

## ERNESTO GALVANAUSKO INDĖLIS Į LIETUVOS 1920–1940 m. ŪKIO MOKSLĄ IR JO TAIKYMUS VALSTYBĖS VALDYME

Juozas Klebanovas, Teodoras Tamošiūnas

Šiaulių universitetas

### Anotacija

Straipsnyje nagrinėjama Ernesto Galvanausko, Lietuvos valstybės 1920–1940 m. politiko, mokslininko ir visuomenės veikėjo, indėlis į ekonomikos mokslą ir taikymus Lietuvos ekonomikoje ir valstybės valdyme. Apibūdinta jo diplomatinė veikla Lietuvos atstovybėje Londone, administracinė veikla Klaipėdoje ir Lietuvos Vyriausybėje, ekonomikos mokslo taikymai Klaipėdos uosto veiklai. Išnagrinėti pagrindiniai Galvanausko mokslinių leidinių „Uostų ūkis“ ir „Laivų ūkis“ aspektai.

**Pagrindiniai žodžiai:** Lietuvos 1920–1940 m. ūkio mokslas, įmonių ūkis, uostų ūkis, valstybės valdymas.

### Įvadas

**Straipsnio mokslinė problema, naujumas ir aktualumas.** Ernestas Galvanauskas, vienas pagrindinių nepriklausomos Lietuvos valstybės kūrėjų ir įgyvendintojų, įnešė svarų indėlį į Lietuvos 1920–1940 m. ūkio mokslą ir gebėjo savo teorinius samprotavimus, empirinių duomenų analizes ir skaičiavimus plačiai pritaikyti praktikoje. Jis gebėjo sėkmingai derinti mokslinę, politinę ir administracinę veiklą. Deja, mokslinių darbų apie Galvanausko gyvenimą ir jo produktyvią mokslinę bei politinę veiklą yra nedaug, todėl galima teigti, kad šios asmenybės palikimas dar nėra pakankamai išnagrinėtas ir įvertintas.

Šiame straipsnyje siekiama apžvelgti reikšmingiausius Galvanausko mokslinės veiklos aspektus, padėti pagrindinius jo kaip mokslininko indėlio į Lietuvos ekonomikos mokslą akcentus. Naujai pažvelgta į pagrindinius Galvanausko mokslinius leidinius „Uostų ūkis“ ir „Laivų ūkis“, apibūdinti svarbiausi šių leidinių teiginiai.

Daugelis Galvanausko mokslinių teiginių yra aktualūs ir šiuolaikinei Lietuvos ekonomikai, todėl istorinių jo darbų palikimo analizė yra reikšminga Lietuvos mokslui. Ji gali suteikti nemažai informacijos šiuolaikinėms ekonomikos mokslo studijoms, įgalina atlikti lyginamąją istorinių ir šiuolaikinių ekonomikos mokslo šaltinių lyginamąją analizę.

**Tyrimo objektas** – Galvanausko mokslinės publikacijos apie Lietuvos 1920–1940 m. ūkį.

**Tyrimo tikslas** – ištirti ir pagrįsti Galvanausko indėlį į Lietuvos 1920–1940 m. ūkio mokslą ir jo taikymus valstybės valdyme.

**Tyrimo metodai:** mokslinės literatūros analizė, istorinių šaltinių analizė, dokumentų analizė.

### Biografiniai akcentai

Su Galvanausko vardu siejamas Lietuvos valstybės atgimimas nepriklausomybės metais (1920–1940 m.). Modernus jo valstybės kūrimo supratimas, puiki tarptautinių santykių pasaulėjauta, jo veikla nuolat buvo orientuota į ateitį. Buvęs keturių Vyriausybių ministras pirmininkas, Finansų, Pramonės, Susisiekimo ir Užsienio reikalų ministras. Tenka stebėtis, kiek daug pastangų teko dėti mūsų valstybės pirmieviui, kad gauti paramos jaunai Lietuvos valstybei.

Inžinierius Galvanauskas, tarpukario Lietuvos ministras pirmininkas ir Prekybos instituto Šiauliuose rektorius, gimė 1882 m. lapkričio 20 d. Zizonių k., Vabalninko valsčiuje, Biržų apskrityje. 1902 m. baigė Mintaujos gimnaziją, studijavo Petrapilio kalnų institute ir nuo 1908 m. – Belgijoje, kur Lježe įsigijo kalnų ir elektros inžinieriaus diplomus (1912–1913). Jis aktyviai dalyvavo tautiniame sąjūdyje ir Didžiajame Vilniaus Seime, buvo vienas Valstiečių Sąjungos kūrėjų. Jau tais laikais jis kaupė patirtį kaip politinis veikėjas. Kuriantis nepriklausomai Lietuvai, vadovavo koalicinėms vyriausybėms, buvo Finansų, vėliau – Užsienio reikalų ministru. Galvanauskas buvo vienas pagrindinių nepriklausomos Lietuvos valstybės kūrėjų.

1921 m., eidamas Prekybos, pramonės ir finansų ministro pareigas, Galvanauskas itin pasižymėjo tarptautiniu lygmeniu. Jam buvo pavesta vadovauti Lietuvos derybų su Lenkija grupei dėl Vilniaus grąžinimo Lietuvai. Ilgos derybos vyko Tautų Sąjungoje, teigiamai klausimo išspręsti nepavyko dėl nepalankios Santarvės valstybių pozicijos (Klimas, 1990).

Kaip demokratinių nusistatymų, realių sprendimų valstybininkas jis daug nusipelnė besikuriančiai Lietuvos valstybei. Parodęs tikrą politinį taktiškumą, jis pasitraukė iš Lietuvos politinio gyvenimo ir 1924–1927 m. buvo Lietuvos atstovu Londone. Vėliau apsigyveno Klaipėdoje ir atsidėjo Lietuvos ūkio stiprinimui. Buvo Klaipėdos medžio apdirbimo akcinės

bendrovės pirmininkas. Jo pastangomis buvo įgyvendintas Prekybos instituto įkūrimas 1934 m. Klaipėdoje, kuris, 1939 m. vokiečiams užėmus Klaipėdą, perkeltas į Šiaulius.

