metų metraštis, 1918–1938*, p. 57.

⁴¹⁹ J. Staškevičius, „Atidarytas Panevėžio–Joniškėlio geležinkelis“, in: *Geležinkelininkas*, 1938, Nr. 23–24, p. 376–377.

⁴²⁰ Siaurųjų geležinkelių tinklo plėtros reikalu, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 1029, l. 13.

Apibendrinant 4-ojo dešimtmečio antros pusės Lietuvos geležinkelių plėtros sumanymus, akivaizdus vienas dalykas – platieji geležinkeliai juose tiesiog nefigūravo. Kodėl taip atsitiko, tikriausiai geriausiai apibendrina Siaurųjų geležinkelių direkcijos važiuotės rinkliavų skyriaus viršininkas, ekonomistas A. Lukoševičius siaurųjų geležinkelių direkcijos plėtros sumanyje. Jo teigimu, „krašto transporto pobūdį ir rūšį lemia krašto dydis, geopolitinė padėtis, žemės reljefas ir turtai“⁴²¹. Platieji geležinkeliai buvo naudingi tik tiek, kiek kraštas galėjo duoti jiems darbo prisivilioti tranzitinių krovinių. 4-ojo dešimtmečio pabaigoje, prieš santykių užmezgimą su Lenkija, buvo pakankamai akivaizdu, kad dėl Lietuvos dydžio, jos žemės turto trūkumo ir tuometinio žmonių ekonominio potencialo nei didesnio kiekio vietinių, nei tranzitinių pervežimų platiesiems geležinkeliams kraštas suteikti negalėjo. Lukoševičiaus teigimu, plačiųjų geležinkelių potencialas Lietuvoje pasiekė savo ribą. Tačiau Lietuvos poreikiai ir interesai ribos nepasiekė ir jų tenkinimui Lukoševičius siūlė plėsti būtent 750 mm pločio geležinkelių tinklą.

Gana akivaizdu, kad Siaurųjų geležinkelių direkcijos tarnautojas A. Lukoševičius siaurųjų geležinkelių plėtrą grindė gana tendencingai. Tačiau net šiuo atveju jis siūlė nuosaikumą. Lygindamas Lietuvos geležinkelių tankumą su Danijos ir Vengrijos geležinkelių tankumu, Lukoševičius teigė, kad norint pasiekti Danijos geležinkelių tankumą Lietuvai reikėtų 1 500 km naujų geležinkelio linijų ir kad tokio tankumo pasiekimas „Lietuvai būtų maksimumas, kuris būtų reikalingas Lietuvos ūkiui į aukščiausią laipsnį pakelti“⁴²². Visgi Lietuvai, atsižvelgiant į šalies gamybos ir vartojimo plėtros potencialą, aptariamuoju laiku svarbus turėjo būti ne maksimumas, o minimumas⁴²³. Tam reikalui pasiekti Lukoševičius siūlė jau minėtą ir išsamiai svarstomą Kauno–Zarasų liniją bei be galo į jau tradiciškai nuo 3-iojo dešimtmečio pradžios aptarinėjamas linijas panašias Klaipėdos–Varnių–Šiaulių bei Ukmergės–Kėdainių–Raseinių–Varnių linijas.

Siaurųjų geležinkelių direkcijos planą kaip ir kitų Susisiekimo ministerijos valdybų planus sutrikdė nuo 1938 m. prasidėję neramumai tiek Lietuvoje, tiek Europoje. Verta paminėti, kad 4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje įtvirtintas įsitikinimas, kad plačiųjų geležinkelių Lietuvai neberekėjo, dėl geopolitinių įvykių taip pat buvo peržiūrėtas.

Galiausiai užmezgus diplomatinis santykius su Lenkija, Kazlų Rūdos–Šakių–Jurbarko plačiojo geležinkelio linija vėl įgavo prasmę kaip potencialus tranzito kelias. Dėl to buvo pradėta aktyviai galvoti apie jos

⁴²¹ Ten pat, l. 5.

⁴²² Ten pat, l. 6–7.

⁴²³ Ten pat, l. 7.

pastatymą⁴²⁴. Įdomu tai, kad sumanymų ją tiesti neatsisakyta net praradus Klaipėdos kraštą. Tiesa, prie linijos statybos darbų galiausiai buvo prieita tik 1940 m. vasarą, jau po Lietuvos okupacijos⁴²⁵. Po diplomatinių santykių užmezgimo su Lenkija, siekiant atkurti susisiekimą geležinkeliais, iš abiejų demarkacinės linijos pusių buvo atstatyti nuardyti bėgiai tarp Kaišiadorių ir Lentvario. Todėl 1939 m. Lietuvai atgavus Vilniaus kraštą, įtraukti Vilnių į Lietuvos geležinkelių sistemą didelių pastangų, kokių 1923 m. prisijungus Klaipėdos kraštą Lietuvai pritrūko, neprireikė. Tiesa, susisiekimui tarp laikinosios ir atgautosios sostinės pagerinti buvo tiesiamas antrasis kelias tarp Kauno ir Vilniaus bei keičiami silpni ir nusidėvėję bėgiai iki tol mažai eksploatuojamoje Jonavos apskrityje esančioje Kaišiadorių–Gaižiūnų geležinkelio linijoje⁴²⁶.

Vienareikšmiškai įvertinti visą valstybingumo laikotarpį Lietuvoje vykdytą geležinkelių plėtrą gana sunku. Viena vertus, buvo įgyvendinta tik maža dalis 3-iojo dešimtmečio pradžioje sukurtų maksimalistinių geležinkelių plėtros planų, įvykdant tik patį paprasčiausią Kauno ir Klaipėdos sujungimą plačiojo geležinkelio linija. Kita vertus, problemos kurias maksimalistine plėtra buvo tikimasi spręsti 3-iojo dešimtmečio pradžioje, 4-ajame dešimtmetyje nebuvo tokios aktualios arba buvo išspręstos kitokiais būdais. Viena vertus, pasibaigus ekonominei krizei buvo apsisota prie planingos siaurųjų geležinkelių plėtros, siekiant atliepti vietinius poreikius ir lūkesčius. Kita vertus, prasidėjus vidiniams neramumams Lietuvoje bei tarptautiniams neramumas Europoje, grįžta prie plėtros planavimo *ad hoc*. Taigi, vertinimo svarstyklės veikia linksta į nesėkmės pusę. Visgi geležinkeliai buvo tik viena sausumos susisiekimo dalis. Valstybingumo metu susisiekimo rūšių hierarchija keitėsi būtent motorinių transporto priemonių naudai, o augant tokių transporto priemonių reikšmei, keitėsi ir sausumos kelių plėtros reikšmė.

2.2. Sausumos kelių plėtra

Sausumo kelių administracija Lietuvoje buvo padalinta tarp dviejų institucijų – Susisiekimo ir Vidaus reikalų ministerijų. Dėl to plentų, kuriuos administravo Susisiekimo ministerija, ir vieškelį, kuriuos administravo Vidaus reikalų ministerija, plėtra ir priežiūra ne visada buvo tolygi. Be to, kaip

⁴²⁴ *Susisiekimo ministerijos 1937 metų metraštis, 1918–1938*, p. 15.

⁴²⁵ Žinios apie Susisiekimo ministerijos darbus, atliktus ir vykdomus nuo 1940 m. birželio mėn. 15 d., in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 1129, l. 1.

⁴²⁶ [Geležinkelių srityje po Vilniaus atgavimo vykdomi darbai], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 1129, l. 17.

ir siaurųjų geležinkelių atveju, beveik visą trečiąją dešimtmetį didesnio dėmesio sausumos keliai nesulaukė dėl menkos Lietuvos motorizacijos ir tuo metu vis dar gajaus požiūrio, kad motorinės transporto priemonės buvo bereikalingos konkurentės valstybiniams geležinkeliams. Vis dėlto motorinės transporto priemonės nebuvo pagrindinės sausumos kelių naudotojos, o viešojoje erdvėje vis dažniau ėmė rodytis kritika dėl labai blogos kelių būklės, todėl kažką daryti galiausiai reikėjo.

Susisiekimo ministerija tvarkyti plentus didesniu mastu pradėjo tik 1923 m. Tiesa, tik tada ji baigė perimti plentus po to, kai Krašto apsaugos ministerija jai perdavė 92,6 km fortų kelių administravimą⁴²⁷. Nuo tada, kasmet maždaug 1 200 km plentų palaikymui buvo skiriama tarp 3,5 ir 4 mln. litų suma⁴²⁸. Kaip antai, Klaipėdos krašte, kuriame buvo apie 500 km krašto direkcijos administruojamų plentų, tuo pačiu metu jų išlaikymui buvo skiriama apie 1,4 mln. litų⁴²⁹. Turint omenyje, kad Lietuvos plentai buvo paprastos, jau šimtą metų naudotos makadamo konstrukcijos, t. y. ant smėlio sluoksnio supilta akmens skalda, sutvirtinta vandeniu ir plentvoliu, gana akivaizdu, kad skiriamos lėšos buvo gana kuklios. Žinoma, Lietuvos plentams, kaip ir geležinkeliams, ne į naudą buvo ir karo laikotarpis, kurio metu jų priežiūra, jei to nereikalavo kariniai vokiečių interesai, nebuvo rūpinamasi. Taip pat po karo gyvenimui grįžtant į normalias vėžes ir natūraliai augant judėjimo intensyvumui, įprastinis makadamo dangos naudojimo be kapitalinio remonto laikas sutrumpėjo nuo 10 iki 3–4 metų⁴³⁰.

Vis dėlto tokios sumos buvo pakankamos esamų plentų palaikymui⁴³¹, apsiribojant keliais pagrindiniais plentų remonto darbais. Vienas iš dažniausiai naudotų einamojo remonto darbų buvo profilio taisymas. Jis buvo vykdomas tokiais atvejais, kai plento žievės sluoksnis nebuvo pažeistas ir tik šiek tiek nusidėvėjęs, tačiau jame egzistavo gilios provėžos. Tokiu atveju ant esamos dangos buvo pilama ir sutvirtinama nauja akmens skalda. 1923–1927 metais Lietuvoje buvo ištaisyti 126,39 km plentų profilių⁴³².

⁴²⁷ Susisiekimo ministerijos 1924–1925 metų darbų trumpa apžvalga, in: LCVA, f. 923, ap. 1, b. 500, l. 191.

⁴²⁸ M. M., „Lietuvos plentai“ 1918–1928 m., in: *Lietuvos ūkis*, 1928, Nr. 12, p. 416.

⁴²⁹ Ten pat.

⁴³⁰ J. Gabrys, „Lietuvos plentai 1918–1928 metų laikotarpy“, in: *Sąsiekas*, 1928, Nr. 9, p. 14.

⁴³¹ Susisiekimo ministerijos 1924–1925 metų darbų trumpa apžvalga, in: LCVA, f. 923, ap. 1, b. 500, l. 191 a. p.

⁴³² J. Gabrys, „Lietuvos plentai 1918–1928 metų laikotarpy“, in: *Sąsiekas*, Kaunas, 1928, Nr. 9, p. 15.

Tuo pačiu metu kiek dažniau buvo naudotas ištįsių bėrimų metodas. Jis buvo naudojamas, kai akmens skaldos žievės sluoksnis buvo smarkiai suplonėjęs, tačiau neturėjo jokių pažeidimų, dėl kurių galėjo būti užterštas po akmens skalda esantis kelio nusausinimui skirtas smėlio sluoksnis⁴³³. Tokiais atvejais ant senos žievės buvo pilamas ir tvirtinamas didesnis kiekis naujos akmens skaldos nei profilio taisymo metu. 1923–1927 m. ištįsi bėrimai buvo padaryti 163,81 km Lietuvos plentų⁴³⁴. Ištįsus bėrimus naudoti dažniau nei profilio taisymą teko dėl jau minėto Lietuvos plentų apleidimo karo metais.

Tais atvejais, kai plento žievė buvo labai susidėvėjusi, joje atsirado įtrūkimų arba dėl kitų priežasčių buvo užterštas apatinis smėlio sluoksnis, dėl kurio ant plento laikėsi vanduo, buvo vykdomi rekonstrukcijos darbai. Tokių darbų metu probleminėje vietoje buvo nuimama visa kelio danga, t. y. ir akmens skaldos, ir smėlio sluoksniai, daromas naujas plento lovys, supilamas naujas smėlis, nauja ir persijota buvusi akmens skalda, viskas kietinama plentvoliu ir apiberiama žvyru. Vykdamas plento žievės rekonstrukciją dažniausiai buvo tvarkomas ir kelio drenažas bei grioviai⁴³⁵. Kadangi plento rekonstrukcija buvo brangi, jos imtasi tik išimtiniais atvejais. 1923–1927 metais buvo rekonstruota tik 47,44 km plentų⁴³⁶.

1922–1927 m. laikotarpiu vienokiu ar kitokiu būdu buvo suremontuoti 337,64 km iš 1 200 km Lietuvoje esančių plentų, neskaitant Klaipėdos krašto⁴³⁷. Iš pirmo žvilgsnio viskas atrodo neblogai, tačiau reikia prisiminti, kad plentų tvarkymas buvo nuolatinis procesas ir yra tikimybė, kad tarp minėtų suremontuotų plento kilometrų galėjo būti pasikartojančių, intensyviu judėjimu pasižyminčių plento ruožų. Todėl Susisiekimo ministerija ieškojo būdų, kaip darbus palengvinti ir atpiginti. Dėl to 1924 m. ministerijos sušaukta tarpžinybinė komisija nusprendė, kad keliuose, kuriuose iki 1924 m. buvo 4,5–5,5 m. pločio akmens skaldos danga, bus prižiūrima tik 3,75–4,5 m. pločio dangos dalis⁴³⁸. Siekiant, kad nesuprastėtų judėjimo ir prasilenkimo sąlygos, nuo tų pačių metų buvo žvyruojami platesni vasarkeliai, t. y. prižiūrimi ir tvarkomi žvyro keliai šalia plentų. Taigi, nors kelias faktiškai nesusiaurėjo, buvo tikimasi sutaupyti keliams reikalingų medžiagų sąskaita.

Tačiau 3-iojo dešimtmečio pirmoji pusė ir vidurys nebuvo vien stagnacijos metas. Panašiu metu buvo pradėta eksperimentuoti su

⁴³³ Ten pat, p. 14.

⁴³⁴ Ten pat, p. 15.

⁴³⁵ Ten pat, p. 14.

⁴³⁶ Ten pat, p. 15.

⁴³⁷ LSM 1927–1928, p. 283.

⁴³⁸ Susisiekimo ministerijos 1924–1925 metų darbų trumpa apžvalga, in: LCVA, f. 923, ap. 1, b. 500, l. 191 a. p.

modernesnėmis kelio konstrukcijomis ir dangomis – įvairias akmens skaldos surišėjais, tokiais kaip akmens anglies smala, bitumas, asfaltas⁴³⁹. 1925 m. buvo nutiesta ir pirmoji plento šaka Lietuvoje – Palanga–Besočiai⁴⁴⁰. Nors nėra aišku, kur tuo metu radosi Besočiai, galimai plentu Palanga buvo prijungta prie Klaipėdos krašto plentų tinklo. Panašu, kad tais pačiais metais, Susisiekimo ministerijoje buvo paruoštas ir pirmasis Lietuvos plentų plėtros projektas, kuriame buvo numatyta per ateinančius 10–20 metų nutiesti 1 260 km naujų plentų, kasmet tam išleidžiant nuo 5 iki 12 milijonų litų⁴⁴¹. Projekto turinys nėra aiškus ir panašu, kad projektas už Susisiekimo ministerijos ribų svarstomas nebuvo, tačiau vien jo egzistavimo faktas yra gera indikacija, kad Susisiekimo ministerija stagnuoti neplanavo.

Vienareikšmiškai vertinti ankstyvąją veiklą plentų srityje yra gana keblu. Nepaisant nuolatinio lėšų naujiems darbams trūkumo ir gana nedidelio darbų masto, progresas buvo akivaizdus. Kur kas aiškesnė situacija buvo su Vidaus reikalų ministerijos žinioje paliktais vieškeliiais, kuriuose visą pirmąją 3-iojo dešimtmečio pusę mažai kas buvo daroma.

Neveiksmumą lėmė kelios priežastys: pačių viešelių administracinė priklausomybė, dažnai keičiamos kelių tvarkymo taisyklės bei natūralinių prievolių skyrimo ribos. Iki karo vieškeliiais buvo laikomi visi bendrojo naudojimo keliai, kurie buvo tvarkomi natūralinių prievolių būdu⁴⁴². 1919 m. buvo paskelbtas įstatymas⁴⁴³, pagal kurį Susisiekimo ministerija perėmė svarbesniųjų viešelių priežiūrą. Tuo metu tai atrodė kaip racionalus sprendimas, nes buvo akivaizdu, kad dar tik besikuriančios savivaldybės nesugebės prižiūrėti kelių, kurie galėjo būti gyvybiškai svarbūs nepriklausomybės kovų metu. Visgi labai greitai pasidarė aišku, kad pati Susisiekimo ministerija neturėjo finansinių galimybių prižiūrėti plentų ir bent jau svarbiausių viešelių⁴⁴⁴.

Viešelių klausimas buvo svarstomas 1920 m. kovo mėnesį vykusiame pirmajame naujai išrinktų savivaldybių atstovų suvažiavime⁴⁴⁵. Jo

⁴³⁹ J. Gabrys, „Lietuvos plentai 1918–1928 metų laikotarpy“, in: *Sąsiekas*, 1928, Nr. 9, p. 14.

⁴⁴⁰ Ten pat, p. 15.

⁴⁴¹ Susisiekimo ministerijos 1924–1925 metų darbų trumpa apžvalga, in: LCVA, f. 923, ap. 1, b. 500, l. 192 a. p.

⁴⁴² „Vieškeliams ir paprastiems keliams taisyti ir laikyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1921 Nr. 75, p. 4.

⁴⁴³ „Laikinas įstatymas apie svarbesnius vieškelius ir gruntinius kelius“, in: *Vyriausybės žinios*, 1919, Nr. 13, p. 3.

⁴⁴⁴ St. Bartkus, „Susisiekimo tvarkymo sunkenybės“, in: *Savivaldybė*, 1923, Nr. 1, p. 6.

⁴⁴⁵ J. N., „Dėl kelių tvarkymo centralizacijos“, in: *Savivaldybė*, 1932, Nr. 2, p. 3.

metu buvo nuspręsta, kad savivaldybės vykdys vieškelį tvarkymą tokiu pat būdu, koku jis buvo vykdomas iki karo. Atsižvelgiant į savivaldybių pageidavimus, 1921 m. buvo paskelbtas „Bendro naudojimos kelių ir tiltų įstatymas“⁴⁴⁶. Remiantis juo, Susisiekimo ministerijos žinioje liko tik plentai, o savivaldybių – vieškeliai ir paprasti keliai. Įstatymą greitu metu papildė taisyklės⁴⁴⁷, kuriose buvo nustatyta savivaldybės žinioje likusių kelių taisymo ir priežiūros tvarka. Taisyklėse pakartotas ikikarinio laikotarpio vieškelį ir paprastų kelių apibrėžimas, nustatytos priverstinio darbo rūšys, normos ir išimties. Pagal kelių svarbą ir jų geografinę padėtį priežiūros darbai buvo padalinti apskričių ir valsčių valdomiesiems organams.

Po pirmojo rimto kelių apskaitymo, įvykdyto 1923 m., paaiškėjo, kad savivaldybių žinioje buvo 9 672 km vieškelį bei 19 056 km paprastų kelių⁴⁴⁸, tačiau tik 7 417 km vieškelį ir 10 725 km paprastų kelių buvo tvarkomi ir prižiūrimi⁴⁴⁹. Likę keliai buvo netvarkomi dėl neišsios ir ūkininkų atžvilgiu ne visada teisingos darbų paskirstymo sistemos. Remiantis 1921 m. taisyklėmis⁴⁵⁰, kelių tvarkymo prievolė buvo skiriama apskrities ūkininkams proporcingai pagal jų valdomos žemės ar miško plotus. Taisyklėse nebuvo atsižvelgta į faktą, kad žemės kokybė skirtingose vietose nebuvo vienoda. Neretai pasitaikydavo, kad didelio, tačiau nederlingo žemės ploto savininkas privalėjo tvarkyti didesnę kiekį kelių, nepaisant to, kad materialiniu atžvilgiu gyvena prasčiau nei mažo, tačiau derlingo žemės ploto savininkas. Ūkininkams nepasitenkinimą kėlė ir prievolė tvarkyti kelius, kurie buvo toli nuo jų pačių dirbamų žemės plotų, atsainus kitų ūkininkų požiūris į kelių tvarkymą ir pan.

Situaciją buvo bandoma išspręsti 1924 m. paskelbus vieškelį ir paprastų kelių tvarkymo taisyklių pakeitimą⁴⁵¹. Po jo bent jau formaliai Lietuvoje nebeturėjo likti vieškelį ir paprastų kelių, kurių priežiūra nebuvo paskirta vienam ar kitam ūkininkui⁴⁵². Be to, nuo to laiko kelių priežiūros prievolės buvo skirstomos proporcingai, atsižvelgiant į ūkininko valdomo

⁴⁴⁶ „Bendro naudojimos kelių ir tiltų įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1921, Nr. 59, p. 2.

⁴⁴⁷ „Vieškeliams ir paprastiems keliams taisyti ir laikyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1921, Nr. 75, p. 4–5.

⁴⁴⁸ *Lietuvos savivaldybės 1918–1928*, p. 249.

⁴⁴⁹ Ten pat.

⁴⁵⁰ „Vieškeliams ir paprastiems keliams taisyti ir laikyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1921, Nr. 75, p. 4–5.

⁴⁵¹ „Vieškeliams ir paprastiems keliams taisyti ir laikyti taisyklių papildymas ir pakeitimas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1924, Nr. 161, p. 9.

⁴⁵² *Lietuvos savivaldybės 1918–1928*, p. 250.

žemės ar miško rūšį ir vertę, dėl kurios prievolės dydis galėjo skirtis iki 6 kartų. Žinoma, tokia prievolių skyrimo tvarka buvo problemiška – patys ūkininkai pradėjo sukčiauti ir slėpti tikrąjį savo turimos žemės plotą ar rūšį. Be to, nebuvo aiški tvarka, kaip žemės ir miško rūšies analogą pritaikyti kitiems subjektams, kuriems kelių prievolė buvo privaloma, pavyzdžiui, provincijoje veikiančioms pramonės įmonėms.

Visgi naujos tvarkos rezultatas buvo teigiamas – remiantis 1926 m. įvykdytu vieškelių surašymu, Lietuvoje buvo 13 461 km. vieškelių⁴⁵³, t. y. beveik 4 000 km daugiau nei 1923 m. Gana akivaizdu, kad nemaža naujų vieškelių dalis – buvę paprasti keliai, kurie atitiko vieškelių lygį arba buvo sutvarkyti iki jo pagal taisyklėse numatytus techninius reikalavimus.

Nors bendras vieškelių ilgio šuolis gali pasirodyti gana įspūdingai, ne viskas buvo taip gerai. Savivaldybių departamento teigimu, iš 13,5 tūkst. km vieškelių „gero ir pakenčiamo kelio“⁴⁵⁴ buvo tik apie 4 000 km. Be to, geri ir pakenčiami Lietuvos vieškeliai, kaip ir prieškariniai geležinkeliai bei plentai, ne visai atitiko Lietuvos ūkio interesus. Galiausiai, nors 3-iojo dešimtmečio pirmojoje pusėje pavyko gana neblogai sutvarkyti kelių tvarkymo prievolių paskirstymą, jų įgyvendinimo priežiūros mechanizmai neveikė neprikaištingai, o vietose, kuriose natūralinės kelių prievolės buvo įgyvendinamos gana gerai, savivaldybėms trūko techninių žinių ir vadovavimo gebėjimų pasiekti optimalių rezultatų.

Nenuostabu, kad panašiu metu radosi įvairių pasiūlymų visų kelių priežiūra perduoti vienai ministerijai. Pavyzdžiui, Juozas Jankevičius 1926 m. siūlė vieškelių tvarkymo priežiūra perduoti Susisiekimo ministerijai, o vykdymą palikti apskričių ir valsčių savivaldybių žinioje. Jo nuomone, tai būtų atitikę Susisiekimo ministerijos kaip pagrindinės susisiekimo reikalų koordinatorės vaidmenį, o savivaldybės tokiu būdu gautu daugiau techninių žinių⁴⁵⁵.

Jonas Augustaitis siūlė priešingą variantą: jo nuomone, plentų plėtra Vakarų Europoje vyko daugiausia vietos administracijos įstaigų ir žmonių valios dėka. Lietuvoje egzistavęs pasiskirstymas tarp dviejų ministerijų tik kėlė bereikalingus nesutarimus kompetencijų klausimais. Paties Augustaičio nuomone, „paslėptoji jėga plentus statyti ir kelius taisyti mūsų žmonėse yra. Reikia tik ją mokėti sunaudoti“⁴⁵⁶. Tam reikalui Augustaitis siūlė perkelti Plentų valdybą į Vidaus reikalų ministeriją, kuri savaime yra arčiau minėtų

⁴⁵³ Ten pat, p. 252.

⁴⁵⁴ Ten pat, p. 254.

⁴⁵⁵ Inž. J. Jankevičius, „Mūsų sauskeliai“, in: *Savivaldybė*, 1926, Nr. 8, p. 6

⁴⁵⁶ Dipl. inž. J. Augustaitis, „Plentai ir vieškeliai“, in: *Savivaldybė*, 1927 Nr. 4, p. 4.

žmogiškųjų jėgų nei Susisiekimo ministerija. Vidaus reikalų ministerijos viduje kelius administruojanti valdyba turėtų arba bendradarbiauti, arba susijungti su pagrindine už kelius atsakinga ministerijos įstaiga – Statybų inspekcija (vėliau – Statybų ir sauskelių inspekcija) ir išvien su savivaldybėmis dirbti sausumos kelių srityje.

Galima teigti, kad šį administracinės priklausomybės klausimą spręsti pradėjo 1927 m. liepą⁴⁵⁷ sudaryta specialioji Ministrų kabineto komisija. Komisijai pirmininkavo tuometinis ministro pirmininko pavaduotojas J. Tūbelis, o jos nariais buvo vidaus reikalų ministras, valstybės kontrolierius ir susisiekimo ministro pavaduotojas. Komisija priėjo išvadą, kad kelių problema yra daug sudėtingesnė nei atrodo ir kad jos išspręsti „paprastu pakeitimu vienos ministerijos štampo kitos ministerijos štampu“⁴⁵⁸ neįmanoma.

Galutinį žodį dėl kelių administracinės priklausomybės tarė Ministro pirmininko A. Voldemaro pirmininkaujama ir Finansų ministerijos atstovų papildyta komisija, kuri klausimą svarstė 1928 m., planuojant Susisiekimo ministerijos reorganizaciją⁴⁵⁹. Kaip ir prieš metus, idėjos visus kelius perduoti vienos ministerijos globon tą kartą buvo atsisakyta, kartu raginant atitinkamas Susisiekimo ir Vidaus reikalų ministerijos įstaigas „savo kompetencijos ribose daryti reikalingų žygių keliams tvarkyti esmės, bet ne formos pagrindu einant“⁴⁶⁰.

Ministrų kabineto komisijų sprendimai 3-iojo dešimtmečio pabaigoje užkonservavo visą dešimtmetį vieškelius kamavusias problemas. Žinoma, išiečių problemoms buvo bandoma ieškoti 1928 m. komisijos numatytuose „savo kompetencijų ribų“ rėmuose. Abi ministerijos 4-ajame dešimtmetyje tobulino kelių priežiūros įstatymus ir taisykles. Juose buvo suformuota nauja vieškelių klasifikacija⁴⁶¹, nustatytos aiškos kelių tvarkymo techninės specifikacijos⁴⁶², pakoreguota prievolių skyrimo tvarka⁴⁶³.

Vidaus reikalų ministerija netgi svarstė pastarosios visai atsisakyti. Tai skatino ūkininkų nepasitenkinimas, nes 3-iojo dešimtmečio viduryje susidarė situacija, kad, pavyzdžiui, vienam Mažeikių apskrities ūkininkui teko

⁴⁵⁷ „Kelių reikalų memorandumas“, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 179.

⁴⁵⁸ Ten pat.

⁴⁵⁹ Ten pat, l. 180.

⁴⁶⁰ Ten pat.

⁴⁶¹ Pvz.: „Keliams laikyti ir tvarkyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1930, Nr. 327, p. 2–4; „Kelių įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 361, p. 5–6.

⁴⁶² „Keliams tvarkyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1935, Nr. 486, p. 4–8.

⁴⁶³ „Keliams laikyti ir tvarkyti taisyklių pakeitimas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1932, Nr. 392, p. 16.

taisyti 104 km kelių, o Kauno apskrities ūkininkui – tik 18 km⁴⁶⁴. Žinoma, tokią nelygybę lėmė ne pati natūralinė prievolė, o veikiau netolygus gyvenviečių ir kelių pasiskirstymas valstybės teritorijoje, tačiau Mažeikių ūkininkui nuo to lengviau nebuvo. Dėl to Vidaus reikalų ministerija svarstė galimybę natūralinę prievolę pakeisti mokestine. Tačiau apskaičiavus, jog mokestinė našta ūkininkams tokiu atveju siektu apie 200 mln. litų⁴⁶⁵, idėjos buvo atsisakyta.

Nuo 1930 m. Vidaus reikalų ministerija pradėjo spręsti modernios įrangos klausimą. Tais metais savivaldybės įsigijo pirmąsias sunkiosios technikos mašinas⁴⁶⁶ ir jų indėlis į kelių remontą kasmet augo⁴⁶⁷. Techninio personalo klausimo savivaldybėse, kuriose dažnu atveju visas techninis darbas priklausė vienam Sauskelių ir statybos inspekcijoje dirbusiam apskrities inžinieriui ir komandai, kurią jis sugebėdavo suburti, Vidaus reikalų ministerija išspręsti negalėjo. Visgi šiuo atveju padėjo tarpinstitucinis bendradarbiavimas su Susisiekimo ministerija, kuri svarbiausių savivaldybių kelių poreikiams teikė techninę pagalbą. Pačiais svarbiausiais atvejais Susisiekimo ministerija pasinaudojo ir „Bendro naudojimos kelių ir tiltų įstatyme“⁴⁶⁸ numatyta teise perimti I-os rūšies vieškelį kontrolę⁴⁶⁹, kuria naudotis dėl nepageidaujamų finansinių išlaidų poreikio vengė visą 3-įjį dešimtmetį.

Taigi, 3-iajame dešimtmetyje išryškėjusios ir dešimtmečio pabaigoje užkonservuotos vieškelį problemos buvo sprendžiamos iki pat valstybingumo pabaigos. Akivaizdu, kad prieš tai išvardinti sprendimo būdai nebuvo perdėm sėkmingi. Tačiau vieškelį problema, tiesa, antraeiliam vaidmenyje, buvo susieta su visa sausumos kelių plėtra, kurioje pagrindinį vaidmenį užėmė plentai.

⁴⁶⁴ A. Nastopka, *Sauskeliai ir Lietuvos savivaldybės: diplominis darbas*, Kaunas, 1936, in: VUB RS f. 85, b. VDU64, p. 65.

⁴⁶⁵ J. N., „Dėl kelių tvarkymo centralizacijos“, in: *Savivaldybė*, 1932, Nr. 2, p. 3.

⁴⁶⁶ A. Nastopka, *Sauskeliai ir Lietuvos savivaldybės: diplominis darbas*, Kaunas, 1936, in: VUB RS, f. 85, b. VDU64, p. 61.

⁴⁶⁷ Ten pat, p. 63.

⁴⁶⁸ „Bendro naudojimos kelių ir tiltų įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1921, Nr. 59, p. 2.

⁴⁶⁹ [Susisiekimo ministro raštas Vidaus Reikalų ministrui], in: LCVA. f. 386, ap. 1, b. 194, l. 118.

2.2.1. Pirmasis plentų plėtros projektas: tikslai ir problemos

Plentų plėtros projektas Lietuvoje brendo beveik visą pirmąjį nepriklausomybės dešimtmetį. Jo atsiradimą neabejotinai paskatino besikeičiančios transporto tendencijos kaimyninėse ir Vakarų valstybėse, vis dažnesnė kritika dėl labai prastos Lietuvos kelių būklės viešojoje erdvėje bei pamažu spartėjanti motorinių transporto priemonių sklaida. 1925 m. Susisiekimo ministerija buvo parengusi panašų projektą, tačiau jis nebuvo svarstomas už ministerijos ribų. O ministerijos 1927 m. parengtą projektą prieš jį teikiant Ministrų kabinetui apsvaistė plataus masto tarpžinybinė komisija, kurioje savo atstovus be pačios Susisiekimo ministerijos turėjo ir Krašto apsaugos, Žemės ūkio, Vidaus reikalų ir Finansų ministerijos bei šių jų įstaigos⁴⁷⁰.

Susisiekimo ministerijos parengtame ir tarpžinybinės komisijos apsvaistytame projekte buvo numatyta nutiesti apie 2 130 km naujų plentų ir privažiuojamųjų kelių prie geležinkelio stočių. Visi numatyti nauji keliai buvo padalinti į 3 darbų grupes pagal jų svarbą ir statybų prioritetą: 1-osios eilės darbų grupėje numatyti 495 km naujų plentų, 2-osios – 449 km, 3-iosios – 995 km.⁴⁷¹ Be jų skirtingose darbų grupėse numatyti dar 160 km plentų, grįstų kelių ir sutvarkytų vieškelio, kurie turėjo tarnauti kaip privažiuojamieji keliai prie geležinkelių. Tiek 1-ojoje darbų grupėje, tiek visame projekte svarbiausi buvo du numatyti plentai: 223 km ilgio Kauno–Raudondvario–Vilkijos–Ariogalos–Raseinių–Nemakščio–Viežaičių–Gargždų plentas ir 177 km ilgio Raudondvario–Kėdainių–Panevėžio–Biržų plentas. Kiek vėliau šie plentai atitinkamai gavo Žemaičių ir Aukštaičių plentų pavadinimus.

Projektas nebuvo nuleistas iš viršaus arba sukurtas vien žiūrint į Lietuvos žemėlapi. Teiginiai, kad Lietuvos paveldėta susisiekimo sistema buvo sukurta neatsižvelgiant į vietos interesus, jau buvo tapusi tam tikra mantra. Todėl projekte numatant naujas kelių linijas didžiausias dėmesys buvo skiriamas vietovėms, kurios neturėjo jokių modernesnių kelių. Nemažas dėmesys buvo skirtas ir keliams, kurie turėjo tapti patogiu privažiavimu prie artimiausių geležinkelio linijų. Kad tokiais naujų kelių privalumais galėtų naudotis kuo didesnės teritorijos, plentai, kur įmanoma, buvo numatomi taip, kad su geležinkelių linijomis kirstųsi kuo statesniais kampais.

Projekte taip pat buvo atsižvelgta ir į jau egzistuojančių kelių infrastruktūrą. Štai 1-ojoje darbų grupėje numatytas plentas Telšiai–Tirškiai–

⁴⁷⁰ [Tarpžinybinės komisijos 1927 m. gegužės mėn. 03 ir 10 dienos posėdžių] protokolas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 714, l. 44.

⁴⁷¹ Visų projekte numatytų plentų sąrašas, žr. priedas Nr. 6 ir priedas Nr. 7.

Mažeikiai į svarbiausių ir prioritetinių darbų grupę pateko tik dėl to, kad buvo suprojektuotas ir pradėtas statyti dar prieš karą⁴⁷². Taip pat nemaža dalis naujų kelių turėjo eiti tomis pačiomis linijomis, kaip jau egzistuojantys vieškeliai. Taip turėjo būti išspręsta svarbiausių ir intensyviausiai eksploatuojamų viešelių, kurių priežiūra savivaldybės pasirūpinti savo išgalėmis nebesugebėjo, problema. Tačiau gana akivaizdu, kad jei problema ir buvo išspręsta, tai tik teoriniame lygmenyje.

Kaip buvo pastebėta Savivaldybių departamento leidinyje, projekto rengėjai numatė, kurias viešelių linijas reikėtų sutvarkyti dar iki projekto įsivažiavimo ir tokių viešelių patobulinimo iki plento, tačiau nenurodė, nei koku būdu jas reikėtų prižiūrėti, nei iki kada sutvarkyti, nei už kokius pinigus tą daryti⁴⁷³. Apskritai visame projekte pastebimas aiškus techninių reikalavimų, laiko rėmų ir finansavimo problemų trūkumas, be kurių projektas atrodo veikiau kaip idėja, o ne kaip planas.

Negalima atmesti galimybės, kad 1927 m. paruoštas projektas ir turėjo būti tik idėja. Panašiu metu modernių kelių plėtros klausimai buvo svarstomi ir kitose valstybėse. Didžioji dalis europiečių tuo metu dėmesį sutelkė į Italiją, kurioje 1923–1925 m. buvo nutiesti 84 km modernių kelių⁴⁷⁴ tarp Milano ir Šiaurės Italijos ežerų. Šie 84 km tapo Italijos greitelių tinklo – autostrados – pradžia. Europiečių dėmesį Italijos keliai sukaustė todėl, kad jie pirmieji pasaulyje buvo ribotos prieigos, skirti išimtinai automobilių judėjimui dideliu greičiu. Dėl to pats terminas autostrada tapo bendrinio terminu apibūdinti kelių, kurie šiais laikais vadinami automagistralėmis, rūšį. Visą 3-įjį dešimtmetį iki pasaulinės ekonomikos krizės Italijos fašistai rėmė tiek autostradų plėtrą, tiek pačią autostradų idėją, kuri įgavo mesianistinius bruožus ir siūlė atsakymus į pačias įvairiausias problemas⁴⁷⁵. Tačiau Italijos fašistams neabejotinai svarbiausias buvo autostrados kaip modernybės simbolio vaidmuo. Jis iš esmės atitiko pačių fašistų deklaruojamas idėjas, kartu patvirtindamas veikimo iš viršaus į apačią privalumus bei suteikdamas plačias kontrolės priemones. Be to, jis leido į savo gretas pritraukti nuo karo didelę įtaką turinčius technokratų sluoksnius, kuriuos žavėjo autostrados kaip technologinės sistemos su dideliu politiniu ir socialiniu poveikiu idėja⁴⁷⁶.

⁴⁷² [Tarpžinybinės komisijos 1927 m. gegužės mėn. 03 ir 10 dienos posėdžių] protokolas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 714, l. 44.

⁴⁷³ *Lietuvos savivaldybės 1918–1928*, p. 263.

⁴⁷⁴ M. Moraglio, *Driving Modernity: Technology, Experts, Politics and Fascist Motorways, 1922–1943*, New York: Berghahn Books, 2017, p. 53.

⁴⁷⁵ Ten pat, p. 65.

⁴⁷⁶ Ten pat, p. 169.

Nors 1927 m. projekte tokie modernūs keliai, kokie buvo statomi Italijoje, nebuvo numatyti, jame iš dalies buvo atlieptos Italijos fašistų idėjos. Išvystytas plentų tinklas turėjo spręsti daugybę problemų: įprasminti jau vykstančią motorizaciją, ją spartinti, aptarnauti geležinkelius, skatinti Lietuvos ūkį bei ekonomiką. Projekte taip pat turėjo būti parodyta, kad naujoji autoritarinė Lietuvos valdžia mato, supranta ir sprendžia įvairias problemas ir tą daro geriau nei iki tol veikusios valdžios. Galiausiai, projektu turėjo būti mobilizuoti ir technokratinų pažiūrų visuomenės sluoksniai ir, reikia pripažinti, tai pavyko.

Projekto rengimo pabaigoje Susisiekimo ministerijoje tarnauti pradėjo ką tik Lietuvos universitetą baigęs, bet dar iki karo ir karo metu inžinerijos mokslus Rusijos imperijoje krintęs jaunas inžinierius Juozas Gabrys⁴⁷⁷, kuris 3-iojo dešimtmečio pabaigoje ėmėsi ieškoti būdų, kaip būtų galima įgyvendinti ministerijos paruoštą projektą.

Jau dirbdamas Susisiekimo ministerijoje, tačiau niekaip neprisidėjęs prie plentų plėtros projekto ruošimo, J. Gabrys bandė paskaičiuoti, kiek Lietuvai reikėtų kelių ir kiek jie potencialiai kainuotų. Pritaikęs prof. Dubelyro davinius apie Sovietų Sąjungą, Gabrys konstatavo, kad Lietuvoje reikėtų 2 100 km naujų plentų, tiek, kiek ir buvo numatyta paruoštame plėtros projekte, bei 6 000 km pagerintų vieškelį⁴⁷⁸. Gabrys taip pat pasinaudojo minėto profesoriaus kelių klasifikacija, kurioje keliai rūšimis (pagal kelio konstrukciją – sustiprinto tipo plentai, normalaus tipo plentai ir pagerinti vieškeliai⁴⁷⁹) buvo suskirstyti pagal esamo eismo intensyvumą. Gabrio

⁴⁷⁷ Juozas Gabrys (1897–1963) – Lietuvos karininkas, inžinierius, profesorius. 1914 m. baigė Beliovo realinę mokyklą, įstojo į Maskvos transporto inžinierių institutą. 1916 m. mobilizuotas ir išsiųstas į Kijevo karo inžinierių mokyklą. Karinius mokslus baigė 1917 m., buvo paskirtas tarnauti jaunesniuju karininku atsargos pulke Maskvoje. 1918 m. nebaigęs mokslų su šeima grįžo į Lietuvą, dirbo Geležinkelių valdybos braižytojų grupės vadovu. Lenkams užėmus Vilnių, persikėlė į Kauną. Kaune buvo mobilizuotas, tarnavo inžinieriniame dalinyje. 1925 m. paleistas iš kariuomenės tęsti mokslų Lietuvos universitete. 1927 m. jį baigė ir įgijo statybų inžinieriaus kvalifikaciją. Tais pačiais metais pradėjo tarnauti Susisiekimo ministerijoje. Iki 1934 m. vadovavo Plentų valdybai. Nuo 1930 m. aktyviai įsitraukė į mokslinę ir akademinę veiklą. Buvo pirmasis lietuvis kelininkas 1938 m. Rygoje apsigynęs disertaciją, o 1939 m. – habilitacinį darbą. 1939 m. jam suteiktas docento, o 1941 m. – profesoriaus vardas. 1944 m. pasitraukė iš Lietuvos, galiausiai atsidūrė JAV. Amerikoje dėstė Masačusetso ir Deitono universitetuose. *Kelininkai, susiję su Lietuva: XVIII–XX amžius*, sudarytojas Linas Vidurgis, Vilnius: BKM leidykla, 2016, p. 196–198.

