

# URBANIZACIJA 1918–1940 METAIS: MODERNAUS MIESTO ŽENKLAI LIETUVOJE

**Giedrė Polkaitė-Petkevičienė**

Vilniaus universiteto Istorijos fakultetas  
El. paštas: giedre.polkaite@if.vu.lt

**Norbertas Černiauskas**

Asistentas  
Vilniaus universiteto Istorijos fakulteto  
Naujosios istorijos katedra  
El. paštas: norbertas.cerniauskas@if.vu.lt

**Santrauka.** Šiame tyrime urbanizacijos terminas suprantamas ne vien kaip gyventojų koncentracija miestuose, bet ir modernizacijos procesas, plačios socialinės permainos pereinamuoju laikotarpiu iš agrarinės (kaimiškos) į pramoninę (miesto) visuomenę, kurios keitė kasdienį gyvenimą, socialinius ryšius ir tapatumo formas. Darbo tikslas – įvertinti urbanizacijos sąlygotus demografinius ir infrastruktūrinius miestų pokyčius 1918–1940 m. Lietuvoje. Straipsnyje analizuojama Lietuvos miestų gyventojų skaičiaus dinamika ir kokią įtaką tam turėjo vidinės migracijos procesai. Keliamas klausimas, kokie yra modernaus miesto atributai, ar jų galima atrasti nepriklausomos Lietuvos miestuose.

**Reikšminiai žodžiai:** urbanizacija, vidinė migracija, moderni visuomenė.

**Keywords:** urbanization, internal migration, modern society.

## Įvadas<sup>1</sup>

Klasikinės Čikagos miesto sociologijos mokyklos įkvėpėjas Louisas Wirthas 1938 m. straipsnyje „Urbanizacija kaip gyvenimo būdas“ rašė: „Vykstantys urbanizacijos pokyčiai į gera ar į bloga pakeis ne tik miestą, bet ir visą pasaulį.“<sup>2</sup> Jis buvo teisus, urba-

nizacija XX a. užvaldė Vakarų pasaulį ir jį transformavo. 1900 m. tik 4 proc. pasaulio populiacijos gyveno miestuose, o po šimtmečio jau daugiau kaip pusė pasaulio gyventojų tapo miestiečiais<sup>3</sup>.

Istorikai ir sociologai miestams skyrė ypatingą vaidmenį modernizacijos procese: „Miestų augimas ir miestietiškas gyvenimo būdas yra modernios Europos patirties šerdis.“<sup>4</sup> Augantis didmiestis buvo vienas svarbiausių veiksnių, pakeitęs

<sup>1</sup> Straipsnis parengtas įgyvendinant mokslo projektą „Modernios socialinės struktūros formavimasis Lietuvoje 1918–1940 metais“ Nr. MIP-069/2014, vykdomą pagal Lietuvos mokslo tarybos remiamą veiklos kryptį Mokslininkų grupių projektai.

<sup>2</sup> L. Wirth, 1938, p. 2.

<sup>3</sup> M. Herzfeld, 2001, p. 135.

<sup>4</sup> Races to modernity, 2014, p. 1.

kasdienį gyvenimą, socialinius ryšius ir tapatumo formas<sup>5</sup>. Kas vyko visuomenėje, kad ši išaugusi populiacijos koncentracija miestuose tapo įmanoma, jei vos ne privaloma? Industrializacija sąlygojo darbo jėgos persiskirstymą. Visuomenės narių skaičiui didėjant, vis mažesnė dalis jų liko kaimo regionuose, be to, visuomenė kopė aukštyn socialinio statuso laiptais, kilo bendras išsilavinimo ir pajamų lygis. Nuolat didėjo kvalifikuotų darbininkų, įmonių tarnautojų, valdininkų, kurie buvo atsakingi už produkcijos pagaminimą bei platinimą, įmonių administravimą, poreikis. Taip pat keitėsi gyvenimo ir darbo sąlygos, oficialiai įtvirtinus darbo valandas, atsirado šiuolaikinio laisvalaikio samprata, kartu su išaugusiomis pajamomis didėjo perkamoji galia, o su išsilavinimu – „kultūros“ poreikis. Apibendrinus – masinė migracija, technologinės naujovės, ekonominis augimas ir atsiradusios naujos populiariosios kultūros formos lėmė naujų sąlygų miestuose susiformavimą, patį miestą pavertė traukos centru.

Didžiosios dalies Centrinės ir Rytų Europos urbanizacija ir industrializacija vyko specifiniu būdu<sup>6</sup>. Šiame regione tradiciškai dominavo žemdirbystė ir valstietiškas gyvenimo būdas. Didžiojoje Britanijoje ar Vokietijoje miestų augimo bumas buvo nulemtas ekonomikos kilimo ir vidinių visuomenės pokyčių, o Rytų Europoje įtakingas vidurinis sluoksnius nebuvo susidaręs, miestai plėtojosi kaip administraciniai, o ne pramonės centrai. Investuoti į didmiesčių vystymąsi po imperijų

griūtis turėjo pačios naujai susikūrusios tautinės valstybės, troškusios įrodyti, kad yra pažangesnės ir modernesnės nei jų imperiniai pirmtakai. Miestai, buvę imperijų provincijų centrais, dabar turėjo tapti naujų valstybių sostinėmis, turėjo atsirasti reprezentaciniai vyriausybės rūmai, nacionalinės bibliotekos, valstybiniai teatrai ir apskritai miestietiška gyvenimo kultūra. Lietuvos padėtis šiuo aspektu buvo dar komplikuočiau, kai provincijos miestą Kauną reikėjo įtraukti į tarptautinį sostinių ratą. Taip pat šalies industrializacijos lygis, kuris sąlygojo naujos darbo jėgos poreikį ir miestų plėtrą, buvo vienas menkesnių. Vienas iš socialinės struktūros modernumo kriterijų – miesto gyventojų dalis nuo bendro gyventojų skaičiaus, Lietuvoje nuo XIX a. pabaigos padidėjo vos 10 proc.: 1897 m. miestuose gyveno 13,3 proc., 1923 – 17,7 proc., o 1939 – 23 proc. šalies gyventojų. Net artimiausių kaimynių sostinės gerokai lenkė Lietuvos miestus savo dydžiu – Varšuvoje gyventojų skaičius didėjo bene sparčiausiai Europoje (1915 m. – 700 tūkst. gyventojų, 1939 m. – 1,9 mln.<sup>7</sup>), Rygoje 1925 m. gyveno daugiau kaip 350 tūkst. gyventojų, Kaune 1939 m. – 155 tūkst. Daugiau miestų, kuriuose gyventojų skaičius prašoktų 100 tūkst., nepriklausomoje Lietuvoje iki 1939 m. nebuvo<sup>8</sup>.

Tokie faktai sąlygojo, kad istoriografijoje, taip pat viešajame diskurse apie Lie-

<sup>7</sup> Races to modernity, 2014, p. 213.

<sup>5</sup> M. Daunton, B. Rieger, 2001, p. 25

<sup>6</sup> Pastaruju metu mokslininkai vengia klijuoti „atsilikėlių“ etiketes ir iškeitė monolitinės modernybės studijas į atskirą „modernybų“ tyrimus.

<sup>8</sup> Čia nereikėtų pamiršti, kad dėl teritorinio konflikto su Lenkija į Lietuvos sudėtį iki 1939 m. spalio 10 d. taip ir nepavyko įtraukti didžiausio regiono miesto Vilniaus, kuriame jau Pirmojo pasaulinio karo išvakarėse gyveno maždaug 204 tūkst. gyventojų. Tiesa, prasidėjęs karas labai paveikė Vilniaus demografinę situaciją, miestą paliko apie 100 tūkst. asmenų. V. Stravinskienė, 2014, p. 42.

tuvos urbanizaciją 1918–1940 m. dažniausiai išsakomi argumentai<sup>9</sup>:

Lietuva – agrarinė, kaimiška, medinė, arklinė ir žibalinė, kuri su savo menkai urbanizuota teritorija yra antimodernumo rekordininkė Europoje;

didmiesčių tarpukario Lietuvoje arba apskritai nebuvo, arba vienintelis Kaunas buvo tikras miestas, turintis didmiesčio atributus ir savitą kultūrą.

Šie teiginiai pateikiami kaip aksiomos, nėra plačiau aptarti ir argumentuoti. Apibendrinamųjų nepriklausomos Lietuvos urbanizacijos proceso tyrimų nėra. Lietuviškoje istoriografijoje išsamiau ištirta urbanizacijos skatintojos, pramonės, plėtra<sup>10</sup>. 2016 m. pasirodė Marijos Drėmaitės monografija, skirta pramonės architektūrai, padariusi naujų industrializacijos istoriografijos korekcijų<sup>11</sup>. Miestą ir jo kultūrą nepriklausomoje Lietuvoje etnografiniu aspektu tyrė Antanas Daniliauskas<sup>12</sup>, Auksuolė Čepaitienė<sup>13</sup>. Nepriklausomos Lietuvos miestų tvarkybos ir planavimo tyrimus svariai papildė architektūros ir urbanistikos tyrėjai<sup>14</sup>. Ypač daug nuveikta tiriant Kauno miesto istoriją. „Kauno istorijos metraštyje“ paskelbti Mindaugo Balkaus<sup>15</sup>, Ugnės Marijos Andrijauskaitės<sup>16</sup>, Kristinos Endriukaitytės<sup>17</sup>, Aistės Morkū-

naitės-Lazauskienės<sup>18</sup> ir kt. darbai, kurie įvairiais aspektais nagrinėjo laikinosios sostinės socialinę istoriją. Lietuvių literatūros ir tautosakos instituto 2014 m. išleista publikacija<sup>19</sup> bei Vaivos Račiūnaitės<sup>20</sup>, Viktorijos Šeinos<sup>21</sup> darbai koncentruojasi į literatūrinį Kauno vaizdinį, tiria miesto ir miestiečio įvaizdį tarpukario romane. Architektūrologo Vaido Petruolio suburta komanda Kauno modernizmą ir jo išskirtinumą atskleidžia europiniame kontekste<sup>22</sup>.

Urbanizacijos studijoms būdingas eklektiškumas, jos remiasi skirtingų mokslo sričių žiniomis, apima daugybę prieigų – demografiją, architektūrą, miestų planavimą ir tvarkybą, kultūrologiją, sociologiją, ekonomiką. Šiame tyrime urbanizacija suprantama kaip modernėjančios visuomenės fenomenas. Vienas svarbiausių urbanizacijos, taip pat modernios visuomenės rodiklių – gyventojų koncentracija miestuose, miestų skaičiaus didėjimas, auganti miesto gyventojų dalis bendrame gyventojų skaičiuje. Demografai atkreipia dėmesį, kad miestų augimas ir urbanizacija nėra tapačios sąvokos, o miestų augimas nebūtinai reiškia urbanizaciją<sup>23</sup>. Pagrindinis urbanizacijos matmuo – vidinė migracija į miestus iš kaimo teritorijų (mechaninis prieaugis) ir spartesnis miestų nei kaimo teritorijų gyventojų skaičiaus didėjimas. Pirmojoje darbo dalyje analizuojamas demografinis urbanizacijos dėmuo, keliamas klausimas, ar urbanizacija vyko nepriklausomoje Lietuvoje.

<sup>9</sup> Pavyzdžiui: Z. Norkus, 2013, p. 20; S. Vaitekūnas, 2006, p. 127; Lietuvos istorija: Nepriklausomybė 1918–1940 m., 2015, p. 53; V. Šeina-Vasiliauskienė, 2016, p. 10; A. Daniliauskas, 1978, p. 13.

