Kelionė į Antakalnio praeitį

ANTAKALNIO TILTAI IR TRANSPORTAS NERIMI

Stendas prie Šilo tilto

ANTAKALNIO SENASIS TRANSPORTAS

Stendas Tramvajų gatvėje

ANTAKALNIS – TROLEIBUSŲ EISMO LOPŠYS

Stendas Žolyno gatvėje

Kviečiame Jus pakeliauti po Antakalnio praeitį: parengėme parodą, pasakojančią apie mūsų rajoną su Žirmūnais jungiančius (jungusius) tiltus, arklinį tramvajų („konkę“), troleibusus ir jų parką.

Projektą remia Vilniaus miesto savivaldybė
Projekto rengėjai – asociacija „Antakalniečių bendruomenė“

ANTAKALNIEČIŲ BENDRUOMENĖ

VILNIUS

Turinys

Antakalnio tiltai ir transportas Nerimi **3**
Antakalnio tiltai **3**
Žirmūnų tiltas **6**
Valakampių tiltas **10**
Šilo tiltų likimai: „senas griūva, naujas kelias“ **14**

Antakalnio senasis transportas **18**
„Konkė“ ir Antakalnis **18**
Griežta „konkės“ tvarka **25**
Tramvajai ir eržilai Tramvajų gatvėje **28**

Antakalnis – troleibusų eismo lopšys **30**
Vilniškių troleibusų amžininkas **42**

2021.12.19.

Daugiau informacijos rasite Antakalniečių bendruomenės tinklapyje **www.antakalnieciai.lt** bei Antakalniečių bendruomenės Facebook socialinio tinklo paskyroje. Kviečiame mums rašyti **antakalnioistorijos@gmail.com**, dalintis atsiminimais ir nuotraukomis.

Antakalnio tiltai ir transportas Nerimi

Būsimoji Žirmūnų tilto vieta XIX amžiuje, žvelgiant nuo dešiniojo Neries kranto.

Antakalnio tiltai

Dažnam yra girdėta tarpukaryje kariškių pastatyto Šilo tilto, jungusio Antakalnį ir Tuskulėnus, greito atsiradimo – pastatytas per keturis mėnesius – ir dar greitesnės griūties (susprogdino besitraukiantys naciai) istorija, o kaip gi antakalniečiai anksčiau persikeldavo į kitą Neries krantą, kur XX a. 7-ojo dešimtmečio pradžioje kilo kaimyniniai Žirmūnai? Vyresniosios kartos Antakalnio gyventojai turėtų puikiai atsiminti keltą, kuriuo persikelti per Nerį buvo ir smagu, ir greita, ir patogu. Keltas kursavo nuo prieplaukos tuometėje Krantinės (dab. P. Vileišio) gatvėje, o štai antrojo kelto būta gerokai toliau – Valakampiuose, ties Trinapolio vienuolynu. Nūnai abiejų keltų buvimo vietas mena tik suklypę laiptai Neries šlaituose: kas gi privertė šias vaikų atrakcijas, o suaugusiųjų keliavimo būdą, nugrimzti praeitin? Keltų išnykimo kaltininkai yra Žirmūnų, Valakampių ir Šilo tiltai: su jų „biografijomis“ ir norėtume jus supažindinti.

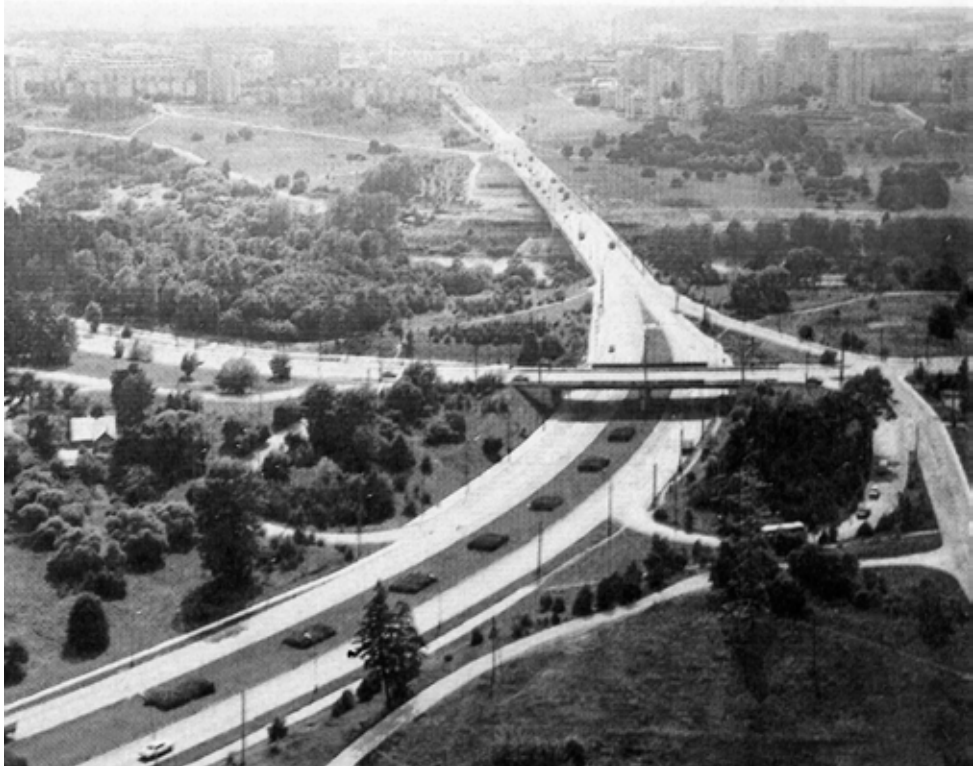
Bandydami vertinti Antakalnį su Žirmūnais jungiančius tiltus, jų konstrukcinius ir funkcinius ypatumus, turėtume prisiminti laikmečius, kuriais šie trys galiūnai buvo pastatyti. Žirmūnų tiltas projektuotas ir statytas chruščiovinio atlydžio metais, kai daugelyje gyvenimo sričių vyravo šioks toks (koks buvo įmanomas sovietinės ideologijos terpėje) minčių ir idėjų – tame tarpe ir inžinerinių – laisvumas, sąlygojęs ir konstruktorių ryžtą projektuoti grakštų, gana sudėtingos rėminės-konsolinės konstrukcijos tiltą, tapusį tiltų statybos proveržiu ne tik Lietuvos, bet ir visos Sovietų Sąjungos mąsteliu. Valakampių tiltas statytas brežnevinio sąstingio laikais, kai statybų apimtys jau seniai buvo paėmusios viršų prieš pastato ar statinio kokybę bei architektūrinę išraišką, ši disonansas turėjo įtakos ir tolesniam tilto funkcionalumui. Šilo tiltas statytas bene ilgiausiai iš visų Vilniaus tiltų – bemaž dešimtmetį – vienu kebliausių valstybingumą atkūrusios Lietuvos laikmečiu (XX a. paskutiniame dešimtmetyje), kai įtampa šalies finansuose turėjo įtakos ir viešųjų objektų statybos spartai bei kokybei.