Prekybos instituto rektoriaus pareigas Šiauliuose Galvanauskas ėjo iki 1940 m. liepos. Tuo sunkiu mūsų valstybei metu jis vėl sutiko užimti Finansų ministro postą koalicinėje Merkio „Liaudies Vyriausybėje“. Šiose pareigose jis liko ir sovietams okupavus Lietuvą, tačiau matydamas, kad nieko negali padaryti prieš svetimos valstybės vykdomą prievartą, po keleto mėnesių slapčia pasitraukė į Vokietiją. Po karo apsigyveno Madagaskare (1947–1963). Labai pasiilgęs Lietuvos, laisvalaikiu tęsė ekonomikos teorinius tyrimus. Vėliau apsigyveno Prancūzijoje, ten 1967 m. mirė (Galva, 1982).

### **Diplomatinė veikla Londone**

1924 m. dėl politinių sumetimų Galvanauskas turėjo išvykti iš Londoną. Jis buvo pirmasis Lietuvos atstovas, įgaliotas aukščiausiu tuo metu ministro ir nepaprastojo pasiuntinio titulu. Skambant Lietuvos himnui Bekingemo rūmuose, Anglijos karaliui Georgui V jis įteikė savo įgaliojimus. Didž. Britanija ir ateityje niekuomet nepripažino Lietuvos inkorporavimo į TSRS, buvo išsaugota Lietuvos pasiuntinybė Londone.

Galvanausko diplomatinėmis pastangomis Londone Lietuvai buvo sugražintas Klaipėdos kraštas. Ką tik susikūrusiai valstybei būtinai reikėjo nutiesti geležinkelį, kuris sujungtų Kauną su turtingais Užnemunės ir Žemaitijos rajonais ir Klaipėda. Galvanauskas buvo didelis šiuo Lietuvai labai reikalingo geležinkelio entuziastas. Atgavus Klaipėdą, su vieninteliu uostu susisiekti buvo galima tik arkliais traukiamu vežimu.

Kai 1923 m. Seime buvo svarstomi geležinkelio statybos piniginiai reikalai, Seimo nariai suabejojo dėl geležinkelio statybos finansavimo. Geležinkelis Karaliaučius–Tilžė pradėjo veikti dar 1867 m., tačiau po 56 m. Seimo narių gretos suskilo ir Galvanausko deklaracija dėl geležinkelio statybų finansavimo negavo pritarimo (Gaigalaitė, 1999).

1924 m. anglai pasiūlė pradėti derybas dėl paskolos. Tuo metu pavyko įtikinti anglų finansininkus skirti Lietuvos Vyriausybei 1 mln. svarų paskolą. Ji buvo įrašyta į valstybės nepaprastąsias pajamas ir atsispindėjo išlaidose. Tuo metu dėl geležinkelio Seime vyko audringos diskusijos. Jonas Vailokaitis įrodinėjo, kad nereikia imti neapgalvotų paskolų. Anglijos atstovas stebėjo įvykius Lietuvoje, informavo savo Vyriausybę. Lietuva nebegavo paskolos.

1925 anglų diplomatai užsiminė, kad reikėtų atnaujinti derybas dėl paskolos. Tačiau Galvanausko pastangų nebeužteko, paskola geležinkelio statybai nebuvo suteikta.

Atėjus į valdžią Lietuvos liaudininkų ir socialdemokratų Vyriausybei, Lietuva dėl paskolos į Angliją nebesikreipė. Derybos nutrūko. Galvanauskas savo veiklą Anglijoje dėl paskolos prisiminė taip: „Aštrokas ginčas dėl jos buvo didžiausia pamoka mano diplomatinėje tarnyboje. Ji man atvėrė akis žmonėms pažinti ir suprasti“ (Galva, 1982).

Galvanauskas daug dėmesio skyrė kultūros ir švietimo klausimams. Lietuvos atstovybė Londone padėjo leisti biuletinį apie Lietuvą, kurį išsiuntinėdavo laikraščių redakcijoms, Anglijos parlamento nariams, žymiems žmonėms, rašytojams, profesoriams.

Jis vadovavosi paprastais, bet efektyviais darbo metodais. Stengėsi palaikyti šiltus ir draugiškus santykius su parlamento nariais, užsienio reikalų ministerijų valdininkais. Tam panaudodavo nedidelius susitikimus, stengdavosi bendrauti įvairiomis dalykinėmis progomis.

### **Administracinė veikla Klaipėdoje ir Lietuvos Vyriausybėje**

Atėjus Lietuvoje į valdžią tautininkams, Galvanauskas buvo atšauktas iš nepaprastojo ir įgaliotojo ministro pareigų Didž. Britanijoje. 1927 m. pradžioje jis įsikūrė Klaipėdoje, nes buvo paskirtas Klaipėdos uosto direkcijos pirmininku su 10 000 Lt metiniu pareigybinu atlyginimu. Šias pareigas jis ėjo neilgai – dvejus metus. Vėliau jis nemažai laiko ir jėgų atidavė ūkinei veiklai Klaipėdoje plėtoti.

1930 m. Galvanauskas įkūrė Klaipėdos medžio sindikatą, tapo jo pirmininku. Sindikatas pirko iš Sovietų Sąjungos miško medžiagą ir perdirbo ją Klaipėdos lentpjūvėse. Apdorotą medieną eksportuodavo į užsienį. Tuo metu sėkmingai vienoje veikiančių lentpjūvių dirbo ir šio straipsnio autoriaus Juozo Klebanovo senelis. Jis buvo nepaprastai patenkintas ne tik aukštu atlyginimu, bet ir geromis darbo sąlygomis. 1935 m. sindikatą perėmė Miškų departamentas, didžiausias akcijų paketas atiteko valstybei.

Galvanauskas Klaipėdoje įkūrė statybos bendrovę „Statyba“. Jos pagrindinis tikslas – aprūpinti išsimokėtinai pigiais butais lietuvių darbininkus. Finansavimas vyko per tuometinį žemės ūkio banką (Žostautaitė, 1973). Dabar dalis šių butų restauruoti.

