

# AUTOMOBILIŲ TRANSPORTO RAIDA KLAIPĖDOS KRAŠTE XX AMŽIAUS PIRMOJE PUSĖJE (1900–1939)

**Julius Žukas**

Doktorantas  
Klaipėdos universiteto  
Istorijos katedra  
H. Manto g. 86  
LT-92294 Klaipėda  
El. paštas: [julius.zukas@gmail.com](mailto:julius.zukas@gmail.com)

## Įvadas

Viena iš svarbiausių pasaulinio pramonės perversmo bei modernizacijos proceso apskritai priešasčių ir kartu varomųjų jėgų buvo naujų transporto rūšių atsiradimas. Pradžią tam davė geležinkeliai, kiek vėliau atsirado ir ėmė sparčiai plisti automobilių bei oro transportas. Pasirodę paskutiniaus XIX a. dešimtmečiais, automobiliai XX a. sparčiai plito ir netrukus tapo įprasta ir kol kas nepamainoma šiuolaikinio žmogaus transporto priemone.

Šio straipsnio tikslas yra, remiantis statistinių duomenų analize, išnagrinėti automobilių transporto raidos Klaipėdos krašte bruožus, pateikiant šios transporto rūšies plėtros kiekybinius rodiklius, aptariant kelevinio automobilių transporto atsiradimą ir paplitimą krašte, taip pat automobilių eismo, vairuotojų rengimo bei kelevių pervežimo tvarką.

Lietuvių bei vokiečių istoriografijoje ši tema yra visiškai nenagrinėta. Sovietmečiu išleistoje kolektyvinėje monografijoje „Transporto raida Lietuvoje“ bei Klaipėdos krašto ekonominei istorijai skirtame vokiečių istoriko G. Vilovaičio (Gerhard

Willoweit) veikale pateikiami tik fragmentiški statistiniai duomenys<sup>1</sup>.

Pagrindiniai nagrinėjamos temos šaltiniai yra oficialus Klaipėdos krašto valdžios informacinis leidinys „Klaipėdos krašto valdžios žinios“ ir Klaipėdos krašto statistikos biuro biuletiniai<sup>2</sup>. 1920 m. pradėjusiame eiti oficioze buvo skelbiami leistų naudoti krašto keliuose transporto priemonių sąrašai, nurodant registracijos numerius, priemonės rūšį, savininką ir jo gyvenamąją vietą. Be to, čia buvo spausdinami visi automobilių transporto veiklą reguliuojantys krašto valdžios potvarkiai. Kur kas išsamesnė ir koncentruotesnė yra kiek vėliau pradėtų leisti krašto Statistikos biu-

<sup>1</sup> Transporto raida Lietuvoje (A. Gulbinskas, V. Purnas, V. Ragevičius ir kt.). Vilnius, 1983; *Willoweit G. Wirtschaftsgechichte des Memelgebietes. Bd. II. Marburg/Lahn, 1969.*

<sup>2</sup> Klaipėdos krašto valdžios žinios (toliau – KKVŽ), 1920–1939; Statistinės žinios (toliau – SŽ). Leidžia Klaipėdos krašto Statistikos biuras, 1924–1938. Kai kurių duomenų taip pat galima rasti tarpukario Lietuvos Respublikos finansų ministerijos ir Centrinio statistikos biuro leidiniuose „Statistikos biuletinis“ bei „Lietuvos statistikos metraštis“. Straipsnyje daugiausia remiamasi Klaipėdos krašto oficialiais statistiniais duomenimis.

ro statistinių žinių medžiaga: greta bendros statistikos pateikiami atskirų automobilių rūšių paplitimo krašte ir jo teritoriniuose administraciniuose vienetuose duomenys, automobilių dydis, variklių galia, kilmės šalis ir kiti techniniai duomenys, tarp miestinio bei Klaipėdos miesto keleivinio automobilių transporto raidos statistika. Kai kurie šių duomenų taip pat buvo paskelbti tarpukariu neperiodiškai leistose Klaipėdos krašto pramonės ir prekybos rūmų ataskaitose<sup>3</sup>. Minėti šaltiniai nepateikia jokių duomenų apie nagrinėjamu laikotarpiu Klaipėdos krašte naudotų automobilių markes, šis klausimas bandomas aptarti remiantis to meto krašto spaudoje – visų pirma krašto laikraščiuose „Memeler Dampfboot“<sup>4</sup> bei „Vakarai“, taip pat Klaipėdos miesto adresu knygoje esančia informacija.

## 1. Automobilių transporto Klaipėdos krašte statistika

Trumpa pirmojo Klaipėdoje automobilio istorija skelbia, kad 1900 m. turtingas klaipėdietis už 4500 markių įsigijo penkiavietę, 4,5 AG variklį turėjusią naujovišką transporto priemonę, labai panašią į atvirą motorizuotą vežimą. Maždaug po 8 metų eksploatacijos šis automobilis buvo parduotas už 700 markių, paskui pakeitė dar keletą šeimininkų ir galiausiai pateko į pininės savininko rankas: pastarasis iš-

ėmė variklį ir įtaisė savo įmonėje<sup>5</sup>. Nors Klaipėda tuomet buvo nuošalus Vokietijos imperijos užkampis, naujoji transporto priemonė jos gatvėse pasirodė gana anksti, nes, pavyzdžiui, tais pačiais 1900 m. JAV buvo pagaminti vos 4192 automobiliai, o serijinę gamybą Henris Fordas pradėjo tik 1903 m.<sup>6</sup> Daugiau jokių duomenų – išskyrus vieną kitą fragmentišką žinią<sup>7</sup> – apie automobilių transporto raidą Klaipėdos krašte pirmaisiais XX a. dešimtmečiais nėra. Neabejotina, kad automobilių tuomet dar buvo labai nedaug, nes apie šią transporto rūšį beveik nieko neužsimenama gana išsamiose 1900–1913 m. Klaipėdos pirklių korporacijos metinėse ataskaitose.

Po Pirmojo pasaulinio karo Klaipėda ir kita dešiniajame Nemuno krante šimtmečius vokiečių valdyta teritorija Versalio taikos sutartimi buvo atskirta nuo Vokietijos. Atsirado naujas teritorinis administracinis darinys – Klaipėdos kraštas (Memelgebiet, Memelland): jo plotas (kartu su Kuršių nerija) buvo 2848 km<sup>2</sup>, 1925 m. pradžioje jame gyveno 141 650 žmonių, o administraciniu atžvilgiu kraštas buvo suskirstytas į Klaipėdos miestą (plotas 30 km<sup>2</sup>) ir Klaipėdos (1064 km<sup>2</sup>), Šilutės (815 km<sup>2</sup>) bei Pagėgių (939 km<sup>2</sup>) apskritis<sup>8</sup>. Nuo XX a. trečiojo dešimtmečio pradžios krašto valdžia pradeda skelbti automobilių transporto būklę atspindinčius statistinius duomenis, tačiau,

<sup>3</sup> Bericht der Handelskammer für das Memelgebiet über das Jahr 1925. Memel, 1926; Bericht der Industrie- und Handelskammer für das Memelgebiet über die Jahre 1926–1927. Memel, 1928; Bericht der Industrie- und Handelskammer für das Memelgebiet über die Jahre 1931–1934. Memel, 1935.

<sup>4</sup> Po Antrojo pasaulinio karo Vokietijoje prieglobstį radę buvę klaipėdiškiai atnaujino „Memeler Dampfboot“ leidimą (pradžioje ėjo dukart per mėnesį, vėliau virto mėnraščiu), jo puslapiuose yra įdomios medžiagos mūsų tema.

<sup>5</sup> Das erste Auto in Memel // Memeler Dampfboot (toliau – MD). 1995, Nr. 6, S. 91.

<sup>6</sup> Gastila L. Automobilis // Visuotinė lietuvių enciklopedija, t. 2. Vilnius, 2002, p. 312.

<sup>7</sup> Pavyzdžiui, vienoje klaipėdiečio istoriko J. Zembrickio knygų užsimenama, kad 1914 m. rudenį automobilių už 10 000 markių įsigijo Klaipėdos apskrities administracija – žr. *Sembritzki J. Geschichte des Kreises Memel. Memel, 1918, S. 299.*

<sup>8</sup> *Valsonokas R. Klaipėdos problema. Vilnius, 1989, p. 268; Als im Memelland 180 Autos führen... // MD, den 20. Januar 1962, S. 20.*

prieš pereinant prie jų analizės, reikėtų aptarti dar vieną aplinkybę. Oficiali statistika fiksavo tik krašte registruotas ir turinčias leidimą eksploatuoti transporto priemones. Iš tikrųjų krašto keliuose važinėjo kur kas daugiau automobilių ir motociklų, nei matyti toliau pateikiamose statistinėse lentelėse. Pirmiausia, ši statistika nefiksavo visų Lietuvoje registruotų transporto priemonių, kuriomis naudojosi Lietuvos valdžios Klaipėdos krašte įstaigos – gubernatūra, įgula, muitinė, pasienio policija ir kt.<sup>9</sup> Antra, oficiali statistika fiksavo tik tas transporto priemones, kurias buvo duotas leidimas naudoti susisiekimo tikslais. Nepateštus leidimo toks automobilis ar motociklas buvo automatiškai išbraukiamas iš oficialių sąrašų, nors realiai jie egzistavo ir toliau važinėjo krašto keliais (tai liudija valdžios drausminiai potvarkiai šiuo klausimu). Antai 1936 m. pabaigoje, surašant automobilius ir motociklus, į oficialų sąrašą buvo neįtraukta net 220 neįregistruotų automobilių<sup>10</sup>. Trečia, į statistinius sąrašus taip pat nepatekdavo vairavimo mokyklų automobiliai ir motociklai, kuriais buvo vykdomi mokomieji važiavimai – pavyzdžiui, 1933 m. tokių buvo 9, 1935 m. – 4, 1937 m. – 15<sup>11</sup>.

