

LIETUVOS TSR VANDENS TRANSPORTAS IR JO ISVYSTYMAS

V. LASTAS

Nuo seniausių laikų Lietuvoje vystėsi vandens transportas. Apie iki-revoliucinio laikotarpio vandens transportą žinome iš kai kurių statistinių leidinių, skirtų tiek visai carinei Rusijai, tiek ir atskiroms gubernijoms, iš XIX a. pabaigoje ir XX a. pradžioje išleistų darbų.

Iki šiol apie vandens transportą, jo vystymąsi nepaskelbta specialių monografių, tačiau yra darbų, išleista knygų, paskelbta straipsnių apie respublikos ekonomiką, transportą, kartu nušviečiant vandens transportą. Lietuvos vandens transportą, jo istoriją savo veikaluose ir straipsniuose nagrinėjo E. Albrechtas, A. Basalykas, S. Cernenka, V. Gudelis, E. Danilevičius, A. Gulbinskas, Z. Ivinskis, J. Jurginis, S. Kolupaila, A. Koreva, V. Merkys, K. Meškauskas, A. Ramanauskas, L. Rinkūnas, J. Stabinis, L. Šatrovas, J. Zembritckis.

Šis straipsnis nepretenduoja į visapusišką Lietuvos vandens transporto formavimosi nušvietimą — tam reikėtų atskiros monografijos. Pasinaudojant literatūra ir šaltiniais, kurie minimi tekste, taip pat duomenimis, gautais Lietuvos jūrų laivininkystėje, Nemuno laivininkystės valdyboje, norima apibūdinti sąlygas ir priežastis, kurios padėjo susiformuoti Lietuvos vandens transportui, pateikti istorinę ir geografinę Lietuvos vandens transporto apžvalgą.

1. Vandens transporto vystymą lemiančios aplinkybės

Transportas nekuria materialinių vertybių, kaip pramonė ir žemės ūkis, tačiau be jo yra neįmanoma nei gamyba, nei jokia šių laikų visuomenės veikla. Transportas sudaro galimybę palaikyti pramonės ir žemės ūkio gamybinius ryšius, plėsti produkcijos mainus tarp šalies rajonų ir prekiauti su užsieniu. Svarbi transporto ir gynybinė reikšmė. Įsivainant naujas teritorijas, kuriant stambius pramonės centrus, pirmiausia nutiesiami susisiekimo keliai. Transportas ne tik aptarnauja šalies liaudies ūkį, bet ir suvartoja daug kuro, taip pat ir metalo. Jį aptarnauja daug žmonių.

Vandens transporto keliai natūralūs, kuriems įrengti nereikia daug lėšų. Jis suvartoja mažiau kuro ir pigiau perveža didelės apimties krovinius, bet šis transportas yra lėtesnis, sezoniškas užšalantiuose baseinuose, o vandens kelių kryptis ne visada palanki šalies ūkiui.

Didėjant technikos pažangai, šios neigiamos savybės mažėja. Dabar laivai plaukia tokiu pat greičiu, koku rieda prekiniai traukiniai; leid-laužii laivynas prailgina navigaciją užšalantiuose vandens baseinuose, o patys vandens keliai sujungiami kanalais reikiama kryptimi.

Vandens transportas turi daug pranašumų prieš sausumos transportą: esamų kelių buvimas, neapmokamas vandens darbas, galimumas pervežti tuo pačiu metu stambias prekes ir keleivius. To dėka, daugeliu

atvejų pervežimų vandens keliais išlaidos yra gerokai mažesnės už kitų transporto rūšių. Išskiriamas upių ir jūrų transportas.

Lietuva, įsikūrusi Baltijos jūros pakrantėje, jau nuo senų laikų jūrų transportu susisiekdavo, prekiaudavo su kitomis šalimis per savo uostus Klaipėdą, Sventąją.

Vandens transporto vystymo galimybės vienoje ar kitoje šalyje priklauso nuo daugelio veiksnių. Svarbiausias iš jų yra natūralių vandens kelių, tinkamų transportui, buvimas.

Respublikoje svarbų pagrindą vandens transportui sudaro upės, kurios susipina į tankų upių tinklą. Visų respublikos upių ilgis yra apie 26 000 km (8; p. 212), 1 km² vidutiniškai tenka apie 0,6 km upių vagų (7; p. 567). Lietuva upių transportui naudoja tik nedidelę jų dalį, t. y. tik 628 km upių kelių (14; p. 112).

Lietuvos TSR upės priskiriamos lygumų tipui. Jos pasižymi mažais nuolydžiais, lėta tėkme, vingiuotomis vagomis. Pagrindinė Lietuvos vandens transporto arterija yra Nemunas, kurio baseinas užima 71,5% respublikos teritorijos (7; p. 567). Jos ilgis 937 km, Lietuvos TSR ribose — 475 km. Laivuojama 790 km nuo žiočių (10; p. 139).

Vidurupyje, žemiau Alytaus ir atskirose gilesnėse atkarpose aukščiau jo, upė naudojama laivybai. Reguliarus susisiekimas šilumlaiviais vyksta nuo Kauno visu žemupiu. Čia iki žiočių upė tiesėja, išnyksta akmeningos rėvos. Nemuno reikšmė respublikai svarbi tuo, kad žemupyje jis teka pro tokius rajonus, kuriuose maža geležinkelių.

Neris — didžiausias Nemuno intakas, pagal dydį antroji Lietuvos TSR upė. Jos ilgis — 510 km, Lietuvos ribose — 235 km. Laivuojama nuo Verkių iki Vilnios žiočių (Vilniuje) (11; p. 159).