1934 m. Klaipėdoje Galvanauskas įkūrė Prekybos institutą. 1939 m. Vokietijai užgrobęs Klaipėdos kraštą, Prekybos institutas buvo perkeltas į Šiaulius ir tęsė savo veiklą iki 1944 m. (Klebanovas, Tamošiūnas, 2008). Ši Lietuvos kultūros ir mokslo plėtojimą Klaipėdoje ir Šiauliuose plačiai išnagrinėjo Lazauskienė (Lazauskienė, 2009).

1939 m. lapkričio 21 d. paskutiniame tarpukario nepriklausomos Lietuvos premjero Merkio kabinete Galvanauskas užėmė finansų ministro pareigas. Tas pačias pareigas Galvanauskui teko eiti ir 1940 m.

Paleckio sudarytoje vadinamojoje Liaudies vyriausybėje. Dirbdamas toje Vyriausybėje Galvanauskas gynė kiek galėdamas krašto ūkį, švelnino daromą mūsų ūkiui žalą. Jis priešinosi rublio įvedimui, jam šiek tiek ilgiau nei reikalavo Maskva pavyko išlaikyti litą Lietuvoje, kol Lietuvos prezidento pareigas einantis Paleckis atleido jį iš Finansų ir susisiekimo ministro pareigų (Audėnas, 1990).

Praėjus mėnesiui nuo atleidimo, perpratęs realią situaciją, Galvanauskas pabėgo į Klaipėdą, vėliau vokiečių valdžios laikais buvo iš jos ištremtas. Raudonajai armijai veržiantis gilyn į Vokietiją, Galvanauskas kartu su kitais lietuvių pabėgėliais emigravo į Vakarų.

Galvanauskas buvo ilgaamžis – nugyveno 85 metus. Istoriografijoje jis laikomas vienu Valstiečių sąjungos kūrėju, surašęs garsiuosius Čypėnų valsčiaus gyventojų reikalavimus. Priimtuose nutarimo punktuose buvo deklaruojamas atsisakymas duoti naujokų caro kariuomenei, valstiečiai raginami nekirsti miškų, mokyti vaikus lietuvių kalbos, užsisakyti „Vilniaus žinias“ ir skaityti, kad „žinotume kaip nuo valdžios atsiginti ir kaip patiems valdytis“ (Kazakevičius, 1994). Nutarimai suformuluoti labai paprastai, kad būtų suprantami visiems valsčiaus gyventojams.

Į Lietuvos valstybės politinį gyvenimą ir aktyvią veiklą Galvanauskas įsitraukė 37 m. Nors jo specialybė ir praktinė veikla buvo susijusi su techniniais mokslais, tačiau jis turėjo nemažą finansinį patyrimą, nes dirbo elektros motorų prekyboje. Ten jis išmoko dirbti su žmonėmis ir įgijo tam tikros diplomatijos. Galvanauskas gebėdavo sutelkti darbui kitus ir su visais gražiai sutarti. Ministerijų posėdžiuose jis išklausydavo visų nuomones, tiksliai apibendrindavo ir jo pateiktos išvados dažnai nebereikalavdavo balsavimo.

Galvanauskas buvo visų ministerijų, kuriose dirbo, varomoji jėga. Toks jis išliko tautos atmintyje. Klaipėdos ir Šiaulių prekybos instituto absolventai net emigracijoje turi įkūrę savo bendriją – taip juos gebėjo sujungti mokyklos vadovas Galvanauskas.

### **Ekonomikos mokslo ir taikymų praktikoje dermė**

Nors visuomenėje Galvanauskas buvo labiau žinomas kaip politikas ir diplomatas, svarbūs ir jo moksliniai tyrimai. Pagrindinė Galvanausko mokslinė sritis – ūmonių ekonomika (arba ūmonių mokslas), kurią jis laikė mokslu „pagrindinių dėsnių ir taisyklių, pagal kuriuos vyksta atskirų ūmonių ūkiškoji veikla“ (Galvanauskas, 1936). Jis išskyrė ūkio mokslą (socialinė ekonomika) ir pavienių ūkių mokslą (individuali ekonomika). Galvanauskas išleido savo paskaitų konspektus „Bendrasis ūmonių ūkio mokslas“. Jam kaip aukštos kvalifikacijos ekonomistui mokslinė veikla

nebuvo antraeilis dalykas. Jo palikti darbai buvo teorinio pobūdžio, nes jis šiuos dalykus dėstė Klaipėdos, vėliau ir Šiaulių prekybos institute, nors ir buvo praktiškas žmogus. Kai 1939–1940 m. Europoje siautėjo Antrasis pasaulinis karas, Galvanauskas, būdamas Finansų ministru, nemažai prisidėjo prie Lietuvos ūkio stabilizavimo.

1940 m. balandžio 5 d. Seime svarstant įstatymo „Tautos ūkiui tvarkyti nepaprastuoju metu“ projektą finansų ministras Galvanauskas išreiškė savo poziciją dėl valstybinės ir privačios nuosavybės. Pasak Galvanausko, yra tam tikros ekonomikos sferos, į kurias valstybę pats gyvenimas priverčia įsikišti. Jis minėjo susisiekimo, pašto, telegrafo, telefono įmones. Yra daug kitų šakų, dėl kurių niekam nekyla abejonių, kad valstybė gali ir turi jas administruoti. Galvanauskas 1940 m. balandžio 5 d. Seime aiškino, kad nepaprasto gyvenimo sąlygos vertė leisti nepaprastus įstatymus. Kainų priežiūra sukėlė muitų įstatymo pakeitimus. Visa tai buvo daroma tam, kad tautos ūkis būtų apsaugotas nuo gresiančių išorinių veiksnių, taip pat greičiau būtų reaguota į kai kuriuos ūkinius nesklaidumus. Finansų ministru nurodyta stiprinti ir derinti krašto gamybines jėgas ir užtikrinti svarbiausių gyvybinių gyventojų poreikių tenkinimą (*Galvanausko, Finansų ministro, 1940-04-05 baigiamoji kalba Seimo posėdyje*, 1940).