Visą XX a. trečiąjį dešimtmetį ir ketvirtąjį dešimtmečio pradžioje automo-

<sup>9</sup> Pagal Klaipėdos krašto Konvenciją Lietuvos kompetencijai buvo priskirti geležinkeliai, paštas, telegrafas, telefonas ir kt., krašto autonomiją įtvirtinęs Statutas nustatė, kad keliai ir vietinės reikšmės geležinkeliai priklausys Klaipėdos krašto valdžios įstaigų kompetencijai – Konvencija su Britų imperija, Prancūzija, Italija ir Japonija dėl Klaipėdos Teritorijos // Lietuvos sutartys su svetimomis valstybėmis. T.1: 1919–1929. Kaunas, 1930, p. 263, 270.

<sup>10</sup> Autovežimų skaičius Klaipėdos krašte // Vakarai. 1937, liepos 14, p. 7.

<sup>11</sup> Autovežimų skaičius Klaipėdos krašte 1937 m. gruodžio mėn. 31 d. // SŽ, 1938, Nr. 8, p. 166.

bilių skaičius Klaipėdos krašte nuosekliai didėjo. 1920 m. pradžioje krašte buvo įregistruoti 49 automobiliai, 1925 m. gruodį jų skaičius pasiekė 173, 1928 m. gruodį – 307, o 1931 m. spalį buvo įregistruoti 489 automobiliai<sup>12</sup>. Automobilių transporto plėtra būtų buvusi dar spartesnė, jei ne palyginti nemaži maitai ir mokesčiai. Pagal Lietuvos 1925 m. muitų tarifą už lengvąjį automobilį iki 1 t svorio buvo imama 0,90 Lt už 1 kg rinkliava, nuo 1 iki 1,3 t svorio – 1,20 Lt už 1 kg, už daugiau nei 1,3 t svorio automobilį – po 1,50 Lt už 1 kg<sup>13</sup>. Dar labiau automobilizacijos tempus stabdė įvestas didelis – net 10 % automobilio vertės dydžio – mokestis. Todėl trečiąjį dešimtmetį tik retas pirkėjas sumokėdavo grynaisiais visą automobilio kainą, tad dažniausiai vyko prekyba išsimokėtina<sup>14</sup>. Nors pirmaisiais ketvirtojo dešimtmečio metais automobilių prekybos versle vyravo teigiamos tendencijos, vėliau ir Klaipėdos krašto ekonomiką pasiekė pasaulinės ekonominės krizės banga, ėmė mažėti automobilių ir ypač motociklų. Lietuvos ir krašto ūkiui atsigavus, nuo 1937 m. automobilių skaičius vėl ėmė sparčiai didėti, 1937 m. gruodį krašte jų buvo įregistruota 544<sup>15</sup>.

Absoliuti dauguma Klaipėdos krašte naudotų automobilių buvo lengvieji automobiliai, sunkvežimių ir autobusų buvo kur kas mažiau. Pastarieji Klaipėdos kraš-

<sup>12</sup> Žr. 1 lentelę.

<sup>13</sup> Gewichts-Zolltarif für Litauen nebst Verzeichniss der zu Einfuhr verbotenen Waren. Memel, 1925, S. 45. Vėlesniais metais muito mokesčiai buvo apskaičiuojami kiek kitaip, tačiau ir ketvirtajame dešimtyje, pavyzdžiui, labiau apsimokėjo pirkti tik autobuso ar sunkvežimio važiuoklę, o ne gatavą produktą.

<sup>14</sup> Bericht der Industrie-und Handelskammer für das Memelgebiet über die Jahre 1926–1927, S. 93.

<sup>15</sup> Žr. 1 lentelę.

to keliuose pasirodė vėliausiai: pirmasis autobusas čia buvo oficialiai įregistruotas tik 1926 m. Atskirų automobilių rūšių paplitimą krašte rodo 2 lentelėje pateikiami duomenys<sup>16</sup>. 1926 m. pabaigoje buvo įregistruotas 161 lengvasis automobilis, 33 sunkvežimiai ir vienas autobusas, 1931 m. spalį – 340 lengvųjų automobilių, 120 sunkvežimių bei 29 autobusai, 1937 m. pabaigoje – 390 lengvųjų, 99 sunkvežimiai ir 40 autobusų<sup>17</sup>.

Remiantis tais pačiais šaltiniais, galima pateikti kai kurias technines šių transporto priemonių charakteristikas. Antai bendra 1926 m. kovą užregistruotų 150 lengvųjų automobilių galia buvo 4192 AG: 51-o automobilio variklio galia buvo nuo 16 iki 24 AG, 29-ių – nuo 24 iki 32 AG, 25-ių – nuo 8 iki 16 AG, 4-ių – nuo 32 iki 40 AG ir t. t.<sup>18</sup> O pagal dydį 1937 m. pabaigoje tarp lengvųjų automobilių vyravo 4–5 vietų automobiliai: šiai kategorijai priklausė net 335 iš 390 tuomet užregistruotų šių transporto priemonių<sup>19</sup>. Analogiškai apibūdinami sunkvežimius pažymėsime, jog 1931 m. užregistruotų 120 sunkvežimių bendra galia buvo 4686 AG, o pagal svorį vyravo 1–2 t sunkvežimiai (jų tuomet buvo 83).

<sup>16</sup> Šios lentelės duomenys gali nesutapti su 1 lentelėje pateiktais skaičiais. Mat, statistinėse suvestinėse – išskyrus 1937 m. – nebuvo grafos „Kiti automobiliai“. Klaipėdos miesto ir kai kurių kitų stambesnių krašto gyvenviečių ūkyje naudoti traktoriai, vandenvėžiai, ugniagesių automobiliai, sanitariniai automobiliai ir kitos specialios paskirties transporto priemonės buvo priskiriamos prie keleivinių automobilių arba sunkvežimių. Pavyzdžiui, 1937 m. pabaigoje krašte buvo 15 tokių transporto priemonių (SŽ. 1938, Nr. 9, p. 164). Stengtasi, kiek leido sukaupti duomenys, į šią lentelę neįtraukti minėtų specialios paskirties transporto priemonių.

<sup>17</sup> Žr. 2 lentelę.

<sup>18</sup> Lengvųjų automobilių pasiskirstymas motorų jėgomis HP // SŽ. 1926, Nr. 11, p. 208.

<sup>19</sup> Autovežimų skaičius Klaipėdos krašte 1937 m. gruodžio mėn. 31 d. // SŽ. 1938, Nr. 8, p. 165.

Pažymėtina, kad pačioje pradžioje krašte daugiausia buvo pačių sunkiausių, daugiau kaip 4 t svėrusių sunkvežimių (1924 m. jų buvo 13), o ketvirtojo dešimtmečio pabaigoje populiariausi tapo vidutiniai, 2–3 t svėrę sunkvežimiai (1937 m. pabaigoje buvo užregistruota 40 tokių automobilių, o svėrusių 1–2 t – 31)<sup>20</sup>. Dauguma sunkvežimių nagrinėjamu laikotarpiu priklausė ne stambiausiems Klaipėdos krašto fabrikams, bet maisto pramonės įmonėms, prekybos firmoms ir individualiems savininkams. Tokie krašto pramonės lyderiai kaip celiuliozės fabrikas, trašų fabrikas „Union“, faneros fabrikai teturėdavo po vieną kitą sunkvežimį, nes žaliavas bei pagamintą produkciją gabendavo pigiu vandeniu keliu tiesiai per nuosavas krantines (pirmiausia tai pasakytina apie celiuliozės fabriką ir „Union“, kurie, be to, turėjo nuosavus laivus ir nuosavas geležinkelio atšakas). Pavyzdžiui, 1934 m. spalio 31 d. duomenimis, daugiausia sunkvežimių – penkis – tuo metu turėjo Klaipėdos akcinė alaus darykla (*Memeler Aktien-Brauerei*) bei Jungtinė akcinė spiritinių gėrimų ir alaus gamybos bendrovė (*Vereinigte Spirit- u. Brauhaus A.G.*) – tris<sup>21</sup>.

Kaip rodo statistika, vėliausiai Klaipėdos krašte atsiradusi ir mažiausiai paplitusi transporto priemonė buvo autobusai. 1931 m. spalį užregistruotų 29 autobusų bendra galia siekė 1337 AG, o 1937 m. pabaigoje užfiksuoti 40 autobusų pagal savo dydį pasiskirstė taip: krašto keliais kursavo 5 autobusai, turėję 15–20 vietų, 6 – 21–26 vietas, 12 – 27–32 vietas, 11 – 33–

<sup>20</sup> Sunkvežimių svoris (kg) // SŽ. 1931, Nr. 31, p. 715; Autovežimų skaičius Klaipėdos krašte 1937 m. gruodžio mėn. 31 d. // SŽ. 1938, Nr. 8, p. 165.

<sup>21</sup> 1934 m. spalio mėn. 31 d. Klaipėdos Krašte leistųjų autovežimių sąrašas // KKVŽ. 1934, Nr. 133, p. 982–1013.

40 vietų ir 6 daugiau kaip 40 vietų turėję autobusai<sup>22</sup>.

