Prof. habil. dr.
Arnoldas PIROČKINAS

Tylieji Nemuno laivai darbininkai – baidokai

Istorijos būvyje Nemunu yra plaukioję visokių plokščiadugnių krovininių laivų. Nuo Vytauto Didžiojo, o gal dar ankstesnių laikų buvo paplitę strugai, o XVII–XIX a. dominavo ne vėliau už juos atsiradusios vytinės. Jų vardas esąs kilęs iš lietuvių kalbos ir yra patekęs į kitas kalbas. Vokiečiai vadino žodžiu Wittine, lenkai – wycina. Rusų tarmėse žinomas tų laivų pavadinimas витина. Ilgainiui šiuos Nemuno laivus išstūmė baidokai. Kaip nurodo bostoniškė Lietuvių enciklopedija (t. XIV, p.108), 1884 m. Nemunu plaukiojusios tik šešios vytinės. Tad po 1918 m. jas galėjo prisiminti vyresnio amžiaus žmonės, o 1938 m., kiek menu, tokio žodžio jau niekas nevartojo.

Kuo baidokai skyrėsi nuo pirmųjų strugų ir vytinių, šiuo kartu nenagrinėsime. Į akis krinta, kad pirmiausia skiriasi jų pavadinimas, tikriau du pavadinimai. Iki kokių 1944 m. pabaigos oficialiuose dokumentuose, spaudoje ir tuo labiau šnekamojoje kalboje šie laivai vadinosi *baidokai*. Po 1945 m. valdžios raštuose įsigalėjo baržos vardas. Abu pavadinimai nelietuviški. Žodis baidokas greičiausiai kilęs iš kurios slavų – baltarusių, rusų, lenkų, o gal ir ukrainiečių – kalbos. Antai prieš Pirmąjį pasaulinį karą išėjusiame Aleksandro Preobraženskio *Etimologiniame rusų kalbos žodyne* aiškinama, kad žodžiu „baidak“ vadinami Dnepro ir Volgos upiniai laivai. Tad ir pavadinimas bus ten atsiradęs. Beje, vokiečių kalboje oficialus baidoko pavadinimas yra *der Leichter*, bet Rytprūsių spaudoje bei žmonėse vartotas ir jo atitikmuo *der Boydak*, tikriausiai atėjęs iš lietuvių kalbos.

Panemunių žmonių *baidokas* tariamas su kirčiu pirmajame skiemenyje – *baĩdokas* (ir *baĩdoks*). Didžiajame Lietuvių kalbos žodyne šio žodžio duodamas vienas variantas – su kirčiu antrajame nuo galo skiemenyje ir kirčiuojamas pagal antrąją kirčiuotę – *baidõkas* (2). Kuo vadovavosi žodyno autoriai pateikdami tokį kirčiavimo variantą, negalėtume pasakyti. Vardo *bárža* pirminis šaltinis yra prancūzų kalba, iš kurios žodis atkeliavo į rusų kalbą, o iš jos pasiėmė ir lietuvių kalba. Mes toliau, kad išlaikytume tam tikrą sąsają su 1918–1940 m. tradicija, šiame straipsnyje vartosime žodį *baidokas*, nors neketiname nupeikti nė baržos.

Taigi kas per daiktas tas baidokas, arba barža? Pirmosios nepriklausomybės dešimtmečiais turintiems reikalų su Nemuno laivininkyste baidokas buvo nevariklinis plokščiadugnis laivas, skirtas įvairiems kroviniams gabenti. Kadangi jis buvo be variklių, tai neturėjo nė garsinių signalizacijos priemonių: skirtingai nuo garlaivių ir motorlaivių, tyliai dirbo savo darbą. Prikrautas ar tuščias baidokas, kad galėtų judėti Nemunu, kitomis laivuojamomis upėmis, Kuršių mariomis ir kanalais, turėjo naudotis vilkikų – garlaivių ir motorlaivių – jėga. Stiprūs vilkikai sudarydavo dviejų keturių baidokų vilkstinę (savotišką karavaną) ir tempdavo ją prieš srovę ar pasroviui. Anksčiau, XIX a. pabaigoje ir XX a. pradžioje, baidokai turėdavo bures: varomoji jėga buvo palankus vėjas. Išpūstomis burėmis baidokai galėjo atrodyti labai įspūdingai, jei poetas Jurgis Baltrušaitis 1914 m. rašytoje autobiografijoje rado reikalą apie juos užsiminti: „... keli kilometrai nuo mūsų buvo Nemunas, kuriame nuo pavasario iki rudens baltavo prūsų prekinių laivų burės“.

1939-ųjų ar 1940-ųjų vasarą pasitaikė matyti bene vieną iš Vokietijos atplaukusį baidoką su burių stiebais, bet jį vilko motorlaivis. Nuo Lietuvos atplėštame Klaipėdos krašte, Vokietijai taupant skystąjį kurą, buriniai baidokai plaukiojo ir po 1939 metų. Kartais, kai prireikdavo paplaukti kiek pasroviui, baidokai leisdavosi „savėje“, t.y. srovės nešami. Tai buvo varginantis ir lėtas plaukimas.