Vandens kelių reikšmė nemažėja, net ir nutiesus plentus bei geležinkelius. Pagrindinis vandens transporto privalumas prieš kitas transporto rūšis yra jo pigumas. Ypač patogų pervežti upėmis medieną, plukdyti sielius. Nuo Kauno žemyn laivyba vyksta visais metų laikais, išskyrus žiemą, kada upės vaga sukaustyta ledo. Nemuno žemupys kanalais buvo sujungtas su Baltijos jūros uostais Klaipėda ir Kaliningradu. Nemuno ruožas nuo Kauno iki Kuršių marių yra pagrindinė Lietuvos upių transporto arterija.

Po Pirmojo pasaulinio karo Nemuno vandens arterija dėl politinių sienų nebuvo visiškai išnaudojama. Dabar visas Nemunas yra Tarybų Sąjungos teritorijoje, o jo laivuojamoji dalis — Lietuvos TSR.

Upių transporto trūkumai — palyginti mažas judėjimo greitis (3—50 km/val.), pertraukos laivyne žiemos metu, dideli vandens lygio svyravimai. 1962 m. pradėta vežioti keleivius „Raketos“ tipo laivais. Upių laivų greitis gana didelis. Pavyzdžiui, laivų su povandeniniais sparnais („Raketa“) greitis siekia iki 60 km/val, „Meteoras“ — 65—70 km/val, „Burevestnikas“ — 90 km/val.

Nemunas ir kitos didesnės Lietuvos upės palyginti yra seklios, nevandeningos ir užšalancios. Dėl šių priežasčių negalima plačiau naudoti šios transporto rūšies.

Taigi, Lietuvos TSR geografinė padėtis prie Baltijos jūros ir laivuojamos upės sudaro sąlygas vandens transportui vystyti.

2. Jūrų transportas

2.1. Jūrų transporto vystymas ikitarabiniais metais

Jūrų transportas respublikoje vystomas naudojantis vieninteliu Klaipėdos uostu.

Jūreivystės užuomazga Baltijos jūroje siekia tolimus laikus. XI a. į aiščių gyvenamą pajūrį atplaukdavo danų, švedų ir kitų šalių laivai.

Iš Lietuvos jūra buvo išvežamas gintaras, žvėrių kailiai, vaškas, o įvežamas varis, alavas, bronzos ir kiti metalai, druska, gelumbė. XIII—XIV a. kryžiuočiai ir kalavijuočiai atplėšė nuo Lietuvos Baltijos pajūrį. Tik XVI a. kryžiuočių ordinui tapus Lenkijos vasalu, Lietuva vėl gavo išėjimą į Baltijos jūrą per Klaipėdą. XVI a. labai mažai krovinių buvo išvežama ir per Šventosios uostą. Nuo XVII a. vidurio, Prūsijai tapus suverenija valstybe, Lietuva neteko Klaipėdos uosto, o XVIII a. sunyko ir Šventosios uostas (5; p. 152).

Iki Pirmojo pasaulinio karo į Klaipėdos uostą jūrų transportu daugiausia buvo vežama anglis, statybinės medžiagos, silkės, o išvežama — Nemunu atplukdyta miško medžiaga, taip pat galvijai, grūdai, paukščiai (15; p. 76).

Po Pirmojo pasaulinio karo, Klaipėdos kraštą prijungus prie Lietuvos, Klaipėdos uostas, turėjęs vietinę reikšmę, išaugo į gana didelį uostą.

Laivų judėjimą Klaipėdos uoste rodo 1 lentelė.

I lentelė

Jūros laivų judėjimas Klaipėdos uoste

Metal	Laivų skaičius	Tonažas (nt)
1913	810	300 000
1925	748	328 686
1930	960	499 792
1935	1225	691 278
1936	1371	798 496
1937	1414	844 661

Lentelė sudaryta remiantis šiuo šaltiniu: Susisiekimo ministerijos 1937 metų metraštis.—K., 1938, p. 77.

Importas ir eksportas per Klaipėdos uostą buržuazinėje Lietuvoje, palyginti su laikotarpiu iki Pirmojo pasaulinio karo, padvigubėjo (15; p. 77). 1937 m. per Klaipėdos uostą išvežta 370 000 t, įvežta 969 000 t krovinių (15; p. 359, 360).

Didžiausią lyginamąjį svorį (27%) importe jūrų transportu sudarė popiermalkės ir apvali mediena, 25% — akmens anglis, 9% — cementas ir 7% — metalai. Prekės daugiausia buvo importuojamos iš Anglijos, Tarybų Sąjungos, Suomijos, Belgijos, Švedijos, Vokietijos (15; p. 359).

Iš Klaipėdos uosto buvo eksportuojama miško medžiaga (73% viso eksporto), žemės ūkio produktai (19%). Taip pat išvežta 43 tūkst. kiaulių ir 4000 arklių. Daugiausia prekių eksportuota į Angliją, Olandiją, Prancūziją, Vokietiją, Belgiją, JAV. Kiaulės išvežtos į Vokietiją, o arkliai į Daniją, Angliją, Švediją (15; p. 360).

Klaipėdos uosto reikšmę buržuazinės Lietuvos ūkiui rodo tai, kad 1937 m. Klaipėdai teko 76% Lietuvos eksporto ir 68% importo (9; p. 121).

Didesnė krovinių dalis buvo pervežama užsienio laivais. Buržuazinės Lietuvos jūrų prekybos laivynas pradėjo kurtis 1936 m. Iki tol su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojo trys Klaipėdos vokiečių firmos priklausantys laivai. 1938 m. pradžioje Lietuvos prekybos laivyną sudarė 11 laivų su 10 299 brt (9; p. 124).

