

STAMBIOSIOS PRAMONĖS ATSIKIDIMAS KLAIPĖDOS KRAŠTE (XIX AMŽIAUS PABAIGA – XX AMŽIAUS PRADŽIA)

Julius Žukas

Doktorantas
Klaipėdos universiteto
Istorijos katedra
Tilžės g. 13
LT-91251 Klaipėda
El. paštas: *julius.zukas@gmail.com*

Ivadas

Šio straipsnio tikslas – išnagrinėti istorines stambiosios pramonės atsikidimo Klaipėdos krašte aplinkybes, aptariant ne tik konkrečių įmonių įkūrimo bei veiklos faktus, bet ir veiksnius, turėjusius įtakos modernios pramoninės gamybos plėtros specifikai Klaipėdos krašte ir visame Rytprūsių regione. Šiame kontekste bus analizuojamos industrializacijos Vokietijoje ypatybės, padėtis Rytprūsiuose ir bendros Klaipėdos krašto ekonominės raidos tendencijos, Klaipėdos ekonominė raida lyginama su kitų regiono centrų ekonominės plėtros lygiu.

Lietuviškoji šios temos istoriografija yra skurdi¹. Prieš keletą dešimtmečių paskelbtos Mokslų akademijos Ekonomikos instituto mokslininkų publikacijos iš esmės yra vienintelės, skirtos Klaipėdos krašto pramonės raidai XIX a. – XX a. pr. – nors stambiosios pramonės

problematika jose specialiai netyrinėjama². Vertingos faktinės medžiagos galima rasti pastaraisiais metais pasirodžiusiuose atskirų įmonių, bendrovių istorijai skirtuose leidiniuose³, kai kuriuos klausimus savo knygoje paliečia K. Gudas⁴.

Užsienio istoriografijoje savo verte, žinoma, išsiskiria specialiai Klaipėdos krašto ekonomikos istorijai skirta dvitomė G. Vilovaičio (Gerhard Willoweit) monografija. Čia gvildenami visų ekonomikos šakų istorinės raidos klausimai, nors labai platus tyrimo diapazonas ir nepakankama šaltinių bazė neleido autoriui vienodai giliai nušviesti visus temos aspektus⁵. Iki šiol

² *Puronas V.* Klaipėdos pramonės vystymosi ypatumai XIX amžiuje ir XX a. pradžioje // *Liaudies ūkis*. 1974, Nr. 4, p. 117–119; Lietuvos pramonė ikisocialistiniu laikotarpiu. Vilnius, 1976.

³ *Lašas V., Pupšys V.* „Klaipėdos medienos“ istorijos puslapiai. Klaipėda, 1998; *Kašiuba V., Žukas J.* Klaipėdos celiuliozės fabriko istorijos apybraiža. Klaipėda, 1998; Baltijos laivų statykla. Klaipėda, 2002.

⁴ *Gudas K.* Mažosios Lietuvos lietuvių tautinė padėtis XIX a. pab. (kanclerio O. Bismarko administracijos valdymo metais 1871–1890). Vilnius, 1992.

⁵ *Willoweit G.* Wirtschaftsgeschichte des Memelgebiets. Bd. 1–2. Marburg/Lahn, 1969.

¹ Gausios P. Žostautaitės publikacijos skirtos įvairiems tarpukario Klaipėdos krašto istorinės raidos klausimams, į ankstesnių metų realijas ji nesigilino – žr. *Žostautaitė P.* Klaipėdos kraštas 1923–1939 m. Vilnius, 1992; *Žostautaitė P.* Klaipėda – Lietuvos uostas (1923–1939). Vilnius, 1990; ir kt.

neprarado vertės „Klaipėdos istorijos tėvo“ J. Zembrickio veikalai, iš kurių mūsų temai reikšmingiausias yra XIX a. Klaipėdos istorijai skirtas tomas⁶. Kai kurių duomenų apie XX a. pradžios Klaipėdos miesto ekonominę raidą, pramonės įmonių veiklą pateikiama L. Jano (Louis Jahn) knygoje⁷.

Vertingų statistinių duomenų pateikia ir analitinėmis išvalgomis apie Prūsijai priklausiusių Baltijos uostamiesčių ekonominę raidą XIX a. – XX a. pr. pasižymi lenkų istoriko E. Włodarczyko (Edward Włodarczyk) monografija⁸.

Svarbiausią nagrinėjamos temos šaltinių dalį sudaro metinės Klaipėdos pirklių korporacijos ataskaitos, atspindinčios tiek krašto ūkinio gyvenimo problemas, tiek konkrečių pramonės įmonių veiklą⁹. Vertingos medžiagos yra sukaupta Mažosios Lietuvos istorijos muziejaus Klaipėdoje rinkiniuose, ypač daug duomenų apie stambiausią krašto įmonę – celiuliozės fabriką¹⁰. Svarbus šaltinis taip pat yra publikacijos pagrindiniame to meto krašto laikraštyje „Memeler Dampfboot“¹¹.

Industrializacija Vokietijoje ir situacija Rytprūsiose

XIX a. Vokietijoje laikomas visų pirma industrializacijos ir kapitalizmo įsigalėjimo amžiumi. Per keletą dešimtmečių vokiečių žemėse atsira-

do ir išvirtinto modernia pramonine gamyba pagrįsta ekonominė ir visuomeninė santvarka. Kalbama apie „industrinę revoliuciją“, kurios svarbiausi požymiai buvo platus naujoviškų gamybos ir transporto rūšių bei technikos (garo mašina, staklės, geležinkelis, garlaivis ir kt.) diegimas, masiškas žaliavų (visų pirma anglies ir geležies) naudojimas, fabrikų sistemos išplitimas ir laisvai samdomo darbo virtimas didžiosios dalies visuomenės narių pragyvenimo šaltiniu¹². Šio proceso raida ir intensyvumas čia buvo neatsiejamai susiję su geležinkelių plėtra. Naujosios transporto rūšies plitimo vokiečių žemėse bumai buvo 1840–1873 m. laikotarpis¹³. Šie metai buvo lemiami industrializacijos persilaužimo fazė. 1871 m., kai buvo įkurta imperija, Vokietijos industrializacija jau buvo iš esmės įvykusi, lyderio vietą šalies ekonomikoje iš žemės ūkio aiškiai buvo perėmusi pramonė¹⁴.

Pramonės perversmas Vokietijoje nebuvo homogeniškas procesas. Žinoma, tokio masto socialinių ekonominių disproporcijų kaip, pavyzdžiui, Habsburgų imperijoje, nebuvo, tačiau skirtis Vakarai – Rytai egzistavo ir vokiečių žemėse¹⁵. Ypač tai pasireiškė Prūsijoje, kurios rytinėse agrarinėse provincijose dar XIX a. pabaigoje industrializacija buvo menkai pažengusi¹⁶.