Seni upeiviai, menantys caro laikus, ypač XIX a. pabaigą, yra pasakoję, kad jų jaunystėje baidokus prieš srovę Nemuno kairiuoju krantu tempdavo įsitvėrę į virves su plėškėmis vyrai. Jeigu kas yra matęs rusų dailininko Iljos Repino monumen-

Baidoko „Marijampolė" įgula pozuoja prie šturvalo. Dešinėje straipsnio autorius. 1939 m.

Baidokas „Marijampolė" Kaune. 1939 m.

Iš Arnoldo Piročkino albumo

talų paveikslą „Burliokai prie Volgos" (1870–1873), gali įsivaizduoti, kad panašiai buvo tempiami baidokai ir Nemunu. Prieš pat 1940 m. okupaciją turtingesni savininkai stengėsi įsigyti nedidelių motorlaivių, galinčių stumti vieną baidoką. Iš Vokietijos pradėjo rodytis baidokų su vidaus degimo varikliais. Tokių baidokų nė negalėtum vadinti tradiciškai baidokais: tai jau tam tikra motorlaivių rūšis.

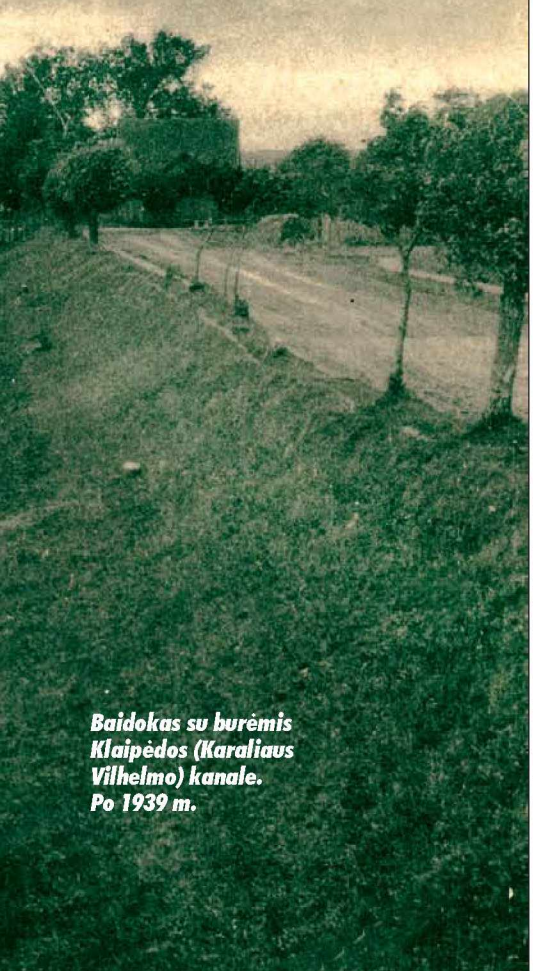
Plokščiadugnių baidokų grimzlė (t.y. panirimas vandenyje) buvo tolygi. Dėl mažo ir nevienodo, netgi kupstuoto Nemuno gylio ši savybė baidokams buvo labai pravarti. Baidokų dydis buvo gana įvairus. Paprastai jų dydį nusakydavo galimas krovinių krūvis tonomis. Būta visai mažų baidokėlių, kaip antai: „Nemunėlis" įstengė gabenti iki 71 t, „Dubysa" – 34 t, „Laimė I" – 80 t ir t.t. Vidutiniokais vadintume baidokus nuo 100 iki 300 t, pavyzdžiui: „Bitė" – 110 t, „Vaiguva" – 140 t, „Merūnas" – 201 t, „Marijampolė" – 293 t ir kt. Paskutiniame nepriklausomos Lietuvos penkmetyje, prieš 1940 metus, imta statyti didelius baidokus. Tai lėmė kelios aplinkybės: eksploatacijos pranašumas ir, svarbiausia, atsirado finansiškai pajėgių užsakovų. Antai akcinė bendrovė „Lietuvos Baltijos Lloydas" 1938 ir 1939 metais pasistatydino 6 baidokus, kurių keliamoji galia viršijo 600 t: „ Džiugė" pajėgė krauti 657 t prekių, „Pajauta" – 655 t, o „Irvė" ir „Auksė" – po 650 t kiekviena. Suprantama, baidoko tonažas betarpiškai susijęs su laivo gabaritais – jo ilgio, pločio ir šonų (bortų) aukščio dydžiais. Minėtoji „Dubysa" buvo vos 15,76 m ilgio, 3,57 m pločio ir 1,15 m aukščio. „Marijampolės" duomenys atitinkamai tokie: 39,40 m ilgio, 7,00 m pločio ir 1,85 m aukščio. Šešiašimtinių baidokų matmenys buvo dar didesni: „Džiugė" turėjo 55,16 m ilgio, 8,06 m pločio ir 2,00 m aukščio.