Neabejotina, kad dauguma krašte eksploatuotų automobilių transporto priemonių buvo įregistruota Klaipėdos mieste. 1925 m. pabaigoje Klaipėdos mieste buvo 99 automobiliai ir 60 motociklų, apskrityje – atitinkamai 15 ir 7, Šilutės apskrityje – 36 ir 38, Pagėgių apskrityje – 23 ir 31<sup>23</sup>. Po dvylikos metų Klaipėda išlaikė savo pozicijas, o į antrąją vietą pakilo Pagėgių apskritis: 1937 m. pabaigoje Klaipėdos mieste buvo 340 automobilių ir 122 motociklai, apskrityje – atitinkamai 41 ir 41, Šilutės apskrityje – 72 ir 56, Pagėgių apskrityje – 91 automobilis ir 73 motociklai<sup>24</sup>.

Palyginti su Didžiąja Lietuva, automobilių transporto paplitimas (skaičiuojant vienai transporto priemonei tekusį gyventojų skaičių) Klaipėdos krašte buvo gerokai didesnis. 1926 m. kovą Klaipėdos krašte 1 automobiliui teko 829,8 gyventojų, 1930 m. spalį – 336 gyventojai, 1934 m. pabaigoje – 330 gyventojų, 1937 m. pabaigoje – 260 gyventojų (skaičiuojant kartu su motociklais – 190 gyventojų)<sup>25</sup>. O Lietuvoje 1928 m. vienam automobiliui teko maždaug 2000 gyventojų (Latvijoje – 800, Estijoje – 500), 1929 m. – 1080 gyventojų<sup>26</sup>. Panaši disproporcija

išliko ir nagrinėjamo laikotarpio pabaigoje: 1938 m. Didžiojoje Lietuvoje vienam automobiliui teko 903 gyventojai, Klaipėdos krašte – 222 gyventojai<sup>27</sup>.

## 2. Automobilių markės

Oficiali Klaipėdos krašto statistika nefiksavo užregistruotų ir leistų naudoti automobilių markių. Vis dėlto bendrą vaizdą susidaryti leidžia krašte automobiliais ir motociklais prekiausių firmų veiklos bei kai kurių statistinių duomenų analizė ir apibendrinimas. 1921 m. Klaipėdoje buvo dvi automobiliais prekiausios firmos<sup>28</sup>, duomenų apie markes nėra. 1924 m. Klaipėdoje buvo trys tokios firmos, jos pardavinėjo vokiškus „Adler“, itališkus „Fiat“ ir amerikietiškus „Chevrolet“ bei „Oakland“ markių automobilius<sup>29</sup>. Trečiojo dešimtmečio pabaigoje šioje prekybos šakoje jautėsi akivaizdus pakilimas, 1929 m. Klaipėdoje buvo net devynios automobiliais ir motociklais prekiausios firmos, savo klientams siūliusios vokiškus „Adler“, „Dixi“ ir „D.K.W.“, amerikietiškus „Ford“, „Chevrolet“, „Buick“, „Chrysler“, „Studebaker“, „Overland“, „Chandler“, „Hudson & Essex“ automobilius<sup>30</sup>. Vėliau, prasidėjus ekonominei krizei, automobiliais ir motociklais prekiausių firmų skaičius sumažėjo iki šešių, apie jų prekių markes duomenų yra labai nedaug<sup>31</sup>. Vėlesniais metais rinka atgijo,

<sup>22</sup> Automobilių ir motociklų skaičius Klaipėdos krašte 1931 m. spalio mėn. 1 d. // SŽ. 1931, Nr. 31, p. 714; Autobusai pagal vietų skaičių // SŽ. 1938, Nr. 8, p. 166.

<sup>23</sup> Bericht der Handelskammer für das Memelgebiet über das Jahr 1925, S. 29.

<sup>24</sup> Autovežimų skaičius Klaipėdos krašte 1937 m. gruodžio mėn. 31 d. // SŽ. 1938, Nr. 8, p. 164.

<sup>25</sup> Automobilių ir motociklų skaičius Klaipėdos krašte 1926 m. kovo mėn. 15 d. // SŽ. 1926, Nr. 11, p. 208; 1 autovežimui tenka gyventojų. // SŽ. 1938, Nr. 8, p. 166.

<sup>26</sup> Galvanauskas G. Autovežimių konkurencija su geležinkeliais Lietuvoj // Tautos ūkis. 1933, Nr. 10, p. 272; Lietuviškoji enciklopedija. Kaunas, 1934, t. 2, p. 381. Beje, pastarieji duomenys gauti priskaičiavus ir Klaipėdos krašto automobilius.

<sup>27</sup> Autoriaus skaičiavimai pagal duomenis iš: Lietuvos statistikos metraštis 1938 m. Kaunas, 1939, t. XI p. 16, 347.

<sup>28</sup> Adressbuch des Memelgebiets für Handel, Gewerbe und Landwirtschaft 1921. Memel, 1922, S. 41.

<sup>29</sup> MD. Festnummer vom 3. Juli 1924.

<sup>30</sup> Adressbuch für die See- und Handelstadt Memel. 1929. Memel, IV, S. 5.

<sup>31</sup> Klaipėdos adresų knyga. 1935. Klaipėda, III, p. 7–8.

spaudoje pagausėjo reklaminių skelbimų: 1937–1938 m. Klaipėdoje pirkėjams buvo siūlomi amerikietiški „Ford“, „Chevrolet“, „Chrysler“, „Studebaker“, „Pontiac“, „Buick“, „Reo“ automobiliai, vokiški „Opel“, „Mercedes Benz“, „D.K.W.“, „Hanomag“, „Krupp“, angliški „Austin“, itališki „Fiat“ ir prancūziški „Citroën“ – automobiliai. Klaipėdos uosto direkcijos metinės apyskaitos jokių duomenų apie jūros keliu į Klaipėdą atgabentus automobilius nepateikia – jose automobiliai apibūdinami tonomis: antai 1930 m. laivai į Klaipėdos uostą atplukdė 474 t automobilių (1929 m. – 320 t), iš kurių net 298 t buvo atgabenta iš Danijos (iš Anglijos – 6 t, iš JAV – nė vienos)<sup>32</sup>. 1937–1938 m. laivais į Klaipėdą buvo gabenama daug amerikietišku automobilių iš Danijos, o geležinkelio – nemažai vokiškų automobilių: apie 40 % jų likdavo Klaipėdos krašte, 60 % būdavo išvežami į Didžiąją Lietuvą<sup>33</sup>.

Galima tvirtai teigti, kad trečiajame dešimtmetyje Klaipėdos krašte vyravo JAV automobilių gamintojų produkcija, o ketvirtajame nuolat stiprėjo vokiškų automobilių pozicijos<sup>34</sup>. Tokią išvadą dary-

ti mums leidžia vieninteliai nagrinėjamu laikotarpiu oficialiai paskelbti statistiniai duomenys, pagal kuriuos 1937 m. pabaigoje vyravo vokiški ir amerikietiški lengvieji automobiliai bei autobusai, amerikietiški ir vokiški sunkvežimiai bei vokiški ir angliški motociklai<sup>35</sup>. Žinant, kad 1936 m. vokiškų automobilių ir motociklų dalis sudarė 45,7 %, o amerikietišku – 33,2%<sup>36</sup> bendro transporto priemonių skaičiaus ir kad labai didelę dalį vokiškame segmente sudarė motociklai, galima teigti, kad 1936 m. Klaipėdos krašte dar šiek tiek pirmavo amerikietiški automobiliai.

Kitas šaltinis leidžia mums daryti gana artimas tiesai išvadas apie pirmiau išvardytos gamybos automobilių markes. Oficialiame Lietuvos statistikos leidinyje paskelbti duomenys apie šalyje 1935–1937 m. įregistruotų automobilių markes<sup>37</sup>, lyginami su pirmiau aptartais duomenimis apie tuo metu krašte įregistruotų automobilių kilmę, padeda rekonstruoti padėtį. Iš lengvųjų automobilių 1935 m. Lietuvoje daugiausia buvo amerikietišku „Ford“ (288), „Chevrolet“ (190), vokiškų „Opel“ (138), amerikietišku „Studebaker“ (68) ir „Chrysler“, itališkų „Fiat“ (46). Per dvejus metus nemažą pažangą padarė vokiški lengvieji automobiliai: 1937 m. lyderio pozicijas išlaikė „Ford“ (375), į antrą vietą pakilo „Opel“ (245), toliau ėjo „Chevrolet“ (216), „Chrysler“ (86), „Studebaker“ (67) bei vokiški „Mercedes Benz“ (59)<sup>38</sup>. Sunkvežimių 1935 m. daugiausia buvo amerikietišku „Chevrolet“ (138), „Ford“ (81),

<sup>32</sup> Klaipėdos uosto direkcijos metinė apyskaita 1930 metams. Klaipėda, 1931, p. 56. Žinant, kad tuo metu Danijoje veikė „Ford“ gamykla, galima gana tikėtina prielaida, kad tais metais į Klaipėdą buvo atgabenti būtent šios markės automobiliai. Antra vertus, tai galėjo būti tranzitinė, Didžiosios Lietuvos rinkai skirta siunta.

<sup>33</sup> Kranais uoste keliami automobiliai // Vakarai. 1937, spalio 28, p. 8; Vis daugiau automobilių plaukia į Lietuvą // Vakarai. 1938, liepos 7, p. 8.

<sup>34</sup> Klaipėdos kraštas turėjo ilgaamžius ekonominius ryšius su Vokietija, tad vokiškų automobilių transporto priemonių jame galėjo būti dar daugiau. Įtakos čia turėjo nuo ketvirtojo dešimtmečio pradžios pradėję blogėti Lietuvos ir Vokietijos santykiai, netrukus sukėlę keletą metų trukusį „ekonominį karą“, kurio metu drastiškai smuko tarpusavio prekyba. 1936 m. rugpjūtį, pasirašius Lietuvos ir Vokietijos prekybos sutartį, buvo panaikinti eksportą ir importą suvaržę dirbtiniai barjerai.