⁶ Zembrickis J. Klaipėda XIX amžiuje. T. II. Klaipėda, 2004.

⁷ Jahn L. Memel als Hafen- und Handelsstadt (1913–1922). Jena, 1926.

⁸ Włodarczyk E. Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałyckich w latach 1808–1914. Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź, 1987.

⁹ Bericht über Handel und Schiffahrt zu Memel für das Jahr 1894–1913. Memel, 1895–1914.

¹⁰ Mažosios Lietuvos istorijos muziejus (toliau MLIM), Adamo Forbeko fondas (toliau FF).

¹¹ Duomenų gausa ypač išsiskiria specialus šventinis 1924 m. liepos 3 d. šio laikraščio numeris, skirtas „Memeler Dampfboot“ 75-erių metų jubiliejui.

¹² Rürup R. Deutschland im 19. Jahrhundert. 1815–1871 // Deutsche Geschichte. Bd. 3. Göttingen, 1985, S. 47; Henning F.-W. Die wirtschaftliche Integration Deutschlands im 19. Jahrhundert: Die Bedeutung Preußens für die Entstehung der deutschen Volkswirtschaft // Preußen, Europa und das Reich (hrsg. von O. Hauser). Köln, Wien, 1987, S. 299.

¹³ Tebarth H.-J. Technischer Fortschritt und sozialer Wandel in deutschen Ostprovinzen: Ostpreußen, Westpreußen und Schlesien in Zeitalter der Industrialisierung. Berlin, 1991, S. 67, 72.

¹⁴ Rürup, min. veik., p. 49.

¹⁵ Matis H. Grundzüge der österreichischen Wirtschaftsentwicklung 1848–1914 // Innere Staatsbildung und gesellschaftliche Modernisierung in Österreich und Deutschland 1967/71–1914. Wien–München, 1991, S. 117.

¹⁶ Rürup, min. veik., p. 50.

Labiausiai atsilikusi provincija buvo Rytinė Prūsija (Rytprūsiai)¹⁷. Ši reputacija ypač įsitvirtino antroje XIX a. pusėje, kai vakarinėse vokiečių žemėse vykusio industrinio proveržio fone regionas tarp Vyslos ir Nemuno tapo atsilikimo simboliu. Priežasčių tam buvo daug: gamtinių išteklių skurdumas ir to sąlygotas agrarinis provincijos ekonomikos pobūdis, kapitalo trūkumas, neišvystyta infrastruktūra, nepalanki geopolitinė situacija, vakarinėse žemėse esančius pramonės centrus proteguojanti centrinės vyriausybės politika ir kt.¹⁸ Formaliai turėdami patogią geografinę padėtį prie jūros bei potencialiai didelės pramonės produkcijos realizavimo rinkas Rytuose, Rytprūsiai nepajėgė prilygti kitų Vokietijos regionų raidos tempams. Nesaugus artimas pasienis su Rusija stabdė investicijas, pagrindinės Vokietijos (Prūsijos) verslo grupės čia neturėjo rimtesnių interesų, o provincijos buržuazija buvo labai konservatyvi ir beveik per visą XIX a. vengė naujovių¹⁹. Dėl to Rytinę Prūsiją pavėluotai pasiekė geležinkelis, labiau išplėtotas naujosios transporto rūšies tinklas čia atsirado tik nuo XIX a. aštuntojo dešimtmečio²⁰. XX a. pradžioje provincijoje buvo pats mažiausias geležinkelių tankumas Prūsijoje: 1907 m. šimtui km² čia teko 6,44 km geležinkelio²¹. Nenuostabu, kad Ryt-

prūsiose susiklostė ir pati blogiausia demografinė situacija. 1871–1910 m. provincija neteko 700 400 gyventojų (kasmet emigruodavo vidutiniškai 17 510 žmonių)²².

Klaipėdos krašto ekonominės raidos bruožai

Sąvoka bei teritorinis darinys „Klaipėdos kraštas“ (Memelgebiet, Memelland) atsirado vėliau, tik XX a. kaip Vokietijos pralaimėjimo Pirmajame pasauliniame kare ir Versalio taikos sutarties padarinys. Šis dešiniajame Nemuno krante maždaug nuo Smalininkų iki Nemirsetos nusi-driekęs siauras apie 140 km ilgio ir 15–20 km pločio ruožas buvo labiausiai į šiaurės rytus nutolusios pradžioje Vokiečių ordino, vėliau Prūsijos kunigaikštystės ir karalystės bei Vokietijos imperijos žemės. Administraciniu atžvilgiu ši teritorija XIX a. buvo skirstoma į Klaipėdos ir Šilutės apskritis, o rytinė dalis priklausė Tilžės ir Ragainės apskritims. Po Pirmojo pasaulinio karo čia buvo įkurta Pagėgių apskritis²³.

Rytprūsiai buvo labiausiai atsilikusi vokieška provincija, o Klaipėdos kraštas – vienas menkiausiai modernizacijos paliestų jos rajonų. Pagrindinė to priežastis visų pirma glūdėjo nenormalioje, deformuotoje Klaipėdos miesto istorinėje raidoje. Po Vokiečių ordino ir Lietuvos karo Klaipėda liko vokiečių valdžioje, tačiau visiškai atkirta nuo savo natūralaus ekonominio užnugario. Šią situaciją įtvirtino 1422 m. Melno taika, šimtmečiams nubrėžusi vienas stabiliausių sienų Europoje. Dėl to 1252 m. įkurtas mies-

¹⁷ Nuo 1829 m. gruodžio 3 d. Rytinė Prūsija (Ostpreussen) ir Vakarinė Prūsija (Westpreussen) sudarė vieną provinciją. Siekusi atgauti savarankiškumą Vakarinė Prūsija nuo 1878 m. balandžio 1 d. vėl tapo atskira provincija. Straipsnyje terminas „Rytprūsiai“ vartojamas kaip Rytų Prūsijos provincijos sinonimas.

¹⁸ *Gudas K.*, min. veik., p. 6–7; *Tebarth*, min. veik., p. 167–168. Provincijos atsilikimas buvo universalus ir pasireiškė net žemės ūkio srityje. 1861–1864 m. kadastro duomenimis, Rytprūsiose buvo pats mažiausias Prūsijos karalystėje ariamos žemės derlingumas bei apskritai visų žemės naudmenų našumas – žr. *Finckenstein von Finck Graf Hans Wolfram*. Die Entwicklung der Landwirtschaft in Preußen und Deutschland 1800–1930. Würzburg, 1960, S. 32.

¹⁹ *Włodarczyk*, min. veik., p. 308.

²⁰ *Tebarth*, min. veik., p. 78, 85–87.

²¹ Statistisches Jahrbuch für den Preussischen Staat. 1907. Berlin, 1908, S. 102.

²² *Hesse A.* Die Bevölkerung von Ostpreußen. Jena, 1916, S. 47.