<sup>10</sup> Sakykime, Lietuvos pramonė ikisocialistiniu laikotarpiu, 1976; P. Šalčius, 1956; V. Akmenytė-Ruzgienė, G. Milerytė, 2011; D. Cesevičius, 1995.

<sup>11</sup> M. Drėmaitė, 2016.

<sup>12</sup> A. Daniliauskas, 1978.

<sup>13</sup> A. Čepaitienė, 2013.

<sup>14</sup> A. Miškinis, 1991; J. Tatoris, 1994, Lietuvos tarpukario architektūrinis palikimas: materialumo ir nematerialumo dermė, 2015.

<sup>15</sup> M. Balkus, 2011, 2012, 2013.

<sup>16</sup> U. M. Andrijauskaitė, 2012, 2015.

<sup>17</sup> K. Endriukaitytė, 2009.

<sup>18</sup> A. Morkūnaitė-Lazauskienė, 2011.

<sup>19</sup> Sostinė kaip tapatumo simbolis, 2014.

<sup>20</sup> V. Račiūnaitė, 1999, 2003.

<sup>21</sup> V. Šeina-Vasiliauskienė, 2014.

<sup>22</sup> Duomenys Architektūros ir urbanistikos tyrimų svetainėje: <<http://tarpukaris.autc.lt>>.

<sup>23</sup> D. Stevenson, 2003, p. 13.

Tačiau mokslininkai pripažįsta, kad urbanizacija yra daugiau nei miestų skaitinė išraiška. Gyventojų koncentracija miestuose XX a. pirmoje pusėje susijusi ir su kitais fenomenais – kitokiu nei provincijos gyvenimo būdu, socialine struktūra ir net fizinėmis gyvenvietės charakteristikomis. Kaimo (kaip tradicinio) ir miesto (kaip modernaus) gyvenimo stiliaus poliarizacija yra labiausiai į akis krintanti klišė, naudojama tarpukario viešajame diskurse, literatūros kūriniuose, vaizdinėje komunikacijoje. Modernios miesto ir tradicinės kaimo kultūros bei tapatybės lūžio tema paliesta Rasos Račiūnaitė<sup>24</sup>, Dariaus Daukšo<sup>25</sup> tyrime, kuriame autorius daro išvadą, kad tarpukariu lietuviai miestą jaukinosi – vyko savojo miesto atradimo procesas. Istoriografijoje daug dėmesio skirta besikuriančiai laikinosios sostinės popkultūrai – kinui, restoranams, kavinėms, pramogoms, madai. Daroma išvada, kad Kaune pramogų infrastruktūra buvo pasiekusį įspūdingą lygį ir šioje srityje niekas jam neprilygo<sup>26</sup>. Tačiau trūksta kitų miestų įvertinimo, juose taip pat veikė kinai, kavinės, formavosi laisvalaikio kultūra.

Modernaus didmiesčio gyvenimo stiliaus pokyčius lėmė ne vien pramogų kultūra. Pirmiausias XX a. pradžios mąstytojų pastebėjimas (ar tai būtų minėtas Louisas Wirthas (1938)<sup>27</sup>, ar kitas klasikinės Čikagos miesto sociologijos atstovas – Ernestas Burgessas (1925)<sup>28</sup>, ar vokiečių sociologinės mokyklos sociologas George'as Simmelis (1903)<sup>29</sup>) – dinamiškas didmiesčio

tempas, priešingas „mažo miesto ar kaimo gyvenimui su jo lėta, įprasta, vienodu ritmu vykstančia juslinių bei dvasinių vaizdų tėkme“.

XIX a. pabaigoje–XX a. pirmoje pusėje miesto dinamizmas, o kartu ir globalumas buvo juntamas dėl naujų išradimų, kurių varomoji jėga buvo elektra, transportas ir komunikacijos priemonės. Šios naujovės „iš naujo apibrėžė santykį tarp žmogaus, erdvės ir laiko“<sup>30</sup>. Elektros apšvietimas pakeitė dienos ir nakties laiką, miestuose atsirado sąvoka „naktinis gyvenimas“. Dėl komunikacijų, transporto ir padidėjusio mobilumo pasikeitė ir erdvės suvokimas – pasaulis „sumažėjo“ ir tapo „bendras“, turintis vientisą patyrimo struktūrą. Kartu su telegrafu, telefonu, radiju tolimi įvykiai įsiveržė į kasdienybę. Modernybė buvo apibūdinama kaip pažangos, technologijų, taikomojo mokslo ir inovacijų era, o modernus miestas tapo dramatiško technologinio komunikacijų, transporto, konstrukcijų, pramoninės gamybos, masinio vartojimo, populiariosios kultūros ir visuomenės sveikatos proveržio erdvė. Apie tokį modernaus miesto ir jo gyventojų suvokimą bylojo tarpukario Lietuvos periodika<sup>31</sup>, ikonografija ir net reklama: „Šių dienų žmogui be geležinkelio, telefono, telegrafo, radijo ir muilo sunku apsieiti.“<sup>32</sup> Būtent atnaujintame, modernizuotame mieste buvo galima patikėti, kad ta pažanga, apie kurią tuo metu buvo tiek

<sup>30</sup> Writing Material Culture History, 2014, p. 200.

<sup>31</sup> Žurnale „Savivaldybė“ 1928 m. diskutuota dėl miesto sąvokos – pirmas rodiklis buvo nurodytas gyventojų skaičius ir tankumas, o naujo miesto sąvokai ypatingą turinį turėjo suteikti susisiekimo, šviesos, vandentiekio ir kanalizacijos, mokyklų, socialinės apsaugos, sveikatos ir sanitarijos klausimai. V. J., „Mūsų didieji provincijos miestai“, in: *Savivaldybė*, 1928, Nr. 7, p. 8.

<sup>32</sup> Muilo „Radium“ reklama, in: *Lietuvos aidas*, 1938 m. kovo 16 d., Nr. 118, p. 16.

<sup>24</sup> R. Račiūnaitė, 2004.

<sup>25</sup> D. Daukšas, 2004.

<sup>26</sup> Lietuvos tarpukario architektūrinis palikimas: materialumo ir nematerialumo dermė, 2015, p. 108.

<sup>27</sup> L. Wirth, 1938, p. 2.

<sup>28</sup> E. Burgess, 1967, p. 58.

<sup>29</sup> G. Simmel, 2007, p. 282.

daug kalbama, materializavosi<sup>33</sup>. Antrojoje darbo dalyje lyginami miestų elektrifikacijos, viešojo transporto, automobilių parko plėtros, vandentiekio, kanalizacijos, komunikacijos priemonių rodikliai, kurie buvo regimieji modernumo ženklai, tarpukariu keitę miestiečių įpročius, gyvenimo tempą ir patį miesto veidą.

Tyrimo tikslas – įvertinti urbanizacijos sąlygotus demografinius ir infrastruktūrinius miestų pokyčius Lietuvoje 1918–1940 m.

Darbo uždaviniai:

- a) Remiantis tiesioginiais (statistikos) ir netiesioginiais (savivaldybių inicijuotais dokumentais dėl atvykstančiųjų srautų reguliavimo) šaltiniais, analizuojama gyventojų skaičiaus dinamika įvairiuose Lietuvos miestuose 1918–1940 m. ir kokią įtaką tam turėjo vidinės migracijos procesas.
- b) Straipsnyje kvestionuojamas istoriografijoje įsitvirtinęs teiginys apie Kauną kaip vienintelį modernų didmiestį 1918–1940 m., keliamas klausimas, ar modernaus miesto atributų galima atrasti kituose Lietuvos miestuose.

## **Miestų demografiniai pokyčiai 1918–1940 m.: ar galima kalbėti apie Lietuvos urbanizaciją?**

Vienas pagrindinių modernios visuomenės bruožų – gyventojų koncentracija miestuose. Dažnai daroma prielaida, kuo daugiau šalies gyventojų gyvena miestuose, tuo labiau šalis yra urbanizuota, taip pat moderni. Tyrimuose išskyla urbanizuotos

vietovės atskaitos taško problema. Sociologijos profesorius Zenonas Norkus, pasirinkęs Vokietijos statistikos metraščio 1938 m. taikytą kriterijų, kad miestas – tai gyvenvietė, turinti 10 000 gyventojų, tokių miestų 1935 m. Lietuvoje suskaičiuoja tik 6. Daroma išvada, kad Lietuva, kurios 92,6 proc. gyventojų gyvena menkai urbanizuotose teritorijose, tarpukariu buvo antimodernumo rekordininkė Europoje<sup>34</sup>. Kitas socialinės istorijos tyrėjas, Bela Tomka, lyginęs įvairių Europos šalių urbanizacijos lygį XX a., urbanizuota teritorija laiko vietovę, kurioje gyvena daugiau nei 20 000 gyventojų, tokiu atveju tarpukario Lietuvos urbanizacijos lygmuo dar sumažėja<sup>35</sup>. Kitos pozicijos laikosi Jungtinių Tautų Statistikos skyrius, kaupiantis statistinius pasaulio demografijos duomenis. Organizacija atkreipia dėmesį, kad iki šiol urbanizuotos teritorijos apibrėžimas smarkiai varijuoja ir yra problemiškas. Savo skaičiavimų metodologijoje ji netaiško bendro apskaitos kriterijaus, o remiasi kiekvienoje šalyje įteisinta urbanizuotos vietovės sąvoka, pavyzdžiui, Kanadoje – tai teritorija, kurioje gyvena daugiau nei 1 000 gyventojų, JAV, Meksikoje – 2 500, Čekijoje, Prancūzijoje, Ispanijoje, Izraelyje, Olandijoje, Argentinoje – 2 000, Norvegijoje, Islandijoje – 200, Turkijoje – 20 001, Japonijoje – 50 000<sup>36</sup>.

Dabar Lietuvoje galiojančiame 1994 m. Teritorijos administracinių vienetų ir ribų įstatyme mažiausia riba, nuo kurios teritorija laikoma urbanizuota, yra 3 000 gyventojų. Toks pats skaičius, apibūdinantis

<sup>34</sup> Z. Norkus, 2013, p. 495.

<sup>35</sup> B. Tomka, 2013, p. 314.

<sup>36</sup> Plačiau: <<http://unstats.un.org/unsd/demographic/products/dyb/dyb2007/notestab06.pdf>>, [žiūrėta 2016-09-20].

<sup>33</sup> Urban modernity: cultural innovation in the second industrial revolution, 2008, p. 11.

miestą, buvo nurodytas 1919 m. pirmajame Lietuvos savivaldybių įstatyme. Tame įstatyme nustatyta miestų ir didmiesčių skirtis pagal miesto dydį ir administracinį statusą. Miestai, turėję nuo 3 000 iki 10 000 gyventojų, įgijo teisę tvarkytis savarankiškai valsčių teisėmis, o miestai, turėję daugiau kaip 10 000 gyventojų, – apskrities teisėmis. Pirmojo surašymo duomenimis, tokių miestų, kuriuose gyveno daugiau nei 3 000 gyventojų, buvo 33, iš jų daugiau kaip 10 000 – 5. Centrinis statistikos biuras, leidęs Lietuvos statistikos metraščius (toliau LSM), nurodė, kad vadovaujasi *tarptautine praktika* ir miestu laiko gyvenamąją vietą, kurioje yra ne mažiau kaip 2 000 gyventojų, todėl pirmame LSM tokių miestų suskaičiuota 45<sup>37</sup>.

