

Judėjimo simfonija. Kelių eismo taisyklės ir eismo įvykiai Pirmojoje Lietuvos Respublikoje

Adomas Žirlys

Doktorantas
Vilniaus universitetas
Istorijos fakultetas
Naujosios istorijos katedra
El. paštas: adomas.zirlys@if.vu.lt

Santrauka. Straipsnyje nagrinėjami Pirmojoje Lietuvos Respublikoje paskelbti įstatymai ir taisyklės, reglamentavę judėjimą gatvėse ir keliuose, bei statistinės žinios apie eismo įvykius. Centralizuotas teisinis eismo reglamentavimas prasidėjo tik trečiojo dešimtmečio pabaigoje, tačiau per trumpą laiką buvo paskelbti net trys vienas kitą pakeitę įstatymai. Ketvirtojo dešimtmečio viduryje tokių įstatymų buvo reglamentuojamas ne tik motorinių transporto priemonių, bet ir visų nemotorinių priemonių bei pėsčiųjų judėjimas. Tuo pačiu metu buvo pradėtos rinkti statistinės žinios apie nelaimingus įvykius keliuose. Jomis remiantis akivaizdu, kad, nepaisant griežto eismo reglamentavimo ir vangios motorizacijos, nelaimingų įvykių skaičius nuolat didėjo.

Reikšminiai žodžiai: kelių eismo taisyklės, eismas, transportas, eismo įvykiai.

A Symphony of Movement. Road Traffic Rules and Traffic Accidents in the First Republic of Lithuania

Summary. The article examines the laws and rules governing traffic on streets and roads published in the First Republic of Lithuania, as well as statistical data on traffic accidents. Centralised legal regulation of traffic did not begin until the late 1930s, but within a short period of time three successive laws were published. In the mid-1930s, such a law regulated not only the movement of motor vehicles, but also all non-motorised vehicles and pedestrians. At the same time, statistics on road accidents began to be collected. It is clear from these statistics that, despite strict traffic regulation and sluggish motorisation, the number of accidents has steadily increased.

Keywords: traffic rules, traffic, transport, traffic accidents.

Įvadas

Kai kurie susisiekimo tyrinėtojai judėjimą gatvėje lygina su simfonija. Toks palyginimas nėra iš piršto laužtas. Iš šono stebint sustyguotą individualiai veikiančių, bet vienas nuo kito priklausomų eismo dalyvių judėjimą jis gali atrodyti kaip harmoningas orkestrantų atliekamas muzikos kūrinys. Visgi tarp šių paralelių yra esminis skirtumas: orkestrui nustojus groti harmoningai, simfonija skamba nedarniai, o išsiderinus harmoningam eis-

mo dalyvių judėjimui ne tik sutrinka pats eismas, bet ir kyla eismo įvykių grėsmė bei pavojus žmonių gyvybėms.

Atliekant simfoniją orkestro narių vienybę užtikrina dirigentas. Panašią funkciją Pirmosios Lietuvos Respublikos eisme atliko pagrindinė judėjimo prižiūrėtoja – policija. 1939 metų pradžioje vyriausiasis judėjimo „dirigentas“ – policijos departamento viršininkas – įsakė visoje Lietuvoje rinkti išsamius duomenis apie nelaimingus atsitikimus sausumos keliuose. Iki tol tokia informacija buvo renkama tik Kauno mieste, kur Kauno policijos iniciatyva veikė atskira judėjimo nuovada. Policijos viršininkas tokį savo įsakymą grindė poreikiu suprasti, kodėl Lietuvoje metai iš metų nelaimingų atsitikimų keliuose tik daugėja. Lietuvos eismo dalyvių veikimui trūko harmonijos. Trūkumo priežasčių būtų tikslinga ieškoti atskirų narių veikime, tačiau dėl didelio jų skaičiaus ir informacijos apie juos trūkumo tai gana problemiška. Nepaisant to, galima ieškoti bendrų vardiklių, siejusių atskirus judėjimo dalyvius. Orkestro atveju – tai atliekamo kūrinio natos. Savas „natas“ turėjo ir eismo dalyviai – šiuo metu jas vadiname kelių eismo taisyklėmis.

Šio straipsnio objektas yra Pirmosios Lietuvos Respublikos eismas, suprantant jį kaip judėjimą keliuose ir jį reglamentuojančių įstatymų visumą. Straipsnio tikslas – išanalizuoti aptariamuoju laikotarpiu paskelbtus judėjimą reglamentuojančius įstatymus ir galimą jų įtaką nelaimingų atsitikimų skaičiui.

Šiam tikslui pasiekti išsikeliama tokie uždaviniai:

- 1) Išanalizuoti Pirmojoje Lietuvos Respublikoje paskelbtus judėjimą reglamentavusius įstatymus, jų paskelbimo aplinkybes ir skirtumus.
- 2) Išnagrinėti prieinamą statistinę informaciją apie nelaimingus atsitikimus keliuose.
- 3) Įvertinti judėjimą reglamentavusių įstatymų ir nelaimingų atsitikimų keliuose abipusį ryšį.

Straipsnio chronologinės ribos – Pirmosios Lietuvos Respublikos valstybingumo laikotarpis.

Straipsnyje naudojamų šaltinių bazę sudaro leidinyje *Vyriausybės žinios* skelbti judėjimą reglamentavę įstatymai ir Lietuvos statistikos metraščiuose skelbtos statistinės žinios apie motorinių transporto priemonių ir nelaimingų atsitikimų skaičių. Šiame straipsnyje minimi aptariamuoju laikotarpiu leidinyje *Policija* skelbti straipsniai gali būti pirmiausia laikomi šaltiniais, nors jų autorių pateikti vertinimai ir distancija nuo aptariamų problemų leidžia juos vertinti kaip istoriografines pozicijas. Kalbant apie šiuolaikinę istoriografiją, verta pabrėžti, kad Lietuvoje nei automobilis, nei kelių eismo taisyklės išskirtinio dėmesio nesulaukė. Automobilis dažnu atveju tyrimuose tampa iliustracija, kai kuriais atvejais – gana tiesiogine¹, iliustruojant jų įvairovę, kitais – simboline, įreminant visiškai kitoki tyrimą² arba tampant vienu iš daugelio vardiklių, kalbant apie Pirmosios Lietuvos Respublikos modernėjimą³.

¹ K. Driskius, L. Suslavičius, 2005.

² A. Eidintas, 2022.

³ G. Polkaitė-Petkevičienė, N. Černiauskas, 2017.

Kiek kitokia situacija yra su užsienio, ypač Vakarų, istoriografija. Automobilis, taisyklės ir judėjimas joje užima centrinę poziciją, žinoma, tai priklauso nuo autoriaus požiūrio ar netgi pasirinktos tyrimo paradigmos. Pavyzdžiui, Iris Borowy pasirinko tyrinėti aiškia problema⁴ – sužeidimus nelaimingų eismo įvykių metu. Autorės teigimu, požiūris į nelaimingus atsitikimus ir automobilių keitėsi ir šiam pokyčiui daugiausia įtakos turėjo suinteresuotų grupių lobizmas. Dėl to ketvirtajame dešimtmetyje gatvė tapo išskirtinai automobiliui skirta erdve, o didžioji atsakomybės už saugumą joje dalis buvo permesta pėstiesiems ir ne motorines transporto priemonės valdantiems asmenims. Lietuvoje taip pat veikė kelios suinteresuotos organizacijos, tokios kaip Lietuvos automobilių klubas ar autotarnautojų ir šoferių sąjunga, tačiau galima daryti prielaidą, kad dėl glaudaus santykio su centrine valdžia jų interesai dėl pagrindinių problemų sutapo, todėl straipsnyje jos nagrinėjamos nebus.