²³ Šilutės apskritis buvo įkurta 1818 m., Pagėgių apskritis – 1920 m. sausio 27 d. – *Sembritzki J.*, *Bittens A.* Geschichte des Kreises Heydekrug. Memel, 1920, S. 173; *Janz F.* Die Entstehung des Memelgebietes: Zugleich ein Beitrag zur Entstehungsgeschichte des Versailler Vertrag. 2. Auflage. Höxter, 1981, S. 82.

tas iki pat XVI a. vegetavo, o vėliau prasidėjusi jo plėtra buvo labai lėta²⁴. Prie to prisidėjo krašto gamtinių išteklių skurdumas, Karaliaučiaus konkurencija. Iki XVIII a. vidurio į Klaipėdą kasmet atplaukdavo vidutiniškai vos 30–40 jūrinių laivų. Tiesa, nuo XVIII a. vidurio situacija ėmė keistis, Klaipėda netrukus tapo svarbiu medienos eksporto į Vakarų punktą. Prekyba mediena bei su mediena susiję verslai beveik 200 metų buvo svarbiausias miesto ir krašto ekonomikos veiksnys²⁵. Mediena bei netoliese Žemaitijoje perkami linai, sėmenys ir kanapės buvo pagrindinės Klaipėdos eksporto prekės. Pastoviai priklausoma nuo išorės veiksnių, Klaipėda buvo nedidelis uostamiestis, suklestėdavęs tik kilus tarptautiniams konfliktams²⁶. 1861 m. Klaipėda turėjo tik 17 490 gyventojų, o kitų žymesnių prekybos ir amatų centrų krašte nebuvo²⁷.

XIX a. antroje pusėje kraštas – visų pirma jo vienintelis centras Klaipėda – susidūrė su nau-

²⁴ Plačiau apie viduramžių Klaipėdos ekonominę raidą ir potencialą žr. *Žukas J.* Jūrinių laivų statyba viduramžių Klaipėdoje (1252–1525): prielaidos ir faktai // Klaipėdos visuomenės ir miesto struktūros. Acta Historica Universitatis Klaipedensis. XI. Klaipėda, 2005, p. 70–83.

²⁵ *Žukas J.* Klaipėdos ekonominė raida // Klaipėda. Istorija populiariai. Klaipėda, 2002, p. 52. Mediena buvo plukdoma iš Nemuno aukštapio miškų, pagrindinis prekės adresas tuomet buvo Anglija.

²⁶ Taip buvo, pavyzdžiui, XVIII a. pab. dėl JAV Nepriklausomybės karo susidarius palankiai konjunktūrai arba XIX a. pradžioje, kai 1807 m. (Napoleono karų metu) Klaipėda buvo likusi vienintelis neokupuotas Prūsijos uostas. Didžiausias klestėjimas buvo pasiektas Krymo karo (1853–1856) metais.

²⁷ *Vileišis V.* Tautiniai santykiai Maž. Lietuvoje: ligi Didžiojo karo istorijos ir statistikos švietimoje. Kaunas, 1935, p. 150. Šilutės apskritys urbanizavimo lygis tuomet buvo lygus nuliui, tai buvo grynai agrarinė apskritys. Stebėtina, kad apskritys centru buvo pasirinkta ne Rusnė (1879 m. – 2135 gyventojai), o Šilutė (370 gyventojų) – *Caumans U., Esch M. G.* Technischer Fortschritt und sozialer Wandel in deutschen Ostprovinzen: Wirkungen der industriellen Entwicklung in ausgewählten Städten und Kreise im Vergleich (1850–1914). Bonn, 1996, S. 30–31.

jais raidos sunkumais. Rimtomis kliūtėmis tapo prūsiškiesiems Baltijos uostamiesčiams nepalanki Rusijos muitų politika²⁸ ir savų uostų protegavimas. Itin nepalanki Klaipėdos ekonomikai buvo Rusijos vyriausybės visokeriopai skatinta Liepojos uosto plėtra²⁹. Visa Klaipėdos komercija ir verslas iš esmės priklausė nuo galimybių kuo daugiau tarpininkauti prekiaujant Rusijai ir Vakarams. Protekcionistinė Rusijos politika žlugdė visas viltis siekti „natūraliai priklausančios padėties“³⁰. XIX a. antroje pusėje Liepoja savo vystymosi tempais toli pralenkė Klaipėdą: 1897 m. vasarį Liepojoje buvo 64 500 gyventojų, Klaipėdoje 1900 m. – 20 160. Liepojos uosto eksporto vertė 1900 m. sudarė 132 mln. markių (61,4 mln. rublių), Klaipėdos – 30 mln. markių³¹. Kita problema buvo išryškėjusi Klaipėdos krašto izoliacija: čia vėlavo ateiti modernios tiems laikams komunikacijos priemonės. Klaipėdą paskutinę iš svarbesnių Rytprūsių miestų pasiekė geležinkelis³². Pagrindinis konkurentas – neginčijamas provincijos ekonomikos ir kultūros centras Karaliau-

²⁸ Tiesą sakant, ne ką geresnė buvo ir Vokietijos muitų politika. Nuo 1879 m. įsigalėjęs protekcionizmas, tenkinęs Vakarų Vokietijos pramonės centrų interesus, buvo žalingas Baltijos jūros uostams. *Włodarczyk*, min. veik., p. 306. Pasak G. Vilovaičio, „Klaipėda tapo abiejų valstybių ekonominės politikos auka“. *Willoweit*, min. veik., p. 385.

²⁹ Į Liepoją 1841 m. buvo nutiestas plentas, 1871 m. – geležinkelis. 1873 m. nutiesta geležinkelio linija Radviliškis–Kalkūnai atvėrė Liepojos uostui Rusijos imperijos pietus ir centrą – *Zembrickis*, min. veik., p. 52.

³⁰ Die Selbstverwaltung der Kaufmannschaft in Memel: Von ihren Anfängen bis zur Gegenwart. Memel, 1929, S. 66.

³¹ *Zembrickis*, min. veik., p. 52.

³² Į Karaliaučių geležinkelis buvo nutiestas 1853 m., į Įsrutį, Gumbinę – 1860 m., Tilžę – 1865 m., Klaipėdą – 1875 m. – *Tebarth*, min. veik., p. 91. Didžiulę ekonominę ir socialinę geležinkelio reikšmę tais laikais rodo Eitkūnų pavyzdys: 1860 m. „Rytų geležinkelis“ ties šiuo pasienio kaimeliu pasiekė Prūsijos–Rusijos sieną. Eitkūnai tuomet turėjo 125 gyventojus, 1914 m. – apie 7000. Ten pat, p. 86–87.