⁴⁷⁸ J. Gabrys, „Lietuvos keliai ir jiems reikalingos lėšos“, in: *Sąsiekai*, 1928, Nr. 10, p. 2.

⁴⁷⁹ Ten pat, p. 3.

galutiniais skaičiavimais visų reikalingų naujų plentų kain, pripažįstant, kad skaičiavimai galėjo būti ne visai tikslūs, siekė 212 mln. litų. Dar 53 mln. litų kainuotų esamų plentų pagerinimas, pritaikant juos prie minėto profesoriaus klasifikacijos, bei maždaug 6,75 mln. litų kasmet, kurie reikalingi jų išlaikymui⁴⁸⁰. Be to, Gabrys į savo skaičiavimus įtraukė ir 6 000 km pagerintų vieškelį, kurių kaina galėjo siekti 54 mln. litų. Gabrio skaičiavimais Lietuvos keliams iš viso reikėjo 386 mln. litų, kuriuos „anksčiau ar vėliau reikės sudėti į kelių statymą ir tvarkymą Lietuvoje“⁴⁸¹. Skaičiavimų pabaigoje J. Gabrys pabrėžė, kad naujų kelių statymui 1928 m. buvo skirta tik 300 tūkst. litų, todėl be papildomų sprendimų kelių klausimo išspręsti nepavyks.

Savo pirmuosiuose skaičiavimuose tokių sprendimų J. Gabrys nepateikė, tačiau jau 1928 m. rudenį Susisiekimo ministerija ministrų kabinetui pateikė 2 galimus plentų plėtros finansavimo projektus. Prie jų neabejotinai prisidėjo ir J. Gabrys, kuris tuo metu ėjo Plentų ir tiltų skyriaus Plentų ir vandens kelių valdybos vadovo pareigas. Gabrio naujais paskaičiavimais, remiantis projekte numatyta naujų plentų klasifikacija tik į 2 tipus ir statybas vykdant tik paprasčiausiomis makadamo konstrukcijomis, viso projekto įgyvendinimas galėjo atsieiti 221 mln. litų⁴⁸². Turint omenyje, kad Lietuvoje esančių plentų išlaikymui kasmet buvo skiriama iki 4 mln. litų, akivaizdu, kad esančiomis biudžeto lėšomis ir asignavimais didesnio masto statybos darbų vykdyti nebuvo įmanoma. Vienas iš Gabrio pasiūlymu buvo užsienio paskola. Jo paskaičiavimais, 1-osios ir 2-osios grupės darbams įgyvendinti reikėtų atitinkamai 10 ir 12 metų ir juos vykdyti reikėtų vienu metu. 3-osios grupės darbai kaip mažesnės svarbos galėtų būti vykdomi pabaigus pirmųjų dviejų grupių darbus ir priklausomai nuo gaunamų kreditų. Jei savivaldybės ženkliai prisidėtų prie plentų statybos nemokamomis statybų medžiagomis, 1-osios ir 2-osios grupės darbams kasmet reikėtų maksimaliai 8,25 mln. litų⁴⁸³.

Nors Gabrys pateikė potencialias kreditavo schemas, išsamesnių skaičiavimų jis neatliko, nes, viena vertus, paskolų sąlygų nustatymas ir jų padengimo apskaičiavimai buvo ne inžinierių, o finansininkų reikalas, kita vertus, jis pats laikėsi nuomonės, kad paskolos plentų tiesimui gali būti suteiktos labai trumpai laikotarpiui – 10–15 metų – arba iki pirmojo kapitalinio remonto poreikio. Gabrio nuomone, net pastačius tiek plentų, kiek

⁴⁸⁰ Ten pat, p. 8.

⁴⁸¹ Ten pat, p. 9.

⁴⁸² Pirminis planas naujiems plentams Lietuvoje statyti, in: LCVA, f. 923, ap. 1, b. 589, l. 48.

⁴⁸³ Ten pat, l. 51.

buvo numatyta projekte, Lietuvos krašto ekonomika nepakils iki tokio lygio, kad būtų įmanoma tokią paskola išsimokėti⁴⁸⁴. Todėl, pasak jo, pajėgų naujų plentų tiesimui mokesčių forma reikėtų ieškoti sluoksniuose, kurie labiausiai suinteresuoti plentais. O tokie buvo ūkininkai, prekybininkai ir susisiekimo priemonių valdytojai.

Ūkininkai daugiausiai prisidėjo prie vietos kelių, daugiausia – vieškelių tvarkymo natūraline prievole. Gabrio manymu, natūralinės prievolės naujais mokesčiais visuotiniu mastu pakeisti nereikėjo, nes vieškelių tvarkymo sistemos tai nepagerintų, veikiausiai tik padidintų statybinių medžiagų kainą. Tačiau vietos ūkininkus į plentų statybą buvo galima įtraukti, panaikinant natūralinę prievolę tose vietose, kuriose buvo pradėtos naujojo plento statybos. Tokiais atvejais, pasak Gabrio, Susisiekimo ministerija galėjo perimti vietinių vieškelių tvarkymą ir natūralinę prievolę pakeisti naujais tiesioginiais mokesčiais, už kurių surinktas lėšas būtų statomas plentas⁴⁸⁵. Remdamasis dr. Domo Micutos skaičiavimais ir teiginiais, kad „tiesioginių mokesčių procentas bendrose mūsų pajamose yra per daug mažas“⁴⁸⁶ ir kad „tiesioginių mokesčių plėtimasis nėjo drauge su bendru krašto finansinių resursų augimu“⁴⁸⁷, Gabrys siūlė vietos ūkininkams pakelti žemės mokestį, kuris aptariamuoju metu sudarė vidutiniškai 4,7 litų už hektarą⁴⁸⁸.

Kalbant apie verslo indėlį į plentų statybą, Gabrys, remdamasis D. Micuta, konstatavo, kad visi tiesioginiai verslo mokesčiai buvo per maži ir tik valstybės monopolijų ir muitų pajamos kaip netiesioginiai verslo mokesčiai surinko pakankamai pajamų. Gabrio manymu, plentų plėtrą iš dalies galėjo finansuoti bendras tiesioginių ir dalies netiesioginių verslo mokesčių pakėlimas ir tam tikro nuošimčio nuo valstybės monopolijų ir muitų pajamų skyrimas išimtinai plentų plėtrai. Be to, jo manymu, reikėjo papildomai apmokestinti privačių miškų eksploatuotojus, kurie intensyviai naudojo Lietuvos keliais, bei pakelti mokesčių normas už naudojimąsi Lietuvos plentais ir vieškeliais, taip pakeliant mokesčių normas visiems keliais besinaudojantiems asmenimis.

Gabrio teigimu, įvedus papildomus ir pakėlus esamus mokesčius, kelių plėtrai kasmet būtų surenkama apie 10,2 mln. litų. Tokiu atveju visus 1-osios grupės darbus būtų galima finansuoti per 6 ir įgyvendinti per 8 metus.

⁴⁸⁴ Ten pat, l. 48.

⁴⁸⁵ Ten pat, l. 49.

⁴⁸⁶ D. Micuta, „Lietuvos finansai 1918–1928 m.“, in: *Lietuvos ūkis*, 1928, Nr. 5, p. 134.

⁴⁸⁷ Ten pat.

⁴⁸⁸ Pirminis planas naujiems plentams Lietuvoje statyti, in: LCVA, f. 923, ap. 1, bl. 589, l. 51.

Jei surenkamų lėšų suma nesikeistų, įgyvendinus 1-osios grupės darbus, kasmet būtų įmanoma pastatyti 100 km 2-ojoje darbų grupėje numatytų plentų⁴⁸⁹.

Beveik analogiškas mintis J. Gabrys dėstė ir Savivaldybių departamento periodiniame leidinyje, kuriame bandė viešai pagrįsti įvairių mokesčių didinimą, siekiant išspręsti kelių problemą. Tiesa, pagal atnaujintus Gabrio skaičiavimus, iš padidintų mokesčių būtų įmanoma surinkti ne 10, o tik maždaug 6,5 mln. litų⁴⁹⁰. Tiesa, Gabrio manymu, net ir surenkant trečdaliu mažiau lėšų, visus 1-osios darbų grupės plentus įmanoma nutiesti per 7 metus su sąlyga, kad statybines medžiagas, t. y. akmenis, smėlį ir žvyrą, savivaldybės darbams skirs nemokamai. Tačiau Gabrys nutylėjo, kad tokiu atveju vietos ūkininkai būtų apmokestinami dvigubai – ir padidintais žemės mokesčiais, ir nepanaikinta natūraline prievole, kurios naikinimą Gabrys buvo numatęs Susisiekimo ministerijai pateiktame finansavimo projekte. Straipsnio pabaigoje J. Gabrys konstatavo, kad pakelti mokesčiai, žinoma, apsunkins gyvenimą, tačiau kelių klausimas yra be galo svarbus, jį būtina išjudinti ir galiausiai įdėtos lėšos atsipirks dešimteriopai.

Nepaisant to, kad J. Gabrys pradėjęs tarnauti Susisiekimo ministerijoje labai entuziastingai įsijungė į Lietuvos plentų plėtros planavimą, neabejotinai daugiausiai apie tai rašė periodinėje spaudoje ir pateikė daugiausiai pasiūlymų šiuo klausimu, jo idėjomis išsipildyti neteko. Pats Gabrys tikriausiai puikiai suprato kodėl jų išpildyti nepavyks. Paskutiniame straipsnyje jis teigė, kad bet kokių mokesčių klausimai visur ir visada buvo be galo jautrūs. Ypač jautrūs, todėl ir nepageidaujami, jie turėjo būti ne taip seniai ir ne visai legaliais būdais į valdžią atėjusioms jėgoms. Be to pats plentų plėtros projektas savo visuma nebūtinai buvo reali siekiamybė. Jis veikiau priminė ketinimų deklaraciją, neabejotinai paskatintą autostradų pavyzdžio Italijoje ir šiek tiek panašią į pačius ankstyviausius geležinkelių plėtros projektus Lietuvoje. Šiuo atveju reikėtų pabrėžti, kad pastarieji Lietuvoje turėjo aiškų tikslą – eliminuoti nepageidaujamą geležinkelių finansinį deficitą. Plentų plėtra analogiškų tikslų neturėjo. Žinant, kad geležinkelių plėtra, nepaisant aiškaus tikslo, buksavo, neturėtų būti keista, kad plentų plėtros pradžia buvo tokia vangi.

⁴⁸⁹ Ten pat, l. 57.

⁴⁹⁰ J. G., „Dėl finansinio plano naujiems plentams Lietuvoje statyti“, in: *Savivaldybė*, 1929, Nr. 5, p. 9.

2.2.2. Žemaičių ir Aukštaičių plentai: „lietuviško darbo triumfas“

Priežastys, kodėl plentai nuo Kauno į Klaipėdą ir Panevėžį buvo laikomi svarbiausiais, yra gana akivaizdžios. Pastčius abu plentus į bendrą tinklą būtų sujungti prieš karą Rusijos imperijos nutiesti plentai. Tokiu būdu Kauną plentais pasiekti būtų įmanoma iš visų didžiausių Lietuvos miestų. Plentas į Klaipėdą turėjo ir akivaizdžią integracinę funkciją. Tiesa, tokia naujojo plento funkcija, skirtingai nei planuojamo naujo geležinkelio Klaipėdos link atveju, plačiai garsinama nebuvo. Labai greitai projektuojamas ir statomas kelias gavo Žemaičių, o ne kokio Klaipėdos plento pavadinimą, o pirminiame projekte minimas galutinis jo taškas – Klaipėda – buvo pakeistas Gargždais. Žinoma, faktiškai tai buvo tiksliau, nes naująjį plentą statyti planuota tik iki Gargždų, į kuriuos plentas iš Klaipėdos krašto jau egzistavo. Galiausiai, abu plentai turėjo ir ūkinę reikšmę vietos gyventojams, ypač tose teritorijose, kurios buvo nutolusios nuo geležinkelio linijų.

Pabrėžtina, kad ūkinės reikšmės argumentas planuojant linijas nebuvo svarbiausias. Plentai Klaipėdos ir Panevėžio link pirmiausia turėjo sukurti vientisą tinklą. Visgi 3-iojo dešimtmečio pabaigoje vietiniai ūkiniai interesai tapo pagrindiniais statybų pradžios motyvais.

Būsimąjį Žemaičių plento atveju 1929 m. statybos darbai, vykdomi Plentų ir vandens kelių valdybos ūkio būdu, buvo pradėti atkarpoje tarp Raseinių ir Viduklės miestelio. Statomo plento tikslas čia buvo suteikti Raseinių miestui patogų susisiekimą su artimiausia geležinkelio stotimi. Statybos darbai tęsėsi iki 1932 m., kol galiausiai eksploatacijai buvo atidaryta beveik 18 km naujojo plento atkarpa⁴⁹¹. Baiginėjant šios atkarpos statybos darbus Lietuvoje galiausiai pasireiškė pasaulinės ekonominės krizės padariniai. Dėl to, bet kokie plentų plėtros darbai kuriam laikui sustojo. Stabdyti statybas paskatino ir geležinkelio linijos į Klaipėdą atidarymas, kuris turėjo pagyvinti Klaipėdos krašto ir likusios Lietuvos ekonominį bendradarbiavimą⁴⁹².

Krizei baiginėjantis, noras plėsti Lietuvos plentų tinklą neišblėso. Veikiau jis netgi išaugo po to, kai Vakaruose kelių plėtra tapo kovos su nedarbu priemone. Tačiau kaip ir kitose valstybės veiklos srityse, į plentų plėtrą pradėtą žiūrėti planingai. Visa numatomo Žemaičių plento linija buvo padalinta į 7 distancijas ir 2 mažas atkarpas, kurių tikslios kryptys buvo ištirtos ir nustatytos prieš pradedant juose darbus. Nepaisant to, dar 1927 m. nustatyta

⁴⁹¹ A. Barauskas, „Žemaičių plento statyba“, in: *Technika ir ūkis*, 1936, Nr. 4, p. 116.

⁴⁹² Ten pat.

bendra plento kryptis nepasikeitė, o atskirų distancijų krypties tyrimai veikiau buvo bandymai nustatyti racionaliausią kelio liniją. Šiuo atveju racionaliausia nebūtinai reikė pigiausia, nes vykdant statybos darbus nebuvo vengiama žemės darbų atžvilgiu problemiškų ruožų, tokių kaip durpynai, pelkės ar miškai⁴⁹³. Taip buvo elgiamasi siekiant išlaikyti aiškiai apibrėžtus plento techninius reikalavimus, kurie numatė kuo tiesesnę kelio kryptį ir visų didesnių miestų bei miestelių aplenkimą.

Naujai statomo plento dangos konstrukcija ir skersinis profilis taip pat buvo nustatytas dar prieš pradedant statybas. Šiuo atveju pagrindiniu rodikliu tapo eismo intensyvumas, kuris Lietuvoje buvo apskaičiuojamas kaip Latvijoje ir Estijoje – tonomis per parą. Dėl tokios skaičiavimo metodologijos buvo susitarta reguliariai vykusiose Pabaltijo sauskelių konferencijose⁴⁹⁴.

Taigi, didžiojoje būsimosios Žemaičių plento dalyje buvo nuspręsta statyti 5 m pločio žievės dangos kelią su 2 m pločio žvyruotu vasarkeliu. Išimtimi tapo kelio ruožas nuo Kauno iki 31 kelio kilometro, kur į Žemaičių plentą turėjo įsijungti kitas magistralinis Panevėžio–Kauno, plentas. Čia dėl jau egzistuojančio ir artimiausiu metu smarkiai išaugti turėjusio eismo intensyvumo iš karto buvo statomas 6 m pločio žievės dangos kelias⁴⁹⁵. Nors vasarkeliai kaip motorinių transporto priemonių judėjimą apsunkinantys reiškiniai nebuvo pageidaujami, arkliams ir vežimams jie puikiai tiko, o 4-ajame dešimtmetyje arklių ir jų traukiamų vežimų judėjimas vis dar sudarė didžiąją dalį viso eismo Lietuvos keliuose. Plento dangos susiaurinimas šiuo atveju buvo taupumo priemonė, nes akmens skalda buvo brangiausia iš plentų statybose naudojamų medžiagų.

Žinoma, tiek 5 m, tiek 6 m pločio danga buvo pačios paprasčiausios vandeniui sutvirtintos makadamo konstrukcijos, nenaudojant jokių dervų akmens skaldos surišimui ir apsiribojant jos sukietinimu plentvoliais. Sprendimas buvo racionalizuotas gana menka Lietuvos motorizacija, tačiau statant naujus plentus jie buvo projektuojami taip, kad reikalui esant egzistuojanti danga galėtų būti panaudota kaip pagrindas modernesnei kelio dangai. Tiltai, sankasos ir kiti techniniai įrengimai iš karto buvo statomi taip, kad jų perdirbti nereikėtų⁴⁹⁶.

Naujo planingumo ir griežto techninio reglamentavimo aplinkoje 1929–1932 m. pastatyta atkarpa tarp Raseinių ir Viduklės pasirodė neatitinkanti naujų reikalavimų – jos dangos plotis buvo tik 4 m, o trasa ėjo

⁴⁹³ Ten pat, p. 117.

⁴⁹⁴ *Žemaičių plentas: 1934–1939*, Kaunas: Kelių valdyba, 1940, p. 21.

⁴⁹⁵ Ten pat, p. 28.

⁴⁹⁶ A. Barauskas, „Žemaičių plento statyba“, in: *Technika ir ūkis*, 1936, Nr. 4, p. 117.

buvusiu vingiuotu vieškelio. Nepaisant to, iki valstybingumo pabaigos šioje vietoje buvo padarytos tik kelios mažos korekcijos, argumentuojant, kad eismas šia atkarpa dar nebuvo pakankamai intensyvus, kad keltų problemų.

Kituose naujojo plento ruožuose Plentų valdyba statybos darbus pradėjo 1934 m. pirmiausiai trumpame ruože tarp Viduklės ir Nemakščių bei I-ojoje distancijoje tarp Kauno ir Babtų. Pirmajame ruože darbai neužsitęsė ir 1935 m. buvo atidaryta nauja maždaug 5,7 km ilgio plento atkarpa⁴⁹⁷. Darbai Kauno–Babtų distancijoje truko 2,5 metų. Darbai užsitęsė pirmiausia dėl to, kad distancija buvo kur kas ilgesnė – maždaug 25 km. Taip pat arčiausiai Kauno esančioje distancijoje žemės darbams sezono metu ir akmens skaldos gamybai ne sezono metu buvo naudojama Kauno miesto bedarbių darbo jėga, apmokama iš Vidaus reikalų ministerijos Viešųjų darbų fondo. Negalima teigti, kad dėl užsitęsusių darbų buvo kaltas bedarbių pasitelkimas, ypač kai kelių statybos skyriaus viršininkas A. Barauskas⁴⁹⁸ teigė, kad jų darbo jėga buvo išnaudota produktyviai⁴⁹⁹. Veikiau Lietuvoje, kaip kad krizės metais pasidarė populiari Vakaruose, buvo siekiama kelių statybą paversti viešaisiais darbais, taip valstybei naudingam darbui suteikiant papildomą socialinę funkciją.

Dar vykdant Kauno–Babtų distancijos statybas, 1935–1936 m. buvo pastatyta antroji trumpa maždaug 7,3 km ilgio Nemakščius–Kryžkalnio atkarpa⁵⁰⁰. Kryžkalnis tapo svarbia naujojo plento vieta, nes būtent čia susikirto naujasis Žemaičių plentas ir iš Rusijos imperijos paveldėtas Tauragės–Šiaulių plentas. Projektuojant atskiras plento distancijas, sekant Italijos autostrados pavyzdžiu, buvo numatyta didesnių kelių susikirtimų nedaryti tame pačiame lygyje. Taigi, Kėdainiuose ir 100-ajame kelio kilometre prie geležinkelių bei Kryžkalnyje prie plentų susikirtimo vietos

⁴⁹⁷ *Žemaičių plentų pašventinimo ir atidarymo 1939 m. liepos mėn. 9 d. iškilnių programa*, Kaunas: Rašto spaustuvė, 1939, p. 2.

⁴⁹⁸ Alfonsas Barauskas (1899–1956) – Lietuvos inžinierius. Pirmojo pasaulinio karo metais gyveno Lietuvoje. Paskelbus nepriklausomybę lankė ir 1920 m. baigė geležinkelininkų kursų stoties viršininko padėjėjo kvalifikacijai įgyti. Pusmetį dirbo Panevėžio geležinkelio stotyje. Tų pačių metų rudenį išlaikė 4-os klasės egzaminus ir įstojo į tik ką įkurtos Kauno aukštesniosios technikos mokyklos Statybų skyrių. Mokslus baigė 1925 m. ir juos tęsė Lietuvos universiteto Technikos fakultete. Gavęs Susisiekimo ministerijos stipendiją, studijavo Prahos aukštojoje technikos mokykloje. 1931 m. ten įgijo kelių inžinieriaus kvalifikaciją. Grįžęs į Lietuvą dirbo Plentų ir vandens kelių valdyboje. Prieš antrąją sovietinę okupaciją pasitraukė į Vakarus. *Kelininkai, susiję su Lietuva: XVIII–XX amžius*, sudarytojas Linas Vidurgis, Vilnius: BKM leidykla, 2016, p. 86–87.

⁴⁹⁹ A. Barauskas, „Žemaičių plento statyba“, in: *Technika ir ūkis*, 1936, Nr. 4, p. 117.

⁵⁰⁰ *Žemaičių plentų pašventinimo ir atidarymo 1939 m. liepos mėn. 9 d. iškilnių programa*, p. 2.

buvo numatyti viadukai. Tiesa, iki valstybingumo pabaigos dėl numatomo intensyvaus tarptautinio eismo tarp Latvijos ir Vokietijos senuoju plentu toks viadukas buvo pastatytas tik Kryžkalnyje⁵⁰¹. Gana simboliška, kad naujojo Žemaičių plento kelias šiame viaduke ėjo virš senojo plento.

Pabaigus Kauno–Babtų distancijos statybas buvo pradėtos dvejų tolimesnių distancijų, kurios galiausiai sujungė Babtus ir Raseinius, darbai. Iš viso 1936–1937 m. buvo pastatyta kiek daugiau nei 50 km naujojo plento⁵⁰². Kelių valdyba svarstė net 3 skirtingus plento krypties variantus Raseinių miestui aplenkti⁵⁰³. Tačiau galiausiai, išklausius pačių Raseinių miesto gyventojų pageidavimus, plentas buvo tiesiamas per miestą, kurio teritorijoje ir buvo sujungtas su 1929–1932 m. pastatyta Raseinių–Viduklės plento atkarpa⁵⁰⁴.

Galima teigti, kad 4-ojo dešimtmečio pabaigoje plentų statyba pasiekė savo efektyvumo piką, nes 1937–1938 m. buvo beveik baigti likusių distancijų, maždaug 88 km tarp Nemakščių ir Gargždų, statybos darbai. Kaip ir Raseinių atveju, daug klausimų kėlė plento kryptis prie Gargždų, kuriuose valstybingumo laikotarpiu jau buvo pastatytas naujas gelžbetoninis tiltas per Minijos upę. Plentui numatyti techniniai reikalavimai diktavo, kad miestą reikėtų aplenkti, tačiau tokiu atveju reikėtų statyti naują, kelis šimtus tūkstančių litų kainuojantį tiltą. Galiausiai, nors egzistuojantis tiltas ne visai atitiko plento techninius reikalavimus, buvo nuspręsta plentą nukreipti būtent per jį ir miesto teritoriją⁵⁰⁵. Vis dėlto tam tikrų aukų išvengti nepavyko, nes iškart už tilto naujasis plentas atskyrė miesto klebonijos ir bažnyčios sklypus. Siekiant kompensuoti nepatogumus, per plentą klebonijos teritorijoje buvo pastatytas pėsčiųjų viadukas.

Nors pagrindiniai Žemaičių plento statybos darbai buvo baigti 1938 m., oficialiai jis buvo atidarytas tik 1939 m. liepos 9 d., t. y. praėjus beveik 3,5 mėn. nuo Klaipėdos krašto praradimo. Netgi šiek tiek ironiška, bet tuometinis Susisiekimo ministras K. Germanas plento atidarymo iškilmėse teigė, jog atidarymo iškilmės 1938 m. organizuotos nebuvo, nes darbai užsitęsė iki pat vėlyvo rudens, todėl buvo nuspręsta jas perkelti į kitą vasarą, tikintis gerų orų⁵⁰⁶.

⁵⁰¹ Ten pat, p. 12.

⁵⁰² Ten pat, p. 2.

⁵⁰³ *Žemaičių plentas: 1934–1939*, p. 35.

⁵⁰⁴ Ten pat, p. 36.

⁵⁰⁵ Ten pat, p. 38.

⁵⁰⁶ A. St., „Nepaprasta Respublikos Prezidento ir Vyriausybės kelionė Žemaičių plentu“, in: *Lietuvos Aidas*, 1939-07-10, Nr. 358 (4760), p. 4.

Taigi, netgi vienos iš pirminių, nors ir ne pagrindinių integracijos funkcijų plentas atlikti nebesuspėjo. Tačiau tai nebuvo taip problemiška, nes Klaipėda ir Klaipėdos kraštas iš Žemaičių plento pasakojimo buvo pašalintas dar iki krašto praradimo. Oficioze „Lietuvos Aidas“ publikuotas plento atidarymo progai skirtas straipsnis⁵⁰⁷, kaip ir geležinkelio Telšiai–Kretinga atidarymui skirtas oficialus straipsnis, daug daugiau dėmesio skyrė simbolizmui. Jį geriausiai nusako išsamus plento pradžioje prie VIII forto pastatyto proginio obelisko aprašymas. Pats obeliskas buvo apvali kolona su Perkūno bei dviejų jo žirgų galvomis ant viršaus. Atskiros obelisko dalys simbolizavo kilimą aukštyn, jėgą, greitį, veržimąsi į priekį ir susisiektimo priemones apskritai. Įdomu, kad „Lietuvos Žiniose“ oficialus pasakojimas buvo atkartotas žodis žodin, tik pakeičiant perdėm oficialų patosą papildomomis techninėmis žiniomis⁵⁰⁸. Tik „XX amžiuje“, pakeitusiame krikščionių demokratų „Rytą“, buvo pabrėžta, kad aptariamuoju metu obelisko įrašas „Kaunas–Klaipėda 220 km 1933–1938“ nebebuvo visai tikslus⁵⁰⁹.

Panašiai kaip ir Žemaičių plentas, būsimasis Aukštaičių plentas buvo pradėtas statyti siekiant patenkinti vietinius ūkinius interesus, pirmiausiai – Biržų apskrities. Pastaroji apskritis ir jos valdyba suinteresuotumą plentais rodė jau kurį laiką. 1926 m., Susisiektimo ministerijai dar tik ruošiant plentų plėtros projektą, Biržų apskrities savivaldybės atstovai kreipėsi į ją su prašymu numatomą plentą tiesti linija, kuri sujungtų Biržus su Vabalninku⁵¹⁰. Ministerija pritarė tokiam siūlymui ir numatė, kad plentas Kaunas–Panevėžys eis būtent pro Vabalninką. Tačiau 1928 m., po didelio nederliaus Biržų apskrityje, aktualesniu tapo maždaug 7 km ilgio Biržų–Parovėjos plentas.

Pagal Susisiektimo ministerijos skaičiavimus, minėtojo plento statybos galėjo kainuoti apie 789 tūkst. litų⁵¹¹. Nederliaus pasekmes jaučianti apskritis tokių lėšų neturėjo, o Vidaus reikalų ministerijai suma atrodė per didelė, kad būtų galima ją finansuoti. Dėl to apskrities savivaldybė nusprendė plentą tiesti savo jėgomis. Apskrities ūkininkai, kurie buvo suinteresuoti plentu, pažadėjo statybos darbams nemokamai pristatyti 6 tūkst. m³ akmenų.

⁵⁰⁷ Ten pat.

⁵⁰⁸ „Iškilmingai atidarytas Žemaičių plentas“, in: *Lietuvos Žinios*, 1939-07-10, Nr. 153 (6017), p.10.

⁵⁰⁹ „Iškilmingai atidarytas Žemaičių plentas“, in: *XX amžius*, 1939-07-10, Nr. 153 (905), p. 4.

⁵¹⁰ M. Mažuika, „Biržų apskrities savivaldybės plentų ir mokyklų statybos dešimtmetis“, in: *Savivaldybė*, 1937, Nr. 8, p. 251.

⁵¹¹ A. Macijauskas, „Plentų statymas savivaldybių pastangomis“, in: *Technika ir ūkis*, 1930, Nr. 2, p. 40.

Kaip finansinę paskatą dėl nederliaus statybos darbus finansavo Vyriausybė⁵¹². Tiek žemės darbai, pradėti 1928 m., tiek plento važiuojamosios dalies konstrukcijos statybos, pradėtos 1929 m. gegužę, buvo atiduotos rangovams po varžytinių. 1929 m. rugsėjo 29 d. plentas buvo oficialiai atidarytas. Jo statyboms buvo išleista apie 285 tūkst. litų⁵¹³.

Atidarius Biržų–Parovėjos plentą, Biržų apskrities savivaldybės ambicijos išaugo. Buvo nuspręsta tokiu pačiu būdu statyti ir būsimojo Aukštaičių plento dalį tarp Biržų ir Vabalninko. Tačiau čia buvo susidurt su problemomis. Pirmiausia, vargu ar Vyriausybė galėjo šelpiti ambicingus savivaldybių projektus, kai tuo pačiu metu Susisiekimo ministerijos planuojami ir prie Raseinių vykdomi darbai klimpo. Kad plentai, ir ne tik jų statyba, bet ir priežiūra, savivaldybėms buvo pakankamai didelė našta, nurodo faktas, kad 1932 m. Biržų apskrities savivaldybė Susisiekimo ministerijai perdavė Biržų–Parovėjos plento administravimą, argumentuodama, kad pati tokiai veiklai neturi pakankamai lėšų⁵¹⁴. Iš to iškilo antroji problema.

Nepaisant to, kad kelių administravimo ir apskritai visų su susisiekimu susijusių reikalų centralizacija buvo Susisiekimo ministerijos interesas, ypač po ekonominės krizės, didelio noro perimti savivaldybių pastatytus plentus ji nerodė. To priežastimi buvo viešai neišreikštas Plentų valdybos nepasitikėjimas technine savivaldybių įvykdytų darbų puse. Plentų valdybos abejones netiesiogiai patvirtino Vidaus reikalų ministerijos Statybos ir sauskelių inspekcijos vadovas Antanas Novickis. Kiek vėliau, komentuodamas savivaldybių ir Plentų valdybos santykius kelių statybos srityje, jis konstatavo, kad „savivaldybių techninis personalas, pradėdamas tą [statybų] darbą, stokojo patyrimo ir techniško priemonių, bet užtat jie įdėjo į tą darbą daug sielos“⁵¹⁵. Nepaisant to, būtent todėl „savivaldybių kelių statybos darbai [buvo] atlikti rūpestingai ir patvariai“⁵¹⁶.

Pirmąją – finansinę – problemą bent jau iš dalies buvo bandoma išspręsti pakeičiant mokesčių paskirstymo tvarką. Nuo 1929 m. buvo pakoreguotas savivaldybių įstatymas ir pagal naująją jo redakciją savivaldybėms atiteko nebe 5 %, bet 15 % nuo surenkamų žemės mokesčių⁵¹⁷.

⁵¹² Ten pat, p. 41.

⁵¹³ Ten pat, p. 42.

⁵¹⁴ M. Mažuika, „Biržų apskrities savivaldybės plentų ir mokyklų statybos dešimtmetis“, in: *Savivaldybė*, 1937, Nr. 8, p. 251.

⁵¹⁵ „Savivaldybių plentų klausimu. (Pasikalbėjimas su Vyr. Statybos ir Sauskelių Inspektorium inžinierium A. Novickiu)“, in: *Savivaldybė*, 1937, Nr. 4, p. 121.

⁵¹⁶ Ten pat.

⁵¹⁷ K. Germanas, „Plentas Panevėžys–Ramygala“, in: *Technika ir ūkis*, 1936, Nr. 4, p. 106.

Žinoma, ne visos naujai gaunamos lėšos buvo skiriamos keliams ir mokesčių reforma didesnės įtakos neturėjo. Kur kas svarbesnis sprendimas kelių plėtrai buvo Viešųjų darbų fondo įsteigimas 1933 m. Fondas taip pat nebuvo skirtas išimtinai kelių plėtros reikmėms tenkinti, o veikiau buvo atsakas į krizės metu pasireiškusias socialines problemas, tačiau Žemaičių plento statybų kontekste fondo lėšos buvo plačiai naudojamos. Tiesa, kaip socialinių problemų sprendimo įrankis kelių plėtros klausimuose fondas turėjo ir trūkumų. Jo lėšas Vidaus reikalų ministerija galėjo skirti tik bedarbių darbo jėgos ir jų transportavimo į darbo vietą reikmėms. Nors darbo jėgos išlaidos sudarė nemažą, galbūt net didžiausią dalį bendros plentų statybų kainos, statybinės medžiagos, net atmetus nemokamas natūralines vietas gyventojų prievoles, galėjo sudaryti iki 30 % visų išlaidų⁵¹⁸, kas savivaldybėms vis dar buvo sunkiai įkandama.

Nepaisant to, Viešųjų darbų fondo įkūrimas suteikė naują postūmį savivaldybėms statyti plentus. Biržų apskrities savivaldybė, kuri nuo 1930 m. dėl nesutarimų su Plentų valdyba niekaip negalėjo pradėti Biržų–Vabalninko, t. y. būsimosios magistralinio plento dalies statybų, darbus pradėjo tik gavusi Vidaus reikalų ministerijos ir Viešųjų darbų fondo asignavimus. Plento statybos buvo baigtos 1936 m. ir neskaičiuojant natūralinių prievolių kainavo apie 510 tūkst. litų⁵¹⁹.

Tuo pačiu metu pirmuosius bandymus plentų statybos srityje pradėjo Panevėžio apskrities savivaldybė. 1933–1934 m., pasinaudodama tiek Plentų valdybos, tiek Viešųjų darbų fondo lėšomis bei Pajuostės dvare įsikūrusio 4-ojo pulko kareivių darbo jėga, savivaldybė nutiesė 3,5 km plentą iš Panevėžio į Pajuostę⁵²⁰. Bandymas neabejotinai pasirodė sėkmingas ir 1934 m. rudenį buvo pradėti smulkūs žemės darbai atkarpoje tarp Panevėžio ir Ramygalos. Kaip ir plentas Biržai–Vabalninkai, taip ir plentas Panevėžys–Ramygala turėjo tapti būsimos Aukštaičių plento dalimi. Rimti statybos darbai atkarpoje vyko du ateinančius metus, per kuriuos buvo pastatyta 21,8 km naujojo plento. Bendra darbų kaina siekė kiek daugiau nei 540 tūkst. litų, iš kurių kiek daugiau nei pusę sudarė Viešųjų darbų fondo lėšos⁵²¹.

Gana akivaizdu, kad aktyviausiomis Aukštaičių plento statytojomis tapo 2 iš 3 savivaldybių, kurias plentas kirta. Biržų ir Panevėžio apskričių

⁵¹⁸ K. Brunius, „Plentų statybų klausimu“, in: *Savivaldybė*, 1936, Nr. 8, p. 29.

⁵¹⁹ M. Mažuika, „Biržų apskrities savivaldybės plentų ir mokyklų statybos dešimtmetis“, in: *Savivaldybė*, 1937, Nr. 8, p. 252.

⁵²⁰ „Baigtas plentas Panevėžys–Pajuostė“, in: *Savivaldybė*, 1934, Nr. 9, p. 17.

⁵²¹ K. Germanas, „Plentas Panevėžys–Ramygala“, in: *Technika ir ūkis*, 1936, Nr. 4, p. 108–109.

savivaldybių nepristabdė netgi keli sprendimai, kurie apsunkino jau pradėtus ir planuojamus darbus. Pirmiausia, 1935 m. Susisiekimo ministerija nusprendė pakeisti dalį Aukštaičių plento krypties. Nuo Panevėžio iki Biržų jis turėjo eiti nebe pro Vabalninką, bet pro Pasvalį⁵²². Taigi, Biržų apskrities savivaldybė, dar nebaigusi plento Vabalninko link, tačiau labai nepatenkinta, kad Panevėžio apskrities savivaldybė kelio link jo bent jau artimiausiu metu nestatys, pradėjo plento statybos Pasvalio link darbus. Taip pat 1936 m. Susisiekimo ministerija, vykdydama autobusų judėjimo centralizaciją, iš miesto savivaldybių perėmė autobusų stočių administravimą, tuo pačiu metu perduodama miestams jų teritorijoje esančių plentų priežiūros prievoles⁵²³. Tai reiškė, kad miestų savivaldybės neteko autobusų stočių teikiamų pajamų ir turėjo papildomų išlaidų plentų priežiūrai. Taigi, nors miestų savivaldybių indėlis, neskaitant bedarbių įdarbinimo Viešųjų darbų fondo lėšomis, į plentų plėtrą nebuvo pats didžiausias, daugiau finansiškai prie statybos darbų jos prisidėti nebegalėjo.

Nauji sprendimai Biržų ir Panevėžio apskričių nesustabdė. Biržų apskritis 1936 m. pabaigė 4,6 km ilgio plento statybas Germanišio ir Latvijos sienos link, ateityje numatydama dar 16,5 km iki pat Latvijos sienos, kur Lietuvos plentų tinklas būtų sujungtas su Latvijos plenta. Tai pat 1935–1939 m. Biržų apskrities savivaldybė pastatė 21,5 km plento tarp Biržų, Pasvalio ir apskrities ribos. Atkarpą, pastačius plentą tarp Trečionių kaimo ir Pasvalio, kur žemės darbai buvo baigti jau 1939 m., visiškai pabaigti buvo planuojama 1940 m. Panevėžio apskritis 1936–1938 m. pastatė beveik visą 20,7 km plentą nuo Panevėžio per Pumpėnus iki apskrities ribos, išskyrus atkarpą tarp Piniavos ir Stanionių, kur senojo plento rekonstrukcijos darbus atliko trumpą plento atkarpą administruojanti Plentų valdyba⁵²⁴.

3-ioji iš savivaldybių, kurios teritoriją kirta Aukštaičių plentas, Kėdainių apskrities savivaldybė, prie plento statybos prisidėjo daug kukliau. 1936–1937 m. pati savivaldybė pastatė tik 9,7 km ilgio plentą nuo Kėdainių į Josvainius Žemaičių plento link⁵²⁵. Kėdainių apskrities nesuinteresuotumas plenta buvo paaiškinamas. Pirmiausia, per Kėdainius ėjo pagrindinė Lietuvos geležinkelio linija. Jos dėka susisiekimas su natūraliausiu didesniu centru Kaunu buvo gana paprastas. Be to, ne per toliausiai nuo Kėdainių jau

⁵²² M. Mažuika, „Biržų apskrities savivaldybės plentų ir mokyklų statybos dešimtmetis“, in: *Savivaldybė*, 1937, Nr. 8, p. 252.

⁵²³ K. Brunius, „Plentų statybų klausimu“, in: *Savivaldybė*, 1936, Nr. 8, p. 29.

⁵²⁴ A. Step., „Aukštaičių plentas. Kaunas–Kėdainiai–Panevėžys–Biržai“, in: *Lietuvos Aidas*, 1939-12-21, Nr. 787 (5189), p. 4.

⁵²⁵ Ten pat.

buvo pastatyta Žemaičių plento atkarpa, per kurią Kaunas buvo pasiekiamas ne tik geležinkeliais. Plentų išlaikymas savivaldybėms taip pat nebuvo pats lengviausias išbandymas ir tai liudija faktas, kad beveik visus savivaldybių pastatytus Aukštaičių plento ruožus savo žinion perėmė Susisiekimo ministerija. Tačiau Šiaurės Lietuvos ir Kauno sujungimas vis dar buvo prioritetas pačiai Lietuvai, o ne atskiroms savivaldybėms. Dėl to 4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje, Susisiekimo ministerijai intensyviai vykdant Žemaičių plento statybos darbus, buvo imtasi ir Aukštaičių plento užbaigimo darbų. Tokiu būdu 1937–1938 m. Kelių valdyba, pasitelkdama rangovus, pastatė 13 km ilgio Cinkiškių kaimo–Josvainių plento atkarpą, kuri sujungė Žemaičių ir Aukštaičių plentus. 1938–1939 m., žemės darbus palikusi rangovams, o kitus darbus atlikusi ūkio būdu, valdyba plentu sujungė Kėdainius ir Ramygala.