Žirmūnų tilto ir Olandų g. transporto žiedo statybų metu buvo nugriauta dalis generolo Kukelio namo, o šioje nuotraukoje jis – XX a. pradžioje.

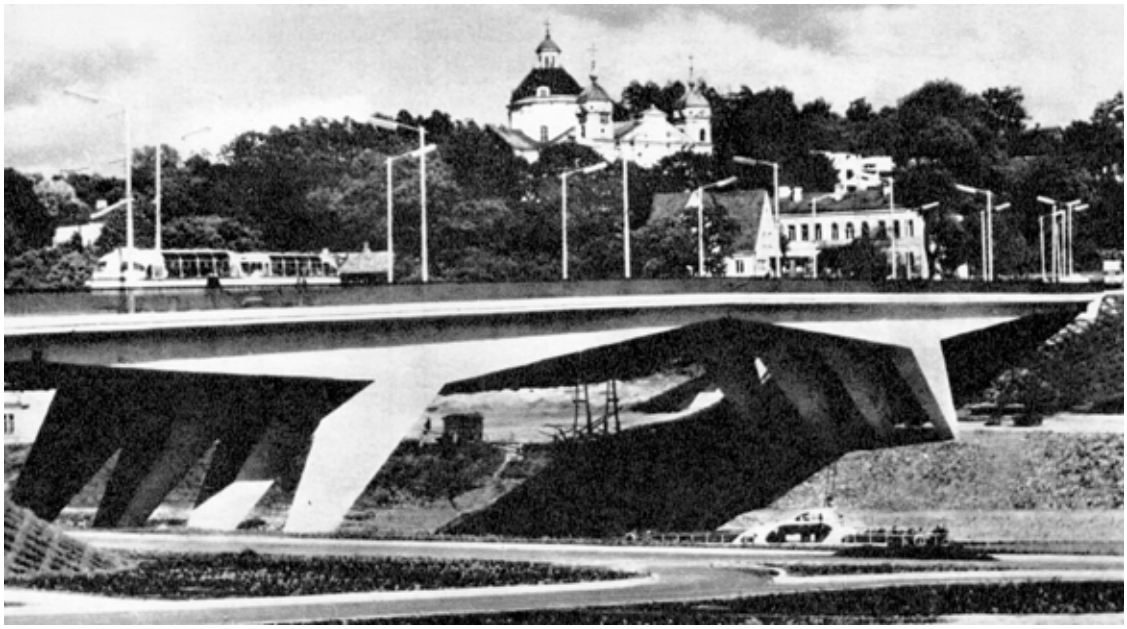
Vienas pirmųjų troleibusų rieda pro šv. apaštalų Petro ir Povilo bažnyčią šeštojo dešimtmečio pabaigoje, kai nebūta nei tilto, nei Olandų gatvės transporto žiedo.

Tarpukario laikų panoramoje – būsima Žirmūnų tilto vieta ir generolo Kukelio namas šalia jos.

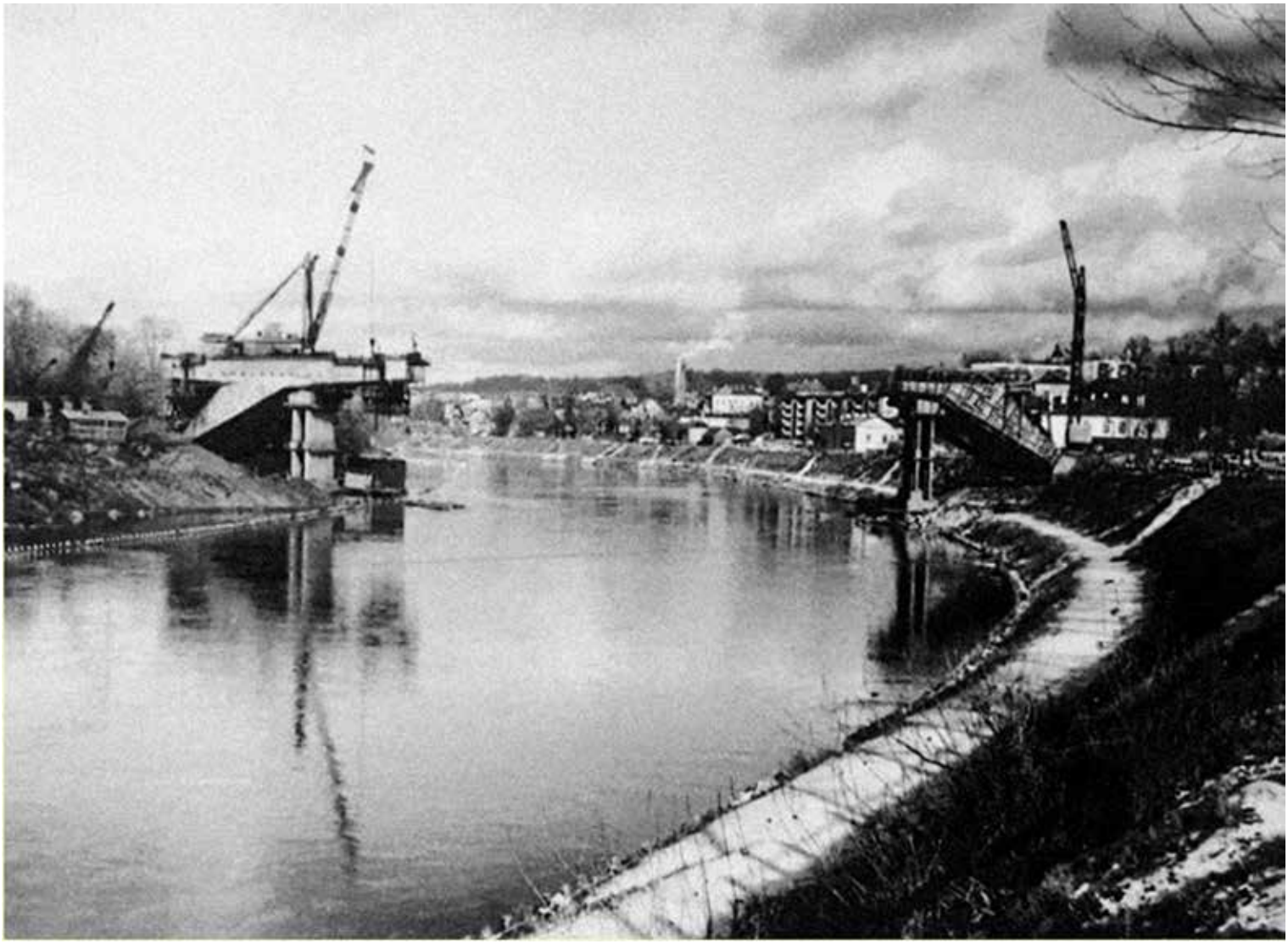
Šilo tilto važiuojamosios dalies statyba.