Jeigu pridėsime visokius antstatus, iškylančius viršum bortų, tai baidokų aukštis būdavo kur kas didesnis. Visų pirma tą aukštį didindavo paskuigalyje įrengta paaukštinta gyvenamoji patalpa (daugumas ją vadindavo „kajyte"), kur gyvendavo baidoko vadas („šiporius") su šeima. Tame paaukštinime iš abiejų šonų būdavo bent po porą langelių, apšviečiančių nedidelį kambarėlį ir virtuvaitę, kurioje stovėjo koklinė krosnelė valgiui gaminti ir patalpai šildyti. Iš krosnelės į viršų ėjo kaminėlis.

Lauke viršum paaukštinimo stovėjo „šturvalas", kuriuo sukinėjamas pačiame baidoko gale medinis vairas. Beje, neteko girdėti, kad upeiviai būtų vartoję žodį *šturvalas*: sakydavo tiesiog vairas, ir tiek. Kad vairininkas būtų apsaugotas nuo vėjų, lietų, o vasarą ir nuo karštų saulės spindulių, daugumas baidokų turėdavo vairinę (kas ne kas sakydavo „styrbūdė"). Tada baidoko aukštis padidėdavo. Baidoko gale, ant medinio vairo, būdavo būtinai iškeliama plaukimo metu valstybinė vėliava.

Dalis baidokų turėdavo dengtą triumą, kuris apimdavo beveik visą plotą nuo vadinamosios „kajytės" iki laivo priekyje, smailumoje, įrengtos belangės patalpos. Triumą dengdavo taip pat paaukštinimas su kilnojamaisiais dangčiais, kurie, sudurti ant tam tikros atramos, sudarydavo į abi puses žemėjantį stogą. Jį skaidydavo didesniuose baidokuose tilteliai, jungiantys abu bortus. Priekiniame tiltelyje stovėjo signalinis stiebas – aukščiausias baidoko antstatas. Prie jo kabindavo žibintus ar vėliavėles. Plaukiant pro žemus tiltus tokį stiebą buvo paprasta nuleisti.

Dengtame triume kraudavo prekes, kurioms būtų galėję pakenkti lietūs, pavyzdžiui: cementas, javai, cukrus, druska, kopra (kokoso palmių riešutų žievės), drėgmei jautrūs pramonės gaminiai. Baidokai be dengtų triumų gabendavo krovinius, kuriems drėgmė neturėjo reikš-



Baidokas su burėmis Klaipėdos (Karaliaus Vilhelmo) kanale. Po 1939 m.

Atvirukas. Fotografija A.Henigo (Henning)

mės: akmens anglis, plytas, akmenis, malkas, rąstus, cukrinius runkelius ir pan. Pagal visų baidokų, tiek su dengtais, tiek su atvirais triumais, bortų pakraščius ėjo kokių 20–25 cm pločio takas, kuriuo vaikščiota nuo vieno baidoko galo į kitą. Tačiau kartais, kai kraudavo malkas arba popiermalkes, apdėdavo ir tuos takus, tada reikėdavo vaikščioti viršum krovinių.

Vizualiai baidokų aukštis priklausė nuo pakrovimo: tuščias buvo aukštesnis, o prikrautas – žemesnis. Antai 521 t baidokas„Mituva“ turėjo šonų aukštį 2 m, iš jų apie 0,29 m visada buvo vandenyje: tai jo tuščia grimzlė. Maksimaliai pakrauto baidoko grimzlė siekdavo 1,89 m, taigi iki borto viršaus likdavo vos 11 cm. Tačiau baidokai maksimalia grimzle plaukdavo labai retai, nebent ankstyvą pavasarį, kai upėse telkšodavo nenuslūgusio potvynio vandenys.

Iš pradžių baidokai buvo tik mediniai. Po Pirmojo pasaulinio karo iš Vokietijos atplaukdavo vienas kitas geležinis. Prieš nepriklausomybės praradimą geležinių baidokų įsigijo ir lietuvių bendrovės bei individualūs savininkai. Antai 1939 m. rugsėjo 11 d. sudarytame sąraše (LCVA, f. 1059, ap. 1, b. 518, 1 p. 415) nurodoma, kad „Lietuvos Baltijos Lloydas“ turėjęs šiuos nuosavus geležinius baidokus: „Rimgaila“ (637 t), „Pajauta“ (655 t), „Džiugė“ (657 t), „Kantė“ (642 t), „Auksė“ (650 t) ir „Irvė“ (650 t). Bene pirmasis Lietuvoje geležinį baidoką „Ramutė“ (531 t) 1937 m. buvo įsigijęs garlaivių ir baidokų savininkas Petras Opasnovas. Geležiniai baidokai liudija tam tikrą lietuvių laivininkystės pažangą.