1939 m. pradžioje fašistinė Vokietija, užgrobusi Klaipėdą, laikė ją okupavusi iki 1945 m. pradžios. Pasitraukdami hitlerininkai padarė didelę žalą uostui.

2.2. Lietuvos jūrų transportas Tarybų valdžios metais

Išvadavus Klaipėdą iš vokiškųjų fašistų, per kelerius metus buvo atstatyti ir pagerinti uosto apsauginiai įrengimai, atlikti jūros gilinimo darbai, pastatytos naujos priplaukos, uostas aprūpintas šiuolaikiniais pakrovimo-iškrovimo kranais ir kitais mechanizmais. Todėl gerokai pakilo krovimo darbų mechanizavimo lygis ir padidėjo uosto pajėgumas.

Klaipėda — vienas iš nedaugelio Pabaltijo uostų, kuris neužšąla ištisus metus, todėl čia žiemą ir vasarą gausu laivų, atvykusių iš įvairių pasaulio kraštų.

Klaipėdos jūrų prekybos uostas užima svarbią vietą Tarybų Sąjungos jūrų transporto sistemoje. Per pastarąjį dvidešimtmetį šiame uoste keliskart padidėjo krantinių ilgis, pastatytos giliavandenės priplaukos stambaus tonażo laivams, nutiesta daug kilometrų pagalbinių geležinkelio linijų, pagausėjo portalinių kranų. Iškilio uosto šaldytuvo, sandėlių, krano tarnybų korpusai. Tačiau jau nebepatenkina išaugusių poreikių uosto inžineriniai tinklai, pastatyti prieš 20—30 metų. Jie paseno, reikalingas kapitalinis remontas.

Labai trukdo laivynui ir tai, kad uoste nėra gerai įrengtos naftos bazės. Reikia atkreipti dėmesį ir į giliavandenę uosto akvatoriją su laivų įplaukimo kanalu. Vanduo kasmet į šitą uosto dalį sunėša daugiau kaip 300 tūkst. kubinių metrų smėlio ir dumblo. Dugną būtina reguliariai valyti, nes kyla pavojus plaukioti laivams.

Pirmojo pokarinio penkmečio plane buvo numatyta Klaipėdoje pastatyti didelę laivų statyklą. Respublika tada neturėjo savo laivų, statybos specialistų. Jai į pagalbą atvyko Leningrado, Murmanskio ir kitų šalies miestų laivų statytojai. Pirmoji nesavaeigė barža Baltijos laivų statykloje pastatyta 1953 m. Nuo 1960 m. įmonės kolektyvas ruošėsi didžiųjų tralerių-šaldytuvų statybai. Pirmą tokį laivą, pavadintą įžymaus lietuvių revoliucionieriaus R. Carno vardu, Lietuvos žvejai gavo 1963 m.

Baltijos laivų statykloje statytus laivus galima sutikti daugelyje mūsų šalies uostų. Kuboje, Indonezijoje, Bulgarijoje, Lenkijoje gerai vertinami klaipėdiečių pastatyti plaukiojantys dokai.

1969 m. Klaipėdoje buvo įkurta Lietuvos jūrų laivininkystė. Tai penkioliktoji tokio tipo organizacija Tarybų Sąjungoje. Ji įkurta Baltijos jūrų laivininkystės Klaipėdos agentūros bazėje. Laivininkystė įsteigta siekiant gerinti vadovavimą laivyno darbui, didinti eksportinių-importhinių ir kabotažinių krovinių pervežimo tarybiniais laivais apimtį, taip pat operatyviau spręsti klausimus, susijusius su šių krovinių pervežimu. Laivininkystė yra ūkiskaitinė, pavaldi TSRS jūrų laivyno ministerijai. Jai priklauso Klaipėdos jūrų prekybos uostas, laivų remonto įmonė Nr. 7, kurioje remontuojami mūsų sistemos keleiviniai, transportiniai ir kitos paskirties laivai, Klaipėdos jūrų agentūra „Inflot“.

1980 m. pabaigoje Lietuvos prekybinis laivynas turėjo 38 laivus, kurių tonażas siekė 163 tūkst. rt (18; p. 53). Jūrų transporto ryšiai Klaipėdą sieja maždaug su 200 uostų.

Ateityje Klaipėdos uoste reisų maršrutai pajvairės, bus gabenama dar daugiau respublikos eksporto produkcijos. Standien mūsų laivai vagoja TSRS Šiaurės, Vakarų Europos bei Viduržemio jūrų plotybes. Kartu su „Bremer Reederei Bruno Bischoff“ firma aptarnaujama nuolatinė Klaipėdos—Brėmeno linija. Veikia linija Rostokas—Klaipėda. Be to, ne tik gabenami kroviniai, bet ir nuomojamas jūrų transportas už-

sienio firmoms, kurių specialistai gerai vertina mūsų laivus, kvalifikuotas jų įgulus.

Jūrų prekybos uoste galima sutikti Suomijos, Svedijos, Danijos, Prancūzijos, Anglijos ir daugelio kitų užsienio valstybių laivus.

2.3. Krovinių apyvarta jūrų transportu

Tarybų valdžios metais visi Baltijos uostai buvo rekonstruojami ir plečiami. Klaipėdos uoste 90% krovimo darbų mechanizuota. Uostas aprūpintas mašinomis ir įrengimais, galingais kranais. Dabar Klaipėda yra vienas iš stambiausių Baltijos uostų. Uosto krovinių apyvarta sudaro daugiau kaip 6 mln. tonų per metus (1981 m.). Metinė krovinių apyvarta Klaipėdos uostą pralenkia tik Leningradas ir beveik tokia pati yra Rygos uosto krovinių apyvarta.