1931 m. vietos savivaldybės įstatymas miestus, turinčius savivaldos teisę, išskirstė į pirmaeilius ir antraeilius. Dešimt miestų: Alytus, Biržai, Kaunas, Kėdainiai, Marijampolė, Panevėžys, Šiauliai, Telšiai, Vilkaviškis ir Ukmergė, įgijo pirmaeilio, o devyniolika – antraeilio miesto vardą. Dar vienas didmiestis – Klaipėda, tvarkėsi autonomijos teisėmis. Nepriklausomos Lietuvos statistika užfiksavo, kad nuo 1923 iki 1938 m. dėl natūralaus ir mechaninio prieaugio miestuose, kurių populiacija buvo daugiau nei 2 000, gyventojų skaičius padidėjo beveik 150 tūkst. – nuo 343 tūkst. iki 490,7 tūkst., t. y. 43 proc. Jei pažvelgsime tik į apskričių centrų (20 miestų<sup>38</sup>) demografinę padėtį (miestai, kurie dėl politinių ir administracinių priemonių tapo politiniais, švietimo, kariniais,

ekonominiais regiono traukos centrais), matysime, kad nuo 1923 m. iki 1939 m. jų gyventojų skaičius padidėjo nuo 222,2 tūkst. iki 333 tūkst. t. y. padidėjo 50 proc. Dar spartesnis buvo Lietuvos miestų, kurių gyventojų skaičius 1938 m. buvo didesnis nei 10 tūkst. (Kauno, Klaipėdos, Šiaulių, Panevėžio, Marijampolės, Ukmergės, Tauragės) augimas – nuo 189 tūkst. iki 296 tūkst. (padidėjo 57 proc.). Taip pat miestai „stambėjo“. Kaunas tarpukariu peržengė didmiesčio kartelę, t. y. gyventojų skaičius prašoko 100 tūkst. Dar du miestai – Marijampolė ir Tauragė – tarpukariu išaugo į didžiuosius miestus, t. y. jų gyventojų skaičius perkopė 10 000. Labiausiai 1923–1938 m. pastebimi vidutinio dydžio miestų grandies pokyčiai, 1923 m. miestų, kuriuose gyveno nuo 5 000 iki 10 000 gyventojų, buvo 9, 1938 m. – 19. O mažųjų miestų (2 000–5 000 gyventojų) skaičius per tą patį laikotarpį sumažėjo nuo 31 iki 24.

Tačiau mokslininkai teigia, kad miestų gyventojų skaičius gali didėti ir be jokios urbanizacijos, todėl siūlomi dar du urbanizacijos kriterijai: ar miestų gyventojų skaičius didėja sparčiau nei kaimo vietovių ir ar miestų gyventojų skaičius didėja ne vien dėl natūralaus, bet ir mechaninio (atvykusiųjų į miestą) prieaugio<sup>39</sup>. Nepriklausomos Lietuvos duomenys rodo, kad, nors gimstamumas kaimo vietovėse buvo didesnis, miestai augo sparčiau nei provincija – 1923–1938 m. miestų gyventojų skaičius padidėjo 43 proc., kaimo – 14 proc.

Kebliau nustatyti, kokia buvo „urbanizacijos katalizatoriaus“ – mechaninio prieaugio dinamika nagrinėjamu laikotarpiu.

<sup>37</sup> Lietuvos statistikos metraštis (toliau LSM), 1924–1926, Kaunas, 1927, p. 3.

<sup>38</sup> Kaunas, Šiauliai, Panevėžys, Marijampolė, Mažeikiai, Tauragė, Ukmergė, Alytus, Utena, Kėdainiai, Telšiai, Kretinga, Rokiškis, Biržai, Vilkaviškis, Raseiniai, Kaišiadorys, Zarasai, Šakiai, Lazdijai.

<sup>39</sup> D. Stevenson, 2003, p. 28.

Nors Visuotinio Lietuvos gyventojų surašymo įstatyme buvo numatyta, kad laikas nuo vieno iki kito gyventojų surašymo neturi būti ilgesnis kaip 10 metų, antrasis surašymas taip ir nebuvo organizuotas<sup>40</sup>. 1930 ir 1935 m. vyko žemės ūkių surašymai, tačiau apie miestų gyventojų skaičius, vidinę migraciją tebuvo galima tik spėlioti. LSM buvo fiksuojamas tik natūralus gyventojų prieaugis, o mechaninis (migracinis) miestų judėjimas įvertintas vienintelį kartą per visą laikotarpį – 1938 m. Suskaičiuojant 1937 m.<sup>41</sup> ir 1938 m.<sup>42</sup> miestų gyventojų skaičiaus santykį, išaiškėjo:

1. Mechaninis miestų prieaugis dėl vidinės migracijos sudarė daugiau kaip pusę (61 proc.) viso miestų gyventojų skaičiaus prieaugio.
2. Nesunku pastebėti, kad mažesniųjų miestų mechaninis prieaugis ir buvo apskaičiuotas „mechaniškai“, t. y. remiantis neaiškiais kriterijais pridodant vidutiniškai apie 10 proc. prie turimo gyventojų skaičiaus<sup>43</sup>.
3. Pirmaeiluose miestuose, kuriuose gyveno 68,5 proc. visų miestiečių, situacija varijavo – didžiausias procentinis mechaninis prieaugis deklaruotas Tauragėje, Marijampolėje, Kaune, Biržuose, Šiauliuose, Panevėžyje, o mažiausias – Ukmergėje, Kėdainiuose ir Telšiuose. Dėsninga, kad daugiausia žmonių atvyko į Kauną – per 40 tūkst.

Bene vienintelis, bandęs išsamiau išanalizuoti tarpukario Lietuvos vidinę migraciją, geografas S. Vaitekūnas, api-

bendrinamas vidinę tarpukario Lietuvos migraciją, konstatavo, kad palyginti silpna pramonė ir miestų infrastruktūra nesudarė sąlygų kaimo gyventojams masiškai migruoti į miestus, todėl ir patys miestai plėtėsi lėtai<sup>44</sup>. Tačiau, sprendžiant iš neaiškių mechaninio prieaugio apskaičiavimo kriterijų bei įvairių centrinės ir vietinės valdžios sprendimų, susijusių su vidinės migracijos procesais, ir jų intensyvumo, taip pat diskusijų viešojoje erdvėje, matyti, kad vidinės migracijos problema buvo itin aktuali visu 1918–1940 m. laikotarpiu, o jos skaičiai, kaip ir viso urbanizacijos masto, galėjo būti ir didesni.

Iki 1914 m. darbo jėgos perviršį kaime amortizavo milžiniška, neišskiriant sezoninės, emigracija – į pramoninius kraštus kasmet išvykdavo dešimtys tūkstančių darbininkų. Valstybei atsitiesus po Pirmojo pasaulinio karo, didesnio atlygio skatinami provincijos darbininkai ir vėl mėgino savo laimę ne tik emigracijoje, bet ir vietos miestuose. Miestuose darbininkų algos buvo mažiausiai penktadaliu didesnės nei kaime, be to, reikėjo dirbti mažiau valandų, o ir darbo sąlygos buvo geresnės, todėl ilgainiui sezoninę, dvipusę migraciją pakeitė vienpusė kryptis – žemės ūkio darbininkai kėlėsi į miestus mąstydami tik apie išisaknijimą ten. Bet koks valdininkas ar darbininkas, atvažiavęs iš provincijos ir pragyvenęs mieste bent porą metų, anot amžininkų, į kaimą net nebe norėjo žiūrėti: „Jo dvasioje miestas, miestas ir miestas.“<sup>45</sup>

Pirmaisiais metais po karo miestuose buvo didelis darbininkų poreikis statybose ir darbą nebuvo sunku susirasti, vėlesniais metais didėjantis atvykstančiųjų ieško-

<sup>40</sup> Visuotinis Lietuvos gyventojų surašymo įstatymas, in: *Výriausybės žinios*, 1922, Nr. 111/869.

<sup>41</sup> Kai skaičiuotas tik natūralusis prieaugis.

<sup>42</sup> Kai atsižvelgta į mechaninį prieaugį.

<sup>43</sup> LSM, 1937, p. 14 ir LSM, 1938, p. 14.

<sup>44</sup> S. Vaitekūnas, 2006, p. 130.

<sup>45</sup> Ilg M. [Mikas Ilgūnas], „Miestų ugdymo klausimu“, in: *Savivaldybė*, 1935, Nr. 3, p. 13.

ti darbo skaičius tapo vis problemiškesnis. Nekvalifikuotos darbo jėgos pasiūla Lietuvos miestuose ėmė gerokai viršyti paklausą, o tai rodė nebenutrūkstančią vienpusę migraciją iš provincijos. Ne veltui Savivaldybių departamento direktorius Pranas Barkauskas 1932 m. užsiminė, kad didžiausias miestų nedarbo šaltinis esąs sezoninis darbas, kai į miestą suplūsta provincijos darbininkai, tačiau atėjus žiemai jau ne visi atvykę beišvyksta: „Gerai jei kuris turi turtą ar gimines sodžiuje, bet dauguma buvę ūkininkai ir sodžiaus darbininkai, nuo kaimo jau galutinai atsiskyrę ir virtę nuolatiniais miesto gyventojais.“<sup>46</sup>

Dėl gausėjančios vidinės migracijos atvykusiems į miestus (norint gauti leidimus dirbti ar pretenduoti į socialinę paramą) imtas taikyti sėslumo cenzas, kuris tarpukariu atskiruose miestuose pailgėjo nuo pusės net iki trejų metų<sup>47</sup>. Nepaisant to, didmiesčių darbdaviai, kurie buvo suinteresuoti kuo didesne darbo jėgos konkurencija ir mažesniu darbo užmokesčiu, gana guviai naudodavosi pigia iš kaimų plūstančia darbo jėga. Visa tai dar labiau akumuliuo vidinę migraciją. Ne viename darbininkų laikraštyje aptinkame žinią, kad iš fabriko atleidžiami patyrę darbuotojai, o vietoj jų priimami nauji, ką tik iš provincijos atvykę darbininkai, sutinkantys dirbti pusvelčiui<sup>48</sup>. Kol valdžia stengėsi šias praktikas varžyti ir reguliuoti, pigesnei darbo jėgai vilioti į miestą kūrėsi išstisus suinteresuotas

agentūrinis tinklas. Privatūs darbo agentai ir tarpininkai sukiodavosi stotyse ar didesnių susibūrimų vietose, užkalbindavo iš kaimo atvykusius darbininkus, daugiausia moteris, ir viliodavo į savo kontorą („faktorkas“), kur už mokesčių ar prekes siųsdavo į potencialias darbovietes<sup>49</sup>.

Kaip veikė įsitvirtinimo mieste mechanizmas, iliustruoja laikraštis „Rytas“, rašydamas apie provincijos darbininkų įsiliejimą į Kauno darbo rinką: „Pradžioje parsisamdo pigiau, blogesnėmis sąlygomis, tuo išstumdami iš darbo kauniečius darbininkus. O po 18 mėn. naudojami miesto gyventojų teisėmis ir savivaldybės bedarbiams teikiama parama.“<sup>50</sup> Tokia situacija piktinosi vietiniai darbininkai, kurių uždarbius „nukarpydavo“ ar iš viso pasiglemždavo kaimo „imigrantai“.

