

Balio Sruogos laiškas Juozapai Sruogai, 1937-04-21, iš Kauno - į Tilžę

Mielas Juozapai, / Buvau pas p. Dantą.

Mielas Juozapai,

Buvau pas p. Dantą [1]. Licenzijos, žinoma, reikia [2].

Bet nuo licenzijos mokesčio atleidžiama (350), kai įvežama auto savo reikalams.

Reikia paduoti Prekybos departamentui prašymą: „Tu nori įvežti Lietuvon savo palaikytą auto savo reikalams – ir sumokėti muitą. Prašai atleisti nuo licenzijos mokesčio“.

Jei bus parašyta, kad perka žydas – mokesį paims. O jei savo reikalams – atleis nuo mokesčio. O kai multas bus sumokėtas – gali daryti su auto, ką nori – dovanot, parduot, padegt... [3]

Mūsų kaimynystėj pardavė sklypą šimet jau po 5 Lt už kv. metrą, – vadinasi, tavo įdėtas į sklypą kapitalas per metus – užaugo 100 %! Sklypai – čia dar brangs. Ne taip toli – bus statoma antra geležinkelio stotis (prekių kol kas) – miestas į šią pusę pasišaus greičiau. Gaila, kad tu [4] medelių nesodini.

Skubu rašyti (pašte) [5].

Viso labo.

Labų dienų p. Bronei [6].

Boles [7] [1r] // [1v] //

KOMENTARAI

[1] Aleksandras Danta (1902–1983) – nuo 1936 m. Finansų ministerijos Prekybos departamento direktorius (plačiau žr. Vladas Terleckas, Lietuvos bankininkai. Gyvenimų ir darbų pėdsakai 1918–1940, Vilnius: Lietuvos banko Leidybos ir poligrafijos skyrius, 2001, p. 399, in: https://www.lb.lt/uploads/publications/docs/15918_a7c6bae30699b9772826ed9c7697a585.pdf), (2026-07-16).

[2] 1937 m. Lietuvoje galiojo ypatinga kontingentų (importo kvotų) sistema. Norint įvežti automobilius iš užsienio, reikėjo gauti Finansų ministerijos Prekybos departamento leidimą (licenciją).

[3] Juozapas Sruoga prieš keletą dienų buvo parašęs laišką broliui Baliui Sruogai dėl nuosavo automobilio pardavimo reikalų:

„Mielas Boleslavai,

Esu pačiame įkarštyje derybų dėl pardavimo ir pirkimo automobilio. Turiu neva rimtą pirkėją Lietuvoj. Yra pirkėjas ir Berlyne. – Geriau būtų parduoti į Lietuvą. Bet čia, žinoma, iš abiejų pusių (Vokietijos ir Lietuvos) yra dar įvairios kliūtys. Muitą, žinoma, teks sumokėti, bet to dar neužtenka! Reikalingas neva leidimas įvežti į Lietuvą (t. y. licencija!). Aš licencijos visai nenoriu prašyti! Man atrodo, kad turėtų užtekti ir to, kad aš sumokėsiu muitą ir Lietuva gaus automobilį, ir už tą automobilį nereikės mokėti valiutos į užsienį. Ta valiuta jau sumokėta 1934 metais (875 \$). – Numatau, kad ir vokiečių devizų įstaiga panorės, kad aš išgabendamas automobilį į Lietuvą – gaučiau iš Lietuvos valiutą! Padėtis kol kas neaiški! Man atrodo, kad reikalauti licencijos iš Lietuvos pusės nėra nei pagrindo, nei prasmės. –

Juog bus sumokėtas muistas ir bus gautas Lietuvoj automobilis, už kurį nereikės mokėti valiutos į užsienį!

Jeigu aš tą automobilį parduočiau kam nors Vokietijoje, tai priseitų man pačiam vokiečiams mokėti muitą, nes aš jį pirkau be muto!

Vokiečiai gali ir nesutikti, kad amerikoniškas automobilis būtų įrašytas į Vokietijos kontingento sąskaitą.

Aš nenoriu tau užkrauti nemalonaus darbo, bet jeigu tu galėtum pakalbėti tuo reikalu su Prekybos d-tto direktoriumi (p. Danta), – tai būtų neblogai; tai gal kiek pagreitintų visą operaciją. Bet jeigu tau labai nepatogu – tai būtino reikalo nėra; tą galų gale padarysiu aš raštu arba mano automobilio pirkėjas; jis mat yra žydas, o su žydu reikia labai atsargiai elgtis. –

Naujam automobiliui pirkti, žinoma, bus reikalingas Lietuvos valiutos komisijos leidimas. Su dr. Zauniumi kalbėjau dėl to reikalo būdamas Kaune; jis žadėjo tokį leidimą duoti!