Išplėtus prekybą su užsienio šalimis, taip pat pastačius Vakarų laivų remonto įmonę, dar labiau išaugo Klaipėdos uosto reikšmė. Pažymėtina, kad, laivyną aprūpinus naujais tobulesniais įrengimais ir laivais, padidėjo krovinių pervežimų nuotolis, kartu sumažėjo pervežimų savikaina.

Vystantis užsienio prekybai ir plečiantis vidaus jūrų transportui, Klaipėdos jūrų uosto krovinių apyvarta sparčiai didėja; apie 50% uosto krovinių apyvartos sudaro eksportas. Tarp eksportuojamų krovinių didelį lyginamąjį svorį užima akmens anglis, mediena, naftos produktai, metalo dirbiniai.

Jūrų prekybos uostas gali aptarnauti ne tik paprastus krovinių laivus, tanklaivius ir paketvežius, bet gali pakrauti ir iškrauti pačius moderniausius motorlaivius bei konteinervežius. Apie 50 portalinių kranų leidžia priimti krovinį iš bet kurios aikštelės vietos ir nuleisti į laivo triumą arba į pusvagonį. Prie naujosios krantinės įrengtas specialus iškyšulys laivams, kurie švartuojasi galu. Laivagalis atsidaro ir kroviniai įvežami į triumus autokrautuvais. Tokiu pat būdu jie išgabunami iš laivo į krovinių aikštelę.

XI penkmetyje laivyno darbas planuojamas tradicinėmis kryptimis, krovinių nomenklatura nekinta. Pažymėtina tik, kad X penkmetyje išaugo krovinių, pervežamų pasaulinio standarto konteineriuose, skaičius.

Prie nekintamų pervežamų krovinių galima priskirti:

- a) eksportuojamieji kroviniai (juodieji metalai, naftos produktai);
- b) importuojamieji kroviniai (juodieji metalai, anglis, įrengimai, apelsinai) (17; p. 28).

Per vienerius X penkmečio metus uostas aptarnavo apie 2000—2100 laivų, iš jų 700—800 tanklaivių. Apdorojami kroviniai sudarė 11—12 mln. tonų, iš jų 6—7 mln. tonų skystų produktų (17; p. 28).

Įdiegus naują techniką ir pažangią technologiją, gautas ekonominis efektas IX penkmetyje sudarė daugiau kaip 500 tūkst. rublių. Komplexinis krovinių perdirbimo lygis pasiekė 92,8% (17; p. 28).

Sukurtos sustambintos kompleksinės brigados, kuriose daugiau kaip 50% dirba dokininkų, mechanizatorių (17; p. 28).

Įdiegiama nauja našesnė technika. Laivų, pristatančių krovinius į uostą ir iš uosto, darbas organizuojamas pagal tvarkaraštį, sudaromi dalykiniai susitarimai su geležinkelių skyriumi ir Klaipėdos stotimi. Tačiau transporto priemonių (laivų ir vagonų) darbo efektyvumą galima pasiekti suderinus būtiniausias sąlygas.

Atvykstantys laivai su importo prekėmis greitai iškraunami, kai uostas gerai aprūpinamas vagonais. Nesuderinus laivų ir vagonų pristatymo, ilgiau prastovi laivai.

3. Upių transportas

3.1. Upių transporto vystymas ikitarabiniais metais

Nuo senų laikų Nemunas, be strateginės, turėjo didelę prekybinę reikšmę. Vandens kelias buvo patogiausias ir pigiausias gabenti prekes iš vakarų į rytus ir atvirkščiai.

Nerimi, Dauguvos ir Volgos intakais vyko prekyba su Rusios miestais Polocku, Vitebsku, Novgorodu, Pskovu, Tvere (3; p. 132).

Lietuviai iš užsienio parsigabendavo ginklų, drabužių, druskos. Tačiau iki XV a. pradžios kryžiuočių ordinas nuolat trukdė prekybai vystytis, dažnai užpuldinėdamas Lietuvos prekybos laivus.

Lietuvos pirkliai Nemunu ir jo atšaka Gilija pasiekdavo Kuršių marias; Deimės ir Prėglaus upėmis patekdavo į Karaliaučių, o Rytų Prūsijos vandens keliais nukeliaudavo į Dancigą. Iš Dancigo buvo susisiekiama su prekybiniais Hanzos sąjungos miestais ir jos svarbiausiu centru — Visbiu, esančiu Baltijos jūros Gotlando saloje (2; p. 132).

Nuo 1380 m. iš Vilniaus Nerimi (ją išvalius) buvo galima nuplaukti į Kauną. Nerimi, Dauguva ir jų intakais buvo susisiekiama su Ryga, Polocku (4; p. 82).

XVI a. Nemunu vyko žymi Lietuvos prekyba. Nemunu iš Lietuvos buvo eksportuojama lietuviška drobė, kailiai, medus, miško medžiaga, vaškas ir kt., o iš Prūsijos į Lietuvą vandens keliu buvo įvežamos žuvis (ypač silkės), druska, kirviai, dalgiai, kibirai, ietys, anglų metalas, angliškos ir olandiškos medžiagos (3; p. 5—6).

XVI a. antrojoje pusėje Kauno muitinės sąrašuose pažymėta, kad pro Kauną pavasarį Nemunu beveik kasdien praplaukdavo 3—4 laivai (3; p. 7).

1679—1697 m. iškastas Gilijos—Deimenos kanalas, kuris veikia iki šiol. Nemunu plaukiojo mediniai laivai — strugai, jie buvo iki 60 m ilgio, 8 m pločio ir 2 m aukščio. Jų įgulą sudarydavo 15—20 žmonių (12; p. 18).

