

GELEŽINKELIO Ruožo VILNIUS–TURMANTAS SENŪJŲ PASTATŲ ARCHITEKTŪRA: TARP IŠNYKIMO IR IŠLIKIMO

Dalius Vrubliauskas

Architektūros pagrindų ir teorijos katedra, Vilniaus Gedimino technikos universitetas,

Pylimo g. 26/Trakų g. 1, 01132 Vilnius, Lietuva

El. paštas: dalius_vrubliauskas@hotmail.com

Įteikta 2010 11 15

Santrauka. Straipsniu atkreipiamas dėmesys į sparčiai nykstančio kultūros paveldo segmento – technikos paveldo dalies – geležinkelio infrastruktūros pastatų kultūrinę, istorinę, architektūrinę vertes, taip pat nagrinėjama šių pastatų esamos padėties būklė bei galimos raidos perspektyvos. Seniausio plačiojo geležinkelio ruožo Lietuvos teritorijoje atšaka, dabartiniu metu vadinama Vilnius–Turmantas (buv. Sankt Peterburgas–Varšuva), greitai minės garbų 150-ies metų jubiliejų. Tai vienas stambiausių XIX a. vidurio statybos projektų Lietuvos teritorijoje, savo inžinierinės minties ir architektūros mastu bei ekonomikos ir socialinės srities raidos efektu nusipelno būti vadinamas unikaliu savo įtaka regiono istorijai. Tačiau dabartinė šio ruožo pastatų būklė išties yra apvertina. Daugeliui iš jų kaip architektūros ir techninio paveldo komplekso objektams reikalinga skubi, specializuota pagalba, kad šie objektai nebūtų prarasti negrįžtamai.

Reikšminiai žodžiai: architektūros ir technikos paveldas, vietovės savitumo ženklai, kraštovaizdžio kaita, LR NKVAĮ, restauravimas, autentiškumas, įvaizdis, kultūrinis turizmas, mokymas (edukacija).

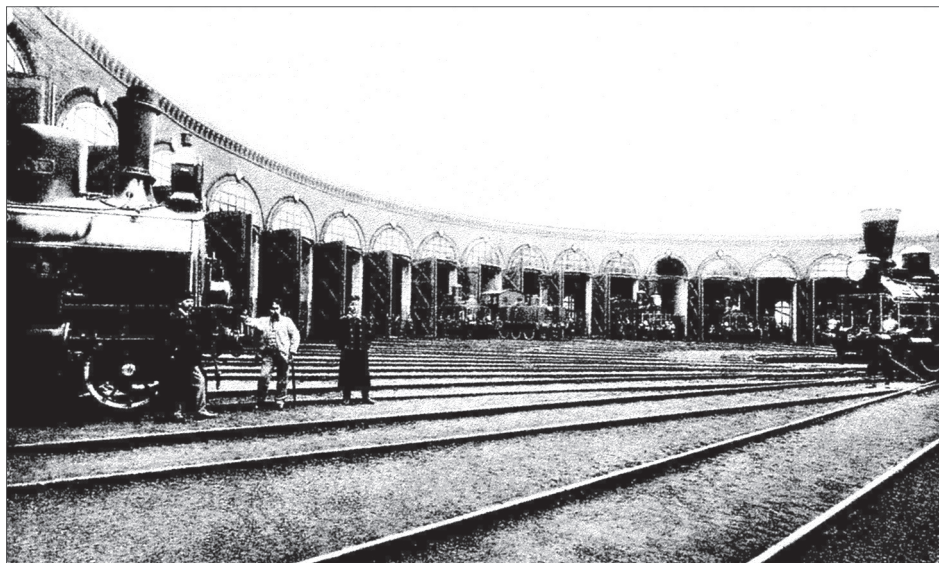
Įvadas

Tai, kad bendroji dabarties kultūros paveldo būklė šalyje nėra tinkamo lygmens, jau mažai ką stebina. Tačiau ši įprastinė mintis, o tiksliau liūdnai konstatuojamas faktas, vaizduotėje dažniausiai iškelia tik pavienius išskirtinių kultūros paminklų vaizdus, vienas paskui kitą bylojančius apie savo netektis. Tačiau čia pat nuo seno dar gyvuojanti geležinkelio transporto sistema su savo priklausiniais įvairiausiai pastatais yra nederamai primiršta (dėl amžiaus ir gal dėl tam tikros savo ištakų priklausomybės Carinės Rusijos idėjinei autorystei) ir ne taip aukštai kotiruojama nacionalinėje kultūros vertybių sistemos paveldo dalis, priskiriama dažniausiai vien technikos paveldo sektoriui.