čius, turėjęs geležinkelį, dar labiau sustiprino savo pozicijas. 1860 m. nutiesta Rytų geležinkelio (Ostbahn) atkarpa Karaliaučius–Stalupėnai įtvirtino Karaliaučiaus, kaip Rusijos prekybos galutinio uosto, reikšmę. O taip ilgai lauktas geležinkelis Klaipėdos verslo sluoksniams atnešė tik nusivylimą, kadangi linija baigėsi ties pasienio stotimi Bajorais. Rusijos valdžia nerodė jokio noro sujungti šią geležinkelio atšaką su savo geležinkelių tinklu, o be šito klaipėdiečių ketinimai tapti rimtu Rusijos prekybos su Vakarais tarpininku liko svajonės. Ši problema buvo didžiausias Klaipėdos pirklijos galvos skausmas³³. „Klaipėdai beliko iš tolo stebėti, kaip sparčiai [...] abu uostai varžovai – Karaliaučius ir Liepoja – žingsnis po žingsnio perima Klaipėdos prekybos aktyvus“³⁴. Klaipėdos prekyba tapo nevisavertė ir vienpusiška. Antai 1894 m. į Klaipėdos uostą atplaukė 763 laivai, iš kurių net 344 neatgabeno jokių krovinų (buvo pakrauti balasto arba tušti), savo ruožtu iš tais metais į Karaliaučiaus uostą atplaukusių 1569 laivų tokių buvo tik 132³⁵.

Tuo pat metu išryškėjo dar viena Klaipėdai ir kitiems prūsiškiesiems regiono uostamiesčiams vyranti nepalanki tendencija – Baltijos jūros uostų reikšmės Vokietijos ekonomikai mažėjimas Šiaurės jūros uostų naudai. Į pirmą pla-

ną išėjo ir ėmė dominuoti Hamburgas ir Bremanas³⁶. Klaipėdos ir kitų Prūsijos uostamiesčių laivininkystė smuko. Išeitis galėjo būti prekybos plėtra drauge su pramonės plėtra, tačiau Klaipėdos ir kitų nedidelių uostų pirklių elitams neturėjo didelių kapitalų, buvo konservatyvus ir vengė naujovių (pvz., baiminosi steigti akcines bendroves)³⁷. Finansinis silpnumas bei neryžtingumas sąlygojo jūrinių laivų statybos Klaipėdoje žlugimą: 1876 m. čia buvo pastatytas paskutinis jūrinis burlaivis, o statyti modernius geležinius jūrinius garlaivius pritrūko kapitalo ir drąsos³⁸.

Klaipėdos ekonomikos sąstingį rodo ir demografinė statistika. Miestas beveik nustojo augti. Karaliaučiaus gyventojų skaičius 1880–1910 m. padidėjo 105 085 gyventojais, Tilžės – 17 613, Įsrutis – 12 879, o Klaipėdos – vos 1810 gyventojų³⁹.

Pirmosios įmonės

Pirmoji Klaipėdos krašte stambiu mastu garo mašinas ir laisvai samdomą darbo jėgą ėmė naudoti gintaro gavybos įmonė Juodkrantėje. Paradoksalu, kad gamtiniais ištekliais nepasižyminčiame krašte pradžią stambiajai pramonei davė būtent gavybos įmonė. Taip pat pabrėžtina, kad šio verslo organizatoriai buvo ne ateiviai iš sve-

³³ „Vėl apgailėstaujame, kad – nepaisant visų ligšiolinių pastangų – nieko pozityvaus nepasiekta dėl Klaipėdos – Bajorų geležinkelio atšakos prijungimo prie Liepojos – Romnų geležinkelio linijos. Tik šis geležinkelis gali pašalinti pagrindinę mūsų prekybos normaliam vystymuisi trukdantią blogybę – užnugario [Hinterland] nebuvimą...“ – Bericht über Handel und Schifffahrt zu Memel für das Jahr 1911. Memel, 1912, S. 7–8.

³⁴ Die Selbstverwaltung der Kaufmannschaft in Memel, S. 68.

³⁵ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Jhg. 17. Berlin, 1896, S. 57. Klaipėdos uosto apyvarta 1882 m. sudarė mažiau kaip 1/5 Gdanskio, o 1887 m. – tik 1/7 Karaliaučiaus uosto apyvartos. Klaipėdiečiai 1900 m. disponavo mažiausiu prekybiniu laivynu: Gdanskas tuomet turėjo 29, Karaliaučius – 14, o Klaipėda – tik 5 jūrinius garlaivius – *Włodarczyk*, min. veik., p. 165, 241.

³⁶ Dar vienas smūgis Baltijos uostams buvo 1895 m. užbaigta Kylio kanalo statyba – *Wielopolski A. Rozwój handlu i żegluga bałtyckiej // Zapiski Historyczne. Kwartalnik poświęcony historii Pomorza i krajów bałtyckich*. T. XXXV. Toruń, 1970, s. 75–76.

³⁷ *Włodarczyk*, min. veik., p. 141.

³⁸ Ten pat, p. 163–165, 240, 309; *Zembrickis*, min. veik., p. 37. Panaši situacija buvo ir Karaliaučiuje. O štai Štetene, Elbinge, Gdanske, Piluvoje XIX a. antroje pusėje įsikūrė prekybinis, keleivinis bei karo laivus iš geležies ir plieno stačiusios statyklos – *Handbuch der Preussischen Geschichte*. Bd. 2 (hrsg. von O. Büsch). Berlin–New York, 1992, S. 578.

³⁹ 1910 m. Karaliaučius turėjo 245 994, Tilžė – 39 013, Įsrutis – 31 624, Klaipėda – 21 470 gyventojų – *Hesse*, min. veik., p. 6.

tur, bet vietos pirkliai. Pradininkas buvo Klai-
pėdos pirklys F. Štantynas (Friedrich Wilhelm
Stantien). Netoli Priekulės esančiame sklype jis
ieškojo gintaro. 1857 m. F. Štantyno iniciatyva
Klaipėdoje buvo įsteigtas konsorciumas gintaro
gavybai organizuoti. Firma pasivadino *Stantien
& Becker*, jos pajininkais tapo keletas Klaipėdos
ir Gdansko pirkliai⁴⁰. Buvo toliau eksploatuojamas
sklypas prie Priekulės, tačiau gintaro klo-
dai ten buvo menki. Tuo metu Prūsijos valdžios
potvarkiu buvo gilinamas Kuršių marių far-
vateris prie Juodkrantės. Ten 1855, 1858, 1860–
1861 m. žemsiurbės ties viena įlanka iškėlė iš
marių dugno nemaža gintaro⁴¹. Verslininkai pri-
ėjo išvada, kad plonas gintaro sluoksnis Prieku-
lės sklype turi tęstis tolyn marių dugnu link maž-
daug tame pačiame lygyje esančios Juodkrantės.
Mažomis rankinėmis žemsemėmis pradėję gin-
taro paieškas mariose įsitikino, kad gintaro prie
Juodkrantės esama⁴². 1861 m. liepą *Stantien &
Becker* pateikė Prūsijos vyriausybei pasiūlymą:
firma savo lėšomis atliks maždaug 4000 markių
per metus kainavusių farvaterio ties Juodkran-
te gilinimo darbus ir net primokės po 30 markių
už kiekvieną darbo dieną – o už tai jai turės at-
tekti visas iškastas gintaras. 1862 m. gegužės 1 d.
buvo sudaryta 6 metus turėjusi galioti sutartis.
Pagal ją firma turėjo mokėti po 30 markių už
kiekvieną darbo dieną, 6 žemsiurbės privalėjo
dirbti mažiausiai 30 dienų per metus⁴³. Netru-
kus prasidėjo sutarties sąlygų koregavimai. Jau
1863 m. *Stantien & Becker* paprašė padidinti ga-
vybos plotą, ir nuo tol privalėjo mokėti po