Laivybai buvo naudojamas ne tik Nemunas ir Neris, bet ir kitos Lietuvos upės: Nevėžis, Dubysa, Sešupė, Zeimena, Jūra, Sventoji, Minija ir kt. XVI—XVII a. ties Lukiškėmis buvo įrengta Vilniaus laivų priplauka (4; p. 83).

XVIII a. antrojoje pusėje Nemunas Oginskio kanalu buvo sujungtas su Dnepru ir kartu Baltijos jūra su Juodąja jūra. Iš pradžių šiuo kanalu buvo plukdomi tik sieliai, bet vėliau ėmė plaukioti ir laivai (2; p. 136, 142). Tačiau laivyba Nemunu turėjo sunkumų, nes jo žemupio dalis su žiotimis priklausė Prūsijai.

Carinė Rusija norėjo nukreipti laivybą ir prekybą Nemunu į jai priklausius Latvijos uostus. Todėl XIX a. pradžioje buvo kasamas Dubysos—Ventos kanalas, kuris nebuvo baigtas.

Plečiantis prekybai per Klaipėdos uostą, XIX a. antrojoje pusėje (1863—1873) buvo įrengtas 26 kilometrų ilgio Vilhelmo (dabar Klaipėdos) kanalas, skirtas laivams ir sieliams plukdyti iš Rusnės į Klaipėdą, aplenkiant Kuršių marias (20; p. 241).

Laivyba Nemunu ypač padidėjo Krymo karo metais. Antraisiais karo metais (1854 m.) juo plaukė 3445, o 1855 metais Nemunu praplaukė jau 6,3 tūkst. laivų. Po karo (1857 m.) laivyba Nemunu sumažėjo iki 1,8 tūkst. laivų ir apie 220 sielių per metus. 1855 m. Nerimi praplaukė 223 didelės krovininės valtys („laibos“), o 1856 m.—290. Po karo (1857 m.) laivyba Nerimi buvo menka, nes visą „laivyną“ sudarė ne daugiau kaip 10 didelių krovininių valčių (16; p. 190).

1913 m. Nemunu plaukiojo 21 keleivinis bei prekybinis garlaivis. 1925 m. tarp Kauno ir Jurbarko pradėjo plaukioti keleiviniai garlaiviai „Balanda“ ir „Vytis“ (1; p. 22).

Iki Pirmojo pasaulinio karo Lietuvos upėmis daugiausia sieliais buvo plukdoma mediena; ji buvo eksportuojama į užsienį. Be to, Rytų Prūsijos celiuliozės fabrikams, esantiems prie Nemuno, mediena patekdavo per Klaipėdos jūros uostą, iš kur Klaipėdos kanalu ir Nemuno upe — į fabrikus. Šiuos krovinius daugiausia plukdydavo Vokietijos laivai.

1937 m. Lietuvoje buvo 686 km tinkamo laivybai ir plukdymui, 2095 km vien tik plukdymui vandens kelio ir 6 upių uostai, iš kurių prekybai buvo naudojami tik du — Kauno ir Smalininkų (15; p. 294).

Iš 56 tūkst. tonų bendro krovinų kiekio, praplukdyto 1938 m. Nemunu žemyn pro Smalininkų kontrolinį punktą, 25 tūkst. tonų, arba 45% sudarė miško kroviniai (13; p. 378).

3.2. Upių transporto vystymas Tarybų valdžios metais

1956 m. sukurta Nemuno laivininkystė aptarnauja vandens kelią, einantį per Lietuvos TSR teritoriją. Šiandien upių laivynas aprūpintas kroviniais ir keleiviais motorlaiviais. Per visą navigacijos laikotarpį upių transportu gabenamos nerūdinės statybinės medžiagos iš Jurbarko, kur yra pagrindinė krovimo bazė, į Klaipėdą, Kauną ir kitus upių uostus. Daug krovinų pervežama baržomis.

Respublikos upių transporto vystymąsi galima charakterizuoti dviem etapais. Pirmas etapas — pokario metai (1946—1955), antras etapas susijęs su upių transporto paskirstymu sąjunginėms respublikoms, t. y. nuo 1956 metų.

Pirmuoju laikotarpiu siekiant apkrauti upių transportą tolimo pervežimo kroviniais didelė dalis krovinų buvo permetama iš geležinkelio transporto, nors ir padidėdavo krovinų pervežimo savikaina.

Antras Nemuno laivininkystės vystymosi etapas prasideda nuo tada, kai 1956 m. gegužės mėnesį buvo įkurta Nemuno laivininkystės valdyba prie Lietuvos TSR Ministrų Tarybos.

Upių transportas, 1956 m. perduotas atskirų sąjunginių respublikų žinion, daugiausia buvo skirtas respublikos liaudies ūkio poreikiams tenkinti. Nemunu, Klaipėdos kanalu, Nerimi ir kitomis respublikos upėmis buvo pervežamos mineralinės ir statybinės medžiagos, cheminės trąšos, mediena, anglis, taip pat nedideli kiekiai liaudies vartojamų prekių bei grūdinės kultūros (19; p. 24).

1957 m. tranzitiniai krovinų pervežimai Nemuno laivininkystėje smarkiai sumažėjo, o 1958 m. visiškai išnyko. Siekiant geriau panaudoti ne tikta transportinius, bet ir techninius (linijinius) laivus, buvo organizuota statybinių medžiagų (žvyro ir smėlio) gavyba iš upės ir jų pristatymas Klaipėdos bei Kauno statybinėms organizacijoms.

