



### *Mūsų kultūros paveldas*

Utenos dailės mokyklos direktorius Jonas Pleckevičius, susidomėjęs traktu Varšuva – Sankt Peterburgas ir jo atsiradimo istorija, savo automobiliu ir lėšomis pats nuvažiavo atkarpą nuo Varšuvos (per visą Lietuvą ir Latviją) iki Rusijos sienos, fotografavo pakelės pašto stotis, kelio apeivių namelius ir patį traktą. Visą surinktą medžiagą sudėjo į dvi knygas.

Dalį Jono Pleckevičiaus surinktos medžiagos pateikiame mūsų skaitytojams.

## Utenos J. Basanavičiaus gatvė – dalelė trakto Varšuva – Sankt Peterburgas

### Susirūpinta kelių gerinimu

XIX a. pirmoje pusėje, plečiantis Rusijos ekonominiams, politiniams, kultūriniais ryšiams su vakarų Europos šalimis, itin susirū-

pinta pagrindinių kelių gerinimu ir naujų tiesimu, nes iki geležinkelio atsiradimo tarptautinis ir tarpmiestinis paštas, kareiviai, karo amunicija,

(Nukelta į 10 psl.)



Obeliskas. Zarasų kelias.

# Utenos J. Basanavičiaus gatvė – dalelė trakto Varšuva – Sankt Peterburgas

(Atkelta iš 3 psl.)

prekės ir keleiviai buvo vežami arkliais. Tuo metu per Lietuvą buvo tiesiami du svarbūs traktai (keliai): Sankt Peterburgas – Varšuva (1830 – 1836 m.) pro Daugpilį, Zarasus, Uteną, Kauną („aukštaičių“ plentas) į Kalvariją, Suvalkus, su atšaka nuo Marijampolės pro Kybartus į Karaliaučių ir Sankt Peterburgas – Ryga – Tilžė – Karaliaučius pro Joniškį, Šiaulius, Tauragę („žemaičių“ plentas).

Sankt Peterburgo – Varšuvos traktas buvo pirmas



Tiesiant traktą pakelėse buvo statomos diližanų stotys, pusstotės, kelio prižiūrėtojų pastatai.



Pakelėse išlikusios sarginės, vadinamos „kašarkomis“.

traktas Lietuvoje. Tiesti kelį pro Kauną, o ne pro Vilnių buvo nuspręsta todėl, kad tai buvo trumpiausias atstumas tarp Rusijos imperijos sostinės ir buvusios lenkų karalystės.

1820 – 1826 m. nutiesta Sankt Peterburgo – Varšuvos trakto Kauno – Suvalkų atkarpa, o 1830 m. pradėta tiesti to paties trakto atkarpa tarp Kauno ir Daugpilio. 1828 m. liepos 16 d. Rusijos imperatoriaus įsaku buvo patvirtintas šios trakto atkarpos tiesimo projektas, kuriam vadovavo kelių ir plentų vyriausiasis direktorius generolas-majoras Chritianni. Traktą buvo numatyta priduoti 1833 m., tačiau laiku baigti jo tiesimą sutrukdė 1831 m. sukilimas, todėl kelionėms jis atidarytas tik 1836 m. vasarą.

Trakto tiesimas, turint galvoje ano meto techniką, buvo didžiulė statyba. Traktas buvo tiesiamas tiesia linija, tačiau posūkiškai palyginti buvo dideli. Važiuojamoji trakto dalis turėjo kietą dangą iš sutankinto žvyro, abipus buvo iškasti gilūs grioviai, pakelės apsodintos beržais, kurių dar ir iki šiol išlikusių yra. Bendras kelio plotis buvo 6 sieksniai (12,78