Daugelyje pasaulio valstybių bei regionų įprasta didžiuotis geležinkelio transporto istorijos faktais (Сотников 1993) ir dėl jo plėtros įvykusiais neabejotinos reikšmės teigiamais ekonominiu, socialiniu bei kultūrinio pobūdžio pokyčiais, kurie neabejotinai priskiriami (daugiausia) prie pozityviųjų. Pakanka paminėti JAV, Didžiąją Britaniją, Šveicariją, Naująją Zelandiją. Čia

šios srities paveldo objektai saugomi, tvarkomi ir pelningai bei ekonomiškai tvariai naudojami edukacinėms ir kultūrinio pažintinio turizmo reikmėms (pavyzdžiui, JAV geležinkelis bei jo infrastruktūra asocijuojasi vien su aukšta kokybe, aukštu kelionių ir likusio paslaugų sektoriaus standartu). O suvokiant, kokią reikšmę JAV ekonominiam augimui turėjo jau XIX a. viduryje visą šalį raižę prekiniai bei keleiviniai traukiniai, nenuostabu, kad šis požiūris, suformuotas patriotine tradicija, yra diametraliai kitoks nei pas mus. Pamokanti yra Suomijos patirtis, kur XX a. antroje pusėje buvo puikiai renovuoti bei naudojami turizmo bei edukacijos tikslais, taip pat carinės okupacijos laikotarpiu įrengti geležinkelio objektai.

Kaimyninėje Rusijoje per pastaruosius kelerius metus šiai problemai skiriamas jau valstybinio lygio dėmesys, suvokiant, kokią reikšmę šis istorijos bei paveldo objektų kompleksas turėjo šalies raidos istorijai, ir kaip svarbu jį tausoti bei saugoti kaip ryškų pastarųjų dviejų šimtų metų Rusijos istorijos reiškinį.



1 pav. Pskovo depas apie 1860 m. Čia akivaizdus atskirų elementų panašumas su Vilniaus bei Švenčionėlių depais

Fig. 1. Repair Depot in Pskov. 1860. Obvious similarities of separate elements with depots in Vilnius and Švenčionėliai

Lietuvoje turėtume rimtai susimąstyti, ar tik nesame pasyvūs kultūrinio nuosmukio stebėtojai. Minimo geležinkelio ruožo objektų nykimas yra tarsi patvirtinimas nedeklaruoto siekio dar labiau nuskurdinti ir taip negausaus, todėl itin tausotino paveldo dalį, pasižyminčią reto kompleksiško, vientisos programos bei idėjos dvasia.

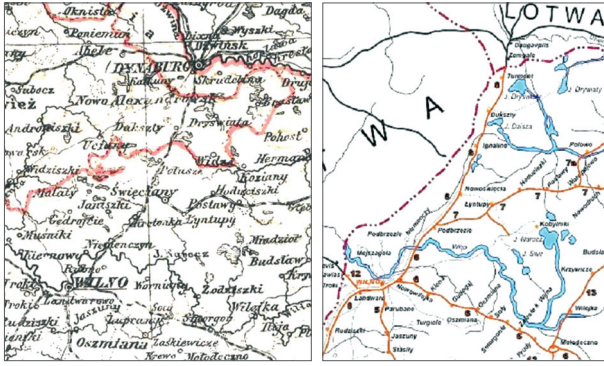
Šias slogias mintis inspiravo kelerių metų senumo įvykiai viename šiaurės rytų Lietuvos miestelyje, kažkada pavadintame Panemunėlio geležinkelio stotimi, jau kelis dešimtmečius (nuo 8-ojo XX a. deš. vidurio) nebenaudojamas geležinkelio vandens bokštas buvo paprasčiausiai nugriautas vien dėl staiga suprastėjusios techninės jo stogo būklės. Šis bokštas, būdamas aukščiausias pastatas mažų mažiausiai 6 km spinduliu, natūraliai traukė veik nacionaliniu šalies simboliu tapusių baltųjų gandrų dėmesį ir ilgus metus buvo saugia jų giminės pratęsimo ir puoselėjimo vieta. Tačiau tik netekę šio ryškaus ženklo ir kelrodžio, unikalaus kraštovaizdžio akcento, vietiniai žmonės suvokė netekties lygį. Miestelio bokšto vaizdas daugeliui grįžtančių namolei keliautojų leisdavo išarti: „Jau namie!“ Daliai gyventojų vandens bokštas buvo lyg atsakas kito miestelio (beje, taip pat pavadinto Panemunėlio vardu) gyventojų pasididžiavimui – nugriautojo bokšto bendraamžei, dvibokštei, neogotikinei raudonų plytų bažnyčiai. Tikrai ne vienas vietos gyventojas braukė ašarą, bandė teisintis dėl savo neveiklumo ir keikė nežinojimą, nes taip ir liko nesupratę, kas, kodėl ir kokių tikslų vedami negrįžtamai sugadino vietos dvasią.