45 markes už darbo dieną. 1864 m. buvo leista
naudoti 12 žemsiurbų, dienos mokestis padidė-
dėjo iki 75 markių. 1868 m. valdžia sudarė su
firma naują sutartį: buvo dar labiau išplėsti ga-
vybos plotai ir padidintas žemsiurbų skaičius,
už tai verslininkai įsipareigojo iki 1874 m. kas-
dien mokėti 601,5 markės ir dirbti mažiausiai
60 dienų per metus⁴⁴.

Vis dėlto didžiulis įmonės pelnas paskatino
Prūsijos vyriausybę dar kartą keisti sutarties są-
lygas. Nuo 1870 m. *Stantien & Becker* turėjo mo-
kėti metinį gintaro gavybos plotų nuomos mo-
kestį. 1870 m. jis sudarė 225 000, 1874 m. –
213 000, 1877 m. – 215 600, o nuo 1882 m. –
200 000 markių⁴⁵.

Pramoninė gintaro gavyba Juodkrantėje tę-
sėsi iki 1891 m. Tais metais buvo nutraukta ga-
vyba žemsiurbėmis, o 1892 m. – ir nardymas su
narų įranga⁴⁶. Veiklos metais tai buvo ne tik
stambiausia Klaipėdos krašte, bet ir viena di-
džiausių visoje provincijoje įmonė⁴⁷. Prie kasyk-
los veikė mašinų ir katilų gamykla, laivų statyk-
la (čia buvo remontuojamos bei statomos nau-
jos žemsiurbės), metalo liejykla. 1887 m. ginta-
ro kasyklą aptarnavo 23 garinės žemsiurbės,
4 siurblinės, 6 garlaiviai⁴⁸. Amžininko liudiji-
mu, 1890 m. sezono metu darbavosi 21 žem-
siurbė, 7 garlaiviai bei 500 darbininkų⁴⁹. Beje,
įvairūs šaltiniai ir autoriai nurodo įvairius čia

⁴⁴ Ten pat.

⁴⁵ Ten pat, p. 275–276.

⁴⁶ Ten pat, p. 276. Beje, kai kurie autoriai teigia, kad
gintaras Juodkrantėje pramoniniu būdu buvo kasamas
iki 1899 m. ir kad tais metais *Stantien & Becker* pardavė
valstybei gintaro gavybos Rytprūsijoje teises. Žr.
Mager F. Die Landschaftsentwicklung der Kurischen
Nehrung. Königsberg, 1938, S. 221; *Andrée K.* Bau und
Entstehung der Kurischen Nehrung // Die Kurische
Nehrung. Reprint von 1932. Leer, 1989, S. 17.

⁴⁷ *Bezenberger A.* Kurische Nehrung und ihre Be-
wohner. Stuttgart, 1889, S. 290.

⁴⁸ *Puronas V.*, min. veik., p. 119.

⁴⁹ *Kalvaitis V.* Lietuviszkų wardų klėtele. Tilžėje,
1910, p. 3.

⁴⁰ *Sembritzki J.* Geschichte des Kreises Memel. Me-
mel, 1918, S. 264–265. Moritz Becker buvo smulkus
Klaipėdos pirklys, F. Štantyno priimtas dalininku.

⁴¹ *Willoweit G.* Der Bernstein im Memelland // Me-
meler Dampfboot. 1968, Nr. 23, S. 275.

⁴² *Glagau O.* Per Rytprūsių Sacharą // Lietuvininkai.
Vilnius, 1970, p. 307, 309.

⁴³ *Willoweit G.* Der Bernstein im Memelland,
S. 275.

dirbusių darbininkų skaičius – nuo kelių šimtų iki 1730⁵⁰. Skirtingi duomenys pateikiami ir apie Juodkrantėje pramoniniu būdu išgauto gintaro kiekius. Labiausiai tikėtina išvada, kad per gavybos laikotarpį buvo iškasta 2250 t gintaro⁵¹. Juodkrantės gintaras buvo parduodamas Pietų ir Rytų Europos kraštuose, vėliau netgi Kinijoje, Pietryčių Azijos šalyse.

Pirmąją stambią pramonės įmonę Klaipėdoje įkūrė kito, kur kas didesnio Baltijos jūros uostamiesčio verslininkai. Štetenos firma *A. Scharfenorth & Co* 1869 m. pastatė nedidelį kaulų klijų, dažų ir chemijos produktų fabriką⁵². 1872 m. jį perėmė gamybos apimtis didinusi Štetenos akcinė bendrovė *Union*⁵³. Klaipėdos *Union* fabrikas gamino superfosfatą, tomamilčius bei sieros rūgštį (pastaroji buvo skirta ne pardavimui, bet superfosfato gamybai). 1894 m. fabrikas pagaminė 12,4 tūkst. t trąšų ir 57 tūkst. t sieros rūgšties⁵⁴. Įmonės produkcijai gaminti reikėjo daug

žaliavų, nemaža dalis kurių (fosfatai, sieros rūgšties amonis ir kt.) buvo gabenama iš tolimų užsienio kraštų – Ispanijos, JAV, Australijos⁵⁵. Todėl žemės ūkiui skirtos produkcijos apimtys, kainos bei pardavimo mastai priklausė ne tik nuo oro sąlygų, bet ir nuo išorės veiksnių. Antai XIX a. pab. kilęs JAV–Ispanijos karas kuriam laikui sutrikdė žaliavų tiekimą ir pakėlė jų kainas, o Pirmojo pasaulinio karo metais fabriką apskritai teko uždaryti⁵⁶.