Toji pažanga, mūsų dienų akimis žiūrint, tada nebuvo sparti, nes reikėjo didelių kapitalų, o jų ilgą laiką nepavykdavo sukaupti. Pavyzdžiui, 1934 m. lapkričio 9 d. Kauno vandens kelių rajono rašte Nr.2044 Geležinkelių valdybos Ekonominei komisijai (LCVA, f. 1059, ap. 1, b. 348, 1 p. 356) nurodoma, kad vidutinio dydžio medinis baidokas kainuojąs 25 000–30 000, o geležinis 60 000–80 000 Lt. 1940 m. rudenį naujosios valdžios nacionalizacijos komisijos juodraštiniame akte baidokas „Rimgaila“ įvertinamas 92 458,42 Lt, o „Pajauta“ – 91 952,31 Lt (ten pat, b. 297, 1p. 22). Turint galvoje tokias sumas (tuometinis litas prilygsta mažiausiai penkiems ar net septyniems mūsų litams), naują baidoką įsigyti nebuvo paprasta. Todėl Nemunu plaukiojančių lietuviškų baidokų jaunėjimas suintensyvėjo tik paskutiniais metais: 1935 m. statytų plaukiojo septyni, 1936 m. – 5, 1937 m. – 13, 1938 m. – 17, o 1939 m. – 3. Staigus pastarųjų metų baidokų skaičiaus sumažėjimas tikriausiai – Klaipėdos krašto praradimo padarinys. Šalia minėtų metų statybos baidokų Nemunu dar plaukiojo keli XIX a. pabaigos senoliai: „Marija“ (1892 m.), „Emilija“ (1893 m.) ir „Vilkija“ (1897 m.). 1900–1913 m. statytų baidokų buvo 9, o 1918–1934 m. – vos 6.

Spartus lietuviškų baidokų gausėjimas laikotarpio pabaigoje vis dėlto nepajėgė išlyginti tos disproporcijos, kuri pastebima, kai lyginame jų skaičius ir tonažą su Klaipėdos krašto ir ypač Rytų Prūsijos laivynais. Antai 1935 m. D.Lietuva turėjo vos 16 baidokų (5073 t), Klaipėdos kraštas – 29 (7629 t), o Rytų Prūsija – 641 nesavaeigį vidaus vandenų laivą (jų bendras tonažas – 146 000 t). Turėkime galvoje dar tai, kad gyventojų skaičiumi D.Lietuva už Klaipėdos kraštą buvo 20 kartų didesnė, o Rytų Prūsiją, kur 1939 m. gyveno 2,5 milijono žmonių, viršijo kokiais 400 000 (su atgautu Vilniumi ir dalimi krašto). Šių kraštų laivininkystės palyginimas akivaizdžiai byloja apie ekonominio išsivystymo skirtumą.

Įvairiose statistikose dažnai prie baidokų priskiriamos ir vadinamosios šalandos. Į lietuvių kalbą šis žodis per rusus ar kitus kaimynus atėjo iš prancūzų kalbos (*chaland* „šalanda, barža“). Tai taip pat krovininis nesavaeigis laivas. Šalandos dažniausiai aptarnaudavo žemsemes, uostus, upėse vykdomus statybos darbus. Jos išoriškai kiek skyrėsi nuo pačių mažųjų baidokų tuo, kad neturėjo pastariesiems būdingų antstatų. Jų užpakalinėje dalyje būdavo belangės patalpėlės, kurių aukštis siekdavo nuo 0,80 iki 0,90 m aukščio. Jos tikdavo vien pratūnoti nuo blogo oro. Nedidelėje Kauno vandens kelių rajonui adresuotoje 1939 m. liepos 10 d. žinutėje (ten pat, b. 518, 1p. 270) išvardijamos šios šalandos: „Palemonas“ (63 t), „ Petrašiūnai“ (69 t), „Gerutis“ (84 t), „Šilė“ (63 t), „Strėva“ (48 t), „Dainė“ (68 t), „Danidė“ (67 t), „Dalė“ (65 t) ir viena be vardo (40 t).

Nors šalandos skirtos pagalbiniams darbams, bet būdavo, kad jomis nedideliu atstumu pervežtavo krovinius, kaip ir baidokais. Toks jų panaudojimas ypač buvo dažnas 1935 m. ruožu Kaunas–Seredžius (žr. b. 399, 1p. 1a-6). Daugiausia gabenta įvairių statybinių medžiagų: plytų, kalkių, čerpių, lentų, taip pat malkų ir rudenį cukrinių runkelių. Statybinės medžiagos buvo, matyt, skiriamos tada statomoms kareivinėms. Antai liepos 11 d. šiuo ruožu viena vilkstine nutemptos trys šalandos, o 15 d. – kartu su baidokėliu „Dubysa“ (jo savininkas gyveno kaip tik Seredžiuje) net penkios šalandos. Nuo gruodžio 6 d. šiuo ruožu kursavo vien šalandos. Per visą sezoną šalandos padarė Nemune net 72 reisus. Iš Kauno ir į Kauną gabenti šalandomis kroviniai įeina į bendrą baidokų krovinių kategoriją. Pagalbiniuose darbuose pervežti krūviai niekur neapskaitomi. Tuo tarpu garlaiviais ir motorlaiviais transportuotos prekės visada sudaro atskirą statistinę grupę. Toliau, kalbėdami apie baidokų pervežimų apimtį, turėsime galvoje ją kartu su šalandų dalimi.

Bus daugiau

Mąstytojo žvilgsniu aprėpę mus supantį pasaulį suvokiame: tikrovė, pasižyminti begaliniu įvairumu, pasireiškia kaip darni vienovė. Pats žmogus čia – tik nepastebima jos dalis. Už akių galios ribų vis gilyn ir tolyn prasiskverbiantis tyrinėtojų protas aptinka duomenų, liudijančių taip pat ir giluminį pasaulio sandaros vieningumą.