Panašias išvadas, tik pasitelkusi kitokią prieigą, pateikė ir Jennifer Bonham⁵. Jos tyrimo objektas – gatvė kaip specifinė socialinė erdvė, kurioje XIX a. pabaigoje susikirtę pėsčiųjų ir automobilinekų interesai. Dėl šio susikirtimo įtakos pasikeitė aktualiausia gatvių problema – nuo kalbų apie sveikatą ir sanitariją buvo pereita prie kalbų apie saugumą ir judėjimą. Tad nuo XX a. pradžios vietos ir centrinė valdžia ėmė reguliuoti judėjimą įvairiomis taisyklėmis ir reikalavimais, taip siekdama maksimalaus saugumo. Didėjant judėjimo, ypač motorinio, mastams, saugumo poreikis peraugo į efektyvaus judėjimo poreikį. Moderni gatvė su visais savo kontrolės mechanizmais tapo vieta, kurioje turėjo egzistuoti tik efektyvus judėjimas. Autorė pabrėžia, kad viena iš kontrolės formų – judančio kūno (pėsčiojo, automobilio ar kito judėjimo dalyvio) standartizacija – iš judėjimo turėjo būti išstumti visi, kurie neatitiko primestų efektyvaus judėjimo normų.

Savo monografijoje Frankas Schipperis⁶ tęsia kartu su kolegomis iš Eindhoveno technologijų universiteto suformuotą tyrimų kryptį. Pasak jo, tarpukariu Europoje veikė „Europos sistemos kūrėjai“, t. y. įvairios nevyriausybinės bei tarptautinės organizacijos, taip pat atskiri technokratiniai pažiūrų internacionalistai. Visi jie turėjo grandiozinių transnacionalinių susisiekimo ir komunikacijų projektų. Tokių projektų tikslas buvo bendraeuropinės sistemos, turėjusios užtikrinti taiką Europoje. Žinoma, situacija Europoje tokiems projektams nebuvo palanki, todėl geriausiu atveju realus bet kokio projekto įgyvendinimas galėjo būti pasiektas tik kaip atskirų nacionalinių projektų visuma. Pats F. Schipperis nagrinėja europinį automobilių susisiekimą. Jo ištakas autorius sieja su XIX a. pabaigoje–XX a. pradžioje veikusiomis nacionalinėmis turizmo draugijomis. Jos buvo suinteresuotos, kad judėjimas automobiliais, kuris tuo metu buvo išimtinai turtingų ir įtakingų asmenų užsiėmimas, per valstybių sienas vyktų sklandžiai. Veikdamos kartu jos sugebėjo suformuoti tam tikrą tarptautinį susisiekimo režimą, dėl kurio kelių valstybių sienos kirtimas tapo mažiau biurokratizuotas. Kaip suinteresuotos pusės, turizmo draugijos taip pat rėmė bendrą taisyklių plėtrą, o jų pastangas vainikavo 1909 metais Paryžiuje pasirašyta saugumo keliuose konvencija.

⁴ I. Borowy, 2013.

⁵ J. Bonham, 2006.

⁶ F. Schipper, 2008.

Akivaizdu, kad Pirmasis pasaulinis karas šį režimą išardė, tačiau jo atkūrimas buvo Tautų Sąjungos siekiamybė. Nors veikla iš esmės buvo kokybiškai perkelta iš neoficialios nevyriausybinų organizacijų į formalią tarpvyriausybines organizacijas terpe, jos kurti projektai tarpukario sąlygomis atrodė utopiškai. Tiesa, kai kuriose srityse pažanga buvo pasiekta ir 1926 metais Paryžiuje buvo pasirašyta dar viena konvencija. Nors konvencijos pagrindinis tikslas buvo patvirtinti ir geografiškai išplėsti ankstesnėje konvencijoje apibrėžtas normas, jos turinyje buvo užfiksuoti ir baziniai judėjimo taisyklių principai. Tiesa, buvo pabrėžta, kad jie neturi teisinės viršenybės prieš vietinius įstatymus, tačiau bent jau Lietuvos atveju yra akivaizdu, kad vietiniai įstatymai buvo paremti tarptautinių taisyklių normomis.

Vairuotojų „natos“ – kelių eismo įstatymai ir taisyklės

Poreikis taisyklėmis apriboti judėjimą natūraliai kilo augant judėjimo mastams ir tobulėjant kelių sistemai. Paskelbusi nepriklausomybę Lietuva iš karto įstatymų leidyba neužsiėmė, o perėmė Rusijos imperijos įstatymus, reglamentavusius eismą. Jie buvo susisteminti 12-ajame Rusijos imperijos įstatymų tome⁷. Šiuose įstatymuose daugiausia dėmesio buvo skirta savitoms imperijos ir jos regionų problemoms, o patys judėjimo principai aprašyti labai glaustai. Be to, nepriklausomoje Lietuvoje egzistavo tik vienas šio įstatymų sąvado tomas. Tai, be abejonės, apsunkino šių taisyklių platinimą. Išsamų taisyklių ir įstatymų trūkumas nebuvo didelė problema, kol judėjimas Lietuvos keliais ir gatvėmis nebuvo pernelyg intensyvus. Pirmaisiais pokario metais atsigauvant ekonominiam ir socialiniam gyvenimui ir Lietuvoje daugėjant motorinių transporto priemonių, problema imta spęsti vietos lygmeniu. Trečiojo dešimtmečio pirmojoje pusėje atskirų miestų ir apskričių viršininkai ėmė skelbti privalomus įsakymus eismo dalyviams, pirmiausia – motorinių transporto priemonių vairuotojams. Šiais įsakymais nustatytos bazinės taisyklės: apribotas maksimalus greitis⁸, apibrėžta transporto priemonių registravimo ir ženklinimo tvarka, numatyta būtinybė turėti leidimą transporto priemonei valdyti⁹.

Nors atskirų apskričių viršininkų įstatymai savo turiniu labai nesiskyrė, netolygi motorizacija ir administracinės problemos, kylančios judant tarp apskričių, vedė prie bendro judėjimą reglamentuojančio įstatymo paskelbimo. Tokiu tapo 1929 metais išleistas Sauskeliais naudotis įstatymas¹⁰. Pirmajame jo paragrafe buvo skelbiama, kad šiuo įstatymu reguliuojamas susisiekimas visais sausumos keliais, išskyrus geležinkelius. Kitais įstatymo paragrafais buvo reglamentuota automobilių ir motociklų registravimo ir apmokestinimo tvarka, įvesti dviejų rūšių vairuotojo pažymėjimai (asmeninėms reikmėms bei verslui) ir vairuotojų egzaminai, taip pat numatyta atsakomybė už įstatymo nesilaikymą ir nelaimingus atsitikimus kelyje. Įstatyme numatytos ne tik centrinės, bet

⁷ Свод законов российской империи Том 12, [prieiga internetu], in: <https://archive.org/details/svodzakonovrossi131russ_0/page/n885/mode/2up>, [2022-01-20].

⁸ *Apskričių viršininkų privalomieji įsakymai*, Kaunas: V.R. m-jos Piliėčių apsaugos departamentas, 1923, p. 5.

⁹ Ten pat, p. 27.

¹⁰ Sauskeliais naudotis įstatymas, in: *Vyriausybės žinios* (toliau VŽ), 1929, Nr. 304, p. 1–2.

ir vietos valdžios atsakomybės – ji buvo atsakinga už atskiruose miestuose veikiančių autobusų ir taksi taisyklių skelbimą.

Tikslios mokesčių normos apibrėžtos atskirai išleistose taisyklėse¹¹. Jų dydis priklausė nuo motorinės transporto priemonės tipo (lengvasis ar sunkusis automobilis, autobusas ar motociklas), jo panaudos formos (verslui ar asmeninėms reikmėms) ir atitinkamo kriterijaus (arklio galių, taros talpumo arba keliamosios jėgos). Verta pabrėžti, kad pagal 1929 metų įstatymą už naudojimąsi keliais apmokestintos buvo tik motorinės transporto priemonės ir verslui naudojami sunkieji vežimai, kurie vargu ar galėjo sudaryti didžiąją dalį naudojamų vežimų. Motorinės transporto priemonės taip pat nebuvo pagrindinės kelių eismo dalyvės (ypač mažiau motorizuotoje provincijoje) – jų 1929 metais Lietuvoje buvo įregistruota tik 2 336¹². Todėl tikrai negalima teigti, kad apmokestinimas buvo proporcingas visiems keliais besinaudojantiems dalyviams.