Galvanausko nuomone, tuo metu šalį būtinai reikėjo industrializuoti. Pramonėje dirbo per maža krašto gyventojų dalis, o žemės ūkis buvo ekstensyvus, todėl jame buvo per daug žmonių, kurie negalėjo normaliai pragyventi. Lietuva tuo metu susidūrė su kasmetinio 20–25 tūkst. gyventojų prieaugio problema (jie neturi darbo ir negali emigruoti), nebuvo kur dėti pagaminto maisto produktų pertekliaus (nors vartojimo lygis šalies viduje neaukštas) ir kainų „žirklės“ žemės ūkio atžvilgiu buvo nepalankios. Dar daugiau: Lietuva per daug priklausė nuo pramoninių valstybių, kurios pigiai mokėjo už Lietuvoje išaugintą žemės ūkio produkciją ir brangiai parduodavo savo pramonės gaminius (*Lito ir Lietuvos ekonomikos Tėvui*, 1989).

Žemės ūkio politikoje Vyriausybė numatė, kad žemės ūkis, kuriame dominavo javų auginimas, pakeltų į aukštesnį lygį gyvulininkystę ir pienininkystę. Buvo stengiamasi kelti tų ūkio šakų intensyvumą. Pvz., siūlyta stiprinti apdirbamąją pramonę kiaulininkystės ir pienininkystės srityse: geriau eksportuoti mėsą, dešras, konservus, išvežti sviestą, sūrį. Pramonė turi dirbti žemės ūkio naudai. Panašiai miškui reikia lėptpjūvių ir tolimesnio miško medžiagų apdirbimo.

1939 m. rudenį Sutkų Finansų ministro poste pakeitęs Galvanauskas itin daug dėmesio skyrė užsienio prekybos reguliavimui. Jis tęsė pirmtako liniją centralizuoti užsienio prekybą ir siekė, kad kiekvienai

svarbesnei eksporto ar importo prekių grupei būtų specialus centras, kaip buvo linų ir jų produkcijos prekyboje (Bendikas, 1994).

Formaliai privatiems pirkliams prekiauti užsienyje niekas nedraudė, tačiau praktiškai juos imta varžyti. Finansų ministras Galvanauskas kalbėjo, kad privatininkus reikia skatinti jungtis į bendroves, nes centralizavus užsienio prekybą kaimyninėse šalyse, pavieniai prekybininkai negali ir ateityje tuo labiau negalės atlaikyti galingų susivienijimų konkurencijos. Pabrėžta, kad centralizuotą užsienio prekybą valstybei lengviau ne tik kontroliuoti, bet ir remti. Galvanausko nuomone, laisva konkurencija paliktina tik vidaus prekyboje.

Pramonės reguliavimo sferoje nagrinėjamu laikotarpiu buvo atlikta keletas svarbių organizacinio pobūdžio reformų. Prekybos ir pramonės reikalais rūpinosi Finansų ministerijoje įsteigtas Pramonės ir prekybos departamentas. Jam pavesta rūpintis pramonės ugdymu ir plėtra, naujų ūkio šakų kūrimu. Departamento žinioje atsidūrė ir vidaus pramonės bei vidaus prekybos reguliavimo klausimai.

Kita svarbi Galvanausko nuosekliai vystyta idėja, kad Finansų ministrui turi būti suteikta teisė efektyviai tvarkyti šalies eksportą ir importą. Paprastai atskirų grupių interesai ir atsakomybės jausmas skiriasi nuo valstybinių ūkio interesų. Galvanauskas stengėsi laužyti nusistovėjusią sistemą, griauti iki šiol buvusį liberalizmą ir ekonominį gyvenimą vis labiau centralizuoti (Jegelevičius, 1997).

Galvanauskas kovojo su biurokratais dėl Lietuvos ūkio pertvarkymo karo Europoje sąlygomis. Įgimtas veiklumas ir siekimas žodžius paversti darbais buvo vienas stipriausių jo kaip politinio veikėjo bruožų.

### **Ekonomikos mokslo taikymai Klaipėdos uosto veiklai**

Šalis, kuri iki 1918 m. težinojo tik „ūkio ekonomus“, turėjo pradėti viską iš naujo. Trūko kvalifikuotų kadru, modernios pramonės, savitos švietimo sistemos. Galvanauskas pabrėždavo, kad ūkio praktika – tai visų pirmia ekonominė politika. Ekonomika, jo teigimu, tai mokslas apie valstybės naudojamas priemones ūkyje ir tų priemonių padarinius. Tai skamba labai šiuolaikiškai.

Galvanauskas pirmas Lietuvoje moksliskai formulavo Klaipėdos uosto ir laivininkystės problemas. Galvanausko darbai „Uostų ūkis“ ir „Laivų ūkis“ iki šiol ekonominiu požiūriu tebėra išsamios studijos apie Klaipėdos uostą. Šie darbai atspindi naują tarpukario ekonominės minties laikotarpį Lietuvoje. Atgavus Klaipėdos uostą, atsirado galimybė plėsti tautos ūkį naujais XX a. mokslo ir technikos pasiekimais (Martišius, 1994).

Atkūrus nepriklausomybę, Lietuvai aktualus ta-

po vartų į Baltijos jūrą atvėrimo klausimas, kuris teigiamai išsprendė po Klaipėdos sukilimo. 1923 m. Klaipėda tarptautiniais susitarimais buvo pripažinta Lietuvos uostamiesčiu. Tais metais prasidėjo ir Lietuvos kaip jūrų valstybės egzistavimas, nes iki tol naudotas Šventosios uostas netapo uostu.

Po 1918 m. atgimimo Lietuva greitai pajuto, kad uostas prisidėjo prie šalies ekonomikos plėtos. Per trumpą laiką Klaipėda itin pasikeitė. 1923–1938 m. Klaipėdos uosto plėtrai ir rekonstrukcijai Lietuvos Vyriausybė skyrė 141 mln. litų. Privačios uosto bendrovės prie Klaipėdos valstybinės uosto direkcijos į infrastruktūrą investavo 43 mln. litų. Tad santykis investicijų, kurias atliko privačios bendrovės, palyginus su Vyriausybės investicijomis, sudarė apie 30 proc. (*Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ekonominė ir socialinė reikšmė ...*, 2002).