Vietinei migracijai nemažtant, o vyriausybei nesugebant suvaldyti kaimo–miesto kryptimi traukiančių darbo ieškotojų proceso, stengtasi tramdyti ne tik atskirais nurodymais, naujomis tvarkomis ir cenzais, bet jau ir policijos įsikišimu. Nuo ketvirto dešimtmečio policija, miestų savivaldybių pavedimu, galėjo daryti reidus į valstybinės įmonės ar į viešųjų darbų vykdymo vietą ir tikrinti darbininkų dokumentus. Policija turėjo teisę įpareigoti darbdavius atleisti neatitinkančius sėslumo reikalavimų darbininkus iš darbo ir išsiųsti juos atgal į provinciją<sup>51</sup>. Savivaldybė, gavusi in-

<sup>46</sup> P. Barkauskas, „Nedarbo ir viešieji darbai“, in: *Savivaldybė*, 1932, Nr. 11, p. 11.

<sup>47</sup> 1936 m. vasario 12 d. Prienų miesto tarybos protokolas, LCVA, f. 1361, ap. 1, b. 318, l. 4; 1925 m. Marijampolės miesto valdybos raštas dėl bedarbių registracijos, LCVA, f. 1362, ap. 1, b. 50, l. 10; 1937 m. raštas Šiaulių miesto burmistrui dėl bedarbių registracijos, LCVA, f. 1600, ap. 3, b. 88, l. 43.

<sup>48</sup> „Bedarbiai“, in: *Darbo jaunimas*, 1934 m. birželio 30 d., p. 4.

<sup>49</sup> A. Brazdžionytė, „Darbininkų globėjai – išnaudotojai“, in: *Darbininkų atstovybės balsas*, 1934 m. lapkričio 1 d.

<sup>50</sup> „Reikalingos darbo knygelės“, in: *Rytas*, 1934 m. gruodžio 28 d.

<sup>51</sup> Viename iš tokių potvarkių rašoma: „Kadangi atvykę iš kitur darbininkai didina Ukmergės miesto bedarbių skaičių ir atima uždarbį iš vietinių darbininkų, rangovo įgaliotam inž. Kačerginskui duotas parėdymas svetimus darbininkus išskyrus meisterius nuo darbo atleisti pakeičiant vietiniais. Prašau įsakyti pirmadienį pa-



formaciją apie įmonę, kurioje dirba mieste nustatyto metų skaičiaus neišgyvenę darbininkai, stengdavosi paveikti jų savininkus, kad atvykėliai iš provincijos būtų pakeisti vietos darbininkais<sup>52</sup>. Anuometiniai raginimai įgaudavo net ultimatyvių formų: „Miestų savivaldybės, vyriausybei ir labdaringsoms draugijoms padedant, turėtų imtis griežtos akcijos prieš kaimiečių veržimąsi į miestus. Reikia, kad bedarbius kaimiečius savivaldybė turėtų teises tuojau iš miesto išsiųsti. Miestas kaimiečius turėtų teisę įsileisti tik esant reikalui. Kaimietis į miestą gali atvažiuoti tik su reikalais, paviešėti, bet neieškoti darbo, pašalpų. Miestų fabrikų ir kitų įmonių administracijos neturėtų samdytis kaimiečių. Juos kontroliuoti privalėtų darbo inspekcija.“<sup>53</sup>

Klaipėdos regionas savo istorine, politine, ekonomine ir socialine sankloda tapo išskirtinė Lietuvos teritorijos dalis. Aukštesnis vietos pramonės išsivystymo lygis, 25–35 proc. didesnis nei šalies vidurkis darbo užmokestis sąlygojo, kad darbininkai uostamiestį vadino „lietuviškąja Amerika“<sup>54</sup>. Manoma, kad vien 1929–1936 m. į Klaipėdą atvyko apie 8 tūkst. padienų darbininkų<sup>55</sup>. Lietuvos valdžia dar-

bininkų atvykimą į uostamiestį neoficialiai vertino palankiai ar net skatino. Pagrindinė šios, neoficialios, politikos priežastimi tapo noras silpninti vietos gyventojų diasporą ir didinti Lietuvos valdžiai palankių piliečių (lietuvių) kiekį.

Tačiau vietos valdžia stengėsi kuo labiau varžyti naujų darbininkų atvykimą į Klaipėdą. Miesto magistrato ar Krašto Seimelio iniciatyva sąlygos vietos socialinėms garantijoms gauti buvo sunkinamos. Klaipėdos miesto savivaldybė neturintiems darbo šelpti leido tokias taisykles, kad iš Lietuvos atsikėlę darbininkai, nors ir išgyvenę Klaipėdos krašte keletą metų, pašalpos arba negaudavo, arba gaudavo tik išimtiniais atvejais. Pašalpų prašytojai turėdavo įrodyti, kad Klaipėdoje gyvena ne trumpiau kaip nuo 1929 m., ir įteikti bent 200 socialinio draudimo „atžymų“, t. y. patvirtinimų išdirbus mažiausiai 200 savaitių, mokant socialinio draudimo mokesčius. Be to, reikalauta patvirtinimo paskutinius devynis mėnesius dirbus tik vietos pramonėje<sup>56</sup>.

Nepaisant suvaržymų, tiek Lietuvoje, tiek Klaipėdos krašte vidinės migracijos kontrolės mechanizmai nebuvo visa apimantys ir priverstiniai. Įvairiais suvaržymais piktinosi ir kita netiesioginio konflikto šalis – provincijos darbininkai, įžvelgę jų diskriminavimą. „Naujosios Romuvos“ forumas 1936 m. net pripažino, kad artimiausiu metu, nesant galimybės surasti kolonijų, lietuvių kaimo gyventojų prielaidis gresia skurdo, desperacijos ir komunizmo problemomis<sup>57</sup>. Todėl skatinta sudaryti

tikrinti nevietinių darbininkų, dirbančių prie kareivinių ir tilto statybų asmens dokumentus ir įsakyti vykti į jų nuolatinę gyvenamą vietą“, in: 1935 m. gruodžio 23 d. Ukmergės miesto savivaldybės raštas miesto policijos nuovados viršininkui, LCVA, f. 1262, ap. 3, b. 69, l. 22.

<sup>52</sup> Pavyzdžiui, Ukmergės miesto savivaldybė rekomendavo Lėmanų koklių fabriko savininkams kaimo darbininkus pakeisti miesto bedarbiais, kurių sąrašą prireikus visada galėjo pateikti būsiamiems darbdaviams, in: 1939 m. gegužės 19 d. Ukmergės miesto savivaldybės raštas P. Julijonui Lėmanui, koklių fabriko Pivonijoje savininkui, LCVA, f. 1262, ap. 3, b. 80, l. 25.

<sup>53</sup> V. Vilūnas, „Pradėkime kovoti su nedarbu miestuose“, in: *Darbo žinios*, 1935 m. gruodžio 22 d., p. 2.

<sup>54</sup> K. Pakštas, 2003, p. 243.

<sup>55</sup> Žinios apie Klaipėdos krašto bedarbius 1937 m., LCVA, f. 932, ap. 1, b. 1201, l. 4.

<sup>56</sup> 1932 m. gruodžio 12 d. Klaipėdos krašto gubernatoriaus slaptas pranešimas VRM, LCVA, f. 923, ap. 1, b. 189, l. 78.

<sup>57</sup> J. Grinius, „Į tautinę politiką“, in: *Naujoji Romuva*, 1936, Nr. 40, p. 755.

sąlygas provincijos gyventojų pertekliui emigruoti į miestus.

Kita dalis atvykstančiųjų į miestą ne ieškojosi darbo, o siekė antros pakopos išsilavinimo. Pradžios mokyklų tinklas ir privalomas mokslas pirmojo nepriklausomybės dešimtmečio pabaigoje apėmė visą Lietuvos teritoriją, o aukštesniųjų mokyklų buvo keliolika kartų mažiau<sup>58</sup>. Dažniausiai gimnazijos būdavo tik apskrities centre. Daugumoje tarpukario visuomenės veikėjų atsiminimų aprašoma pirmoji pažintis su miestu būtent atvykus mokytis į gimnaziją. Lietuvos centriniam valstybės archyve saugomuose tėvų prašymuose atidaryti ar perkelti gimnazijas ir vidurines mokyklas į erdvesnes patalpas labai dažnai skambėjo panašūs argumentai kaip ir Linkuvos gimnazijos tėvų komiteto 1932 m. prašyme švietimo reikalų ministrui dėl patalpų remonto. Teigiama, kad aukštesniosios mokyklos reikšmė didžiulė, nes tokia mokykla sutraukia iš plačių apylinkių vaikus stambiųjų ir vidutinių ūkininkų bei darbininkų, kuriems finansiškai būtų per sunku leisti atžalas į 50–60 km nutolusias Šiaulių, Panevėžio ar Biržų mokyklas. Alytaus gimnazijos tėvų komiteto prašyme nurodoma, kad steigimo metu buvo tikėtasi mažesnių srautų, o stojančiųjų kiekiai buvo tokie, „jog visos geriausios mūsų viltys nebuvo to numačiusios“<sup>59</sup>. Apie didelius atvykstančiųjų iš kaimo mokytis kiekius ir jų problemas diskutuota

<sup>58</sup> 1918 m.–1919 m. m. pabaigoje Lietuvoje (be Klaipėdos krašto) buvo 1 036 pradžios mokyklos; 1928 m. – 2 401, 1938 m. – 2 319. Po Pirmojo pasaulinio karo Lietuva paveldėjo 8 gimnazijas ir 11 progimnazijų, 1928 m. jų buvo 117, 1938 – 83.

<sup>59</sup> 1932 m. Linkuvos gimnazijos tėvų komiteto prašymas, LCVA, f. 391, ap. 2, b. 2119, l. 40, Alytaus, *ibid.*, l. 27, Ukmergės, l. 20, 1928 m. liepos 20 d. Seinų apskrities tarybos posėdžio protokolas, LCVA, f. 379, ap. 1, b. 57, l. 2.

1924 m. svarstant Aukštesniųjų Švietimo ministerijos mokyklų įstatymą, pasitariamuose konstatuota, kad padėtis „yra net katastrofinga“ – didžiuosiuose miestuose trūksta moksleiviams butų, viename kambaryje gyvena ir po 4–5 besimokančiuosius, taip pat ne visų atvykusiųjų tėvai išgali duoti pinigų šilptiems pietums, todėl gimnazistai maitinasi sausu maistu, kurį artimieji atveža iš namų, pamokos vyksta keliomis pamainomis. Švietimo ministras Leonas Bistras pateikė duomenis, kad Marijampolėje 1924 m. iš 8–9 tūkst. bendro gyventojų skaičiaus 3 000 buvo moksleiviai (gimnazijoje studijavo 1 056 asmenys)<sup>60</sup>. Skirtingai nei pradinėse mokyklose, kur besimokančiųjų abu nepriklausomybės dešimtmečius nuolatos gausėjo, aukštesniosiose mokyklose daugiausia mokinių mokėsi 1924–1927 m. Tai sąlygojo vadinamojo vidurinio miestiečių sluoksnio nebuvimas. Besikuriančiose valstybės įstaigose ir verslo įmonėse trūko specialistų, o šią spragą turėjo užpildyti aukštesniųjų mokyklų absolventai<sup>61</sup>.

Nors nepriklausomos Lietuvos miesto gyventojų skaičius bendrame gyventojų skaičiuje buvo mažesnis nei Europos vidurkis, urbanizacijos procesas Lietuvoje vyko. Tai patvirtina spartesnis gyventojų prieaugio didėjimas miestuose nei provincijoje ir intensyvi vidinė migracija visu nagrinėjamu laikotarpiu. Labiausiai vidinę šalies gyventojų migraciją į šalies miestus skatino darbo paieškos ir mokslo įstaigų (gimnazijų) tinklo plėtra bei didėjantis švietimo prieinamumas. 1937 m. žurnale „Savivaldybė“ prognozuota, kad jau

<sup>60</sup> Seimo stenogramos, 1924 m., 123 posėdis, p. 10.