Motorinių transporto priemonių apmokestinimo klausimas buvo aktualus ne tik Lietuvoje – visame Vakarų pasaulyje, ypač sparčiausiai besimotorizuojančiose valstybėse, jis iškilo diskusijų apie automobilių ir geležinkelių konkurenciją kontekste. Po Pirmojo pasaulinio karo geležinkeliai visoje Europoje tapo valstybės valdomu turtu, o motorinės transporto priemonės, ypač autobusai ir krovininiai automobiliai – privačios veiklos forma. Tokia veikla suvokta kaip grėsmė geležinkelių hegemonijai pervežant krovinius ir keleivius. Atsakas į tai buvo valstybių skelbiami įstatymai ir mokesčiai, reglamentuojantys motorinių transporto priemonių veiklą. Vienas iš pagrindinių argumentų apmokestinant automobilius buvo tas, kad jie nemokamai naudojami sausumos keliais – valstybės lėšomis kuriamu ir prižiūrimu bendruoju gėriu. Kadangi kelias verslu užsiimantiems motorinių transporto priemonių savininkams, skirtingai nei geležinkelių bėgiai valstybiniais geležinkeliams, nieko nekainavo, jie galėjo pasiūlyti geresnes kainas paslaugų pirkėjams. Lietuvoje apie transporto priemonių konkurenciją pradėta diskutuoti trečiojo ir ketvirtąjo dešimtmečių sandūroje, t. y. panašiu metu, kai buvo paskelbtas Sauskeliais naudotis įstatymas. Galima teigti, kad realios konkurencijos tarp susisiekiimo priemonių Lietuvoje nebuvo¹³, tačiau akivaizdu, jog mintys apie ją lėmė kai kurių sprendimų priėmimą.

Buvo paskelbtos Sauskeliais naudotis įstatymui vykdyti taisyklės¹⁴. Jose nustatyti techniniai reikalavimai motorinėms transporto priemonėms, jų registracijos ir ženklavimo, vairuotojo teisių įgijimo ir važinėjimo bei šių taisyklių vykdymo priežiūros tvarka. Techniniai reikalavimai iš esmės bandė užtikrinti, kad Lietuvos sausumos keliuose būtų eksploatuojamos tvarkingos ir papildomo pavojaus nekeliančios transporto priemonės. Automobilių registravimas, kuris buvo numatytas ir ankstesniuose apskričių viršininkų įsakymuose, šiuo atveju tapo papildoma mokesčių forma. Kaip ir automobilių ženklinimas, tai buvo ir kontrolės mechanizmas, leidžiantis užtikrinti atsakomybę įvykus nelaimingam atsitikimui. Šoferio teisių, t. y. vairuotojo pažymėjimo, įgijimas turėjo už-

¹¹ Mokesčių normos už naudojimąsi sauskeliais, in: ten pat, p. 2–3.

¹² *Lietuvos statistikos metraštis (toliau LSM) 1929–1930*, Kaunas, 1931, p. 350.

¹³ Plačiau žr. straipsnio autoriaus magistro darbe *Pirmosios Lietuvos Respublikos geležinkelių politika: priežastys, tikslai, pasekmės*, Vilnius, 2018, p. 59–63.

¹⁴ Sauskeliais naudotis įstatymui vykdyti taisyklės, in: VŽ, 1929, Nr. 306, p. 14–18.

tikrinti, kad motorines transporto priemonės eksploatuoti gali tik tai mokantys daryti asmenys. Vairavimo egzaminus nuo įstatymo paskelbimo dienos pradėjo organizuoti Vidaus reikalų ministerija. Iki tol analogiškus leidimus išduodavo apskrities viršininkas, tačiau nėra žinoma, ar jis organizavo ir egzaminus. Akivaizdu, kad centralizuota egzaminavimo sistema leido užkirsti kelią potencialiai korupcijai ar piktnaudžiavimui. Būtent dėl to buvo paliktas laiko tarpas, per kurį naująjį egzaminą turėjo išlaikyti visi asmenys, kurie leidimus valdyti transporto priemonę buvo gavę iki įstatymo paskelbimo. To nepadarusieji prarado teisę vairuoti. Taisyklėse nurodyta, kaip vairuotojas turi elgtis kelyje su savo transporto priemone: numatyta sustojimo ir stovėjimo keliuose tvarka, nustatytas maksimalus greitis skirtingiems eismo dalyviams etc. Verta paminėti, kad keliuose paragrafuose nurodytos taisyklės vairuotojui kaip atskiros profesijos atstovui, pavyzdžiui, kad veždamas keleivius negali su jais kalbėti ar rūkyti. Taisyklėse taip pat numatyta, kad jų vykdymą prižiūri policija.

Apibendrinant pirmąsias Lietuvoje paskelbtas kelių eismo taisykles reikia konstatuoti, kad jos apėmė pagrindinius iki tol paskelbtų judėjimą reglamentavusių įsakymų punktus, smarkiai išplėtė mokesčių bazę, o priežiūrą ir vykdymą centralizavo iš esmės vienos ministerijos rankose. Tiesa, tam tikrų atsakomybių palikta ir apskritims bei savivaldybėms, kurios vykdė transporto priemonių registraciją ir už tai gaudavo 50 % nuo mokesčių, sumokėtų už naudojimąsi sausumos keliais. Nepaisant to, aišku, kad Sauskeliais naudotis įstatymas buvo orientuotas tik į motorines transporto priemones, lyg judėjime nedalyvautų kitų dalyvių. Tokia pat tendencija, kurią galima matyti jau iš pavadinimo, atsispindėjo ir naujai parengtame po dvejų metų paskelbtame Autovežimų įstatyme¹⁵.

Naujojo įstatymo pirmajame paragrafe buvo skelbiama, kad „šiuo įstatymu tvarkomas susisiekimas autovežimais viešo naudojimo keliais: miestų gatvėmis ir aikštėmis, plentais ir vieškeliais“. Iš esmės pirmasis šio įstatymo paragrafas nesiskyrė nuo Sauskeliais naudotis įstatymo, tačiau į jį buvo įtrauktos sąvokos, apibrėžtos Kelių įstatyme¹⁶. Remiantis pirmuoju paragrafu galima daryti prielaidą, kad šis įstatymas kardinaliai nepakeis prieš dvejus metus nustatytos tvarkos, o tik padės išsiaiškinti kilusius nesusipratimus. Iš dalies taip ir buvo – naujajame įstatyme pakartoti pagrindiniai senojo įstatymo nuostatai, taip pat pateikiami aiškūs skirtingų motorinių transporto priemonių apibrėžimai, kurie turėjo palengvinti jų registracijos ir apmokestinimo tvarką. Kalbant apie pačius mokesčius, įstatyme taip pat buvo patvirtintas jų paskirstymas – 50 % į valstybės išdą, 50 % savivaldybėms. Tiesa, pagal naująjį įstatymą atskiroms savivaldybėms tenkančias mokesčių dalis skirstė vidaus reikalų ministras. Skirtos lėšos turėjo būti naudojamos automobilių kelių išlaikymui ir gerinimui. Tai iš dalies patvirtina teiginį, kad motorinių transporto priemonių mokesčiai pirmiausia buvo skirti susimokėti už naudojimąsi bendraisiais keliais.

Tačiau, be pasikartojančių įstatymo paragrafų, atsirado ir naujų, kuriuose dažniausiai figūruoja Susisiekimo ministerija. Tai gana natūralu, nes dalis Lietuvoje buvusių kelių, daugiausia plentų, buvo ne Vidaus reikalų, o Susisiekimo ministerijos žinioje. Todėl

¹⁵ Autovežimų įstatymas, in: VŽ, 1931, Nr. 358, p. 19–20.

¹⁶ Kelių įstatymas, in: VŽ, 1931, Nr. 361, p. 5–6.

paragrafuose apie mokesčių normų nustatymą ir važinėjimo tvarkos priežiūrą šalia Vidaus reikalų ministerijos kaip pagrindinės sprendimų priėmėjos atsirado ir Susisiekimo ministerija. Tiesa, pagrindinė naujovė 1931 metų įstatyme buvo galimybė Susisiekimo ministerijai palaikyti organizuotą keleivių ir krovinių pervežimą, už atskirą mokesį išduodant asmenims ar įstaigoms leidimus ir koncesijas. Pagal įstatymą tokie leidimai ir koncesijos galėjo būti išduoti atsižvelgus į „<...> geležinkelių interesus, pašto maršrutus ir kitus valstybės interesus <...>“¹⁷. Akivaizdu, kad šią nuostatą reikėtų vertinti per jau minėtą transporto konkurencijos prizmę. Geležinkelis buvo valstybės turtas, o Lietuvos atveju – ir pajamų šaltinis, todėl geležinkelių ir valstybės interesai daugeliu atvejų buvo tapatūs. Susisiekimo ministerija kaip pagrindinė geležinkelių atstovė gavo teisę slopinti potencialią konkurenciją. Koncesijos ir leidimai taip pat sudarė sąlygas kontroliuoti besiplėtojantį susisiekimo sausuma verslą, nukreipti jį pageidaujamosiomis kryptimis, užkirsti kelią laisvai konkurencijai, o tai iš esmės atitiko bendrą valstybės ekonominę politiką.