<sup>35</sup> Žr. 3 lentelę.

<sup>36</sup> Autovežimių skaičius atskiromis firmomis 1937 m. XII mėn. 31 d. // SŽ. 1938, Nr. 8, p. 166.

<sup>37</sup> Įregistruoti autovežimiai 1935–1937 m. firmomis // Statistikos Biuletėnis. Kaunas, 1938, Nr. 2, p. 31.

<sup>38</sup> Ten pat.

„G.M.C.“ (21) ir švediškų „Volvo“ (17). Per dvejus metus „Chevrolet“ ir „Ford“ išliko priekyje (atitinkamai 184 ir 102), tačiau labai padaugėjo „Volvo“ sunkvežimių, kurių 1937 m. buvo 93. 1937 m. Lietuvoje populiariausi autobusai buvo sparčiai rinką užkariavę „Volvo“ (86, o 1935 m. buvo tik 31), po jų rikiavosi „Chevrolet“ (51), „G.M.C.“ (23) ir „Mercedes Benz“ (19)<sup>39</sup>.

Tad 1937 m. Klaipėdos krašte daugiausia buvo „Opel“ ir „Ford“ lengvųjų automobilių, „Ford“ ir „Chevrolet“ sunkvežimių, „Mercedes Benz“<sup>40</sup> ir „Chevrolet“ autobusų (tarp motociklų tikriausiai vyravo vokiški „N.S.U.“ ir „D.K.W.“ bei angliški „B.S.A.“ ir „Triumph“). Keliolika tuomet krašte užregistruotų prancūziškų lengvųjų automobilių greičiausiai buvo „Renault“ ir „Citroën“ markės (antroje ketvirtojo dešimtmečio pusėje Klaipėdoje buvo įsikūrusi pastarusius pardavinėjusi firma)<sup>41</sup>.

Kai kuriuose krašto spaudoje aptinkamuose reklaminiuose skelbimuose buvo nurodomos ne tik parduodamų automobilių markės, bet ir kainos. Antai 1937 m. rugpjūtį už naują keturvietį „D.K.W.“ lengvąjį automobilį buvo prašoma „nuo 4250 litų“, 1938 m. pavasarį lengvojo „Austin“ kaina buvo 3700 litų, „Fiat-500“ – 3900 litų<sup>42</sup>. Stambesnės automobilių pardavimo firmos turėjo nuosavas remonto dirbtuves, todėl neretai parduodavo ir naudotus automobilius. Pavyzdžiui, 1937 m. pabaigoje firma „Franz Dörr“ siūlė kabrioletus „Horch“

(5500 Lt) ir „Hanomag“ (2200 Lt), liuzinuzus „Fiat“ (3250 Lt) bei „Chandler“ (1200 Lt) ir „Opel Olympia“ (4000 Lt)<sup>43</sup>.

### 3. Automobilių eksploatavimo ir eismo taisyklės

Norint eksploatuoti įsigytą transporto priemonę, pirmiausia reikėjo gauti leidimą naudotis automobiliu ar motociklu. Raštiškas prašymas dėl leidimo gavimo turėjo būti pristatomas Direktorijai<sup>44</sup>, pridendant oficialiai pripažinto eksperto bandymų liudijimą<sup>45</sup>. Kitaip tariant, įsigytą automobilį ar motociklą reikėjo pristatyti oficialiam ekspertui patikrinti: po bandymų expertas išduodavo liudijimą, kad transporto priemonė tinka eksploatuoti. 1920–1922 m., didėjant infliacijai, ekspertui už automobilio patikrinimą pradžioje reikėjo mokėti 100 markių, o 1922 m. – 250 markių<sup>46</sup>. Paties leidimo kaina ne kartą keitėsi ir priklausė nuo automobilio galingumo: pavyzdžiui, 1930 m. už leidimą naudotis pačiu mažiausiu lengvuju automobiliu (dvivietis, variklis iki 5 AG) reikėjo sumokėti 15 Lt<sup>47</sup>. Leidimas buvo metinis, ne visi krašto vairuotojai jį laiku pratęsdavo, ir Direktorija 1931 m. vasarį buvo priversta paskelbti, kad nuo tol nepratęsti leidimai bus panaikinami, drauge bus atimami automobilio numeriai ir – įrodžius, kad auto-

<sup>39</sup> Ten pat, 1937, gruodžio 15, p. 7.

<sup>40</sup> Pagal Konvenciją Klaipėdos kraštas naudojosi plačią autonomiją: turėjo savo parlamentą – Seimelį (*Landtag*) bei vyriausybę – Direktoriją (*Direktorium*).

<sup>41</sup> Paskelbimas // KKVŽ. 1925, Nr. 79, p. 688.

<sup>42</sup> Nagrinėjamo laikotarpio pabaigoje vokiškų automobilius „Mercedes Benz“ bei „Hanomag“ Klaipėdoje pardavinėjo firma „Franz Dörr“ // Vakarai. 1939, sausio 14, p. 8.

<sup>43</sup> Jūra. 1938, Nr. 7, p. 256.

<sup>44</sup> Vakarai. 1937, rugpjūčio 21, p. 9; 1938, balandžio 16, p. 11; gegužės 21, p. 9 (reklamos puslapiai).

<sup>45</sup> Paliepimas apie Užmokesnius už garinių Vėžimų ir jų Wedėjų Mėginimus // KKVŽ. 1920, Nr. 34, p. 300; Paliepimas kaslink Mokesčių už Automobilių ir Automobilių Wedėjų Mėginimus // KKVŽ. 1922, Nr. 41, p. 329.

<sup>46</sup> Paskelbimas liečiąs administratyvines rinkliavas // KKVŽ. 1930, Nr. 123, p. 978.

mobiliu buvo naudojami jau pasibaigus leidimo galiojimo laikui – skiriama piniginė bauda<sup>48</sup>.

Prieš pratešiant leidimą savininkas automobilį privalėjo pristatyti patikrinti pas oficialų ekspertą. Vėliau, 1938 m. pradžioje, automobilių patikra buvo patikėta Direkto­rijos susisiekimo skyriui. Nuo tol Klaipėdoje apžiūros vykdavo kiekvieną pirmadienį, trečiadienį, ketvirtadienį ir šeštadienį prie Direkto­rijos pastato, Šilutėje – kiekvieno mėnesio pirmą penktadienį prie policijos komisariato, Pagėgiuose – kiekvieno mėnesio kas trečią penktadienį prie policijos komisariato<sup>49</sup>.

Automobilių savininkai dar turėjo mokėti gana nemažą metinį mokestį. 1926 m. spalį paskelbtas krašto įstatymas nustatė, kad už lengvuosius automobilius mokestis bus imamas pagal variklio galią (nuo pirmų 1–12 AG buvo imama 60 Lt, nuo kitų trijų AG – 120 Lt, nuo tolesnių AG – 160 Lt), o už autobusus ir sunkvežimius – pagal jų svorį: jeigu toks automobilis svėrė iki 2 t, tai buvo imama po 60 Lt nuo kiekvienų 200 kg, o jei daugiau kaip 2 t – po 50 Lt nuo kiekvienų 200 kg<sup>50</sup>. Greta buvo numatytos nemažos nuolaidos lengviesiems automobiliams – ku ilgiau automobilis važinėjo krašto keliais, tuo mažesni mokesti reikėjo mokėti: pavyzdžiui, už šeštus metus naudojamą automobilį reikėjo mokėti 20 % mažesni mokestį, už aštuntus – 40 % ir t. t. 1937 m. krašto valdžia pakoregavo automobilių mokesčių bei kelių rinkliavos

dydžius, mokestis sumažėjo, tačiau dvigubai sumažėjo ir nuolaidos<sup>51</sup>.

Sutvarkius visus formalumus, automobilio savininkui, suprantama, reikėjo įsigyti vairuotojo pažymėjimą. Pradžioje tokius pažymėjimus krašto valdžios įstai­gos išduodavo pagal oficialiai pripažintų ekspertų teikimą. 1925 m. tvarka buvo pakeista: pareikalauta, kad kandidatas į vairuotojus pristatytų liudijimą apie moky­mo kurso baigimą oficialiai pripažintoje vairavimo mokykloje. Valdžia netrukus paskelbė tokių mokyklų sąrašą – jų buvo keturios, visos veikė Klaipėdoje ir priklausė automobiliais bei motociklais prekiauv­sioms firmoms<sup>52</sup>. Vėliau buvo nustatytas ir minimalus užmokesčio už mokymąsi vairavimo mokykloje dydis: I klasės vairuo­tojo pažymėjimui gauti – 75 Lt, II klasės – 300 Lt, IIIa klasės bei IIIb klasės – irgi 300 Lt<sup>53</sup>. Vėliau vairavimo mokyklų padaugėjo, 1935–1936 m. krašte veikė aštuonios tokios mokyklos: penkios Klai­pėdoje, dvi Šilutėje ir viena Pagėgiuose<sup>54</sup>. Norintiesiems užsiimti šiuo verslu buvo keliami nemaži reikalavimai, kurie buvo apibendrinti ir sukonkretinti išsamia­me Direkto­rijos 1938 m. gegužę paskelbtame potvarkyje: buvo išvardyti reikalavimai ir kriterijai, kuriuos privalėjo atitikti tokios mokyklos savininkas, vairuotojai instrukto­riai, mokymui naudojamos transporto

<sup>51</sup> Naujosios auto mokesčių normos // *Vakarai*. 1937, gruodžio 17, p. 7.