Klaipėdos *Union* produkcija buvo skirta daugiausia aplinkinio regiono rinkai: trąšos buvo parduodamos visų pirma Klaipėdos krašte ir kitose Rytprūsių vietovėse bei gretimose tuo metu Rusijos imperijai priklausiusios Lietuvos apskrityse⁵⁷. Nepaisant žaliavos pristatymo kainų ir stiprėjančios užsienio konkurencijos (su pigia produkcija į Rytprūsių rinką brovėsi Belgijos, Olandijos, Anglijos trąšų gamintojai), fabrikas dirbo pelningai, tad savininkai buvo suinteresuoti įmonės plėtra. 1897 m. pavasarį pradėjo veikti naujas sieros rūgšties gamybos cechas, o 1899 m. dėl fabriko rekonstrukcijos ir naujų statybų daugiau kaip 2 mėnesiams buvo nutraukta gamyba⁵⁸. 1899–1900 m. *Union* metinė produkcija jau sudarė apie 36 tūkst. t trąšų, tačiau pačioje 1900 m. pabaigoje kilęs didelis gaisras beveik sunaikino fabriką: visiškai sudegė ką tik pastatyti nauji pastatai ir įrengimai (3 sieros rūgšties cechai su bokštais, superfosfato cechas, 3 sandėliai). Draudimui padengus visus nuosto-

⁵⁰ S. Gudas savo monografijoje pateikia to meto lietuviškoje spaudoje aptiktus duomenis. Pasak vieno šaltinio, 1879 m. sezono įkarštyje Juodkrantės gintaro gavybos įmonėje darbuosį apie 1200 žmonių, išlaikiusių apie 3500 savo šeimų narių. Kitame buvo rašoma, kad 1883 m. ten dirbo 1730 darbininkų, išlaikiusių beveik 5000 šeimynyškčių – žr. *Gudas K.*, min. veik., p. 10.

⁵¹ *Willoweit G.* Bernstein im Memelland, S. 276; *Mager F.*, min. veik., p. 221. Remdamasis archyviniais šaltiniais G. Vilovaitis teigia, kad 1864 m. Juodkrantėje buvo iškasta 18 t gintaro, 1865 m. – 26 t, 1867 m. – 36 t, 1868 m. – 47 t, o didžiausias kiekis buvęs išgautas 1886 m. – 75,5 t gintaro. J. Bučo monografijoje minimi 75 000 kg gintaro kaip esą bendras Juodkrantėje iškasto gintaro kiekis yra, žinoma, nesuapratimas – žr. *Bučas J.* Kuršių nerijos nacionalinis parkas. Vilnius, 2001, p. 133.

⁵² *Zembrickis J.*, min. veik., p. 43.

⁵³ XIX a. pab. AB *Union* turėjo keletą chemijos fabrikų Štetenos, prie Berlyno, Karaliaučiuje, Klaipėdoje, gaminusių visų rūšių trąšas. 1907–1908 m. bendrovės fabrikai pagaminė 192,9 tūkst. t produkcijos, kurios rinkos vertė tuomet sudarė 14,5 mln. markių – „*Union*“ (vormals „A. Scharfenorth & Co“) // Lietuvos centrinis valstybės archyvas (toliau LCVA), f. 645, ap. 6, b. 1794, l. 8, 71.

⁵⁴ Bericht über Handel und Schifffahrt zu Memel für das Jahr 1894. Memel, 1895, S. 27.

⁵⁵ *Willoweit G.*, min. veik., p. 270.

⁵⁶ Bericht über Handel und Schifffahrt zu Memel für das Jahr 1901. Memel, 1902, S. 25; *Jahn L.*, min. veik., p. 67.

⁵⁷ Pavyzdžiui, 1899 m. 32,8 tūkst. t trąšų buvo realizuota Rytprūsioje ir Rusijoje (Lietuvoje), o 3,5 tūkst. t išgabenta jūra į tolimesnius kraštus – Bericht über Handel und Schifffahrt zu Memel für das Jahr 1899. Memel, 1900, S. 26.

⁵⁸ Bericht über Handel und Schifffahrt zu Memel für das Jahr 1897. Memel, 1898, S. 27; Bericht über Handel und Schifffahrt zu Memel für das Jahr 1899. Memel, 1900, S. 26.

lius, fabrikas buvo atstatytas. Dalis įrengimų pradėjo veikti 1901 m. lapkritį, o visu pajėgumu įmonė pradėjo dirbti nuo 1902 m. vasario (tais metais buvo pagaminta 34,2 tūkst. t trašų)⁵⁹. Bendrovės savininkai ir toliau investavo į Klaipėdos įmonę. 1906 m. pradžioje buvo rekonstruotas ir išplėstas sieros rūgšties cechus, kitais metais dar 300 000 markių buvo išleista naujiems pastatams ir įrengimams⁶⁰. Pirmojo pasaulinio karo išvakarėse fabrike dirbo apie 300 darbininkų, metinė produkcija buvo 64 tūkst. t superfosfato, 34 tūkst. t amonio superfosfato ir 2, 5 tūkst. t tomamilčių⁶¹.

Pačioje XIX a. pabaigoje Klaipėdoje buvo įkurtos dar dvi didelės pramonės įmonės. 1898 m. rudenį iš Frankentalio atvykusio F. Krauso (Friedrich Kraus) iniciatyva buvo įsteigta akcinė medienos apdirbimo bendrovė (*Aktiengesellschaft für Holzbearbeitung*). Akcinis kapitalas sudarė 250 000 markių, buvo planuojama gaminti drožtinės faneros plokštes cigarų dėžutėms⁶². Prie Klaipėdos esančiame Luizės dvare (Luisenhof) pastatyta įmonė pradėjo veikti 1899 m. pavasarį. Pirmieji veiklos metai buvo neblogi, ir 1902 m. gamybiniai pajėgumai buvo išplėsti – pastatyta lėtpjūvė apvalinei miško medžiagai (juodalksniams) pjauti. Gera konjunktūra paskatino tolesnę plėtrą: 1905 m. buvo pastatyti nauji įrengimai ir pradėta gaminti baldų pramonei skirtą klijuotą fanerą⁶³. Pradžioje įmonė perdirbdavo apie 5000 m³ žaliavos per metus, 1907 m. gamybai buvo sunaudota apie 35 000 m³, o 1913 m. – apie 36 000 m³ medie-

nos⁶⁴. Iki Pirmojo pasaulinio karo šioje įmonėje dirbo apie 200 darbininkų (1918 m. – apie 260 darbininkų)⁶⁵. Prasidėjus Pirmajam pasauliniam karui, ši įmonė susidūrė su dideliais žaliavų, darbo jėgos stygiaus bei kitokiais sunkumais, todėl nuo 1915 m. iki 1917 m. buvo visiškai uždaryta⁶⁶.