<sup>61</sup> Lietuva 1918–1938 m., 1990, p. 280.

artinasi valanda, kai galinga provincijos gyventojų masė plūstels į miestus: „Nepriklausomoje Lietuvoje stovime prie slenkščio to proceso, kurio išsivystimas turi prisidėti smarkiu šuoliu“, todėl miestai tam turi būti tinkamai pasiruošę: finansuojami, praplėsti, aprūpinti vandeniu, elektra, pigiu būstu, rekreacinėmis zonomis.“<sup>62</sup> Miesto plėtra ir jo ateitis pradėta suvokti kaip valstybės pažangos ir sėkmingos ateities investicinis projektas. Paspirtėjusi urbanizacija turėjo išspręsti ne tik kaimo ir miestelių priaugio problemą, bet ir prisidėti prie paties kaimo gerovės kūrimo – miestiečiai turėjo suvartoti daugiau kaimo gaminių<sup>63</sup>. Raidos scenarijų, kaip galėjo plėtotis urbanizacijos procesas Lietuvoje, trečio dešimtmečio pabaigoje pateikė K. Pakštas. Jis prognozavo, kad, toliau modernizuojant žemės ūkį ir plėtojant kitas pramonės šakas, miesto gyventojų procentinė dalis per ketvirtį amžiaus turėjo padvigubėti<sup>64</sup>.

### **Modernybės ženklai Lietuvos miestuose: ar vien Kaunas vertas miesto vardo?**

Plečiantis miestų teritorijai ir didėjant gyventojų skaičiui, ypač aktualios tapo higienos bei sanitarijos, viešojo transporto ir kitų komunikacijų problemos. Pavieniai technikos išradimai buvo žinomi jau nuo XIX a., tačiau tam, kad jie veiktų ir būtų pritaikomi plačiam vartojimui, keliai, geležinkeliai, komunikacijos, elektrifikacija ir pan. turėjo būti integruoti į bendrą sis-

<sup>62</sup> K. Š., „Urbanizacija kaip valstybės investicinis programos pagrindas“, in: *Savivaldybė*, 1937, Nr. 7, p. 218.

<sup>63</sup> J. Grinius, „Į tautinę politiką“, in: *Naujoji Romuva*, 1936, Nr. 40, p. 755.

<sup>64</sup> K. Pakštas, 1999, p. 48.

temą. Technologinė revoliucija aukštyn kojom apvertė pirmiausia miesto gyventojų buitį. Tiesa, technikos naujovės ne tik į Lietuvą, bet ir visos Europos miestus atkeliavo labai palaipsniui. Pirmiausia gatvių apšvietimas, tada elektra, telefonai, automobiliai, vandentiekis tapo valstybinių ir verslo įstaigų ūkio dalimi, paskui naujovės atkeliavo į aukštesniosios ir vidurinės klasės privačius namus, masiškai buitiniai elektros prietaisai paplito jau po Antrojo pasaulinio karo. Šios inovacijos keitė išvaizdą miestų, kurių dauguma dar XIX a. „palikdavo slogų purvinių, susigrūdusių, apšepusių miesteliūkščių vaizdą“<sup>65</sup>.

Elektra ne vien simbolizavo modernybę, technologinę pažangą ir krašto kultūrą, bet ir buvo gyvybiškai svarbi modernios pramonės, taigi ir miestų – industrializacijos centrų, plėtrai. Visuotinė elektrifikacija buvo viena prioritetinių Lietuvos valdžios sričių visu nagrinėjamu laikotarpiu. Kaip žinoma, sunaudojamos elektros kiekiu Lietuva rikiavosi Europos lentelės apačioje, tačiau elektrifikacija Lietuvos didžiuosiuose miestuose plito gerokai sparčiau nei Lietuvos vidurkis. Trečio dešimtmečio pabaigoje–ketvirto dešimtmečio pradžioje visi pirmos ir antros eilės miestai turėjo gatvių apšvietimą. Tiesa, kai kurie miestai pažymėjo, kad gatvės naktimis apšviečiamos tik iki 24 val. arba 1 val. nakties. 1930 m. duomenimis, vidutiniškai vienam Lietuvos gyventojui buvo pagaminama tik 5 kWh elektros energijos. Tai buvo itin mažas rodiklis Europoje, palyginti su Vokietija (480 kWh), Didžiąja Britanija (340 kWh), net kaimynėmis Lenkija (80 kWh) ir Rusi-

<sup>65</sup> Lietuvos istorija. Devynioliktas amžius: visuomenė ir valdžia, 2005, p. 148.

1 lentelė. Lietuvos miestų elektrifikacijos mastai<sup>70</sup>

Miestas	Abonentų skaičius		Elektros tinklo ilgis, km		Elektros energijos kiekis vienam gyventojui, kWh	
	1930 m.	1939 m. (1936*)	1930 m.	1939 m. (1936*)	1930 m.	1939 m. (1940*)
Kaunas	15 376	–	185,5	–	82	210*
Šiauliai	2 571	4 700	90,8	125	67	175*
Panevėžys	2 450	3 500	33	53	29,5	50*
Ukmergė	1 296	1 627*	17	41*	21	–
Marijampolė	900	–	15	–	20	23
Kybartai	623	–	15	–	27	–
Vilkaviškis	701	1 200	–	24	11,6	23
Alytus	630	–	15	–	18,5	–
Tauragė	715	1 800	20	30	10	–

ja (38 kWh)<sup>66</sup>. 1939 m. Lietuvoje vienam gyventojui tenkantis pagamintos elektros energijos kiekis padidėjo iki 21 kWh<sup>67</sup>. Tačiau elektros energijos kiekiai, pagaminti vienam Kauno, Klaipėdos, Šiaulių ar Panevėžio gyventojui, buvo gerokai didesni. 1939 m. žurnale „Savivaldybė“ pateikti 15 pirmos ir antros eilės miestų elektros vartotojų skaičiai. Sugretinus juos su bendru šių miestų gyventojų skaičiumi, paaiškėjo, kad 12,5–15 proc. jų buvo elektros abonentai<sup>68</sup>. Jei taikytume principą, kad vienas abonentas vidutiniškai atstovauja keturiems šeimos nariams, galima daryti prielaidą, kad pusė miestų ir miestelių

gyventojų vartojo elektrą savo namams apšviesti. 1940 m. vienam kauniečiui teko 210, šiauliečiui – 175, Panevėžio gyventojui – 50 kWh elektros energijos. Išskirtinė Lietuvos mastu buvo Klaipėdos miesto padėtis – ten 1939 m. vienam miesto gyventojui teko daugiau kaip 500 kWh elektros energijos<sup>69</sup>.

Spartesnę elektrifikaciją trikdė tai, kad nebuvo visoje Lietuvoje bendro elektrifikacijos tinklo, po Pirmojo pasaulinio karo trūko vietinių specialistų ir kapitalo, savivaldybės skubotai sudarė koncesines sutartis, kurios buvo orientuotos ne į viso krašto, o tik į vietinius savivaldybių poreikius, be to, pasirašomose sutartyse nebuvo nustatytos techninės įmonių sąlygos, kainų politika. Koncesininkai, pasirašydami sutartį, dažniausiai sutikdavo nemokamai arba pigiau tiekti elektros energiją gatvių

<sup>66</sup> „Elektros stotys ir jų veikimas Lietuvoje“, in: *Savivaldybė*, 1931, Nr. 10, p. 22. Nors kituose šaltiniuose nurodomi mažesni vienam gyventojui tenkantis 1929 m. suvartotos elektros energijos kiekio rodikliai: Vokietija – 547 kWh, Didžioji Britanija – 58 kWh, Lenkija – 6 kWh, Graikija ir Bulgarija po 4 kWh. J. Žarnowski, 1999, p. 80.

<sup>67</sup> Lietuvos energetika iki 1940 m., 1982, p. 161.

<sup>68</sup> Sniegulis, „Savivaldybių elektros ūkis“, in: *Savivaldybė*, 1939, Nr. 2, p. 58–62. 1931 m., tokiu principu vadovaujantis, skaičiuota, kad vidutiniškai 45–50 proc. miestų ir miestelių namų ūkių naudojami elektrą. „Elektros stotys ir jų veikimas Lietuvoje“, in: *Savivaldybė*, 1931, Nr. 10, p. 22.

<sup>69</sup> Lietuvos energetika iki 1940 m., 1982, p. 162.

<sup>70</sup> Lentelė sudaryta remiantis: Elektros stotys ir jų veikimas Lietuvoje, in: *Savivaldybė*, 1931, Nr. 10, p. 18–23; Sniegulis, „Savivaldybių elektros ūkis“, in: *Savivaldybė*, 1939, Nr. 2, p. 58–62; Lietuvos energetika iki 1940 m., Vilnius, 1982, t. 1; S. Bilys, Pirmosios elektrinės Lietuvoje, 2011, t. 1.

apšvietimui ir savivaldybės administracijai, mokykloms, ligoninėms. Privatiems vartotojams elektros energija XX a. trečią dešimtmetį Lietuvoje buvo ypač brangi prekė, skūstasi, kad ne visiems ir įkandama<sup>71</sup>. Po Kauno miesto inicijuoto ir kituose miestuose palaikymo sulaukusio elektros vartotojų boikoto 1933 m. savivaldybės ėmėsi nustatyti maksimalius leidžiamus tarifus, kainos privatiems vartotojams sumažėjo<sup>72</sup>.

Dėl augančio elektros energijos poreikio didžiųjų miestų elektrinės atsinaujino dar trečio–ketvirto dešimtmečių sandūroje – 1929 m. pradėjo veikti ypač moderni Klaipėdos, 1930 m. – Petrašiūnų šiluminė elektrinė. Tačiau realiai rūpintis bendru elektrifikacijos planu Lietuvos vyriausybė ėmė tik ketvirto dešimtmečio viduryje. 1936 m. rašyta: „Technišku atžvilgiu elektros energijos ūkis mūsų krašte dar yra chaotiškoj padėty.“<sup>73</sup> 1936 m. sudarytas Lietuvos energijos komitetas ir 1937 m. įkurta akcinė bendrovė „Energija“ turėjo centralizuotai realizuoti Lietuvos elektrifikacijos planus, taip pat imtasi ieškoti būdų, kad, pasibaigus koncesijos sutartims, elektros stotys būtų perimamos į savivaldybės rankas. Parengta Lietuvos elektrifikavimo schema ir numatyta pastatyti naujų, techniškai pažangių elektrinių: 1938 m. suplanuota šiluminė Rėkyvos elektrinė, turėjusi

aptarnauti Panevėžio, Šiaulių, Radviliškio, Plungės, Palangos ir kitų aplinkinių miestų poreikius, 1948 m. numatyta paleisti Jonavos hidroelektrinę (Kaunui, Panevėžiui, Ukmergei, Marijampolei, Vilkaviškiui, Alytui, Pasvaliui, Biržams ir aplinkiniams miestams), 1958 m. suplanuota Nemuno hidroelektrinė (ties Birštonu) Kaunui, Marijampolei, Jurbarkui, Tauragei, Telšiams, Šilutei, Šiauliams aprūpinti<sup>74</sup>.