<sup>52</sup> Paskelbimas // *KKVŽ*. 1925, Nr. 79, p. 688; Paskelbimas // *KKVŽ*. 1925, Nr. 85, p. 733. Beje, teisę mokyti vairuoti taip pat turėjo krašto policija, profesionalūs Klaipėdos miesto ugniagesiai ir Prie­kulės savanoriai ugniagesiai – tačiau tik savo tarnau­tojus ir narius.

<sup>53</sup> Paskelbimas // *KKVŽ*. 1931, Nr. 49, p. 424. I klasės vairuotojo pažymėjimas suteikė teisę vairuoti motociklus.

<sup>54</sup> Šoferių mokyklos, turinčios leidimą paruošti šoferius // *SŽ*. 1938, Nr. 8, p. 167.

<sup>48</sup> Paskelbimas apie susisiekimą automobiliais // *KKVŽ*. 1931, Nr. 30, p. 239.

<sup>49</sup> Skelbimas apie autovežiminių leidimą susisieki­mui // *KKVŽ*. 1938, Nr. 22, p. 164.

<sup>50</sup> Įstatymas apie automobilių mokesnio palie­pimo iš 1923 m. birželio 2 d. pakeitimą // *KKVŽ*. 1926, Nr. 29, p. 623–624.



priemonės ir pats mokymo procesas<sup>55</sup>. Ke-tvirtajame dešimtmetyje kasmet Klaipėdos krašte būdavo vidutiniškai išduodama apie 200 vairuotojo pažymėjimų (1931 m. – 264, 1932 m. – 177, 1934 m. – 225, 1935 m. – 142, 1937 m. – 222)<sup>56</sup>.

Trumpą automobilių eismo aptarimą pradėsimė pastaba, kad nagrinėjamu laikotarpiu visi autonominės krašto valdžios potvarkiai ir nurodymai šioje srityje rėmėsi 1909 m. paskelbtu Vokietijos imperijos įstatymu „Dėl susisiekimo automobiliais“, kurio nuostatos, plintant automobilių transportui, buvo koreguojamos ir papildomos. Sunku pasakyti, kokie automobilių greičio apribojimai buvo krašto teritorijoje pačioje pradžioje. Ankstyviausi turimi yra 1925 m. gegužės duomenys, kai Direk-torija paskelbė automobilių ir motociklų greitį gyvenamosiose vietovėse neturint viršyti 15 km per valandą<sup>57</sup>. Netrukus krašto policijos vado „Paskelbime“ buvo išvardyti dažniausiai pasitaikantys kelių eismo taisyklių pažeidimai, pirmoje vietoje paminėtas būtent minėto greičio apribo-jimo nesilaikymas<sup>58</sup>. 1929 m. Direktorija priėmė nutarimą, nustačiusį leistiną greitį gyvenamųjų vietovių ribose: turintiems gumines pripučiamas padangas automobi-liams ir motociklams buvo leidžiamas iki 30 km per valandą greitis, sunkesniems kaip 5,5 t ir turintiems pripučiamas ar didelio elastingumo gumos padangas – iki 25 km per valandą, ir likusiems, neturintiems to-kių padangų, – iki 20 km per valandą<sup>59</sup>.

<sup>55</sup> Paliepimas apie autovežimiu šoferių parengi-mą // KKVŽ. 1938, Nr. 52, p. 429–434.

<sup>56</sup> Išduota įvairių klasių šoferių liudijimų // SŽ. 1938, Nr. 8, p. 167.

<sup>57</sup> Paskelbimas // KKVŽ. 1925, Nr. 46, p. 395.

<sup>58</sup> Paskelbimas // KKVŽ. 1925, Nr. 53, p. 473.

<sup>59</sup> Paskelbimas apie automobilių ir motociklų greitumo gyvenamose kaimų dalyse sutvarkymą // KKVŽ. 1929, Nr. 57, p. 442.

Galiausiai 1939 m. sausį Direktorija pa-skelbė policinį potvarkį, kuris dėl savo išsamumo ir smulkumo gali būti laikomas visuotinėmis Klaipėdos krašto kelių eismo taisyklėmis. Šis dokumentas nustatė, kad traktoriai ir automobiliai su priekabomis gyvenviečių ribose privalo važiuoti ne di-desniu kaip 25 km per valandą greičiu, o visi kiti automobiliai – 40 km per valandą greičiu. Už gyvenviečių ribų autobusams ir sunkvežimiams buvo leista važiuoti ne didesniu kaip 50 km per valandą greičiu<sup>60</sup>.

Tarpukariu Klaipėdos krašto auto-mobiliai turėjo vietinius numerius, rašo-mus juodomis raidėmis ant balto dugno su juodais kraštais. Pradžioje juose buvo raidės M.G. (*Memelgebiet*) ir atitinkamas skaičius, o vėliau, kraštą prijungus prie Lietuvos, buvo įvesti nauji numeriai su raidėmis K – M. Nuo 1925 m. vasario 1 d. buvo galima važiuoti tik su naujaisiais numeriais<sup>61</sup>. Taip pat buvo nustatyti reika-lavimai automobilių gabaritams, įrangai, papildomiems prietaisams. Automobilių eros pradžioje automobilių ratai buvo geležiniai, paskui juos imta aptraukti elastingos gumos sluoksniu, o šiandieną įprastos pneumatinės padangos atsirado vėliau. 1920 m. vasarą Klaipėdos gatvėmis dar važinėjo alaus daryklai priklausę sunkve-žimis su geležiniais ratais<sup>62</sup>. Apskritai tre-čiajame dešimtmetyje padangos be oro dar buvo leidžiamos, tačiau 1931 m. krašto val-džia uždraudė jas naudoti<sup>63</sup>. Eismo saugu-mo sumetimais nuo 1930 m. automobiliai

<sup>60</sup> Verkehrspolizei-Verordnung // KKVŽ. 1939, Nr. 22, p. 163.

<sup>61</sup> Verordnung Nr. 40 // Amtsblatt des Memelge-bietes. 1920, Nr. 7, S. 25; Paliepimas // KKVŽ. 1924, Nr. 108, p. 953.

<sup>62</sup> Sąrašas Klaipėdos Krašte prileistųjų Automo-bilų // KKVŽ. 1920, Nr. 21, p. 194.

<sup>63</sup> Paliepimas // KKVŽ. 1931, Nr. 119, p. 946.

privalėjo turėti „važiavimo krypties rodykles“ (t. y. posūkių šviesas), sunkvežimiai ir autobusai – dar ir veidrodį („kad šoferis matytų bent 30 m kelio užpakalyje“)<sup>64</sup>.

Suprantama, būta ir pažeidimų, kurie iš esmės niekuo nesiskyrė nuo šiuolaikinių: leistino greičio viršijimas, vairavimas išgėrus, netinkama automobilio eksploatacija ir kt. Panašios buvo ir bausmės – piniginės baudos, vairuotojo pažymėjimo atėmimas, trumpalaikis areštas. Šaltiniai liudija, kad pradžioje net už labai sunkius padarinius sukėlusius eismo įvykius kaltininkai buvo baudžiami piniginėmis bandomis. Antai pokarinės infliacijos laikotarpiu už žmogaus gyvybę atėmusį eismo įvykį kaltininkas 1922 m. rugpjūčio mėnesio poptvarkiui privalėjo sumokėti 500 000 markių arba mokėti 30 000 markių metinę rentą, o 1923 m. kovą baudos dydis pasiekė 25 mln. markių sumą<sup>65</sup>. Krašto valdžios potvarkių, įsakymų ir nutarimų analizė rodo, kad nagrinėjamu laikotarpiu didelį rūpestį kelė neblaivūs vairuotojai. Šiai problemai buvo skirti Direktorijos 1930 m. gruodžio 29 d., 1931 m. liepos 30 d. ir 1938 m. gruodžio 22 d. įsakymai. Policijai buvo nurodyta iš neblaivių asmenų tuoj pat atimti vairuotojo pažymėjimą ir apie tai pranešti Direktorijai<sup>66</sup>, praradusių dėl

girtumo pažymėjimus vairuotojų pavadės buvo skelbiamos „Klaipėdos krašto valdžios žiniose“. Statistika liudija, kad policija išties suaktyvino kovą su neblaiviais vairuotojais: 1929 m. krašte nebuvo atimtas nė vienas vairuotojo pažymėjimas, 1930 m. – 7, o 1931 m. – 8 pažymėjimai<sup>67</sup>.

Piniginių baudų dydis priklausė nuo pažeidimo sunkumo, tačiau beveik visais atvejais nebuvo didesnis kaip 375 litai. Už važiavimo krypties rodyklių automobiliuose ir veidrodėlio sunkvežimiuose bei autobusuose neįtaisyimą buvo numatyta bauda iki 150 Lt, už greičio viršijimą – iki 300 Lt<sup>68</sup>. Vengimas pratęsti leidimą naudotis automobiliu ar padangų be oro naudojimas buvo baudžiamas pinigine bauda iki 375 litų arba areštu<sup>69</sup>.

Padidėjus judėjimui keliuose, krašto valdžia 1938 m. rugsėjį įkūrė motorizuotą transporto policiją, kuriai buvo pavesta prižiūrėti, kaip laikomasi taisyklių ir transporto priemonių būklę, tirti eismo nelaimės, teikti pagalbą nukentėjusiesiems avarijose ir kt.<sup>70</sup>

1931, Nr. 4, p. 38; Įsakymas iš 1931 m. liepos mėn. 30 d. – IV a-12-5- // Ten pat, 1931, nr. 85, p. 750; Įsakymas // Ten pat, 1938, Nr. 140, p. 1127.