Kartu su nauju įstatymu buvo paskelbtos ir naujos mokesčių normos¹⁸. Daug nekalbant reikia pasakyti, kad mokesčiai visoms transporto rūšims buvo pakelti. Tokia tendencija egzistavo iki pat valstybingumo pabaigos ir mokesčiai už naudojimąsi keliais niekada nebuvo sumažinti. Naujomis mokesčių normomis buvo siekiama patikslinti senajame įstatyme kilusius nesusipratimus, kaip antai, įregistravus transporto priemonę po kovo mėnesio, reikėjo mokėti ne visą metinę kainą, kaip buvo anksčiau.

Natūralu, kad ir Autovežimų įstatymui vykdyti taisyklėse¹⁹ iš dalies buvo pakartotos ir patikslintos senesnėse taisyklėse suformuotos normos. Verta paminėti, kad techniniai reikalavimai automobiliams buvo sugriežtinti. Ypatingas dėmesys skirtas autobusams ir jų techniniam įrengimui. Tai nestebina, nes, atsiradus leidimų ir koncesijų sistemai, Susisiekimo ministerija iš esmės perėmė autobusų kontrolę, todėl, be keleivių pervežimo funkcijos, atsirado ir kita – reprezentacinė. Autobusai ir kroviniai automobiliai, veiklą vykdę pagal koncesijas ir leidimus, turėjo būti tikrinami ne kartą per metus, kaip įprasti automobiliai, bet du kartus. Susisiekimo ir Vidaus reikalų ministerijos atstovai bei policijos pareigūnai gavo teisę bet kur ir bet kada tikrinti eksploatuojamas motorines transporto priemones, o radę pažeidimų, kurių negalima pašalinti greitai, galėjo atšaukti jų registraciją dėl netinkamos techninės būklės. Prie Vidaus reikalų ministerijos veikusi ir egzaminus organizavusi Šoferiams egzaminuoti komisija gavo galimybę atimti teisę valdyti transporto priemonę iš vairuotojų, kurie nebeatitiko tokioms teisėms turėti taikytų kriterijų. Paties vairuotojo pažymėjimo galiojimo trukmė buvo apribota iki penkerių metų, o po jų komisija galėjo reikalauti iš naujo laikyti egzaminą, pateikti reikiamas medicinines pažymas. Verta paminėti, kad pagal naująsias taisykles, norint vairuoti krovininį automobilį, reikėjo turėti mažiausiai dvejų metų vairavimo stažą. Taisyklės numatė, kad jų vykdymo priežiūrą, be policijos, vykdė ir Susisiekimo ministerijos tarnautojai.

Vis dėlto atnaujintose taisyklėse buvo ir keli visiškai nauji paragrafai, susiję su transporto priemonės vairuotojo ir savininko teisėmis bei pareigomis. Jais remiantis, vai-

¹⁷ Autovežimų įstatymas, in: VŽ, 1931, Nr. 358, p. 19.

¹⁸ Mokesčių normos už naudojimąsi sauskeliais, in: ten pat, p. 20–21.

¹⁹ Autovežimų įstatymui vykdyti taisyklės, in: VŽ, 1932, Nr. 376, p. 1–24.

ruotojas buvo atsakingas už techninę transporto priemonės būklę, t. y. vairo, stabdžių, žibintų ir kitų techninių įtaisų veikimą, o savininkas – už iškabas, švarą, išorinę ir vidinę priemonės būklę, t. y. reprezentacinę transporto priemonės funkciją. Vairuotojas negalėjo eksploatuoti transporto priemonės, jei jos techninė būklė nebuvo tinkama. Tačiau taisyklės nenumatė atveju, kai transporto priemonės, tarkime, autobuso savininkas, nepaisydamas prastos jo techninės būklės, priverčia savo darbuotoją – autobuso vairuotoją – transporto priemonę eksploatuoti. Tokiu atveju atsakomybė krinta ant vairuotojo pečių. Tiesa, kitame paragrafe numatyta, kad autobusų vairuotojai privalo turėti normalų poilsį ir autobusą vairuoti ne ilgiau kaip 8 valandas per parą mieste ir 12 valandų užmiestyje. Nesilaikant nurodytų darbo normų atsakomybė tenka autobuso savininkui. Sunku vertinti tokį atsakomybių paskirstymą, nes abiem atvejais transporto priemonės savininkas gali piktnaudžiauti, tačiau pirmuoju atveju tai įrodyti daug sunkiau.

Galiausiai, lietuviškose taisyklėse atsirado ir dar viena naujovė – kelio ženklai, kurie buvo suskirstyti į tris kategorijas: pavojaus, privalomų įsakymų ir nurodomuosius signalus²⁰. Savo apipavidalinimu šie kelio ženklai beveik nesiskiria nuo dabartinių, o šiuolaikiniai jų kategorijų atitikmenys būtų išpėjamieji, draudžiamieji ir nukreipiamieji bei informaciniai kelio ženklai.

Pirmieji universalūs kelio ženklai buvo priimti 1909 metais Paryžiuje, 17 Europos valstybių pasirašius pirmąją konvenciją dėl motorinių transporto priemonių eismo²¹. Natūralu, kad karo metais tarptautinis judėjimas nutrūko, tačiau pokariu siekta jį atkurti. Inicijavos šiuo klausimu ėmėsi Tautų Sąjungos komunikacijos ir transporto komitetas²², kuris galiausiai pasiūlė peržiūrėti ir persvarstyti 1909 metų konvenciją. Tokio pasiūlymo pasekmė buvo 1926 metais Paryžiuje įvykusi konferencija, kurios metu buvo priimtos net dvi konvencijos – viena, skirta administracinei tarptautinio susisiekimo pušei, kita – kelių eismo taisyklėms. Į pastarąją buvo įtraukti ir šeši universalūs ir tarptautinį pripažinimą turintys kelio ženklai. Tiesa, Tautų Sąjunga siekė į konvenciją įtraukti daugiau universalių ženklų, tačiau šio siekio nepavyko suderinti su šalimis narėmis. Lietuva šioje konferencijoje turėjo savo atstovą Petrą Klimą ir panašu, kad abi konvencijas jis pasirašė. Vis dėlto 1926 metais Lietuvoje jos ratifikuotos nebuvo. Vieną iš jų – tarptautinę konvenciją, susijusią su kelių eismo taisyklėmis²³, – 1930 metais ratifikavo Antanas Smetona. Taigi nuo tų metų Lietuvoje egzistavo šeši tarptautiniai kelio ženklai.

Vis dėlto Tautų Lygos bandymas unifikuoti kelio ženklus 1926 metais nesibaigė. Ilgai nekalbant apie tarptautines derybas šiuo klausimu, reikia paminėti, kad 1931 metais Ženevoje vyko konferencija, skirta būtent šiam klausimui. Joje buvo priimta ženklus unifikuojanti konvencija. Nepanašu, kad Lietuva konferencijoje būtų turėjusi savo atstovą. Turimi duomenys pat pat neleidžia teigti, kad konvencija Lietuvoje būtų buvusi ratifikuota. Tačiau, nepaisant to, kelio ženklai, kurie konferencijoje ir konvencijoje buvo

²⁰ Ten pat, p. 21–23.

²¹ „Convention with Respect to the International Circulation of Motor Vehicles“, in: *The American Journal of International Law*, Vol. 4, No. 4 Supplement: Official Documents, 1910, p. 316–328, [prieiga internetu], in: <<https://www.jstor.org/stable/2212082>>, [2022-01-20].

²² F. Schipper, 2008, p. 132–150.

²³ Tarptautinė judėjimą liečianti konvencija, in: VŽ, 1930, Nr. 342, p. 1–27.

patvirtinti kaip standartiniai, buvo naudojami 1931 metų Autovežimų įstatyme. Lietuvos atvejis nėra išskirtinis – net kelios Europos valstybės, tokios kaip Vokietija ar Jugoslavija, šios sutarties niekada neratifikavo, tačiau kelio ženklus naudojo.