Turint omenyje savivaldybių tuo metu jau atliktus ir 1939 bei 1940 m. numatytus darbus ir jų įgyvendinimą, 1927 m. plentų plėtros projekte numatytas Aukštaičių plentas buvo beveik pabaigtas. Tačiau iškilmingų minėjimų, priešingai nei Žemaičių plento atveju, Aukštaičių plentas nesusilaukė. Žinoma, nors Žemaičių plentas buvo atidarytas kelis mėnesius po Klaipėdos krašto praradimo, 1939 m. vasara atrodo tinkamesnis laikas šventėms nei 1940 m. vasara. Tačiau visa problema buvo ne tik plento vėlyvas užbaigimas. Žemaičių plentas, kaip milžiniškas valstybės pastangomis įgyvendintas projektas, ideologiškai buvo daug parankesnis nei projektas, didžiąja dalimi atliktas savivaldybių pastangomis. Tad gana paradoksalu, kad Žemaičių plento atveju aukštinamas „lietuviškų, savo žemės sūnų proto ir raumenų kūrinys, [...] lietuviško darbo triumfas“⁵²⁶, Aukštaičių plento atveju liko nepagirtas, nors takoskyra tarp Susisiekimo ministerijos ir „savo žemės sūnų“ akivaizdžiai buvo didesnė nei takoskyra tarp savivaldybių ir tų pačių sūnų.

Gali būti, kad iki valstybingumo pabaigos Aukštaičių plentas nebuvo pabaigtas. Minėta, kad jis atitiko 1927 m. plentų projekte numatytą tikslą – Kauno ir Biržų sujungimą per Panevėžį. Tačiau 4-ajame dešimtmetyje, jau vykdant plento statybos darbus, buvo kuriami atnaujinti plėtros planai, po kurių įgyvendinimo, istorijai susiklosčius kiek kitaip, Aukštaičių plento statybos pabaigą lietuviai būtų minėję kartu su latviais.

⁵²⁶ *Žemaičių plentas: 1934–1939*, p. 7.

2.2.3. 4-ojo dešimtmečio plentų plėtros projektai: nauji prioritetai ir statybų pikas

Galima teigti, kad poreikį sudarinėti naujus plentų plėtros projektus lėmė daug tarpusavyje susijusių veiksnių. 1927 m. planas nebuvo techniškai išdirbtas ir veikiau buvo deklaratyvus pobūdžio. Galiausiai Lietuvoje pasireiškusi pasaulinė ekonomikos krizė gana smarkiai paveikė Lietuvos ekonominį ir socialinį gyvenimą, skatino centrines įstaigas dirbti daug planingiau. Dėl to naujoje socio-ekonominėje realybėje peržiūrint plėtros prioritetus pasidarė aišku, kad ne visos numatytos plentų kryptys buvo racionalios ir ne visos gali užtikrinti naujus poreikius. Be to, 4-ajame dešimtmetyje, lyginant su 3-iojo dešimtmečio pabaiga, gana smarkiai išaugo motorinių transporto priemonių skaičius. 1927 m. Lietuvoje visų jų rūšių buvo įregistruota 1 320⁵²⁷, 1932 m. – 3 294⁵²⁸, o 1937 m. – jau 4 058⁵²⁹. Galiausiai, 1932 m. prasidėjo reguliarios kasmetinės Pabaltijo valstybių sauskelių konferencijos, kurių pagrindiniu tikslu tapo techninių normų suderinimo ir susisiekimo koordinavimo problemų sprendimas⁵³⁰.

Žinoma, galutinio sprendimo priėmimas nebuvo greitas procesas. Be minėto 1935 m. priimto sprendimo pakeisti Aukštaičių plento kryptį tarp Panevėžio ir Biržų galutinis naujas plentų plėtros planas buvo patvirtintas tik 1937 m. kovą⁵³¹. Aiškinamajame plano rašte buvo išvardinti pagrindiniai principai, kuriais remiantis planas buvo sudarytas. Žinoma, dalis principų atsispindėjo ir 1927 m. plane, tačiau dalis jų buvo nauji. Pirmiausia, numatyti plentai turėjo trumpiausiomis ir tiesiausiomis linijomis sujungti pagrindinius valstybės centrus, šiuo atveju – Vilnių, Kauną, Klaipėdą, Šiaulius, Panevėžį, Kėdainius ir Telšius⁵³². Iš pirmo žvilgsnio gali keistai pasirodyti Kėdainių kaip vieno iš pagrindinių centrų įtraukimas į sąrašą, tačiau aptariamuoju laiku per Kėdainius ir visai šalia jų jau ėjo Aukštaičių ir Žemaičių plentai, taip pat geležinkelio linija, kas Kėdainiams sudarė sąlygas ateityje tapti nemažu susisiekimo centru. Alytus ar Utena į pagrindinių centrų sąrašą atskirai įtraukti nebuvo, nes aplink pirmąjį miestą jau egzistavo gana platus plentų tinklas, o

⁵²⁷ Žr. priedas Nr. 4.

⁵²⁸ Ten pat.

⁵²⁹ Ten pat.

⁵³⁰ J. Dačinskas, „Iš III Pabaltijo sauskelių konferencijos nutarimų“, in: *Savivaldybė*, 1934, Nr. 11, p. 38.

⁵³¹ [1937 m. kovo 16 d. Ministerių kabineto patvirtintas plentų statybos tinklas], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 39–42.

⁵³² Pranešamasis raštas plentų tinklo statybos reikalu, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 34.

antrąjį su Kaunu jau jungė iš Rusijos imperijos paveldėtas plentas. Be to, remiantis pirmuoju principu, patogiais keliais su minėtaisiais centrais turėjo būti sujungti mažesni apskričių centrai, tankiau apgyvendintos ir derlingiausios teritorijos.

Antrasis plano sudarymo principas numatė, kad plentai, susikirsdami statmenai, turėjo sudaryti viso sausumos kelių tinklo karkasą, kuris kuo mažesniu bendru ilgiu turėtų padengti kuo didesnius valstybės plotus. Statmenų plentų susikirtimų sudaryti siluetiniai kvadratai turėtų būti užpildomi vieškeliais, kurie minėtų kvadratų viduje turėtų sudaryti trikampių⁵³³. Plentai taip pat turėtų statmenai susikirsti su geležinkeliais, nes savo esme vis dar buvo privažiuojamaisiais keliais. Ten, kur to padaryti buvo neįmanoma ir plentas ėjo lygiagrečiai geležinkeliui, projektuojamą plentą reikėjo atitraukti bent 10 km nuo geležinkelio linijos ir jo įtakos zonos⁵³⁴.

Kitas svarbus principas buvo siekis, kad plentų tinklas valstybės teritoriją padengtų kuo tolygiau, vengiant koncentracijos vienoje ar kitoje teritorijoje. Dėl to nebuvo numatyta jokių naujų plentų pietų Lietuvoje, aplink Alytų ir Marijampolę. Taip pat buvo numatyta, kad plentai tarp svarbiausių centrų būtų statomi taip, kad tarpusavyje sudarytų kuo ilgesnius kelius – magistrales, skirtas tranzitiniam ir turistiniam susisiekimui. Galiausiai, sudarinėjant planą ir statant naujus plentus, reikėjo atsižvelgti ir į vis labiau ryškėjančią sausumos kelių įtaką krašto gynybai⁵³⁵.

Naujajame plentų plėtos plane atsirado ir dvi visiškai naujos numatomų plentų klasifikacijos. Jas lėmė Pabaltijo sauskelių konferencijose priimti sprendimai. Pirmoji klasifikacija plentus, ne tik planuojamus, bet ir egzistuojančius, suskirstė į tris grupes pagal jų svarbą: tarptautinės, valstybinės ir vietos reikšmės⁵³⁶. Antroji klasifikacija plentus suskirstė pagal plento konstrukcijos tipą ir jo skersinį profilį į magistralinius, I-os rūšies sustiprintus, I-os rūšies paprastus ir II-os rūšies paprastus plentus bei pusplėnčius⁵³⁷. Tipo pasirinkimą lėmė jau egzistuojančio ir numatomo eismo intensyvumas, kuris, remiantis Pabaltijo sauskelių konferencijos nutarimais, buvo apskaičiuojamas vienodai visose Pabaltijo šalyse⁵³⁸. Tokiu būdu buvo suvienodinta Pabaltijo šalių plentų klasifikacija.

⁵³³ Ten pat.

⁵³⁴ Ten pat, l. 35.

⁵³⁵ Ten pat.

⁵³⁶ Ten pat, l. 36.

⁵³⁷ [1937 m. kovo 16 d. Ministerių kabineto patvirtintas plentų statybos tinklas], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 42.

⁵³⁸ L. Tuskenis, „Sauskelių tinklas“, in: *Technika ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6, p. 121.

Šiuo atveju verta paminėti kelis dalykus. Visų pirma, plento priskyrimas tarptautinės reikšmės keliui pagal svarbą nereiškę, kad jam bus paskirtas aukščiausias konstrukcijos tipas. Kaip pavyzdys buvo minimas Palangos–Butingės plentas, kuris buvo tarptautinės reikšmės kelias Liepojos link, tačiau pagal konstrukciją – tik II-os rūšies paprastasis plentas⁵³⁹. Visų antra, remiantis 1937 m. pradėta naudoti kelių konstrukcijos klasifikacija, magistraliniams keliams buvo numatyta nebe paprasta makadamo, bet modernios konstrukcijos kelio danga⁵⁴⁰.

Apskaičiuojant, kiek naujų plentų reikėtų statyti Lietuvoje, tuometinis Kelių valdybos vyriausiasis kelių direktorius Leonas Tuskenis⁵⁴¹ rėmėsi to paties profesoriaus Dubelyro skaičiavimais, kuriais beveik prieš dešimtmetį rėmėsi Juozas Gabrys. J. Gabrys tada konstatavo, kad 1927 m. plane buvo numatyta maždaug tiek plentų, kiek pagal profesoriaus skaičiavimus Lietuvoje jų ir reikėtų. Tačiau naujajame plane buvo numatyta, kad Lietuvoje iš viso bus pastatyta 2 614,77 km naujų plentų ir privažiuojamųjų kelių prie geležinkelių⁵⁴², t. y. maždaug 500 km daugiau nei ankstesniajame plane. Atskirai nevardijant visų numatytų plentų⁵⁴³, tenka konstatuoti, kad dauguma naujųjų plentų buvo planuojami aplink Šiaulius ir Telšius.

Remiantis 1927 m. planu, svarbiausioje I-oje darbų grupėje buvo numatyta apie 495 km naujų plentų. Naujojo plano atveju, pirmojo dešimtmečio plentų statybos eilėje, t. y. svarbiausių darbų kategorijoje, buvo numatyti 696 km naujų plentų⁵⁴⁴. Iš dalies toks svarbiausių darbų išaugimas

⁵³⁹ Pranešamasis raštas plentų tinklo statybos reikalu, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 36.

⁵⁴⁰ L. Tuskenis, „Sauskelių tinklas“, in: *Technika ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6, p. 123.

⁵⁴¹ Leonas Tuskenis (1899–1950) – Lietuvos inžinierius. Mokslus pradėjo Vilkaviškio gimnazijoje, juos 1918 m. baigė Voroneže. Į Lietuvą grįžo jai paskelbus nepriklausomybę, tarnavo Lietuvos kariuomenėje, baigė karo mokyklą. 1923–1930 m. studijavo Lietuvos universiteto Technikos fakultete, įgijo statybų inžinieriaus diplomą. Jau studijų metais dirbo Susisiekimo ministerijos Plentų ir vandens kelių valdyboje raštininku, braižytoju, techniku. 1930 m. paskirtas vyresniuoju sauskelių inžinieriumi, 1934 m. – Plentų ir vandens kelių valdybos direktoriumi. Pastarąsias pareigas ėjo iki 1944 m. Aktyviai dalyvavo Pabaltijo sauskelių inžinierių konferencijose, jose skaitė ne vieną pranešimą. 1938 m. vadovavo Lietuvos delegacijai derybose su lenkais Augustave. 1944 m. pasitraukė į Vakarų. *Lietuvos energetika T. 6: Lietuvos energetika iki 1944*, sudarytojas Vilius Šaduikis, Vilnius: Trys žvaigždutės, 2017, p. 376

⁵⁴² [1937 m. kovo 16 d. Ministerių kabineto patvirtintas plentų statybos tinklas], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 41.

⁵⁴³ Visų projekte numatytų plentų sąrašas, žr. priedas Nr. 8 ir priedas Nr. 9.

⁵⁴⁴ [1937 m. kovo 16 d. Ministerių kabineto patvirtintas plentų statybos tinklas], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 41.

yra suprantamas. Naujajame plane prie svarbiausių darbų buvo priskirti jau statomi, bet dar nepabaigti Žemaičių ir Aukštaičių plentai, iš bendro plano neatskaičiuojant jau pastatytų jų dalių. Abu minėti plentai pagal svarbą buvo įvardinami kaip magistraliniai, o be krypties tarp Panevėžio ir Biržų pasikeitimo galutinė Aukštaičių plento stotelė buvo numatytas Latvijos pasienio miestas Skaistkalnė. Taigi, Aukštaičių plentas, remiantis 1937 m. plentų plėtros planu, kuriame atspindėjo ir Pabaltijos šalių bendros veiklos tendencijos, turėjo tapti keliu, sujungusiu mažų mažiausiai Kauną su Ryga. Visgi iki Latvijos sienos plento pratęsti lietuviai nebesuspėjo. Galima kelti pagrįstą klausimą, ar tokiu atveju, jei Žemaičių ir Aukštaičių plento statybos jau nebūtų pakankamai pasistūmusios į priekį, jie būtų įtraukti į 1937 m. plano svarbiausiųjų darbų sąrašą?

Kiti 1927 m. plano I-os darbų grupės plentai buvo vietinės reikšmės, daugiausia – didesnių miestų sujungimai su geležinkeliais. 1937 m. plane svarbiausioje darbų grupėje buvo numatyti kiek kitokie prioritetai. Į šią darbų grupę buvo įtraukti nauji plentai, kurie turėjo sujungti Kėdainius su Šiauliais ir Ukmerge, Šiaulius su Panevėžiu ir Klaipėda bei Panevėžį su Raseiniais. Visiems minėtiems keliams buvo nustatyta valstybinė reikšmė ir daugiausia I-os rūšies paprastojo plento konstrukcija. Įvykdžius svarbiausios darbų grupės darbus būtų įgyvendintas vienas iš pagrindinių plano sudarymo principų – sujungti pagrindinius Lietuvos centrus. Žinoma, svarbiausi darbai artimiausiu metu nenumatė plentų jungčių su vienu iš įvardintų centrų – Telšiais, tačiau galima kelti klausimą, kiek svarbūs buvo Telšiai, lyginant su kitais įvardintais centrais. Be to, Telšiai jau kurį laiką į Lietuvos ūkį buvo pajungti naująja geležinkelio linija, kuri bent jau iš dalies galėjo kompensuoti susisiekimo poreikius.

Tikriausiai pagrindinis klausimas lieka, kaip sekėsi šį projektą įgyvendinti, žinant, kad 1927 m. projektas buvo labiau deklaratyvus? Minėtame aiškinamajame projekto rašte buvo teigiama, kad svarbiausioji darbų grupė, t. y. 680 km naujų plentų, buvo pirmojo dešimtmečio siekiamybė ir juos pastatyti tikimasi per 9 metus, pradedant 1937 m. Tokiu atveju kasmet reikėjo pastatyti apie 75 km naujojo plento⁵⁴⁵. Žinant, kad dalis dviejų svarbiausių plentų jau buvo pastatyta, vidurkis turėjo šiek tiek sumažėti. 1937–1939 m. vien tik Susisiekimo ministerija pastatė kiek daugiau nei 140 km naujojo kelio Žemaičių ir Aukštaičių plentuose. Ministerija tuo pačiu metu darbus vykdė ir kituose ruožuose, pvz., 1939 m. buvo pastatyta 14 km

⁵⁴⁵ Pranešamasis raštas plentų tinklo statybos reikalu, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 37.

ilgio naujojo plento atkarpa tarp Kairių ir Radviliškio⁵⁴⁶. Be to, Biržų ir Panevėžio savivaldybės nuo 1935 m. iki 1939 m. pabaigė dar maždaug 42 km plento. Jei savivaldybių darbus įtrauksime į darbus, nuveiktus po 1937 m., galima teigti, kad kasmet buvo pastatoma po maždaug 65 km naujų plentų, kas visai neblogai atitiko numatytą vidurkį. Tiesa, panašu, kad toks statybų tempas buvo sunkiai pakeliamas, nes 1938 m. vasarą Finansų ministerija kreipėsi į Susisiekimo ministeriją, prašydama mažinti statybų apimtį⁵⁴⁷. Finansų ministerijos argumentas buvo per didelė statybų kainos našta valstybės biudžetui. Susisiekimo ministerija kontrargumentavo, pabrėždama ekonominę, kultūrinę ir gynybinę naujųjų plentų svarbą. Kaip išeitį ji siūlė didesnę savivaldybių ir vietos gyventojų įtraukimą į statybos darbus. Tačiau tai negalėjo būti vieninteliu atsakymu, nes bendra viso projekto kaina siekė maždaug 150 mln. litų⁵⁴⁸.

Aiškinamajame projekto rašte teigiama, kad visą projektą įgyvendinti įmanoma per 50 metų, kasmet naujiems darbams skiriant apie 3 mln. litų. Tačiau reikia turėti omenyje, kad 3 mln. litų kasmet buvo reikalingi tik naujoms statyboms. Naujai pastatytų ir jau egzistuojančių kelių išlaikymas taip pat kainavo nemažai. Buvo gana akivaizdu, kad vien iš biudžeto asignavimų ir statyti, ir prižiūrėti kelių neįmanoma. Atsakymas į problemą buvo ne kartą Lietuvoje viešojoje erdvėje aptartas Kelių fondas. Aiškinamajame rašte buvo teigiama, kad tokį fondą įsteigus, tuo pačiu metu vadovaujantis principu „kas gaunama iš sauskelių – sauskeliams“⁵⁴⁹, jau tada buvo galima rasti kelių statybai 3 mln. litų kasmet. Be to, motorizacijai einant koja kojon su plentų plėtra, kasmetinės fondo pajamos natūraliai kiltų. Tačiau net su gana aktyviai įgyvendinamu plentų plėtros projektu Kelių fondas 1937 m. dar nebuvo įsteigtas. Jo įstieгимą 1939 m. galėjo paskatinti net ne plėtros, o kelių modernizacijos poreikiai.

1937 m. projekto aiškinamajame rašte buvo teigiama, kad pagrindinis tų dienų uždavinys buvo statyti kuo daugiau naujų plentų, vartojant paprastesnes konstrukcijas, o eismui pakankamai išsiplėtojus – jas modernizuoti. Be to, „lygiagrečiai su naujų plentų statyba reikalinga kreipti dėmesį į vieškelį tobulinimą, derinant tai su numatomu plentų tinklu“⁵⁵⁰.

⁵⁴⁶ 1939 m. nuveikti ir 1940 m. numatomi nuveikti darbai plentų ir vandens kelių srityse, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 1129, l. 11.

⁵⁴⁷ [Susisiekimo ministro J. Stanišauskio pranešimas Vidaus reikalų ministrui, 1938 m. liepos mėn.], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 5.

⁵⁴⁸ Pranešamasis raštas plentų tinklo statybos reikalu, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 37.

⁵⁴⁹ Ten pat.

⁵⁵⁰ Ten pat, l. 31.

Panaši formuluotė egzistavo ir 1927 m. plentų plėtros projekte, tačiau ji nebuvo išplėtota.

1937 m. birželį, reaguojant į projekte numatytą modernizacijos poreikį, tuometinis sauskelių direktorius Juozas Dragašius⁵⁵¹ ir kelių statybos skyriaus viršininkas Alfonsas Barauskas parengė memorandumą Lietuvos kelių modernizacijos klausimu⁵⁵². Jame inžinieriai konstatavo, kad net trečdalyje Lietuvos I-os rūšies vieškelių ir 10 % plentų (t. y. beveik visuose plentuose aplink Kauną) eismo intensyvumas viršija kelio konstrukcijai numatytas normas⁵⁵³. Dėl to vieškelius ir plentus kapitaliai remontuoti teko ne kas 10–15 metų, kaip buvo normalu, o kas 2–3 metus. Pasak memorandumo autoriaus, dėl eismo intensyvumo sukeltų problemų 1930–1936 m. Lietuvoje kapitalinis remontas buvo atliktas 719,4 km plentų ir tam išleista apie 13,35 mln. litų⁵⁵⁴. Nors ir remontuotų plentų kiekis, ir tam išleistų pinigų suma buvo gana didelė, inžinierių teigimu, bendrai kapitaliai suremontuoti reikėjo netgi daugiau – 1 303 km plentų⁵⁵⁵. Statistikos duomenimis, 1937 m. Lietuvoje be Klaipėdos krašto buvo 1 481 km plentų⁵⁵⁶, taigi, kapitalinio remonto reikėjo beveik 90 % visų plentų.

Dragašiaus ir Barausko teigimu, dalies plentų modernizacija būtų leidusi sutaupyti ilgesniu periodu ir ne tik pačių kelių išlaikymo prasme. Remiantis L. Tuskenio ir vokiečių inžinieriaus G. Eickner skaičiavimais⁵⁵⁷, autobuso judėjimo blogu ir geru keliu savikaina skyrėsi apie 22 %. O Lietuvoje, kurioje motorinių transporto priemonių eismas sudarė tik apie 30 % judėjimo net intensyviausiuose ruožuose, tai būtų leidę sutaupyti apie 700 tūkst. litų kasmet⁵⁵⁸. Žinoma, kaip papildomas argumentas motorinių

⁵⁵¹ Juozas Dragašius (1899–1991) – Lietuvos inžinierius. Mokslus pradėjo 1910 m. Simne, karo metais tęsė Voroneže, baigė jau Lietuvoje 1921 m. Nuo tų pačių metų mokėsi Aukštuosiuose kursuose Fizikos-matematikos skyriuje. 1923 m. įstojo į Lietuvos universiteto Technikos fakultetą, studijavo Statybų skyriuje. 1929 m. įgijo statybų inžinieriaus kvalifikaciją. Studijuodamas dirbo Kauno miesto Statybų skyriaus inžinieriumi, po studijų 1930–1934 m. – Marijampolės miesto ir apskrities inžinieriumi. 1934–1938 m. vadovavo Sauskelių direkcijai. Nuo 1938 m. – Kauno miesto inžinierius. Prieš antrąją sovietų okupaciją pasitraukė į Vakarų. *Kelininkai, susiję su Lietuva: XVIII–XX amžius*, sudarytojas Linas Vidurgis, Vilnius: BKM leidykla, 2016, p. 181–182.

⁵⁵² Lietuvos plentų modernizavimo reikalu, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 59a–75.

⁵⁵³ Ten pat, l. 63–64.

⁵⁵⁴ Priedas Nr. 7. Kapitaliai suremontuotų plentų ir jiems išleistų pinigų diagrama, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 83.

⁵⁵⁵ Lietuvos plentų modernizavimo reikalu, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 69.

⁵⁵⁶ LSM 1937, p. 361.

⁵⁵⁷ Lietuvos plentų modernizavimo reikalu, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 65.

⁵⁵⁸ Ten pat, l. 66.

transporto priemonių savikainos mažinimui buvo pabrėžimas, kad visi šie pinigai įprastai iškeldavo į užsienį.

Inžinierių skaičiavimais, iš viso moderniomis konstrukcijomis Lietuvoje sutvirtinti artimiausiu metu reikėtų 133 km plentų⁵⁵⁹. Jų pasiūlymas pirmajam modernizacijos penkmečiui buvo dar kuklesnis – 50 km, kasmet modernizuojant 10 km už 750 tūkst. litų⁵⁶⁰. Kad buvo įmanoma pasiekti teigiamų rezultatų, inžinieriai pademonstravo pasitelkdami Latvijos pavyzdį. Čia 1928 m. buvo įvykdyta kelių administravimo reforma ir centralizacija, po kurios visi plentai ir I-os rūšies vieškeliai atsidūrė Susisiekimo ministerijos kelių departamento žinioje. Latvija po karo paveldėjo 1 143 km plento ir nežinomą kiekį viešelių – tiek kiekybiniu, tiek kokybiniu požiūriu panašų kelių tinklą, kokį paveldėjo ir Lietuva. 1936 m. Latvijos susisiekimo ministerija iš viso administruavo apie 1 700 km plentų ir 8 900 km I-os rūšies viešelių⁵⁶¹. Taigi, per 8 metus Latvija sugebėjo pastatyti apie 550 km naujų plentų. Be to, ministerijos administruojamų viešelių kiekis po II-os rūšies kelių sutvarkymo ir perdavimo ministerijai kasmet paaugdavo apie 500 km. Nepaisant to, apie 20 % visų Latvijos plentų buvo modernios konstrukcijos ir kasmetinės biudžeto asignacijos kelių departamentui vis mažėjo⁵⁶². Tuo pačiu metu Lietuvoje tik apie 2 % visų plentų buvo modernios konstrukcijos ir pagrinde apsiribojo atkarpa tarp Kauno ir Garliavos, kurioje nuo 1930 m. buvo bandomos įvairios modernios konstrukcijos, tikrinant jų pritaikomumą ir tinkamumą Lietuvos geografinėms sąlygoms⁵⁶³.

Žinoma, inžinieriai paminėjo, kad nuo 1928 m. Latvijos kelių departamento disponuojamos lėšos kasmet buvo apie 13 kartų didesnės nei analogiškų Lietuvos įstaigų. Apie ketvirtadalį visų departamento lėšų sudarė reformos metu Latvijoje įsteigtas Kelių fondas. Tačiau lėšos kasmet mažėjo, ir jei 1929 m. siekė apie 16 mln. latų, tai 1932 m. – tik apie 11 mln. Kelių departamento lėšos galėjo sumažėti dėl ekonominės krizės, ką nurodo ir mažėjančios Latvijos kelių fonde surenkamos įplaukos – 4 mln. latų 1929 m. ir tik 2,5 mln. latų 1932 m. Tačiau išlaidų mažėjimas ir ne blogėjanti, o tik gerėjanti Latvijos kelių būklė turėjo nurodyti, kad radus valios ir pakėlus investicijas keliams arba įkūrus Kelių fondą, analogiškų rezultatų buvo galima pasiekti ir Lietuvoje.

⁵⁵⁹ Ten pat, l. 68.

⁵⁶⁰ Ten pat, l. 75.

⁵⁶¹ Ten pat, l. 72.

⁵⁶² Ten pat, l. 73.

⁵⁶³ J. Gabrys, „Moderniškos kelių konstrukcijos ir jų taikymas Lietuvoje“, in: *Technika ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6, p. 126.

Akivaizdu, kad tokios valios nei 1937 m., nei 1938 m. Lietuvoje neatsirado – plentų statybai ir remontui išleistos sumos tais metais radikalai nesiskyrė⁵⁶⁴. O ilgus metus diskutuotas Kelių fondas Lietuvoje buvo įsteigtas tik 1939 m. liepą⁵⁶⁵. Remiantis fondo įstatymu, Kelių fondas buvo skirtas „plentams tiesti, esamiems tobulinti ir tiltams per plukdomąsias upes statyti“⁵⁶⁶, jį administravo Susisiekimo ministerija, o naudojimo planą tvirtino Ministrų kabinetas. Įstatyme taip pat buvo numatyta galimybė iš fondo lėšų skirti pašalpas savivaldybėms jų pačių kelių tiesimo darbams, be to, už fondo lėšas tvarkyti tranzitines gatves miestų ribose. Didžiąją dalį fondo lėšų turėjo sudaryti kasmetinės asignacijos iš biudžeto, likusias – pagal minėtąjį principą „kas iš sauskelių – sauskeliams“ gautos lėšos. Tokiomis tapo lėšos už nusizengimus judėjimo tvarkai, koncesijų mokesčiai keleiviams ir kroviniams vežti, 2 % nuo pajamų, gautų už tarp miestinius keleivių pervežimus autobusais, muitai už įvežamą benziną bei motorines transporto priemones, 50 % muitų už įvežamą neapdirbtą naftą.

Kokią sumą galėjo sudaryti nuo 1940 m. sausio 1 d. pradėjęs veikti Kelių fondas, pasakyti gana sunku. Be minėtų šaltinių jo pajamas sudarė ir neįvardintos „kitos pajamos“ bei 10 % akcizo už pirmos ir aukščiausios rūšių tabaką ir jo dirbinius. Be to, prasidėjus karui neabejotinai turėjo kristi ir visų kitų, ypač muitų įplaukos. Iki 1940 m. birželio ir faktinės Lietuvos okupacijos valstybės biudžetas paskelbtas nebuvo, todėl tiksliai apskaičiuoti fondo disponuojamas lėšas yra neįmanoma. Kiek vėliau, planuojant naudoti jo lėšas, tik labai aptakiai buvo tikimasi, kad surinktos lėšos gali siekti 5 mln. litų⁵⁶⁷.

Kad fondą buvo tikimasi išnaudoti tikslingai, liudiją tai, kad faktiškai po jo įsteigimo⁵⁶⁸, o teisiškai – šiek tiek vėliau⁵⁶⁹ buvo įsteigta ir Kelių komisija. Ją sudarė 2 atstovai iš Susisiekimo ir po 1 atstovą iš Krašto apsaugos, Finansų ir Žemės ūkio ministerijų. Komisijos kompetencijoje buvo naujų kelių krypčių svarstymas, esamų peržiūrėjimas ir tobulinimas bei derinimas su kitų susisiekimo rūšių plėtros planais⁵⁷⁰. Vienbalsiai komisijos

⁵⁶⁴ 1937 m. plentų statybai iš viso išleista 6,76 mln. litų, 1938 m. – 7,69 mln. litų. Pagal LSM 1937, p. 361 ir LSM 1939, p. 357.

⁵⁶⁵ Statytinų plentų keitimo bei papildymo reikalų žinutė, in: LCVA, f. 923, ap. 1, b. 1551, l. 65.

⁵⁶⁶ „Kelių Fondo įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1939, Nr. 678, p. 1.

⁵⁶⁷ 1939 m. nuveikti ir 1940 m. numatomi nuveikti darbai plentų ir vandens kelių srityse, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 1129, l. 14.

⁵⁶⁸ Statytinų plentų keitimo bei papildymo reikalų žinutė, in: LCVA, f. 923, ap. 1, b. 1551, l. 65.

⁵⁶⁹ „Kelių Komisijos statutas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1940, Nr. 695, p. 116–117.

⁵⁷⁰ Statytinų plentų keitimo bei papildymo reikalų žinutė, in: LCVA, f. 923, ap. 1, b. 1551, l. 65.

sprendimai patvirtinti Susisiekimo ministro turėjo „vykdomąjį privalomumą“, o vienbalsio sutarimo neradus galutinį sprendimą priimti turėjo Ministrų kabinetas⁵⁷¹. Nors komisija buvo įkurta gana vėlai, darbų jai netrūko.

Klaipėdos krašto praradimas 1939 m. pradžioje, Vilniaus krašto atgavimas tų pačių metų rudenį ir Europoje prasidėjęs karas turėjo koreguoti Lietuvos planus. Nors naujos idėjos dėl plentų plėtros pradėjo rasti jau po Klaipėdos praradimo, Kelių komisija tik 1940 m. pavasarį priėmė sprendimą visą projektą peržiūrėti iš esmės⁵⁷².

Kalbant apie Klaipėdos krašto praradimą, plentų plėtra buvo perorientuota taip pat, kaip buvo planuojama perorientuoti visą Lietuvos ūkį nuo Klaipėdos uosto link būsimo Šventosios uosto. Dėl to buvo numatyta nuo Žemaičių plento Rietave statyti naują plentą į Darbėnus pro Kartoną⁵⁷³. Komisijos nuomonė dėl šios kelio atkarpos buvo vieninga ir 1940 m. pradžioje joje jau buvo vykdomi tyrinėjimo darbai. Komisija taip pat buvo vieningos nuomonės dėl Kauno ir Vilniaus sujungimo. Dar 1939 m. lapkričio pabaigoje ji svarstė Kauno–Vilniaus plento kryptį ir konstrukciją⁵⁷⁴. Dėl didelio numatomo eismo intensyvumo tarp dviejų Lietuvos sostinių kelias buvo projektuojamas kaip autostrada, t. y. skirtas išimtinai motorinėms transporto priemonėms su dvejomis žaliaja juosta atskirtomis eismo krypčių juostomis⁵⁷⁵. Iš pradžių buvo planuojama vykdyti tik autostradai reikalingus žemės darbus ir tiltų statybą, laikinai pastatant tik vieną 6 m pločio plento liniją, kurią greitai būtų galima perdirbti į autostradą⁵⁷⁶. 1940 m. pavasarį tarp komisijos narių dar nebuvo vieningos nuomonės, kur numatoma autostrada turėtų susijungti tiek su Kaunu, tiek su Vilniumi, tačiau likusią kelio kryptį atkartojo jau 1960 m. sovietinėje Lietuvoje pradėti Kauno–Vilniaus magistralės statybos darbai.

Likę Kelių komisijos 1937 m. plentų plėtros projekto pakeitimai ir papildymai suskirstyti į 3 pagrindines kategorijas. Pirmoji ir tikriausiai svarbiausioji buvo Vilniaus krašto įjungimas į Lietuvos susisiekimo sistemą. Tokiam tikslui turėjo pasitarnauti Ukmergės–Širvintų plentas, kuris

⁵⁷¹ „Kelių Komisijos statutas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1940, Nr. 695, p. 116.

⁵⁷² Statytinų plentų keitimo bei papildymo reikalų žinutė, in: LCVA, f. 923, ap. 1, b. 1551, l. 65.

⁵⁷³ Ten pat, l. 69.

⁵⁷⁴ Kelių komisijos posėdžio protokolas Nr. 2, 1939 lapkričio 25 d., in: LCVA, f. 923, ap. 1, b. 1551, l. 74.

⁵⁷⁵ Statytinų plentų keitimo bei papildymo reikalų žinutė, in: LCVA, f. 923, ap. 1, b. 1551, l. 68.

⁵⁷⁶ Kelių komisijos posėdžio protokolas Nr. 2, 1939 lapkričio 25 d., in: LCVA, f. 923, ap. 1, b. 1551, l. 74.

susisiekimą su Vilniumi turėjo suteikti Panevėžiui ir Šiauliams, bei Zarasų–Smalvų plentas, kuris privažiavimą prie Vilniaus krašto geležinkelių turėjo suteikti šiaurės Lietuvos miestams.

Antroji grupė buvo strateginiai plentai, kurie turėjo tenkinti Krašto apsaugos ministerijos ir kariuomenės poreikius. Tokiu turėjo tapti Strielciškės–Pirčiupių plentas, kuris kelią kariniams daliniams tarp Alytaus ir Vilniaus turėjo sutrumpinti net 90 km.

Trečioji grupė buvo įvairios 1937 m. plano korekcijos, kurios daugiausia buvo nulemtos siekio taupyti ir racionaliai išnaudoti turimus resursus. Būtent dėl to buvo nuspręsta pabaigti lenkų Vilniaus krašte pradėtus plentų statybos darbus arba Panevėžio–Kupiškio plentą nukreipti nuo Subačiaus link Karsakiškio, taip kelią sutrumpinant 24 km.

Įdomu tai, kad pirmojoje 1940 m. pusėje plentų plėtros darbai vyko gana sparčiai. Iki 1940 m. vasaros, t. y. įprastinio darbų sezono pradžios, smulkesni ir stambesni darbai vyko iš viso 178 km, 20 km naujų plentų netgi buvo baigti statyti ir perduoti eksploatacijai⁵⁷⁷. Darbų sezonui įsibėgėjus buvo planuojama darbų mastą dar labiau išplėsti. Panašu, kad 1940 m. pirmojoje pusėje plentų plėtra galiausiai įgavo pagreitį. Žinoma, viską nutraukė Lietuvos okupacija, Susisiekimo ministerijos likvidacija ir sistemos įjungimas į Sovietų Sąjungos susisiekimo sistemą. Kyla klausimas, kodėl proveržis pasiektas taip vėlai?

Galimi keli skirtingi atsakymai. Europoje prasidėjus karui, net deklaruojant neutralumą, kelių poreikį aiškiai išsakė Krašto apsaugos ministerija per savo atstovą Kelių komisijoje. Žinoma, pulti tvarkyti kelius karui jau prasidėjus tikriausiai prilygsta rogių ruošimui žiemą. Kita vertus, geriau pradėti vėliau nei niekada. Proveržį neabejotinai paskatino ir Kelių fondo įkūrimas, iš kurio plentų statybos ir tvarkymo darbams per pirmąjį 1940 m. pusmetį netgi ne darbų sezono metu buvo sunaudota apie 1 mln. litų. Iki metų pabaigos buvo tikimasi sunaudoti dar apie 5 mln. litų⁵⁷⁸. Tiesa, vien Kelių fondas naujo kelių „apetito“ nepatenkino ir ministrų kabinetas papildomiems darbams buvo numatęs dar 6–7 mln. litų⁵⁷⁹. Tačiau turbūt didžiausią postūmį suteikė Vilniaus krašto atgavimas ir noras kuo greičiau integruoti jį į Lietuvą. Iš minėtų 178 km, kuriuose vyko darbai, didžioji dalis buvo susijusi būtent su Vilniumi. Vargu, ar tokios integracijos poreikis buvo pamoka, išmokta iš ne visai sėkmingos Klaipėdos krašto integracijos. Veikiau

⁵⁷⁷ Žinios apie Susisiekimo ministerijos darbus, atliktus ir vykdomus nuo 1940 m. birželio mėn. 15 d., in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 1129, l. 1–2.

⁵⁷⁸ Ten pat, l. 2.

⁵⁷⁹ Ten pat.

tai buvo beveik 2 dešimtmečius deklaruotos ideologijos pasekmė. Ar tokios integracijos siekis davė vaisių, dėl minėtos Susisiekimo ministerijos likvidacijos atsakyti neįmanoma.

Vienareikšmiškai apibendrinti visą valstybingumo metu vykdytą geležinkelių ir sausumos kelių plėtrą yra pakankamai sunku. Panašu, kad abiejų susisiekimo rūšių plėtros projektai visą valstybingumo laikotarpį gyvavo atskirai. Pirmieji ambicingi ir aiškų tikslą turintys geležinkelių plėtros projektai užstrigo politinių ir asmeninių santykių klampynėje. Galiausiai įgyvendinus tik mažą ambicingų planų dalį paaiškėjo, kad pirminis tikslas buvo nebe toks aktualus, o tikslų perorientavimas – ne visai įmanomas. 4-ajame dešimtmetyje netgi pačių geležinkelių viduje vyko požiūrio į plačiuosius ir siauruosius geležinkelius pokyčiai, kurie lėmė, jog į pačią geležinkelių plėtrą imta žiūrėti kaip į neperspektyvią. Naujas idėjas išprovokavo Vilniaus krašto susigrąžinimas, tačiau gana akivaizdu, kad skubotas idėjas lėmė ne racionalios priežastys, o du dešimtmečius deklaruotos ideologinės nuostatos.

Galima teigti, kad sausumos kelių plėtros planai išgyveno atvirkštinį procesą. Plentų plėtros projektai, atsiradę kaip ambicingi, tačiau labiau deklaratyvūs, 4-ajame dešimtmetyje tapo aiškiai suformuluotais, suplanuotais ir svarbiausia – įgyvendinamais. Gali pasirodyti, kad plentų plėtra įgavo pagreitį geležinkelių sąskaita, bet tai tik iš dalies būtų tiesa. Viena vertus, plentai buvo patogesnė ir pigesnė alternatyva, tai, ko žmonėms reikėjo čia ir dabar, ypač augant motorinių transporto priemonių skaičiui. Kita vertus, susisiekimo rūšių subordinacija išliko, galbūt nelaikant vienos ar kitos rūšies reikšmingesne, tačiau į visą sistemą žiūrint kaip į vieną bendrą, atskirai vertinant vienos ar kitos rūšies privalumus, trūkumus ir galimybes.

Taigi, ar sausumos kelių plėtra buvo sėkminga? Pastatyta apie 100 km naujų geležinkelių ir keli šimtai kilometrų naujų plentų. Nors ir gana vėlai, visgi galiausiai įkurtas Kelių fondas, kurio lėšos kartu su nuo 4-ojo dešimtmečio vidurio veikiančiu Viešųjų darbų fondo lėšomis buvo aktyviai naudojamos kelių plėtroje. Nors ir šiek tiek supurtytas ideologinių nuostatų po Vilniaus krašto atgavimo, tačiau ir toliau deklaruojamas siekis veikti planingai. Visa tai valstybėje, kuri akivaizdžiai neturėjo nei finansinių resursų, nei žaliavų vykdyti didelio masto infrastruktūros projektus, atrodo visai neblogai. Žinoma, yra ir ne tokia sėkminga pusė: savo ilgiu gausiausių kelių – vieškelių – problemos sprendimų buvo ieškoma iki pat valstybingumo pabaigos ir akivaizdu, kad paieškos nebuvo sėkmingos.