Mažesnieji miestai taip pat skundėsi, kad esamų elektrinių galingumo nebepakanka, savivaldybių tarybose buvo planuojamos paskolos elektros ūkiui atnaujinti<sup>75</sup>. 1939 m. Biržų gyventojai sukilo prieš savivaldybės administracijos sprendimą papildomai apmokestinti elektrinių motorų darbą dėl tinklo svyravimų ir šviesos mirgėjimo elektros apkrovos piko metu (16–22 val.). „Gyvename elektros gadyne, <...> o miesto savivaldybė imasi tokių priemonių, kad biržėnai elektros energijos suvartojimą mažintų ir vėl grįžtų prie natūralaus kuro, garo ar vidaus degimo jėgos.“ Apskritis viršininkas siūlė ne varžyti elektros suvartojimą, o tobulinti elektros stoties įrenginius<sup>76</sup>.

Didėjant elektros energijos vartojimą ir įvairėjant jos pritaikomumą rodo ne tik sparčiai kilęs elektros energijos suvartojimas, tenkantis vienam miesto gyventojui (pvz., Kaune, Šiauliuose per dešimtmetį suvartojamas elektros kiekis padidėjo 2,5 karto, Panevėžyje, Vilkaviškyje 2 kar-

<sup>71</sup> Pavyzdžiui, 1921 m. Amerikos lietuvių AB „Rūbas“ Tauragės mieste siūlėsi miesto apšvietimui parūpinti pigesnės vandens energijos, nes esamos kainos daro elektros energiją vartotojams neprieinamą, LCVA, f. 1746, ap. 1, b. 2, l. 31.

<sup>72</sup> Iki 1933 m. elektros boikoto už 1 kWh patalpų apšvietimui įvairiuose miestuose kainos svyravo nuo 1,00 Lt iki 1,50 Lt. 1935 m. už 1 kWh elektros energijos šviesai vartotojai Kaune mokėjo 0,82 Lt, Panevėžyje 0,76 Lt, 1938 m. Šiauliuose – 0,70 Lt.

<sup>73</sup> „Savivaldybės ir Lietuvos elektrifikacija“, in: *Savivaldybė*, 1936, Nr. 4, p. 25.

<sup>74</sup> „Pradedamas didžiulis Lietuvos elektrifikavimas“, in: *Lietuvos žinios*, 1937 m. rugpjūčio 24 d., p. 5.

<sup>75</sup> Pavyzdžiui, 1936 m. gegužės 5 d. Kėdainių miesto tarybos protokolas, LCVA, f. 379, ap. 1, b. 24, l. 70.

<sup>76</sup> 1938 m. spalio 10 d. Biržų miesto tarybos posėdžio protokolas ir lapkričio 24 d. apskrities viršininko raštas Savivaldybių departamentui ir Biržų miesto tarybai, *ibid.*, b. 287, l. 158–159a.

tus ir pan.<sup>77</sup>), bet ir dažnos korespondencijos spaudoje, kuriose mažesniųjų miestų gyventojai skundėsi, kad elektra jų miestelyje teikiama tik tamsiuoju paros metu, todėl jie dieną negali klausytis radijo žinių, sekmadienio pamaldų ir kitų laidų<sup>78</sup>. Pradėti taikyti diferencijuoti tarifai apšvietimui ir elektriniams namų apyvokos daiktams (šiems tarifai buvo mažesni), rodė, kad miestiečių namuose atsirado ir kitų elektros prietaisų. Šaltiniuose dažniausiai minimi radijo aparatai, lygintuvai, virduliai.

Dar vienas išaugusio miesto rūpestis – sanitarijos būklė. Po pramonės revoliucijos sparčiai didėjančiuose Vakarų Europos miestuose higienos klausimo svarba XIX–XX a. ypač padidėjo, įvykdyti centralizuoto vandentiekio ir kanalizacijos sistemos sutvarkymo darbai. Iki Pirmojo pasaulinio karo buvo kanalizacija dauguma Vokietijos, Austrijos ir Anglijos miestų. Prancūzija, po Pirmojo pasaulinio karo atstatydama sugriautus miestus, pasirūpino kartu įrengti ir modernią kanalizacijos ir vandentiekio sistemą. Lenkijoje 1933 m. 12 proc. miestų turėjo vandentiekį ir kanalizaciją. Latvijoje ir Estijoje 1938 m. tik svarbiausieji miestai turėjo kanalizacijos sistemą, kitur vandentiekis ir kanalizacija dar buvo tik planuose.

Iki Pirmojo pasaulinio karo šiuolaikinę kanalizacijos sistemą ir vandentiekį pradėjo įsirengti tik Vilniaus miestas. 1899–1902 m. centrinėje Klaipėdos dalyje bei Senamiestyje išvedžioti miesto vandentiekio vamzdžiai, o 1913–1916 m. –

kanalizacijos<sup>79</sup>. 1924 m. miesto kanalizacijos, o 1927 m. vandentiekio darbų ėmėsi Kaunas. 1930 m. Šiauliai turėjo parengę visą miesto kanalizacijos projektą. Tačiau realius vandentiekio ir kanalizacijos įrengimo darbus po Kauno 1930 m. pradėjo Ukmergė. 1932 m. buvo paklota 1,5 km vandentiekio vamzdžių į kareivines, ligoninę ir pradžios mokyklą, pastatyti 6 hidrantai gaisro prevencijai<sup>80</sup>. Pradėti darbai buvo tęsiami, 1939 m. rašyta, kad Ukmergės vandentiekio ir kanalizacijos įmonė kasmet miesto savivaldybei uždirbdavo 60 tūkst. Lt pelno<sup>81</sup>. 1935 m. birželį Šiaulių centre, Vilniaus ir Tilžės gatvėse, taip pat pradėti kanalizacijos įrengimo darbai, po metų miesto centre buvo nutiesta 4 km kanalizacijos vamzdžių<sup>82</sup>. 1938 m. kanalizacija naudojosi 3 553 žmonės, buvo nutiesta 7,5 km nuotekų ir 1,7 km lietaus kanalizacijos vamzdžių<sup>83</sup>. Taip pat pradėta rūpintis gręžiniais vandentiekiiui, tačiau darbai vyko vangokai ir 1940 m. vandentiekis vis dar nebuvo visiškai įrengtas. 1935 m. kanalizacijos ir vandentiekio planavimo, o nuo 1937 m. rudens ir realius kanalizacijos darbus pradėjo Panevėžys, 1936 m. – Marijampolė. 1937 m. vandentiekio ir kanalizacijos projektą sudaryti buvo nutaręs Vilkaviškis, tais pačiais

<sup>79</sup> Net dešimtmečio skirtumas tarp šių darbų atsirado todėl, kad klaipėdiečiai, baimindamiesi pakilusių mokesčių, kanalizacijos planus sutiko labai nepalankiai. J. Tatoris, 1994, p. 93.

<sup>80</sup> „Ukmergės miestas anksčiau ir dabar“, in: *Savivaldybė*, 1932, Nr. 10, p. 34.

<sup>81</sup> „Ukmergės miesto reikalai“, in: *Lietuvos aidas*, 1939 m. gruodžio 1 d., p. 3.

<sup>82</sup> J. Levickas, „Aktualiausieji Šiaulių m. reikalai“, in: *ibid.*, 1935 m. rugsėjo 3 d., Nr. 201, p. 8; V. Kn. [Valerijonas Knyva], „Apie aktualiuosius Šiaulių miesto reikalus“, in: *Lietuvos žinios*, 1936 m. kovo 31 d., Nr. 75, p. 4.

<sup>83</sup> V. Knyva, „Kaip kūrėsi ir ko pasiekė Šiauliai per 20 metų“, in: *ibid.*, 1938 12 06, Nr. 280, p. 5.

<sup>77</sup> „Elektros stotys ir jų veikimas Lietuvoje“, in: *Savivaldybė*, 1931, Nr. 10, p. 18–23; Sniegulis, „Savivaldybių elektros ūkis“, in: *Savivaldybė*, 1939, Nr. 2, p. 58–62; Lietuvos energetika iki 1940 m., Vilnius, 1982.

<sup>78</sup> Pavyzdžiui, S. Bilys, 2012, p. 31, 91.

metais Alytaus miesto taryba vienbalsiai pritarė siūlymams nutiesti magistralinę kanalizacijos liniją mieste, nutarta paruošti kanalizacijos projektą ir ieškoti kreditų darbams vykdyti<sup>84</sup>.

Kanalizacijos ir vandentiekio įrengimas buvo vienas brangiausių Kauno miesto savivaldybės darbų per du dešimtmečius. 1938 m. kovo mėnesį miesto tarybos posėdyje buvo svarstyta prašyti 15 mln. Lt paskolos 15-ai metų, iš visų suplanuotų darbų didžiausia dalis (3,3 mln. Lt) buvo skirti vandentiekiiui ir kanalizacijai įrengti<sup>85</sup>. 1938 m. pabaigoje Kaune buvo nutiestas 78 km vandentiekio ir 72 km kanalizacijos tinklas, vandentiekį turėjo 2 554 namai, o prie kanalizacijos tinklo buvo prisijungęs 1 651 namas (daugiausia Senamiestyje ir Naujamiestyje, mažiausiai Šančiuose)<sup>86</sup>.

1932 m. apklausti 29 pirmaeiliai ir antraeiliai miestai, jų sanitarijos būklę nusakant šie faktai: 21 mieste ir miestelyje buvo įrengtas bent vienas viešasis tualetas (Kaune jų net 14); pusė miestų buvo paskyrę plotą sąvartnui už miesto ribų, bet tik 10 miestų nurodė, kad yra pastatę viešose erdvėse šiukšliadėžes, 4 miestai tai planavo padaryti artimiausiu metu, nors Šakiai į šį anketos klausimą atsakė: „Popieriams mesti dėžių nėra, bet jų kol kas nėra reikalo turėti, nes visur bendras purvynas.“<sup>87</sup>

Lenkynių ir rekordų amžius – taip buvo tarpukario spaudoje apibūdintas gyventas laikotarpis ir pabrėžiama, kad „tem-

po dvasią pilnai junta ir ja gyvena dar tik miestietis“<sup>88</sup>. Tačiau ne visi Europos miestai ar net sostinės skubėjo. Tony Farmar cituoja Dublino gyventojų nuostabą, pirmą sykį išvydus transporto spūstį Niujorke<sup>89</sup>. Sprendžiant iš automobilių registracijos statistikos, transporto grūstys Lietuvos miestų gyventojų taip pat nevargino. Kita vertus, beveik pusė visų Lietuvos automobilių buvo registruoti šešiuose didžiausiuose miestuose (kur gyveno maždaug 10 proc. šalies gyventojų). Masinės asmeninių automobilių gamybos pradžia laikomas „Ford T“ modelis, pradėtas gaminti 1908 m. 1920 m. reklama paskelbė, kad į Kauną atrieda 24 „Ford“ automobiliai, kuriuos kauniečiai galėjo įsigyti Amerikos lietuvių prekybos bendrovėje. 1921 m. ta pati bendrovė pakvietė į vairuotojų kursus. Kiekvienais metais automobilių ženklų pasiūla reklamose gausėjo, o dažniausiai keliuose buvo galima sutikti „Opel“, „Ford“, „Chevrolet“, „Buick“ ir „Chrysler“ ženklų lengvųjų mašinų<sup>90</sup>.