Valakampių tiltas labai palengvino vilniečiams susisiekimą, pagausėjo besiilsinčių Valakampiuose, nusidriekė sodų masyvai aplink Nemenčinės plentą.



Žirmūnų tiltas apie 1970-us metus, po juo plaukia iš Valakampių populiarus anuometis susisiekimo ir pramogavimo transportas – motorlaivis (tuomet upe kursavo trys tokie laivai).

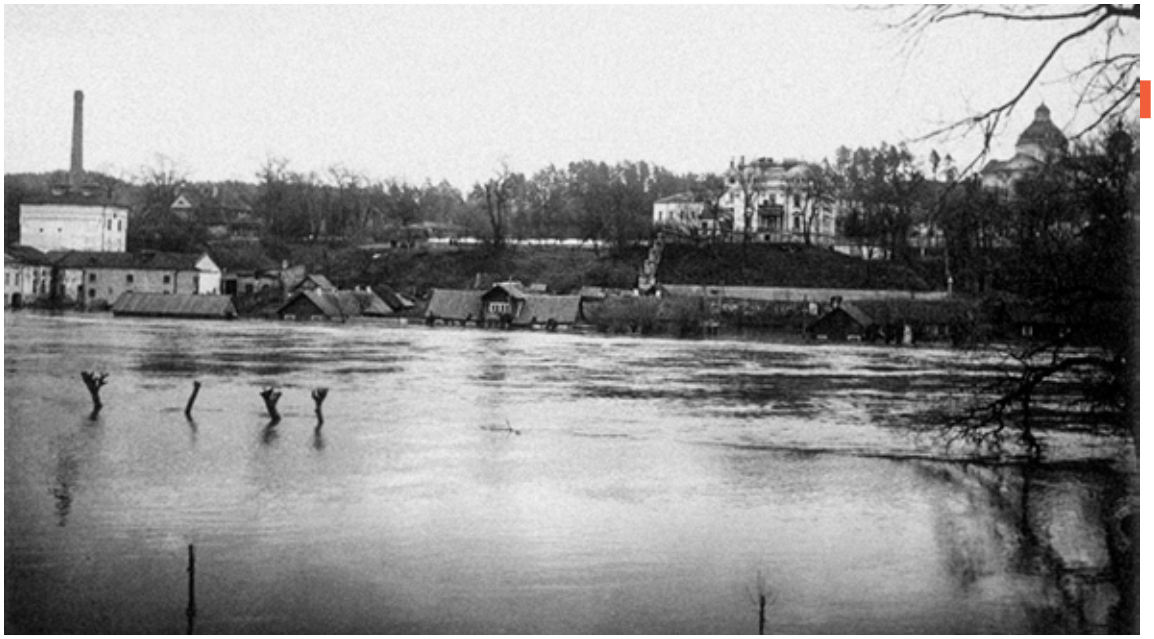


Žirmūnų tilto statyba buvo išties sudėtinga, mat krantų aukštis skiriasi bemaž dešimčia metrų, o ir gruntą ties atramomis teko tankinti, kalant daugybę polių. Statybininkams tai pavyko.

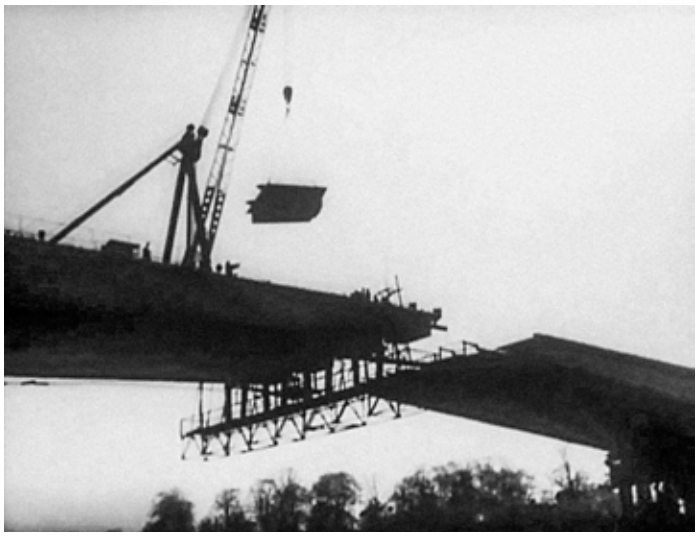
Žirmūnų tiltas

Anksčiausiai (iš Antakalnio dabartinių) pastatytas Žirmūnų tiltas, dėl savosios grakščios išvaizdos neretai vadinto „bėgančiu elniu“. Tiltas gelžbetoninis, keturių sijų skerspjūvio iš surenkamų dėžinio profilio elementų, sujungtų iš anksto įtemptais didelio stiprio vielos pluoštais, tiltais. Statinio tarpatramių schema 37 + 100 + 37 m, bendras ilgis – 181 m, plotis – 21,5 m. Tilto projektą sukūrė Leningrado projektavimo institutas „Lenpromtransproekt“ (vyriausiasis inžinierius S. Geršanokas), ir 1964-ais prasidėjo statyba. Darbus vykdė Lietuvos Automobilių transporto ir kelių ministerijos 2-ji tiltų statybos valdyba.