3. DAUGIALYPIS MOTORINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ POVEIKIS VISUOMENEI

3.1. Nauji reiškiniai: nelaimingi atsitikimai ir kelių eismo taisyklės

Motorinės transporto priemonės, o konkrečiau – automobilis, pagrįstai gali būti vadinamas svarbiausiu ir įtakingiausiu XX a. išradimu. Per amžių automobilis įsikverbė ir įtakėjo tiek viešojo, tiek privataus gyvenimo sritis visame pasaulyje. Ši įtaka prasidėjo gana greitai po automobilio išpopuliarėjimo XX a. pradžioje ir nepaisė netolygios motorizacijos. Taigi, ir Lietuvoje, kurioje motorizacija toli gražu nepasiekė šioje srityje pirmavusių Jungtinių Amerikos Valstijų lygio ar kiek mažiau, tačiau pakankamai sparčiai šia linkme nuėjusių vakarų Europos valstybių, automobilis tarpukariu paliko savo pėdsaką. Šiais laikais skirtingose valstybėse šios įtakos palikimas vertinamas nevienareikšmiškai. Pavyzdžiui, erdvės užvaldymą gatvių ir kitos motorinių transporto priemonių infrastruktūros plėtros prasme vieni miestai ir toliau skatina, o kituose šios erdvės yra permastomos ir gražinamos alternatyviems judėjimo būdams. Tačiau kai kurios įtakos ir paveldas, pavyzdžiui, nelaimingi atsitikimai keliuose, vienareikšmiškai vertinami neigiamai.

Teigti, kad iki motorinių transporto priemonių išpopuliarėjimo keliuose nevyko nelaimingi atsitikimai, tikrai negalima. Vis dėlto motorinės transporto priemonės į nelaimes keliuose įnešė kelis papildomus vardiklius, tokius kaip greitį, jėgą bei transporto priemonės svorį. Tai nebūtinai darė nelaimingus atsitikimus kelyje fatališkais, tačiau pačių reiškinių – tiek motorinės transporto priemonės, tiek jos dalyvavimo eismo įvykiuose – naujumas lyginant su šimtmečius naudotais arklių traukiamais vežimais lėmė atidesnį požiūrį į problemą.

Tačiau apibrėžti problemos mastą yra gana keblu. Statistiką apie nelaimingus atsitikimus visoje Lietuvoje buvo pradėta rinkti tik 1939 m. Analogišką statistiką ir tik Kauno miesto ribose bei artimiausiose apylinkėse iki tol rinko tik 1934 m. Kaune įsteigta atskira judėjimo policijos nuovada, t. y. dabartinės kelių policijos pirmtakė. Iki tol apie eismo įvykius kalbėta buvo, tačiau labai aptakiai, 1928 m. tiesiog konstatuojant, kad jų buvo daug⁵⁸⁰.

Kalbant apie judėjimo policijos rinktus statistinius duomenis reikia paminėti, kad, viena vertus, galima drąsiai abejoti jų išsamumu. Judėjimo

⁵⁸⁰ A-as, „Katastrofos ir jų priežastys“, in: *Policija*, 1928, Nr. 5, p. 20.

polijijos nuovada buvo visiškai nauja, neturėjo daug etatų ir natūralu, kad nesugebėjo surinkti visos informacijos apie nelaimingus įvykius keliuose. Kita vertus, 1934 m. Kauno miestas ir jo apylinkės buvo neabejotinai labiausiai motorizuotos Lietuvos vietovės. Vien Kauno mieste tais metais buvo registruotos 739 iš 3 001 motorinės transporto priemonės, tuo metu registruotos visoje Lietuvoje⁵⁸¹. Tai sudarė beveik ketvirtadalį visų registruotų transporto priemonių ir dėl to galima teigti, kad Kauno miesto nelaimingų įvykių statistika geriausiai reprezentavo bendras esamas ir būsimas tendencijas.

Statistiniai duomenys, kuriuos judėjimo nuovadai surinkti pavyko, buvo suskirstyti pagal mėnesius, savaitės dienas, net paros laiką, taip pat išskiriant nukentėjusiųjų asmenų amžių ir lytį. Tai nurodo, kad jau tada už eismą atsakinga polijijos įstaiga ieškojo nelaimingų įvykių priežasčių. Tačiau svarbiausias rodiklis neabejotinai buvo pačių eismo įvykių skaičius – 1934 m. Kauno mieste įvyko 146 „važinėjimo priemonių susidūrimų su jų didesniais ar mažesniais sugadinimais, be to, žmonių bei gyvulių įvairios rūšies sužalojimų, ką bendrai būtų galima pavadinti judėjimo nelaimėmis“⁵⁸². Jų metu buvo sužaloti 78 žmonės, iš jų 62 – lengvai, 14 – sunkiai ir 2 – mirtinai⁵⁸³.

Straipsnyje apibendrinamas statistinius duomenis, tuometinis judėjimo polijijos nuovados viršininko padėjėjas Juozas Levanas pateikė ir kelis paaiškinimus eismo įvykių dinamikai. Didžioji jų dalis buvo gana aiškiai suprantami, pavyzdžiui, kad eismo įvykių padaugėja, kai oro sąlygos yra prastesnės, ar kad nemažą dalį nukentėjusiųjų sudaro vaikai, kurie dėl amžiaus nesuvokia judėjime slypinčio pavojaus. Nors autoriaus ir jo apibendrinimų tikslas nebuvo eismo įvykių priežasčių ir kaltininkų paieškos, apibendrinimai leidžia daryti tam tikras prielaidas, kad polijijos surinktuose ir apibendrintuose statistiniuose daviniuose niekur nefigūruoja transporto priemonės vairuotojas ar valdytojas.

Sparti motorizacija XX a. pirmojoje pusėje buvo gana globalus reiškinys, todėl su eismo įvykių problema susidūrė ne viena šalis. Vakarų valstybėse dėl to susidūrė dvi interesų grupės: tradiciniai judėjimo dalyviai – pėstieji, vadeliotojai bei dviratininkai – ir naujieji judėjimo dalyviai – motorinių transporto priemonių vairuotojai. Tradicinių judėjimo dalyvių

⁵⁸¹ Žr. priedas Nr. 4.

⁵⁸² J. Levanas, Judėjimo nelaimės Kauno mieste 1934 m., in: *Policija*, 1935, Nr. 4, p. 75.

⁵⁸³ J. Levanas, Judėjimo nelaimės Kauno mieste 1934 m. (tęsinys), in: *Policija*, 1935, Nr. 5, p. 97–98.

požiūris buvo gana suprantamas – į jų erdvę įsiveržė naujas žaidėjas, todėl kaltę dėl naujų reiškinių jie primetė būtent jiems. Naujieji judėjimo dalyviai, dažnu atveju su galingu lobizmo aparatu jų pusėje, siekė peržiūrėti vertinimų normas⁵⁸⁴. Galiausiai viskas susiklostė taip, kad gatvė, t. y. vieta, kurioje šis susidūrimas vyko tiek perkeltine, tiek tiesiogine prasme, tapo vieta efektyviam judėjimui. O tokį judėjimą aptariamuoju metu pradėjo reprezentuoti būtent motorinės transporto priemonės. Visi judėjimo dalyviai, kurie tokių normų neatitiko, buvo palaipsniui stumiami iš viešojo judėjimo, o įvykus nelaimingam atsitikimui kaltė ir atsakomybė buvo priskiriama būtent jiems⁵⁸⁵.

Grįžtant prie 1934 m. statistinių duomenų, jų apibendrinimai gali sudaryti vaizdinį, kad kaltės klausimu motorinė transporto priemonė ir jos vairuotojas jau užėmė privileijuotą poziciją. Tačiau viskas buvo ne taip paprasta. Kiek vėliau to paties leidinio puslapiuose nagrinėjant nelaimingų atsitikimų keliuose priežastis, buvo priminta, jog ne už visus „nelaimingus atsitikimus [...] atsakingas tik automobilistas“⁵⁸⁶. Taigi, akivaizdu, kad 4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje nuomonių susidūrimas dar egzistavo ir nei viena pusė jame nedomino. Teisinė praktika rodė dar kitokią tendenciją. Martynas Kavolis, komentuodamas baudžiamojo statuto 474 straipsnį⁵⁸⁷ (kūno sužalojimas dėl neatsargumo), pateikė Lietuvos Vyriausiojo Tribunolo 1930 m. sprendimą Nr. 441, t. y. naujai suformuluotą teisinę normą. Remiantis šiuo sprendimu, už išbėgusio į gatvę vaiko sužeidimą buvo nubaustas motociklo vairuotojas. Priimdamas sprendimą teismas argumentavo, kad faktas, jog motociklo vairuotojas, važiuodamas pro kaimą laikėsi oficialiai leidžiamos greičio normos – 15 km/h, neatleido jo nuo pareigos važiuoti atsargiai. O atsargumas reikalavo kaimo gatvė, į kurią bet kurioje vietoje ir bet kada gali išbėgti vaikas, važiuoti daug lėčiau nei leido oficialūs reikalavimai. Taigi, vaiko neatsargumas šiuo atveju nesumažino taisyklių besilaikiusio vairuotojo atsakomybės.

Žinoma, sunku spręsti kokį sprendimą būtų priėmus Tribunolas, jei vietoj vaiko į gatvę tuo atveju būtų išbėgęs suaugęs asmuo. Ypač turint omenyje, kad pagal vėlesnius analogiškus nelaimingų atsitikimų duomenis, nukentėjusių vaikų skaičius sąlyginai mažėjo. Remiantis 1935 m.

⁵⁸⁴ I. Borowy, „Road Traffic Injuries: Social Change and Development“, in: *Medical History*, 2013, Vol. 57, Issue 1, p. 112.

⁵⁸⁵ J. Bonham, „Transport: Disciplining the Body That Travels“, in: *The Sociological Review*, 2006, Vol. 54, p. 57–74.

⁵⁸⁶ P. Krygeris, „Kova su susisiekiimo nelaimėmis“, in: *Policija*, 1937, Nr. 15, p. 295.

⁵⁸⁷ *Baudžiamasis statutas: su papildomaisiais baudžiamaisiais įstatymais ir komentarais, sudarytais iš Rusijos Senato ir Lietuvos Vyriausiojo Tribunolo sprendimų bei kitų aiškinimų*, Kaunas: D. Gutmano knygynas, 1934, p. 409–410.

duomenimis, Kauno mieste įvyko 179 judėjimo nelaimės, kurių metu buvo sužeisti 83 asmenys ir dar 3 jų metu mirė⁵⁸⁸. 1936 m. situacija šiek tiek pagerėjo ir nelaimingų atsitikimų buvo 142, jų metu sužeisti 82 žmonės ir dar 3 žuvo⁵⁸⁹. O štai 1937 m. situacija gana smarkiai pablogėjo – tais metais Kaune įvyko 292 judėjimo nelaimės, jų metu buvo sužaloti 155 žmonės ir dar 10 žuvo⁵⁹⁰.

Apžvelgiant jau kelių metų nelaimingų įvykių duomenis, kyla keli klausimai. Pirmiausia, ar tikrai galima teigti, kad eismo įvykių buvo daug? 1934 m. Kauno mieste buvo įregistruotos 739 motorinės transporto priemonės. Palyginus jų skaičių su eismo įvykių skaičiumi, panašu, kad tais metais beveik kas penkta motorinė transporto priemonė Kaune pateko į eismo įvykį. Analogiškai lyginant 1935 m. Kaune registruotų transporto priemonių skaičių, kurių buvo 793⁵⁹¹, su eismo įvykių skaičiumi – santykis išlieka gana panašus. Tokį patį veiksma atliekant su 1936 m. Kaune registruotų transporto priemonių skaičiumi, kurių buvo 895⁵⁹², šis rodiklis kiek pagerėja, tačiau tik iki 15 %. Jei transporto priemonių skaičiaus ir eismo įvykių santykis būtų toks pat, remiantis oficialia 2021 m. privačių lengvųjų automobilių statistika Lietuvoje⁵⁹³, tais metais turėjo įvykti daugiau nei 250 tūkst. eismo įvykių, kurių metu turėjo būti sužeista pusė tiek žmonių. Žinant tai, kad šiuo metu vis dar bandoma sustabdyti karą keliuose, galima teigti, kad aptariamuoju laikotarpiu Kaune vyko kur kas baisesni dalykai nei karas keliuose.

Iš bendros statistikos išsiskiria 1937 m. duomenys. Žinoma, yra tikėtina, kad nelaimingų įvykių skaičius tiesiog smarkiai išaugo, tačiau bendras motorinių transporto priemonių skaičius ir jų dalis Kaune – atitinkamai 4 058 ir 1 197⁵⁹⁴ – tokios prielaidos daryti neleidžia. Kur kas svarbiau, kad 1937 m. Lietuvoje jau kurį laiką veikė naujas judėjimą reglamentavęs įstatymas, pagal kurį buvo išplėstas įstatymais reglamentuojamų skirtingų transporto priemonių kiekis, kuris tikriausiai ir

⁵⁸⁸ Br. Matulaitis, „Nusižengimai judėjimo tvarkai ir nelaimingi atsitikimai dėl judėjimo taisyklių nesilaikymo Kaune“, in: *Policija*, 1936, Nr. 22, p. 428–429.

⁵⁸⁹ Krygeris, „Šis tas apie eismo nelaimes ir jų priežastis“, in: *Policija*, 1939, Nr. 2, p. 25–26.

⁵⁹⁰ Ten pat.

⁵⁹¹ LSM 1935, p. 260.

⁵⁹² LSM 1937, p. 366.

⁵⁹³ 2021 m. Lietuvoje registruoti 1,415 mln. privačių lengvųjų automobilių. Duomenys pateikiami remiantis Valstybės duomenų agentūros oficialia statistika, [interaktyvus]: <<https://osp.stat.gov.lt/lietuvos-regionai-2022/aplinka/transportas>> [tikrinta 2024-08-06].

⁵⁹⁴ Žr. priedas Nr. 4 ir LSM 1937, p. 366.

išpūtė nelaimingų atsitikimų keliuose statistiką. Šiuo atveju tikslingiausia būtų apžvelgti 1939 m. statistinius duomenis, kurie buvo renkami visoje Lietuvoje.

Remiantis oficialiais 1939 m. duomenimis, Lietuvos sausumos keliuose įvyko 580 nelaimingų atsitikimų⁵⁹⁵, kurių metu buvo sužeisti 338 asmenys ir dar 24 žuvo⁵⁹⁶. Iš minėtų įvykių 417 įvyko Kauno mieste (tuo metu Lietuvoje buvo registruotos 4 834 motorinės transporto priemonės, Kaune – 1 036 iš jų⁵⁹⁷).

Panašu, kad nepaisant ne tokios sparčios motorizacijos įvyko dar vienas didelis nelaimingų atsitikimų šuolis. Vis dėlto minėtuose įvykiuose be motorinių dalyvavo ir kitos transporto priemonės, o tiksliau – 91 dviratis ir 158 arkliniai vežimai⁵⁹⁸, kurie nuo 4-ojo dešimtmečio vidurio buvo teisiškai reglamentuoti judėjimą reguliavusiuose įstatymuose. Gali pasirodyti, kad jų įtraukimas į statistinius duomenis galėjo paaiškinti bendrą nelaimingų atsitikimų keliuose išaugimo priežastį. Tačiau įvykių, kuriuose dviratis arba vežimas susidūrė su kita nemotorine transporto priemone (tai įvykiai, kuriuose motorinės transporto priemonės nedalyvavo, todėl Kauno judėjimo nuovados atskirai fiksuoti nebuvo), buvo pakankamai mažai – bendras jų skaičius siekė tik 78. Taigi, didžiojoje dalyje nelaimingų įvykių dalyvavo motorinės transporto priemonės.

1939 m. nelaimingų įvykių statistiniai duomenys buvo suskirstyti ir pagal nelaimingų įvykių priežastis. Jas galima susiaurinti į 4 pagrindines kategorijas: atsitikimus dėl vairuotojų, pėsčiųjų, institucijų kaltės ir nulemtus nenumatytų aplinkybių. Net 80 % visų nelaimingų atsitikimų 1939 m. papuolė į vairuotojų kaltės kategoriją, be to, galima teigti, kad didžioji dalis įvykių, kuriuose kaltas vairuotojas, atsitiko dėl taisyklių nesilaikymo.

Jau minėta, kad 4-ojo dešimtmečio viduryje atsirado naujos judėjimą reglamentuojančios taisyklės. Tačiau jos toli gražu nebuvo pirmosios. Poreikis įstatymais ir taisyklėmis reglamentuoti judėjimą atsirado prasidėjus motorizacijai ir augant paties judėjimo mastams. Po nepriklausomybės paskelbimo Lietuvoje šiems procesams dar tik beprasidedant, įstatymų leidyba šioje srityje neužsiimta. Kaip ir daugeliu atveju buvo apsiribota iš Rusijos imperijos paveldėtais įstatymais, kurie buvo susisteminti 12-ajame Rusijos imperijos įstatymų tome. Tai iš dalies kėlė problemų, nes rusiškuose įstatymuose didesnis dėmesys buvo skiriamas specifinėms imperijos ir jų regionų problemoms, o patys judėjimo principai aprašyti labai glaustai. Taip

⁵⁹⁵ LSM 1939, p. 365.

⁵⁹⁶ Ten pat, p. 368.

⁵⁹⁷ Žr. priedas Nr. 4 ir LSM 1939, p. 360.

⁵⁹⁸ LSM 1939, p. 366.

pat Lietuvoje egzistavo tik vienas minėto tomo egzempliorius, kas apsunkino taisyklių platinimą.

Trečiojo dešimtmečio pirmojoje pusėje Lietuvoje pradėjus daugėti motorinių transporto priemonių, problemą imta spręsti vietos lygmeniu. Tuo metu atskirų miestų ir apskričių viršininkai ėmė skelbti privalomuosius įsakymus judėjimo dalyviams, daugiausia – motorinėms transporto priemonėms. Minėtais įsakymais buvo nustatytos bazinės taisyklės judėjimo dalyviams: apribotas maksimalus greitis⁵⁹⁹, apibrėžta transporto priemonių registravimo ir ženklinimo tvarka, numatyta būtinybė turėti leidimą transporto priemonei valdyti⁶⁰⁰.

Nors atskirų apskričių viršininkų įsakymai savo turiniu labai smarkiai vienas nuo kito nesiskyrė, netolygi motorizacija ir administracinės problemos judant tarp skirtingų apskričių vedė prie bendro judėjimą reglamentuojančio įstatymo paskelbimo. Negalima atmesti ir galimybės, kad tokio įstatymo paskelbimą paskatino ir nelaimingi atsitikimai keliuose. Jau buvo minėta, kad panašiu metu, dar nerenkant oficialios statistikos, jau buvo suvokiama kad jų Lietuvoje buvo daug⁶⁰¹.

Taigi, tokiu vieningu įstatymu tapo 1929 m. paskelbtas „Sauskeliais naudotis įstatymas“⁶⁰². Pirmajame jo paragrafe buvo skelbiama, kad įstatymu „reguliuojamas susisiektis sauskeliais, išskyrus geležinkelius“⁶⁰³. Kituose paragrafuose buvo reglamentuojama motorinių transporto priemonių registravimo ir apmokestinimo tvarka, įvesti dviejų rūšių vairuotojo pažymėjimai – asmeninėms ir verslo reikmėms – bei numatytas vairavimo egzaminas, taip pat numatyta atsakomybė už įstatymo nesilaikymą ir nelaimingus atsitikimus keliuose.

Įstatymą papildė keli teisės aktai. Pirmasis iš jų⁶⁰⁴ nustatė tikslas mokesčių normas motorinėms transporto priemonėms. Galima teigti, kad būtent mokesčių nustatymas buvo pagrindinis vieningo įstatymo tikslas. Verta prisiminti, kad „Sauskeliais naudotis įstatymas“ buvo paskelbtas tuo metu, kai motorinių transporto priemonių konkurencija su valstybiniais geležinkeliais vis dar buvo opi problema tiek pasaulyje, tiek Lietuvoje. Nustatytos mokesčių normos priklausė nuo registruojamos transporto priemonės tipo (lengvasis ar sunkusis automobilis, motociklas ar autobusas), jo naudojimo formos (verslo

⁵⁹⁹ *Apskričių viršininkų privalomieji įsakymai*, p. 5.

⁶⁰⁰ Ten pat, p. 27.

⁶⁰¹ A-as, „Katastrofos ir jų priežastys“, in: *Policija*, 1928, Nr. 5, p. 20.

⁶⁰² „Sauskeliais naudotis įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1929, Nr. 304, p. 1–2.

⁶⁰³ Ten pat, p. 1.

⁶⁰⁴ „Mokesčių normos už naudojimąsi sauskeliais“, in: *Vyriausybės žinios*, 1929, Nr. 304, p. 2–3.

ar asmeninėms reikmėms) ir techninių savybių (galingumo, talpumo, keliamosios jėgos). Nors pagal įstatymą apmokestinti buvo ir sunkieji arkliniai vežimai, vargu, ar jie, kaip ir motorinės transporto priemonės, galėjo sudaryti ženklų visų judėjime dalyvaujančių transporto priemonių dalį. Taigi, mokesčiais buvo bandoma apriboti motorines transporto priemones. Galima daryti prielaidą, kad mokesčiai išimtinai motorinėms transporto priemonėms galėjo slopinti motorizacijos tempus, tačiau surenkamų mokesčių kiekis ir normos buvo gana mažos ir daugiau įtakos vangiai motorizacijai neabejotinai turėjo bendra Lietuvos gyventojų ekonominė padėtis.

Kitas svarbus teisės aktas, papildęs „Sauskeliais naudotis įstatymą“, buvo įstatymo vykdymo taisyklės⁶⁰⁵. Jose buvo nustatyti tikslūs techniniai reikalavimai motorinėms transporto priemonėms, jų registracijos ir ženklinimo, vairuotojo teisių įgijimo ir važinėjimo bei šių taisyklių vykdymo priežiūros tvarka. Techniniais reikalavimais buvo siekiama, kad Lietuvos keliais važinėtų tik tvarkingos, papildomo pavojaus nekeliančios transporto priemonės. Automobilių registravimas šiuo atveju tapo automobilių apmokėjimo forma. Kartu su automobilių ženkliniu tai buvo ir papildomas kontrolės mechanizmas, kuris turėjo užtikrinti atsakomybę atsitikus nelaimingam atsitikimui.

Šoferio teisių, t. y. vairuotojo pažymėjimo reikalavimas turėjo užtikrinti, kad motorines transporto priemones eksploatuoti galėtų tik tai mokantys daryti asmenys. Nuo įstatymo paskelbimo dienos egzaminus vairuotojams pradėjo organizuoti Vidaus reikalų ministerija. Panašūs leidimai eksploatuoti transporto priemonę egzistavo ir iki tol, juos išduodavo apskrities viršininkas. Vis dėlto nėra jokių žinių, kad apskrities viršininkas būtų organizavęs vairuotojų egzaminus. Dėl to galima daryti prielaidą, kad vairuotojų egzaminų organizavimo ir pažymėjimų išdavimo centralizacija turėjo užkirsti kelią potencialiam piktnaudžiavimui. Būtent dėl to taisyklėse buvo paliktas laiko tarpas, per kurį Vidaus reikalų egzaminus išlaikyti turėjo visi vairuotojai, kurie teisę eksploatuoti motorines transporto priemones įgavo iki įstatymo paskelbimo. To nepadarę asmenys prarado teisę vairuoti.

Galiausiai, taisyklėse buvo nurodyta kaip vairuotojas turi elgtis kelyje: numatyta sustojimo ir stovėjimo tvarka, nustatytas maksimalus greitis ir t. t. Taisyklėse atsirado ir keli paragrafai skirti vairuotojui kaip atskiros ir profesijos atstovui, pavyzdžiui, nurodyta, kad veždamas keleivius vairuotojas negali su jais kalbėti arba rūkyti. Pabaigoje nurodyta, kad taisyklių vykdymo priežiūrą vykdo policija.

⁶⁰⁵ „Sausekliais naudotis įstatymui vykdyti taisyklės“, in *Vyriausybės žinios*, 1929, Nr. 306, p. 14–18.

Apibendrinant pirmąjį Lietuvoje paskelbtą kelių eismo įstatymų ir taisyklių paketą, reikia konstatuoti, kad jis apibendrino ir suvienodino iki tol paskelbtus judėjimą reglamentuojančius apskričių viršininkų įsakymus, jų priežiūrą ir vykdymą centralizuojant Vidaus reikalų ministerijos rankose. Galbūt svarbiau buvo tai, kad įstatymas ir taisyklės atspindėjo tuo metu dar gają bendrą susisiekimo politikos nuomonę apie motorinių transporto priemonių santykį su geležinkeliais. Negalima teigti, kad įstatymu ir taisyklėmis buvo siekiama slopinti motorizaciją, tačiau jais reglamentuojamas buvo tik motorinis transportas, kuris, kaip ne kartą minėta, toli gražu nebuvo vienintelis ar net dominuojantis veikėjas sausumos keliuose. Šią tendenciją, vien iš savo pavadinimo dar geriau atspindi minėtus įstatymus pakeitęs 1931 m. paskelbtas „Autovežimų įstatymas“⁶⁰⁶.

Pirmajame naujojo įstatymo paragrafe buvo skelbiama, kad „šiuo įstatymu tvarkomas susisiekimas autovežimais viešo naudojimo keliais: miestų gatvėmis ir aikštėmis, plentais ir vieškeliais“. Šio ir prieš tai galiojusio įstatymo pirmieji paragrafai nesiskyrė, naujajame tiesiog atsirado sąvokos, kurias apibrėžė panašiu metu paskelbtas „Kelių įstatymas“⁶⁰⁷, kuriame buvo patvirtinta Lietuvos kelių klasifikacija į plentus, vieškelius ir pan. Esmingai nesiskyrė ir kiti įstatymų paragrafai, todėl naująjį drąsiai galima vadinti galiojančių įstatymų patikslinimu ir išgryninimu. Pavyzdžiui, įstatyme buvo pateikti skirtingų motorinių transporto priemonių apibrėžimai, kurie turėjo padėti išvengti administracinių nesusipratimų juos registruojant. Įstatyme taip pat buvo patikslinta už transporto priemonių registraciją surinktų lėšų paskirstymo tvarka: kaip ir ankstesniame įstatyme, 50 % surinktų lėšų keliavo į valstybės iždą ir 50 % atiteko savivaldybėms. Iki tol savivaldybių lėšų dalis likdavo savivaldybėse, kuriuose motorinė transporto priemonė buvo registruota. Naujasis įstatymas Vidaus reikalų ministrui suteikė teisę lėšas perskirstyti su sąlyga, kad jos bus naudojamos automobilių kelių išlaikymui ir gerinimui.

Vis dėlto naujajame įstatyme atsirado ir naujų paragrafų, kuriuose dažniausiai figūravo Susisiekimo ministerija. Tai nebuvo neįprasta, nes ji administravo visus Lietuvos plentus. Be to, Susisiekimo ministerija kontroliavo ir Lietuvos geležinkelius, o eismą reglamentuojantis įstatymas buvo orientuotas būtent į geležinkelių ir motorinių transporto priemonių konkurenciją. Todėl nenuostabu, kad pagrindine naujove „Autovežimų įstatyme“ tapo leidimų ir koncesijų sistema, kuri Susisiekimo ministerijai suteikė teisę palaikyti organizuotą keleivių ir krovinių pervežimą.

⁶⁰⁶ „Autovežimų įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 358, p. 19–20.

⁶⁰⁷ „Kelių įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 361, p. 5–6.

Įstatyme buvo numatyta, kad koncesijos ir leidimai galėjo būti išduodami atsižvelgus į „geležinkelių interesus, pašto maršrutus ir kitus valstybės interesus“⁶⁰⁸. Nuo įstatymo įsigaliojimo dienos Susisiekimo ministerija koncesijas ir leidimus naudojo tarp miestinių autobusų, t. y. keleivių pervežimo kontrolei. Pirminis šio įstatymo paragrafo tikslas neabejotinai buvo geležinkelių interesų gynimas susisiekimo priemonių konkurencijos kontekste. Tačiau net kiek vėliau, įvykus lūžiui susisiekimo politikoje ir diskusijoms apie konkurenciją pasibaigus, sistema ne tik kad liko galioti, bet ir buvo plečiama. Tuo metu koncesijos ir leidimai bent iš dalies leido įgyvendinti naują Susisiekimo ministerijos tikslą – viso susisiekimo kontrolę. Be to, konkurencijos su geležinkeliais pabaiga nereiškė konkurencijos su kitais autobusų savininkais pabaigos. Laisva konkurencija ne visai atitiko bendrąją Lietuvos ekonominę politiką, todėl leidimai ir koncesijos leido ją bent iš dalies kontroliuoti.

Kaip ir ankstesnįjį, „Autovežimų įstatymą“ papildė keli analogiški teisės aktai. Naujosios mokesčių normos⁶⁰⁹ kaip ir pats įstatymas tikslino senųjų mokesčių nuostatas ir sprendė administracines problemas. Kalbant apie pačias mokesčių normas, visos rūšies transporto priemonėms jos buvo pakeltos. Ir tai nebuvo tik šių normų bruožas. Su motoriniu transportu susiję mokesčiai nuo pirmųjų mokesčių paskelbimo iki pat valstybingumo pabaigos buvo tik keliami. Tačiau, net nuolatos keliamos mokesčių normos buvo pakankamai mažos lyginant su Vakarų valstybėmis.

Patikslinimams ir išgryninimams skirtos buvo ir naujojo įstatymo vykdymui skirtos taisyklės⁶¹⁰. Jose buvo sugriežtinti techniniai motorinių transporto priemonių reikalavimai. Atskiri taisyklių paragrafai itin didelį dėmesį skyrė autobusams, kurie po koncesijų ir leidimų sistemos įdiegimo tapo kontroliuojami Susisiekimo ministerijos. Tai lėmė, kad be tiesioginės keleivių pervežimo funkcijos jie įgavo ir papildomą – reprezentacinę funkciją. Todėl pagal koncesijas ir leidimus dirbę autobusai ir krovininiais automobiliai oficialiai buvo tikrinami 2 kartus per metus vietoj 1 karto registracijos metu, kaip buvo tikrinamos privačios transporto priemonės.

Naujose taisyklėse buvo sugriežtinti ne tik reikalavimai, bet ir jų kontrolė. Susisiekimo ir Vidaus reikalų ministerijų bei policijos atstovai gavo teisę tikrinti bet kurią motorinę transporto priemonę bet kur ir bet kada. Radę pažeidimų atstovai turėjo teisę atšaukti tokios motorinės transporto priemonės

⁶⁰⁸ „Autovežimų įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 358, p. 19.

⁶⁰⁹ „Mokesčių normos už naudojimąsi sauskeliais“ in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 358, p. 20–21.

⁶¹⁰ „Autovežimų įstatymui vykdyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1932, Nr. 1–24.

registraciją ir galimybę ją eksploatuoti. Vidaus reikalų ministerijos žinioje veikusi Šoferiams egzaminuoti komisija gavo teisę atimti galimybę eksploatuoti transporto priemonės, t. y. vairuotojo pažymėjimą, iš asmenų, kurie nebeatitiko vairuotojams keliamų reikalavimų. Be to, komisijos išduodamų vairuotojų pažymėjimų galiojimo trukmė buvo apribota iki 5 m., po kurių komisija galėjo reikalauti vairuotojo pateikti naujas medicininės pažymas ir laikyti egzaminą iš naujo. Taisyklėse taip pat buvo numatyta, kad teisę eksploatuoti krovinines motorines transporto priemones galėjo gauti tik 2 metų stažą turintys vairuotojai.

Taisyklėse atsirado ir keli visiškai nauji paragrafai. Pirmieji iš jų buvo nulemti jau minėtos koncesijų ir leidimų sistemos ir reglamentavo autobusų vairuotojų bei savininkų teises ir pareigas. Autobusų vairuotojai buvo atsakingi už techninę autobuso būklę, savininkai – už reprezentacinę. Taisyklėse autobusų vairuotojams buvo uždrausta eksploatuoti transporto priemones, jei jų techninė būklė buvo netinkama. Tačiau taisyklėse nebuvo numatyti atvejai, kad autobuso savininkai vairuotoją gali tiesiog priversti eksploatuoti netvarkingą transporto priemonę, taip atsakomybę užkraunant ant jo pečių. Taigi, taisyklėse buvo palikta spraga potencialiam piktnaudžiavimui be jokios atsakomybės. Tiesa, kitame paragrafe buvo numatytos maksimalios vairuotojų darbo normos – 8 valandos dirbant mieste ir 12 valandų užmiestyje. Laiko normų nesilaikymas, remiantis taisyklėmis, atsakomybę priskyrė savininkui.

Paskutinė naujovė taisyklėse buvo kelio ženklai, suskirstyti į tris kategorijas: pavojaus, privalomų įsakymų ir nurodomuosius signalus⁶¹¹. Nuo šiuolaikinių kelio ženklų savo apipavidalinimu jie beveik nesiskyrė, nes patys lietuviai kelio ženklų neišradinėjo, o prisijungė prie globalėjančio pasaulio tendencijų.

Tarptautinį motorinių transporto priemonių judėjimą propagavo glaudžiai bendradarbiaujančios ir šiuo klausimu suinteresuotos įvairios nacionalinės nevyriausybinių organizacijų. Jų veiklos išdava buvo 1909 m. Paryžiuje pasirašyta motorinių transporto priemonių eismo konvencija⁶¹². Joje buvo sutarta ir dėl 4 universalių kelio ženklų, kuriuos 1900 ir 1902 m. patvirtino atskirų valstybių automobilių klubai. Po Pirmojo pasaulinio karo siekiant atkurti iki karo veikusių tarptautinio susisiekimo režimą iniciatyvos

⁶¹¹ Ten pat, p. 21–23.

⁶¹² „Convention with Respect to the International Circulation of Motor Vehicles“, in: *The American Journal of International Law*, Vol. 4, No. 4 Supplement: Official Documents, 1910, p. 316–328, [interaktyvus], in: <<https://www.jstor.org/stable/2212082>> [tikrinta 2022-01-20].

ėmėsi Tautų sąjungą. Susiekimo klausimai buvo svarstyti 1926 m. Paryžiuje vykusios konferencijos metu. Dėl išsiskyrusių valstybių interesų ir reikalavimų konferencijos metu buvo paskelbtos dvi konvencijos – viena skirta administracinei tarptautinio susisiekimo pusei, kita – kelių eismo taisyklėms. Į pastarosios sudėtį buvo įtraukti 6 universalūs ir tarptautinį pripažinimą turintys eismo ženklai.

Konferencijoje Lietuvai atstovavo Petras Klimas ir panašų, kad jis pasirašė abi konvencija. Tiesa, 1926 m. nei vienos iš jų Lietuva neratifikavo. Vieną iš jų, skirtą būtent tarptautinėms eismo taisyklėms, Antanas Smetona ratifikavo 1930 m.⁶¹³. Taigi, nuo 1930 m. Lietuvoje teoriškai egzistavo 6 kelio ženklai. Tiesa, „Autovežimų įstatyme“ patvirtintų kelio ženklų skaičius buvo didesnis nei numatytas 1926 m. konvencijoje. Tikriausiai taip atsitiko todėl, kad Tautų sąjungą ir toliau tęsė tarptautines derybas šiuo klausimu. 1931 m. Ženevoje vykusios konferencijos metu buvo priimta kelio ženklus unifikuojanti konvencija. Lietuva joje atstovų neturėjo ir konvencijos neratifikavo. Tačiau kaip ir kitos šalys, tokios kaip Vokietija ar Jugoslavija, net neratifikavusi tarptautinės konvencijos, naudojo joje numatytus standartinius kelio ženklus savo nacionalinėse taisyklėse.

1931 m. įstatymas ir jo taisyklės tik minimaliai koregavo ankstesniojo įstatymo normas, daugiausiai pildė paliktas administracines spragas. Tačiau Lietuvoje pirmoje 4-ojo dešimtmečio pusėje vyko įvairūs procesai, tokie kaip spartesnė motorizacija, ekonominė krizė ir jos poveikis socioekonominėi valstybės sandarai bei mąstymo pokyčiai pačioje susisiekimo politikoje, kurie vedė link naujesnių ir platesnio masto eismo taisyklių. Todėl 1935 m. buvo paskelbtas naujas ir iki pat valstybingumo pabaigos galiojęs „Viešaisiais keliais judėjimo įstatymas“⁶¹⁴.

Tiek įstatymo pavadinimas, tiek jo pirmasis paragrafas, kuriame buvo skelbiama, kad „šiuo įstatymu tvarkomas važiavimas, ėjimas, jojimas, gyvulių varymas ir kitoks judėjimas viešaisiais plentais, gatvėmis, aikštėmis, takais ir kitais viešaisiais keliais miestuose ir kitur“⁶¹⁵, nurodė, kad įstatymo pritaikymo ribos buvo smarkiai išplėstos. Negalima teigti, kad naujuoju įstatymu buvo atsisakyta siekti kontroliuoti motorines transporto priemones. Veikiausiai be iki tol egzistavusios funkcijos juo buvo siekiama judėjimą

⁶¹³ „Tarptautinė judėjimą liečianti konvencija“, in: *Vyriausybės žinios*, 1930, nr. 342, p. 1–27.

⁶¹⁴ „Viešaisiais keliais judėjimo įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1935, nr. 480, p. 1–2.

⁶¹⁵ Ten pat, p. 1.

padaryti kuo efektyvesnį, kas atitiko Vakarų valstybėse vyravusias tendencijas.

Kadangi naujuoju įstatymu buvo imtasi reglamentuoti visas viešajame judėjime dalyvavusias transporto priemonės, jame atsirado paragrafai, skirti būtent joms. Pavyzdžiui, nuo 1935 m. atsirado prievolė registruoti dviračius. Įstatyme taip pat buvo išplėta ankstesniu įstatymu įtvirtinta leidimų ir koncesijų sistema. Nors dažniausiai didžiuosiuose miestuose viešąjį susisiekimą jau organizavo pačios miestų savivaldybės, 1935 m. įstatymas burmistrams suteikė teisę išdavinėti analogiškus leidimus ir koncesijas, jei susisiekimas buvo organizuojamas miesto ribose. Tai iš dalies lėmė ir surinktų mokesčių perskirstymo pokyčius. Visos rinkliavos už išduotus leidimus ir koncesijas atitekdavo miesto savivaldybei ar valstybės iždui, priklausomai nuo to, kas juos išdavė – burmistras ar Susisiekimo ministerija. Be to, pagal naująjį įstatymą visos rinkliavos, susijusios su transporto priemonių registracija, atiteko savivaldybei, kurioje priemonė buvo registruota.

Įstatyme taip pat atsirado esminių pokyčių jo vykdymo priežiūros užtikrinimui. Nors šiame ir praeituose įstatymuose buvo numatyta, kad jo vykdymą prižiūrėjo Susisiekimo ir Vidaus reikalų ministerijų atstovai bei policija, praktiškai tik pastaroji ją vykdė tiesiogiai. Jau nuo pirmojo įstatymo paskelbimo Policijos departamento leidinyje „Policija“ radosi straipsniai, kuriuose buvo komentuojami įstatymų priežiūros trūkumai. Leidinio autoriai kaip pagrindinę problemą įvardino galimybės bausti nusižengusius iš karto nusižengimo vietoje trūkumą. Pagal ankstesnių įstatymų tvarką, nepaisant paties nusižengimo tipo ir sunkumo (įspėjamųjų ženklų nepaisymas, greičio viršijimas, eismo įvykis ir pan.), policijos pareigūnas jį užfiksuodavo ir informaciją apie jį perduodavo apskrities viršininkui. Tik pastarasis sprendavo, kaip elgtis toliau – skirti baudą, nusižengimo nagrinėjimą perduoti teismui ar pan. Visas procesas galėjo užtrukti iki kelių savaičių, o gavus sprendimą tekdavo vėl ieškoti kaltininko, kurio neretai rasti nebepavykdavo. Taigi, 1935 m. įstatyme policijos pareigūnams buvo suteikta teisė bausti piniginėmis baudomis iki 5 litų už smulkius ir akivaizdžius nusižengimus vietoje. Kadangi naujuoju įstatymu buvo išplėtos oficialių viešojo judėjimo dalyvių gretos, o dėl to ir potencialių, ypač smulkių pažeidėjų skaičius, tokiu sprendimu galiausiai buvo užlopyta gana nemaža įstatymo spraga.

Kaip ir prieš tai skelbtus įstatymus ši papildė naujos mokesčių normos⁶¹⁶ ir įstatymo vykdymo taisyklės⁶¹⁷. Buvo pakelti mokesčiai, tiesa, įvesta įvairių mokesčių išimčių, kaip antai, leidimų ir koncesijų ruožuose mokesčiai buvo diferencijuojami, didesnėmis sumomis apmokestinant populiariesnius ruožus prie didžiųjų miestų ir pramonės centrų.

Dėl paties įstatymo taikymo išplėtimo smarkiai išsiplėtė ir jo vykdymo taisyklės. Kadangi įstatymu buvo pradėtos reglamentuoti visos transporto priemonės, joms visoms taisyklėse buvo numatyti techniniai reikalavimai. Ypatingas dėmesys griežtų reikalavimų forma buvo nukreiptas į leidimų ir koncesijų ruožuose veikusias transporto priemones, pavyzdžiui, autobusuose turėjo atsirasti vaistinėls.