<sup>67</sup> SŽ. 1938, Nr. 9, p. 167. Autoriaus apskaičiavimais (pagal KKVŽ 1931 m. išspausdintus krašto valdžios skelbimus) 1931 m. vairuotojo pažymėjimo neteko net 14 asmenų. Šiuo ir daugeliu kitų atvejų minėtų šaltinių duomenys skiriasi – Statistikos biuro pateikti skaičiai visuomet yra mažesni.

<sup>68</sup> Paliepimas // KKVŽ. 1924, Nr. 15, p. 126–127; Policinis paliepimas apie automobilių susisiekimą // Ten pat, 1930, Nr. 122, p. 973–974.

<sup>69</sup> Paskelbimas apie susisiekimą autovežimiais // KKVŽ. 1931, Nr. 110, p. 891; Paliepimas apie susisiekimą autovežimiais // Ten pat, 1931, Nr. 119, p. 956.

<sup>70</sup> Įsteigta judėjimo policija // Vakarai. 1938, spalio 8, p. 8. Didžiojoje Lietuvoje (Kaune) specialios policijos poskyris eismo reikalams tvarkyti buvo įsteigtas 1932 m. spalį.

<sup>64</sup> Policinis paliepimas apie automobilių susisiekimą // KKVŽ. 1930, Nr. 122, p. 973–974.

<sup>65</sup> Paliepimas Nr. A 537 Pakeitimui Įstatymo apie Susisiekimą Automobiliais ir Motorraciziais // KKVŽ. 1922, Nr. 101, p. 835; Paliepimas pakeitimui Įstatymo apie Susisiekimą Automobiliais ir motorraciziais // Ten pat, 1923, Nr. 29, p. 226. Markės kursas Klaipėdos krašte 1922 m. sausio 2 d. siekė 186,5 markės už vieną JAV dolerį, 1922 m. gruodžio 1 d. – 7630,85 markės už dolerį. – Nachrichten der Handelskammer des Memelgebiets. Memel, im Juni 1923, Nr. 12, S. 3.

<sup>66</sup> Įsakymas iš 1930 m. gruodžio mėn. 29 d. nr. IVa 10 apie autovežimų šoferių baudimą // Ten pat,

#### 4. Keleivinio automobilių transporto organizavimas ir raida

Pervežti keleivius automobiliais Klaipėdos krašto teritorijoje pradėta dar keleri metai prieš Pirmąjį pasaulinį karą. 1908 m. Liepojos bendrovė „Kuršo automobilių bendrovė“ (*Kurländische Automobilgesellschaft*) pradėjo gabenti keleivius tarptautiniu maršrutu Liepoja (tuomet priklausė Rusijos imperijai)–Klaipėda. Tų pačių metų rudenį bendrovė buvo priversta nutraukti reisu į Klaipėdą, nes rusų pasienio valdininkai iš šoferių kaskart reikalavo pateikti naują užsienio pasą, o su tuo susiję keblumai ir papildomos išlaidos darė maršrutą nerentabilų. Pašalinus kliūtis, 1909 m. pavasarį vėl prasidėjo jau kasdienis reguliarus keleivinis automobilių susisiekimas tarp Liepojos ir Klaipėdos, tačiau netrukus šio verslo buvo atsisakyta<sup>71</sup>. Duomenų apie maršrute naudotų automobilių markę bei technines charakteristikas nėra.

Po Pirmojo pasaulinio karo krašte buvo pradėta vežti keleivius ir krovinius, pradžioje tam buvo naudojami lengvieji automobiliai ir sunkvežimiai. Trečiajį dešimtmetį ši veikla nebuvo smulkiau reglamentuojama, buvo remiamasi 1919 m. sausį paskelbtu Vokietijos vyriausybės potvarkiu dėl keleivių ir krovinių gabenimo, kuris tik nurodė, kad tokiam verslui pradėti reikia valdžios leidimo ir nustatė piniginių baudų ir bausmių už tvarkos nesilaikymą dydį, o smulkesnį išaiškinimą paliko kraštų valdžios organų nuožiūrai<sup>72</sup>.

<sup>71</sup> Bericht über Handel und Schiffahrt zu Memel für das Jahr 1908. Memel, 1909, S. 10; *Sembritzki J.*, min. veik., p. 299.

<sup>72</sup> Abschrift aus dem Reichsgesetzblatt von 1919 Seite 97 und 98. Nr. 6665, Verordnung, betreffend Kraftfahrzeuglinien vom 24. Januar 1919 // *Mažosios Lietuvos istorijos muziejus. Adamo Forbeko fondas*, Nr. 59 354.

Ilgainiui keleivių pervežimas, matyt, tapo pelningas užsiėmimas, masinės ne vieną automobilio savininką, nes 1930 m. Direktorija paskelbė, jog daugėja atvejų, kai krašto keliais automobiliais gabenami keleiviai, neturint tam leidimo: pabrėžta, kad toks leidimas būtinas ir kad policija privalo atkreipti ypatingą dėmesį į tokius nustatytos tvarkos pažeidimus<sup>73</sup>. Tačiau po metų Direktorija buvo priversta vėl grįžti prie šio klausimo: konstatavus, kad padėtis nepagerėjo, nelegaliems vežėjams buvo pagrasinta, kad bus paimami šiai veiklai naudojami automobiliai<sup>74</sup>.

Visi su užmiestiniu keleiviniu automobilių susisiekimu susiję klausimai ir reikalavimai buvo nuodugnai aptarti 1933 m. pabaigoje Direktorijos paskelbtose „Vykdamosiose taisyklėse“<sup>75</sup>. Norintieji užsimiti keleivių pervežimu privalėjo gauti Direktorijos leidimą, apdrausti savo verslą nuo galimų eismo nelaimių (pavyzdžiui, invalidumo atveju – 2800 litų už kiekvieną sėdimą vietą žalos atlyginimo sumai), oficialiai patvirtinti maršruto tvarkaraštį, kainas ir sąlygas, taip pat įmokėti į krašto išdinę užstatą grynaisiais pinigais ar vertybiniais popieriais, kas mėnesį mokėti papildomą mokesį už padidintą plentų amortizaciją ir kt. Be to, nuo tol keleiviams pervežti buvo uždrausta naudoti sunkvežimius<sup>76</sup>.

<sup>73</sup> Paskelbimas // *KKVŽ*. 1930, Nr. 90, p. 727–728. Šį ir vėlesnius krašto valdžios potvarkius inspiravo, be abejojimo, nesąžininga konkurencija pasipikintusių verslininkų skundai.

<sup>74</sup> „[...] Jeigu ir šitas išpėjimas netaptų pabojamas – būtume priversti apsvarstyti, šalia traukimo atsakomybės, įsakyti neleistajai autovežimii linijai vartojamus autovežimius [...] paimti saugojimui, idant sutrukdžius nusikalstamojo darbo tęsimą.“ – Paskelbimas // *KKVŽ*. 1931, Nr. 122, p. 957–958.

<sup>75</sup> Vykdamosios taisyklės prie 1919 m. sausio mėn. 24 d. paliepimo apie autovežimii linijas // *KKVŽ*. 1934, Nr. 6, p. 33–38.

<sup>76</sup> Ten pat.

Išsamiai reglamentavusi keleivinio automobilų transporto tvarką, krašto valdžia sukonkretino ir bauses už jos nesilaikymą. Direktorijos 1934 m. balandžio 16 d. potvarkiu minėtų „Taisyklių“ pažeidėjai buvo baudžiami pinigine bauda iki 2500 litų arba areštu<sup>77</sup>.

Nuo ketvirtąjo dešimtmečio atsiradusi tarp miestinio keleivinio automobilų susisiekimo Klaipėdos krašte statistika leidžia daryti tam tikras išvadas apie šios transporto rūšies raidos krašte dinamiką<sup>78</sup>.

Skaičiai rodo, kad keleivinis automobilų transportas krašte plėtojosi gana nuosekliai: tiesa, dėl ekonominės krizės kiek sumažėjo keleivių pervežimas 1934–1935 m., tačiau paskui prasidėjo smarkus augimas, ir rekordiniais 1937 m. buvo pervežta beveik 400 000 keleivių<sup>79</sup>. Suprantama, ne visi maršrutai išlikdavo, taip pat skyrėsi jų ilgis, eksploatavimo intensyvumas (vienais autobusais kursuodavo kasdien, kitais – tik tam tikromis savaitės dienomis) ir rentabilumas. Antai 1937 m. jau nebebuvo ankstesniais metais buvusių maršrutų „Panemunė–Tauragė“, „Klaipėda–Kretinga“, „Panemunė–Grigaliai“, „Šilutė–Rukai“, „Kintai–Žemaitkiemiai“, „Laugaliai–Stoniškiai“, „Klaipėda–Darbėnai“ ir kt., vietoje jų atsirado nauji – „Klaipėda–Ramučiai“, „Klaipėda–Rukai“, „Klaipėda–Šilutė–Pakalnė“, „Rusnė–Šilutė–Panemunė“, „Šilutė–Naumiestis“, „Pagėgiai–Sartininkai“, „Ramučiai–Panemunė“ ir kt.<sup>80</sup> Patys trumpiausi maršru-