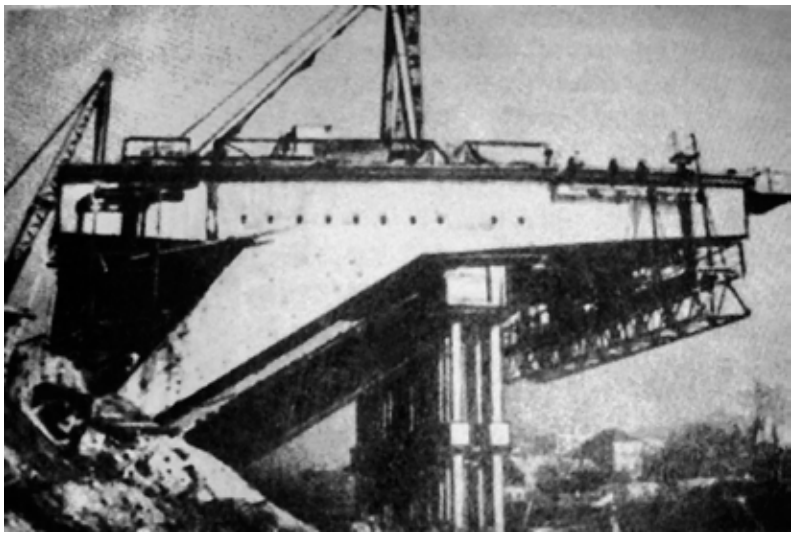
Pagrindinio tarpatramio kojos buvo betonuojamos, naudojantis laikinomis atramomis, o visa pagrindinio tarpatramio konstrukcija – trišarnyris iš anksto įtempto gelžbetonio rėmas su į šonus besitęsiančiomis konsolėmis. Tilto rėmo konstrukciją sudaro keturios kintamo aukščio sijos. Rėmo kojos ir dalis rygelio yra monolitinio gelžbetonio, likusi tilto dalis buvo surinkta iš blokų iki 3,75 m ilgio ir iki 20 tonų svorio, viso sumontuoti 128 blokai. Rygelio aukštis kinta nuo 3,4 m prie atramų iki 0,9 ir centrinio tarpatramio viduryje, konsolių aukštis taip pat kinta nuo 2,95 m iki 1,17 m. Rėmo kojų atramų pamatai monolitiniai, išlieti ant stačiai ir įkypai įkaltų gelžbetoninių polių. Rekonstruotas 2001-ais, Žirmūnų tiltas jau gerą pusšimtį metų ištikimai tarnauja vilniečiams.



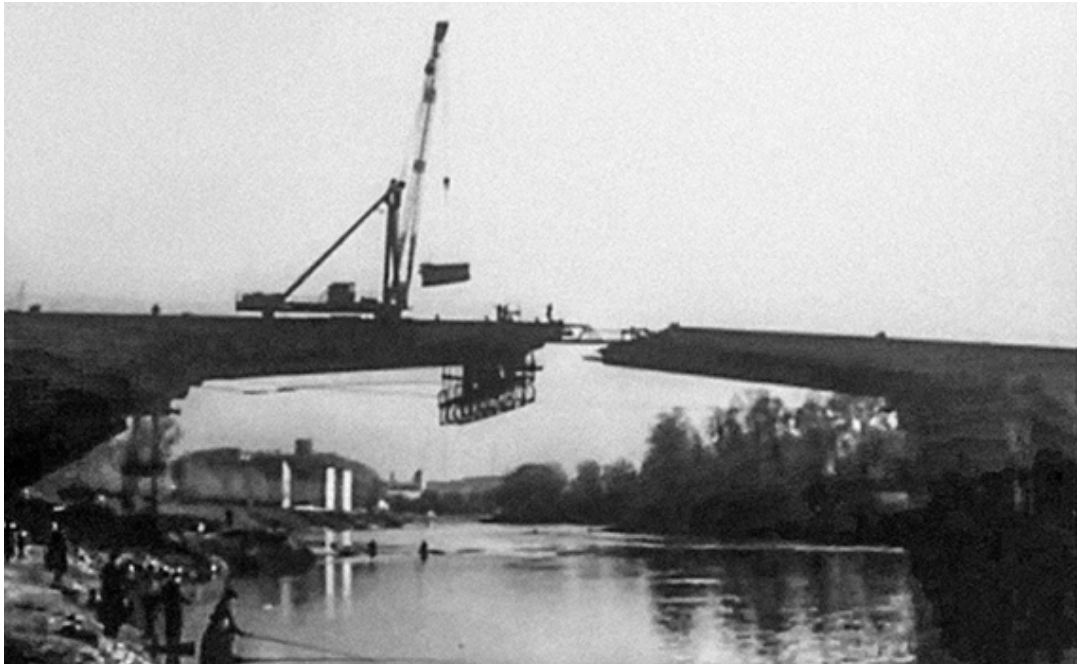
1931 m. Potvynis, dabartinėje Žirmūnų tilto vietoje – apsemti namai, kuriems nebuvo lemta išlikti.



Žirmūnų tilto statybos baigiamoji stadija užfiksuota kino dokumentikoje 1965 m.



Antakalnį ir Žirmūnus sujungęs tiltas yra pirmasis Lietuvoje ir tuometėje SSRS pastatytas rėminis-konsolinis tiltas, jo projektuotojai bei statybininkai apdovanoti valstybinėmis premijomis.



Žirmūnų tilto statybos baigiamasis etapas 1965 m.

Žirmūnų tiltas nesimetriškos formos, nes krantų aukštis skiriasi bemaž dešimčia metrų, tad iš bendro beveik 200 m tilto ilgio pagrindinis tartpatramis siekia tik pusę.

Žirmūnų tiltas buvo ir lieka vienu svarbiausių Vilniaus transporto mazgų, šalia jo esantis Olandų gatvės žiedas visuomet buvo dailiai prižiūrėtas (vėlyvojo sovietmečio nuotrauka).

Sovietmečiu Žirmūnų tilto prieigose būta didžiulės saugomos automobilių statymo aikštelės ir neišvaizdžios, bet labai populiarios aludės, futbolo fanų pramintos „Bizonų slėniu“.

Valakampių apylinkių vaizdas Pirmojo pasaulinio karo priešaušriu, o Valakampių tiltas atsiras toje vietoje, kur matome upės vingį.