1931 metų Autovežimų įstatymas ir jo taisyklės radikalių pokyčių neatnešė. Veikiau juo buvo bandoma išspręsti problemas, kilusias kelerius metus taikant Sauskeliais naudotis įstatymą. Netgi naujuose paragrafuose, pavyzdžiui, apie vairuotojų ir savininkų atsakomybę, buvo bandoma spręsti praktines problemas, turėjusias kilti eksploatacijos metu. Vienintelis tikrai naujas įstatymu paskelbtas sprendimas – koncesijų ir leidimų sistema – buvo susijęs ne tiek su kelių taisyklėmis, kiek su bendra valstybės susisiekimo politika. Kad ir kaip būtų, Autovežimų įstatymas, kaip ir jo pirmtakas, buvo koncentruotas į motorines transporto priemones, ignoruojant kitus judėjimo dalyvius. Tiesa, situacija pasikeitė priėmus naują ir iki Pirmosios Lietuvos Respublikos valstybingumo pabaigos galiojusį Viešaisiais keliais judėjimo įstatymą²⁴.

Pirmajame įstatymo paragrafe buvo skelbiama, kad „šiuo įstatymu tvarkomas važiavimas, ėjimas, jojimas, gyvulių varymas ir kitoks judėjimas viešaisiais plentais, gatvėmis, aikštėmis, takais ir kitais viešaisiais keliais miestuose ir kitur²⁵“. Suvokus, kad judėjime dalyvauja ne tik motorinės transporto priemonės (kurių Lietuvoje 1935 metais buvo tik 3 100²⁶), išsiplėtė judėjimo simfoniją pagal oficialias natas atliekančio orkestro gretos. Žinoma, teigti, kad judėjime iki tol nedalyvavo niekas kitas, tik motorinis transportas, negalima, bet nuo 1935 metų bet koks judėjimas gatvėje ar kelyje buvo teisiškai sureguliuotas.

Kadangi naujas įstatymas galiojo visoms transporto priemonėms, jame buvo numatyta ir privaloma dviračių registracija. Taip pat šiek tiek pakoreguota koncesijų ir leidimų tvarka. Pagal naująjį įstatymą juos išduoti galėjo ir pirmaeilii miestų (nuo 1931 metų tokių Lietuvoje buvo 10²⁷) burmistrai, jei keleivių ar krovinių pervežimas vyko miesto ribose. Dėl to pakito ir mokesčių už juos paskirstymas. Jei leidimai ir koncesijos veikė minėtų miestų ribose – lėšos atitekdavo savivaldybei, jei buvo išduotos Susisiekimo ministerijos – valstybės išdui. Visa transporto priemonių registracijos rinkliava taip pat atitekdavo savivaldybei, kurioje transporto priemonė buvo registruota. Įstatyme taip pat atsirado paragrafas, kuris buvo svarbus jo vykdymo priežiūros užtikrinimui.

Pagal prieš tai galiojusius įstatymus jų vykdymo priežiūrą teoriškai vykdė Susisiekimo ministerija, Krašto apsaugos ministerija ir policija. Praktiškai tuo užsiėmė tik policija. Piliečių apsaugos, o vėliau Policijos departamento leidžiamame leidinyje *Policija* neretai buvo komentuojamos šios pareigos atlikimo subtilybės. Kaip pagrindinę problemą policijos pareigūnai visada pabrėždavo galimybės nubausti kaltininkus nusižengimo vietoje nebuvimą. Remiantis ankstesniais įstatymais, kad ir kokio lygio nusižengimas buvo padarytas: įspėjamųjų ženklų neparodymas, greičio viršijimas ar eismo įvykis, policija jį užfiksuodavo, žinias apie nusižengimą perduodavo apskrities viršininkui ir tik jis sprendavo, ką

²⁴ Viešaisiais keliais judėjimo įstatymas, in: VŽ, 1935, Nr. 480, p. 1–2.

²⁵ Ten pat, p. 1.

²⁶ LSM 1935, p. 260.

²⁷ G. Polkaitė-Petkevičienė, N. Černiauskas, 2017, p. 69.

toliau daryti – skirti baudą, perduoti teismui ar kt. Visa procedūra galėjo užtrukti ir kelias savaites, o gavus sprendimą vėl reikėdavo ieškoti kaltininko, kurį ne visada pavykdavo surasti. Policijos pareigūnai prašė leisti bausti vietoje už smulkius ir akivaizdžius nusižengimus ir šiame įstatyme tokia galimybė atsirado. Tiesa, maksimali bauda, kurią galėjo paskirti policijos pareigūnas, buvo 5 litai, o sunkesnių nusižengimų svarstymo tvarka liko nepakitusi. Kadangi naujasis įstatymas siekė reglamentuoti visų rūšių judėjimą, akivaizdu, kad potencialių, ypač – smulkių nusižengimų skaičius turėjo smarkiai padidėti.

Kartu su įstatymu buvo paskelbtos ir naujos mokesčių normos²⁸. Kaip ir minėta, mokesčiai buvo pakelti. Taip pat autobusams ir kroviniams automobiliams buvo diferencijuotos rinkliavos leidimų ruožuose. Didesnėmis sumomis apmokestinti populiariausi ruožai – aplink didesnius miestus ir pramonės centrus.

Įstatymui vykdyti taisyklės²⁹, kurios buvo paskelbtos tik po metų, taip pat buvo gana smarkiai išplėtos. Pagal atnaujintus techninius reikalavimus užmiestyje kursuojančiuose autobusuose turėjo atsirasti pirmosios pagalbos vaistinė. Nustatyti gana griežti reikalavimai visiems arklių tempiamiems vežimams, o tiems, kurie naudojami verslo reikmėms, įvesti papildomi punktai. Taip pat nustatyti techniniai reikalavimai dviračiams. Taisyklėse numatyta išimties tvarka leisti eksploatuoti transporto priemones, kurios neatitinka reikalavimų, jei jos buvo registruotos iki taisyklių paskelbimo. Žinoma, kitais metais registruojant tą pačią transporto priemonę, buvo reikalaujama laikytis naujų taisyklių.

Taisyklių važinėjimo tvarkos dalyje numatyta, kad „kiekvienas važiuotojas ar jojikas gali naudotis tik tuo keliu, kuris jo važiuojamajai priemonei skirtas³⁰“. Jei skirtingoms priemonėms nėra atskiro kelio, tai važiuojamoji kelio dalis yra skirta motorinėms transporto priemonėms, vežimams, jojikams, dviračiams ir gyvuliams varyti, o kelio ar gatvės kraštai – pėstiesiems eiti. Suprantama, kad ir iki taisyklių paskelbimo šaligatviai buvo skirti pėstiesiems, o važiuojamoji kelio dalis – transporto priemonėms. Vis dėlto dviratis, kuriuo ir šiomis dienomis nevengiama važiuoti šaligatviu, buvo „išstremtas“ į važiuojamąją kelio dalį. Tiesa, taisyklėse buvo numatyta, kad skirtingos transporto priemonės gali turėti tik joms skirtą kelią, pavyzdžiui, dviratis dviračių taką, tačiau ar tai buvo įgyvendinta praktikoje – pasakyti sunku.

Taisyklėse apibrėžiama ir atskira gyvulių varymo, važinėjimo dviračiu ir vežimu tvarka. Akivaizdu, kad varant gyvulius, ypač mieste, negalima jų palikti be priežiūros, ganyti viešose vietose ir užimti pernelyg didelę važiuojamąją kelio dalį. Vaikams iki 10 metų ir visiems, kurie prastai valdo dviratį, uždrausta važinėti juo gatvėse ir vietose, kur eismas intensyvus. Taip pat neleidžiama palikti dviračio prirakinus vietose, kur jis trukdytų transporto priemonių ir pėsčiųjų judėjimui. Vežikams, užsiimantiems keleivių pervežimu, nustatyti specialūs reikalavimai, pagal kuriuos jie patys, jų vežimai ir arkliai turėjo atrodyti reprezentatyviai. Taip pat buvo reikalaujama, kad su naudojamu gyvuliu būtų elgiamasi humaniškai. Verta paminėti, kad ne motorinės transporto priemonės, gatvėje ar kelyje susitikusios su motorine transporto priemone, visada privalėjo joms užleisti kelią.