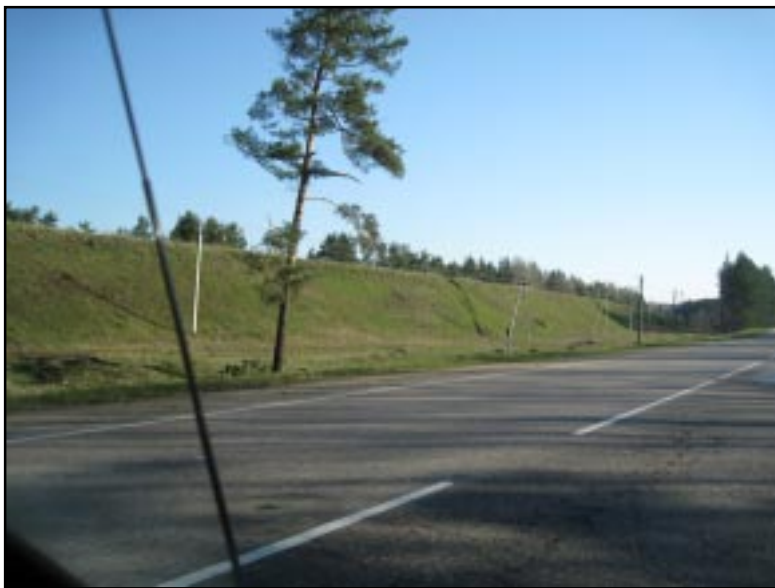
m). Magistralės atkarpa per Lietuvą buvo nutiesta per labai trumpą laiką. Iki tol Lietuvos keliai tebuvo tik išvažinėtos, medžiais apšodintos žemės juostos. Tie keliai dažniausiai ėjo palei upes. Tai rodo prie upių įsikūrę miestai ir gyvenvietės.

Pirmos klasės trakto Daugpilis – Kaunas ilgis – 193 varstai (205 km). Statybos kaina 1225000 rublių. Anais laikais tai buvo moderniausias kelias. Jis turėjo svarbią strateginę, politinę ir socialinę reikšmę. Tuo pačiu stiprėjo Lietuvos ekonominiai ryšiai su imperija ir užsienio šalimis.

Kelio aptarnavimui ir priežiūrai reikėjo darbininkų, įvairios paskirties pastatų, tinkamai ir patogiai išdėstytų pakelėje. Tam buvo sudaryta unikali tokių pastatų lokalizacijos sistema. Prie naujo trakto sparčiai augo naujos gyvenvietės, esamos tapo plačiau žinomos, pagyvėjo pašto ir keleivių transportas, pradėtos statyti pašto stotys.

Tiesiant Sankt Peterburgas – Varšuva traktą, kurio bendras ilgis apie 1171 varstas (apie 1250 km), pakelėse kas 7 – 10 varstų (valanda kelio) buvo statomos pus-

stotės, kelio prižiūrėtojų pastatai, diližanų stotys. Kai kur pakelėse iki dabar yra išlikę maži mūriniai nameliai – sarginės, vietinių žmonių vadinamos „kašarkomis“. Juose gyveno kelio prižiūrėtojai, čia dirbantys ar pravažiuojantys kareiviai, samdo-



Šiuolaikiškai rekonstruota magistralė.

mi darbininkai. Apmadu, kad kažkada tarnavusios pakelės švyturiais, šiandien „kašarkos“ tapo bereikšme greitkelio našta.

Prie trakto kas 15 – 20 ir daugiau rusiškų mylių (rusiška mylia – 7 varstai, arba 7,467 km) atstumu statytos kelio užkardos („stažarkos“) – specialūs pastatai kelio patruliams, karinėms sargyboms, tikrinusioms važiujančius ir išduodavusioms leidimus važiuoti traktu. Kartu statyti ir mediniai ūkio pastatai kariatoms ar kitoms transporto priemonėms, šienai, pakinkams ir malkoms laikyti.

Siekiant įamžinti šio trakto atkarpos nuo Kauno iki Daugpilio statybą, Zarasuose 1845 m. buvo pastatytas ketaus paminklas – obeliskas (skulptorius Peter Šteinkellier). Paminklas buvęs nuda-



Senuoju trakto keliu pravažiavo daug transporto priemonių, keliavo daug žmonių...