Didėjant automobilių kiekiui, plėtėsi transporto infrastruktūros tinklas. 1925 m. Amerikos žibalo prekybos bendrovė atidarė degalinę Kauno stotyje, po kelių mėnesių buvo skelbiama, kad šios bendrovės degalinių taip pat galima rasti Klaipėdoje, Šiauliuose, Šilutėje. 1929 m. miestų savivaldybės įstatymu buvo įpareigotos įrengti automobilių ir autobusų stotis. Taip pat nurodyta, kad keleivių vežimo paslaugas teikiantys automobilių ir autobusų savininkai privalėjo paskelbti fiksuotus tarifus bei tvarkaraščius. 1935 m. tarpmiestinis autobusų susisiekimas perėjo Susisiekimo

<sup>84</sup> 1937 m. Alytaus miesto tarybos posėdžio protokolas, LCVA, f. 379, ap. 1, b. 527, l. 181–182.

<sup>85</sup> 1938 m. kovo 31 d. Kauno miesto tarybos protokolas, *ibid.*, b. 287, l. 386.

<sup>86</sup> 1938 m. Kauno statistikos metraštis, 1939, p. 133–134.

<sup>87</sup> B. Tamulaitis, „Šakių miestas“, in: *Savivaldybė*, 1932, Nr. 12, p. 29.

<sup>88</sup> Ig. Malinauskas, „Būsimų miestiečių tipas“, in: *Naujoji Romuva*, 1936, Nr. 44, p. 868.

<sup>89</sup> T. Farmar, 2010, p. 126.

<sup>90</sup> LSM, 1938, p. 348.

2 lentelė. *Automobilių registracija didžiuosiuose Lietuvos miestuose*<sup>91</sup>

Miestas	Lengvieji automobiliai			Autobusai		Krovininiai automobiliai	
	1929 m.	1938 m.		1929 m.	1938 m.	1929 m.	1938 m.
		Iš viso	Privatūs				
Kaunas	259	869	636	36	177	59	189
Klaipėda	249*	329	232	14*	24	91*	79
Šiauliai	44	132	118	4	11	7	32
Panevėžys	31	62	47	1	2	7	21
Ukmergė	12	28	15	16	6	6	26
Marijampolė	9	21	12	17	4	4	11
Iš viso 6 miestuose	604	1441	1060	88	224	174	358
Visoje Lietuvoje	1010	2301	1758	265	333	309	742

\* Pateikti 1929 m. viso Klaipėdos krašto, 1938 m. – tik Klaipėdos miesto duomenys.

ministerijos žinion. 1937 m. Vidaus reikalų ministerijos Savivaldybių departamentas miestams ir miesteliams (be Kauno ir Klaipėdos) išsiuntė klausimyną, kuriame vienas iš klausimų buvo apie autobusų stotis ir degalines. Beveik absoliuti dauguma pateikė informaciją, kad jų gyvenvietę galima pasiekti autobusu ir / arba traukiniu (Kaišiadorys, Biržai, Plungė, Rokiškis nurodė, kad autobusai kursuoja tik vasarą). Dauguma taip pat nurodė, kad jų mieste galima įsigyti degalų degalinėse ar iš cisternų (19 miestų deklaravo turintys daugiau nei vieną kuro pardavimo vietą), neigiamai atsakė tik keli miesteliai (pvz., Gargždai, Molėtai), mažiausiuose miesteliuose benzinai buvo parduodami tiesiog parduotuvėse<sup>92</sup>. Vis dėlto geležinkelis išliko populiaresnė transporto priemonė, 1937 m. traukiniais pervežta beveik

3,4 mln., o užmiesčio autobusais 2,3 mln. keleivių<sup>93</sup>. Didėjantis miestų gyventojų skaičius ir besiplečiantys patys miestai iškelė viešojo transporto problemą. Centralizuotai šis klausimas buvo išspręstas tik Kaune ir Klaipėdoje, visuose kituose miestuose ši sritis buvo patikėta privačiam verslui. Ieškant efektyviausios viešojo transporto sistemos, svarstyti net moderniausi tuo metu sprendimai. 1929 m. Kauno miesto valdybos narys J. Roginskis, grįžęs iš komandiruotės į Berlyną, pasiūlė įrengti bandomąją troleibuso liniją, ši transporto rūšis turėjo sujungti gerąsias tramvajaus ir autobuso ypatybes. Tuo metu ji buvo naudota tik Didžiojoje Britanijoje<sup>94</sup>.

Pagal suvartotos elektros kiekį, nutiesto vandentiekio ilgį ar automobilių skaičių Lietuva rikiavosi tarptautinių statistikos lentelių apačioje, o telefonų ir radijo abonentų skaičiumi nebeiškrito iš regiono vidurkio. Susisiekimo ministerija 1937 m.

<sup>91</sup> Lentelė sudaryta pagal: A. Vaišnys, „Keliai ir Lietuvos motorvežimai“, in: *Savivaldybė*, 1930, Nr. 1, p. 15–16 ir LSM, 1938, p. 347.

<sup>92</sup> Įvairių miestų raštai, atsakantys į VRM Savivaldybių departamento 1937 m. vasario 10 d. užklausą, LCVA, f. 379, ap. 3, b. 28a.

<sup>93</sup> LSM, 1938, p. 342, 364–365.

<sup>94</sup> 1930 m. sausio mėn. Kauno miesto valdybos nario J. Roginskio pranešimas, LCVA, f. 379, ap. 1, b. 116, l. 13–14.



3 lentelė. *Telefono ir radijo abonentų skaičius Lietuvos miestuose*<sup>97</sup>

Miestas	Telefono abonentai			Radijo abonentai
	1923 m.	1928 m.	1937 m.	1937 m.
Kaunas	487	3 125	7 221	10 719
Klaipėda	994	1 190	2 987	5 479
Šiauliai	183	450	852	2 152
Panevėžys	88	431	527	1 014
Marijampolė	53	163	278	647
Ukmergė	32	119	210	465

gyrėsi: „Telefono abonentų gausumu, lyginant jį su krašto gyventojų skaičiumi, per 20 darbo metų esame prisiviję ir net prašokę eilę senųjų valstybių.“<sup>95</sup> Telefonų ir radijo aparatų skaičiumi šalis lenkė ne tik ekonomiškai silpnėnes valstybes Bulgariją ar Rumuniją, bet ir lygiavosi su Lenkija, Graikija, Italija ar Ispanija<sup>96</sup>. 1924 m. Lietuvoje buvo 5 145 telefono ir 7 radijo abonentai, iki 1938 m. jų skaičius padidėjo atitinkamai iki 26 591 ir 59 527.

1923 m. visi apskričių miestai jau turėjo telefono stotis. Nuo ketvirto dešimtmečio pradžios ne tik daugėjo abonentų, bet buvo tobulinama ir pati ryšių technika – orinės linijos pakeistos požeminiais kableliais, automatizuotos telefono stotys. Radijo stotys buvo įrengtos Kaune ir Klaipėdoje.

Apie automobilius tarpukaryje buvo kalbama kaip apie prabangos prekę, raginama neskirti automobilių reklamos darbininkams – „vis tiek jų neįpirks, nes neturi už ką“<sup>98</sup>, o štai radijo imtuvas buvo įprastas įrenginys visų sluoksnių gyventojų

namuose. Kauno radijo abonentų 1938 m. buvo 10 proc. darbininkų ir 15 proc. amatininkų<sup>99</sup> (visos Lietuvos mastu 6,6 proc. ir 10, 7 proc.).

Galima pritarti V. Petruolio teiginiui, kad „kasdieninėje erdvėje miesto modernėjimą gyventojai veikiausiai siejo su infrastruktūros tobulinimo ir miesto pagražinimo darbais“<sup>100</sup>. Ryškiausios permainos vyko stambiausiuose Lietuvos miestuose – Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose, Panevėžyje, Marijampolėje, Ukmergėje, menkesnės – kituose apskričių miestuose bei miesteliuose.

## Išvados

Nepriklausomos Lietuvos urbanizacijos tempus pirmiausia diktavo ilgametė Rytų Europos tautoms būdinga priklausomybė imperijoms (Rusijos, Austrijos-Vengrijos), kurių pakraščiuose gyvenančios ir tenykščių gyventojų daugumą sudarančios nacijos glaudėsi ne didmiesčiuose, o provincijoje. Dėl menkos Lietuvos miestų augimo „startinės“ pozicijos XX a. pradžioje ženklaus procentinis svarbiausių miestų populiacijos padidėjimas 1920–1940 m. atrodo

<sup>95</sup> Susisiekimo ministerijos metraštis, 1937, Kaunas, 1938, p. 73.

<sup>96</sup> P. Vitkevičius, 1972, p. 94 ir 162.

<sup>97</sup> Lentelė sudaryta pagal LSM, 1937, p. 373, ir P. Vitkevičius, 1972, p. 110.

<sup>98</sup> F. Kirkilas, „Reklamos būdai“, in: *Tautos ūkis*, 1939, Nr. 9, p. 201.

<sup>99</sup> Kauno miesto statistikos metraštis, 1938, Kaunas, 1939, p. 63.

<sup>100</sup> Lietuvos tarpukario architektūrinis palikimas: materialumo ir nmaterialumo dermė, 2015, p. 108.

gana nereikšmingas, palyginti su bendrais šalies gyventojų struktūros pokyčiais. Nepaisant to, tarpukariu įvykęs politinis, ekonominis bei ūkinis miesto „įsisavinimas“ padėjo pamatus tolesniems ir spartesniems urbanizacijos procesams.

Vidinė Lietuvos gyventojų migracija į miestus vyko visu tarpukariu, tačiau nuo ketvрто dešimtmečio ji imta traktuoti kaip vis sunkiau suvaldomas procesas, dėl kurio provincijoje randasi darbo jėgos trūkumas, o miestuose didėja jos perteklius. Atsižvelgdami į valstybės ir savivaldos institucijų taikomas vis griežtesnes priemones (administracines bei propagandines) migracijai suvaldyti galime spręsti, kad mechaninis gyventojų prieaugis miestuose galėjo būti didesnis nei fiksuota Lietuvos statistikos metraščiuose. Apskritai, statistines miestų populiacijos augimo tendencijas galime nustatyti tik iš dalies – remdamiesi kasmetiniais natūralaus gyventojų prieaugio duomenimis, kurių atspirties taškas tėra vienintelis 1923 m. vykęs visuotinis gyventojų surašymas.

Nuo ketvрто dešimtmečio vidurio ypač suintensyvėjo vietos savivaldybių (labiausiai Kauno, Šiaulių, Klaipėdos, Panevėžio) ir vyriausybės pastangos bei investicijos kuo labiau pagausinti būrį miestų gyven-

tojų, kurie galėtų naudotis moderniomis miesto infrastruktūromis, bendrais elektrifikacijos, susisiekimo, komunikacijų tinklais, imta mažinti įvairių tarifų kainas. Atkreiptinas dėmesys, kad šios priemonės nebuvo vien „valdiškos“, bet kilo ir dėl pačių gyventojų didėjančių poreikių bei iniciatyvos. Sunaudojamu elektros kiekiu, automobilių ar buitinės technikos skaičiais miestai gerokai lenkė bendrą šalies vidurkį.

Įprasta teigti, kad modernizacijos spurtas būdingiausias Kaunui, kur telkėsi didžiausios investicijos, o sostinė augo kitų miestų sąskaita. Tačiau, įvertinę vienam miesto gyventojui tenkančius materialinės bazės rodiklius (nuo atlyginimo dydžio iki automobilių skaičiaus ir t. t.) matysime, kad Klaipėda prilygo laikinajai sostinei ar net ją lenkė. Panašūs savo dydžiu buvo kiti du didmiesčiai – Šiauliai ir Panevėžys, tačiau pastarasis atsiliko ne tik pagal pramonės, bet ir miesto infrastruktūros statistinius duomenis. Tarpukariu dvigubai išaugęs jaunas miestas – Marijampolė taip pat ypač veržliai ėmėsi modernizavimosi darbų. Nors tarpukario Lietuvos miestai savo dydžiu ir materialine kultūra nepavijo svarbiausių Vakarų Europos miestų, technikos ir komunikacijos naujovės leido jų gyventojams pajusti modernaus didmiesčio pulsą.