Kai kurie istorijos faktai bei dabartis

Geležinkelis buvo nutiestas tarp Peterburgo ir Varšuvos 1857–1862 m. O jo ruožas, esantis Lietuvos teritorijoje, buvo pradėtas tiesti 1858 m., kai gegužės 15 d. prie Vilniaus 18 varstų kelio atkarpoje buvo atlikti bandomieji kelio tiesimo darbai. Statybos buvo baigtos (pirmosios bėgių linijos) po ketverių metų ir 1862 m. kovo 15 d. buvo atidarytas traukinių eismas iš Sankt Peterburgo į Vilnių ir iš Vilniaus į Virbalį. Tad šis geležinkelio ruožas yra pats seniausias Lietuvoje ir turtingiausias savo istorija (Žeimantas 2003).

Pats šio geležinkelio ruožo statybos procesas ir jo priežiūrai skirtų pastatų kompleksų planavimas bei statyba (1 pav.) turėjo milžiniškos įtakos į geležinkelio zoną patekusių miestelių bei kaimų urbanistinei ir architektūros bei kraštovaizdžio raidai, pozityviai bendros ekonominės ir socialinės situacijos kaitai. Tiesa, pati tuometinė Rusijos caro administracija ir vadinamoji Rusijos geležinkelio valdyba šio ruožo statybos darbų nesureikšmino, visuomet skirdama prioritetus XIX a. vidurio strateginiams savo imperijos tikslams įgyvendinti (Федоров 1994).

Šiuo ir vėlesniais laikotarpiais (taip pat ir Vilniaus krašto lenkų okupacijos laikotarpiu) (2 pav.) ruožo teritorijoje buvo pastatyta bei perstatyta daug įvairios paskirties pastatų, kurie tebeturi didelę kultūrinę, pažintinę vertę ir kurių architektūros ypatybės atspindi tuo metu vyravusias menines tendencijas vadinamojoje „to meto tipinės (Lietuvos... 2000) architektūros estetikos ir



2 pav. 1902 m. Lenkijos karalystės vakarų gubernijų žemėlapis fragmentas ir Lenkijos okupuoto (1920–1939 m.) Vilniaus krašto žemėlapis su geležinkelio ruožo stotimis

Fig. 2. A fragment of the map (1902) of the western wards of the Kingdom of Poland and the railroad map of Vilnius region under the occupation by the Polish troops since 1920 to 1939



3 pav. Dabartinis ruožas Vilnius–Turmantas
Fig. 3. The railroad section Vilnius–Turmantas at present

statybos pramonės srityje. Taip pat natūralu, kad dalis jų neišliko, nes besikeičiantys geležinkelio keleivinio bei krovininio transporto srautų poreikiai lėmė senųjų vietoje pastatytus naujos architektūros pastatus, skirtus pragmatinėms geležinkelio reikmėms. Per paskutinius šimtą metų vykusią jų priklausomybės formų bei kadastro kaitą kiek atokiau nuo paties ruožo stovėję pastatai arba buvo stipriai konvertuoti, arba integruoti į kitų pastatų tūrius, arba nugriauti perplanuojant teritorijas.