Šią universalią darną suvokti trukdo jau nuo senų laikų puoselėjami perdėm racionalūs tikslai. Tradiciškai mūsų pažinimas yra skirstomas į atskiras sritis, disciplinas. Mat taip yra patogiau tyrinėti ar studijuoti daiktų ir reiškinių įvairovę. Be to, toks rūšiavimas yra mūsų sąmonės ypatybė. Tik išskirdami priešingas puses, suskirstydami daiktus ar reiškinius į grupes, juos klasifikuodami, mes sugebame aprašyti tikrovę ir apibūdinti jos elementus.

Apibendrinę tyrinėjimus ir įvairiais būdais surūšiuotus duomenis, aptinkame būdingus prieštaringai tikrovei bruožus. Prieštaringumas išryškėja kaip vienovės turinys. Tik suvokęs, kad egzistuoju *aš*, o aplink mane – kažkoks *kitas*, aš jau galiu pradėti pažinimo kelią, vedanti *mane* prie dar nežinomo, bet intriguojančio *kito.*

Pasaulio pažinimo kelias buvo ilgas, pilnas nuostabių atradimų ir skaudžių praradimų. Galop paaiškėjo grėsminga tiesa: išskyrę save kaip ypatingą padarą iš Gamtos ir priskyrę sau reikšmingo subjekto prasmę, mes ne tik nieko nelaimėjome, bet, priešingai, – daug ką praradome. Apie tai byloja dabartinės ekologinės, socialinės, politinės situacijos, keliančios globalių įvykių grėsmę.

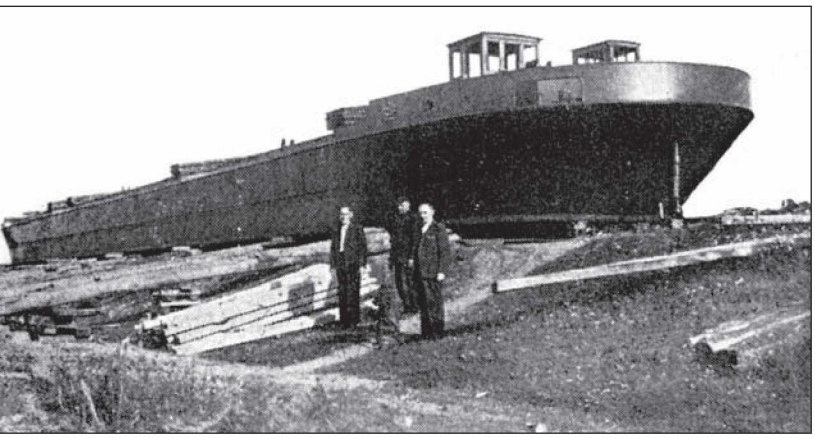
Pažinimo turinys, esantis mūsų žinių lobyne – moksle, sudaro civilizacijos pagrindą. Žinių sankaupoje labai ryški *laiko* dimensija. Taigi *istoriškumas* – esmingiausias pažinimo bruožas. Istoriškai pras-

Tylieji Nemuno laivai – darbininkai – baid

Prof. habil. dr. Arnoldas PIROČKINAS

Pabaiga. Pradžia Nr. 3

O kokia buvo toji Lietuvoje Nemunu pergabentų baidokais krovinių apimtis? Įvairiose Nemuno vietovėse ji gerokai skyrėsi: vienokia Klaipėdoje, kitokia Rusnėje ar Smalininkuose, dar kitokia Kaune. Mums įdomiausia gali būti krovinių srauto apimtis Kauno ir Smalininkų punktuose. Mat jų duomenys ryškiausiai atspindi transporto Nemunu veiklą. Smalininkai apibūdina krovinių srautą po to, kai į Kauną einanti dalis lieka grynai tenkanti D.Lietuvai (atkrinta visa, kas skirta Tilžei, Ragainei ir kitoms Rytų Prūsijos bei Klaipėdos krašto vietovėms). Smalininkuose įregistruoti kroviniai iš Kauno skiriami ne D.Lietuvos reikmėms. Tai matome šioje lentelėje, sudarytoje pagal inž. K.Rimkaus straipsnį, išspausdintą 1938 m. žurnale „Technika ir ūkis“ (Nr. 4–6, p. 147–152).



„Lietuvos Baltijos Lloydo" parvoštas baidokas nuleisti į vandenį.
Iš žurnalo „Prekyba", 1938, Nr. 8–9

Iš jų negalima nustatyti, kiek krovinių yra likę ar prisidėję tarp šių vietų. Dėl variklinių laivų krovinių galima net be apskaičiavimų pasakyti, kad jų procento būta palyginti nedidelio. Antai vokiškame žurnale „Ost-Europa-Markt“ (1936, Nr.11, p.604) teigiama, kad Lietuvoje garlaiviais pergabenta vos 2 proc. krovinių. Likusieji 98 proc. tenką baidokams. Beje, šis šaltinis patikslina ir 1935 m. krovinių išvežimą iš Kauno – 15 000 tonų. Tad mūsų lentelėje tikslus skaičius bus 14 493 tonos.