²⁸ Viešais keliais vežiojimo rinkliavos, in: VŽ, 1935, Nr. 483, p. 1–2.

²⁹ Viešaisiais keliais judėjimo įstatymui vykdyti taisyklės, in: VŽ, 1936, Nr. 548, p. 1–32.

³⁰ Ten pat, p. 5.

Išplėtus įstatymu reglamentuojamų judėjimo dalyvių gretas, į jas pateko ir pėstieji. Kaip minėta, šaligatvis ar kelio kraštas teisiškai tapo tik jiems skirta erdve. Taisyklėse buvo uždrausta šaligatviuose vykdyti bet koki judėjimą: nešti didelius daiktus, varytis dviratį, stumti vežimėlį, jei tai trukdė kitiems pėstiesiems. Pačiame šaligatvyje, kaip ir važiuojamojoje kelio dalyje, pėstieji turėjo laikytis dešinės pusės, greta eiti galėjo ne daugiau kaip trys pėstieji ir tik tuo atveju, jei tai netrukdė priešpriešiniam pėsčiųjų judėjimui. Šaligatviu judantys aklieji privalėjo turėti specialius ženklus, panašiai kaip ir specialiosios transporto priemonės, pavyzdžiui, per didelių gabaritų ar su išsikišusiais krovniais. Iš esmės pėstieji šaligatvyje turėjo judėti pagal panašius principus, pagal kuriuos važiuojamojoje kelio dalyje veikė transporto priemonės.

Transporto priemonių registravimo ir ženklinimo tvarka, nepaisant dviračių ir vežimų įtraukimo į procesą, nepasikeitė. Tačiau taisyklėse atsirado vietos atskiriems nurodymams asmenims, keliaujantiems autobusu, ir aptarnaujančiam autobusų bei taksi personalui. Pirmuoju atveju buvo apibrėžta, kaip keleivis turi elgtis autobuse, o antruoju daugiausia dėmesio skirta reprezentacinei vairuotojo funkcijai.

Taisyklėse paskirstytos motorinių transporto priemonių savininkų ir vairuotojų atsakomybės: vairuotojas liko atsakingas tik už savo veiksmus, t. y. taisyklių kelyje laikymąsi, o atsakomybė už techninę transporto priemonės būklę buvo perkelta savininkui. Taip pat nurodyta, kad savininkas negali versti vairuotojo vyksti į kelionę, jei transporto priemonė yra techniškai netvarkinga.

Galiausiai taisyklėse buvo numatyta, kad dar Autovežimų įstatyme patvirtinti tarptautiniai kelio ženklai turėjo stovėti plentuose, I ir II rūšies vieškeliuose bei miestų gatvėse.

Viešaisiais keliais judėti įstatymas ir jo taisyklės išplėtė oficialaus ir teisiškai reglamentuoto judėjimo ribas. Remiantis J. Bonham apibrėžimu³¹ galima teigti, kad įsigaliojus šiam įstatymui Lietuvoje atsirado moderni gatvė ir eismas. Simbolinis judėjimo simfonijos orkestras buvo unifikuotas bendromis natomis. Šiuo įstatymu taip pat buvo bandoma išspręsti ankstesniojo įstatymo problemas. Suprantama, kad ir šis įstatymas galėjo turėti spragų ir kelti naujų nenumatytų administracinių problemų, tačiau iki valstybingumo pabaigos nei naujo įstatymo, nei esamo pataisų paskelbta nebebuvo. Galima daryti prielaidą, kad įstatymų leidėjai manė, jog įstatymas ir jo taisyklės veikė tinkamai. Tačiau prisiminus anksčiau minėtą policijos departamento įsakymą rinkti informaciją apie vis didėjantį eismo įvykių skaičių, klausimas apie akivaizdžią disharmoniją judėjimo simfonijoje lieka atviras.

Disharmonija kelyje. Eismo įvykiai

Kaip ir minėta, iki 1939 metų statistiką apie nelaimingus atsitikimus kelyje rinko tik Kauno mieste veikusi atskira judėjimo policijos nuovada. Ji buvo įsteigta 1934 metais, tad ir statistinės žinios pradėtos rinkti tada. Taip pat informacija buvo renkama tik nuovados veikimo ribose – Kauno mieste ir artimiausioje aplinkoje. Iki tol tiesiog buvo

³¹ J. Bonham, 2006, p. 61.

žinoma ir teigiama, kad eismo įvykių buvo daug³². Svarbu pabrėžti, kad žinios, kurias rinko judėjimo policija, buvo gana išsamios: nelaimingų atvejų statistika suskirstyta mėnesiais, savaitės dienomis ir net paros valandomis, taip pat nukentėjusiųjų amžiaus ir lyties grupėmis. Tačiau šiuo atveju aktualus tik pagrindinis rodiklis – bendras nelaimingų atsitikimų skaičius. Taigi, 1934 metais Kauno mieste įvyko 146 „važinėjimo priemonių susidūrimų su jų didesniais ar mažesniais sugadinimais, be to, žmonių bei gyvulių įvairios rūšies sužalojimų, ką bendrai būtų galima pavadinti judėjimo nelaimėmis^{33c}. Jų metu buvo sužaloti 78 žmonės, iš jų 62 lengvai, 14 sunkiai ir 2 mirtinai³⁴.

Apibendrinamas šiuos statistinius duomenis, minėto straipsnio autorius pateikė eismo įvykių dinamikos paaiškinimus. Tačiau jo argumentacija ne visada įtikina. Suprantama, kad šiltesniais mėnesiais arba valandomis po darbo judėjimas būna didesnis, todėl padidėja ir nelaimingų atsitikimų rizika. Rizika padidėja ir esant blogoms oro sąlygoms. Kiek įtikinamiau atrodo autoriaus argumentacija dėl sužalotų asmenų. Vyrai sudarė didžiausią sužalotųjų grupę, nes buvo pagrindiniai dalyviai visomis judėjimo formomis, o vaikai, kurie pagal sužalojimų skaičių buvo antroje vietoje, ne visada suprato judėjime slypinčią grėsmę, pavyzdžiui, žaidė arti gatvės ar bėgo per ją ne laiku. Kaip nelaimingų atsitikimų keliuose skaičiaus sumažinimo priemonę autorius nurodo mokyklinio amžiaus vaikų švietimą – jų įgytas savisaugos jausmas gatvėje persiduos jų tėvams ir kitiems vyresniems žmonėms.

Nors minėto straipsnio pirminis tikslas buvo tiesiog apžvelgti nelaimingų atsitikimų Kaune statistiką, jame akivaizdžiai trūksta vieno veikėjo – motorinės transporto priemonės vairuotojo. Dėl to gali pasirodyti, kad straipsnio autorius kaltę dėl nelaimingų įvykių permeta visiems, išskyrus vairuotojus. Tai gali atrodyti kaip I. Borowy teiginio³⁵ ir J. Bonham minčių apie atsakomybės už saugumą kelyje permetimą pėstiesiems patvirtinimas, tačiau praktika byloja priešingai.

Pačiame *Policijos* leidinyje nagrinėjant būdus kovoti su susisiekiu nelaimėmis primenama, kad ne už visus nelaimingus atsitikimus susisiekiame kaltas automobilininkas³⁶. Tai savaiame leidžia daryti prielaidą, kad egzistavo tam tikras susipriešinimas sprendžiant dėl atsakomybės, kai viena pusė visą kaltę priskirdavo vairuotojui. Pasak I. Borowy, tai buvo natūrali tradicinių judėjimo dalyvių reakcija į motorinių transporto priemonių atsiradimą ir plėtrą³⁷. Gali pasirodyti, kad straipsnio autorius kartu su judėjimo prižiūrėtoja – policija atstovauja priešingai pusei, kaltę priskiriančiai kitiems judėjimo dalyviams. Vis dėlto teisinis požiūris buvo kitoks. 1934 metais Martynas Kavolis, komentuodamas baudžiamojo statuto 474 straipsnį³⁸ (kūno sužalojimas dėl neatsargumo), pateikė Lietu-

³² A-as, Katastrofos ir jų priežastys, in: *Policija*, 1928, Nr. 5, p. 20.

³³ J. Levanas, Judėjimo nelaimės Kauno mieste 1934 m., in: *Policija*, 1935, Nr. 4, p. 75.