1898 m. lapkričio 15 d. tolimame Hanoveryje buvo įkurta AB „Klaipėdos celiuliozės fabrikas“ (*Zellulosefabrik Memel A.-G.*), kurios akcinis kapitalas buvo 800 000 markių. Statybos darbai Klaipėdos priemiestyje Smeltėje prasidėjo 1899 m. gegužę, o po metų jau stovėjo gamybiniai korpusai. 1900 m. gegužės 20 d. buvo pirmą kartą pripildytos fabriko viryklės⁶⁷. Klaipėdos celiuliozės fabrikas buvo pastatytas labai patogioje vietoje, turtingo medienos Nemuno baseino žiotyse. Pigiu vandens keliu žaliava (popiermalkės) pasiekdavo fabriku priklausančią marių protakas akvatorijos dalį, nuosavoje krantinėje į jūrų garlaivius buvo pakraunama produkcija. Tačiau pirmieji metai buvo sunkūs: brangiau nei planuota kainavo statyba (įmonė buvo pastatyta per didelę), trūko kvalifikuotų darbininkų. Iškilio bankroto grėsmė, ir akcininkai 1901 m. 450 000 markių padidino akcinį kapitalą, pakeitė fabriko vadovybę. 1902 m. iš Hanoverio į Klaipėdą buvo perkelta bendrovės būstinė. Esminių pokyčių betgi nebuvo, ir galiausiai 1905 m. rugsėjį fabriką fuzijos (susiliejimo) būdu perėmė Ašafenburgo (Bavarija) celiuliozės ir popieriaus gamybos bendrovė⁶⁸. Tuo metu fabrikas (žemės sklypai, pastatai, įrengimai)

⁵⁹ Bericht über Handel und Schifffahrt zu Memel für das Jahr 1901. Memel, 1902, S. 26–27; Bericht über Handel und Schifffahrt zu Memel für das Jahr 1902. Memel, 1903, S. 27.

⁶⁰ LCVA, f. 645, ap. 6, b. 1794, l. 51.

⁶¹ Jahn L., min. veik., p. 67–68.

⁶² A.Bisdome & Zoon G. m. b. H. Memel // Memeler Dampfboot, Festnummer vom 3. Juli 1924.

⁶³ Ten pat; Lašas V., Pupšys V., min. veik., p. 16.

⁶⁴ A.Bisdome & Zoon G. m. b. H.; Bericht über Handel und Schifffahrt zu Memel für das Jahr 1907. Memel, 1908, S. 38.

⁶⁵ Lašas V., Pupšys V., min. veik., p. 16.

⁶⁶ A.Bisdome & Zoon G. m. b. H.

⁶⁷ Aktien-Gesellschaft für Zellstoff und Papierfabrikation // Memeler Dampfboot, Festnummer vom 3. Juli 1924.

⁶⁸ Ten pat.

buvo vertas 2,336 mln. markių⁶⁹. Naujasis savininkas padidino akcinį kapitalą, racionalizavo ir išplėtė gamybą, iki 1914 m. tam skirdamas beveik 5,7 mln. markių⁷⁰. Tuomet įmonė jau turėjo 11 celiuliozės viryklių (1900 m. veikė penkios), buvo gaminama įvairių rūšių nebalinta celiuliozė.

Pirmaisiais gamybos metais buvo pagaminta tik 2805,2 t celiuliozės⁷¹. Iki fuzijos su Ašafenburgo bendrove fabrikas gamino vidutiniškai 6 tūkst. t celiuliozės per metus. Sparčiai modernizavus įrengimus, 1906 m. metinė celiuliozės gamyba jau pasiekė 13 tūkst. t, o investavus į gamybinių pajėgumų plėtrą metinė produkcija Pirmojo pasaulinio karo išvakarėse pasiekė 33,4 tūkst. t lygi⁷². Gera Klaipėdos fabriko celiuliozės kokybė netrukus pelnė tarptautinį pripažinimą, didžioji dalis produkcijos buvo realizuojama užsienyje. Antai 1909–1910 m. parduota 45 070,6 t celiuliozės Anglijos, Prancūzijos, Vokietijos, Belgijos, Olandijos, Ispanijos ir net už vandenyno gyvenantiems pirkėjams⁷³. Beveik visa parduota produkcija buvo išgabenuama laivais.

Be celiuliozės, įmonėje taip pat buvo gaminamas popierius (vyniojamasis, maišeliams ir maišams, šilkinis ir kt.). Fabrike ilgą laiką veikė viena popieriaus gaminimo mašina, kurios pajėgumas buvo 6–8 t popieriaus per parą. Metinė produkcija svyravo: 1908 m. buvo pagaminta 1100 t, 1913 m. – 2140 t popieriaus⁷⁴. Pradžioje

didesnė dalis pagaminto popieriaus buvo parduodama vietinėje rinkoje, – pavyzdžiui, 1907 m. jūra buvo išgabenta tik 11,2 t popieriaus. Nuo 1909 m. padėtis pasikeitė, 1911 m. buvo eksportuota 2580,6 t popieriaus⁷⁵.

Gerokai vėliau – 1917 m. – fabrike iš celiuliozės gamybos atliekų buvo pradėtas gaminti spiritas.

Klaipėdos celiuliozės fabrikas buvo stambiausia krašto pramonės įmonė. Pirmaisiais veiklos metais jame dirbo apie 200–300 darbininkų, 1910 m. jų buvo jau 550, o Pirmojo pasaulinio karo išvakarėse – 600 darbininkų⁷⁶. Kasmet gamybai buvo sunaudojami dideli žaliavų kiekiai. Pagrindinė celiuliozės gamybos žaliava buvo eglės mediena, įmonė taip pat įsiveždavo didelius kalkakmenio, sieros masės (sieros žvyro, sieros piritų) ir akmens anglies kiekius. Mediena fabrikas apsirūpindavo daugiausia iš Žemaitijos bei Nemuno ir Neris baseinų miškų (retkarčiais nemažai popiermalkių buvo įsigyjama Rytprūsių girininkijose). Didžioji dalis medienos pasiekdavo fabriką pigesniu vandens keliu, likusi dalis – mišrių geležinkelio bei vandens keliu. Pavyzdžiui, 1909 m. fabrikui buvo pristatyta 178,3 tūkst. m³ medienos. Didžioji dalis (107 tūkst. m³) buvo atplukdyta sieliais ir laivais Nemunu, likusi dalis pasiekė fabriką mišriū būdu iš Žemaitijos miškų⁷⁷. Beje, nuolatiniai medienos tiekėjai buvo kunigaikštis Oginskis

⁶⁹ Bericht der in der Generalversammlung vom 22. Juni 1915 bestellten Revisions-Kommission der Aktiengesellschaft für Maschinenpapierfabrikation Aschaffenburg // MLIM FF, nr. 49 993.

⁷⁰ Ten pat.

⁷¹ Bericht über Handel und Schiffahrt zu Memel für das Jahr 1900. Memel, 1901, S. 39.

⁷² Bericht über Handel und Schiffahrt zu Memel für das Jahr 1906. Memel, 1907, S. 36; MLIM FF, nr. 49 993.

⁷³ Bericht über Handel und Schiffahrt zu Memel für das Jahr 1909. Memel, 1910, S. 74; Bericht über Handel und Schiffahrt zu Memel für das Jahr 1910. Memel, 1911, S. 62.