Dabar didelis klausimas, ką pirkti – ar „Fordą“, ar „Citroeną“, ar naują „Terraplaną“?

Gal tu galėtum pažiūrėti Amerikos lietuvių bendrovėj, ar automobilyje „Ford Junior de Luxe“ „Ford“ yra pakankamai vietos dideliui žmogui (kaip aš arba tu) ir ar užtektinai vietos užpakalyje? Amerikos bendrovės „Fordo“ mašinos, rodos, gaminamos ne Amerikoje, bet Kopenhagoje (Sydhavnen – Kopenhagen).

Šiandien žiūrėjau „Ford'e“ automobilį „Ford junior de Luxe“ – Vokietijoje Kėlne gaminama. Jis čia vadinamas „Eifel“. – Vieta prie vairo man veikia pakankama, bet užpakalyje labai maža vietos; ten sėdėti nėra jokio malonumo. Pirkti vokišką „Fordą“ nėra jokios prasmės ir, be to, jis brangus!

Girdėjau, kad „Narakas-Marcinkus“ (Mickevičiaus g-vė 16 Nr.) parduoda labai gražius „Citroen'us“ ir pigiai! Už 6 cil. – 6 000 litų? Gal tu tai patikrinti ir pamatyti galėtum? O gal tu patartum kokią nors kitą markę („Fiat“ ar ką nors kito) pirkti? –

Šiaip yra didelis pavojus, kad aš vel pirksiu 1937 metų „Terraplan'ą“ – 6 cil. – 96 PS (šešiams žmonėms). – Tai, teisybė, man per didelis, bet jo kaina lygi „Ford'o“ 4 cilindrių Lietuvoj!

Kaip gyvenate? Kas naujo? Kas gero?

Labų dienų poniai Vandai, tau ir Daliai iš mūsų visų.

Brolis Juozapas

Panemunė, Pagėgių apsk.
1937 IV 16.“

(Juozapo Sruogos laiškas Baliui Sruogai, iš Panemunės – į Kauną, 1937-04-16, [rankraštis], in: *LLTI BR*, f. 53, b. 857, l. 1r-v, 2r-v).

[4] Juozapas Sruoga (1886–1957) – vyriausias Balio Sruogos brolis. Teisininkas, diplomatas, Užsienio reikalų ministerijos tarnautojas, 1934–1940 m. Lietuvos konsulas Tilžėje.

[5] Juozapas Sruoga, tik gavęs brolio Balio Sruogos greitą atsakymą, iškart jam parašė kitą laišką, susijusį su tuo pačiu reikalu – automobilio pardavimo problemomis:

„Mielas Boleslavai,

Ačiū tau už laišką ir padarytą žygį pas dir. Dantą. Šį pirmadienį aš padaviau prašymą Prekybos dep-tui, kad mano auto įleistų su maitu, bet be licencijų mokesnio. Aš visgi visai nesutinku su Dantos nuomone. Savo reikalams aš galiu įvežti auto ne tik be licencijų mokesnio, bet ir be maito. Tą aš padarysiu, kai turėsiu sau tinkamą automobilį. – Dabar reikalas yra toks (tik nemanyk, kad aš vel noriu kokių nors žygių!): kas geriau, ar kad į Lietuvą būtų įgabentas automobilis be valiutos išgabenimo į užsienį ir gavus už jį dar maito 1 300 litų, ar kad aš tą automobilį parduočiau užsienyje ir būdamas Lietuvos piliečiu sumokėčiau vokiečiams maitą ir automobilį palikčiau Vokietijoje? Aš savo prašyme Prekybos departamente taip ir nurodžiau, būtent, kad jeigu iš manęs bus reikalaujamas licencijų mokesnis, tai aš parduodamas automobilį Vokietijoje turėsiu mažesnę nuostolį (mačiau ant 350 Lt), o Lietuvos valstybė tuomet negaus maito ir negaus gero automobilio, kurį ji galėjo gaut be valiutos išgabenimo į užsienį. – Dalykas tame, kad visos kitos sąlygos auto pardavimo Berlyne tos pačios. Jeigu reikalaus licencijų mokesnio, tai tuomet aš parduodu automobilį Berlyne; tik dar toks skirtumas, kad man pačiam prisėitų porai dienų nuvykti į Berlyną (auto pasiųsčiau traukiniu). Berlyno pirkėjas sumokės ne tik kainą, bet ir maitą (jeigu nepavyks jam pasiliuosuoti), ir auto nugabenimą. Galimas daiktas, kad asmuo, norintis pirkti m[ano] auto Lietuvoje, sutiks mokėti ir licencijų mokesnį.