Deja, kiekybinius pastatų rodiklius galima nurodyti šiandien tik apytiksliai, remiantis natūros stebėjimo rezultatais, dabartinis stočių skaičius ruože – 17 (3 pav.). Tačiau šiame straipsnyje kiekvienos iš jų turinys nebus nagrinėjamas, o bus pateiktas tik pastatų tipologinės grandinės įvaizdis. Toliau pateikiami kiekybiniai pastatų rodikliai. Tai ketveri krovininių tvarkymo ir sandėliavimo pastatai (prekių sandėliai), ketveri keleivių rūmai, duje garvežių depai, ketveri vandens bokštai, daugiau kaip keturiasdešimt gyvenamųjų pastatų bei keli pagalbiniai pastatai. Žinoma, imant domėtis, kad geležinkelio ruožo pastatų infrastruktūra buvo labai įvairi, net ir šiuo metu tarpstočių ruožuose galima matyti pastatų (daugiausia gyvenamosios paskirties), turinčių aiškaus stilistinių, mastelio, kompozicinių elementų priklausymo būtent seniesiems geležinkelio pastatams ženklų. Šių pastatų bei jų kompleksų išlikimą iš dalies lėmė jų panauda pagal autentišką paskirtį bei ilgametė žinybinė priklausomybė, tačiau nuvertinti jų architektūros raiškos, statybos kokybės bei strateginės lokacijos svarbos taip pat nederėtų. Tai teigia ir Naros (Nara... 1994) autentiškumo dokumento 13 straipsnis, pabrėžiantis paveldo objekto konteksto ir evoliucijos pažinimo bei supratimo svarbą.

Prieš 20 metų, politinei situacijai bei nuosavybės santykiams pasikeitus, pagreitį įgavo savarankiškos, nereguliuojamos bei nereglamentuojamos rekonstrukcijos bei renovacijos vyksmai, greitai ir stipriai, tačiau ne negrįžtamai pakeitę pačių pastatų eksterjerus bei aplinką.

Dabartiniu metu šios geležinkelio atkarpos didžiosios pastatų dalies būklė laikytina apleista, nes ir dėl ekonominių aplinkybių Lietuvos geležinkelis išgyvena ne patį geriausią savo raidos laikotarpį. Tai tiesiogiai veikia ir jam priklausančių architektūrinės aplinkos objektų būklę, tad prie geležinkelio ruožo išlieka nemažai nenaudojamų, kartais tiesiog apleistų pastatų (pvz., Dūkšto stoties geležinkelių senasis gyvenamasis namas (4 pav.), prekių sandėliai Bezdonių stotyje (5 pav.), kurie, kaip teigiama Lenkijos geležinkelių rampų albume (Album... 1939), pastatyti dar 1862 m., tiesiant geležinkelį.

Daugiau pamirštų objektų, kurie anksčiau buvo naudingi geležinkeliui, yra atskiruose ruožo dalyse, toliau nuo stočių. Taip pat ir didesnėse stotyse pažymėtina neigiama tendencija, kai tvarkomi (čia, deja, beveik be išimties tikrai nevartotini tokie terminai, kaip restauravimas, regeneravimas ar konservavimas) (LR nekilnojamojo... 1994) pagrindiniai pastatai, tokie kaip Pabradės geležinkelio vandens bokštas (6 pav.), o šalia esantys įvairios paskirties objektai, turintys ne mažiau ryškių kultūrinės bei istorinės vertės bruožų, dėmesio



4 pav. Apleisto geležinkiečių būsto pavyzdys Dūkšte
Fig. 4. An example of abandoned housing of the railroad workers in Dūkštas



5 pav. Du prekių sandėliai Bezdonyse
Fig. 5. Two warehouses in Bezdonyse

nesulaukia ir yra pasmerkti lėtam nusidėvėjimui bei galų gale – nugriovimui.

Šios situacijos mastas, deja, nėra nuosekliai ištirtas arba suregistruotas dar ir dėl to, kad vietos valdžia tradiciškai nekreipia dėmesio į šias problemas, nes objektų priklausomybė daugelyje vietų tebėra neaiški, pastatų daliai, nuolatos atakuojamai modernių statybos industrijos produktų nuolaidų akcijų, belieka vilktis naują, neišbandytą bei neaiškios kokybės „drabužį“ (7 pav.) ir tapti sužalotais arba išties neatpažįstamai pasikeitusiai.

Tokia situacija susiklostė dar ir todėl, kad pastatai ilgus metus praeityje tiesiogiai priklausė geležinkelininkams ir dėl to buvo prižiūrimi bei nuolat tvarkomi ir remontuoti, o Lietuvai atgavus nepriklausomybę bei privatizavus gyvenamąjį fondą, ši jų eksploatacijos tradicija bei prievolė visiškai nunyko. Kartu darant savavališkus, juridškai neparemtus pakeitimus (vėlgi skatinamus įvairių statybos industrijos gaminių rinkos veikėjų) visiškai neatsižvelgta į šios labai specifinės bei jautrios mūsų paveldo dalies vertybes, esančias gal kiek arčiau techninio paveldo ir todėl tampančias dar vertingesnėmis (LR Architektūros... 2005). Čia vienu metu yra