Prekių gabenimas laivais buvo didelis verslas. Jame dalyvavo daugybė žmonių ir ne viena organizacija. O kur verslas, ten ir pinigai. Tad pamėginkime pasižiūrėti, su kokiais pinigais buvo susiję baidokai. Iš anksto reikia pasakyti, kad čia negalėsime būti labai tikslūs, nes neturime po ranka atsiskaitomųjų už baidokų patarnavimus dokumentų.

Minėtame inž. K.Rimkaus straipsnyje

Metai	Įvežimas per Smalininkus (t)	Išvežimas per Smalininkus (t)	Įvežimas į Kauną	Išvežimas iš Kauno (t)
1931	66 819 (15,69%)	37 473 (19,25%)	56 151	6539
1932	57 072 (9,34%)	29 401 (19,25%)	36 539	18 145
1933	56 778 (8,17%)	86 745 (33,6%)	35 980	22 700
1934	48 238 (6,53%)	107 077 (38,8%)	24 963	15 518
1935	36 790 (5,56%)	51 499 (11,65%)	19 463	140 493
1936	55 115 (6,81%)	80 942 (17,49%)	36 496	34 187

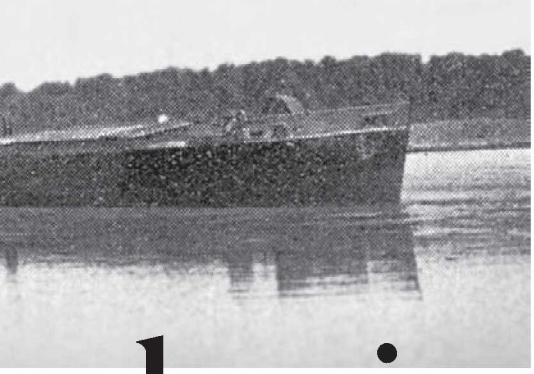
Pastabos:

1. *Skliausteliuose nurodomas per Smalininkus ėjusių krovinių procentas bendroje Klaipėdos uosto vidaus vandenų kelių prekių apyvartoje.* ***2.*** *Kauno uosto apyvartos duomenys imti iš prekinių variklinių laivų susisiekimo įgaliotinio 1938 m. gruodžio 14 d. rašto Kauno vandens kelių rajono viršininkui (LCVA, f. 1059, ap. 1, b. 509, 1 p. 500).* ***3.*** *1935 m. išvežimas iš Kauno išsiskiria iš visų kitų metų nepaprastu dydžiu. Atrodo, lyg tai būtų kažkokia aritmetinė klaida, nes šių metų gegužės mėnesį išgabenta krovinių 59 964 t, tuo tarpu kitais metais tą mėnesį jis svyruodavo tarp 450 ir 4283 tonų. Staigus tų metų padidėjimas nurodytas taip pat birželio (29 033 t), liepos (13 203 t) ir rugpjūčio (9236 t) mėnesiais.*

Apskritai šios lentelės duomenų nereikėtų absoliutinti. Jie rodo galutinius išvežamų ir atvežamų per šiuos punktus krovinių kiekius, apimančius ir varikliniais laivais, ir baidokais gabentus krovinius. užsiminta, kad miško medžiagos transportas vandens keliu iš Kauno į Klaipėdą atsieinąs penkis litus už toną (p. 151). Pagal vokiečių įkainius tranzitu gabenamos miško medžiagos iš Klaipėdos į Tilžę ar Ragainę vienas tonkilometris (t/km) kainuojąs daugiausia, pavertus vokiečių markes lietuviškais pinigais, keturis centus.

Lietuviški tarifai gali nuo vokiškų įkainių skirtis. Dėl jų galima šiek tiek orientuotis iš 1937 m. birželio 23 d. susisiekimo ministro Jokūbo Stanišauskio įsakymo, kuriuo nustatomi įvairių prekių vežimo vidaus vandens keliais Kaunas–Klaipėda įkainiai (ten pat, b. 477, 1 p. 257). Įsakyme išvardytos 33 prekių rūšys. Iš jų pigiausiai, po 0,95 Lt už 100 kg, taigi už toną po 9,5 Lt, vežant ne mažiau kaip 5000 kg, gabenamos akmens anglys ir zuperis (tais laikais taip vadintos superfosfato trąšos). Po 12,0 Lt leista imti šiuo ruožu už geležinius balkius (t.y. sijas), geležį, druską, grūdus, kreidą, šamotines plytas ir miško medžiagą. 18,0 Lt tarifas taikomas aliejui, tepalams, ekstraktui, koprai, parafinui. Daugiausia mokėta už acto, druskos rūgšties, geležies dirbinių, kolonialinių prekių ir kamščių žievės gabenimą – po 25,0 Lt už toną. Pastaboje nurodyta, kad vežant mažiau kaip 5000 kg tarifas gali būti didinamas iki 20 procentų. Ši pastaba buvo aktuali garlaiviams ir motorlaiviams: baidokai tokių mažų kiekių neimdavo. Kita pastaba nurodo, kad tarpinėms stotims taikomas „pilnas Klaipėdos–Kauno ruožo tarifas“. Ar taip iš tikrųjų buvo daroma visais atvejais, negalėtume pasakyti. Tikriausiai trumpesniais atstumais būta kokių nuolaidų.