## BIBLIOGRAFIJA

Akmenytė-Ruzgienė V., Milerytė G., 2011 – V. Akmenytė-Ruzgienė, G. Milerytė, „Verslo ir valstybės santykiai: Lietuvos prekybos, pramonės ir amatų rūmų istorija 1925–1941 m.“, in: *Kauno istorijos metraštis*, 2011, Nr. 11, p. 111–150.

Andrijauskaitė U. M., 2012 – U. M. Andrijauskaitė, „Kinas kauniečių gyvenime 1918–1940 m.“, in: *Kauno istorijos metraštis*, 2012, Nr. 12, p. 209–220.

Andrijauskaitė U. M., 2015 – U. M. Andrijauskaitė, „Darbininkų švietimo bandymai Kaune XX a. 3–4 dešimtmečiuose: liaudies universitetai ir va-

kariniai kursai bei gimnazijos suaugusiesiems“, in: *Kauno istorijos metraštis*, 2015, Nr. 15, p. 167–186.

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

Balkus M., 2012 – M. Balkus, „Pigių butų kolonijos Kaune XX a. 3–4 dešimtmečiais: socialinio būsto sistemos veikimo apžvalga“, in: *Kauno istorijos metraštis*, 2012, Nr. 12, p. 51–64.

Balkus M., 2013 – M. Balkus, „Kauno miesto

planavimas XX a. 3–4 dešimtmečiais: tarp siekių ir tikrovės“, in: *Kauno istorijos metraštis*, 2013, Nr. 13, p. 205–219.

Bilys S., 2011 – S. Bilys, *Pirmosios elektrinės Lietuvoje*, Vilnius: Trys žvaigždutės, d. 1, 2011.

Bilys S., 2012 – S. Bilys, *Pirmosios elektrinės Lietuvoje*, Vilnius: Trys žvaigždutės, d. 2, 2012.

Burgess E., 1967 – R. Park, E. Burgess, R. McKenzie, *The City*, Chicago: The University of Chicago press, 1967.

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

Čepaitienė A., 2013 – A. Čepaitienė, *Gyvenimo etnografija: vietos, struktūros ir laikas: besikeičianti Lietuva XX amžiuje*, Vilnius: Lietuvos istorijos instituto leidykla, 2013.

Daniliauskas A., 1978 – A. Daniliauskas, *Lietuvos miesto gyventojų materialinė kultūra XX a.*, Vilnius: Mokslas, 1978.

Daukšas D., 2004 – D. Daukšas, „Tarp tradicijos ir modernybės: lietuvių gyvenimo stiliaus kaita tarpukariu“, in: *Liaudies kultūra*, 2004, Nr. 4, p. 26–33.

Daunton M., Rieger B., 2001 – M. Daunton, B. Rieger, *Meanings of Modernity. Britain from the Late Victorian Era to World War II*, Oxford: Bloomsbury Academic, 2001.

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

Endriukaiytė K., 2009 – K. Endriukaiytė, „Gyvas miestas, arba tarpukario Kauno salonų kultūra“, in: *Kauno istorijos metraštis*, 2009, Nr. 10, p. 133–155.

Farmar T., 2010 – T. Farmar, *Privileged Lives: A Social History of Middle Class Ireland, 1882–1989*, Dublin: A&A Farmar, 2010.

Herzfeld M., 2001 – M. Herzfeld, *Anthropology: Theoretical Practice in Culture and Society*, Oxford: Blackwell Publishers, 2001.

Lietuva, 1918–1938, 1990 – *Lietuva, 1918–1938*: leidinys 20 metų Lietuvos nepriklausomybės sukakčiai paminėti / redagavo Vincas Kemežys, Kaunas: Šviesa, 1990.

Lietuvos energetika iki 1940 m., 1982 – *Lietuvos energetika iki 1940 m.* / J. Stankus, J. Jurginis, M. Lasinskas ... [et al.], Vilnius: Mokslas, 1982, t. 1.

Lietuvos istorija. Devynioliktas amžius: visuomenė ir valdžia, 2011 – *Lietuvos istorija. Devynio-*

*liktas amžius: visuomenė ir valdžia* / Tamara Bairašauskaitė, Zita Medišauskienė, Rimantas Miknys, Vilnius: Baltos lankos, t. 8, d. 1, 2011.

Lietuvos istorija. Nepriklausomybė 1918–1940 m., 2015 – *Lietuvos istorija. Nepriklausomybė 1918–1940 m.* / Eglė Bendikaitė, Algimantas Kasparavičius, Saulius Kaubrys ... [et al.], Vilnius: Lietuvos istorijos instituto leidykla, t. 10, d. 2, 2015.

Lietuvos pramonė ikisocialistiniu laikotarpiu, 1976 – K. Meškauskas, V. Puronas, M. Meškauskienė, J. Jurginis, *Lietuvos pramonė ikisocialistiniu laikotarpiu*, Vilnius: Mintis, 1976.

Lietuvos tarpukario architektūrinis palikimas: materialumo ir nematerialumo dermė: mokslo monografija / R. Bertašiūtė, V. Karvelytė-Balbierienė, A. Pakštalis, V. Petrusis, K. Rudokas; [sudarytojas V. Petrusis]; Kauno technologijos universitetas, 2015.

Miškinis A., 1991 – A. Miškinis, *Lietuvos urbanistika: istorija, dabartis, ateitis*, Vilnius: Mintis, 1991.

Morkūnaitė-Lazauskienė A., 2011 – A. Morkūnaitė-Lazauskienė, „Kauno turgaviečių bruožai (1919–1940 m.)“, in: *Kauno istorijos metraštis*, 2011, Nr. 11, p. 93–107.

Norkus Z., 2013 – Z. Norkus, *Du nepriklausomybės dvidešimtmečiai: kapitalizmas, klasės ir demokratija Pirmojoje ir Antrojoje Lietuvos Respublikoje lyginamosios istorinės sociologijos požiūriu*, Vilnius: Aukso žuvis, 2013.

Pakštas K., 2003 – K. Pakštas, *Kultūra. Civilizacija. Geopolitika: straipsnių rinkinys* / [sudarytojas S. Gaižūnas], Vilnius: Pasviręs pasaulis, 2003.

Pakštas K., 1999 – K. Pakštas, *Baltijos respublikų politinė geografija*, in: *Lietuvos geopolitika* (sud. Stasys Vaitekūnas), Vilnius: Mintis, 1999.

Races to modernity, 2014 – *Races to Modernity: Metropolitan Aspirations in Eastern Europe, 1890–1940* / edited by Jan C. Behrends and Martin Kohlrausch, Budapest: Central European University Press, 2014.

Račiūnaitė R., „Nacionalinių vertybių ir miestietiškos sąmonės plėtra: tarpukario Kaunas ir jo priemiesčiai“, in: *Lietuvos etnologija: socialinės antropologijos ir etnologijos studijos*, 2004, 4 (13), p. 111–133.

Račiūnaitė V., 1999 – V. Račiūnaitė, „Individas tarpukario mieste: depersonalizacija ir individualumo perspektyvos“, in: *Literatūra. Mokslo darbai*.

*Nepriklausomybės metų (1918–1940) literatūros studijos* 37 (1), 1999, p. 86–96.

Račiūnaitė V., 2003 – V. Račiūnaitė, „Miestiškojo romano proveržis: sociologinių žvilgsnių“, in: *Darbai ir dienos*, 2003, t. 36, p. 91–106.

Simmel G., 1997 – G. Simmel, *Sociologija ir kultūros filosofija: rinktinė*, Vilnius: Margi raštai, 2007.

Sostinė kaip tapatumo simbolis, 2014 – *Sostinė kaip tapatumo simbolis: Vilnius ir Kaunas tarpukario kultūroje*: straipsnių rinkinys / [sudarytojos Alma Lapinskienė, Viktorija Šeina], Vilnius: Lietuvių literatūros ir tautosakos institutas, 2014.

Stevenson D., 2003 – D. Stevenson, *Cities and Urban Cultures*, Maidenhead: Open University Press, 2003.

Stravinskienė V., 2014 – V. Stravinskienė, „Vilniaus miesto gyventojai: 1920–1939 m.“, in: *Sostinė kaip tapatumo simbolis: Vilnius ir Kaunas tarpukario kultūroje*: straipsnių rinkinys / [sudarytojos Alma Lapinskienė, Viktorija Šeina], Vilnius: Lietuvių literatūros ir tautosakos institutas, 2014, p. 37–48

Šalčius P., 1956 – P. Šalčius, *Lietuvos pramonės istorija*, d. I, Vilnius, 1956, in: VUBRS, f. 181-19.

Šeina-Vasiliauskiene, V., 2016 – V. Šeina-Vasiliauskiene, *Laikinoji sostinė lietuvių literatūroje*, Vilnius: Lietuvių literatūros ir tautosakos institutas, 2016.

Tatoris J., 1994 – J. Tatoris, *Senoji Klaipėda: urbanistinė raida ir architektūra iki 1939 m.*, Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1994.

Tomka B., 2013 – B. Tomka, *A Social History of Twentieth-Century Europe*, London, New York: Routledge, 2013.

Urban Modernity: Cultural Innovation in the Second Industrial Revolution, 2008 – *Urban Modernity: Cultural Innovation in the Second Industrial Revolution* / Miriam R. Levin, Sophie Forgan, Martina Hessler ... [et al.], Cambridge: The MIT press, 2008.

Vaitekūnas S., 1977 – S. Vaitekūnas, „Gyventojų migracijos Lietuvoje 1918–1939 m.“, in: *LTSR Aukštųjų mokyklų mokslo darbai. Geografija ir geologija*, XIII, 1977, p. 55–63.

Vaitekūnas S., 2006 – S. Vaitekūnas, *Lietuvos gyventojai: per du tūkstantmečius*, Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2006.

Wirth L., 1938 – L. Wirth, „Urbanism as a Way of Life“, in: *American Journal of Sociology*, 1938, vol. 44, no. 1, p. 1–24.

Writing Material Culture History, 2014 – *Writing Material Culture History* [edited by Anne Geritsen, Giorgio Riello], Bloomsbury: Bloomsbury Academic, 2014.

Żarnowski J., 1999. – J. Żarnowski, *Polska 1918–1939: Praca. Technika. Społeczeństwo*, Warszawa: Książka i wiedza, 1999.

Vitkevičius P., 1972. – П. Виткевичюс, *Развитие электро- и радиосвязи в Литве*, Вильнюс: Минтис, 1972.

## URBANIZATION (1918–1940): THE SIGNS OF MODERN CITY IN LITHUANIA

Giedrė Polkaitė-Petkevičienė, Norbertas Černiauskas

### S u m m a r y

In this study, the term of urbanization is understood in a broad sense, not only as the concentration of the population in cities or urban planning, but as a process closely linked to modernization and broad social changes during the transition period from agrarian (rural) to industrial (urban) society, which were changing everyday life, social relations and identity forms. The aim of this work – to

investigate the processes of internal migration from countryside to the cities and social and cultural consequences of urbanization related to it. The article analyzes the demographic indicators of urban change and municipal policy in the face of growing urbanization. We intended to discover what were the signs of the modern city in general and whether these metropolitan cultural changes were felt in Lithuania.

*Iteikta 2016 12 15  
Parengta skelbti 2017 05 19*