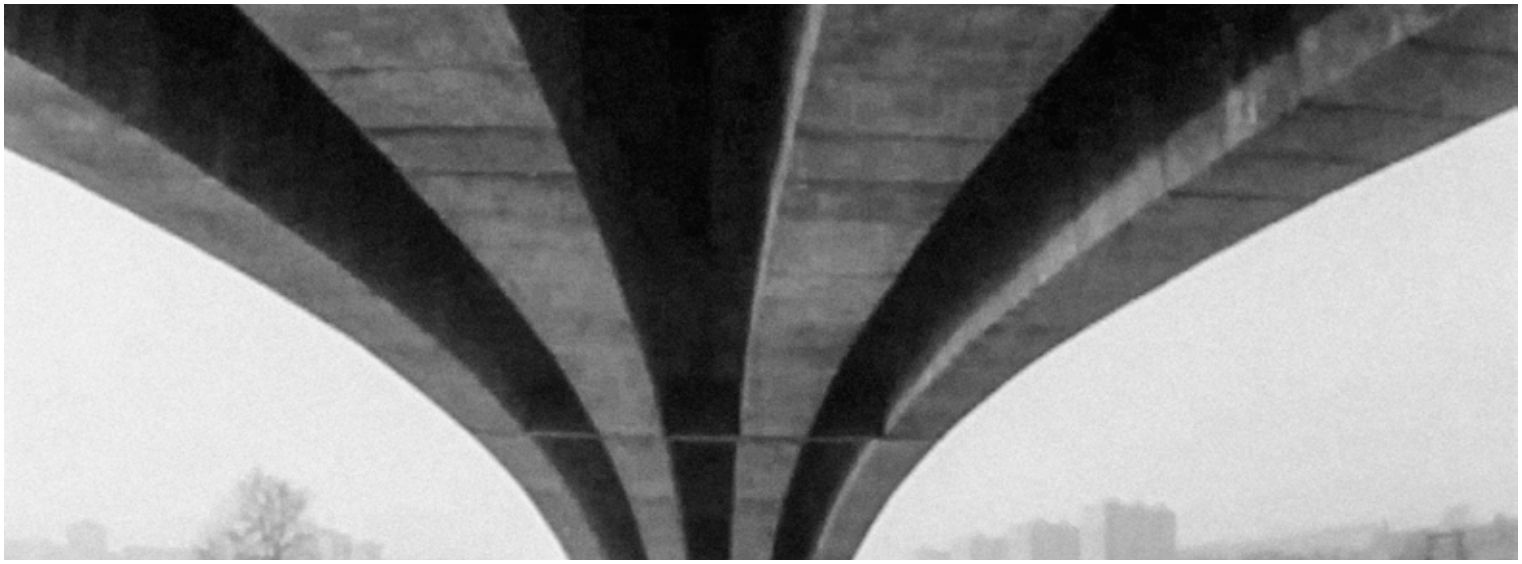
Valakampių tiltas

Į anuomet Vilniuje didžiausio ir plačiausio Valakampių (Valakupių) tilto atidarymą 1972 m. (suprojektuotas 1970 m.) sugužėjo ne tik visas Lietuvos partinis elitas, bet netrūko svečių ir iš projektuotojų gimtojo miesto – Leningrado (dab. Sankt Peterburgo) – nes dauguma Vilniaus tiltų suprojektuoti būtent leningradiečių konstruktorių: Vilniuje yra keliolika tiltų per Nerį, o štai S. Peterburge tiltų yra apie šešis šimtus, tad ir jų projektuotojų patirtis kiek didesnė.

Žiupsnelis statistikos apie Valakampių tiltą: statinys gelžbetoninis, jį statė Vilniaus tiltų statybos valdyba Nr. 2.

Tilte šeši tarpatramiai, bendras jų ilgis 341,5 m, pirmuosiuose trijuose tarpatramiuose tilto sijinė perdanga – nekarpyta, kituose – karpyta. Nekarpytoji perdanga sumontuota iš kintamo aukščio dėžinio skerspjūvio blokų, suklijuotų epoksidiniais klijais, ir sujungtų iš anksto įtemptais vielapluoščiais: kiekvienas jų yra sudarytas iš 24 labai stiprių 5mm skersmens vielų. Nekarpytos perdangos blokų viršutinės plokštės plotis yra 4,7 m, monolitinio betono ruožų tarp plokščių plotis 0,7 m. Karpytoje perdangoje kraštinių sijų viršutinių plokščių plotis 4,35 m, vidinių sijų plotis 4,0 m, tarp plokščių monolitinio betono ruožų plotis 1,40 m. Visų sijų apatinių plokščių plotis 2,5 m, daugumos sijų sienelių plotis – 0,2 cm. Tilto perdangos plotis 21,0 m: šalitilčių plotis po 3,0 m, važiuojamosios dalies – 15,0 m. Tilto atramos yra monolitinio gelžbetonio, atraminiai guoliai – plieniniai.

2004 m. liepos-rugsėjo mėn. VĮ „Transporto ir kelių tyrimo instituto“ specialistai po apžiūros pripažino, kad Valakampių tiltas yra avarinis statinys. Valakampių tilto remontai atlikti 2004, 2006 ir 2007 metais. Viena iš pagrindinių vis didėjančios tilto spartaus senėjimo priežasčių glūdi tilto projekte: sijinė perdanga, suprojektuota dar pagal 1962 m. technines sąlygas, yra neatspari smarkiai išaugusioms transporto apkrovoms.

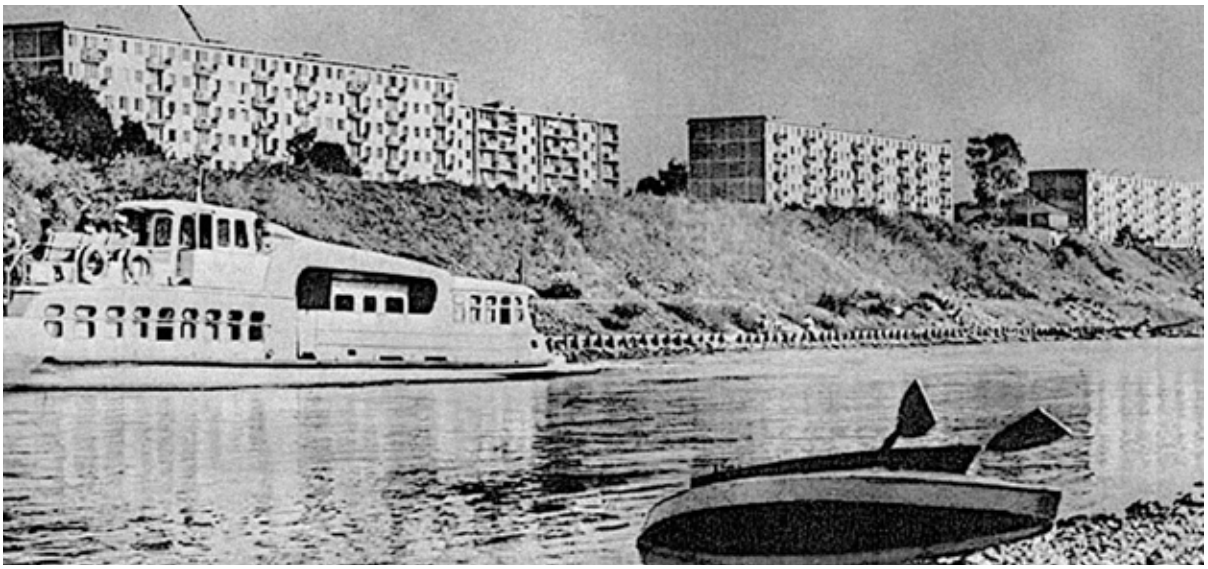


Valakampių tiltas atidarymo dieną buvo penktuoju Vilniuje tiltu per Nerį, ilgą laiką jo būta ir plačiausiu – 21 metro pločio – Vilniaus tiltu.

Valakampių tilto atidarymo ceremonijoje 1972 metais simbolinę juostą perkirpo pats Lietuvos kompartijos vadovas Antanas Sniečkus.