³⁴ J. Levanas, Judėjimo nelaimės Kauno mieste 1934 m. (tęsiny), in: *Policija*, 1935, Nr. 5, p. 97–98.

³⁵ I. Borowy, 2013, p. 112.

³⁶ P. Krygeris, Kova su susisiekiu nelaimėmis, in: *Policija*, 1937, Nr. 15, p. 295.

³⁷ I. Borowy, 2013, p. 112.

³⁸ *Baudžiamasis statutas: su papildomaisiais baudžiamaisiais įstatymais ir komentarais, sudarytais iš Rusijos Senato ir Lietuvos Vyriausiojo Tribunolo sprendimų bei kitų aiškinimų*, Kaunas: D. Gutmano knygynas, 1934, p. 409–410.

vos Vyriausiojo Tribunolo 1930 metų sprendimą Nr. 441, t. y. naujai suformuotą teisinę normą. Remiantis šiuo sprendimu buvo nubaustas motociklo vairuotojas, sužeidęs vaiką, išbėgusį į kaimo gatvę. Tribunolas savo sprendimą argumentavo tuo, kad, nors motociklo vairuotojas laikėsi oficialiai leidžiamo 15 km/h greičio, jis nebuvo atleistas nuo pareigos važiuoti atsargiai. O atsargumas reikalauja kaimo gatvė, į kurią bet kuriuo metu gali išbėgti vaikas, važiuoti daug lėčiau, nei leidžia oficialios taisyklės. Taigi mažamečio neatsargumas nesumažino vairuotojo atsakomybės.

Pirmą kartą pateikta nelaimingų atsitikimų statistika buvo renkama tuo metu, kai dar galiojo Autovežimų įstatymas ir jam vykdyti taisyklės. 1935 metų viduryje jį pakeitė Viešaisiais keliais judėti įstatymas, o 1936 antroje pusėje ankstesnes taisykles – naujojo įstatymo taisyklės. Tikriausiai dėl to 1935 ir 1936 metų statistiniai duomenys apie nelaimingus atsitikimus Kaune iš esmės smarkiai nesiskyrė nuo 1934 metų. Jais remiantis 1935 metais Kaune įvyko 179 judėjimo nelaimės, kurių metu buvo sužeisti 83 asmenys ir dar 3 mirė³⁹, o 1936 metais – 142 nelaimės, 82 sužeisti ir dar 3 mirė⁴⁰. 1937 metais, jau metus veikiant Viešaisiais keliais judėti įstatymui ir jam vykdyti taisyklėms, nelaimingų atsitikimų, taip pat sužeistų bei mirusių asmenų skaičius smarkiai padidėjo ir atitinkamai siekė 292, 155 ir 10⁴¹.

Tokiam žymiam šuoliui paaiškinti galima kelti net tris prielaidas. Pirmu atveju galima manyti, kad naujasis įstatymas ir jam vykdyti taisyklės judėjimo simfonijoje padarė per daug pakeitimų ir sukėlė neaiškumų, kurie ir lėmė smarkiai išaugusį nelaimingų atsitikimų skaičių. Tokia prielaida neatrodo įtikinamai, nes, kaip minėta, iki valstybingumo pabaigos nebuvo paskelbti jokie nauji įstatymai, taisyklės ar jų pakeitimai, kurie būtų patikslinę kilusius neaiškumus.

Antru atveju galima teigti, kad galėjo smarkiai padidėti motorinių transporto priemonių skaičius, o dėl to natūraliai padaugėti nelaimingų atsitikimų. Tačiau 1935 metais Lietuvoje registruota 3 100 motorinių transporto priemonių, iš kurių 793 registruotos Kauno mieste⁴², o 1937 metais šis skaičius siekė 4 058 motorines transporto priemones visoje Lietuvoje ir 1 197 Kaune⁴³. Taigi, nors motorinių transporto priemonių daugėjo, tas tempas nebuvo toks spartus, kad galėtų paaiškinti dvigubai padidėjusį nelaimingų atsitikimų skaičių.

Trečiu atveju reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad pagal Viešaisiais keliais judėti įstatymą padaugėjo eismo dalyvių, kurių judėjimas buvo teisiškai reglamentuotas. Galimai nelaimingi atsitikimai su transporto priemonėmis, kurių judėjimo nereglamentavo ankstesni įstatymai, – dviračiais ir arklių vežimais – ir sudarė didžiąją dalį naujų eismo įvykių. Kadangi straipsnyje, aptariančiame minėtą statistiką, tokia problema nenagrinėjama, šią prielaidą patikrinti gana sunku. Tiesa, suteikti aiškumo nagrinėjant problemą gali jau ne kartą minėta išsami 1939 metų statistika.

³⁹ Br. Matulaitis, Nusižengimai judėjimo tvarkai ir nelaimingi atsitikimai dėl judėjimo taisyklių nesilaikymo Kaune, in: *Policija*, 1936, Nr. 22, p. 428–429.

⁴⁰ Krygeris, Šis tas apie eismo nelaimes ir jų priežastis, in: *Policija*, 1939, Nr. 2, p. 25–26.

⁴¹ Ten pat.

⁴² LSM 1935, p. 260.

⁴³ LSM 1937, p. 366.

Pagal oficialią statistiką 1939 metais visos Lietuvos sausumos keliuose įvyko 580 nelaimingų atsitikimų⁴⁴, jų metu buvo sužeisti 338 asmenys ir dar 24 žuvo⁴⁵. Siekiant tikslingo palyginimo, svarbu paminėti, kad atsitikimai Kauno mieste ir apskrityje sudarė 417 atvejų iš bendro skaičiaus. Tuo pačiu metu Lietuvoje buvo įregistruotos 4 834 motorinės transporto priemonės, iš jų 1 036 Kauno mieste ir apskrityje⁴⁶. Akivaizdu, kad, nepaisant gana vangios motorinių transporto priemonių plėtros, nelaimingų atsitikimų skaičius sparčiai didėjo. Taigi dar kartą galima atmesti antrąją prielaidą, iškeltą nagrinėjant 1937 metų nelaimingų atsitikimų skaičių.

Iš minėtų atsitikimų 91 dalyvavo dviratis, 158 – arklių vežimas⁴⁷. Įvykiai, kuriuose dalyvavo šios transporto priemonės, sudarė šiek tiek daugiau nei 40 % visų nelaimingų atsitikimų. Dėl to gali pasirodyti, kad teisinga trečioji prielaida. Vis dėlto įvykiai, kuriuose dviratis arba vežimas dalyvavo su kita ne motorine transporto priemone, t. y. kitu dviračiu ar vežimu, sudarė atitinkamai 45 ir 33 atvejus. Didžioji įvykių dalis atsitiko su motorinėmis transporto priemonėmis, o tokia statistika neabejotinai buvo renkama Kaune ir anksčiau. Taip pat reikia paminėti, kad ne visi arkliniai vežimai buvo privatūs. Dalis jų neabejotinai buvo skirti verslui (krovinių ar keleivių pervežimui), o tokių vežimų naudojimas buvo teisiškai reglamentuotas jau nuo pirmojo įstatymo paskelbimo 1929 metais. Taigi bendra iki tol neapskaiytų įvykių dalis buvo daug mažesnė nei atrodo. Todėl negalima teigti, kad trečioji prielaida yra teisinga.

Statistikos metraštyje pateikta informacija apie nelaimingus atsitikimus taip pat buvo suskirstyta pagal nelaimės priežastis. Iš viso buvo išskirta 13 priežasčių, dėl kurių kilo nelaimingi atsitikimai keliuose⁴⁸. Visas šias priežastis galima suskirstyti į keturias kategorijas: atsitikimus dėl vairuotojų, pėsčiųjų, institucijų kaltės ir nenumatytų aplinkybių. Didžioji dalis – net 80 % – visų nelaimingų atsitikimų kilo dėl vairuotojų, o maždaug 15 % – dėl pėsčiųjų kaltės. Svarbu paminėti, kad pagrindinė priežastis, dėl kurios vairuotojai sukėlė nelaimingus atsitikimus, buvo taisyklių nesilaikymas. Tokios priežasties įvykių buvo net 284. Tačiau kitos atskirai išskirtos ir vairuotojų kaltei priskiriamos priežastys, tokios kaip vairuotojo ar vežėjo nuovargis bei vairuotojo ar vežėjo neblaivumas, iš esmės taip pat yra galiojančių taisyklių pažeidimai. Be to, pėstieji nelaimingus atsitikimus kelyje galėjo sukelti tik vienu atveju – nesilaikydami jiems nustatytų taisyklių. Taigi būtent taisyklių nesilaikymas buvo pagrindinė nelaimingų atsitikimų priežastis.