Statistikos metraštis rodo, kokį didelį ir reikalingą darbą tais laikais atliko Klaipėdos uosto direkcija. Gilinant uosto farvaterį ir statant naujas krantines žemsiurbėmis, iškasta apie 3,6 mln. m<sup>3</sup> grunto. 1937 m. pabaigoje gyliai tarp molų apytiksliai buvo 8–9 metrus (panašiai kaip ir dabar), žiemos uoste – 8–8,5 metro, Danės upėje – 6–6,5 metro, Smeltės farvateryje – 7–8 metrus. 1938 m. ties naujai iškilusia Anglių krantine pasiektas 8 metrų gylis (*Lietuvos statistikos metraštis*, 1939).

Per 15 m. uoste ir Danės upėje buvo pastatyta daugiau nei 1600 metrų naujų krantinių, daugeliui senųjų atliktas kapitalinis remontas. Uoste ir jo priegose 1923–1937 m. nutiesta 4300 metrų naujų geležinkelio linijų, iš viso 1937 m. pabaigoje jų buvo apie 7 km.

Prie uosto krantinių pastatyta keletas naujų sandėlių, iš jų dydžiu išsiskyrė 1936–1939 m. iškilęs ir tuo metu buvęs didžiausias Baltijos šalyse 3500 m<sup>2</sup> bendro ploto, septynių aukštų bendrovės „Lietūkis“ sandėlis su elevatoriumi. Metinė „Lietūki“ Klaipėdos skyriaus apyvarta siekdavo apie 3 mln. litų. Po visu pastatu įrengtas 2,36 metro aukščio rūsys įvairiomis prekėms saugoti. Sandėlis buvo aprūpintas modernia to meto krovos įranga – prekės tiesiai iš laivų galėjo būti perkeltos į viršutinius pastato aukštus, o iš ten vėliau į traukinių vagonus. Sandėlyje vienu metu vedinamose ir šildomose patalpose galėta saugoti 10000 tonų grūdų, o į laivus jų per valandą pakrauti 100 tonų.

Klaipėdos uostas turėjo tapti vienu rytinės Baltijos uostų lyderių. Norėdamas šį tikslą įgyvendinti Galvanauskas tam skyrė daug jėgų. 4-ojo dešimtmečio pabaigoje, plėtojantis Lietuvos ūkiui ir pramonei, per Klaipėdos uostą vyko apie 80 proc. Lietuvos eksporto ir importo. Krovinių gavėjais ir siuntėjais buvo net 57 pasaulio valstybės.

Eksportas krašte įgijo vyraujančios gamybos pobūdį ir kryptį, o importas – vartojimo pobūdį. Re-

miantis Lietuvos statistikos metraščio duomenimis, 1934–1938 m. per uostą daugiausia buvo eksportuojama mediena ir jos gaminiai, celiuliozė, rugiai, sėmenys ir jų išspaudos, pieno ir mėsos produktai, konservai, linai, kanapės, kailiai ir t. t.

Taigi svarbiausias eksporto pozicijas sudarė žemės ūkio ir agrarinės pramonės gaminiai. Didėjant elektrinių skaičiui, kilo poreikis importuoti elektros įrenginius. Vystantis geležies perdirbimo, žemės ūkio mašinų ir žemės ūkio padarų ir reikmenų gamybai, daugiau reikėjo įsivežti geležies ir ketaus. Plečiantis tekstilės pramonei, teko daugiau įvežti medvilnės, dirbtinio šilko ir vilnos. Kai Kaune įsisteigė du gumos perdirbimo fabrikai, reikėjo gumos ir kaučiuko. Pradėjus asfaltuoti didesniųjų miestų gatves ir kai kuriuos plentus, kasmet vis daugiau teko įvežti asfalto. Statybų reikalams paskutiniaisiais Respublikos metais buvo įvežama apie 100 tūkst. tonų cemento. Cemento, asfalto poreikis kasmet itin sparčiai kilo. Gerokai augo automobilių ir jų dalių importas. Už jas kasmet buvo išleidžiama apie 3 mln. litų. Tarp kitų šalių Vokietijos rinka Lietuvai buvo pranašesnė. Ji kėlė mažiau reikalavimų dėl kokybės. Be to, į Vokietiją buvo galima eksportuoti ne tik pagrindinius eksporto ir Lietuvos produktus, pavyzdžiui, mėsą ir sviestą, bet ir šių produktų atliekas. Galvanauskas visuomet pabrėždavo, kad Vokietijos rinka yra pati patogiausia ir naudingiausia (Žostautaitė, 1973).

Lietuvos eksporto dinamika rodo, kad šioje srityje buvo pasiekta didelių laimėjimų. Lietuvos valstiečiai gebėjo pritaikyti savo ūkį prie pasaulinės rinkos reikalavimų. Klaipėdos uosto vadovybė tais laikais taip pat atliko nemažai svarbių darbų.

Vokietijoje paėmus valdžią nacionalistams, Klaipėdos krašte labai suaktyvėjo vokiečių veikla. 1939 m. Klaipėdos kraštas iš Lietuvos buvo atimtas. Piliečių paliktas turtas siekė 40 milijonų litų, neskaitant valstybinio ir pusiau valstybinio turto. Lietuvos finansiniai reikalavimai siekė 120 mln. litų, tačiau po karo Vokietija Lietuvai išmokėjo penkių milijonų litų vertės kompensaciją.

Vokietijos, vėliau ir sovietinės okupacijos, laikotarpis sužlugdė Lietuvos kaip jūrų valstybės plėtros galimybę. Uostas tuo metu tenkino kitų šalių karinius ir ūkinius poreikius, o laivyne ir uosto ūkyje darbuotojų daugumą sudarė ne lietuviai.

#### **Klaipėdos uosto veiklai skirti moksliniai darbai**

„Uostų ūkis“ ir „Laivų ūkis“ – stambūs Galvanausko veikalai. Iki šiol jie neprarado savo aktualumo. Jam buvo artimas ir finansų mokslas. Tuo metu racionali bankininkystė turėjo geras tradicijas Lietuvoje. Tarpukario litas buvo viena stipriausių valiutų Europoje, jo neveikė jokios krizės, taip pat ir 1933 m. pasaulinė krizė.