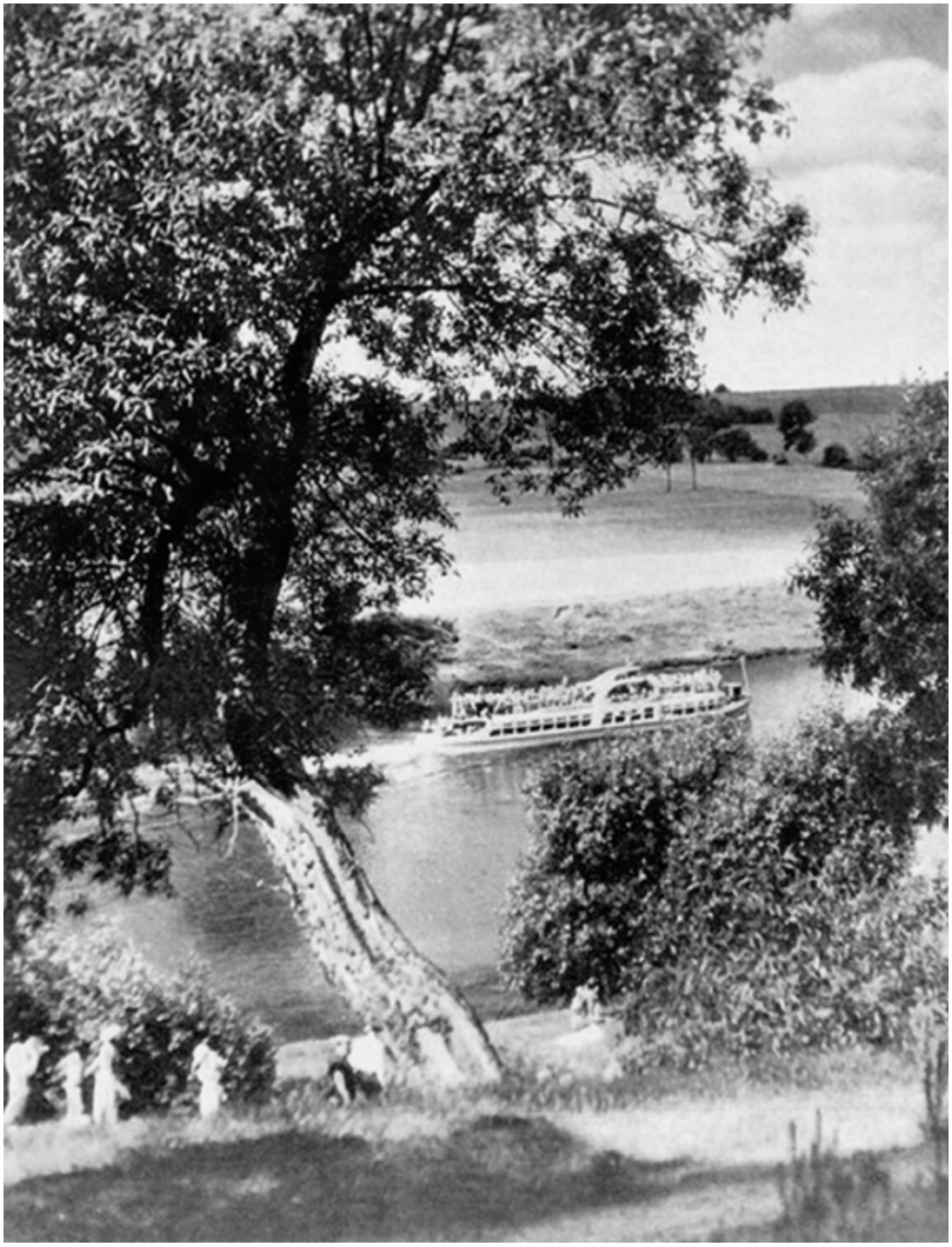
Antakalnio pusėje matome išrikiuotus valdininkų ir projektuotojų, suvažiavusių į Valakampių tilto atidarymą, automobilius.

Valakampių tiltas lieka ilgiausiu Vilniaus tiltu, nusitiesusiu net 341,5 m, tad tik stiprus jaunavedys ryždavosi nešti juo jaunąją.



Stambiaplokščių namų statybinius trūkumus antakalniečiams atpirkdavo puikūs Neries vaizdai, žaluma, galimybė vakarais pasivaikščioti ramiame paneryje.

Bene didžiausia Antakalnyje įsikūrusi anuometė įmonė – Elektrografijos institutas – gaminęs vienus pirmųjų SSRS kopijavimo aparatus bei gaminius milžiniškam kariniam kompleksui.



Populiaria susisiekimo priemone buvo Nerimi nuo prieplaukos Kosčiuškos gatvėje iki Valakampių plaukioję motorlaiviai, dovanodavę keleiviams panoraminius Antakalnio ir Žirmūnų vaizdus.

Kruizai Nerimi iki Valakampių buvo vilniečių labai mėgiami, ir motorlaiviai kursavo dar praėjusio amžiaus pabaigoje, tačiau dėl negilinamos seklokos Neries vagos šios kelionės, deja, nutrūko.