Perdavus upių transportą sąjunginėms respublikoms, pagrindinis Nemuno laivininkystės tikslas — pervežant vietinius krovinius, aptarnauti respublikos liaudies ūkį.

1960 m. pastatius Kauno hidroelektrinę, Nemunas buvo padalintas į dvi dalis: nuo Lietuvos—Baltarusijos sienos iki užtvankos 237 km ir nuo užtvankos iki Nemuno (Atmatos) žiočių — 227 km. Iš Nemuno intakų eksploatacijai tinka Neris tarp Verkių ir Vingio parko (15 km); upė Siša — Silutės rajone (žiotys—Silutė) (5 km); Minija (žiotys—Lankupiai) (19 km); Mituva (žiotys—Jurbarko nerūdinių statybinių medžiagų gamykla) (1 km); Nemuno deltos atšaka Skirvytė (Rusnė—žiotys) (9 km). Be to, eksploatacijai tinka: Danė (nuo žiočių iki Klaipėdos me-

dienos medžiagų kombinato) — 5 km, Smeltė—Danės žiotys — 1 km, Trakų ežerai — 6 km, vandens kelių prieigos į prielaukas Kauno mariose — 16,35 km, Kuršių marios — bendras vandens kelių ilgis sudaro 85,5 km * (19; p. 3).

1946—1965 m. Kauno uostas buvo papildytas naujais laivais, tobulesniais upių transporto įrengimais.

Respublikos upių transportas turi kelias laivų remonto įmones: Kauno laivų remonto gamyklą, Kalnėnų laivų remonto dirbtuves. 1955 m. Kriūkų laivų statykla perduota Zuvies pramonės ministerijai, o 1958 m. Vilkijos lentpjūvė — rajono vietinio ūkio valdybai.

Kauno laivų remonto gamykloje pastatyti keleiviniai ir krovininiai šilumlaiviai „Moskvič“, „Nemuno“ tipo keleiviniai garlaiviai, krovininiai garlaiviai, baržos-aiškštelės, kurių keliamoji galia 250 ir 600 tonų ir kt. Dalis pastatytų laivų buvo perduoti kitų baseinų laivininkystėms.

Savo ruožtu Nemuno laivininkystė gavo keleivinių garlaivių 839-A, šilumlaivių „Raketa“, aptarnaujančių katerių T-101, plaukiojančių ir uostinių kranų, buldozerių, autokrovėjų. Iš Čekoslovakijos gauta dyzelinė-elektrinė žemsiurbė DE-48.

Nemuno laivininkystė suprojektavo ir stato naujus krovinius „Akmena“ laivus. Laivuose diegiama ir plačiai pritaikoma automatizacija, kuri leidžia visiškai mechanizuoti krovimo darbus.

3.3. Krovinių ir keleivių pervežimas

Dėl sezoniško navigacija Lietuvos upėmis trunka 8,5 mėnesio. Daugiausia krovinių pervežama Nemunu nuo Kauno iki Nemuno žiočių ir toliau Kuršių mariomis iki Klaipėdos. Pokario metais krovinių nomenklatūra stabilizavosi ir dabar apie 70% visų krovinių sudaro mineralinės statybinės medžiagos, o likusią dalį — miško medžiaga, kroviniai konteineriais (19; p. 9).

Iki 1960 m. upių vidaus transporto krovinių apyvartoje didžiausią lyginamąjį svorį sudarė mediena. Pastaraisiais metais medienos lyginamasis svoris (su nedideliais svyravimais) tolygus akmens anglies krovinių apyvartai, t. y. ne daugiau kaip 10—15%. Likusią dalį krovinių, pervežamų Lietuvos upėmis, sudaro vadinamieji „sausieji“ kroviniai, t. y. statybinės, cheminės medžiagos, mineralinės trašos, vaisiai, daržovės, malkos ir kt.

Kur kas geresnės sąlygos keleivių pervežimui didinti. Keleiviniai laivai plaukioja linijomis Kaunas—Jurbarkas—Sovietskas—Rusnė—Nida—Klaipėda, Kauno hidroelektrinė—Rumšiškės—Birštonas, Vilnius—Valakampiai, Trakų ežeruose (6, p. 18; 19, p. 23). Keleivių pervežimas vandens transportu susiduria su kita problema. Visais laivais, išskyrus keltą Klaipėda—Smiltynė, naudojasi tik poilsiautojai. Todėl keleivinis laivynas efektyviai naudojamas tik vasaros mėnesiais, t. y. nuo gegužės iki rugsėjo mėnesio. Upių transporto paslaugomis taip pat naudojasi ekskursijų dalvyviai.

1981 m. pradžioje Nemuno laivininkystės valdyba krovinių ir keleivių pervežimui turėjo 4 krovinius-keleivinius laivus (keltus), 18 krovinių laivų, tiek pat keleivinių, 26 nesavaeigius laivus ir daugelį kitų (19; p. 12).

Nors ir daugelis veiksnių turi įtakos vandens transporto vystymuisi respublikoje, tačiau kasmet didėja krovinių bei keleivių pervežimas.

Nuo 1956 m. smarkiai išaugo bendra krovinių apyvarta, o statybinės medžiagos, kurių anksčiau buvo pervežama nedaug, dabar tapo pagrindu

* Klaipėdos kanalas (25 km ilgio), kaip netinkamas dėl savo mažų gabaritų šiuolaikiniams laivams, 1971 m. perduotas Melioracijos ir vandens ūkio ministerijos žinion.

diniu krovinium. Padidėjo ir keleivių pervežimas. 1946 m. pervežta tik 87 tūkst. tonų krovinijų ir 375 tūkst. keleivių, o 1981 m. atitinkamai — 2629 tūkst. t ir 3,3 mln. keleivių (14; p. 113).