Taisyklių dalyje skirtoje važinėjimo tvarkai buvo nurodyta, kad „kiekvienas važiuotojas ar jojikas gali naudotis tik tuo keliu, kuris jo važiuojamajai priemonei skirtas“⁶¹⁸. Jei skirtingoms priemonėms atskiro kelio nebuvo, tai važiuojamoji kelio dalis buvo skirta motorinėms transporto priemonėms, vežimams, jojikams, dviračiams ir gyvuliams varyti, o kelio ar gatvės kraštai – pėstiesiems eiti. Negalima teigti, kad iki tol natūraliai nebuvo susiklosčiusi tvarka, pagal kurią šaligatviai buvo skirti pėstiesiems, o važiuojamoji kelio dalis – transporto priemonėms. Tačiau šiuo atveju dviratis, kuriuo šiomis dienomis nevengiama važiuoti šaligatviu, buvo „išstremtas“ į važiuojamąją kelio dalį. Tiesa, įstatymas numatė dviračių takų galimybę, tačiau sunku pasakyti, ar ji kur nors Lietuvoje aptariamuoju laikotarpiu buvo įgyvendinta.

Kitos taisyklėse numatytos naujovės didžiąja dalimi buvo skirtos iki tol įstatymuose nereglamentuotoms transporto priemonėms ir pėstiesiems, todėl peršasi viena išvada: remiantis minėtos J. Bonham apibrėžimu⁶¹⁹, įsigaliojus „Viešaisiais keliais judėjimo įstatymui“ ir jo taisyklėms, Lietuvoje atsirado moderni gatvė ir eismas. Modernumas šia prasme pasireiškė kiekvieno judėjimo dalyvio reglamentavimu bei jo teisių, atsakomybių ir veiksmų gatvėje ar kelyje nustatymu. Be to, kaip teoriškai efektyviausios, o praktiškai – moderniausios judėjimo dalyvės, motorinės transporto priemonės, ypač automobiliai, tapo privilegijuočiausiomis judėjimo dalyvėmis.

⁶¹⁶ „Viešaisiais keliais vežiojimo rinkliavos“, in: *Vyriausybės žinios*, 1935, Nr. 483, p. 1–2.

⁶¹⁷ „Viešaisiais keliais judėjimo įstatymo vykdyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1936, Nr. 548, p. 1–32.

⁶¹⁸ Ten pat, p. 5.

⁶¹⁹ J. Bonham, „Transport: Disciplining the Body That Travels“, in: *The Sociological Review*, 2006, Vol. 54, p. 61.

Lietuvos keliuose iki pat valstybingumo pabaigos didžioji dalis judėjimo vyko ne motorinėmis transporto priemonėmis. Galima kelti klausimą, ar iki 1935 m. įstatymo ir kiek vėlesnių jo taisyklių buvo pribręsta natūraliai? Tikriausiai atsakymas būtų neigiamas. Lietuvos sprendimus neabejotinai lėmė užsienio šalių patirtys, tačiau ir tai nebuvo blogai. Nors motorizacija Lietuvoje nebuvo labai sparti, ji vyko ir jos tempai augo, todėl galiausiai motorinių ir nemotorinių transporto priemonių santykis judėjime būtų persisvėręs pirmųjų naudai taip, kaip tai įvyko visame pasaulyje. Taigi, galima teigti, kad bent jau kelių eismo taisyklių atveju Lietuva buvo toliaregiška ir pasiruošusi procesams, kuriuos bent jau kuriam laikui nutraukė okupacija.

3.2. Vairuotojas: tarp profesijos ir gyvenimo būdo

Nuo pat automobilio atsiradimo sėdimas už vairo buvo asmeninio pasirinkimo reikalas. Todėl ir žmogaus santykis su automobiliu, dažnu atveju buvo skirtingų lygių. Visgi pirmą gausenę vairuotojų kartą pasaulyje išugdė Pirmasis pasaulinis karas, kuriame pasirinkimo nebuvo tiek daug. Tačiau karui pasibaigus ir nemažai daliai karių sugrįžus į civilinį gyvenimą, karo metu kariuomenėse įgauti įgūdžiai buvo pritaikyti asmeniniame gyvenime.

Pirmieji Lietuvos vairuotojai kaip ir kitur buvo išugdyti Pirmojo pasaulinio karo ir po jo vykusių Nepriklausomybės kovų. Jau 1919 m. pradžioje besikuriančioje Lietuvos kariuomenėje inžinerijos kuopos sudėtyje buvo sukurtas auto būrys⁶²⁰. Dar Nepriklausomybės kovų metu jis išaugo iki auto kuopos ir auto bataliono, vėliau valstybingumo metu – iki auto rinktinės. Būtent kariuomenės sudėtyje 1920 m. rugsėjį buvo paruošti pirmieji 40 profesionalių šoferių ir motociklininkų⁶²¹. Kaip ir kitur, pasibaigus tarnybai ar išėjus į atsargą, Lietuvos kariuomenėje išugdyti vairuotojai dažnu atveju civilinę profesinę veiklą siedavo su įgautais įgūdžiais. Kiek anksčiau cituotas Juozas Levanas 1930–1931 m. tarnavo kariuomenėje, ten baigė vairuotojų-motociklininkų instruktorių kursus ir į atsargą buvo paleistas kaip automobilininkas karininkas. Po kelių metų jis buvo priimtas tarnauti į policiją ir paskirtas naujai kuriamos Judėjimo policijos nuovados viršininko padėjėju. Tarnaudamas policijoje jis išmokė vairuoti savo tiesioginį vadovą, taip pat dėstė vairavimo kursus kitiems policijos tarnautojams.

Nors J. Levanas vėliau grįžo į kariuomenę, kurioje tęsė vairavimo instruktoriaus karjerą, nemaža dalis vairuotojų liko savo srities profesionalais

⁶²⁰ V. Lesčius, „Lietuvos kariuomenė 1918–1920 m.“, p. 401.

⁶²¹ Ten pat, p. 403.

civiliniame gyvenime. Sunku pasakyti, kiek vairuotojų profesionalų dirbo Lietuvoje. Nors Lietuvos kelių eismo taisyklės numatė skirtingo tipo vairuotojo pažymėjimus tiems, kurie vairavimu užsiėmė kaip profesija ir kurie vairavo savo reikmėms, išlikę statistiniai duomenys jų nediferencijavo. Prielaidą, kad jų būta nemažai, leidžia daryti faktas, kad vairuotojai kaip profesinė grupė aptariamuoju laikotarpiu bandė organizuotis net kelis kartus.

Tikriausiai pirmuoju bandymu tapo 3-iojo dešimtmečio viduryje įkurta „Lietuvos šoferių ir automechanikų sąjunga“⁶²². Tiesa, ji gyvavo tik apie metus ir jos nesėkmę tikriausiai laidavo gana kuklūs Lietuvos motorizacijos mastai. Kiek vėliau organizuotis bandė Kauno miesto autobusų vairuotojai⁶²³, tačiau jau steigiamojo susirinkimo metu buvo prieita prie išvados, kad vieno miesto ir tik autobusų vairuotojais kuriama sąjunga apsiriboti negalėjo. Dėl to 1931 m. spalio mėnesį buvo įregistruota „Lietuvos šoferių ir auto tarnautojų sąjunga“⁶²⁴.

Sąjungos įstatuose įvardinti tikslai⁶²⁵ suponavo, kad sąjunga siekė atstovauti visus žmones, kurių profesinė veikla vienaip ar kitaip siejosi su motorinėmis transporto priemonėmis. Vis dėlto jai užsibrėžto universalumo pasiekti nepavyko ir sąjungos leidinyje „Lietuvos Auto“ dėmesys beveik išimtinai buvo skiriamas vairuotojui kaip atskiros profesijos atstovui, o veikla buvo orientuota į dvi puses – vidų ir išorę.

Veiklos orientaciją į vidų buvo sukoncentruota į kultūrinę saviugdos veiklą vairuotojams. „Lietuvos Auto“ puslapiuose buvo kuriamas tobulo vairuotojo kaip savo profesijos atstovo portretas. Jau pirmuosiuose leidinio numeriuose, sąjungos autoriai konstatavo, kad tipinis šoferis Lietuvoje pasižymėjo specifinio išsilavinimo trūkumu, piktnaudžiavimu alkoholiu bei storžieviškumu, kuris vedė prie įpročio „derėtis kaip čigonui dėl kumelės“⁶²⁶. Tačiau daug įrankių spręsti minėtas problemas, kurios buvo visuotinės, sąjunga neturėjo. Pagrindinį dėmesį savo leidinyje sąjunga sutelkė į specifinių ir profesijai aktualių žinių suteikimą.

Šias žinias galima padalinti į dvi pagrindines kategorijas. Pirmoji iš jų buvo techninės žinios, susijusios su motorinės transporto priemonės eksploatacija. Kiekviename leidinio numeryje pasirodydavo bent keli straipsniai, kuriuose vairuotojai buvo mokomi įvairiausių dalykų, pvz., kaip

⁶²² Lietuvos šoferių ir automechanikų sąjunga, in: LCVA, f. 394, ap. 1, b. 474.

⁶²³ „Iš s-gos gyvenimo“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 1, p. 8.

⁶²⁴ Ten pat.

⁶²⁵ „Lietuvos šoferių ir auto tarnautojų sąjungos įstatai“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 1, p. 1.

⁶²⁶ J. Antalgiškis, „Koks turi būti Lietuvos šoferis“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 2, p. 2.

tinkamai prižiūrėti motorinės transporto priemonės padangas⁶²⁷ ar kodėl yra svarbus tinkamas variklio suteipimas⁶²⁸. Sąjungos nuomone, tokie straipsniai turėjo užpildyti vairuotojų, ypač jaunų ir naujų, žinių spragas, kurios atsirado dėl netinkamo vairuotojų ruošimo. Antroji žinių grupė turėjo pakelti bendrą vairuotojų kultūrinį lygį ir padėti vykdyti tiesioginę veiklą. Glaustai jas galima pavadinti turistinėmis žiniomis. „Lietuvos Auto“ numeriuose pasirodė straipsnių serija, kurioje vairuotojams buvo nurodyta, kokios istorijos, kultūros ir kitos žinios geriausiai reprezentavo tiek patį vairuotoją, tiek Lietuvą bendraujant su turistais, tam reikalui netgi pridedant potencialios literatūros sąrašą⁶²⁹. Kitose serijos straipsniuose buvo įvardintos lankytinos ir rodytinos Kauno⁶³⁰ ir likusios Lietuvos vietos⁶³¹.

Saviugdosa srityje sąjungos įrankiai buvo labai riboti. Be to, kaip ir kitose srityse, saviugda visuomet buvo asmeninis pasirinkimas, ir jei vairuotojas nenorėjo žinoti lankytinų Lietuvos vietų, to žinoti ir neturėjo. Todėl kur kas svarbesnė buvo sąjungos veikla į išorę, kuria ji siekė ginti vairuotojų kaip profesinės grupės interesus.

Sąjunga įvardino net kelias pagrindines vairuotojų kaip profesinės grupės problemas: darbo stoką, mažą atlyginimą, neribotą galimybę darbdaviams išnaudoti vairuotojus ir bendrai nesutvarkytą krašto auto susisiekimą⁶³². Paskutinė problema buvo labai bendra ir viršijo sąjungos kompetencijos ribas, tačiau dėl pirmųjų sąjunga aktyviai stengėsi. Sąjunga šoferių vardu kreipėsi į daugybę institucijų, pradedant Susisiekimo ministerija, baigiant Piliečių apsaugos departamentu⁶³³. Visų kreipimūsi tikslas buvo toks pat – teisingas darbdavių ir tarnautojų santykių sureguliuavimas. Viena iš kreipimūsi į Kauno miesto burmistrą sąjunga pateikė net 20 reikalavimų autobusų savininkams, į kuriuos, jos nuomone, buvo privaloma atsižvelgti, išdavinėjant leidimus Kauno mieste vykdyti autobusų susisiekimą⁶³⁴. Taip pat sąjungos leidinyje buto atidžiai sekama ir komentuojama dviejų Kauno miesto autobusų savininkų – V. Frenkelio ir S.

⁶²⁷ A. Toleikis, „Padangos ir jų priežiūra“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 3–4, p. 18.

⁶²⁸ Vl. Bykovas, „Motoro tepimas“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 5, p. 15.

⁶²⁹ Almantas, „Šoferis – turistų padejėjas“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 3–4, p. 1.

⁶³⁰ Almantas, „Šoferis – turistų padejėjas. Tęsinys“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 5, p. 1.

⁶³¹ Almantas, „Šoferis – turistų padejėjas. Tęsinys“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 6, p. 1.

⁶³² Vl. Vilčinskas, „Aktualiais šoferių būklės klausimais“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 5, p. 3.

⁶³³ „Iš s-gos gyvenimo“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 2, p. 20.

⁶³⁴ Ten pat, p. 21.

Švarco – byla⁶³⁵, kurioje jie buvo kaltinami savo darbuotojų išnaudojimu, galiausiai iš jų buvo atimta teisė vykdyti keleivių pervežimą, areštuotas nemažos vertės turtas.

Nepaisant sąjungos susirūpinimo darbdavių ir tarnautojų santykiais, jų leidinio turinys leidžia daryti prielaidą, kad tai nebuvo jų pagrindinė matoma problema. Gana paradoksalu, kad didžiausia problema sąjungai tapo per didelis vairuotojų skaičius, dėl kurio, jos teigimu, kentėjo patyrę šoferiai. Sąjunga dėl to kaltino prastai sutvarkytą vairuotojų mokyklų sistemą, dėl kurios „šoferiai kepami kaip blynai“⁶³⁶. Vien Kauno mieste aptariamuoju metu vairuotojų mokymo paslaugas teikė savivaldybė, Amerikos lietuvių akcinė bendrovė bei dar keli privatininkai. Nors 1931 m. priėmus „Autovežimų įstatymą“ mokymo tvarka buvo aptvarkyta, mokymosi programa, kuri bent jau iš dalies buvo priartinta prie kariuomenės vairuotojų rengime naudojamos programos⁶³⁷, sąjungos nuomone, vis dar buvo per lengva ir nepakankama. Todėl 1932 m. sąjungos kongrese buvo iškeltas reikalavimas pertvarkyti vairuotojų mokymo sistemą Lietuvoje, pirmiausiai plečiant mokymo programą⁶³⁸. Be to, sąjunga pageidavo turėti savo atstovą komisijos šoferiams egzaminuoti sudėtyje.

Nors vairuotojų rengimo ir egzaminavimo sistema Lietuvoje iki pat valstybingumo pabaigos pakeista nebuvo, negalima teigti, kad likusi sąjungos veikla nebuvo vaisinga. Kai kurie jos kelti reikalavimai dėl autobusų savininkų ir jų samdomų vairuotojų santykių buvo reglamentuoti vėlesniame „Viešaisiais keliais judėjimo įstatyme“ ir jo taisyklėse, o Kauno miesto autobusų vairuotojų problemos bent jau iš dalies išsisprendė savaime po to, kai miesto savivaldybė susisiektimo vykdymą perėmė į savo rankas. Nepaisant to, sąjungos veikla po intensyvios pradžios prislopo, o po 1933 m. nustojo būti leidžiamas ir jų leidinys, dėl ko galima ieškoti įvairių priežasčių.

1933 m. pradžioje sąjungos leidinyje imta kritikuoti tarpmiestinio autobusų susisiektimo leidimų ir koncesijų sistema kaip žalinga pirmiausiai vairuotojams, o tik po to visuomenei ir valstybei. Tai turėjo nepatikti nei susisiektimo centralizaciją vykdančiai Susisiektimo ministerijai, nei Vyriausybei, kuri į visas visuomenines organizacijas žiūrėjo nepalankiai, kad ir kaip jos deklaravo savo apolitiškumą. Be to, remiantis pareiškimais apie

⁶³⁵ „Iš s-gos gyvenimo“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 3–4, p. 24.

⁶³⁶ Vl. Vilčinskas, „Aktualiais šoferių būklės klausimais“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 5, p. 3.

⁶³⁷ B. B., „Automobiliams vairuoti egzaminų klausimu“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 5, p. 24–25.

⁶³⁸ Vl. Vilčinskas, „Kaip praėjo šoferių ir autotarnautojų suvažiavimas-kongresas“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 7, p. 5.

pernelyg didelį vairuotojų, skaičių galima kelti klausimą, ar sąjunga tikrai atstovavo visus vairuotojo profesijos atstovus, ar tik siauresnę jos narių grupę? Galiausiai, nors profesinės sąjungos ir profesijų atstovavimas 4-ojo dešimtmečio pradžioje dar nebuvo draudžiamas, nėra aišku, koks buvo vairuotojų atstovavimo poreikis. Statistinių žinių, kiek žmonių turėjo vairuotojo pažymėjimus ir kiek iš jų vairavimu vertėsi kaip profesija, tiesiog nėra. Vis dėlto pačios Vyriausybės sprendimai leido suprasti, kad jai priimtinesnis visų vairuotojų atstovavimas.

Kaip jau buvo minėta, viena iš 1932 m. „Lietuvos šoferių ir auto tarnautojų sąjungos“ kongreso rezoliucijų reikalavo sąjungos atstovo komisijos šoferiams egzaminuoti sudėtyje. Tačiau sąjunga atstovo komisijoje negavo. Vis dėlto visuomeninis atstovas komisijoje atsirado ir nuo jos veiklos pradžios tokiu atstovu buvo Lietuvos automobilių klubo atstovas.

Pats Lietuvos automobilių klubas, remiantis jau nuo XIX a. pabaigos veikusiais analogiškais Vakarų valstybių klubais, buvo įsteigtas 1926 m.⁶³⁹ Paties klubo leidinyje jo steigimas buvo argumentuotas automobilistų tarpe atsiradusiu poreikiu važinėti ne tik savo, bet ir užsienio valstybėse bei analogišku užsienio vairuotojų poreikiu atvažiuoti į Lietuvą. Siekiant sumažinti muitinių formalumų kiekį, klubo steigimo idėja užgimė Amerikos lietuvių akcinės bendrovės gretose, o jo įkūrėjais galiausiai tapo Jonas Romanas, Liūdas Daukša, generolas Silvestras Žukauskas, Kipras Petrauskas ir Anatolijus Reško⁶⁴⁰. Klubo narių skaičius visą jo veikimo laikotarpį nebuvo labai didelis: įkūrimo metu jų buvo 26, o skaitlingiausiais 1932 m. – 112⁶⁴¹. Tačiau pats narių sąrašas gana iškalbingas. Nuo klubo įkūrimo jo valdybos pirmininku buvo Kauno burmistras Jonas Vileišis⁶⁴², be minėtų įkūrėjų prie klubo prisijungė broliai Vailokaičiai, Jonas Norkaitis, Martynas Yčas, Povilas Plechavičius, Vytautas Landsbergis-Žemkalnis, Chaimas Frenkelis, Arnas Funkas ir daygybė kitų asmenų⁶⁴³, kurių socialinis kapitalas buvo neabejotinas. Tad ir faktas, kad klubas buvo daug labiau apolitiškas nei prieš tai minėta sąjunga, leido klubo atstovams savo veikloje glaudžiai ir sėkmingai bendradarbiauti su Užsienio reikalų, Finansų, Susisiekimo ir Vidaus reikalų ministerijomis.

⁶³⁹ „Lietuvos Automobilių Klubo 10 metų gyvavimo bruožai“, in: *Lietuvos sportas*, 1937, Nr. 27, p. 4.

⁶⁴⁰ *Lietuvos automobilių klūbas. 1926–1931: medžiaga 1931 m. visuotiniam narių susirinkimui*, Kaunas: Lietuvos automobilių klubas, 1931, p. 3.

⁶⁴¹ Ten pat.

⁶⁴² Ten pat.

⁶⁴³ *Lietuvos automobilių klūbas, 1930–1931*, p. 33–38.

Kaip ir analogiškų užsienio šalių klubų, taip ir Lietuvos automobilių klubo veikla buvo orientuota į rekreaciją, tiksliau – į dvi jos kryptis: turizmą ir sportą. Kalbant apie turizmą, klubas buvo suinteresuotas užsienio, o ne vietiniais turistais. Tiesa, tai veikiau buvo funkcijų pasidalinimas su kitomis turizmą Lietuvoje propagavusiomis organizacijomis, kaip, pavyzdžiui, Lietuvos turizmo sąjunga, kurios turistiniai leidiniai⁶⁴⁴ buvo orientuoti į savos šalies pažinimą.

Užsienio turizmo srityje labai greitai po klubo įsteigimo, 1926 m. birželį, Finansų ministerija pripažino tarptautinį triptikų režimą Lietuvoje ir suteikė teisę klubui juos išdavinėti⁶⁴⁵. Triptikai buvo nuo amžių sandūros atsiradę tarptautiniai dokumentai, išdavinėjami skirtingų šalių automobilių klubų, su kurių garantijomis automobilių judėjimas tarp dviejų valstybių galėjo vykti nemokant automobilių importo muitų ir nepaliekant pasienyje piniginių užstatų. Skirtingu metu dvišaliai susitarimai dėl jų naudojimo Lietuvoje buvo pasirašyti su Latvija, Vokietija, Austrija, Švedija, Belgija ir daugeliu kitų valstybių⁶⁴⁶. 1927 m. Lietuvos automobilių klubas tapo nepilnateisiu Tarptautinės Pripažintų Automobilių Klubų asociacijos nariu, o patenkinęs visus asociacijos reikalavimus, nuo 1929 m. rudens – ir pilnateisiu nariu⁶⁴⁷. Finansų ministerija Lietuvoje patvirtino ir *carnet de passages en douane* režimą. Tai buvo tie patys triptikai, tačiau galiojantys keliose, o ne vienoje valstybėje vienu metu. Po naujojo režimo patvirtinimo Lietuvos automobilių klubas pasirašė kolektyvinę sutartį dėl jų naudojimo su 32 valstybėmis⁶⁴⁸. Iki 1931 m. klubas analogiškiems užsienio šalių klubams išdavė 5 208 triptikus įvažiavimui į Lietuvą ir iš viso 543 triptikų knygeles ilgesnėms kelionėms per Lietuvos teritoriją⁶⁴⁹. Iki 1937 m. bendras išduotų kelionės dokumentų skaičius išaugo iki 8 531⁶⁵⁰.

Kalbant apie tarptautinę turizmą, vien tik tarptautinio judėjimo įgalinimu klubo veikla neapsiribojo. 1937 m. klubas išleido turistams skirtą

⁶⁴⁴ Pavyzdžiui, *Pamatykime Lietuvą!*, Kaunas: Turizmo sąjunga, 1930.

⁶⁴⁵ *Lietuvos automobilių klubas, 1930–1931*, Kaunas: Spaustuvė „Menas“, 1930, p. 14.

⁶⁴⁶ *Lietuvos automobilių klubas. 1926–1931: medžiaga 1931 m. visuotiniam narių susirinkimui*, p. 4.

⁶⁴⁷ Ten pat.

⁶⁴⁸ Ten pat.

⁶⁴⁹ Ten pat, p. 13–14.

⁶⁵⁰ „Lietuvos Automobilių Klubo 10 metų gyvavimo bruožai“, in: *Lietuvos sportas*, 1937, Nr. 27, p. 5.

leidinį anglų⁶⁵¹ ir prancūzų⁶⁵² kalbomis. Leidinyje buvo pateikta pagrindinė informacija iš užsienio atvykusiems turistams, tokia kaip užsienio šalių atstovybių adresai ir kontaktiniai duomenys, nurodyti viešbučiai, maitinimo įstaigos, garažai, pateikta trumpa informacija apie Lietuvoje veikiančią vietinį susisiekimą. Kadangi minėtus leidinius platino analogiškų bendraujančių šalių autoklubai, juose taip pat buvo pateiktos pagrindinės Lietuvos kelių eismo taisyklės, tokios kaip greičio limitai, pirmumo teisė bei mokesčių normos už naudojimąsi keliais⁶⁵³. Galiausiai, tikintis, kad leidiniu naudosis būtent turistai su nuosavomis transporto priemonėmis, jame aprašyti ir fotografijomis iliustruoti Lietuvos regionai bei lankytinos jų vietos ir netgi pateikti pasiūlymai vienos dienos išvykoms su motorinėmis transporto priemonėmis⁶⁵⁴. Klubas leidinyje adekvačiai vertino Lietuvos padėtį ir vienos dienos turus siūlė aplink pagrindinius ir turistams patraukliausius Lietuvos miestus – Kauną ir Klaipėdą.

Kita klubo veiklos kryptis, taip pat neabejotinai susijusi su automobilizmu kaip hobiu, buvo sportas. Žinoma, ir šiuo atveju klubas veikė tarptautiniu lygiu. Nuo 1929 m. klubo iniciatyva per Lietuvą driekėsi viena iš tarptautinio Monte Karlo ralio trasų⁶⁵⁵. Tiesa, pats Monte Karlo ralis aptariamuoju laiku nebuvo ralis moderniaja šio sporto prasme. Dar prieš karą Monako automobilių klubo ir Monako princo Alberto I-ojo inicijuotas ralis atliko susibūrimo ar susitiekimo funkciją ir kvietė visus prijaugiančius motorinių transporto priemonių savininkus susiburti būtent Monake. Taigi, pati kelionė iš skirtingų Europos vietų į Monaką tapo pagrindine Monte Karlo ralio dalimi. Tarpukariu ralio dalyvių nuolat daugėjo, o Lietuva į ralio žemėlapių pateko būtent dėl to, kad ralyje dalyvavo tiek pačios Lietuvos atstovai, tiek automobilių entuziastai iš Latvijos ir Estijos, kurie pakeliui kirsdavo Lietuvą. Lietuvos automobilių klubo dėka Kaunas tapo vienu iš potencialių kontrolės punktų, kurį ralio dalyviai galėjo pasirinkti sudarinėdami savo maršrutus⁶⁵⁶.

Kur kas aktualesnės Lietuvos vairuotojams buvo automobilių klubo organizuojamos panašios lenktynės Lietuvoje – „Aplink Lietuvą“. Iki valstybingumo pabaigos klubas spėjo suorganizuoti net 4 tokias lenktynes.

⁶⁵¹ *Lithuania: guiding facts for tourists*, Kaunas: Automobile Club of Lithuania, 1937.

⁶⁵² *Lithuanie. Guide à l'usage des Touristes*, Kaunas: Automobile club de Lithuanie, 1937.

⁶⁵³ *Lithuania. Guiding facts for tourists*, p. 76–77.

⁶⁵⁴ Ten pat, p. 77–78.

⁶⁵⁵ „Lietuvos Automobilių Klubo 10 metų gyvavimo bruožai“, in: *Lietuvos sportas*, 1937, Nr. 27, p. 5.

⁶⁵⁶ „Rallye Monte-Carlo“, in: *Lietuvos sportas*, 1937, Nr. 27, p. 9.

Kaip ir Monte Karlo ralis, lenktynės „Aplink Lietuvą“ nebuvo tradicinės greičio lenktynės. Jų pirminis tikslas buvo „parodyti mašinų ir jas valdančių asmenų patvarumą, važiotojo sugebėjimą tiksliai apskaičiuoti savo kelionę, duoti progos automobilistams ir motociklistams susipažinti su mūsų kelių situacija ir išsiaiškinti, kokios mašinos mūsų keliams geriausiai tinka⁶⁵⁷“. Viena vertus, tokia argumentacija buvo bandoma priartinti motosportą prie tradicinio fizinio sporto idealų, kita vertus, parodyti, kad motosportas turėjo gilesnę prasmę nei paprastas greičio vaikymasis. Antrųjų lenktynių dalyviai, per pusantros paros turėjo įveikti daugiau nei 1 100 km atstumą – 659 km plentais ir 501 km vieškeliais maršrutu kuris prasidėjo Kaune, ėjo per Alytų, Marijampolę, Jurbarką, Klaipėdą, Mažeikius, Pasvalį, Zarasus, Ukmergę bei kitus Lietuvos miestus ir miestelius ir galiausiai pasibaigė tame pačiame Kaune⁶⁵⁸. Pirmųjų lenktynių dalyviai važiojo panašiu maršrutu, tik iš kitos pusės⁶⁵⁹.

Pirmosios dvi lenktynės „Aplink Lietuvą“ vyko 1931 ir 1932 m. ir tikriausiai negalima teigti, kad jos buvo labai populiarios, pavyzdžiui pirmosiose lenktynėse lenktyniavo tik 13 automobilių⁶⁶⁰, daugiausia paties klubo nariai, tokie kaip K. Petrauskas, A. Funkas ir inž. Langė. Taip pat Lietuvoje jau rodėsi pirmieji ekonominės krizės reiškiniai, o motolenktynės nebuvo pigus malonumas nei organizatoriams, nei jų dalyviams. Dėl to 3-iosios ir 4-osios lenktynės buvo suorganizuotos tik atitinkamai 1937 ir 1938 m.

1937 m. lenktynės taip pat nepasižymėjo labai gausiu dalyvių skaičiumi – jų iš viso buvo 15, iš kurių 10 lenktyniavo automobiliais⁶⁶¹. Tiesa, nuo 1937 m. galima įžvelgti aiškią lenktynių komercializaciją. Pirmųjų lenktynių laimėtojas buvo apdovanojamas Lietuvos automobilių klubo taure, o jei laimėtojas buvo ir paties klubo narys – specialiai renginiui sukurta pereinama prezidento taure. 1937 m. lenktynėse šie prizai išliko, tačiau savo iniciatyva pinigines premijas dalyviams skyrė automobilių gamintojai ir pardavėjai. Už geriausiai lenktynėse pasirodžiusį „Mercedes Benz“ markės automobilį gamintojas skyrė 150 reichsmarkių prizą, o už geriausiai pasirodžiusį įmonės parduodamą „Ford“ arba „Mercedes Benz“ markės

⁶⁵⁷ Idus, „Konkursinis Automobilių ir Motociklų važiavimas aplink Lietuvą“, in: *Lietuvos auto*, 1932, Nr. 7, p. 9.

⁶⁵⁸ Ten pat.

⁶⁵⁹ Ss., „Kaip ėjo kelionė aplink Lietuvą“, in: *Lietuvos Aidas*, 1931-07-25, Nr. 165 (1243), p. 9.

⁶⁶⁰ St. Grigaliūnas, „Aplink kvepiančią Lietuvą“, in: *Lietuvos Aidas*, 1931-07-27, Nr. 166 (1244), p. 5.

⁶⁶¹ Cv., „Lenktynės „Aplink Lietuvą“, in: *Lietuvos sportas*, 1937, Nr. 28, p. 9.

automobilių Amerikos Lietuvių akcinė bendrovė skyrė 300 litų premiją⁶⁶². Organizuojant 1938 m. lenktynes dosnių rėmėjų gretos išaugo. Jų metu pinigines premijas – atitinkamai 300 reichsmarkių ir 1 000 litų – skyrė „Daimler Benz“ ir „Ford“, o pastaroji visiems lenktynes baigusiams „Ford“ vairuotojams padovanojo ir po laikrodį. Lietūkis, „Shell“ ir „Falkan“ lenktynių laimėtojams dovanojo savo prekiaujamos produkcijos natūra, t. y. benzino ir alyvos, o Baltijos Loydas – 1 metų civilinės atsakomybės draudimą⁶⁶³. Be kita ko, Lietuvos automobilių klubas 1938 m. lenktynių laimėtojams suplanavo skirti ir pinigines premijas bei panašios vertės dovanas⁶⁶⁴.

Neabejotinai dėl išaugusių piniginių prizų ir dėl 20-ųjų Nepriklausomybės paskelbimo metinių 1938 m. lenktynės „Aplink Lietuvą“ buvo gana smarkiai reformuotos. Visų pirma, pasikeitė lenktynių trasa – Lenktynių dalyviams 1938 m. automobiliais teko įveikti 1 278 km. per visas Lietuvos apskritis ir bent vieną miestą jose⁶⁶⁵. Tokiu būdu lenktynės „Aplink Lietuvą“ iš tiesų pateisino savo pavadinimą. Taip pat lenktynėse dalyvavusios transporto priemonės buvo suskirstytos į skirtingas klases pagal svorio ir pajėgumo santykį. Skirtingų klasių transporto priemonėms buvo numatytas skirtingas vidutinis greitis, t. y. maksimalus laikas, per kurį lenktynių ekipažas turėjo įveikti lenktynių distanciją. Vidutinis greitis svyravo nuo 44 iki 54 km/h plentuose ir 33–43 km/h vieškeliuose⁶⁶⁶. Siekiant užtikrinti lenktynių skaidrumą, miestuose ir dalyviams nežinomose plentų atkarpose buvo įkurti kontrolės punktai, kuriuose buvo tikrinamas vidutinis dalyvių greitis. Galiausiai, kiekvienas finišą pasiekęs dalyvis su savo transporto priemone privalėjo atlikti figūrinį važiavimą ir taip įrodyti, kad finišą transporto priemonė pasiekė tinkamame stovyje.

Paskutinėse iki valstybingumo pabaigos lenktynėse „Aplink Lietuvą“ iš viso dalyvavo 22 dalyviai, iš kurių finišą pasiekė tik 12⁶⁶⁷. 7 iš 22 lenktynių dalyvių buvo motociklininkai, tačiau tik 2 iš jų sėkmingai finišavo. Nors lenktynėse „Aplink Lietuvą“ važiuoti motociklu sekėsi prasčiau nei

⁶⁶² Ten pat.

⁶⁶³ „Didelis susidomėjimas lenktynėmis „Aplink Lietuvą“, in: *Lietuvos sportas*, 1938, Nr. 30, p. 4.

⁶⁶⁴ K. Civa, „Automobilių lenktynės „Aplink Lietuvą“, in: *Lietuvos sportas*, 1938, Nr. 24, p. 3.

⁶⁶⁵ Ten pat.

⁶⁶⁶ „Automobilių ir motociklų rungtynės „Aplink Lietuvą“, in: *Lietuvos sportas*, 1938 Nr. 27, p. 10.

⁶⁶⁷ „Adler“ mašinų triumfas“, in: *Lietuvos sportas*, 1938, Nr. 32, p. 2.

automobiliu, bendra motociklo raida aptariamuoju laikotarpiu Lietuvoje buvo kiek lengvesnė nei automobilio.

1938 m., kai įvyko paskutinės lenktynės „Aplink Lietuvą“, Lietuvoje iš viso buvo įregistruota 5 012 motorinių transporto priemonių, iš jų – 1 589 buvo motociklai⁶⁶⁸. Dešimtmečiu anksčiau, 1927 m., Lietuvoje buvo įregistruota 1 320 motorinių transporto priemonių, iš kurių 279 buvo motociklai⁶⁶⁹. Taigi, bendras motorinių transporto priemonių skaičius išaugo 3,8 karto, o motociklų – 5,7 karto. Nepaisant labai sparčios motociklų skaičiaus plėtros, į valdžios ir susisiekimo politiką formuojančių ir įgyvendinančių institucijų akiratį motociklas niekada nepateko. Ir tai suprantama: skirtingai nei lengvasis ir krovininis automobiliai arba autobusas, motociklas niekada nepretendavo į krovinių ir keleivių pervežimą kaip pagrindinės veiklos formą. Šiuo atveju motociklas buvo išimtinai asmeninė transporto priemonė, todėl valdžiai, kuri bent jau kurį laiką siekė išsaugoti geležinkelių monopolį abeiose veiklos srityse, neklauso. Tai leido motociklų savininkams anksčiau organizuotis į motociklininkų klubus⁶⁷⁰ ir anksčiau pradėti įvairią rekreacinę veiklą. Žinoma, Lietuvos automobilių klubas 4-ajame dešimtmetyje pradėjo „globoti“ visus Lietuvoje veikusius motociklininkų klubus, tačiau toks sprendimas veikiausiai buvo paskatintas finansinių, administracinių ir organizacinių klubų problemų, o ne siekio centralizuoti ir kontroliuoti klubų veiklą.

Tokios motociklų ir motociklizmo sąlygos galėjo sudaryti prielaidas dar glaudesniam motorinių transporto priemonių ir juos valdančių asmenų santykiui, kuris iš profesinio intereso ar hobio galėjo pereiti į gyvenimo būdą. Tiesa, tokių santykių fiksuoti gana keblu. Net du žinomiausi aptariamojo laikotarpio keliautojai – Matas Šalčius ir Antanas Poška, kurie Indijos link patraukė motociklais, savo kelionių įspūdžiuose⁶⁷¹ pasirinktų transporto priemonių ir santykio su jomis per daug nereflektuoja. Ir tik A. Poškos atsiminimuose⁶⁷² atskleidžiamas jo asmeninis ir komerciniais sumetimais sudarytas ryšys su jo vairuojamo FM markės motociklo gamintojais, kuris

⁶⁶⁸ LSM 1939, p. 360.

⁶⁶⁹ LSM 1927–1928, p. 284.

⁶⁷⁰ R. Bružas, *Bikerstory.LT: Lietuvos motociklizmo istorija 1918–1940*, Vilnius: Vaga, 2012, p. 76–89.

⁶⁷¹ M. Šalčiaus kelionės įspūdžiai publikuoti 6 dalių „Svečiuose pas 40 tautų“ dar aptariamuoju metu, A. Poškos 8 dalių kelionės aprašymas „Nuo Baltijos iki Bengalijos: aštuonerių metų kelionė po Europą, Afriką ir Aziją“ pradėtas publikuoti 2002 m., praėjus dešimtmečiui nuo keliautojo mirties.

⁶⁷² A. Poška, *Mano gyvenimo pasaka: atsiminimai ir pergyvenimai*, Vilnius: Lietuvos rašytojų sąjungos leidykla, 2003.

buvo užmegztas Poškos kelionės aplink Baltijos jūrą metu. Žinoma, tiek M. Šalčius, tiek A. Poška pirmiausiai buvo keliautojai, o ne motociklininkai. Vargu, ar jų norą keliauti lėmė būtent patogios asmeninės transporto priemonės egzistavimas ir tikrai negalima teigti, kad į dideles keliones jie nebūtų patraukę be motociklų.

Nepaisant to, kad Vakarų valstybėse aptariamuoju metu automobiliai tapo lengviau prieinami platesnėms žmonių masėms, Lietuvoje jie liko prabangos preke. Todėl glaudžiausią santyki su automobilizmu vystyti galėjo tik žmonės, kurie tokį malonumą galėjo sau leisti. Vienas tokių buvo Pranas Hiksa – gimęs šalia Vilniaus, Verkių dvare, P. Hiksa mokėsi Šiauliuose, vėliau Liepojoje, kol galiausiai atsidūrė Maskvoje. Čia dėl savo šeimos socialinių ryšių tapo grafų Zubovų globotiniu. Pirmojo pasaulinio karo pradžioje Hiksa Maskvoje baigė vairuotojų mokyklą⁶⁷³, kurioje įgavo ir techninį išsilavinimą. Toks išsilavinimas lėmė, kad Hiksa galiausiai pašauktas į kariuomenę tarnavo besikuriančioje karo aviacijoje. Tarnaudamas joje 1917 m. jis su kitais rusų lakūnais buvo išsiųstas į Didžiąją Britaniją, kur baigė Karališkąją oro pajėgų mokyklą. Panašu, kad Hiksa buvo ir Rusijos revoliucijų liudininkas, tačiau 1919 m. jis nusprendė grįžti į Lietuvą. Čia buvo mobilizuotas ir Nepriklausomybės kovų metu buvo vienas iš Lietuvos karinės aviacijos pradininkų. 1923 m. Hiksa paliko aktyvią tarnybą, tačiau iki valstybingumo pabaigos palaikė ryšius su technokratiškai nusiteikusiais, panašaus amžiaus aviacijos karininkais.

Taip jau susiklostė, kad iš grafų Zubovų globos Hiksa papuolė į Vailokaičių globą arba bent jau palaikė glaudų ryšį su jais. Baigęs tarnybą jis pradėjo dirbti bendrovėje „Maistas“ ir iki 1928 m. buvo bendrovės atstovu Čekoslovakijoje. Bendrovei šalyje baigus veiklą, Hiksa grįžo į Lietuvą ir tapo J. Vailokaičio bendrovės „Metalas“ gamyklos vadovu bei įmonės prekybos agentu Lietuvoje. Agento veiklą jis vykdė nuosavu automobiliu. Vėliau pats Hiksa savo atsiminimuose teigė, kad vairuoti automobilį jis labai mėgo ir „automobilio eksploatacija, benzinas, tepalai kainavo, tačiau kelionės man vis tiek apsimokėdavo, buvo malonus darbo pajvairinimas“⁶⁷⁴. Vykdydamas prekybos agento veiklą Hiksa ne tik neblogai uždirbo, bet ir „gerai susipažino su [Lietuvos] keliais ir važiavimo automobiliu ypatumais“⁶⁷⁵, o tai neabejotinai padėjo jo žinomiesiems pasiekimams.

⁶⁷³ P. Hiksa, *Gyvenimas kaip skrydis: karo lakūno, inžinieriaus ir automobilininko atsiminimai*, Vilnius: Kriventa, 2014, p. 48.

⁶⁷⁴ Ten pat, p. 158.

⁶⁷⁵ Ten pat.

Apie pirmąsias lenktynes „Aplink Lietuvą“ P. Hiksa sužinojo iš Viktoro Vailokaičio, kuris tuo metu buvo automobilių gamintojos „Chrysler“ atstovas Lietuvoje⁶⁷⁶. Skatindamas Hiksą dalyvauti lenktynėse, V. Vailokaitis skyrė jam naują „Chrysler“ automobilį, nemokamų tepalų ir benzino, taip pat užrašė į Lietuvos automobilių klubą bei sumokėjo daugiau nei 100 litų siekiantį nario mokestį. Hiksa lenktynes laimėjo ir per vieną naktį tapo bene žinomiausiu Lietuvoje automobilineku.