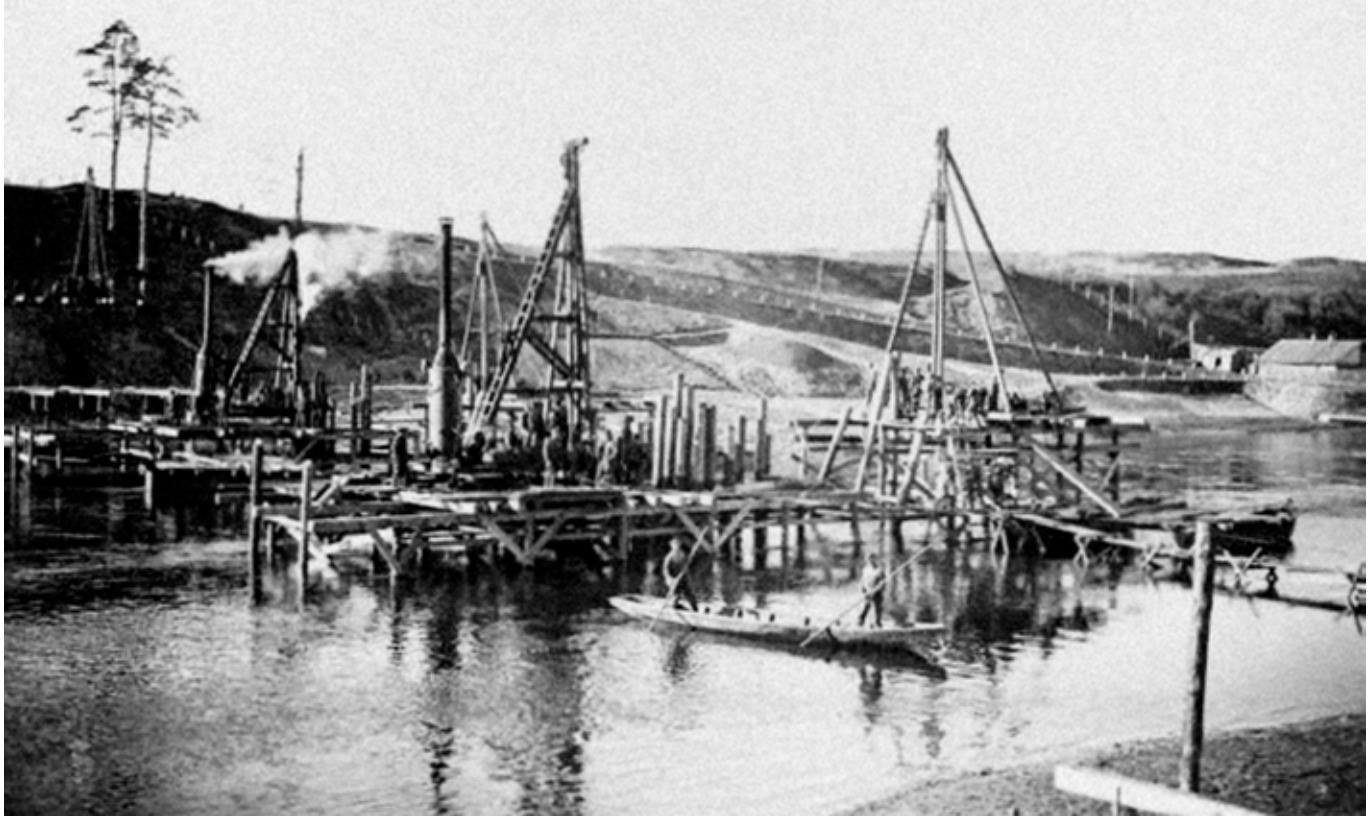
Vidurinių atramų pastolių poliai.

Šilo tiltų likimai: „senas griūva, naujas kelias“

Mėgę pasivaikščioti P. Vileišio (anksčiau – Krantinės) gatve puikiai pamena pažaliavusią betoninę atramą buvusią Statybos technikumo prieigoje, nebyliai, bet aiškiai liudijusią, kad prieš Antrąjį pasaulinį šioje vietoje būta svarbaus ir sudėtingo inžinerinio statinio – tilto per Nerį, naudoto susisiekimui su šalia Šilo gatvės buvusiais amunicijų sandėliais, daugelio ir anksčiau, ir dabar tebevadinamais „bunkeriais“. Anuomet jokios informacijos apie besitraukiančių nacių 1944-siais susprogdintą Šilo tiltą negalėjai rasti, o štai dabar turime galimybę prisiminti šio tilto statybos, sunaikinimo ir atstatymo istorijas. Šilo tilto statybos tarpukariu iniciatoriumi buvo Lenkijos kariuomenės reikalų ministerijos Inžinerinio aprūpinimo departamento šefas, jo idėją palaikė ir paskatino Karinių reikalų ministerijos I-asis viceministras, na, o tilto projekto autoriumi tapo G. Dovnorovičius iš Inžinerijos tyrimų instituto.

Statyba buvo pavesta 2-osios Vilniaus inžinerijos brigados viršininkui, visą tiltų statybą vykdė minėtasis Vilniaus inžinerijos pulkas, kuriam tik statybos pradžioje talkino būriai iš 2-jo ir 6-jo inžinerijos pulkai, 1-sis ir 2-sis geležinkelio tiltų, inžinerinių tiltų statybos bei elektrotechnikos pulkai. Metalinę tilto konstrukciją, poliakales, elektros ir kitą reikalingą įrangą parūpino kariuomenės reikalų ministerijos Inžinerinio aprūpinimo departamento šefas. Tilto konstrukcija – metalinė, sumontuota ant keturių „ožinių“ – laikančiųjų – medinių atramų. Prieš kiekvieną atramą buvo sumontuoti ledlaužiai, skirti slenkančioms ledo lytims atremti ir perskelti. Tilto ilgio būta 134 m, aukščio – visų 15 m.

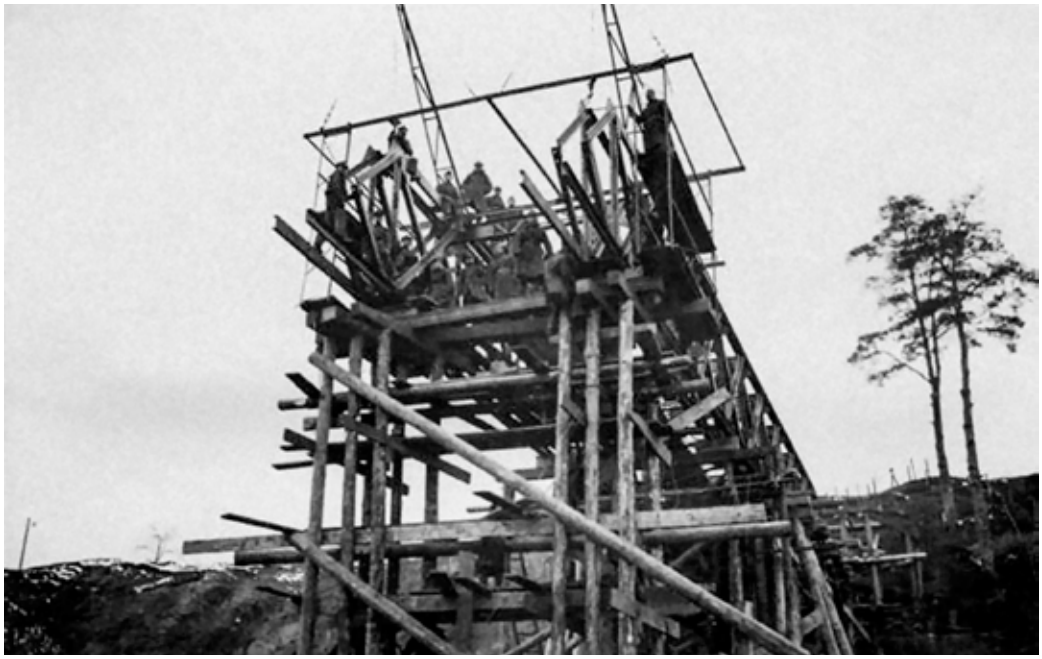
Tilto statyba buvo įgyvendinta per rekordiškai trumpą laiką – šiek tiek daugiau, nei keturis mėnesius: pirmieji būsimojo tilto poliai įkalti 1929 m. rugsėjo 5 d., o kitų metų sausio 11 d. statyba jau buvo baigta. Statyba pradėta nuo viduriniųjų atramų, mat bijota rudeninio poplūdžio, todėl krantinės atramos, pakilus vandeniui, nebūtų buvę užlietos. Polių kalimui panaudotos dvi garinės poliakalės, dvi elektrinės poliakalės, viena vamzdžių kalimo ir dvi rankinės poliakalės. Elektrines poliakales maitino lauko generatoriai, aptarnaujami elektrotechninio pulko, o garines poliakales aptarnavo geležinkelio tiltų pulkų kariai. Iš viso sukaltas 231 polis (140 polių – garinėmis, 91 – elektrinėmis poliakalėmis). Atramų „ožiai“ rinkti pagal šablonus, kairiajame krante įrengtoje medžio darbų aikštelėje, vėliau montuoti dalimis ant atramų pastolių, ir kelti specialiais lyniniais keltuvais. Metalinių elementų atvežimui buvo sumontuota 200 m siaurojo geležinkelio bėgių, kraštiniai tilto elementai ant atramų kelti naudojant kontrasvorius, o centriniai – slenkant, dalis montuojamų elementų buvo keliami ir gervėmis.