tai 1937 m. buvo „Klaipėda–Giruliai“ (8,2 km), „Šilutė–Rusnė“ (9,5 km), „Šilutė–Ramučiai“ (12 km) ir „Šilutė–Saugai“ (14 km), ilgiausi – „Klaipėda–Plaškiai–Panemunė“ (100 km), „Klaipėda–Rukai“ (80 km), „Pagėgiai–Jurbarkas“ (66,2 km) ir „Klaipėda–Ramučiai“ (65 km), bendras 23 maršrutų, kuriais tais metais vežti keleiviai, ilgis buvo 838,5 km<sup>81</sup>. Beveik visais maršrutais ketvirtajame dešimtmetyje kursuodavo po vieną autobusą, išimti sudarė tik kurortiniai maršrutai „Klaipėda–Palanga“ ir „Klaipėda–Giruliai“, kuriais sezono metu kasdien važiuodavo keletas autobusų. Antai 1930 m. rudenį įsteigta Klaipėdos autobusų bendrovė (*Autobus-Gesellschaft Memel*) aptarnavo maršrutą „Klaipėda–Nemirseta–Palanga“: turėjo penkis autobusus (keturis „Chevrolet“ ir vieną „Ford“), iš kurių 1930 m. sezoną naudojo tris, 1931–1932 m. sezonais – keturis<sup>82</sup>. 1937 m. iš 23 maršrutų tik keturiais kursavo daugiau nei vienas autobusas: trys autobusai aptarnavo maršrutą „Klaipėda–Giruliai“ ir patį ilgiausią maršrutą „Klaipėda–Plaškiai–Panemunė“, du autobusai gabeno keleivius maršrutais „Klaipėda–Palanga“ bei „Šilutė–Rusnė“<sup>83</sup>. Patys populiariausi buvo jau minėti kurortiniai maršrutai iš Klaipėdos į Palangą bei Girulius: pirmuoju 1934 m. buvo pervežti 39 600 keleivių, 1937 m. – 81 804 keleiviai, o antruoju – atitinkamai 34 000 keleivių bei 59 106 keleiviai. Vienas stabiliausių tuomet buvo ir maršrutas „Šilu-

<sup>77</sup> Paskelbimas lieczyias autovežimių linijas // KVKVŽ. 1934, Nr. 46, p. 372.

<sup>78</sup> Žr. 4 lentelę.

<sup>79</sup> Ten pat.

<sup>80</sup> Autobusų judėjimas Klaipėdos krašte 1930 m. // SŽ. 1931, Nr. 31, p. 715; Autobusų judėjimas Klaipėdos krašte 1933 m. // Ten pat, 1934, Nr. 4, p. 84; Autobusų linijos Klaipėdos krašte // Ten pat, 1938, Nr. 8, p. 168.

<sup>81</sup> Autobusų linijos Klaipėdos krašte // SŽ. 1938, Nr. 8, p. 168.

<sup>82</sup> An den Magistrat der Stadt Memel // Lietuvos centrinis valstybės archyvas. F. 645, ap. 6, b. 24, l. 5–9. Vasaros sezonas trukdavo nuo gegužės 1 d. iki rugpjūčio 31 d., ne sezono metu šiuo maršrutu važinėjo tik vienas bendrovės autobusas.

<sup>83</sup> Autobusų linijos Klaipėdos krašte // SŽ. 1938, Nr. 8, p. 168.

tė-Rusnė“: čia 1934 m. buvo pergabenta 16 900 keleivių, 1937 m. – 62 492 keleiviai<sup>84</sup>. Vis dėlto patys rentabiliausi 1937 m. buvo maršrutai buvo „Pagėgiai–Jurbarkas“ (vidutiniškai 31,7 keleivio per vieną reisą), „Šilutė–Naumiestis“ (29 keleiviai per reisą), „Klaipėda–Ramučiai“ (27,6 keleivio) ir „Klaipėda–Šilutė“ (26,5)<sup>85</sup>.

Baigiant tarpmiestinio keleivinio automobilų susisiekimo krašte charakteristiką pažymėtina, kad ketvirtajame dešimtmetyje šiuo verslu užsiėmusios firmos ir asmenys patyrė kardinalių permainų. Šio laikotarpio pirmoje pusėje didžiąją dalį keleivių pervežimo rinkos buvo pasidalijusios keletas stambesnių bendrovių ir pavienių verslininkų, disponavusių didesniu autobusų kiekiu. 1934 m. spalio 31 d. duomenimis, siaurojo geležinkelio liniją „Pagėgiai–Smalininkai“ eksploatavusios Įsručio bendrovės (*Insterburger Kleinbahn AG*) Paneemunėje įsteigta bendrovė (*Kleinbahnverwaltung*) turėjo 6 autobusus, verslininkas K. Karalius (Christoph Korallus) – tris, po du autobusus naudojo bendrovės „Autobus-Gesellschaft“, „Omnibus-Gesellschaft“ ir penketas verslininkų iš Klaipėdos, Rusnės ir Šernų (Klaipėdos apskritis)<sup>86</sup>. 1935 m. į šią rinką įžengė Klaipėdos krašto paštas: pradėjęs gabenti automobiliais pašto siuntas, jis gavo koncesiją ir keleiviams pervežti krašte. Kadangi pašto autobusuose buvo gerokai mažesnės kainos, jie labai greitai išpopuliarėjo tarp krašto gyventojų ir išstūmė kitus vežėjus: 1938 m. pavasa-

rį krašto keliais keleivius gabeno jau 18 pašto autobusų<sup>87</sup>. Keleivinio susisiekimo pašto autobusais plėtra, matyt, geriausiai paaiškina spartų pervežimo apimčių padidėjimą 1937–1938 m.<sup>88</sup>

Kiek vėliau nei tarpmiestinis Klaipėdoje atsirado miesto keleivinis autobusų susisiekimas, nes klaipėdiečių poreikius ilgai tenkino nuo 1904 m. veikęs miesto tramvajus. Ilgainiui, didėjant Klaipėdos gyventojų skaičiui ir plėtojantis pramonei, tramvajus nepajėgė tinkamai aptarnauti padidėjusio keleivių judėjimo. Klaipėdos krašto pramonės ir prekybos rūmai 1931 m. pradžioje pasiūlė miesto magistratui pakeisti tramvajų modernesniu autobusų transportu<sup>89</sup>. Be to, elektrinio tramvajaus keliamais trikdžiais nuolat skundėsi radijo aparatų savininkai. Klaipėdos valdžia po ilgesnių svarstymų nutarė, kad modernizuoti tramvajaus linijas atsieis brangiau, nei jas pakeisti autobusais. 1934 m. birželio 2 d. Klaipėdos gatvėmis pradėjo kursuoti dvylika geltona ir raudona spalvomis dažytų autobusų<sup>90</sup>. Klaipėdos mieste 1934–1939 m. buvo keturi autobu-

<sup>87</sup> Pagėgių žinios // Vakarai. 1936, kovo 7, p. 4; Klaipėdos paštas plečia autobusų susisiekimą // Ten pat, 1938, gegužės 7, p. 10; Brangus susisiekimas su Klaipėda // Ten pat, 1939, sausio 6, p. 4. Suprantama, tokia ekspansyvi konkurencija sukėlė didelį kitų vežėjų nepasitenkinimą – tuo labiau, kad krašto paštas pagal Konvenciją priklausė Lietuvos kompetencijai, ir todėl tai buvo dar viena proga vokietininkams kaltinti Lietuvos valdžią skverbimusi į dar vieną krašto privataus verslo sritį. Būta ir bandymų trukdyti susisiekimą pašto autobusais – žr. Supjaustė autobuso padangas // Vakarai. 1936, sausio 11, p. 8.

<sup>88</sup> Žr. 4 lentelę.

<sup>89</sup> Iš Klaipėdos Prekybos ir Pramonės Rūmų veikimo // Tautos ūkis. 1931, Nr. 1, p. 25. Tramvajų eksploatavo Klaipėdos magistratui priklausiusi AB „Klaipėdos siaurasis geležinkelis“ (*Memeler Kleinbahn AG*).

<sup>90</sup> Der Memeler Lokalverkehr // MD. 1963, Nr. 11, S. 144. Kad būtų pigiau, magistratas nupirko tik 12 autobusų važioklių, o kėbulus pagamino vietinė Lindenau laivų statykla.

<sup>84</sup> Bericht der Industrie- und Handelskammer für das Memelgebiet über die Jahre 1931–1934, p. 35; Autobusų linijos Klaipėdos krašte // SŽ. 1938, Nr. 8, p. 168.

<sup>85</sup> Ten pat.

<sup>86</sup> 1934 m. spalio mėn. 31 d. Klaipėdos Krašte leistųjų autovežimųjų sąrašas // KKVŽ. 1934, Nr. 133, p. 982–1013.

sų maršrutai, iškart pamėgti klaipėdiečių: kitaip nei tramvajus, autobusai dirbo pelningai ir kasmet gabeno vis daugiau keleivių. 1935 m. miesto autobusai pervežė 1,364 mln. keleivių, 1936 m. – 1,519 mln., 1937 m. – 1,752 mln.<sup>91</sup> Daugiausia keleivių buvo pervežama 1-uojų maršrutu, jungusiu Klaipėdos geležinkelio stotį su pramoniniu Smeltės priemiesčiu. 1935–1936 ūkiniais metais miesto autobusai davė 69,7 tūkst. litų, o 1937 m. – 42,1 tūkst. litų pelno<sup>92</sup>.

## Išvados

1. Automobiliai Klaipėdos krašte paplito nuo XX a. trečiojo dešimtmečio. Populiariausi buvo lengvieji automobiliai, o vėliausiai atsirado autobusai. Dauguma automobilių buvo registruoti Klaipėdos mieste.