Kaip pirmųjų lenktynių čempionas bei naujai paskirtas Lietuvos automobilių klubo sporto komisijos pirmininkas Hiksa dalyvavo ir antrosiose lenktynėse. Nepaisant blogo oro ir geriau pasiruošusių konkurentų, jis ir vėl triumfavo. Kaip teigė pats P. Hiksa, po pergalės antrosiose lenktynėse jis užsikrėtė sportiniu azartu ir dienas ir naktis svajojo „apie naują automobilį ir lenktynes“⁶⁷⁷.

Azartą numalšinti trumpam sustojus lenktynių „Aplink Lietuvą“ organizavimui Hiksa bandė dalyvaudamas tarptautiniame Monte Karlo ralyje⁶⁷⁸. Jame jis dalyvavo du kartus – 1934 ir 1935 m., antrąjį kartą netgi nepaisydamas žmonos nuomonės, kuri, pasak paties Hiksos, „[...] ilgai mane atkalbinėjo, sakė, kad geriau už 5 000 litų, reikalingų lenktynėms, pasistatyti namą. Aš atsakiau, kad namą statysime pasenę, kai nebebus nei noro, nei energijos važiuoti automobiliu ir kelionėms pasirinksiame miegamąjį vagoną. Kol yra jėgų ir galimybių, reikia važiuoti“⁶⁷⁹. Nors tarptautiniuose raliuose Hiksa prizinių vietų neužėmė, abu kartus distancijas įveikė, pirmajame ralyje aplenkdamas abu Baltijos šalių, o antrajame – kitą Lietuvos atstovą.

Kad Hiksos aistra automobiliams buvo stipri, liudija ir vėlesnis jo gyvenimas. Pirmosios Lietuvos okupacijos metu jis buvo pasitraukęs į Vokietiją, tačiau nacių okupacijos metu į ją grįžo. Antrosios okupacijos Hiksai su šeima išvengti nepavyko ir gana akivaizdu, kad jo gyvenimas radikaliai pasikeitė. Nepaisant to, kad jo asmeninė istorija turėjo baigtis su naujai diegiama ideologija, gyvendamas mažuose miesteliuose ir dirbdamas nereikšmingus darbus, P. Hiksa išvengė represijų. Situacija šiek tiek pagerėjo stalinmečio pabaigoje, kai jis svetimu vardu įsigijo seną „Москвич“ automobilį, prie kurio tvarkymo praleido nemažą laisvo laiko dalį⁶⁸⁰. Atšilimo metu P. Hiksa galėjo šiek tiek daugiau kalbėti apie savo patirtis, įsitraukti į automobilių ir motociklų klubo veiklas ir netgi kaip Monte Karlo ralio

⁶⁷⁶ Ten pat, p. 166.

⁶⁷⁷ Ten pat, p. 176.

⁶⁷⁸ Ten pat, p. 202.

⁶⁷⁹ Ten pat, p. 222.

⁶⁸⁰ Ten pat, p. 18.

veteranas 1964 ir 1965 m. konsultavo ralio dalyvius iš Sovietų Sąjungos ir kontrolinio punkto Minske organizatorius⁶⁸¹.

Gana akivaizdu, kad vienokiu ar kitokiu lygiu motorinės transporto priemonės skverbėsi į žmonių socialinius gyvenimus. Vis dėlto reikia pabrėžti, kad prieš tai išvardinti tokio skverbimosi pavyzdžiai buvo asmeninio pasirinkimo rezultatai. Žinoma, dėl ne paties didžiausio motorinių transporto priemonių skaičiaus Lietuvoje, o dėl to ir ne paties didžiausio vairuotojų skaičiaus įtakos mastai gali būti kvestionuojami. Tačiau net ir žmonėms, asmeniškai nesaisčiusiems savo gyvenimo su motorinėmis transporto priemonėmis, jų įtaka gyvenamajame aplinkoje darėsi vis akivaizdesnė.

3.3. Motorinių transporto priemonių įtaka gyvenamajai aplinkai

Neabejotinai didžiausiais aplinkos keitėjais aptariamuoju metu buvo jau aptarti Žemaičių ir Aukštaičių plentai. Žinoma, plentas Lietuvos provincijoje nebuvo naujiena, tačiau jų plėtra tokiu mastu vyko pirmą kartą. Ne veltui jų statybų metu viešojoje erdvėje apie juos kalbėta kaip apie didžiausius nepriklausomos Lietuvos statybų projektus. Visgi plentas kaip naujas elementas gyvenamojoje aplinkoje galėjo paveikti tik tos vietovės, kurią kirto, gyventojus ir tik tuos, kurių socialinėje veikloje mobilumas buvo svarbus veiksnys. Tikriausiai mobilumo veiksnys kelia daugiausiai klausimų kalbant apie aptariamojo laikotarpio Lietuvos provincijos gyventojus. Visiškai kitokia situacija neabejotinai egzistavo miestuose, kuriuos galima suvokti kaip mobilumo epicentrus, kuriuose didžioji dalis socialinių gyventojų veiklų betarpiškai buvo susijusios su mobilumu. Tokiu atveju Kaunas kaip didžiausias ir labiausiai motorizuotas aptariamojo laikotarpio Lietuvos miestas, taip pat laikinoji sostinė geriausiai atspindėjo pokyčius, kuriuos motorinės transporto priemonės lėmė miestiečių gyvenamajai aplinkai.

Išsivysčiusiose Vakarų valstybėse netgi prieš aptariamąjį laikotarpį prasidėjo radikalūs miestų planavimo ir architektūros pokyčiai. Klasikinį požiūrį, kuriame svarbiausiu atskaitos tašku buvo pėsčiasis, ėmė keisti poreikis įgalinti mobilumą⁶⁸², kurį miestų kontekste jau simbolizavo automobilis. Europoje tai pasireiškė senų, istoriškai susiklosčiusių miestų rajonų griovimu, gatvių tiesinimu, platinimu ir lyginimu.

⁶⁸¹ Ten pat, p. 241.

⁶⁸² M. Sheller. J. Urry, „The City and the Car“, in: *International Journal of Urban and Regional Research*, 2000, Vol. 24, Issue 4, p. 740.

Paskelbus nepriklausomybę, Kaunui tapus laikinąja sostine bei oficialiai išplėtus miesto ribas, prasidėjo gana sparti jo urbanistinė plėtra⁶⁸³. Visgi su miesto planavimu ir projektų rengimu buvo delsiama, todėl parceliuojamų sklypų bei gyvenamųjų namų ir gatvių plėtra vyko gana chaotiškai ir netvarkingai. Tik 1923 m. miesto savivaldybė, siekdama planingos miesto raidos, pradėjo rūpintis vystymo planų sudarymu. To rezultatas – tų pačių metų liepos mėnesį danų inžinieriaus M. Frandsen ir jo kolegės lietuvio A. Jokimo sudaryta bei savivaldybės patvirtinta Kauno miesto pertvarkymo schema⁶⁸⁴. Schemoje, sekant amžiaus pradžioje populiariomis E. Howard miesto-sodo idėjomis, buvo siūloma „radikaliai pertvarkyti Kauno urbanistinę struktūrą“⁶⁸⁵. Verta paminėti, kad Vakaruose miesto-sodo idėjos buvo betarpiškai susijusios su funkcionalaus susisiekimo tarp miesto dalių problema. XX a. miesto-sodo idėjoms evoliucionuojant, jos sudarė prielaidas priemiesčio fenomenui, kurį motorinės transporto priemonės, ypač privačios tik spartino.

Tačiau Kaune, dėl lėšų trūkumo ir per didelių jau susiklosčiusios miesto raidos pertvarkų poreikio Frandsen ir Jokimo planas „liko utopine Kauno raidos vizija“⁶⁸⁶. Tiesa, pavyko įgyvendinti dalį minėto plano vietose, kuriose žemė priklausė miestui ir jos nereikėjo išpirkti iš vietos gyventojų rinkos kainomis. Dėl to tokių teritorijų užstatymas ir gatvių tinklas buvo vystomas planingai.

Kiek vėliau, tačiau dar 3-iajame dešimtmetyje buvo kuriami atskirų miesto dalių vystymo projektai. Vienose miesto dalyse buvo nuspręsta esančių gatvių tinklo nekeisti, kitose – „ruošiasi naikinti siauras gatveles ir skersgatvius, pakeisti gatvių išsidėstymą ir tinklo struktūrą“⁶⁸⁷. Nepaisant to, visų miesto dalių atveju naujų gatvių plėtra turėjo vykti su „aiškia, funkciškai pagrįsta struktūra“⁶⁸⁸, kurios pagrindinė funkcija buvo efektyvus transporto judėjimas ir didžiausių jo srautų nukreipimas nuo centrinės miesto dalies⁶⁸⁹.

Nors lyginant su 3-uoju dešimtmečiu 4-ajame dešimtmetyje Kauno miesto plėtra tapo ir planingesnė, ir griežčiau prižiūrima, lėšų stoka neleido jos vykdyti labai sparčiai. Kauno miesto savivaldybė savo siekius galėjo įgyvendinti tik laipsniškai. Ji neturėjo galimybių griauti jau egzistuojančių,

⁶⁸³ M. Balkus, „Kauno miesto planavimas XX a. 3–4 dešimtmečiais: tarp siekių ir tikrovės“, in: *Kauno istorijos metraštis*, Kaunas, 2013, Nr. 13, p. 207.

⁶⁸⁴ Ten pat, p. 208.

⁶⁸⁵ Ten pat.

⁶⁸⁶ Ten pat, p. 209.

⁶⁸⁷ Ten pat.

⁶⁸⁸ Ten pat, p. 210.

⁶⁸⁹ Ten pat, p. 212.

tačiau naujų projektų neatitinkančių pastatų. Visgi buvo randama įvairių administracinių spragų, kaip antai, neišduoti tokių pastatų savininkams leidimų jų remontui, taip skatinant pačius savininkus juos griauti ir atstatinėti pagal egzistuojantį projektą⁶⁹⁰.

Apskritai Kauno miesto gatvių tinklo plėtra, išskyrus įtakotą paties miesto teritorijos pokyčių, vyko gana vangiai ir padrikai⁶⁹¹. Taip pat panašu, kad plėtra nekoreliavo su motorinių transporto priemonių augimu⁶⁹². Peršasi išvada, kad viso Kauno gatvių tinklo plėtra buvo glaudžiau susijusi su planinga paties miesto, o ne motorinių transporto priemonių plėtra. Tačiau tuo pačiu metu vyko ne tik plėtros, bet ir jau egzistuojančio tinklo modernizavimo, t. y. jo grindimo darbai.

Iš dalies miesto gatvių grindimo klausimai gali būti panašūs į provincijos vieškelį tobulinimo problemą. Vis dėlto vieškelį dangos klausimai visais atvejais buvo susiję su padidėjusiais transporto srautais, dėl kurių prastėjo tokių kelių būklė ir sunkėjo judėjimas jais. Miestų gatvių grindimo problema pirmiausiai buvo susijusi su sanitarinėmis problemomis ir bendru miesto modernėjimu. Tačiau daugėjant motorinių transporto priemonių ir gatvėms tapus erdve jų judėjimui, iš esmės visi su gatvėmis susiję sprendimai, tarp jų ir grindimas pradėti priiminėti galvojant apie eismo saugumą. Toks gatvės virsmas Lietuvoje buvo įtvirtintas 1935 m. paskelbus „Viešaisiais keliais judėjimo įstatymą“.

Tapdamas laikinąja sostine, Kaunas jau turėjo kelias dar XIX a. pabaigoje lauko akmenimis grįstas gatves⁶⁹³. Amžių sandūroje tokia grindimo technika jau buvo atgyvenusi, tačiau žinant, kad Kaunas tuo metu buvo nelabai reikšmingas imperijos periferijos miestas, kuklūs grindimo mastai ir technika nestebina.

Kaip ir gatvių tinklo plėtros atveju, 3-iajame dešimtmetyje grindimas vyko padrikai. Tik dešimtmečio viduryje buvo pradėti platesnio masto darbai. Be to, 4-ojo dešimtmečio pradžioje imtos svarstyti modernių dangų galimybės, išbandyti įvairūs sprendimai, tokie kaip tašytas akmuo, meksfaltas, amezitas bei bitumo plytelės. Galiausiai, siekiant mažinti miesto išlaidas

⁶⁹⁰ Ten pat, p. 210.

⁶⁹¹ 1934 m. Kaune buvo 200,2 km gatvių, 1937 m. – 204,1 km gatvių, o 1939 m. – 205,1. Pagal *Kauno miesto statistikos metraštis 1934*, Kaunas, 1935, p. 19, LSM 1937 p. 362 ir LSM 1939 p. 359.

⁶⁹² 1934 m. Kaune iš viso registruotos 737 motorinės transporto priemonės, 1937 m. – 1 210, 1939 m. – 1 776. Pagal LSM 1934 p. 250, LSM 1937 p. 366 ir LSM 1939 p. 360.

⁶⁹³ M. Balkus, „Kauno miesto gatvių infrastruktūros plėtra XX a. 3–4 dešimtmečiais“, in: *Kauno istorijos metraštis*, Kaunas, 2011, Nr. 11, p. 96.

nepigiams rangovų įkainiams, gatvių grindimo darbai buvo pradėti vykdyti ūkio būdu, tam dešimtmečio pabaigoje net įsigijus specializuotos technikos⁶⁹⁴.

To rezultatas – 1937 m. Kauno mieste buvo naujai išgrįsta 10,3 km gatvių, o grįstų gatvių ilgis metų pabaigoje pasiekė 92,5 km⁶⁹⁵. 1939 m., išgrindus iš viso 37 960 m³ gatvių, grįstų gatvių ilgis pasiekė 97,2 km – maždaug 47,5 % viso Kauno miesto gatvių ilgio⁶⁹⁶. Tais pačiais 1939 m. Šiauliuose, kuriuose buvo ir mažiau gatvių, ir motorinių transporto priemonių, grįstų gatvių dalis siekė tik kiek daugiau nei trečdalį.

Svarbu paminėti, kad didžioji dalis Kauno mieste valstybingumo laikotarpiu modernizuotų gatvių buvo išgrįstos paprastais lauko akmenimis⁶⁹⁷, o tai buvo gana atgyvenusi technika. Tačiau žinant, kad į nepriklausomybę buvo įžengta turint tik kelias grįstas gatves, maždaug pusės gatvių išgrindimas neatrodo taip blogai. Be to, antrojoje 4-ojo dešimtmečio pusėje gatvių grindimo procesas, be abejonių, skatinamas motorinių transporto priemonių skaičiaus augimo, įgavo pagreitį. Svarbiausia tai, kad tiek į gatvių tinklo plėtrą, tiek į gatvių dangos modernizavimą siaurąja prasme, tiek į motorinių transporto priemonių daugiau ar mažiau nulemtus aplinkos pokyčius buvo žiūrima kaip į pozityvų procesą. Žinoma, buvo ir pavienių asmenų, kurių nuomone, tokie pokyčiai turėjo ir neigiamų aspektų.

Štai inžinierius architektas Jurgis Getneris 1939 m. pabaigoje konstatavo, kad „[...] dvidešimtas amžius padarė savo: inžinieriui ir matininkui vadovaujant išdygo moderniški plentai, skaudžiai piaunantieji lietuvišką gamtą ir negailestingai rėžiantieji mūsų gražius vietovaizdžius“⁶⁹⁸. Reikia pabrėžti, kad J. Getneris nekritikavo pačių plentų ir kelių – kaip inžinierius jis puikiai suprato jų reikšmę krašto gerovei, tačiau kaip architektas, kuris, jo paties teigimu, „didžiąja savo širdies dalimi yra menininkas“⁶⁹⁹, jis pasigedo kelius projektuojančių ir statančių inžinierių ir matininkų bandymo organiškai juos įlieti į Lietuvos peizažą. Pats Getneris tai daryti siūlė prisitaikant prie egzistuojančio landšafto, o ne jį koreguojant, taip pat statybose naudojant tradicines statybines medžiagas ir techniką bei naujus kelius apsodinant įvairiais medžiais, taip imituojant tradicinio dvaro Lietuvoje beržų alėjas.

⁶⁹⁴ Ten pat, p. 100.

⁶⁹⁵ LSM 1937, p. 362.

⁶⁹⁶ LSM 1939, p. 359.

⁶⁹⁷ M. Balkus, „Kauno miesto gatvių infrastruktūros plėtra XX a. 3–4 dešimtmečiais“, in: *Kauno istorijos metraštis*, Kaunas, 2011, Nr. 11, p. 107.

⁶⁹⁸ J. Getneris, „Mūsų plentai ir Lietuvos gamta“, in: *Technika ir ūkis*, 1939, Nr. 6, p. 135.

⁶⁹⁹ Ten pat, p. 134.

Getneriui taip pat užkliuvo pakelėje tradicinius lietuviškus kryžius pakeitę reklaminiai standai⁷⁰⁰. Iš dalies Getnerio kritika suprantama – reklamos pakelėje neturėjo nieko bendro su tiesioginėmis kelio funkcijomis. Kita vertus, lietuviški kryžiai jokios, išskyrus estetiškos vertės keliui taip pat nesuteikė. Vienintelėje pakelėje tuo metu aiškias su judėjimu susijusias funkcijas turėję objektai buvo Lietuvos automobilių klubo iniciatyva statomi kelio ženklai užmiesčiuose ir pirmieji šviesoforai miestuose. Visgi jų skaičius aptariamuoju metu buvo labai ribotas, nors ir po truputį augo. Kur kas sparčiau augo kitokių, taip pat grynai su motorinių transporto priemonių judėjimu susijusių infrastruktūros objektų skaičius.

Pavyzdžiui, autobusų stotys ir sustojimo vietos buvo visiškai naujas reiškinys. Bendriausių funkcijų prasme analogijų galima ieškoti žygių arklių stotyse, kuriose kelionės metu buvo galima pakeisti pavargusį žirgą, tačiau platesne prasme naujosios autobusų stotys turėjo daug daugiau funkcijų. Lietuvos miestuose jos pradėjo atsirasti prasidėjus reguliariam tarp miestinių autobusų judėjimui. Iki 4-ojo dešimtmečio vidurio jų steigimą prižiūrėjo savivaldybės, kurios neretai darbus perleisdavo koncesioninkams. Pavyzdžiui, Kauno miesto tarp miestinių autobusų stotis buvo įrengta 1928 m. Nemuno g., tačiau dėl augančio autobusų maršrutų ir paslaugomis besinaudojančių žmonių skaičiaus jau 1929 m. stotis pradėta kritikuoti kaip per ankšta⁷⁰¹. Taip pat nuo pat stoties įkūrimo ne visiems stoties klientams ėtiko ir pačios stoties lokacija mieste⁷⁰². 4-ajame dešimtmetyje Susisiekimo ministerija, vykdydama susisiekimo kontrolės centralizaciją, iš savivaldybių perėmė autobusų stočių steigimo, statymo ir priežiūros funkcijas. Ne visos savivaldybės noriai sutiko su tokiu centrinės įstaigos sprendimu, nes stotys dažniausiai savivaldybėms nešė nemažas lėšas. Tačiau galiausiai ministerija perėmė visas Lietuvos autobusų stotis ir pradėjo naują jų raidos etapą, atsižvelgdama į egzistuojančius ir numatomus autobusų ir keleivių srautus. 1936 m. Kaune Vytauto pr. buvo atidaryta nauja, jau už ministerijos lėšas pastatyta autobusų stotis.

Autobusų stotys buvo vietos, kuriose motorinės transporto priemonės aptarnavo žmones. Tačiau egzistavo ir vietų, kuriose aptarnaujamos pačios motorinės transporto priemonės, pavyzdžiui, automobilių dirbtuvės. Pagal

⁷⁰⁰ Ten pat, p. 135.

⁷⁰¹ „2000 keleivių važiuoja autobusais“, in: *Lietuvos žinios*, 1929-07-02, Nr. 146 (3048), p. 3.

⁷⁰² D. K., „Dėl Kauno autobusų stoties“, in: *Darbininkas*, 1928-01-15, Nr. 2 (437), p. 4.

A. Taleikio 1929 m. sudarytą Lietuvos kelių žemėlapi su atstumais⁷⁰³, dirbtuvės tuo metu veikė tik didžiausiuose miestuose – Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose ir Panevėžyje, taip pat Marijampolėje, kuri neabejotinai buvo patogioje vietoje vykstant automobiliu iš Vokietijos ir į ją. Augant motorinių transporto priemonių skaičiui, augo ir dirbtuvių skaičius. Darėsi įprasta jas įrenginėti automobilių gamintojų ar prekyautojų atstovybėse. Netgi provincijoje vietiniai šaltkalviai ėmė teikti paprastesnes remonto paslaugas.

Nors skysti degalai nebuvo naujas išradimas, degalinės tapo nuo motorinių transporto priemonių neatskiriama naujove. Vien „Lietūkis“ 4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje savo degalų kolonėlės turėjo ne tik didžiuosiuose miestuose, bet ir miesteliuose, tokiuose kaip Rietavas, Nimerzetė, Linkuva, Žiežmariai ir daugelyje kitų⁷⁰⁴. Minėtame A. Taleikio žemėlapyje nurodytos ir kitos, ne „Lietūkio“ valdomos degalų pardavimo vietos. Lietuvoje savo kolonėlės įrengė britų ir olandų naftos produktų gigantė „Shell“. Verta paminėti, kad aptariamojo laikotarpio degalų kolonėlės nepriminė šiuolaikinių, mažus prekybos centrų primenančių degalų prekybos vietų, o nežinančiam galėjo atrodyti kaip paprastas stulpas ar lempos stovas⁷⁰⁵. Žinoma, degalų kolonėlė nebuvo vienintelė vieta, kurioje buvo galima įsigyti degalų, jie buvo pardavinėjami ir mažose parduotuvėse, netgi vaistinėse. Aišku, motorinę transporto priemonę vairuojančiam asmeniui degalus iš kolonėlės piltis tiesiai į baką buvo kur kas patogiau nei buteliais, kibirais ar kitokiomis talpomis gabenti juos iki transporto priemonės.

Verslesni asmenys ar įmonės netgi įrenginėjo vos ne visus motorinių transporto priemonių poreikius atliepiančius mini kompleksus. P. Hiksa grįžinėdamas į Lietuvą iš Romos, kur konferencijoje atstovavo Lietuvos automobilių klubui, stabelėjo Berlyne. Ten jis įsigijo automobilį „Hudson“ ir bendravo su šios automobilių gamintojos atstovais. Pastarieji Hiksai pasiūlė

⁷⁰³ „Lietuvos kelių žemėlapis su atstumais“, in: VUB RS, f. 220, b. 335.

⁷⁰⁴ Pagal „Lietuvos žemėlapis [su „Lietūkio“ naftos gaminių sandėliais ir degalų kolonėlėmis]“, in: [interaktyvus]: <<https://www.limis.lt/valuables/e/805535/511400712?searchId=92976831>> [tikrinta 2024-02-02].

⁷⁰⁵ Tipinė degalų kolonėlė, priklausiusi įmonei „Shell“, ir kita, galimai „Lietūkiui“ priklausiusi kolonėlė, matoma antrajame plane, užfiksuota Jokūbo Skrinskio Biržų miesto fotografijoje ([interaktyvus]: <<https://www.limis.lt/valuables/e/805535/6216920?searchId=63178352>>, [tikrinta 2024-02-02]). Degalų kolonėlė D. Poškos gatvėje Kaune, iš arčiau užfiksuota Vinco Uždavinio fotografijoje ([interaktyvus]: <<https://www.limis.lt/valuables/e/805391/150000030617808>>, [tikrinta 2024-02-02]).

atstovauti jų įmonei Lietuvoje ir jis su tokiu pasiūlymu sutiko⁷⁰⁶. Nors kurį laiką tokia veikla didelės naudos nedavė, 4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje Kaune, tikriausiai „Metalo“ fabriko teritorijoje Hiksa atidarė „Hudson“ saloną⁷⁰⁷. Jo ekspozicijoje buvo demonstruojami naujausi automobilių modeliai, buvo sudaryta galimybė užsisakyti automobilį iš „Hudson“ katalogo, taip pat veikė visą parą dirbanti „Shell“ degalų kolonėlė, automobilių servisas, netgi automobilių plovyklą.

Kur kas anksčiau, dar 3-iojo dešimtmečio pirmojoje pusėje, analogišką, tik kur kas didesnę centrą pradėjo kurti Amerikos lietuvių akcinė bendrovė. Savo pirmajame sklype Kaune bendrovė įrengė ir motorinių transporto priemonių prekybos vietą, neabejotinai didžiausias automobilių dirbtuves bei degalinę⁷⁰⁸. Kitame sklype jau 4-ojo dešimtmečio pabaigoje bendrovė labai intensyviai svarstė pastatyti automobilių „Ford“ surinkimo fabriką⁷⁰⁹. Toks sumanymas galiausiai įgyvendintas nebuvo, tačiau iki šių dienų Kaune išliko bendrovės pastatytas inovatyvus ir iki 80 automobilių aptariamuoju metu talpinęs 1 000 m² garažas⁷¹⁰.

Iki šių dienų Kaune išliko ir kitas, net 4 kartus savo plotu didesnis tokio tipo pastatas. Tiesa, jo atsiradimo istorija ne tokia sėkminga. Kauno mieste autobusų organizavimą perėmus savivaldybei, buvo nuspręsta pastatyti ir modernų garažą, kuriame be patalpų autobusams dar turėjo veikti dirbtuvės ir plovykla. Statybos darbai buvo pradėti 1937 m. vasarą ir iki metų pabaigos buvo tikimasi juos užbaigti. Deja, 1937 m. gruodžio 11 d. įgriuvo statomo milžiniško garažo stogas. Nelaimės metu žuvo 1 žmogus, dar 15 buvo sužeisti⁷¹¹. Nepaisant to, kitais metais buvo ne tik sutvarkyta nelaimės vieta, bet ir pratęstos ir beveik užbaigtos garažų statybos⁷¹².

Žinoma, tokio dydžio garažai, kaip Kauno miesto autobusų garažas, buvo išimtiniai, pastatyti siekiant aptarnauti augančius miesto poreikius. Tačiau poreikių turėjo ir privatūs motorinių transporto priemonių savininkai. 4-ojame dešimtmetyje prie prabangių gyvenamųjų namų pradėjo atsirasti

⁷⁰⁶ P. Hiksa, *Gyvenimas kaip skrydis: karo lakūno, inžinieriaus ir automobilininko atsiminimai*, Vilnius: Kriventa, 2014, p. 185.

⁷⁰⁷ Ten pat, p. 231.

⁷⁰⁸ M. Drėmaitė, „Progreso meteoras: modernizacija ir pramonės architektūra Lietuvoje 1918–1940 m.“, Vilnius: Lapas, 2016, p. 214–215.

⁷⁰⁹ Ten pat, p. 219.

⁷¹⁰ Ten pat, p. 216.

⁷¹¹ „Vakarykštė nelaimė Šančiuose“, in: *Lietuvos Aidas*, 1937-12-12, Nr. 565 (3780), p. 3.

⁷¹² „Šančių garažas jau baigiamas statyti“, *Lietuvos Aidas*, 1938-09-02, Nr. 394 (4203), p. 4.

pastatai automobiliams laikyti. Tiesa, nebūtinai garažai buvo išimtinai privataus naudojimo, pavyzdžiui, Jono Vileišio namo V. Putvinskio gatvėje kieme garažas buvo pastatytas 1937 m., tačiau nuo 1932 m. namą nuomojosi Amerikos pasiuntinybė Lietuvoje⁷¹³, kuri neabejotinai turėjo transporto priemonių. Analogiškai patalpas Švedijos ir Čekoslovakijos pasiuntinybėms savo name toje pačioje gatvėje nuomavo ir Kazimieras Škėma. Tiesa, garažas Škėmos namo kieme atsirado kur kas anksčiau nei Vileišio – 1933 m.⁷¹⁴ O štai Jono ir Rožės Rinkevičių name Lydos g. patalpos pirmajame aukšte buvo nuomojamos gyvenimui, o ne administracinei veiklai⁷¹⁵. Todėl galima teigti, kad šalia namo 1937 m. atsiradęs garažas veikiausiai buvo skirtas privačiam naudojimui.

Motorinės transporto priemonės taip pat įtakojė ne tik fizinę apčiuopiamą aplinką, bet ir periodinės spaudos puslapius. Jau nuo pat 3-iojo dešimtmečio pradžios įvairiausiuose leidiniuose šalia ir taip sparčiai gausėjančių reklamų atsirado ir pirmosios įvairias automobilių markes, pradedant vokiškais „Opel“, baigiant švediskais „Volvo“, giriančios reklamos⁷¹⁶. Periodinėje spaudoje buvo reklamuojamos ir transporto priemonės reikalingos prekės, tokios kaip degalai, alyva, padangos⁷¹⁷. Galiausiai reklamuotis pradėjo ir asmenys, teikiantys įvairias su motorinėmis transporto priemonėmis susijusias paslaugas, tokias kaip automobilių įvairioms progoms nuomotojai bei taksi vairuotojai⁷¹⁸.

Kiek paveikūs buvo gyvenamosios aplinkos pokyčiai, vienareikšmiškai pasakyti yra kur kas sunkiau nei socialinių pokyčių atveju. Visgi keli išvardinti pavyzdžiai iliustruoja, kad tie pokyčiai įvairių naujovių forma tikrai vyko ir kai kuriais atvejais – gana sparčiai. Žinoma, procesai, vykę Lietuvoje, nei savo mastu, nei tempais neprilygo analogiškiems procesams Vakaruose. Visgi tik vienoje valstybėje – JAV – šie procesai aptariamuoju metu sudarė sąlygas visuomenei ir jos gyvenamajai erdvei tapti beveik išimtinai motorizuotoms. Netgi pažangiausiose Vakarų Europos valstybėse visa apimantis automobilizmo sprogimas įvyko tik po Antrojo pasaulinio karo. Ar Lietuvoje toks sprogimas galėjo įvykti, vienareikšmiškai

⁷¹³ *Kaunas 1918–2015. Architektūros gidas*, sudarytoja Julija Reklaitė, 2015, Vilnius: Lapas, p. 154.

⁷¹⁴ Ten pat, p. 153.

⁷¹⁵ Ten pat, p. 145.

⁷¹⁶ G. Polkaitė, „Prekių ir paslaugų pasiūlos kaita Lietuvos periodinės spaudos reklamoje 1918–1940 metais“, in: *Lietuvos istorijos studijos*, Vilnius, 2009, T. 24, p. 105.

⁷¹⁷ Ten pat.

⁷¹⁸ Ten pat, p. 106.

atsakyti neįmanoma, tačiau sąlygos tam egzistavo. Visgi pokariu Lietuvai atsidūrus ne toje geležinės uždangos pusėje, tokio sproginio reikėjo laukti iki pat nepriklausomybės atkūrimo.

IŠVADOS

1. Paskelbus nepriklausomybę, geležinkeliai buvo laikomi prioritetine ir svarbiausia susisiekimo sistemos dalimi. Labai greitai buvo suformuotas ir pagrindinis susisiekimo politikos principas, kuriuo visą valstybingumo laikotarpį buvo grindžiama susisiekimo politika – geležinkeliai turi dirbti pelningai. Visgi pirmojoje 3-iojo dešimtmečio pusėje geležinkelių finansiniai rodikliai nedžiugino, o tai skatino ieškoti išeičių geležinkelių pelningumo problemai spręsti.

Pirmąja rimtesne galimybe tapo Europoje sėkmingai vykdoma geležinkelių autonomizacija. Jos esmė buvo geležinkelių administracijos reformos, geležinkelius išlaisvinant iš tiesioginio pavaldumo Vyriausybėms bei į jų valdymą įtraukiant daugiau komercinio administravimo požymių. Platesnio ar siauresnio masto autonomizacija aptariamuoju metu buvo įgyvendinta daugelyje Europos šalių. Diskusijos dėl analogiškų reformų Lietuvoje daugiausiai vyko diskurso lygmenyje, kuriame atsirado ir autonomizacijos šalininkų, ir oponentų. 3-iojo dešimtmečio antrojoje pusėje Vyriausybės svarstymui buvo pateikti du, labai ribotą autonomiją Lietuvos geležinkeliams siūlę autonomizacijos projektai. Visgi argumentuojant, kad tokiu būdu geležinkelių kontrolė galėtų patekti į atskirų politinių partijų, pavienių asmenų, įmonių ar netgi užsienio kapitalo rankas, abiejų projektų buvo atsisakyta. Tolimesnės autonomizacijos diskusijos viešojoje erdvėje bei svarstymai Susisiekimo ministerijoje ir ministrų kabinete liovėsi, kai per Lietuvos teritoriją buvo pradėtas tranzitinių krovinių tarp Vokietijos ir SSRS pervežimas, garantavęs Lietuvos geležinkelių pelną. Tačiau labai greitai diskusijas dėl pelno siekimo pradėjo keisti diskusijos apie pelno išsaugojimą.

Panašiu metu daugelyje Europos valstybių buvo pradėta nagrinėti geležinkelių ir motorinių transporto priemonių konkurencijos problema. Buvo teigiama, kad motorinės transporto priemonės iš geležinkelių periminėjo vis daugiau keleivių ir krovinių. Lietuvos atveju didžiausia grėsmė buvo įžvelgta privačių autobusų savininkų vykdomoje keleivių pervežimo veikloje, ypač vietose, kur analogiškas paslaugas teikė ir geležinkeliai. Nepaisant gana ribotos Lietuvos motorizacijos ir fakto, kad autobusai paslaugas teikė ne tik vietose, kuriose egzistavo geležinkeliai, į problemą žiūrėta gana rimtai. Išeičių ieškota bendraeuropinėse patirtyse ir veikta net keliomis kryptimis – tobulinant geležinkelių paslaugas, leidžiant įstatymus, reglamentuojančius motorines transporto priemones, bei koordinuojant abiejų susisiekimo rūšių veiklą. Visos konkurencijos reguliavimo veiklos išdava tapo 4-ojo

dešimtmečio pirmojoje pusėje pradėta Susisiekimo ministerijos susisiekimo kontrolės centralizacija. Ryškiausiai jos pavyzdžiu tapo leidimų ir koncesijų sistema, kuria remdamasi ministerija ir kontroliavo tarp miestinių autobusų veiklą, ir koordinavo ją, atliepdama geležinkelių interesus.

Nepaisant to, kad 1935 m. neabejotinai dėl autobusų konkurencijos buvo uždaryta Susisiekimo ministerijos valdoma Kauno miesto siaurojo geležinkelio linija, diskusijos apie konkurenciją blėso. Didžiausią postūmį tam turėjo požiūris į motorines transporto priemones kaip reikšmingą susisiekimo sistemos dalį pokyčiai. Juos paskatino ekonominė krizė, kurios metu smarkiai sumažėjus tranzitinių krovinių pervežimams, dėl to kritus geležinkelių pelnui, buvo susitaikyta su geležinkelių ribotumu. Nepaisant to, ir toliau siekta geležinkelių veiklą vykdyti be finansinio deficito. Neturint galimybių didinti vidinių pervežimų kiekio bei noro esmingai peržiūrėti ydingas tarifų kainodaros praktikas, imtasi mažinti geležinkelių eksploatacines išlaidas svarbiausių ir būtinųjų darbų sąskaita.

Paradoksalu, tačiau krizei pasibaigus ir Susisiekimo ministerijos išlaidoms sausumos keliams ne tik pasiekus ikikrizinį lygį, bet ir smarkiai išaugus, išlaidos geležinkeliams nepadidėjo. Tai iš dalies patvirtino požiūris į skirtingas susisiekimo rūšis pokytį. Visgi atsirado teigiančių, kad dėl to geležinkelių padėtis buvo nenormali bei žalinga. Nepaisant to, 1938 m. paskelbtose „Lietuvos susisiekimo politikos gairėse“ tokia politika su nedidelėmis išlygomis buvo pateisinta, patvirtinta bei numatytas jos tęstinumas. Ir tas tęstinumas, nors ir susvyravęs po Vilniaus atgavimo, buvo akivaizdus iki pat netikėtos valstybingumo pabaigos.

2. Geležinkelių plėtra valstybingumo pradžioje buvo suprantama, kaip dar viena potenciali išeitis geležinkelių finansinėms problemoms spręsti. Aktyviausiai ji buvo svarstoma 3-iojo dešimtmečio pirmojoje pusėje, tiesioginio E. Galvanausko dalyvavimo valstybės valdyme metu. Jo aplinkoje buvo sukurti pirmieji išsamūs geležinkelių plėtros projektai, numatę tris potencialias geležinkelių linijas. Prisijungus Klaipėdos kraštą, geležinkelių plėtra ir jos projektuose numatytos geležinkelių linijos įgavo papildomą, krašto integracijos funkciją. Tuo metu taip pat aktyviai ieškotą būdą, kaip finansuoti geležinkelių plėtrą. Galimybė tapo Didžiojoje Britanijoje veikusio *Trade facilities act* fondas, kurio suteikta paskola buvo galima finansuoti maždaug trečdalį atnaujintų projektų su dvejomis numatytomis linijomis. Visgi klausimo svarstymui persikėlus į Seimą ir jame neradus sutarimo, plėtros projektas žlugo, kartu ilgam laikui užbaigdamas ir E. Galvanausko aktyvią politinę veiklą.

Tačiau poreikis plėsti geležinkelį išliko. Racionaliausia tuo metu pasirodė dar pirmuosiuose plėtros projektuose numatyta Amalių–Telšių–Kretingos geležinkelio linija. Dalį jos tarp Amalių ir Telšių nutiesti pavyko savo išgalėmis 3-iojo dešimtmečio viduryje. Kadangi likusi linijos dalis techniniu požiūriu buvo sudėtingesnė ir reikalavo didesnių finansinių išlaidų, jos statybos buvo atidėtos. Prie idėjos galiausiai trumpiausiu ir patogiausiu keliu sujungti Lietuvą su Klaipėda grįžta 1928 m. Tikintis darbus finansuoti kreditu užsienyje, tam reikalui buvo paskelbtas konkursas suinteresuotoms įmonėms. Realiausia kandidate vykdyti darbus nuo pat pirmojo konkurso paskelbimo buvo danų bendrovė *Højgaard & Schultz*. Tuo metu Kauno mieste ji jau statė du tiltus. Visgi dėl įvairių priežasčių procesai užsitęsė iki 1930 m. Patys statybos darbai po sutarties su danais sudarymo tęsėsi iki 1932 m.

Geležinkelio linija Amaliai–Telšiai–Kretinga kaip didžiausias iki tol Lietuvoje įgyvendintas projektas sulaukė iškilmingos atidarymo ceremonijos. Visgi tiek pačiose iškilmėse, tiek pasakojimuose apie jas periodinėje spaudoje akivaizdžiai trūko vieno dėmens – Klaipėdos krašto. Gana paradoksalu, kad galiausiai pastačius vieną iš trijų pirminiųose plėtros projektuose numatytų geležinkelio linijų, ji jau nebeatliko savo pirminių funkcijų, nes geležinkeliai tuo metu jau kurį laiką dirbo pelningai.

Linijos atidarymas sutapo ir su ekonominės krizės Lietuvoje pradžia. Ir nors 4-ojo dešimtmečio pradžioje vis dar buvo kuriami ambicingi plačių geležinkelių plėtros projektai, požiūrio į susisiekimo rūšis pokyčiai lėmė, kad jų potencialas buvo vertinamas nebe taip palankiai. Akivaizdu, kad požiūris kito ir vertinant plačiuosius bei siauruosius geležinkelius. Būtent pastarųjų plėtra, siekiant ištaisyti nuo valstybingumo pradžios išlikusias problemas, buvo užsiimta antrojoje 4-ojo dešimtmečio pusėje. Plėtra galėjo įgauti pagreitį, tačiau kaip ir susisiekimo politiką, taip ir plėtros planus peržiūrėti skatino Vilniaus krašto susigrąžinimas.

Skirtingai nei geležinkeliai, sausumos keliai 3-iajame dešimtmetyje didesnio dėmesio nesulaukė. Tuo metu buvo vykdomi riboti plentų remonto darbai bei aktyviai diskutuota dėl vieškelių tvarkymo problemų. Tik 3-iojo dešimtmečio pabaigoje atsirado pirmieji plentų plėtros projektai. Nors savo ambicijomis jie galėjo būti prilyginami ankstyvesiems geležinkelių plėtros projektams, skirtingai nei pastarieji, jie neturėjo aiškaus tikslo. Veikiausiai jie buvo idėjos ar potencialios veiklos pareiškimai be aiškesnių gairių, kaip juos įgyvendinti. Nepaisant to, juose buvo įvardinti du prioritetiniai plentai, kurie ilgainiui tapo pagrindiniais Lietuvos plentų plėtros objektais ir net gavo atskirus vardus – Žemaičių ir Aukštaičių.

Nors abiejų plentų statybos buvo pradėtos dar 3-iojo dešimtmečio pabaigoje, iki krizės jos vyko gana vangiai, o krizei pasibaigus užsitęsė iki pat 4-ojo dešimtmečio pabaigos. Susisiekimo ministerija visą dėmesį sutelkė Žemaičių plento statyboms. Aukštaičių plentas buvo dviejų – Biržų ir Panevėžio – apskričių darbo vaisius. Didesnis dėmesys pirmajam plentui buvo suprantamas, nes kaip ir nauja geležinkelio linija jis turėjo ir integracinę Klaipėdos krašto funkciją. Visgi statybas baigus tik 1938 m. rudenį, buvo nuspręsta plentą iškilmingai atidaryti tik 1939 m. vasarą. Per šį laiko tarpą netekus Klaipėdos krašto, jį, kaip ir geležinkelių atveju, iš kuriamo pasakojimo teko pašalinti.