VIII penkmetyje pastatytas naujas Kauno uostas, keleivinė prielauka Kauno mariose, prielauka-paviljonas Smiltynėje, krovininis ir keleivinis laivynas aprūpintas naujais šiuolaikiniais laivais. 1967 m. krovininiai savaeigiai laivai pradėti taikyti darbui su baržomis-priekabomis be baržų komandų (6; p. 18).

VIII penkmetyje laivininkystėje plačiai pradėtas taikyti taip pat naujas pervežimų metodas — stūmimas. Įdiegus naujas priemones, laivininkystės valdyba pagal plano vykdymą nuo 1967 m. įėjo į rentabilių įmonių skaičių (6; p. 18).

IX penkmetyje atiduota eksploatacijai Kauno laivų remonto gamykla, prielauka su slotimi Neringoje (Nidoje). Kauno laivų remonto gamykloje buvo statomi savaeigiai krovininiai laivai, pradėti naudoti greitaeigiai laivai „Raketa“ bei „Zaria“. Uostai pasipildė naujais plaukiojančiais kranais KPL-5. Krovininis laivynas papildomas buksyriniais laivais 570A, kurie, dirbdami su baržomis, padidina darbo našumą ir užtikrina saugesnį bei greitesnį krovinijų pristatymą.

2 lentelė

Nemuno laivininkystės valdybos pagrindiniai darbo rodikliai ir kelių ilgis

Rodikliai	1965	1970	1975	1980	1981
Krovinijų apyvarta (mln. tkm)	64	120	157	150	151
Keleivių pervežimo apyvarta (mln. keleivio kilometrų)	10,9	15,1	18,5	17,4	17,9
Eksploatuojamų laivybinių vidaus vandens kelių ilgis (km)	652	653	628	628	628
Krovinijų pervežimas (tūkst. t)	1035	1578	2249	2630	2629
Pervežta keleivių (mln.)	1,2	2,0	2,9	3,2	3,3
Vieno transporto darbuotojo darbo našumas (tūkst. redukuotų tkm)	266,8	453,4	586,3	533,8	543,1
Krovinijų ir keleivių pervežimo savikaina (atitinkamų metų kainomis), kp už 10 redukuotų tkm	11,66	8,78	8,11	10,60	11,30
Pakrauta ir iškrauta krovinijų (tūkst. t)	974	1093	1683	2425	2655
Atliktą tonų — operacijų (tūkst.)	1057	1333	2014	3019	3288

Lentelė sudaryta remiantis šiuo šaltiniu: Lietuvos TSR liaudies ūkis 1981 metais: Statistikos metraštis. — V., 1982, p. 112, 113, 118.

Į upių flotilę ateina naujos kartos modernūs laivai. Laivų remonto įmonėje nuleistas į vandenį ir išbandytas naujas krovininių baržų stūmikas-vilkikas. Šiuolaikinių formų upių laivas aprūpintas 300 arklio jėgų galingumo varikliu, manevringas, pritaikytas plaukioti sekliais vandenis. Jis beveik dvigubai galingesnis už šiandieninius Nemuno savaeigius krovininius laivus ir gali transportuoti 1000 tonų (6; p. 18). Respublikos upėvių pagrindinius darbo rodiklius rodo 2 lentelės duomenys.

4. Vandens transporto vystymo perspektyvos

Vystant Tarybų Sąjungos užsienio prekybos ryšius ir respublikos krovinijų apyvartą, didelį vaidmenį vaidina neužšalantis Klaipėdos uostas, atveria plačias perspektyvas laivų statybai ir žuvies pramonei.

X penkmečio pabaigoje jūrų laivynas vienu metu galėjo pergabenti daugiau kaip 160 tūkst. tonų krovininių. Laivyną papildė dar 10 motorlaivių, kurie naudojami birių medžiagų bei konteinerių pervežimui.

Ateityje Lietuvos jūrų laivininkystės laivai, kurių vis daugės, gabens įvairius krovinius ne tik į Europos, bet ir į Šiaurės, Centrinės, Pietų Amerikos ir Vakarų Afrikos uostus.

Jūrų transportas užima svarbią vietą respublikos liaudies ūkyje ir turi dideles perspektyvas ateičiai. Ateityje bus toliau didinamas jūrų laivynas, naudojami vis didesnio tonažo laivai. Patogi Klaipėdos uosto padėtis, matyt, lems, kad mūsų uostas ir toliau liks vienas iš svarbiausių Tarybų Sąjungos uostų Baltijos jūroje. Uostas turėtų plėstis kartu mechanizuojant krovimo darbus. Sie veiksniai mažins pervežimų savikainą, spartins krovinių apyvartą.

Paskutiniaisiais metais respublikos upių transporto darbuotojai gerokai padidino keleivių ir krovinių pervežimą, pagerino ekonominius rodiklius, našiau naudojami laivai. Laivininkystė yra sudariusi sutartį su autoškiais centralizuotam krovinių pervežimui iš Kauno upių uosto. Tačiau dar pasitaiko didelių laivų prastovų pakraunant ir iškraunant krovinius Jurbarko, Klaipėdoje. 1980 m. savaeigių laivų prastovos sudarė 42% bendro eksploatavimo laiko, nesavaeigių — 53% (6; p. 18). Respublikos statybinių medžiagų pramonės ministerija turėtų geriau išnaudoti upių laivyną krovinių pervežimui. Laivininkystė pajėgi kur kas daugiau pervežti krovinių konteineriais ir ant padėklų, nes tam yra ir konteinerių, ir laivų.

Siekiant padidinti respublikos upių transporto efektyvumą ir gerinti jo darbą, buvo numatytos priemonės respublikos upių transportui vystyti 1981—1985 m.