2. Automobilių transporto paplitimo Klaipėdos krašte laipsnis, skaičiuojant vienam automobiliui tekusį gyventojų skaičių, buvo didesnis nei Didžiojoje Lietuvoje. Pagal šį rodiklį 1938 metais automobilių transporto koncentracija krašte buvo keturis kartus didesnė nei likusioje Lietuvos teritorijoje.

3. Klaipėdos krašte labiausiai paplitę buvo vokiški bei amerikietiški automobiliai. Populiariausios markės buvo „Opel“, „Ford“, „Chevrolet“ ir „Mercedes Benz“.

4. Automobilių eksploatavimo ir eismo tvarka krašte buvo griežtai reglamentuota, o pagrindiniai norminiai aktai buvo parengti XX a. ketvirtajame dešimtmetyje. Automobiliai turėjo būti techniškai tvarkingi ir oficialiai įregistruoti, jų savininkai privalėjo turėti vairuotojo pažymėjimą, leidimą naudotis automobiliu bei mokėti metinį mokesį. Dažniausiai taikoma bausmė už eismo taisyklių pažeidimus buvo piniginė bauda.

5. Keleivinis automobilių transportas Klaipėdos krašte iš esmės paplito nuo XX a. ketvirtojo dešimtmečio pradžios, nuo 1936 m. ėmė didėti keleivių pervežimo mastai. Tarp miestiniame keleiviniame susisiekime nuo ketvirtojo dešimtmečio vidurio pradėjo įsivirtinti pašto autobusai. Klaipėdos mieste nuo 1934 m. funkcionavo kasmet pervežimus gerokai didinęs keleivinis autobusų transportas, priklausęs magistrato kontroliuojamai bendrovei.

<sup>91</sup> Autobusų judėjimas Klaipėdos krašte 1935 m. // SŽ. 1936, Nr. 10, p. 204; Autobusų judėjimas Klaipėdos mieste // Ten pat, 1937, Nr. 9, p. 184; 1938, Nr. 9, p. 168.

<sup>92</sup> Klaipėdos Mažojo Geležinkelio Akc. B-vės Klaipėdoje 1936 m. kovo 31 d. pelno ir nuostolių sąskaita // KKVŽ. 1936, Nr. 102, p. 771; Klaipėdos Mažojo Geležinkelio Akc. B-vės Klaipėdoje 1937 m. gruodžio 31 d. pelno ir nuostolių sąskaita // Ten pat, 1938, Nr. 46, p. 378.

1 lentelė. Įregistruotų automobilių skaičius Klaipėdos krašte 1920–1937 m.\*

Metai	Automobiliai	Motociklai
1920 m. sausis	49	12
1922 m. sausis	108	38
1924 m. sausis	163	96
1925 m. gruodis	173	136
1926 m. gruodis	195	153
1927 m. gruodis	249	183
1928 m. kovas	249	188
1928 m. gruodis	307	248
1929 m. spalio	354	294
1930 m. spalio	421	324
1930 m. gruodis	432	313
1931 m. spalio	489	367
1932 m. spalio	450	367
1933 m. spalio	456	362
1934 m. gruodis	429	250
1935 m. gruodis	418	236
1935 m. gruodis	426	261
1937 m. gruodis	544	292

\* Lentelė sudaryta remiantis: Klaipėdos krašto valdžios žinios. 1920, Nr. 21, p. 194; Nr. 42, p. 355; Nr. 79, p. 645; 1921, Nr. 30, p. 270–271; Nr. 54, p. 458; Nr. 102, p. 810–811; 1922, Nr. 5, p. 29–30; 1928, Nr. 120, p. 818–828; 1931, Nr. 12, p. 93–107; Statistinės žinios. 1926, Nr. 11, p. 208; 1931, Nr. 31, p. 714; 1938, Nr. 8, p. 164; Bericht der Handelskammer für das Memelgebiet über das Jahr 1925, S. 29; Bericht der Industrie- und Handelskammer für das Memelgebiet über die Jahre 1931–1934, S. 37.

2 lentelė. Lengvieji automobiliai, sunkvežimiai ir autobusai Klaipėdos krašte 1920–1937 m.\*

Metai	Lengv. automobiliai	Sunkvežimiai	Autobusai
1920 m. gruodis	43	6	–
1922 m. sausis	93	15	–
1924 m. gruodis	137	26	–
1925 m. gruodis	151	22	–
1926 m. kovas	150	22	–
1926 m. gruodis	161	33	1
1927 m. gruodis	185	55	9
1928 m. kovas	189	52	8
1929 m. spalio	249	91	14
1930 m. spalio	283	114	24
1931 m. spalio	340	120	29
1932 m. spalio	291	130	29
1933 m. spalio	298	126	32
1934 m. gruodis	287	106	36
1935 m. gruodis	275	102	41
1936 m. gruodis	304	90	32
1937 m. gruodis	390	99	40

\* Lentelė sudaryta remiantis: Klaipėdos krašto valdžios žinios. 1920, Nr. 21, p. 194; Nr. 42, p. 355; Nr. 79, p. 645; 1921, Nr. 30, p. 270–271; Nr. 54, p. 458; Nr. 102, p. 810–811; 1922, Nr. 3, p. 29–30; Statistinės žinios. 1926, Nr. 11, p. 208; 1931, Nr. 31, p. 717; 1938, Nr. 8, p. 164; Bericht der Handelskammer für das Memelgebiet über das Jahr 1925, S. 29; Bericht der Handelskammer für das Memelgebiet über die Jahre 1926–1927, S. 42; Bericht der Industrie- und Handelskammer für das Memelgebiet über die Jahre 1931–1934, S. 37.

**3 lentelė. Klaipėdos krašto automobiliai 1937 m. pabaigoje pagal pagaminimo vietą\***

Rūšis	Vokiški	Amerikietiški	Angliški	Prancūziški	Kiti	Iš viso
Lengvieji	225	131	11	11	6	390
Autobusai	17	16	–	–	7	40
Sunkvežimiai	17	72	2	–	8	99
Motociklai	202	5	82	–	3	292
Kiti	14	1	–	–	–	15
%	56,8	26,9	11,4	2,0	2,9	100,0

\* Lentelė sudaryta remiantis: Autovežimių skaičius atskiromis firmomis 1937 m. XII mėn. 31 d. // Statistinės žinios. 1938, Nr. 8, p. 166.

**4 lentelė. Tarpmiestinis keleivinis autobusų susisiekimas Klaipėdos krašte 1930–1937 m.\***

Metai	Maršrutų skaičius	Pervežta keleivių
1930	13	166 870
1931	15	154 400
1932	16	236 389
1933	19	263 726
1934	17	261 114
1935	15	233 234
1936	16	329 013
1937	23	397 537

\* Lentelė sudaryta remiantis: Autobusų judėjimas Klaipėdos krašte 1930 m. // Statistinės žinios. 1931, Nr. 31, p. 715; Autobusų judėjimas Klaipėdos krašte 1933 m. // Ten pat, 1934, Nr. 4, p. 84; Autobusų linijos Klaipėdos krašte // Ten pat, 1938, Nr. 8, p. 168.

**MOTOR TRANSPORT DEVELOPMENT IN KLAIPĖDA DISTRICT IN 1900–1939**

**Julius Žukas**

**S u m m a r y**

The first car in Klaipėda District (Memelgebiet) appeared in 1900, while motor transport started to spread from the 3<sup>rd</sup> decade of the XX century. In the beginning of 1920 there were 49 cars registered in the district, in 1922 108 cars registered, while in the end of 1928 – 307 cars registered. The most popular were passenger cars, whereas buses were the latest to appear and the least widespread. In the end of 1937 there were 390 passenger cars, 99 trucks and 40 buses registered in the district. The most part of the cars was registered in Klaipėda city. Comparing with Lithuanian Republic, degree of motor transport prevalence in Klaipėda district was greater: In 1938 there were 903 residents per one car in Lithuania and 222 residents per one car in the Klaipėda district.

In Klaipėda district the most widespread were German and American cars, popular makes being Opel, Ford, Chevrolet, and Mercedes Benz.

From the 4<sup>th</sup> decade of the XX century in Klaipėda district passenger motor transport started to develop rapidly. In 1930 there were 13 interurban bus service routes operating, 166,870 passengers were transported, whereas in 1937 – 23 routes and 397,537 passengers transported. Most of the routes were exploiting by one bus; an exception was resort routes Klaipėda – Palanga and Klaipėda – Giruliai during summer season. Starting from the middle of the 4<sup>th</sup> decade post buses started to dominate in interurban bus service, in 1938 post administration had 18 buses. From 1934 passenger bus transport



was functioning in Klaipėda city with 12 buses running by four routes. In 1935 city buses (exploited by company belonging to Klaipėda municipality) transported 1,364 mln. passengers, in 1936 – 1,519 mln., in 1937 m. – 1,752 mln. passengers. Most of the passengers were transported by the first route uniting Klaipėda railway station and industrial Smeltė (Schmelz) suburb.

Car exploitation and traffic rules in Klaipėda district were strictly regulated; the main normative acts were prepared in the 4<sup>th</sup> decade of the XX century. A person needed to receive a permission to use a vehicle and such permission had to be extended annually. Car owners were also obligated to pay

annual fee which was calculated for passenger car according to engine power, for trucks and buses – according to weight. Only persons with a driver's license who completed an officially accredited driving school could drive a car. According to decree dated 1933 organization order of passenger motor transport was also regulated in detail. On the basis of decrees of the district's authority people were punished for violation of traffic rules (exceed of the speed limit, driving drunk, use of car without permission extended, etc.), most frequent penalty applied was monetary fines. In autumn of 1938 motorized transport police was established in Klaipėda district for traffic supervision.

*Įteikta 2009 04 29  
Parengta skelbti 2009 10 16*