Galvanauskas suprato, kad išsivysčiusiai visuomenei reikia diegti naujas mokslinės vadybos formas. Jam buvo nesvetimos ir Makso Vėberio bei jo mokinių idėjos. Įtraukęs ūkio mokslą į uosto uždavinius, į jaunos valstybės strateginius tikslus, jis visa tai nagrinėjo tuometinės mokslinės metodologijos kontekste.

Kaip žinoma, organizacijos darbuotojų vadyba ir kontrolė geriausiai pasiekiami esant hierarchinei organizacijos valdymo struktūrai. Taip mąstė ir Galvanauskas, aptardamas darbo pasidalijimo ir sujungimo mokslinius principus. Jis teigė: „Bendras įmonės uždavinys (4) gali būti padalintas, suskaidytas į mažesnius dalinius uždavinius (4.1, 4.2, 4.3 – 4.4). Tuos dalinius uždavinius galima padalinti į dar mažesnius uždavinius (4.1.1, 4.1.2, 4.1.3; 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3 ir t. t.). Tokiu būdu, įmonėje skaidant užduotis į atskiras operacijas, gaunamas racionaliausias darbo pasidalijimas“ (Galvanauskas, 1936, 1937). Skaitant Galvanausko darbus, susidaro įspūdis, kad dabartinis programistinis metodas nebuvo jam naujovė.

Tirdamas tokią svarbią sąvoką kaip ekonominė vertė, jis naudojo matematinius-statistinius metodus, tiesa, neatlikdamas konkrečios ūkinės analizės. Tačiau teorinė ūkiško racionalizmo analizė, sąnaudų priklausomybė nuo išleidžiamos produkcijos apimtys pateikta aktualiai.

Analizuodamas racionalius ūkininkavimo principus, jis atskleidžia tų principų prasmę ir reikšmes:

1. Turtینگumas padidinamas, pagerinus santykį tarp tenkinimo ir pareikalavimo:

Turtینگumas = tenkinimas / pareikalavimas.

2. Ekonomiškumo pakėlimas, padidinant santykį tarp naudos ir išlaidų:

Ekonomiškumas = nauda / išlaidos.

3. Ūkiškų galimybių padidinimas. Galimybės gali būti pozityvios arba negatyvios – rizika:

Šansai = naudos galimybė / bendra galimybė;

Rizika = nuostolių galimybė / bendra galimybė.

Galvanauskas prieš 70 m. parašytuose darbuose suformulavo racionalizavimo principus ir galutinio tikslo sąvokas, nuo kurių priklauso ir ūkio, ir uosto plėtra. Vertės sąvokoje jis išvelgė tam tikrą santykį tarp poreikių ir pagamintų prekių. Jis pabrėžė, kaip sunku suderinti gamybos ir poreikių apimtį centralizuotai valdomame ūkyje.

Galvanauskas buvo ne tik ūkinio gyvenimo teoretikas, bet ir praktikas. Jam buvo artimas mikroekonomikos požiūris į ūkinius klausimus. Jis empiriškai parodė, kiek vienai laivo kelionei reikėtų kapitalo išlaidų, kaip išlaidoms turėtų įtakos laivo greitis. Padidinant to paties tonažo laivo greitį, didėja transportavimo išlaidos ir į laivo kelionę investuotas kapitalas. Greičio padidinimas laivų ūkyje, teigė jis, reiškė įrengimų, kapitalo ir gamybos išlaidų padidinimą. Žinoma, pramonės įmonėje padidinus techninį aprūpi-

nimą, padidinus investicinį kapitalą, galima sumažinti darbininkų skaičių ir tam tikras gamybos išlaidas. Laivų ūkyje to dažnai neįmanoma pasiekti. Būdamas praktikas, Galvanauskas smulkiai analizavo kapitalo srautų laivininkystėje, laivų išskrovimo ir vidinio laivininkystės finansavimo klausimus.

Galvanauskas nagrinėjo ir uosto plėtros problemas: „Uosto plėtimas eina ir gali eiti dešiniuoju Kuršių marių krantu nuo Dangės žiočių iki miško uosto Vilhelmo kanalu. Čia gali būti iškasti reikalingi baseinai ir sujungti geležinkeliu su Rimkų stotimi. Ateityje uostas gali plėstis tuo pačiu Kuršių marių krantu iki Vokietijos sienos“ (Galvanauskas, 1937).

Uosto plėtra yra gyvybiškai reikalinga, rašė jis, ne tik Klaipėdos regionui, bet ir visai Lietuvai: atsirastų naujos darbo vietos, valstybė surinks daugiau mokesčių, pritrauks daugiau pridėtinės vertės paslaugų. Rekonstruojant krantines ir gilinant uostą, sudaromos sąlygos didėti uosto krovos kompanijų pajėgumams. Padidėjus krovos pajėgumams, turi atitikti privažiuojamieji keliai ir geležinkeliai bei vidinis geležinkelių uosto tinklas.

Dabartinės situacijos analizė atskleidė, kad šiuo metu autotransportu pristatoma ir išgabenamama apie 20 proc. visų Klaipėdos uoste perkraunamų krovinių. Rekonstruotas šiaurinis išvažiavimas iš uosto, kuris itin pagerino susisiekimą su pagrindiniais autokeliais ir sumažino krovinių autotransporto judėjimą miesto gatvėmis. Privažiuojamųjų kelių ir aplinkkelių poreikis bei išdėstymas nustatytas atnaujintame Klaipėdos miesto bendrajame plane.

Geležinkeliu šiuo metu pristatoma ir išgabenamama apie 80 proc. visų uoste perkraunamų krovinių. Jau tiesiamas antrasis privažiuojamasis geležinkelis į AB „Klaipėdos nafta“. Projektuojamas privažiuojamasis geležinkelis į krantines nr. 3, 4, kurio statyba iš dalies numatyta finansuoti iš Europos investicijų banko paskolos. Šiuo metu atliekama Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtros galimybių studija.