Pardavus į Lietuvą, žinoma, būtų lengviau gauti leidimą pirkti naujam automobiliui (reikalingas Valiutų komisijos sutikimas, t. y. dr. Zaunias). Su dr. Z. esu kalbėjęs apie tai; jis principiniai sutiko; bet jeigu parduosiu Vokietijoje – tai gali kilti abejonių. Kas blogiausia, tai norisi viską greičiau sutvarkyti, užbaigti. Pardavus auto, praeis kokios dvi savaitės, kol gausiu Valiutų komisijos leidimą; gavus Valiutų komisijos leidimą – reikės laukti 4–5 sav., kol ateis auto iš Amerikos. Per atostogas nesinaudosiu auto. – Taigi geriausiu vasaros laiku auto neturėsiu.

Jeigu parduočiau savo auto Lietuvoje, žinoma, tuomet galėčiau pirkti naują, kur norėčiau; galėčiau gal Lietuvoj ir tuojaus rasti naują (bet iš Lietuvos dar neturiu jokių pasiūlymų). Pardavus Vokietijoje, esu priverstas pirkti naują auto tik toj firmoj, kuri nupirks mano seną. Naujas, tiesa, didokas, rodos, ko 6 asmenims – 96 PS, kainuoja \$ 862, plius pristatymas laivu iki Pillau Lt 600: \$ 862 po 6 litus sudaro 5 175 litai ir pristatymas 600. – viso 5 675 litų. Už seną gausiu apie 45 000 litų. Rodos, apsimokėtų pirkti naują gerą. – Kiek primokėjus galima gauti su „automatische Gangschaltung“ [vok automatine pavarų dėže] ir net su taip vadinama „elektrische Hand“ [vok elektroniniu rankiniu stabdžiu] (tuomet visai nereikalingas „Schalthebel“ [vok pavarų rankena]), tik kažin ar apsimoka turėt auto su tokiomis „šikanomis“ [iš vok *Schikane* – priekabėmis]. –

Del medelių todėl nesirūpinau, nes girdėjau gandą, kad tame rajone nebus galima visai statyti namų. Antra, maniau, kad dar anksti; trečia, atrodo, kad sklypas turi pagrindžio vandenį; gal reikėtų drenuoti? Kazimiero architektas Tylius žadėjo apžiūrėti sklypą šiuo atžvilgiu vietoje ir prisiųsti projektą, bet jis nieko ligi šiol man nepranešė. –

Gal greitai laiku mano žmona nuvyks į Kauną. – Jeigu bus nevelu, – tai padarys, kas bus galima. –

Aš buvau manęs porą ir žiemą žaliuojančių medelių (gali būt „tujų“) pasodint ant kapų Jasiuliškiuose, bet negavau dekoratyvinių medelių kainoraščio (prašiau iš Šiaulių). Rašiau apie tai ir brolienei Salomėjai, – kad sutvarkytų kapus. Ji atrašė, kad kapai sutvarkyta, bet trūksta gėlių! – Šiandien vel parašysiu jai. –

Tuo tarpu tiek! Jeigu galėtum duoti koki nors patarimą del auto, būčiau labai dėkingas.

Bronė, aš ir Jolita siunčiame jums visiems mūsų gražiausius linkėjimus. –

Brolis Juozapas

Atskirame laiškelį siunčiu atvaizdą naujo „Terraplane“. –

Tiesa, šių metų (1937) modelio priekis kiek kitoks, bet mažas skirtumas. Aprašymas įdėtas irgi del automobilio 1936 metų.

1937 metų auto stipresnis ir tobulesnis (ne 88 PS, bet 96 PS).“ (Juozapo Sruogos laiškas Baliai Sruogai, iš Tilžės – į Kauną, 1937-04-22, [rankraštis], in: *LLTI BR*, f. 53, b. 857, l. 1r-v, 2r-v).

[6] Bronė Jazbutytė-Sruogienė (1896–1950) – Juozapo Sruogos žmona.

[7] Balys Sruoga (1896–1947) – Vytauto Didžiojo universiteto Humanitarinių mokslų fakulteto dėstytojas; nuo 1932 m. – profesorius.