Vis dar intensyviai vykdant dviejų plentų statybas, buvo pradėti kurti tolimesni plentų plėtros planai. Galima teigti, kad 1937 m. paskelbtas projektas kokybiškai skyrėsi nuo savo pirmtako. Taip pat siekis plėsti plentų tinklą galutinai pakeitė planus plėsti plačiuosius geležinkelius. Visgi svarbiausia tai, kad iki pat valstybingumo pabaigos, nepaisant vidinių ir tarptautinių sukrėtimų, 1937 m. projekto įgyvendinimas vyko gan sklandžiai. Visgi net galiausiai įsteigus kelių fondą, nuo nepriklausomybės paskelbimo egzistavusi viešelių problema nebuvo išspręsta.

3. Motorinių transporto priemonių atsiradimas ir plėtra aptariamuoju metu pradėjo smarkiai įtakoti daugelį viešojo ir privataus gyvenimo sričių. Ne visais atvejais tokia įtaka buvo teigiama. Vienareikšmiškai neigiamu reiškiniu tapo pasikitęs nelaimingų atsitikimų keliuose arba eismo įvykių pobūdis. Nors tokie įvykiai vyko ir iki tol, motorinės transporto priemonės ir jų fiziniai bruožai, tokie kaip greitis ir svoris, padarė juos daug pavojingesnius. Lietuvoje dėmesys į šia problemą buvo atkreiptas 4-ajame dešimtmetyje pirmiausiai Kauno mieste. Čia kuklus motorinių transporto priemonių skaičius ir jų koreliacija su nelaimingų atsitikimų gausa vertė kelti daug klausimų. Visgi veiksmingų atsakymų problemai rasta nebuvo.

Vienu iš sprendimų turėjo tapti 3-iojo dešimtmečio pabaigoje pirmą kartą paskelbti ir iki valstybingumo pabaigos tobulinti įstatymai, kuriuos derėtų laikyti pirmosiomis kelių eismo taisyklėmis. Kiekviename naujame taisyklių leidime reikalavimai transporto priemonėms ir jų valdytojams griežtėjo, siekiant, kad judėjime dalyvautų tik tam tinkami ir pasiruošę dalyviai. 4-ajame dešimtmetyje taisyklės buvo išplėstos ir galiausiai reglamentavo visus viešojo judėjimo dalyvius – tiek motorines ir nemotorines transporto priemones, tiek pėsčiuosius. Nuo tada bent jau teisiškai Lietuvoje atsirado moderni gatvė, kurioje kiekvienas judėjimo dalyvis turėjo aiškias prievoles, o motorinės transporto priemonės – privilegijuotą poziciją.

Motorinių transporto priemonių plėtra, taip pat taisyklėse numatyti vairuotojų pažymėjimai lėmė ir specifinės socialinės grupės – vairuotojų – atsiradimą. Ši socialinė grupė nebuvo vieninga, nes priklausė nuo paties vairuotojo santykio su valdoma transporto priemone. Aptariamuoju metu toks santykis pasireiškė keliais lygmenimis: profesiniu, pomėgių ar net peraugančiu į gyvenimo būdą.

Tačiau motorinių transporto priemonių nulemtus pokyčius galėjo pamatyti ir pajauti ne tik vairuotojai – jos įtakoję ir gyvenamosios aplinkos pokyčius. Kadangi Kaunas buvo labiausiai motorizuotas Lietuvos miestas, aptariamuoju metu būtent jame vyko daugiausiai pokyčių.

Tikriausiai Kauno tapimas laikinąja sostine buvo pirminis postūmis plėsti miesto ribas ir modernizuoti jo infrastruktūrą. Tačiau procesus neabejotinai skatino ir automobilio įsigalėjimas viešajame judėjime. Tradicinės siauros ir raizgytos miestų gatvės bei prasta jų danga nebeatitiko efektyvaus judėjimo, kurį aptariamuoju metu pradėjo simbolizuoti automobilis, reikalavimų. Dėl to buvo pradėtas koreguoti jau egzistuojančių gatvių tinklas, o naujos gatvės planuotos numatant automobilių poreikius. Nors tokie pokyčiai Kaune vyko gana chaotiškai ir lėtai, 4-ajame dešimtmetyje jie įgavo pagreitį.

Miesto veidą keitė ir iki tol nematyta su motorinėmis transporto priemonėmis susijusi infrastruktūra, tokia kaip automobilių salonai, degalinės, privatūs garažai ir pan. Pastaroji svarbesnė buvo vairuotojams ar motorinių transporto priemonių savininkams, tačiau ir su automobiliais tiesiogiai nesusijusiems žmonėms tokios vietos, kaip autobusų stotys, tapo nuolatinis ir atpažįstamas objektas. Be to, periodinės spaudos puslapiai mirgėjo nuo įvairiausių su automobiliais susijusių reklamų, pradedant įvairiomis automobilių paslaugomis, baigiant pačių automobilių pasiūlymais.

Nors per visą Lietuvos valstybingumo laikotarpį motorizacija vyko gana vangiai, net ir tokie jos mąstai paliko gana gilų pėdsaką bei sudarė sąlygas analogiškam automobilizmo sprogimui, koks įvyko Vakaruose po Antrojo pasaulinio karo.

Nepublikuoti archyviniai šaltiniai

Lietuvos centrinis valstybės archyvas (LCVA):

F. 386 – Susisiekimo ministerija

F. 394 – Vidaus reikalų ministerijos Policijos departamentas

F. 923 – Lietuvos Respublikos Ministrų Kabinetas

F. 1160 – Geležinkelių valdyba

Vilniaus universiteto bibliotekos Rankraščių skyrius (VUB RS):

F. 85 – Diplominių darbų rinkinys

Publikuoti šaltiniai

Atskiruose leidiniuose:

1) *Apskričių viršininkų privalomieji įsakymai*, Kaunas: V.R. m-jos Piliečių apsaugos departamentas, 1923.

2) *Baudžiamasis statutas: su papildomaisiais baudžiamaisiais įstatymais ir komentarais, sudarytais iš Rusijos Senato ir Lietuvos Vyriausiojo Tribunolo sprendimų bei kitų aiškinimų*, Kaunas: D. Gutmano knygynas, 1934.

3) J. Jankevičius, *Lietuvos geležinkelių savikaina*, Kaunas, 1932.

4) *Lietuvos automobilių klūbas. 1926–1931: medžiaga 1931 m. visuotiniam narių susirinkimui*, Kaunas: Lietuvos automobilių klubas, 1931.

5) *Lietuvos automobilių klūbas, 1930–1931*, Kaunas: Spaustuvė „Menas“, 1930.

6) *Lietuvos geležinkelių pirmasis dešimtmetis*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1929.

7) *Lietuvos geležinkelių savikaina*, Kaunas: Geležinkelių valdybos ekonominė direkcija, 1937.

8) *Lietuvos geležinkelių 1931 metų darbuotės apyskaita*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1932.

9) *Lietuvos geležinkelių 1932 metų darbuotės apyskaita*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1933.

10) *Lietuvos plačiųjų geležinkelių tarifas: veikia nuo 1927 m. I–III [1–3] dalys*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1927.

11) *Lietuvos savivaldybės 1918–1928. Savivaldybių įsikūrimo ir pirmojo dešimtmečio darbų apžvalga*, Kaunas: Savivaldybė, 1928.

- 12) *Lietuvos statistikos metraštis 1927–1928*, Kaunas: Centralinis statistikos biuras, 1929.
- 13) *Lietuvos statistikos metraštis 1929–1930, Trečias tomas*. Kaunas: Spindulio spaustuvė, 1931.
- 14) *Lietuvos statistikos metraštis 1931, Ketvirtas tomas*. Kaunas: Spindulio spaustuvė, 1932.
- 15) *Lietuvos statistikos metraštis 1932, Penktas tomas*. Kaunas: Spindulio spaustuvė, 1933.
- 16) *Lietuvos statistikos metraštis 1934, Septintas tomas*. Kaunas: Spindulio spaustuvė, 1935.
- 17) *Lietuvos statistikos metraštis 1935, Aštuntas tomas*. Kaunas: Spindulio spaustuvė, 1936.
- 18) *Lietuvos statistikos metraštis 1937, Dešimtas tomas*. Kaunas: Spindulio spaustuvė, 1938.
- 19) *Lietuvos statistikos metraštis 1939, Dvyliktas tomas*. Vilnius: Centralinis statistikos biuras, 1940.
- 20) *Plačių geležinkelių prekių pervežimo tarifas. D. 1–3*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1931.
- 21) *Prekių tarifas. II dalis. Prekių nomenklatūra ir klasifikacija*, Kaunas: Geležinkelių valdyba, 1936.
- 22) *Seimo stenogramos, 91-as posėdis*, Kaunas: Seimo kanceliarija, 1924.
- 23) *Seimo stenogramos, 105-as posėdis*, Kaunas: Seimo kanceliarija, 1924.
- 24) *Seimo stenogramos, 10-as posėdis*, Kaunas: Seimo kanceliarija, 1926.
- 25) *Steigiamojo Seimo darbai, sąs. 35*, Kaunas: Seimo kanceliarija, 1922.
- 26) *Susisiekimo ministerijos 1934 metų darbuotės apyskaita*, Kaunas: Susisiekimo ministerija, 1936.
- 27) *Susisiekimo ministerijos 1937 metų metraštis, 1918–1938*, Kaunas: Susisiekimo ministerija, 1938.
- 28) *Sutartis su akc. b-ve „Højgaard ir Schultz“ geležinkeliui Telšiai–Kretinga pastatyti*, Kaunas: Susisiekimo ministerija, 1930.
- 29) *Žemaičių plentas: 1934–1939*, Kaunas: Kelių valdyba, 1940.
- 30) *Žemaičių plento pašventinimo ir atidarymo 1939 m. liepos mėn. 9 d. iškilnių programa*, Kaunas: Rašto spaustuvė, 1939.

Įstatymai ir konvencijos:

- 1) „Autovežimų įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 358.

- 2) „Autovežimų įstatymui vykdyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1932, Nr. 376.
- 3) „Bendro naudojimos kelių ir tiltų įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1921, Nr. 59.
- 4) „Geležinkelių įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1939, Nr. 634.
- 5) „Convention with Respect to the International Circulation of Motor Vehicles“, in: *The American Journal of International Law*, Vol. 4, No. 4 Supplement: Official Documents, 1910, [ineraktyvus], in: <<https://www.jstor.org/stable/2212082>> [tikrinta 2022-01-20].
- 6) „Geležinkelių įstatymo 159 str. vykdyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1940, Nr. 689.
- 7) „Geležinkelių tarifų įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1930, Nr. 344.
- 8) „Ypatingieji valstybės apsaugos įstatai“, in: *Vyriausybės žinios*, 1919, Nr. 4.
- 9) „Keleivių ir bagažo geležinkeliais pervežimo tarifas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 355.
- 10) „Keliams laikyti ir tvarkyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1930, Nr. 327.
- 11) „Keliams laikyti ir tvarkyti taisyklių pakeitimas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1932, Nr. 392.
- 12) „Keliams tvarkyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1935, Nr. 486.
- 13) „Kelių Fondo įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1939, Nr. 678.
- 14) „Kelių Fondo įstatymui vykdyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1940, Nr. 708.
- 15) „Kelių įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 361.
- 16) „Kelių Komisijos statutas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1940, Nr. 695.
- 17) „Laikinas įstatymas apie svarbesnius vieškelius ir gruntinius kelius“, in: *Vyriausybės žinios*, 1919, Nr. 13.
- 18) „Lenkijos ir Lietuvos susitarimas dėl tarptautinio susisiekimo sauskeliais“, in: *Vyriausybės žinios*, 1938, Nr. 621.
- 19) „Lietuvos ir Britų Imperijos, Francūzijos, Italijos ir Japonijos Konvencija dėl Klaipėdos teritorijos“, in: *Vyriausybės žinios*, 1924, Nr. 169.
- 20) „Lietuvos geležinkelių kelionių biuro statutas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1938, Nr. 605.
- 21) „Mokesčių normos už naudojimąsi sauskeliais“, in: *Vyriausybės žinios*, 1929, Nr. 304.
- 22) „Mokesčių normos už naudojimąsi sauskeliais“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 358.

- 23) „Sauskeliais naudotis įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1929, Nr. 304.
- 24) „Sauskeliais naudotis įstatymui vykdyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1929, Nr. 306.
- 25) „Savivaldybių mokesnių įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1924, Nr. 171.
- 26) „Susisiekimo ministerijos etatai“, in: *Vyriausybės žinios*, 1920, Nr. 33.
- 27) „Susisiekimo ministro įsakymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1939, Nr. 642.
- 28) „Sutartis tarp Lietuvos Respublikos ir Lenkijos Respublikos dėl geležinkelių susisiekimo“, in: *Vyriausybės žinios*, 1938, Nr. 613.
- 29) „Tarptautinė judėjimą liečianti konvencija“, in: *Vyriausybės žinios*, 1930, Nr. 342.
- 30) „Valstybės 1931 metams pajamų sąmata“, in: *Vyriausybės žinios*, 1931, Nr. 350.
- 31) „Viešaisiais keliais judėjimo įstatymas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1935, Nr. 480.
- 32) „Viešaisiais keliais judėjimo įstatymo vykdyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1936, Nr. 548.
- 33) „Viešaisiais keliais vežiojimo rinkliavos“, in: *Vyriausybės žinios*, Kaunas, 1935, Nr. 483.
- 34) „Vieškeliams ir paprastiems keliams taisyti ir laikyti taisyklės“, in: *Vyriausybės žinios*, 1921, Nr. 75.
- 35) „Vieškeliams ir paprastiems keliams taisyti ir laikyti taisyklių papildymas ir pakeitimas“, in: *Vyriausybės žinios*, 1924, Nr. 161.
- 36) [Įsakymas Lietuvos kariuomenei Nr. 191, paragrafas Nr. 1], in: *Vyriausybės žinios*, 1920, Nr. 19.

Periodinė spauda:

- 1) „Adler“ mašinų triumfas“, in: *Lietuvos sportas*, 1938, Nr. 32.
- 2) Ad. K-lys, „Reformų išvakarėse“, in: *Sąsiekas*, 1927 Nr. 2.
- 3) Almantas, „Šoferis – turistų padejėjas“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 3–4.
- 4) Almantas, „Šoferis – turistų padejėjas (tęsinys)“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 5.
- 5) Almantas, „Šoferis – turistų padejėjas (tęsinys)“, in: *Lietuvos Auto*, Kaunas, 1932, Nr. 6.

- 6) „Armstrongo laiškas Vailokaičiui“, in: *Lietuvos Žinios*, 1924-05-31, Nr. 122.
- 7) „Automobilių ir motociklų rungtynės „Aplink Lietuvą“, in: *Lietuvos sportas*, 1938 Nr. 27.
- 8) „Automobilizmas ir geležkeliai“, in: *Lietuvos Auto*, 1933, Nr. 1–2.
- 9) A-as, „Katastrofos ir jų priežastys“, in: *Policija*, 1928, Nr. 5.
- 10) A. St., „Nepaprasta Respublikos Prezidento ir Vyriausybės kelionė Žemaičių plentu“, in: *Lietuvos Aidas*, 1939-07-10, Nr. 358 (4760), p. 4.
- A. Barauskas, „Žemaičių plento statyba“, in: *Technika ir ūkis*, 1936, Nr. 4.
- B. Jakobas, „Lietuvos geležinkelių tarifų klausimu“, in: *Lietuvos ūkis*, 1924, Nr. 26.
- C. Lukaševičius, „Mūsų siaurieji geležinkeliai“, in: *Sąsiekas*, 1927, Nr. 3.
- 11) Macijauskas, „Plentų statymas savivaldybių pastangomis“, in: *Technika ir ūkis*, 1930, Nr. 2.
- 12) Step., „Aukštaičių plentas. Kaunas–Kėdainiai–Panevėžys–Biržai“, in: *Lietuvos Aidas*, 1939-12-21, Nr. 787 (5189).
- 13) A., „Šiaulių–Biržų geležinkelio reikalai“, in: *Lietuvos Aidas*, 1931-09-09, Nr. 202 (1280).
- A. Toleikis, „Padangos ir jų priežiūra“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 3–4.
- 14) „Baigtas plentas Panevėžys–Pajuostė“, in: *Savivaldybė*, 1934, Nr. 9.
- 15) Balys Sližys, „Mūsų keliai ir finansinis krašto pajėgumas“, in: *Sąsiekas*, 1927, Nr. 5.
- 16) Br. Matulaitis, „Nusižengimai judėjimo tvarkai ir nelaimingi atsitikimai dėl judėjimo taisyklių nesilaikymo Kaune“, in: *Policija*, 1936, Nr. 22.
- 17) B., „Automobiliams vairuoti egzaminų klausimu“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 5.
- 18) Sližys, „Pasaulinis motorinio transporto kongresas Londone“, in: *Sąsiekas*, 1928, Nr. 1.
- 19) Cv., „Lenktynės „Aplink Lietuvą“, in: *Lietuvos sportas*, 1937, Nr. 28.
- 20) Č. Landsbergis, „Lietuvos geležinkelių eksploatacija“, in: *Lietuvos ūkis*, 1926, Nr. 11.
- 21) Č. Landsbergis, „Lietuvos geležinkelių eksploatacija (tęsinys)“, in: *Lietuvos ūkis*, 1926, Nr. 12.
- 22) Č. Landsbergis, „Lietuvos geležinkelių eksploatacija (tęsinys)“, in: *Lietuvos ūkis*, 1927, Nr. 1.
- 23) Č. Landsbergis, „Lietuvos geležinkelių eksploatacija (tęsinys)“, in: *Lietuvos ūkis*, 1927, Nr. 2.

- 24) Č. Landsbergis, „Lietuvos geležinkelių eksploatacija (tęsinys)“, in: *Lietuvos ūkis*, 1927, Nr. 8.
- 25) Č. Landsbergis, „Lietuvos geležinkelių eksploatacija (tęsinys)“, in: *Lietuvos ūkis*, 1927, Nr. 12.
- 26) Č. Landsbergis, „III-ji eilinė tiesioginio Vokiečių–Lietuvių–SSRS susisiekimo geležinkelių konferencija Maskvoje“, in: *Lietuvos ūkis*, 1926, Nr. 8.
- 27) „Dar apie geležinkelių autonomizaciją“, in: *Sąsiekas*, 1928, Nr. 5.
- 28) „Dėl priekaištų naujojo geležinkelio statybai. Ką apie tai sako Susisiekimo ministeris inž. Vileišis“, in: *Lietuvos Aidas*, 1932-10-26, Nr. 244 (1619).
- 29) „Dėl Telšių Kretingos geležinkelio statybos“, in: *Lietuvos Aidas*, 1930-01-10, Nr. 7 (788).
- 30) „Didelis susidomėjimas lenktynėmis „Aplink Lietuvą“, in: *Lietuvos sportas*, 1938, Nr. 30.
- 31) K., „Dėl Kauno autobusų stoties“, in: *Darbininkas*, Kaunas, 1928-01-15, Nr. 2 (437).
- 32) Micuta, „Lietuvos finansai 1918–1928 m.“, in: *Lietuvos ūkis*, 1928, Nr. 5.
- 33) „Geležinkelių direktoriaus įsakymas 15 Nr.“, in: *Sąsiekas*, 1928, Nr. 3.
- 34) Grinkevičius, „Naujo Telšių–Kretingos geležinkelio statymo reikalu“, in: *Lietuvos Žinios*, 1931-01-23, Nr. 18 (3513).
- 35) Idus, „Konkursinis Automobilių ir Motociklų važiavimas aplink Lietuvą“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 7.
- 36) „Inž. A. Novickas apie mūsų vieškelius“, in: *Savivaldybė*, 1934, Nr. 8.
- 37) „Iškilingai atidarytas Žemaičių plentas“, in: *Lietuvos Žinios*, 1939-07-10, Nr. 153 (6017), p.10.
- 38) „Iškilingai atidarytas Žemaičių plentas“, in: *XX amžius*, 1939-07-10, Nr. 153 (905), p. 4.
- 39) „Iškilingas atidarymas naujo geležinkelio Telšiai–Kretinga“, in: *Lietuvos Keleivis*, 1932-11-01, Nr. 254.
- 40) „Iš geležinkelių ūkio“, in: *Lietuvos ūkis*, 1928, Nr. 3–4.
- 41) „Iš geležinkelių ūkio. Mėnesinė geležinkelių ūkio apžvalga“, in: *Lietuvos ūkis*, 1927, Nr. 11.
- 42) „Iš laikraščių“, in: *Rytas*, 1924-05-29, Nr. 121 (132).
- 43) „Iš s-gos gyvenimo“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 1.
- 44) „Iš s-gos gyvenimo“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 2.
- 45) „Iš s-gos gyvenimo“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 3–4.

- 46) Judzintavičius, „Geležinkelių autonomijos klausimu“, in: *Sąsieką*, 1927, Nr. 3.
- 47) J. Antalgiškis, „Koks turi būti Lietuvos šoferis“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 2.
- 48) J. Augustaitis, „Plentai ir vieškeliai“, in: *Savivaldybė*, 1927, Nr. 4.
- 49) J. Dačinskas, „Iš III Pabaltijo sauskelių konferencijos nutarimų“, in: *Savivaldybė*, 1934, Nr. 11.
- 50) J. Gabrys, „Lietuvos keliai ir jiems reikalingos lėšos“, in: *Sąsieką*, 1928, Nr. 10.
- 51) J. Gabrys, „Lietuvos plentai 1918–1928 metų laikotarpy“, in: *Sąsieką*, 1928, Nr. 9.
- 52) J. Gabrys, „Moderniškos kelių konstrukcijos ir jų taikymas Lietuvoje“, in: *Technika ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6.
- 53) J. Getneris, „Mūsų plentai ir Lietuvos gamta“, in: *Technika ir ūkis*, 1939, Nr. 6.
- 54) J. G., „Dėl finansinio plano naujiems plentams Lietuvoje statyti“, in: *Savivaldybė*, 1929, Nr. 5.
- 55) J. Jankevičius, „Lietuvos platieji geležinkeliai 1919–1927“, in: *Lietuvos ūkis*, 1928, Nr. 10.
- 56) J. Jankevičius, „Mūsų sauskeliai“, in: *Savivaldybė*, 1926, Nr. 8.
- 57) J. Jankevičius, „Telšių–Kretingos geležinkelis“, in: *Technika*, 1933, Nr. 7.
- 58) J. Kiaunė, „Krašto reikalų tarnyboje. Siaurųjų geležinkelių dvidešimties metų apžvalga“, in: *Geležinkelininkas*, 1939, Nr. 12–13.
- 59) J. K–rys, „Dėl tarptautinių vagonų naudojimo“, in: *Geležinkelininkas*, 1938, Nr. 6.
- 60) J. K. B., „Geležinkelių įstatymas Seime“, in: *Geležinkelininkas*, 1938, Nr. 7.
- 61) J. Levanas, „Judėjimo nelaimės Kauno mieste 1934 m.“, in: *Policija*, 1935, Nr. 4.
- 62) J. Levanas, „Judėjimo nelaimės Kauno mieste 1934 m. (tęsinys)“, in: *Policija*, 1935, Nr. 5.
- 63) J. Masiliūnas, „Kelias, kuriuo ateina geležinkelių lėšos“, in: *Geležinkelininkas*, 1939, Nr. 12–13.
- 64) J. M., „Plieninių nervų centre. Kaip dirba valdybos telegrafas ir telefonas“, in: *Geležinkelininkas*, 1936, Nr. 5.
- 65) J. N., „Dėl kelių tvarkymo centralizacijos“, in: *Savivaldybė*, 1932, Nr. 2.

- 66) J. Sabaliauskas, „Lietuvos geležinkelių autonomizacijos klausimu“, in: *Sąsieką*, 1927, Nr. 4.
- 67) J. Staškevičius, „Atidarytas Panevėžio–Joniškėlio geležinkelis“, in: *Geležinkelininkas*, 1938, Nr. 23–24.
- 68) J. Staskevičius, „Lietuvos geležinkelių istoriniai bruožai“, in: *Geležinkelininkas*, 1939, Nr. 12–13.
- 69) J. T., „Panevėžio–Saldutiškio geležinkelio byla“, in: *Geležinkelininkas*, 1939, Nr. 5.
- 70) Krygeris, „Šis tas apie eismo nelaimės ir jų priežastis“, in: *Policija*, 1939, Nr. 2.
- 71) K. Brunius, „Plentų statybų klausimu“, in: *Savivaldybė*, 1936, Nr. 8.
- 72) K. Brunius, „VII sauskelių konferencija“, in: *Savivaldybė*, 1938, Nr. 10.
- 73) K. Bulota, „Šiauliai–Biržai geležinkelio reikalu“, in: *Lietuvos Aidas*, 1931-12-17, Nr. 287 (1365).
- 74) K. Bulota, „Šiauliai–Biržai geležinkelio reikalu (tęsinys)“, in: *Lietuvos Aidas*, 1932-12-19, Nr. 289 (1367).
- 75) K. Civa, „Automobilių lenktynės „Aplink Lietuvą“, in: *Lietuvos sportas*, 1938, Nr. 24.
- 76) K. Germanas, „Plentas Panevėžys–Ramygala“, in: *Technika ir ūkis*, 1936, Nr. 4.
- 77) K. Puida, „Auto ir geležinkelių reikalai“, in: *Sąsieką*, 1928, Nr. 9.
- 78) „Laikinoji Lietuvos Valstybės Valdžia“, in: *Lietuvos Aidas*, 1918-11-12, Nr. 129 (177).
- 79) „Laikinosios Vyriausybės įsakymai. Susisiekimo ministerija“, in: *Lietuvos Aidas*, 1918-12-12, Nr. 155 (203).
- 80) „Lietuvos Automobilių Klubas 10 metų gyvavimo bruožai“, in: *Lietuvos sportas*, 1937, Nr. 27.
- 81) „Lietuvos šoferių ir auto tarnautojų sąjungos įstatai“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 1.
- 82) „Lietuvos Valst. Tarybos XI sesija (Tarybos žinių teikiamojo organo pranešimas)“, in: *Lietuvos Aidas*, 1918-11-06, Nr. 124 (172).
- 83) „Lietuvos Žinių“ redakcijai, in: *Lietuvos Žinios*, 1924-05-24, Nr. 117.
- 84) Liosas, „Naujo Telšių Kretingos geležinkelio statymo reikalu“, in: *Lietuvos Žinios*, 1930-10-28, Nr. 272 (3471).
- 85) L. Šniukšta, „Europos geležinkelių būklė paskutiniame dešimtmetyje“, in: *Technika ir ūkis*, 1939, Nr. 4.
- 86) L. Tuskenis, „Sauskelių tinklas“, in: *Technika ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6.

- 87) Mn., „Naujų geležinkelių reikalu“, in: *Rytas*, 1924-05-13, Nr. 108 (119).
- 88) M. Kripas, „Geležinkelių ir auto susisieikimo koordinavimas“, in: *Technikas ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6.
- 89) M. Kripas, „Mūsų plačiųjų geležinkelių automotrisos“, in: *Technika ir ūkis*, 1934, Nr. 8.
- 90) M. Mažuika, „Biržų apskrities savivaldybės plentų ir mokyklų statybos dešimtmetis“, in: *Savivaldybė*, 1937, Nr. 8.
- 91) M. M., „Lietuvos plentai 1918–1928 m.“, in: *Lietuvos ūkis*, 1928, Nr. 12.
- 92) „Naujo Telšių Kretingos geležinkelio statymo reikalu“, in: *Lietuvos Aidas*, 1930-12-23, Nr. 292 (1073).
- 93) N. Birulis, „Auto susisieikimo vystymasis ir perspektyvos Lietuvoje“, in: *Technika ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6.
- 94) N. Birulis, „Geležinkeliai ir autotransportas“, in: *Technika ir ūkis*, 1934, Nr. 9.
- 95) „Per Žemaitiją į platusį pasaulį“, in: *Lietuvos Aidas*, 1932-10-31, Nr. 248 (1623).
- 96) „Per Žemaitiją į platusį pasaulį“, in: *Lietuvos Žinios*, 1932-10-31, Nr. 249 (4041).
- 97) Pet. K–Linkevičius, „Lietuvos geležinkeliai“, in: *Lietuvos ūkis*, 1925, Nr. 8.
- 98) P. Krygeris, „Kova su susisieikimo nelaimėmis“, in: *Policija*, 1937, Nr. 15.
- 99) P. Variakojis, „Šiauliai–Biržai geležinkelio reikalu“, in: *Lietuvos Aidas*, 1931-10-22, Nr. 240 (1318).
- 100) „Rallye Monte–Carlo“, in: *Lietuvos sportas*, 1937, Nr. 27.
- 101) Sabaliauskas, „Geležinkelių autonomizacijos klausimu“, in: *Sąsioka*, 1928, Nr. 11.
- 102) „Savivaldybių plentų klausimu (pasikalbėjimas su Vyr. Statybos ir Sauskelių Inspektorium inžinierium A. Novickiu)“, in: *Savivaldybė*, 1937, Nr. 4.
- 103) Ss., „Kaip ėjo kelionė aplink Lietuvą“, in: *Lietuvos Aidas*, 1931-07-25, Nr. 165 (1243).
- 104) St. Bartkus, „Susisieikimo tvarkymo sunkenybės“, in: *Savivaldybė*, 1923, Nr. 1.
- 105) St. Grigaliūnas, „Aplink kvepiančią Lietuvą“, in: *Lietuvos Aidas*, 1931-07-27, Nr. 166 (1244).

- 106) S. Grinkevičius, „Kaip padaryti Telšių–Kretingos geležinkelio pastatymas pigesniu“, in: *Lietuvos Žinios*, 1929-12-28, Nr. 295 (3197).
- 107) S. Jakobas, „Danijos geležinkelių vadovybė“, in: *Sąsiekas*, 1928, Nr. 7.
- 108) S. Jakobas, „Lietuvos geležinkelių autonomizacijos klausimu“, in: *Sąsiekas*, 1927, Nr. 1.
- 109) S. J., „Siaurųjų geležinkelių problema“, in: *Sąsiekas*, 1928, Nr. 11.
- 110) S. P., „Naują geležinkelio liniją Telšiai–Kretinga atidarant“, in: *Rytas*, 1932-10-05, Nr. 209 (2485).
- 111) „Šančių garažas jau baigiamas statyti“, *Lietuvos Aidas*, 1938-09-02, Nr. 394 (4203).
- 112) „Telšių–Kretingos geležinkelį atidarant. Trumpa jo pradžios istorija“, in: *Lietuvos Aidas*, 1932-10-17, Nr. 236 (1611).
- 113) „Telšių–Kretingos geležinkelio atidarymas“, in: *Rytas*, 1932-10-31, Nr. 231 (2507).
- 114) „Telšių Kretingos geležinkelis perduotas susisiekimui“, in: *Lietuvos Keleivis*, 1932-10-30, Nr. 253.
- 115) „Vakarykštė nelaimė Šančiuose“, in: *Lietuvos Aidas*, 1937-12-12, Nr. 565 (3780).
- 116) Vl. Balsys, „Geležinkeliai ir autobusai“, in: *Sąsiekas*, 1927, Nr. 6.
- 117) Vl. Bykovas, „Motoro tepimas“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 5.
- 118) Vl. Vilčinskas, „Aktualiais šoferių būklės klausimais“, in: *Lietuvos Auto*, Kaunas, 1932 Nr. 5.
- 119) Vl. Vilčinskas, „Kaip praėjo šoferių ir autotarnautojų suvažiavimas-kongresas“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 7.
- 120) V. Balsys, „Kaip reiktų kelius taisyti“, in: *Savivaldybė*, 1932, Nr. 2.
- 121) V., „Geležinkeliai ir autotransportas“, in: *Lietuvos Auto*, 1932, Nr. 5.
- 122) V. Grincius, „Šis tas iš geležinkelių policijos gyvenimo“, in: *Policija*, 1925, Nr. 9.
- 123) „2000 keleivių važiuoja autobusais“, in: *Lietuvos žinios*, Kaunas, 1929-07-02, Nr. 146 (3048).

Atsiminimai:

- 1) AUGUSTAITIS Jonas, *Dviejų pasaulėžiūrų varžybos*, Čikaga, 1977.
- 2) HIKSA Pranas, *Gyvenimas kaip skrydis: karo lakūno, inžinieriaus ir automobilininko atsiminimai*, Vilnius: Kriventa, 2014.
- 3) POŠKA Antanas, *Mano gyvenimo pasaka: atsiminimai ir pergyvenimai*, Vilnius: Lietuvos rašytojų sąjungos leidykla, 2003.

Istoriografija

- 1) ALDCROFT Derek H., *British Railways in Transition. The economic problems of Britain's railways since 1914*, New York: St. Martin's Press, 1968.
- 2) ANASTASIADOU Eirini (I.), *In Search of a Railway Europe*, daktaro disertacija, Eindhoven, 2009.
- 3) BALKUS Mindaugas, „Kauno miesto gatvių infrastruktūros plėtra XX a. 3–4 dešimtmečiais“, in: *Kauno istorijos metraštis*, Kaunas, 2011, Nr. 11, p. 95–109.
- 4) BALKUS Mindaugas, „Kauno miesto planavimas XX a. 3–4 dešimtmečiais: tarp siekių ir tikrovės“, in: *Kauno istorijos metraštis*, Kaunas, 2013, Nr. 13, p. 205–217.
- 5) BONHAM Jennifer, „Transport: Disciplining the Body That Travels“, in: *The Sociological Review*, 2006, Vol. 54, p. 57–74.
- 6) BOROWY Iris, „Road Traffic Injuries: Social Change and Development“, in: *Medical History*, 2013, Vol. 57, Issue 1, p. 108–138.
- 7) BRADFORD Ernest S., „Prussian Railway Administration“, in: *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 1907, Vol. 29, Issue 2, p. 66–78.
- 8) BRUŽAS Rimas, *Bikerstory.LT: Lietuvos motociklizmo istorija 1918–1940*, Vilnius: Vaga, 2012.
- 9) BUTKUS Zenonas, ČERNIAUSKAS Norbertas, „Krizė keičia Lietuvą: 1931–1935 metų pokyčiai visuomenėje ir valstybėje“, in: *Lietuvos istorijos studijos*, Vilnius, 2015, T. 36, p. 69–87.
- 10) CESEVIČIUS Domas, *Lietuvos ekonomikos politika, 1918–1940*, Vilnius: Academia, 1995.
- 11) DRĖMAITĖ Marija, „Progreso meteoras: modernizacija ir pramonės architektūra Lietuvoje 1918–1940 m.“, Vilnius: Lapas, 2016.
- 12) GALVA Gediminas, Ernestas Galvanauskas: politinė biografija, Chicago: Akademinės skautijos leidykla, 1982.
- 13) HEYWOOD Anthony, *Modernising Lenin's Russia. Economic Reconstruction, Foreign Trade and the Railways*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999.
- 14) JESCHKE Felix Konrad, *Iron Landscapes Nation-Building and the Railways in Czechoslovakia, 1918–1938*, daktaro disertacija, London, 2016.
- 15) *Kaunas 1918–2015. Architektūros gidas*, sudarytoja Julija Reklaitė, Vilnius: Lapas, 2015.

- 16) *Kelininkai, susiję su Lietuva: XVIII–XX amžius*, sudarytojas Linas Vidurgis, Vilnius: BKM leidykla, 2016.
- 17) *Lietuvių enciklopedija*, T. XX (Na–O), Boston: Lietuvių enciklopedijos leidykla, 1960.
- 18) *Lietuvių enciklopedija*, T. XXIX (St–Ši), Boston: Lietuvių enciklopedijos leidykla, 1963.
- 19) *Lietuvių enciklopedija*, T. XXXI (Te–Tū), Boston: Lietuvių enciklopedijos leidykla, 1964.
- 20) *Lietuvos energetika T. 6: Lietuvos energetika iki 1944*, sudarytojas Vilius Šaduikis, Vilnius: Trys žvaigždutės, 2017.
- 21) *Lietuvos Respublikos ministrai pirmininkai (1918–1940)*, sudarytojas Ričardas Čepas, Vilnius: Alma littera, 1997.
- 22) *Lietuvos Respublikos 1918–1940 m. vyriausybės ministrų biografinis žodynas*, sudarė Mindaugas Tamošaitis, Algis Bitautas, Artūras Svarauskas, Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos centras, Lietuvos edukologijos universitetas, 2016.
- 23) *Lietuvos užsienio reikalų ministrai 1918–1940*, sudarė Aldona Gaigalaitė, Juozas Skirius, Algimantas Kasparavičius, Audronė Veilentienė, Kaunas: Šviesa, 1999.
- 24) LESČIUS Vytautas, *Lietuvos kariuomenė 1918–1920*, Vilnius: Leidybos centras, 1998.
- 25) MAŽEIKA Vaidotas, *Danijos santykiai su Lietuva 1918–1940 m.*, Vilnius: LII I-kla, 2002.
- 26) MIERZEJEWSKI Alfred C., *The Most Valuable Asset of the Reich. A History of German National Railway. Volume 1, 1920–1932*, Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1999.
- 27) MORAGLIO Massimo, *Driving Modernity: Technology, Experts, Politics and Fascist Motorways, 1922–1943*, New York: Berghahn Books, 2017.
- 28) POLKAITĖ Giedrė, „Prekių ir paslaugų pasiūlos kaita Lietuvos periodinės spaudos reklamoje 1918–1940 metais“, in: *Lietuvos istorijos studijos*, Vilnius, 2009, T. 24, p. 98–115.
- 29) SELLER Mimi, URRY John, „The City and the Car“, in: *International Journal of Urban and Regional Research*, 2000, Vol. 24, Issue 4, p. 737–757.
- 30) TERLECKAS Vladas, *Lietuvos bankininkai: gyvenimų ir darbų pėdsakai, 1918–1940*, Vilnius: Lietuvos banko Leidybos ir poligrafijos skyrius, 2001

- 31) VEILENTIENĖ Audronė, „II seimo požiūris į Santykius su Didžiąja Britanija“, in: *Parlamento studijos*, 2011, Nr. 10, p. 11–28.
- 32) *Visuotinė lietuvių enciklopedija*, T. II (Ar–Be), Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2002.
- 33) *Visuotinė lietuvių enciklopedija*, T. IV (Cha–Dir), Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2003.
- 34) *Visuotinė lietuvių enciklopedija*, T. VIII (Imh–Jun), Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2005.
- 35) *Visuotinė lietuvių enciklopedija*, T. XIV (Magd–Me), Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2008.
- 36) *Visuotinė lietuvių enciklopedija*, T. XXII (Sko–Šala), Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2012.

PRIEDAI

Priedas Nr. 1. Keleiviai, pervežti geležinkeliais ir tarp miestiniais autobusais.

Metai	Geležinkeliais		Tarp miestiniais autobusais
	Plačiaisiais	Siauraisiais	
1919	220 271	nėra duomenų	nėra duomenų
1920	900 482	157 328	
1921	1 695 527	705 657	
1922	2 169 973	1 178 623	
1923	2 687 284	1 738 182	
1924	3 370 463	1 900 386	
1925	3 676 551	1 723 377	
1926	3 276 541	1 978 739	
1927	3 188 429	1 929 402	
1928	3 010 458	2 253 156	488 800*
1929	2 897 127	2 210 909	593 500*
1930	2 717 586	2 517 058	1 000 170**
1931	2 867 643	2 507 438	1 093 900
1932	2 203 792	2 243 286	1 381 000
1933	1 957 704	2 216 982	1 317 100
1934	2 000 677	2 019 362	1 242 500
1935	2 338 286	1 370 632	1 276 900
1936	2 901 386	249 226	1 802 100
1937	3 379 700	292 579	2 314 300
1938	3 886 709	318 039	2 578 100
1939	3 650 842	428 713	3 019 300

*Tik autobusai iš ir į Kauno miestą.

**Tik autobusai iš ir į Kauno miestą bei Klaipėdos krašte.

Sudaryta pagal: *Geležinkelių Valdybos darbuotės apyskaita 1919–1923 m., Kaunas, 1925 ir LSM.*

Priedas Nr. 2. Plačiųjų geležinkelių pajamos ir išlaidos (iki 1922 m. spalio mėn. – tūkst. auksinių, vėliau – tūkst. litų).

Metai	Pajamos	Išlaidos	Pelnas / nuostoliai
1919	6 347,6	8 282,9	-1 935,3
1920	37 436,7	63 946,6	-26 509,9
1921	86 832,0	105 585,4	-18 752,6
1922 I-X	54 833,3	213 774,8	-158 941,5
1922 X-XII	3 624,1	2 824,9	799,2
1923	25 168,8	28 315,4	-3 146,6
1924	29 521,8	34 891,5	-5 369,7
1925	30 625,6	35 758,4	-5 132,8
1926	32 733,4	31 880,7	852,7
1927	37 323,4	31 282,6	6 040,8
1928	39 467,2	30 598,8	8 868,4
1929	43 576,3	32 550,5	11 025,8
1930	41 648,3	35 964,7	5 683,6
1931	44 108,4	34 237,7	9 870,7
1932	31 613,6	28 222,2	3 401,4
1933	27 820,6	26 529,0	1 291,6
1934	28 128,3	24 880,6	3 247,7
1935	28 422,4	23 692,8	4 729,6
1936	31 373,0	24 241,6	7 131,4
1937	31 767,0	28 708,0	3 059,0
1938	32 955,0	32 230,0	725,0
1939	35 408,0	31 192,0	4 216,0

Sudaryta pagal: *Geležinkelių Valdybos darbuotės apyskaita 1919–1923 m. ir LSM.*

Priedas Nr. 3. Siaurųjų geležinkelių pajamos ir išlaidos (iki 1922 spalio mėn. – tūkst. auksinių, vėliau – tūkst. litų).