Tikslų kiekvieno baidoko uždarbį galėtume nustatyti, jei turėtume važtaraščius ar pajamų knygas. Kiek ne kiek galima spręsti iš vieno dokumento, kuris pavadintas taip (kalbos netaisome): „Žinias apie pervežtas prekes ruože Kaunas–Klaipėda ir atgal nuo š.m. rugpjūčio mėn. 19 d. iki rugsėjo mėn. 21 d.“ (ten pat, b. 477, 1 p. 347, 347a). Sprendžiant iš gretimų dokumentų, šis yra iš 1937 metų. Žiniose surašyti 9 vilkikai (garlaiviai ir motorlaiviai) su jų vilktais baidokais. Nurodyti taip pat ruožai. Prie kiekvieno laivo pažymėta, kiek tonų yra vežęs. Atitinkamai parašyta ir suma litais. Prieš kiekvieną laivą ir jo reisą eina skait-



okai

„Lietuvos Baltijos Lloydo" nuleistas į vandenį naujai pastatytas 600 t baidokas

Iš žurnalo „Prekyba", 1938, Nr. 8–9

muo – jis tikriausiai žymi registracijos numerį. Iš devynių grupių pasirinkome kaip pavyzdį garlaivio „Vytis" grupės lentelę:

57	„Vytis"	Kaunas–Klaipėda	33 t	570,00
67	„Vytis"	Kaunas–Klaipėda	30 t	580,00
234	„Vytis"	Klaipėda–Kaunas	50 t	1100,00
240	„Laube"	Klaipėda–Kaunas	177 t	2750,00
241	„Frauenlob"	Klaipėda–Kaunas	244 t	2500,00
272	„Vytis"	Klaipėda–Kaunas	44 t	850,00
273	„Oldenburg"	Klaipėda–Kaunas	195 t	2400,00
270	„Veliuona"	Klaipėda–Kaunas	207 t	2000,00
269	„Emilie"	Klaipėda–Kaunas	96 t	1400,00
	Leuchtstern	Klaipėda–Kaunas	120 t	1200,00
	4 baidokai	Smalininkai–Klaipėda		500,00
	2 baidokai	Kaunas–Jurbarkas		150,00
		Iš viso:	1196 t	16 000,00

Taigi per šį laiką garlaivis „Vytis" pats du kartus gabeno krovinių iš Kauno į Klaipėdą ir du kartus iš Klaipėdos į Kauną. Tad už 157 t krovinių nugabenimą sumokėta 3100 litų. Prie jų pridėkime 650 Lt už tuščių baidokų vilkimą. Gauname bendrą sumą 3750 litų. Suprantama, garlaivio savininkui dar tekdavo tam tikra dalis pinigų, sumokėtų už prekių gabenimą baidokais. Tačiau ši dalis mums nežinoma.

Taip pat nežinoma, ar „Vyčio" vilktieji baidokai tą mėnesį dar uždarbiavo kitais ruožais. Tikriausiai taip. Peržiūrint kitų vilkikų buksiruotus baidokus, pastebėta, kad, pavyzdžiui, baidokas „Ida" (savininkas Johanas Mačiulaitis iš Baltupėnų, „šiporius" – Valteris Kundrus iš Smalininkų) tą mėnesį Klaipėdos–Kauno ruožu plaukė tris kartus ir pervežė 646 t krovinių. Už tai sumokėta iš viso 6120 litų. Manykime, kad šis baidokas ne mažiau intensyviai plaukiojo su kroviniais ir kitais mėnesiais. Plaukiojimo sezonas apytikriai trunka aštuonis mėnesius (1937 m. oficialiai nuo kovo 22 d. iki gruodžio 2 d.). Tad šio baidoko pajamos, jei jos buvo tolygios, galėjo siekti iš viso apie 48 000 litų. Tai bruto pajamos, kai dar neatskaitytos išlaidos. Neturint nei šio baidoko, nei kitų baidokų eksploatavimo išlaidų duomenų, nėra kaip nustatyti nė jų grynojo pelno. Vis dėlto per daug nesuklysime spėdami, kad jo būta kur kas didesnio negu žemės ūkyje ar prekybos bei pramonės įmonėse.

Aukšta pelno norma, matyt, buvo toji priežastis, kodėl nuo 1935 m. taip smarkiai kilo lietuviškų baidokų skaičius – per penkerius metus prisidėjo net 45. Į šią verslo sritį energingai įžengė organizuotas lietuvių kapitalas, reprezentuojamas akcinės bendrovės „Lietuvos Baltijos Lloydas" (apie ją rašyta 2005 m. „Vorutos" Nr.10). Lietuvių skverbimasis į Nemuno laivininkystę kėlė tam tikrą trintį su iki tol šioje srityje dominavusiais kitataučiais.