Lietuva ne iki galo išnaudoja tranzito ir turizmo potencialą. Klaipėdos uostas negali tinkamai priimti turistus, atplaukusius jachtomis. Šalis turi labiau išnaudoti Baltijos jūros ir Klaipėdos uosto galimybes jūriniam turizmui vystyti. Dabar Klaipėdos uostas sprendžia kito lygio nei tarpukario Lietuvoje problemas. Tačiau Galvanausko mokslinius tyrimus ir apibendrinimus galima ir dabar efektyviai pritaikyti siekiant pagerinti šio uosto ekonominę veiklą.

### Išvados

1. Galvanausko mokslinė ir politinė veikla, jo mokslinis istorinis palikimas dar nėra pakankamai išnagrinėtas ir įvertintas. Yra atskirų mokslo straipsnių apie šio žymaus tarpukario Lietuvos politiko mokslinę ir administracinę veiklą, tačiau

šiems darbams trūksta sistemingumo ir išbaigtumo.

2. Galvanauskas (1882–1967), vienas pagrindinių nepriklausomos Lietuvos valstybės kūrėjų ir įgyvendintojų, įnešė svarų indėlį į Lietuvos 1920–1940 m. ūkio mokslą ir gebėjo savo teorinius samprotavimus, empirinių duomenų analizes ir skaičiavimus plačiai pritaikyti praktikoje. Buvęs keturių Lietuvos vyriausybių ministras pirmininkas, Finansų, Pramonės, Susisiekimo ir Užsienio reikalų ministras, Lietuvos valstybės atstovas Londone, Klaipėdos jūrų uosto ir kitų įmonių vadovas, Prekybos instituto rektorius, per 20 tokios aktyvios veiklos metų nemažai dėmesio skyrė ekonomikos studijoms, įmonių ūkio mokslui, publikavo tuo metu reikšmingus mokslo darbus, išleido vadovėlių. Galvanauskas sėkmingai derino pareigas šalies Vyriausybėje su moksline veikla, gebėjo daugelį savo mokslinių teiginių plačiai propaguoti tuometiniame politiniame šalies gyvenime ir pritaikyti juos stiprinant valstybės ūkio potencialą.
3. Galvanauskas buvo aktyvus ekonominės politikos įgyvendintojas. Jis laikėsi nuostatos, kad tuo metu šalį būtina industrializuoti. Pramonėje dirbo per mažai krašto gyventojų, o žemės ūkis buvo ekstensyvus, todėl ten buvo per daug žmonių, kurie negalėjo tinkamai pragyventi. Jis pasisakė už aktyvią valstybės poziciją valstybinės ir privačios nuosavybės dermės klausimu, ir teigė, kad yra daug šalies ekonomikos sričių, kurias valstybė gali ir turi administruoti. Žemės ūkis, kuriame daugiausia auginami javai, jo nuomone, turėtų pakelti į aukštesnį lygį gyvulininkystę ir pienininkystę. Jis siūlė stiprinti šių žemės ūkio šakų apdirbamąją pramonę. Galvanauskas daug dėmesio skyrė užsienio prekybos reguliavimui, siekė centralizuoti užsienio prekybą, efektyviai tvarkė šalies eksportą ir importą. Jis reguliavo vidaus pramonę ir vidaus prekybą, rūpinosi pramonės plėtra, naujų ūkio šakų kūrimu. Galvanauskas stengėsi keisti nusistovėjusią sistemą, griauti iki šiol buvusį liberalizmą ir vis labiau centralizuoti šalies ūkį ir ekonomikos valdymą.
4. 1924–1927 m., dirbdamas Lietuvos pasiuntiniu Londone, Galvanauskas daug dėmesio skyrė Lietuvos ūkiui, Klaipėdos jūrų uosto plėtrai, geležinkelio iš Klaipėdos jūrų uosto į Kauną tiesimui. Jo pastangomis Lietuvai buvo sugrąžintas Klaipėdos kraštas.
5. Dirbdamas Klaipėdos uosto direkcijos pirmininku, vėliau vadovaudamas Klaipėdos medžio sindikatui, statybos bendrovei, Galvanauskas derino administracinę ir mokslinę veiklą, tuo metu publikavo mokslinius darbus apie įmonių ūkį, laivų ūkį, uostų ūkį.

6. Daugiausia Galvanausko mokslo darbuose buvo analizuojama Klaipėdos uosto plėtra, keliamas klausimas dėl uosto ekonominių problemų ir ieškoma būdų, kaip jas išspręsti. Reikšmingiausi jo moksliniai leidiniai „Uostų ūkis“ ir „Laiivų ūkis“ apibendrina daugiamečius mokslininko empirinius tyrimus, statistinę analizę, skaičiavimus nagrinėjant Klaipėdos uosto ekonominius klausimus.
7. Galvanauskas buvo įvairiapusė asmenybė: aktyvus politikas, diplomatas, įmonių ir įstaigų veiklos organizatorius, mokslininkas, pedagogas, visuomenės veikėjas. Be to, tai buvo labai darbštus, pareigingas ir ištikimas Lietuvos valstybei žmogus, sumanus vadovas, šalies politinio gyvenimo autoritetas, vienas svarbiausių nepriklausomos Lietuvos valstybės politikų.