6 pav. Pabradės vandens bokštas
Fig. 6. Watering Tower in Pabradė



7 pav. Ekstensyvi geležinkelio ruožo būsto pastatų renovavimo raida Ignalinos m. D. Sipavičiaus nuotraukos
Fig. 7. Extensive “renewal” of the housing segment in Ignalina. Photo by D. Sipavičius

aptinkamas ir kompleksiskumas, ir ansambliškas, o pastatų tipologijos įvairovė leidžia tiesiogiai pažinti beveik pusantro šimto metų šalies istorijos tarpsnį, akivaizdžiai bylojantį apie įtaką bei pasikeitimus, kuriuos Lietuvoje lėmė geležinkelio plėtra ir su ja susijusių įvairiausių naujųjų epocha.

Geležinkelio ruožo dabartis ir ateities variantai

Dabartinė situacija atskirose ruožo infrastruktūros pastatų grupėse yra išties kritinė. Jos lygmuo ryškiausiai matomas labiausiai eksploatuojamų būsto pastatų ir sandėliavimo statinių segmente. Pirmoji grupė jau senokai yra veikama neribotos besikeičiančių šeiminių kūrų lavinos, o antroji grupė yra tiesiog pritaikoma pagal naujas paskirtis bei mechanizuojama, automatizuojama be mažiausių skrupulų.

Apie pesimistiškiausią šio ruožo raidos variantą, neabejojant viso komplekso elementų reikšme, kalbėti net nesinorėtų (nors toks šios vertybės gyvavimo scenarijus kaip tik gali būti pats realiausias). Tačiau galima teigti, jog šio kultūros paveldo objekto ateitis turi ir gali būti tiek optimistiškesnė, tiek pažangesnė. Turime suvokti, kad rimtas unikalaus paveldinio komplekso traktavimas neabejotinai kilsteltų bendrą šio Lietuvos regiono kultūrinio turizmo kokybės bei turinio kartelę. Ruožo aplinkoje esančių Vilniaus rajono, Švenčionių, Ignalinos savivaldybių bei AB Lietuvos geležinkeliai sinergiška veikla, nukreipta tvaria linkme, nesivaikant greito ekonominio efekto, o siekiant ilgalaikių tikslų, itin padidintų gyventojų savimonę, pagyvintų šiems regiono administraciniams vienetams taip reikalingus, įvairesnius bei gausesnius lankytojų srautus. Deramai organizuojant bendrą veiklą, taptų įmanoma jungtis prie susijusių tematinų ES struktūrinių fondų bei esamų tinklų, propaguojančių panašias vertybes savo šalyse ir keistis valdymo metodų bei formų patirtimi. Paveldo tvarkymo sektoriuje taptų įmanoma vykdyti ypač kompleksiskus bei plačios teritorinės apimties tvarkybos darbus, kurie turėtų neįkainojamos pažintinės reikšmės dėl savo specifikos ir galėtų būti tęsiami kituose, panašaus dydžio bei raiškos paveldo objektuose kituose šalies regionuose, išnaudojant čia sukauptą patirtį. Čia puikiai tiktų (LR nekilnojamojo... 1994) principas, manau, įrodysiantis, kad dabartinė paveldo tvarkybos kryptis – skelbti paminkliniais tik pavienius ruožo objektus, nekreipiant dėmesio į kontekstą bei netgi ansambliško žymes – yra neracionali ir netgi neigiamai veikia tuos pačius pavienius oficialiai saugomus objektus. Racionaliai planuojant šios krypties veiklos rūšis pavyktų sukaupti primirštas tvarkybos technologijas, vykdyti edukacinę veiklą atliekant tvarkymo, tiriamuosius darbus, ir svarbiausia – užtikrinti objektų išsaugojimą. Tai atgaivintų šių objektų tvarkybos, naudojimo tradicijų perimamumą bei išplėstų šių kompleksų pritaikymo galimybes.

Šiems labai bendriems, tačiau itin svarbiems tikslams pasiekti reikalingas platus bei toliaregiškas požiūris ir rengtina kompleksiška geležinkelio Vilnius–Turmantas

ruožo tvarkybos koncepcija bei jos įgyvendinimo gairės, apimančios šio komplekso turinį bei suinteresuotus arba atsakingus valdžios subjektus ir tiesioginius naudotojus.

Apibendrinimas

Seniausias Lietuvos teritorijoje esantis plačiojo geležinkelio ruožas 150 metų itin veikė kultūrinės ir istorinės, ekonominės bei socialinės, architektūrinės ir urbanistinės bei kraštovaizdines teritorijos ir regiono raidos vertes, kurios dabar yra suvokiamos jau kaip tapatumo ženklai.