Galima abejoti statistinių duomenų objektyvumu, ypač žinant, kiek skirtingų aplinkybių gali nulemti eismo įvykį šiomis dienomis ir kaip sunku kai kurias iš jų paaiškinti. Nepaisant to, nelaimingų atsitikimų priežasčių dinamika verčia grįžti prie pirmosios prielaidos, iškeltos nagrinėjant 1937 metų statistiką. Galbūt Viešaisiais keliais naudotis įstatymas ir jam vykdyti taisyklės tikrai buvo pernelyg painios, kad būtų įmanoma jų laikytis. Tačiau jau minėta, kad potencialios painiavos niekada nebuvo bandoma taisyti.

⁴⁴ LSM 1939, p. 365.

⁴⁵ Ten pat, p. 368.

⁴⁶ Ten pat, p. 360.

⁴⁷ Ten pat, p. 366.

⁴⁸ Ten pat.

Galbūt teisus buvo J. Levanas, kuris, apžvelgdamas nelaimingus įvykius Kauno mieste, kaip problemos sprendimą akcentavo vaikų švietimą⁴⁹. Tačiau akivaizdu, kad vaikų švietimu apsiriboti negalima, nes didžioji dalis eismo įvykių įvyko dėl vairuotojų kaltės. Kita vertus, kadangi taisyklėse vairuotojams buvo numatytas privalomas egzaminas, būtent vairuotojai turėjo būti geriausiai judėjimo klausimus išmananti grupė, nes egzamino programoje⁵⁰ buvo numatytas ir važinėjimo taisyklių, ir elgesio ekstremaliose situacijose išmanymas. Akivaizdu, kad pačiose taisyklėse disharmonijos judėjimo simfonijoje priežasčių ieškoti neverta, tačiau, kaip ir minėta, atskirų jos narių elgesio tyrimas, kuris šiuo atveju būtų tiksliausias, yra tiesiog neįmanomas. Daugiau problemos sprendimo variantų galėtų pateikti išsamesnė kitų sunkiai paaiškinamų reiškinių analizė, pavyzdžiui, kodėl Kauno mieste, kuriame buvo registruota tik maždaug ketvirtadalis visų Lietuvos motorinių transporto priemonių, įvyko didžioji dauguma nelaimingų atsitikimų?

Išvados

- 1) Pirmaisiais nepriklausomybės metais judėjimą Lietuvos keliuose reglamentavo Rusijos imperijos įstatymai, susisteminti 12-ajame sąvado tome. Kadangi šie įstatymai buvo neišsamūs ir neatitiko realių poreikių, reglamentavimas pasipildė privalomaisiais apskričių viršininkų ir miestų tarybų įsakymais.
- 2) 1929 metais buvo paskelbtas Sauskeliais naudotis įstatymas ir jam vykdyti taisyklės. Poreikį išleisti bendrą įstatymą lėmė netolygi motorizacija ir administracinės problemos, kylančios dėl automobilių judėjimo tarp skirtingų apskričių. Įstatymas ir taisyklės iš esmės apėmė pagrindinius iki tol paskelbtų įsakymų punktus, išplėtė mokesčių bazę, o jo priežiūrą centralizavo vienos ministerijos rankose.
- 3) 1931 metais buvo paskelbtas Autovežimų įstatymas ir jam vykdyti taisyklės. Šis įstatymas jau savo pavadinimu suponavo, kad reglamentuoja motorinių eismo priemonių judėjimą, nors 1931 metais jos vis dar nebuvo pagrindinės judėjimo dalyvės. Savo turiniu įstatymas labai nesiskyrė nuo 1929 metų įstatymo, veikiau buvo pastarojo įstatymo pataisymas.
- 4) Pagrindinė naujovė, numatyta 1931 metų įstatyme ir jo taisyklėse, buvo kelio ženklai, kuriuos 1926 metais atskira konvencija buvo patvirtinusi Tautų Sąjunga. Minėtoji konvencija iki 1930 metų Lietuvoje ratifikuota nebuvo, nors apie ją neabejotinai buvo žinoma, nes 1926 metais ją pasirašant dalyvavo Lietuvos atstovas, o joje numatyti judėjimo taisyklių principai tapo pagrindu 1929 metų įstatyme numatytoms taisyklėms.
- 5) 1935 metais buvo paskelbtas iki valstybingumo pabaigos galiojęs Viešaisiais keliais judėjimo įstatymas, o 1936 metais ir jam vykdyti taisyklės. Šiuo įstatymu buvo gero-kai išplėstas judėjimo dalyvių, kurių judėjimas buvo teisiškai reglamentuotas, skaičius – į jį įtraukti pėstieji. Iš esmės Lietuvoje su šiuo įstatymu atsirado moderniai suprantamos sąvokos „gatvė“ ir „eismas“.

⁴⁹ J. Levanas, Judėjimo nelaimės Kauno mieste 1934 m. (tęsinys), in: *Policija*, 1935, Nr. 5 p. 98.

⁵⁰ Policijos kalendorius 1934 metams, Kaunas, 1934, p. 446.

- 6) Iki 1939 metų bendra nelaimingų atsitikimų keliuose statistika Lietuvoje nebuvo renkama. Šiek tiek žinių apie nelaimingus įvykius buvo renkama Kauno mieste nuo 1934 metų, kai buvo įkurtas atskiras policijos padalinys – judėjimo nuovada. Statistinius duomenis nagrinėjusių leidinio *Policija* autorių nuomone, nelaimingų atsitikimų skaičius buvo neproporcingai didelis, tačiau šių autorių pateikiama argumentacija dėl įvykių aplinkybių nėra įtikinama, nes joje motorinės transporto priemonės vairuotojas nenurodytas kaip potencialus eismo įvykių kaltininkas.
- 7) Statistiniai duomenys apie nelaimingus įvykius 1939 metais atskleidžia, kad didžioji dalis nelaimingų įvykių keliuose įvyko būtent dėl vairuotojų kaltės, o tiksliau – dėl važiavimo taisyklių nesilaikymo. Teigti, kad dėl to kaltos pačios taisyklės, negalima, tačiau tiksliai atsakyti, kodėl vairuotojai, jų nesilaikydami, kėlė tiek daug nelaimingų įvykių, dėl duomenų stokos taip pat sunku.

Bibliografija

- Bonham J., 2006 – Jennifer Bonham, „Transport: Disciplining the Body That Travels“, in: *The Sociological Review*, 2006, Vol. 54, p. 57–74.
- Borowy I., 2013 – Iris Borowy, „Road Traffic Injuries: Social Change and Development“, in: *Medical History*, 2013, Vol. 57, Issue 1, p. 108–138.
- Driskius K., Suslavičius L., 2005 – Klaudijus Driskius, Liucijus Suslavičius, *Automobilis Lietuvoje: 1918–1940 metai*, Vilnius: Aidai, 2005.
- Eidintas A., 2022 – Alfonsas Eidintas, *Antanas Smetona ir Justas Paleckis istorijos dramoje: prezidento vairuotojo užrašai*, Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos centras, 2022.
- Polkaitė-Petkevičienė G., Černiauskas N., 2017 – Giedrė Polkaitė-Petkevičienė, Norbertas Černiauskas, „Urbanizacija 1918–1940 metais: modernaus miesto ženklai Lietuvoje“, in: *Lietuvos istorijos studijos*, 2017, t. 39, p. 64–83.
- Prytherch D., 2015 – David Prytherch, „Rules of the Road: Choreographing Mobility in the Everyday Intersection“, in: *Transport, Mobility and the Production of Urban Space*, sudarytojai Julie Cidel ir David Prytherch, New York: Routledge, 2015, p. 45–63.
- Schipper F., 2008 – Frank Schipper, *Driving Europe: Building Europe on Roads in Twentieth Century*, Eindhoven: Amsterdam University Press, 2008.
- Žirlys A., 2018 – Adomas Žirlys, *Pirmosios Lietuvos Respublikos geležinkelių politika: priežastys, tikslai, pasekmės*, Vilnius, 2018.