### Literatūra

1. Audėnas, J. (1990). *Paskutinis posėdis. Atsiminimai*. Vilnius: Mintis.
2. Bendikas, V. (1994). E. Galvanauskas ir Lietuvos ekonomika 1934–1940 m. *Prekybos instituto vaidmuo perverskant Lietuvos ūkį (1934–1943 m.)*. Šiauliai.
3. E. Galvanausko, finansų ministro, 1940-04-05 baigiamoji kalba Seimo posėdyje (VIII paprastoji sesija, 178 posėdis), svarstant jo paties pristatytą „Tautos ūkiui tvarkyti nepaprastuoju metu“ įstatymo projektą. LCVA. F. 923. Ap. 1. B. 1114. L. 615. [žiūrėta 2009 09 18]. Prieiga per internetą: <<http://gevask.dtiltas.lt/GeVask/html/kursas.html>>.
4. Gaigalaitė, A. (1999). Ernestas Galvanauskas Klaipėdos ir Vilniaus problemų sprendime (1922-09-28–1924-06-10). *Lietuvos užsienio reikalų ministrai 1918–1940*. Kaunas: Šviesa.
5. Galva, G. (1982). *Ernestas Galvanauskas. Politinė biografija*. Chicago: Akademine skautijos leidykla.
6. Galvanauskas, E. (1936). *Uostų ūkis*. Klaipėda.
7. Galvanauskas, E. (1937). *Laiivų ūkis*. Klaipėda.
8. Jegelevičius, S. (1997). Ernestas Galvanauskas – Lietuvos ūkio kūrėjas. *Lietuvos Respublikos ministrai pirminkai (1918–1940)*. Vilnius: Alma litera.
9. Kazakevičius, V. (1994). E. Galvanausko teorinis palikimas ir dabartinė diskusija apie ekonomikos reformas Lietuvoje. *Prekybos instituto vaidmuo perverskant Lietuvos ūkį (1934–1943 m.)*. Šiauliai.
10. *Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ekonominė ir socialinė reikšmė Klaipėdos miestui, regionui ir Lietuvos valstybei*. (2002). Lietuvos laisvosios rinkos institutas, Vilnius.
11. Klebanovas, J., Tamošiūnas, T. (2008). Šiaulių prekybos instituto 1934–1944 m. veikla: patirties aktualijos. *Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos*, 12 (3), 153–158. Šiauliai.
12. Klimas, P. (1990). *Iš mano atsiminimų*. Vilnius: Lietuvos enciklopedijų redakcija.
13. Lazauskienė, A. (2009). *Pirmoji aukštoji mokykla Šiauliuose: Prekybos institutas (1939–1944 m.)*. Mokslo studija. Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla.
14. *Lietuvos statistikos metraštis. 1938 metai*. (1939). Kaunas. [žiūrėta 2009 09 15]. Prieiga per internetą: <<http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=2714&PHPSESSID=25ea9cfb1290500101a7d9c90c27fde>>.
15. *Lito ir Lietuvos ekonomikos tėvai*. (1989). Vilnius: „Žinijos“ draugija.
16. Martišius, S. (1994). E. Galvanauskas – įmonių ūkio mokslo kūrėjas Lietuvoje. *Prekybos instituto vaidmuo perverskant Lietuvos ūkį (1934–1943 m.)*. Šiauliai.
17. Žostautaitė, P. (1973). Klaipėdos krašto ekonomika ir kultūra 1923–1939 m. *Lietuvos TSR MA darbai. A serija*, 3 (48). Vilnius.

J. Klebanovas, T. Tamošiūnas

## Input of Ernestas Galvanauskas into Economics Science and its Application in State Management

### Summary

There is analysed in the article the input of Ernestas Galvanauskas, the politician, scientist and public figure of Lithuania from 1920 to 1940, into economics science and its applications in Lithuanian economics and state management. His diplomatic activity in Lithuanian Agency in London, administrative activity in Klaipėda and in Government of Lithuania, application of economics science to activities of Klaipėda harbour are described. The basic aspects of scientific publications “Economics of Harbours”, “Economics of Ships” written by E. Galvanauskas are analyzed.

E. Galvanauskas (1882–1967), one of the main creators and implementers of independent Lithuania state, provided solid input into economics science of Lithuania of 1920–1940 and managed to widely apply his theoretical reasons, analysis of empirical data and calculations in practice. He was the Prime Minister of four Lithuanian

Governments, Finance Minister, Industry Minister, Transport Minister and Foreign Affairs Minister, Representative of Lithuanian Agency in London, Head of Klaipėda sea-port and other companies, Chancellor of Trade Institute; also during his 20 years of activity he found time to devote much attention to studies of economics, economics of companies, at the same time he published important scientific works, textbooks. E. Galvanauskas successfully combined his duties in the state government with scientific activity, managed to widely propagate his scientific statements in contemporary political life of state and adapt them to strengthening of the potential of state economy.

Many statements of Ernestas Galvanauskas are topical for modern economics of Lithuania; therefore historical analysis of heritage of his works is important to Lithuanian science. It can provide much information for modern stud-

ies of economics science; furthermore, it enables to carry out comparative analysis of historical and modern sources of economics science.

While working as Lithuanian Agency representative in London from 1924 to 1927, E. Galvanauskas devoted much time to Lithuanian economy, expansion of Klaipėda sea port, construction of railway from Klaipėda seaport to Kaunas. Klaipėda region was returned to Lithuania because of his efforts. While being employed as Chairman of Klaipėda Harbour Directorate, later heading up Klaipėda Wood Syndicate, building company, E. Galvanauskas combined administrative duties and scientific activity, and at the same time published his scientific works on economics of enterprises, economics of ships, economics of harbours.

Scientific works of E. Galvanauskas were mainly focused on expansion of Klaipėda sea port, solution of economic problems of this sea port. His main scientific publications in Lithuanian, titled “Economics of Harbours” and “Economics of Ships”, generalised long-year empirical researches of him as the scientist, statistical analysis, calculations analysing economic questions of Klaipėda sea port.

While carrying out his duties in the state govern-

ment, E. Galvanauskas was an active implementer of economic policy. He maintained the attitude that at that time country had to be industrialized. The part of the country's population working in industry was too low, while agriculture was extensive and because of that there were too many people who could not live normally. He spoke for active state's position on the question of state and private property consistency and stated that there are many state economics spheres that could be and had to be administered by state. Agriculture, dominating in cereal growing, in his opinion, had to rise to higher level livestock farming and dairy farming, he also suggested strengthening manufacturing industry of the mentioned fields of agriculture. E. Galvanauskas devoted much time to regulation of foreign trade, sought to centralize foreign trade, effectively administer state exports and imports. He regulated domestic industry and domestic trade, cared of expansion of industry, creation of new fields of economy. E. Galvanauskas sought to change the existing system, to destroy the liberalism existing up to that time and to centralise the state economy more.

**Keywords:** 1920–1940 agricultural science, business economy, port industries, public administration.