Šis ruožas bei jo kontekstas ir infrastruktūra gali būti laikytini vienu iš reikšmingiausių XIX a. vid. Rytų Lietuvos kompleksinių techninio paveldo projektų pavyzdžių. Čia saugotino ir skubiai tvarkytino paveldo dalį sudaro įvairios paskirties bei išlikimo lygio ir architektūrinės raiškos statiniai, jų kompleksai bei šių kompleksų ryšys su jau egzistavusiomis užstatytomis ir kraštovaizdinėmis teritorijomis.

Dabartinis nacionalinės paveldo apsaugos sistemos požiūris į šį kompleksinę paveldo dalį yra fragmentinis, neregamentuotas, izoliuojančios prigimties. Jis neįvertina senųjų ruožo pastatų visumos, neatsižvelgia į jų kultūrinę, istorinę, ekonominę ir socialinę, architektūros bei urbanistikos vertes. Akivaizdu, kad būtina parengti kompleksines ruožo tvarkymo priemones, įskaitant bendrą tvarkybos ir naudojimo koncepciją bei jos įgyvendinimo gaires, kurios taptų valstybinio ir privataus savininkų aljanso bendrai priimtu dokumentu, siekiant išsaugoti šį neabejotinai reikšmingą Lietuvos istorijai bei kultūrai paveldo kompleksą.

Literatūra

- Album ramp kolejowych w obrębie Dyrekcji Okręgowej kolei w Wilnie. Stan na dzień 1-go kwetnia 1939 roku.* 1939. LCVA, f. 1161.
- Lietuvos architektūros istorija.* 2000. III t. Vilnius.
- LR Architektūros politikos kryptys.* 2005. LR aplinkos ministerija, skyrius III, straipsniai 18–23.
- LR nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas 1994 m. gruodžio 22 d. Nr. I-73.* Vilnius. Nauja įstatymo redakcija 2005. Str. 3, 4.
- Nara conference on authenticity in relation to the World Heritage Convention.* 1994. Nara.
- Žeimantas, L. V. 2003. *Sankt Peterburgo-Varšuvos geležinkelis: 1858–1915.* Vilnius: UAB „Gelspa“. 249 p.
- Баранов, М. 1971. *Всеобщая история архитектуры.* Т. 10. Москва: Стройиздат, LNMMB.
- Федоров, И. 1994. *История железнодорожного транспорта России.* Том 1. Санкт-Петербург-Москва.
- Сотников, Е. А. 1993. *Железные дороги мира из XIX в XXI век.* Москва: Транспорт. 200 с.

THE ARCHITECTURE OF ANCIENT BUILDINGS AT THE RAILROAD SECTION VILNIUS–TURMANTAS: BETWEEN EXTINCTION AND SURVIVAL

D. Vrubliauskas

Abstract. The paper is aiming at attracting attention to the rapidly disappearing segment of cultural heritage – part of technical heritage – the buildings of the railroad infrastructure and their cultural-historic, architectural values. Also, an attempt has been made to study the condition of these buildings at present and foresee their development prospects. The oldest railroad section in the territory of Lithuania, at present named as Vilnius–Turmantas (a part of the former railroad St. Petersburg–Warsaw) soon is going to celebrate its 150th anniversary. That is one of the largest construction projects of the middle of the 19th century, executed in the territory of Lithuania, which deserves to be regarded as a unique one because of its outstanding engineering and architectural idea, its scale and effects on economic and social development of the

enclosed area and history of the whole region. However, the present condition of the most sensitive elements of the section's content – its buildings – can be evaluated as lamentable, and most of them, as objects of a large complex of architectural and technical heritage, need urgent and specialized measures in order to be protected from being lost irreversibly.

Keywords: architectural and technical heritage, geniuses of the territory, changes in the landscape, law on the protection of imovable heritage of the Republic of Lithuania, restoration, authenticity, image, cultural tourism, teaching education.

DALIUS VRUBLIAUSKAS

*Assoc. Prof., Dept of Fundamentals and Theory of Architecture, Vilnius Gediminas Technical University (VGTU), Pylimo g. 26/ Trakų g. 1, Vilnius 01132, Lithuania
E- mail: dalius_vrubliauskas@hotmail.com*

Research interests: practice and theory of conservation of cultural heritage, organic architecture, traditional construction methods and crafts, architectural theory and history.