XI penkmetyje stiprės upių transporto materialinė techninė bazė. Bus pastatyta antroji perkėla Klaipėdoje. Krovinių laivyną papildys keturi 300 AJ galingumo vilkikai-stūmikai. 1982 m. pabaigoje į vandenį nuleista pirmoji Kauno laivų remonto gamykloje pastatyta 1000 tonų talpos barža. Iš broliškų respublikų gautas vilkikas R-103 300 AJ, skirtas ledams laužyti Nemuno žiotyse. 1981—1985 m. numatoma pervežti apie 13,8 mln. tonų įvairių liaudies ūkiui reikalingų krovinių. Darbo našumą visoje laivininkystėje numatoma padidinti 5,1%. Pagerinus darbų organizavimą ir įdiegus naują techniką, savaeigio laivyno našumas padidės 5,8%, nesavaeigio — 6,1% (6; p. 18).

XI penkmetyje padaugės laivų, kurių galingumas nuo 600 iki 1000 t, gerės laivyno techninis eksploatavimas didinant pervežimo greitį ir sąstatų keliamąją galią. Nemažės ir keleivių pervežimas. 1981—1985 m. keleivių numatyta pervežti iki 16,5 mln. 1985 m. pamažu bus keičiami greitaigiai keleiviniai laivai „Raketa“ naujais komfortiniais keleiviniais laivais „Polesjė“. Taip pat numatyta keisti senus laivus „Moskvič“ Vilniuje ir Trakuose naujo tipo laivais. Gerės keleivių aptarnavimas, bus teikiama geresnė informacija kelių prieplaukose (6; p. 18).

Upių transporto vystymosi galimybės yra ribotos. Tai riboja upių kelių trūkumas. Perspektyvoje upių transportas turėtų vystytis tokia linkme: reikėtų pradėti laivybą mažesnėmis upėmis — Nerimi, Nevėžiu, tačiau tai pareikalaus nemažai lėšų upių vandens kelio tvarkymui ir naujų laivų įsigijimui. Be to, galima krovinius vežti linija Kaunas—Jurbarkas bendru sąstatu iki 600 tonų, Jurbarkas—Klaipėda — iki 1000 tonų. Reikėtų daugiau krovinių perkelti iš geležinkelio ir autotransporto. Tam yra visos galimybės ir Kaune, ir Klaipėdoje.

Vandens transportas — seniausia ir pigiausia transporto rūšis. Nors yra daugelis veiksnių, apribojančių vidaus vandens transporto vystymąsi respublikoje, tačiau jis turi nemažą reikšmę respublikos ekonomikai.

L I T E R A T O R A

1. Daniėvičius E. Nemuno laivai.—Svyturys, 1978, Nr. 1, p. 22—23.
2. Gulbinskas A. Lietuvos transporto tinklų formavimosi raida iki 1940 m.: Kn. Geografinis metraštis XI.—V., 1971, p. 131—151.
3. Ivinskis Z. Lietuvių ir prūsų prekybiniai santykiai pirmoje 16-tojo amžiaus pusėje.—K., 1933.—16 p.
4. Jurginis J., Merkys V., Tautavičius A. Vilniaus miesto istorija.—V., 1968.—398 p.
5. Jūrų transportas: LTE.—V., 1979.—T. 5.—640 p.
6. Lastas V., Satrovas L. Respublikos upių transportas šiandien.—Liaudies ūkis, 1983, Nr. 3, 640 p.
7. Lietuvos TSR: LTE.—V., 1980.—T. 6.—p. 567—568.
8. Lietuvos TSR fizinė geografija.—V., 1958.—T. 1.—504 p.
9. Lietuvos ūkio paskutinis dešimtmetis.—K., 1938.—156 p.
10. Nemunas: LTE.—V., 1981.—T. 8, 640 p.
11. Neris: LTE.—V., T. 8, 640 p.
12. Rinkūnas L. Nemuno laivybiniai kanalai.—Mokslas ir technika, 1965, Nr. 11, p. 18—20.
13. Lietuvos statistikos metraštis 1939.—V., 1940.—380 p.
14. Lietuvos TSR liaudies ūkis 1981 metais.—V., 1982.—235 p.
15. Susisiekimo ministerijos 1937 metų metraštis.—K., Spindulys, 1938.—411 p.
16. Корев а А. Виленская губерния.—Спб., 1861, 784 с.
17. Р а м а н а у с к а с А. Развитие морского транспорта Литовской ССР.—В кн.: Повышение эффективности транспортной системы Литовской ССР. В., 1977, с. 27—30.
18. Транспортный флот СССР и других стран — членов СЭВ.—Морской флот, 1982, № 1, с. 52—53.
19. Эксплуатационный отчет за навигацию 1980 года по Управлению Нямунского речного пароходства.—К., 1981, 118 с.
20. Sembritzki J. Geschichte des Kreises Memel.—Memel, 1918, S. 396.

Vilniaus V. Kapsuko universitetas
Ekonominės istorijos
ir geografijos katedra

Redakcinei kolegijai
įteikta 1983 m.
kovo mėn.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ ЛИТОВСКОЙ ССР И ЕГО РАЗВИТИЕ

В. ЛАСТАС

Резюме

В статье анализируется развитие водного (морского и речного) транспорта Литовской ССР. Рассматривается место водного транспорта в системе народного хозяйства Литовской ССР, анализируется структура пассажиро- и грузоперевозок в масштабе Советского Союза и Прибалтийского экономического района. Анализируются показатели пассажиро- и грузооборота, также намечаются перспективы совершенствования работы водного транспорта республики.