Kokio masto būta Nemuno laivininkystės apyvartos, galima spręsti iš slapyraidėmis *S.Wr.* pasirašytame straipsnyje „Prekyba Nemunu" („Lietuvos keleivis", 1935 m. kovo 7 d. Nr.54) esančios užuominos, jog svetimšaliai baidokininkai, t.y. vokiečiai, Lietuvos vidaus vandenyse uždirbą kasmet apie du milijonus litų. Ko gero, ne mažiau uždirbdavo ir Lietuvos kitataučiai baidokų savininkai. Šitokios sumos masino vis labiau ir lietuvius.

Palikę nuošalyje tada tarp įvairių savininkų grupių kilusias rietenas, pamėginkime glaustai apžvelgti, kam laikotarpio pabaigoje priklausė Nemunu plaukioję Lietuvos baidokai. Tą apžvalgą darome remdamiesi minėtu nacionalizuotų 1940 m. rudenį laivų ir kito turto juodraštiniu sąrašu (ten pat, b. 597, 1 p. 12a-24). Tačiau ir jis nėra visai tikslus. Palyginus jį su 1939 m. rugpjūčio 1 d. sąrašu, kyla neaiškumų, kodėl tarp nacionalizuotųjų nėra, pavyzdžiui, baidokų „Perkūnas" (500 t, savininkas Fricas Valteris), „Siesartis" (100 t, Aronas Grinbergas), „Marija" (320 t, broliai Aizenštatai) ir „Lituanika" (400 t, Mauša Aranauskas).

Iš 55 savininkų, įrašytų nacionalizacijos akte, turtingiausia buvo akcinė bendrovė „Lietuvos Baltijos Lloydas". Jai priklausė 6 geležiniai baidokai ir 15 medinių. Būta baidokų, kuriuos valdė keli savininkai. Pavyzdžiui, baidokas „Žvaigždė" (286 t) priklausė trims savininkams: Mauša Aranauskas iš Vilkijos ir kaunietis Samuelis Idelsas turėjo po 1/5 dalį, o kaunietis Tevelis Zusmanavičius – 3/5 dalis. Po trečdalį baidoko „Asta" priklausė jurbarkiškiams Dovydui Karabelnikui, Bliumai Orimanienei ir G.Geselzonui. Buvo savininkų, turėjusių kelis baidokus. Pavyzdžiui, jurbarkiškiui Šmereliui Bernšteinui priklausė trys baidokai: „Kaunas" (540 t), „Nevėžis" (525 t) ir „Jurbarkas" (245 t). Paskutiniu laiku Kaune gyvenęs Petras Opasnovas buvo didelio geležinio baidoko „Ramutė" (531 t) ir medinio baidoko „Lelytė" (355 t) savininkas. Jo žmonai Kazei Opasnovienei priklausė baidokas „Undinė" (413 t).

Pagal gyvenamąją vietą daugiausia savininkų buvo kauniečių. Kiek mažiau jų gyventa Jurbarke. Dar mažiau savininkų būta Vilkijoje, Seredžiuje ir Veliuonoje. Kiekvieno jų gyvenimas ir likimas taip pat būtų įdomus ir prasmingas aprašyti. Štai žinoma, kad P.Opasnovas 1940 m. rugpjūtį buvo areštuotas, tad nacionalizavimo momentu jo būta kažkuriame kalėjime. Tolesnis jo likimas nenustatytas. Žydų tautybės savininkus ištiko bendra šiurpi šios tautos lemtis.

Atskiros ir ilgos kalbos reikėtų apie baidokus aptarnaujančius žmones. Lietuvoje, skirtingai nuo Klaipėdos krašto ar tuo labiau Rytų Prūsijos, palyginti reta atvejų, kad baidoko savininkas kartu būtų ir jo vadas, t.y. „šiporius". Man žinomas tik vienas pavyzdys – tai Kriūkų (priešais Seredžių) gyventojas Alfonsas Šventoraitis, plaukiojęs nuosavu baidokėliu „Merūnas". Tokių savininkų negausumas veikiausiai susijęs su tuo, kad pinigingi nelietuviai įsigydavo baidoką kaip pelningą investiciją šalia jų kito pagrindinio verslo. Lietuviai, stokodami kapitalo, negalėjo nusipirkti ar statydintis baidokų. Prie to dar prisidėjo tam tikras lietuvių nepasitikėjimas šiuo verslu. Tad lietuviams buvo įprasta parsisamdyti savininkams baidokų darbuotojais – vadais ir paprastais šių padėjėjais upeiviais, kasdienėje kalboje vadinamais „matrozais".

Baigiant 1918–1940 m. Nemunu plaukiojusių baidokų apžvalgą, norisi tikėtis, kad skaitytojas tikriausiai įsitikino, jog paskutiniame nepriklausomos Lietuvos penkmetyje ši vandens transporto rūšis padarė labai didelę pažangą. Ją lėmė, nepaisant visokių išorinių sunkumų, bendras šalies ekonomikos kilimas ir susibūrę nauji darbui nusiteikę nacionaliniai kadrai. Jų pastangomis tada Nemunas tapo gyvai pulsuojančia krašto ūkio arterija. Tačiau Nemunas buvo reikšmingas ne vien laivininkystės požiūriu. Beje, ir nagrinėjama tema toli gražu neišsemta. Tad mūsų tautinė upė dar laukia dėmesingų tyrėjų, publicistų ir rašytojų.