Metai	Pajamos	Išlaidos	Pelnas / nuostoliai
1919	1 068,8	2 495,0	-1 426,2
1920	2 434,7	11 169,4	-8 734,7
1921	11 490,6	21 237,3	-9 746,7
1922 I-X	9 050,5	36 693,4	-27 642,9
1922 X-XII	342,9	526,0	-183,1
1923	3 019,2	4 382,2	-1 363,0
1924	2 678,9	4 773,7	-2 094,8
1925	2 978,9	4 839,9	-1 861,0
1926	2 598,3	4 067,4	-1 469,1
1927	2 641,5	3 752,3	-1 110,8
1928	2 959,6	3 317,2	-357,6
1929	3 138,6	3 620,3	-481,7
1930	3 178,7	3 657,5	-478,8
1931	3 257,4	3 754,1	-496,7
1932	2 950,8	3 413,0	-462,2
1933	2 522,5	2 975,5	-453,0
1934	2 328,3	3 053,2	-724,9
1935	2 290,5	3 040,6	-750,1
1936	2 082,0	2 828,0	-746,0
1937	2 116,0	3 968,0	-1 852,0
1938	2 276,0	3 972,0	-1 696,0
1939	2 734,0	3 925,0	-1 191,0

Sudaryta pagal: *Geležinkelių Valdybos darbuotės apyskaita 1919–1923 m. ir LSM.*

Priedas Nr. 4. Lietuvoje registruotos motorinės transporto priemonės.

Metai	Viso	Lengvieji automobiliai	Krovininiai automobiliai	Autobusai	Motociklai
1926	686	424	61	nėra duomenų	201
1927	1 320	797	120	124	279
1928	1 715	926	186	139	464
1929	2 336	1 010	309	270	747
1930	2 469	1 002	365	298	804
1931	3 272	1 271	431	362	1 208
1932	3 249	1 254	414	360	1 221
1933	3 063	1 237	355	303	1 168
1934	3 001	1 256	336	282	1 127
1935	3 100	1 319	322	302	1 157
1936	3 200	1 354	393	284	1 169
1937	4 148	1 793	564	319	1 382
1938	5 012	2 301	789	333	1 589
1939*	4 834	2 026	770	305	1 733

*Be Klaipėdos krašto.

Sudaryta pagal: LSM.

Priedas Nr. 5. Plačiaisiais geležinkeliais pervežti kroviniai tonomis.

Metai	Krovinių iš viso	Iš jų tarptautiniai pervežimai		
		Išvežimas	Įvežimas	Tranzitas
1919	90 897	nėra duomenų		
1920	519 372			
1921	778 736			
1922	1 005 867	80 180		
1923	1 106 305	143 524		
1924	1 079 920	93 997	117 745	3 170
1925	1 074 613	93 566	176 498	32 719
1926	1 211 072	106 453	212 123	141 145
1927	1 475 947	117 535	172 273	26 968
1928	1 491 909	101 711	197 121	234 996
1929	1 890 930	156 025	245 089	386 363
1930	1 814 649	169 625	209 687	352 473
1931	1 978 626	93 167	391 995	334 115
1932	1 437 528	53 981	301 560	61 451
1933	1 550 981	85 525	256 077	51 217
1934	1 663 607	97 110	201 125	74 161
1935	1 794 529	71 358	183 459	63 174
1936	1 942 585	69 237	156 691	66 763
1937	2 075 294	79 016	158 103	145 347
1938	2 121 530	101 416	108 724	66 896
1939	2 194 932	234 076	418 742	58 004

Sudaryta pagal: *Geležinkelių Valdybos darbuotės apyskaita 1919–1923 m. ir LSM.*

I-oje eilėje, apie 495 km:

- 1) Kaunas–Raudondvaris–Vilkija–Ariogala–Raseiniai–Nemakščiai–Viežaičiai–Gargždai, apie 223 km;
- 2) Raudondvaris–Kėdainiai–Panevėžys–Biržai, apie 177 km;
- 3) Šilaukis–Raseiniai, apie 11 km;
- 4) Šventosios uostas–Darbėnų stotis, apie 12 km;
- 5) Pilviškių stotis–Griškabūdis, apie 17 km;
- 6) Žagatpūrviai–Švekšna, apie 7 km;
- 7) Ramučiai–Gardomas, apie 6 km;
- 8) Telšiai–Tirkšliai–Mažeikiai, apie 42 km.

II-oje eilėje, apie 449 km:

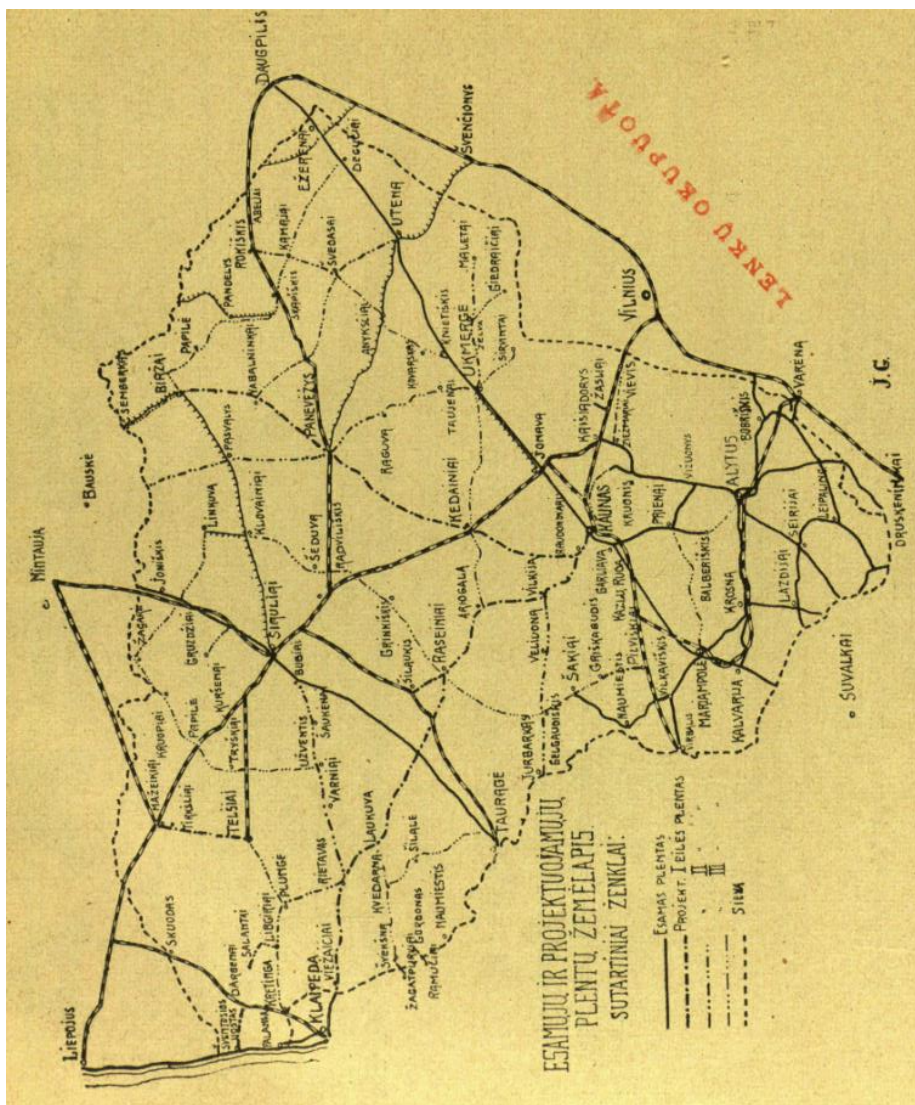
- 1) Bubiai–Šaukėnai–Varniai–Tveriai–būsimas plentas, apie 75 km;
- 2) Utena–Svedasai–Rokiškis, apie 65 km;
- 3) Ukmergė–Taujėnai–Raguva–Panevėžys, apie 65 km;
- 4) Rietavas–Plungė–Libgiriai–Salantai, apie 49 km;
- 5) Ukmergė–Lyduokliai–Želva–Molėtai, apie 50 km;
- 6) Panevėžys–Pasvalys–Bauskė, apie 80 km;
- 7) Vilkija–Veliuona–Jurbarkas–Smalininkai, apie 65 km.

III-oje eilėje, apie 995 km:

- 1) Anykščiai–Svėdasai, apie 50 km;
- 2) Ukmergė–Širvintai, apie 26 km;
- 3) Prienai–Trakiškis–Marijampolė, apie 40 km;
- 4) Amaliai–Rumšiškis, apie 15 km;
- 5) Griškabūdis–Šakiai, apie 15 km;
- 6) Ariogala–Kėdainiai–Ukmergė, apie 90 km;
- 7) Vabalninkas–Kupiškis–Svėdasai, apie 63 km;
- 8) Degučiai–Dusetos–Južintai–Kamajai, apie 45 km;
- 9) Žagariai–Kruopė–Papilė–Trykšiai–būsimasis plentas, apie 95 km;
- 10) Linkuva–Joniškis–Žagarė, apie 64 km;
- 11) Švekšna–Kvedarna–būsimas plentas, 45 apie km;
- 12) Šakiai–Gelgaudiškis–Raseiniai, apie 53 km;
- 13) Tauragė–Šilalė–Kvedarna, apie 45 km;
- 14) Biržai–Papilė–Kvietkai–Pandėlys–Skapiškis–Kamajai, apie 86 km;
- 15) Raseiniai–Grinkiškis–Sėduva–Klovainiai, apie 90 km;
- 16) Gruzdžiai–esamas plentas, apie 13 km;
- 17) Želva–Giedraičiai, apie 21 km;
- 18) Žiežmariai–Vievis, apie 25 km;

- 19) Kretinga–Kartena–Libgiriai, apie 40 km;
- 20) Telšiai–Plungė, apie 30 km;
- 21) Biržai–Šimberkas, apie 24 km;
- 22) Balbieriškis–Alytus, apie 20 km.

Sudaryta pagal: [Tarpžinybinės komisijos 1927 m. gegužės mėn. 03 ir 10 dienos posėdžių] protokolas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 714, l. 44–45.



Publikuota: J. Gabrys, „Naujų plentų tiesimo klausymu“, in: *Sąsiekai*, 1928, Nr. 12, p. 2.

Priedas Nr. 8. 1937 m. plentų plėtros projekto linijos.

- 1) Kaunas*–Ariogala–Raseiniai–Kryžkalnis–Kaltinėnai–Rietavas–Gargždai–(Klaipėda)**, 171 km;
- 2) (Kaunas)–naujas plentas–Josvainiai–Kėdainiai–Truskava–Ramygala–Panevėžys–Pasvalys–Biržai–Skaistkalnė, 153 km;
- 3) Šiauliai–Radviliškis–Grinkiškis–Krakės–Kėdainiai–Šėta–Ukmergė, 138 km;
- 4) (Šiauliai)–Radviliškis–Rozalimas–Panevėžys–Raguva–Taujėnai–Ukmergė–Širvintai–(Vilnius), 142 km;
- 5) Panevėžys–Uptytė–Krekenava–Gudžiūnai–Grinkiškis–Raseiniai, 96 km;
- 6) (Šiauliai)–Bubiai–Užventis–Varniai–Rietavas–(Klaipėda); Šaukėnai–Kuršėnai, 100 km;
- 7) Šiauliai–Kuršėnai–Tryškiai–Telšiai–Plungė–Kartena–Kretinga–Palanga, 136 km;
- 8) (Biržai)–Vabalninkas–Panevėžys, 36 km;
- 9) Naujas plentas–Šiaulėnai–Tytuvėnai–Kelmė; Tytuvėnai–Šiluva–naujas plentas–(Raseiniai), 56 km;
- 10) (Marijampolė)–Gižiai–Pilviškiai–Šakiai–Jurbarkas, 66 km;
- 11) Marijampolė–Prienai; Vežionys–Aukštadvaris–(Trakai–Vilnius), 72 km;
- 12) Rokiškis–Kamajai–Svėdasai–Vyžuonos–Utena–Molėtai–Giedraičiai–(Vilnius)–Utena–Kuktiškės–(Švenčionys), 144 km;
- 13) (Kaunas)–Petrašiūnai–Rumšiškės–Žiežmariai–Vievis–(Vilnius), 58 km;
- 14) (Kaunas)–Raudondvaris–Vilkija–Seredžius–Veliuona–Jurbarkas–(Klaipėda), 70 km;
- 15) Tauragė–Šilalė–Kaltinėnai–Varniai–Telšiai–Sėda–Mažeikiai, 128 km;
- 16) Seda–Ilakiai–Skuodas, 40 km;
- 17) Švėkšna–Veviržėnai–Endriejavas; Alsėnai–Veviržėnai, 29 km;
- 18) (Biržai)–Vabalninkas–Kupiškis–Svėdasai; Kupiškis–Subačius–Panevėžys, 96 km;
- 19) Rietavas–Plungė–Salantai–Mosėdis–Skuodas, 69 km;
- 20) Biržai–Papilys–Pandėlys–Rokiškis–Dusetos–Degučiai–Salakas–(Dūkštas), 123 km;
- 21) (Kaunas)–Jonava–Žeimiai–Šėta–naujas plentas–(Ramygala–Panevėžys), 40 km;

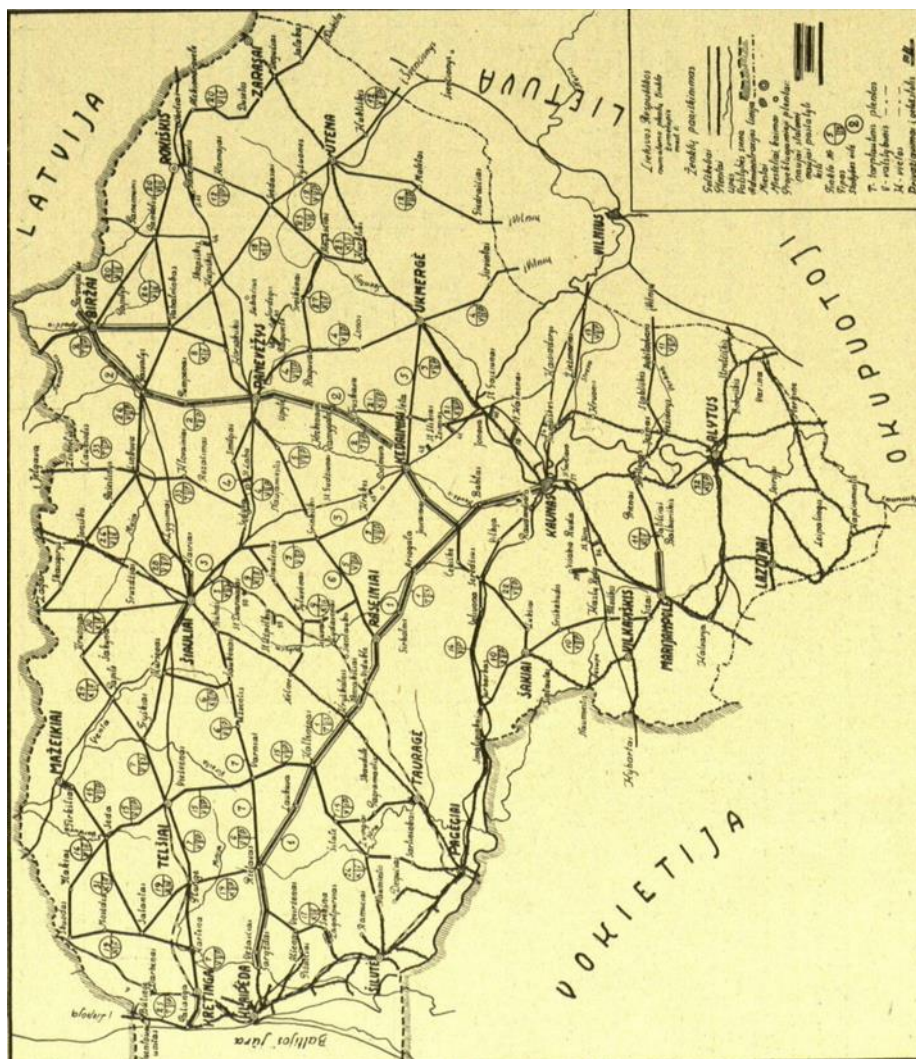
- 22) Šakiai–Seredžius–Čekiškė–naujas plentas–(Kėdainiai), 46 km;
- 23) (Rokiškis)–Svėdasai–Anykščiai–Kurkliai–esamas plentas–
(Ukmergė), 35 km;
- 24) (Šilutė)–Naumiestis–Žvingiai–Šilalė; Sartininkai–Žvingiai, 48 km;
- 25) Palanga–Būtingė–(Liepoja), 14 km;
- 26) Žagarė–Joniškis–Linkuva–Pasvalys–Vabalninkas–Pandėlys, 138 km;
- 27) (Raguva)–naujas plentas–Troškūnai–Anykščiai, 34 km;
- 28) Šiauliai–Kairiai–Lygumai–Linkuva–(Biržai), 46 km;
- 29) Kruopiai–Papilė–Tryškiai–(Telšiai), 33 km;
- 30) Žagarė–Gruzdžiai–Šiauliai; Kruopiai–Šakyna–Gruzdžiai, 68 km;
- 31) (Mažeikiai)–Seda–Salantai–Kartena–(Kretinga), 52 km;
- 32) (Kaunas)–Balbieriškis–Alytus, 13 km;
- 33) Rozalimas–Linkuva–Žeimelis–(Jelgava), 50 km.

*Čia ir toliau pabraukti – naujos statybos pradžios ir pabaigos punktai.

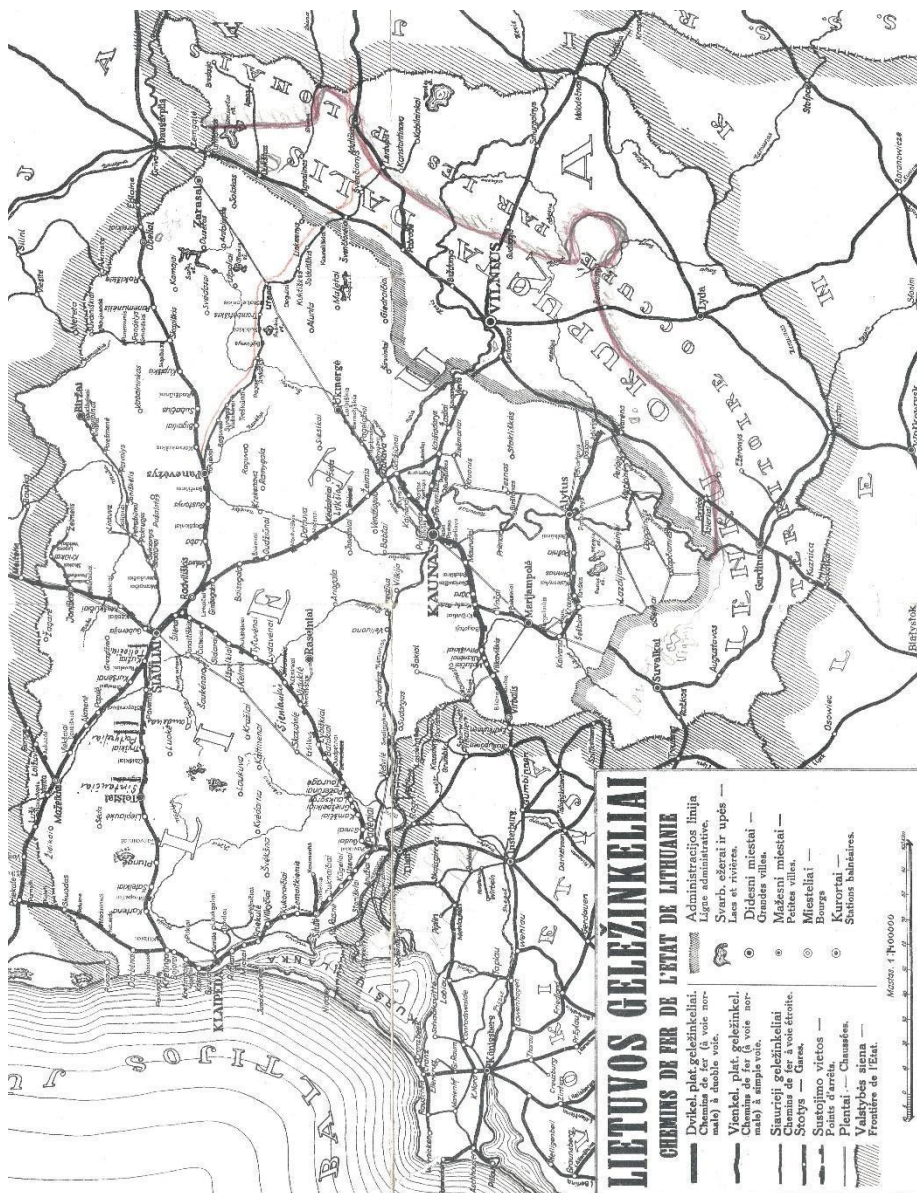
**Čia ir toliau skliausteliuose – svarbesnieji galutiniai punktai.

Sudaryta pagal: [1937 m. kovo 16 d. Ministerių kabineto patvirtintas plentų statybos tinklas], in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 194, l. 39–40 ir l. 42.

Priedas Nr. 9. 1937 m. plentų plėtros projekto planas.



Publikuota: L. Tuskenis, „Sauskelių tinklas“, in: *Technika ir ūkis*, 1938, Nr. 4–6, p. 120.



Publikuotas: Eksploatacijos direkcijos Technikos skyriaus, 1933-11-26.

SUMMARY

In the first half of the 20th century, when nationalism was pervasive, the nation-state was often portrayed as a living physical body of the nation. Each individual, each homestead or farm, each state institution, in such a case, performed the function of one or another organ of the living organism, ensuring the well-being and health of the whole body. Quite naturally, the communication system, physically extended and stretching across the entire territory of the state, was likened to the blood circulation of the body. Just as oxygen reaches every, even the smallest cell, through the blood vessels in a healthy organism, so the lifeblood of the state - the economy and culture - had to reach every part of the organism through the national transport system.

The analogy of the bloodstream to the transport system is quite appropriate. Small, pedestrianised paths correspond perfectly to the body's smallest sinews, while large, permeable roads correspond to the body's major arteries. Traditionally, such transport "arteries" have been naturally occurring rivers or huge infrastructure projects such as the ancient Roman roads. However, in the 19th century, land transport was revolutionised by the emergence and gradual spread of the railway. Its advantages of fast and relatively cheap transport of goods and passengers enabled it to rival other modes of transport over the course of the century. As a result, railways entered the twentieth century as the dominant mode of transport.

However, the railway had its drawbacks. The railway infrastructure, i.e. the rails, were completely unwieldy. Their development also required huge investments, technical know-how and, in many cases, favourable geographical conditions. This may not have been such a problem for the empires that carried out huge expansion of railways in Europe during the 19th century, but it was a major concern for their "successors", the nation states that emerged in Eastern Europe after the First World War. Especially as transport technology continued to advance and new means of transport entered public life.

Research problem. Although the Russian Empire started to develop railways on a larger scale relatively late compared to other European empires, just before the First World War, the lengths of their railway networks were quite similar. However, given the size of the Russian Empire and the other European empires, it is quite obvious that the Russian railway network was not very dense. As usual, the first priority in the construction of railways in the Russian Empire was to connect the largest and main political and economic centres. The territory of the future independent Lithuania was

neither of major political nor of major economic importance in the Russian Empire, therefore the railway network was not significantly developed there before the war. However, two significant and important railway lines crossed the territory of Lithuania – St Petersburg – Warsaw and Liepaja – Romnai. These were supplemented by branches, the most important of which were the Daugavpils – Radviliškis and Vilnius – Kaunas – Kybartai lines. The latter was one of the few lines that directly connected the Russian Empire with the German Empire by rail.

The railway network on the territory of Lithuania was expanded quite considerably during the war, when the front line settled in the territory of Latvia after the German offensive. To meet the needs of the front line, the Germans built both broad gauge lines from East Prussia towards Latvia and separate narrow gauge lines in Lithuania to exploit the raw materials of the land. Although the Germans failed to implement a large part of the planned, and in some cases already started, infrastructure projects in Lithuania, the narrowing of the broad gauge railways by the Germans from the 1524 mm gauge then used in Russia, to the 1435 mm gauge that had already become the standard gauge in the rest of Europe, was a significant event in Lithuania.

Thus, when Lithuania declared and eventually consolidated its independence, it inherited a rather complicated little piece of the former empire's railway network, to the shaping of which another empire had contributed quite significantly. Nevertheless, there were high expectations for the railways, as the railway infrastructure taken over and the fleet of rolling stock - steam locomotives and wagons - built up in the early post-war years was a great asset, valued by the Lithuanians themselves at hundreds of millions of litas. Also, in pre-war Europe, at least in the western part of Europe, the railways were a fairly reliable source of substantial income.

Thus, the emerging Lithuanian state first had to find ways to turn its imperial heritage into a successful part of the Lithuanian economy. However, while searching for rational solutions to one problem, a new potential problem began to emerge. During the period in question, and primarily in the western world, there was a rapid increase in motorisation, i.e. the growth of the number of means of transport with internal combustion engines, such as cars, buses and motorcycles. Like the railway in the 19th century, motorised transport in the first half of the 20th century provided a more convenient and cheaper way of travelling and transporting goods. Motorised transport also had other advantages, such as the ability to be private rather than public, and less dependence on specific infrastructure. Even though motorisation in Lithuania was not very rapid in comparison with Western countries during the

period under discussion, the introduction of the motor vehicle into both public and private space meant that the state had to adapt its approach to the transport system and policy it was developing.

The object of this study is the Lithuanian internal transport system and the transport policy formulated for its management. Several points need to be highlighted here.

First of all, the transport system in the study is limited to land transport - railways and land roads. There are several reasons for this. One of them is that waterways as an efficient mode of transport were losing their significance at the time, and civil air transport was still in its infancy to have a major impact on the transport system as a whole, especially in a small country like Lithuania. Similarly, it is land transport and the interaction between the two modes that has received the most attention from interested parties during the period under review. It should be mentioned here that traditional, non-motorised means of transport that have been used for centuries, such as horses and carts, have not been a problem during the period under consideration. It was only with the development of motorised means of transport, however limited, that the relationship between rail and land transport became problematic. That is why the work focuses on railways and motor vehicles.

Secondly, in terms of the institutions involved, the study focuses on the Ministry of Transport and Communications and its subordinate institutions as the main administrators, policy makers and implementers of the transport system. In some cases, the study also examines the activities of the Ministry of the Interior, more specifically its Department of Municipalities. The latter has been responsible for the largest part of the land transport system in terms of quantity throughout the whole period of statehood, i.e. the local public and mostly dirt roads. However, the study does not seek to investigate how much and what kind of work the municipalities have carried out in relation to public roads, so the study is only concerned with them insofar as they are relevant to transport policy more generally. The study also does not look at the attitude of the Ministry of Defence and the army towards transport. Although it can be argued that the relationship between the military and the civilian authorities in Lithuania during the period in question was much closer than it is today, the military plans for the transport system were separate from the civilian ones and could be the subject of a separate study.

Thirdly, the study geographically distances itself from the Klaipėda and Vilnius regions. As far as Klaipėda is concerned, it should be mentioned that after the annexation of the region and the signing of the Klaipėda Convention, Lithuania had virtually no means of influencing the region's

transport system and policy. The main functions of transport administration remained in the competence of the local authorities, which essentially administered the system according to the German tradition that had developed over the centuries until then. In the case of Vilnius, the processes that took place in the region during its occupation did not affect the processes that took place in Lithuania in any way. Although the study deals with the actions taken after the regaining of the region, the very short period of time before the occupation of Lithuania does not allow for a more serious examination of the impact of the annexation of the region on the entire Lithuanian transport system.

Finally, the use of the term 'politics' in the study is not understood in the traditional sense of parties or political activity, but in terms of strategy, planning and decision-making.

The aim of this study is therefore to analyse how Lithuania's land transport system has functioned, in particular in terms of how it was being adapted to the increasing use of motorised vehicles.

In order to achieve the objective of the study, the following **research objectives** are set:

- 1) Analyse how and why Lithuanian transport policy has been shaped;
- 2) Examine how the development of the land transport system has been planned and implemented;
- 3) Look into the influence of motor vehicles to the processes that were outside of the direct remit of the Ministry of Transport and Communications.

Relevance and novelty. In the course of the 20th century, several paradigm shifts have taken place in the social sciences and the humanities, which have brought space and mobility to the forefront of research as a key factor. Not surprisingly, communication in the broad sense and transport in the narrower sense, as a phenomenon inseparable from space and mobility, have also attracted a great deal of research attention. However, the possibility of approaching transport and connectivity through new lenses has been due in no small part to the considerable existing historiography. In this, problems that could be described as traditional had already been unpacked, often on the basis of a wealth of factual material. For example: how many and what kind of vehicles did one or other country have, or what was transported by them.

As far as Lithuanian historiography is concerned, it is obvious that transport and communication has not become a relevant and promising research area yet. Of course, this does not mean that there has been no research. There are earlier, more fact-based studies, dating back to the Soviet

era and later studies were characterised by a diversity of topics. Without attempting to name them all, studies on public transport, on the activities of individual institutions, on individual means of transport, even on transport infrastructure as a material heritage can be mentioned. Historians studying Lithuanian national defence and the military have also paid considerable attention to various aspects of transport, such as the significance of means of transport to military, military efforts to motorise or inter-institutional relations.

It is worth noting here that the hallmark of such studies is their focus on one specific problem. This is not a bad thing in itself, but focusing on a single unit makes the whole invisible. This study is therefore an attempt to fill, at least partially, the void in the historiography by presenting a not necessarily definitive, but somewhat more comprehensive picture of the transport system, thus paving the way for further research.

CONCLUSIONS

1. Since independence, railways have been considered a priority and the most important part of the transport system. Very quickly, the guiding principle of transport policy, which has underpinned transport policy throughout the period of statehood, was also established: railways must be profitable. However, in the first half of the 1930s, the financial performance of the railways was not encouraging, which prompted a search for solutions to the problem of railway profitability.

The first serious opportunity was the successful autonomisation of the railways in Europe. Main aim of autonomisation was the reform of railway administration, freeing the railways from direct subordination to governments and introducing more of a commercial administration into their management. During the period under consideration, autonomisation on a broader or narrower scale was implemented in most European countries. The debate on similar reforms in Lithuania has mainly taken place at the level of discourse, with both supporters and opponents of autonomisation. In the second half of the 1930s, two autonomisation projects proposing very limited autonomy for Lithuanian railways were submitted to the government for discussion. However, both projects were rejected on the grounds that they could put control of the railways in the hands of unwanted political parties, individuals, companies or even foreign capital. Further discussions of autonomisation in the public sphere, Ministry of Transport and Communications and in the cabinet of ministers ceased when transit freight between Germany and the

USSR, which guaranteed profits for the Lithuanian railways, started passing through Lithuanian territory. However, very quickly, the debate on the pursuit of profit began to be replaced by a debate on the preservation of profit.

At the same time, the problem of competition between rail and motorised transport began to be addressed in most European countries. It was argued that motor vehicles were taking an increasing share of passengers and freight from the railways. In the case of Lithuania, the biggest threat was seen in the passenger transport activities of private bus owners, especially in places where railways provided similar services. Despite Lithuania's rather limited motorisation and the fact that buses did not only operate in places where railways existed, the problem was taken quite seriously. Solutions were sought in a common European experience and were pursued in several directions - by improving rail services, by legislating for motor vehicles and by coordinating the activities of the two modes of transport. The result of all the competition regulation activities was the centralisation of transport control by the Ministry of Transport and Communications in the first half of the 1940s. The most striking example of this was the system of permits and concessions, through which the Ministry both controlled the operation of intercity buses and coordinated it in the interests of the railways.

Despite the fact that in 1935 the Kaunas narrow gauge railway line, operated by the Ministry of Transport and Communications, was closed down, undoubtedly due to competition from buses, the debate on competition faded. The main impetus for this was a change in attitudes towards motor vehicles as a significant part of the transport system. This was prompted by the economic crisis, which saw a sharp drop in transit freight traffic and a consequent fall in rail profits, and led to an acceptance of the limitations of railways. Despite this, the railways continued to strive to operate without financial deficits. Without the capacity to increase the volume of internal traffic and without the will to overhaul the flawed tariff pricing practices, the railways' operating costs have been reduced, at the expense of essential and necessary works.

Paradoxically, after the crisis was over and the Ministry of Transport and Communications' spending on land roads not only reached crisis levels but also increased sharply, spending on railways remained at a low level. This partly confirmed the change in attitudes towards the different modes of transport. However, there were those who argued that this had led to an abnormal and damaging situation for railways. Nevertheless, the 1938 Guidelines for Lithuanian Transport Policy justified and endorsed this policy, with minor reservations, and provided for its continuation. And this

continuity, although it faltered after the regaining of Vilnius, was evident until the unexpected end of statehood.

2. At the beginning of statehood, railway expansion was seen as another potential solution to the financial problems of the railways. It was most actively discussed in the first half of the 1930s, during the direct participation of Galvanauskas in the state administration. It was in his environment that the first detailed railway development projects were drawn up, with three potential railway lines envisaged. With the accession of the Klaipėda region, the railway development and the railway lines envisaged in the projects took on an additional, regional integration dimension. At the same time, ways to finance the railway development were also actively sought. The *Trade Facilities Act* Fund in Great Britain became an opportunity, and a loan from this fund was able to finance about a third of the needs of the upgraded projects, with two lines. However, when the issue moved to the Lithuanian parliament and no consensus was found there, the expansion project collapsed, bringing a permanent end to Galvanauskas's active political career.

But the need to expand the railway remained. The Amaliai – Telšiai – Kretinga railway line, which was envisaged in the first development projects, appeared to be the most rational at the time. A part of it, between Amaliai and Telšiai, was built in the mid-1930s, financed by state funds. As the remaining part of the line was technically more complicated and required more funds, its construction was postponed. The idea of finally connecting Lithuania with Klaipėda by the shortest and most convenient route was revisited in 1928. In the hope of financing the work with foreign credit, a tender was issued to interested companies. The most realistic candidate to carry out the work, from the very first tender, was the Danish company *Højgaard & Schultz*. At that time, it had already built two bridges in Kaunas. However, for various reasons, the process was delayed until 1930. The construction work itself, after the conclusion of the contract with the Danes, continued until 1932.

The railway line Amaliai – Telšiai – Kretinga, as the largest project ever implemented in Lithuania, received a grand opening ceremony. However, both the ceremony itself and the stories about it in the periodical press were conspicuously missing one element: the Klaipėda region. It is rather paradoxical that when one of the three railway lines envisaged in the original development projects was finally built, it no longer fulfilled its original functions. The railways had been profitable for some time by that time, and at least the symbolic integration of the Klaipėda region did not remain in the opening ceremony or in the narrative in the periodical press.

The opening of the line coincided with the beginning of the economic crisis in Lithuania. And while ambitious broad gauge railway development projects were still being developed in the early 1940s, changes in attitudes towards modes of transport meant that their potential was no longer viewed so favourably. Clearly, attitudes have also changed in relation to broad gauge and narrow gauge railways. It was in the second half of the 1940s that the development of the latter was pursued in order to remedy the problems that had persisted since the beginning of statehood. And the development could have gained momentum, but, as with transport policy, the plans were prompted by the recovery of the Vilnius region.

Unlike railways, land roads did not receive much attention in the 1930s. There was limited highway repair work and active debate on road management issues. It was not until the end of the 1930s that the first highway development projects appeared. Although they could be compared in ambition to the early railway development projects, unlike the latter they did not have a clear objective. Rather, they were statements of ideas or potential activities, without clearer guidelines on how to implement them. Nevertheless, they identified two priority highways which eventually became the main focus of Lithuanian highway development and were even given separate names - Žemaičių and Aukštaičių.

Although construction of both highways started in the late 1930s, it was rather slow before the crisis, and after the crisis it dragged on until the late 1940s. The Ministry of Transport and Communications concentrated on the construction of the Žemaičių highway. Meanwhile, the Aukštaičių highway was the fruit of the work of two districts - Biržai and Panevėžys. The greater focus on the former was understandable, as, like the new railway line, it also had an integrative function for the Klaipėda region. However, as construction was not completed until the autumn of 1938, it was decided to inaugurate the highway only in the summer of 1939. With the loss of the Klaipėda region during this period, it had to be removed from the narrative, as was the case with the railway.

With the construction of the two motorways still underway, plans for further motorway development were launched. It can be said that the project announced in 1937 was qualitatively different from its predecessor. Also, the development of highways finally replaced the development of broad gauge railways. However, the most important thing is that until the end of statehood, despite the internal and international upheavals, its implementation went quite smoothly. Nevertheless, even with the eventual establishment of the Road

Fund, the problem of public dirt roads, which had existed since independence, was not solved.

3. The advent and development of motor vehicles has started to have a major impact on many areas of public and private life. In not all cases this influence has been positive. The change in the nature of road or traffic accidents has been an unequivocal negative phenomenon. Although such accidents were still occurring before the advent of motorised transport, motor vehicles and their physical characteristics, such as speed and weight, have made them much more dangerous. In Lithuania, attention was drawn to this problem in the 1940s, first in Kaunas. Here, the modest number of motor vehicles and its correlation with the number of accidents raised many questions. However, not many effective answers to the problem have been found.

One answer was to be the laws which should be considered the first road traffic rules. First published in the late 1930s, they were being refined until the end of statehood. With each new edition of the rules, the requirements for vehicles and their operators have become stricter, so that only fit and proper participants could take part in traffic. In the course of the 1940s, the rules were extended and eventually covered all users of public transport, both motorised and non-motorised vehicles and pedestrians. Since then, at least in a legal sense, Lithuania has seen the emergence of the modern street, with clear obligations for all users and a privileged position for motor vehicles.

The development of motor vehicles, as well as the driver's licences provided for in the rules, has also led to the emergence of a specific social group: drivers. This social group was not homogeneous, as it depended on the relationship between the driver and the vehicle he or she was driving. At the time in question, this relationship was manifested at several levels: professional, hobby or even lifestyle.

But it is not only drivers who have seen and felt the changes brought about by motor vehicles. They have also influenced changes in the living environment. As Kaunas was the most motorised city in Lithuania, it was the city where most of the changes took place during the period under review.

Perhaps Kaunas' becoming the temporary capital was the initial impetus to expand the city's borders and modernise its infrastructure. However, the rise of the car in public transport has undoubtedly also been a catalyst. The traditional narrow and rutted city streets and their poor pavement no longer met the requirements of efficient movement, which the car came to symbolise in the period under discussion. As a result, the existing street

network began to be adjusted and new streets were planned to meet the needs of the car. Although such changes in Kaunas were rather chaotic and slow, they gained momentum in the course of the 1940s.

The face of the city was also changed by previously unseen motor vehicle-related infrastructure such as car showrooms, petrol stations, private garages, etc. The latter were more important for drivers or motor vehicle owners, but for people not directly connected to cars, places like bus stations were becoming a permanent and recognisable feature. In addition, the pages of the periodical press were filled with all kinds of car-related advertisements, from various car services to offers of cars themselves.

Although motorisation was relatively slow throughout the period of Lithuanian statehood, even at this rate it left a deep imprint and created the conditions for an explosion of motorisation similar to that which took place in the West after World War II.

CURRICULUM VITAE

Adomas Žirlys
a.zirlys@gmail.com

Education:

2018–2024 PhD studies: Doctoral studies at the Faculty of History (VU) and the Lithuanian Institute of History.

2016–2018 Masters studies: MA in History at the Faculty of History (VU).

2012–2016 Bachelor studies: Bachelor of History at the Faculty of History (VU).

Conferences:

2019 – 7th annual student conference „Bridges in the Baltics“ in Riga, Latvia.

2019 – national conference „Lithuanian diplomacy and diplomats from ancient times to the present day“ in Vilnius, Lithuania.

Languages: English – C2, Lithuanian – native.

PUBLIKACIJŲ SĄRAŠAS

1. „Judėjimo simfonija. Kelių eismo taisyklės ir eismo įvykiai Pirmojoje Lietuvos Respublikoje“, in: Lietuvos istorijos studijos. Vilnius : Vilniaus universiteto leidykla. 2022, vol. 49, p. 64–79.
2. „Pastatyti valstybę ant bėgių: geležinkelių vaidmuo nacionaliniame Pirmosios Lietuvos Respublikos projekte“, in: Lietuvos istorijos metraštis = The Year-book of Lithuanian History = Jahrbuch für litauische Geschichte. Vilnius : Lietuvos istorijos institutas. 2022, [t.] 2, p. 103–11.

UŽRAŠAMS

UŽRAŠAMS

UŽRAŠAMS

Vilniaus universiteto leidykla
Saulėtekio al. 9, III rūmai, LT-10222 Vilnius
El. p. info@leidykla.vu.lt, www.leidykla.vu.lt
bookshop.vu.lt, journals.vu.lt
Tiražas 12 egz.