⁷⁴ MLIM FF, nr. 49 993.

⁷⁵ Bericht über Handel und Schiffahrt zu Memel für das Jahr 1907. Memel, 1908, S. 68; Bericht über Handel und Schiffahrt zu Memel für das Jahr 1908. Memel, 1909, S. 61; Bericht über Handel und Schiffahrt zu Memel für das Jahr 1911. Memel, 1912, S. 99; Bericht über Handel und Schiffahrt zu Memel für das Jahr 1913. Memel, 1914, S. 114.

⁷⁶ Bericht über Handel und Schiffahrt zu Memel für das Jahr 1910. Memel, 1911, S. 6; Mikulicz S. Klaipėda w polityce europejskiej. Warszawa, 1976, s. 18; Jahn L., min. veik., p. 69.

⁷⁷ Uebersicht über die Eingänge, Abgaben und Holzpreise in der Zeit vom Jahre 1906 bis 1920 // MLIM FF, nr. 59 217.

(Rietavas), grafas Pliateris (Švėkšna), grafas Volmeris (Vėžaičiai, Radvietis), grafas Tiškevičius (Kretinga). Nuo 1911 m. fabrikas pradėjo gauti žaliavą ir iš Dubysos baseino miškų⁷⁸. Kalkakmenis į Klaipėdą buvo gabenamas beveik išimtinai iš Švedijai priklausančios Gotlando salos, sieros masė – daugiausia iš Norvegijos ir Ispanijos, o akmens anglis – iš Anglijos ir Vokietijos⁷⁹.

Išvados

Stambioji pramonė Klaipėdos krašte atsirado palyginti vėlai. Išimtis – kelis dešimtmečius klestėjusi gintaro gavybos įmonė Juodkrantėje – tik išryškino istoriškai susiklosčiusius specifinius šios nuošalios Rytprūsių teritorijos dalies ekonominės raidos bruožus. Neturtingas gamtinių išteklių agrarinis kraštas buvo nepalankios geopolitinės situacijos įkaitas. Vienintelis krašte prekybos ir amatų centras – jūrų uostas Klaipė-

da – neturėjo natūralaus ekonominio užnugario, jo ekonomikos plėtra perdėm priklausė nuo išorės veiksnių. XIX a. antroje pusėje Rusijos imperijai pradėjus proteguoti savus Baltijos uostus, dar vienu nuolat stiprėjančiu Klaipėdos konkurentu tapo Liepoja. Klaipėdos verslo sluoksnių galimybes taip pat menkino rytinėms imperijos provincijoms nepalanki Vokietijos ekonominė politika ir tolydžio stiprėjantis natūralus konkurentas Karaliaučius. Izoliuotas nuo didžiosios tarptautinės prekybos Klaipėdos miestas ir kraštas liko Vokietijos industrinio proveržio paribyje. Geležinkelio transporto vėlavimas buvo logiškas šių aplinkybių padarinys ir drauge dar viena ekonominio sąstingio didėjimo priežastis.

Dėl viso to Klaipėdos krašte – t. y. jos centre Klaipėdoje – nesusiformavo ilgaamžės itin turtingų verslo sluoksnių dinastijos. Konservatyvus vietos pirklijos elitas neturėjo nei pakankamai kapitalo, nei ryžto imtis modernių verslo formų. Klaipėdoje XIX a. pabaigoje atsiradusios stambiosios pramonės įmonės buvo įkurtos investuotojų iš kitų Vokietijos pramonės centrų iniciatyva. Svarbiausia jų tapo gamybinis pajėgumus nuolat didinęs celiuozės fabrikas.

⁷⁸ Uebersicht über die Holzvorräte der Cellulosefabrik Memel am 31. 12. 1911 & der in diesem Jahre nicht abzuschliessenden Mengen // MLIM FF, nr. 59 225a.

⁷⁹ Fabrike 30 000 t celiuozės pagaminti buvo su-naudojama apie 200 000 m³ medienos, 40 000 t anglies, 8 000 t sieros masės bei 5 000 t kalkakmenio – *Jahn L.*, min. veik., p. 69.

THE ORIGIN OF THE LARGE-SCALE INDUSTRY IN KLAIPĒDA'S REGION IN THE END OF THE 19TH – BEGINNING OF THE 20TH CENTURY

Julius Žukas

Summary

Industrialization in Germany in the 19th century was not a homogeneous process. Firstly, the industrial upheaval started and quickly permeated into the West German lands. The rail freight and the system of factories based on heavy mechanical production and hired labour started and developed there. Meanwhile, the provinces of Prussia were rather poor, even at the end of the 19th century. Talking at this point, the most behindhand was the province of the East Prussia. That slippage was mainly conditioned by poor natural resources, adverse geopolitical situation, financial deficiency, undeveloped infrastructure and other impor-

tant factors. The investment was impeded by the unsafe frontier with the Russian Empire, the major German trade sets could not find any serious interests there, whereas the province bourgeoisie was too conservative and tried to avoid any novelty.

One of the most sequestered and the least modernized district of the province was Klaipėda Region (Memelland), mostly determined by the specific historical development of the city of Klaipėda, which left the seaport located in very convenient spot, yet without any natural economical rearward. Consequently, the development of the city was rather slow (Klaipėda

had only 17490 inhabitants in 1861), and there were no other important trading centres in the region. The entire economics of Klaipėda substantially depended on the opportunity to intercede in trading between Russia and other European countries. However, those opportunities were constricted because of the rivalry with Königsberg, which was the centre of East Prussia, and the protectional politics of Russian Empire. The Russian governance was developing Liepoja (Libau) port in the latter part of the 19th century, thus nurturing another strong contestant to Klaipėda. Therefore, the trading set of Klaipėda's Region was not able to hoard up a large capital and hesitated to invest in modern branches of economics. The enterprisers of other regions of Germany established almost all of the first major industrial corporations of Klaipėda.

Oddly enough, but the mining company laid the foundations for the heavy industry in the region of scarce resources. The corporation named *Stantien & Becker* used industrial method to mine the amber

from the bottom of the Curonian Lagoon near Juodkrantė (Schwarzort) from 1862 until 1891. The company wringed 2250 tons of amber during that period. Throughout the working years, it was the biggest company in the land of East Prussia. The amber was realised in Southeast Europe and Asia.

Union, the factory of chemical production that manufactured artificial fertilizers, was another big industrial company in Klaipėda's region. The fabrication required a great deal of stock and a fair amount of it was transported from Spain, USA and even Australia.

At the end of the 19th century, two more great industrial companies were established – the corporation of wood manufacturing and the cellulose factory. The latter one soon became the biggest company in the region. The factory produced more than thirty thousand tons cellulose per year, before the World War I, and the greatest part of production realised in foreign countries.

Įteikta 2007-04-24

Parengta skelbti 2007-05-04