Gyvenimas prie didelio kelio visada buvo lydimas tam tikrų pavojų.

no juostelių išlankstyta kompozicija, vaizduojanti žmogų, kylantį į kosmosą. 1987 m. ji pašalinta. Prie obelisko pritvirtinta plokštė su įrašu lietuvių ir rusų kalbomis: „1836 metais nutiestas kelias Kaunas – Daugpilis“. Švenčiant Zarasų miesto 500 m. jubiliejų, obeliskas buvo restauruotas.

Seniausiu trakto keliu daug pravažiavo diližanų – vežimų, dengtų stora drobe su įtaisytomis mažais langeiliais. Tokiuose vežimuose sutilpdavo iki 20 keleivių. Į juos kinkė po 4 – 6, o kartais net 8 arklius. Iš Kauno į Zarasus važiuodavo beveik dvi dienas. Kelionė iš Sankt Peterburgo iki Varšuvos trukdavo apie porą savaitių. Keleiviai buvo kruopščiai registruojami. Pirmenybę turėjo valstybės rango vyrai, kilmingos damos, turtingieji. Kelionės buvo brangios. Už varstą reikėjo mokėti 3 kapeikas nepaisant keleivio amžiaus. Papildomai reikėjo mokėti už arklių skaičių, už ratų sutepimą ir kitas smulkmenas.

Keleivių daugiau būdavo šiltuoju metu, o prekes stengdavosi vežti lengvesniu ir pigesniu žiemos keliu.

XX a. pradžioje Utenoje lankėsi daktaras Jonas Basanavičius – Lietuvos atgimimo žadintojas, mokslininkas, gydytojas. Tuo metu jis

(Nukelta į 11 psl.)

# Utenos J. Basanavičiaus gatvė – dalelė trakto Varšuva – Sankt Peterburgas

(Atkelta iš 10 psl.)

tyrinėjo Utenos krašto pilkapius, piliakalnius. Ko gero, vaikščiojo ir šalia Utenos nutiesto trakto dalimi, kuri vėliau, Utenai ėmus statytis ir kitoje trakto pusėje, tapo J. Basanavičiaus gatve. 1934 m. šalia trakto, ant postamento, kuris buvo išlikęs nugriovus ant jo stovėjusį caro biustą, pastatytas piešimo mokytojo Boleslovo Plungės sukurtas betoninis J. Basanavičiaus biustas. Tai pirmasis paminklas tautos patriarchui Lietuvoje, kuris niekada nebuvo nugriautas, Lietuvai atkūrus nepriklausomybę restauruotas.

Laiko ir užmaršties dulкės nusėdo trakto senuose žvyro ir skaldos sluoksniuose, nusinešdamos į praeitį pasakojimus apie šio trakto statytojų sūkybes, jų sėkmes ir nesėkmes, „razbainykus“, kurie užpuldavę keliu važiuojančius pirklius, praeitin nudardėjusius senuosius dilžanus, jais važiavusių kelevių mintis ir troškimus, lūkesčius ir viltis. Mena jis ginkluotus sukilėlius, užpuldinėjusius pašto karietas, pašto stotis. Daug įžymių mūsų krašto žmonių mynė senojo trakto grindinį, ieškodami

savo laimės svetur, nepasotinamai trokšdami žinių, traukdamiesi nuo karų ir negandų.

Gyvenimas prie kelio, o ypač prie tokio didelio trakto - ne vien pranašumas. Plėšimai karo ir suiručių metais, gaisrai ir niokojimai prasidėdavo būtent tokių kelių pakelėse.

Pirmasis, o tuo pačiu ir seniausias traktas Lietuvoje, einantis per visą Aukštaitiją ir Suvalkiją, Latvijoje per Latgalę, o Lenkijoje - Mozūrų kraštu, yra savotiškas architektūros, krašto istorijos, urbanistikos bei transporto vystymosi paminklas. Dabar jis nebeatpažįstamai pasikeitęs: rekonstruotas, praplattintas, asfaltuotas, su dar išlikusiais pakelės statiniais, pasislėpusiais po senais klevais, tuopomis ir beržais.

**Genovaitė ŠNUROVA**  
*Nuotraukos iš Jono Pleckevičiaus asmeninio archyvo.*