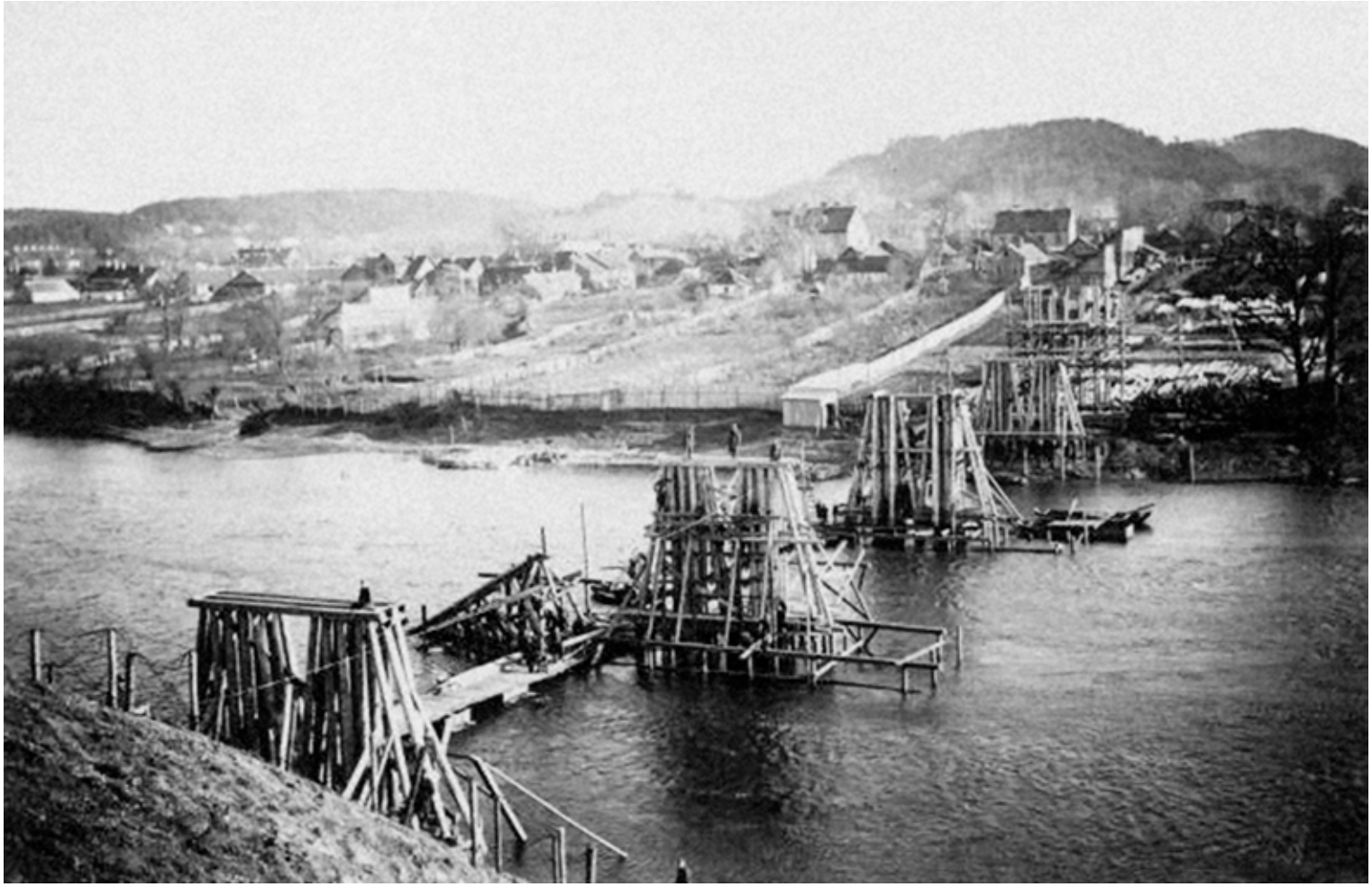
Poliai kalami garine ir elektrine poliakalėmis.

Tilto paskirtys ir privalumai buvo keli: pirmiausia, jis tapo puikia praktika karo inžinieriams, antra – pagerino abipus upės gyvenusiems žmonėms susisiekimą, ir palegvino priemiesčiuose gyvenusiųjų patekimą į miestą. Visgi svarbiausia, nors ir viešai neskelbta, tilto paskirtis buvo karinis susisiekimas su amunicijos sandėliais Šilo gatvėje, ir tarp pačių kariuomenės dalinių. Tiltu nutiesta siaurojo geležinkelio linija, kuria iš stoties, per Vingį, Žvėryną, Saltoniškes bei Šnipiškes ketinta vežti ginkluotę. Tilto platforma suprojektuota dvipusiam transporto eismui ir pėstiesiems, o į grindinį įleisti 60 cm vėžės pločio siaurojo geležinkelio bėgiai.

Iškart po pašventinimo 1930 m. sausio 19-ą, Antakalnį ir Tuskulėnus sujungęs tiltas tiltas dar nebuvo atidarytas pėsčiųjų ir ratiniam eismui: tam teko supilti privažiuojamuosius pylimus, kuriais rūpinosi jau miesto valdžia. Dėl tilto aukščio ir ilgo upės šlaito, daugiausia sunkumų kėlė būtent Antakalnio kranto pylimas, kurio įrengimas pradėtas 1930 m. pavasarį. Senasis Šilo tiltas nugrimzdo praeitin, 1944 m. liepos 8 d. susprogdintas nacių armijos SS bataliono.

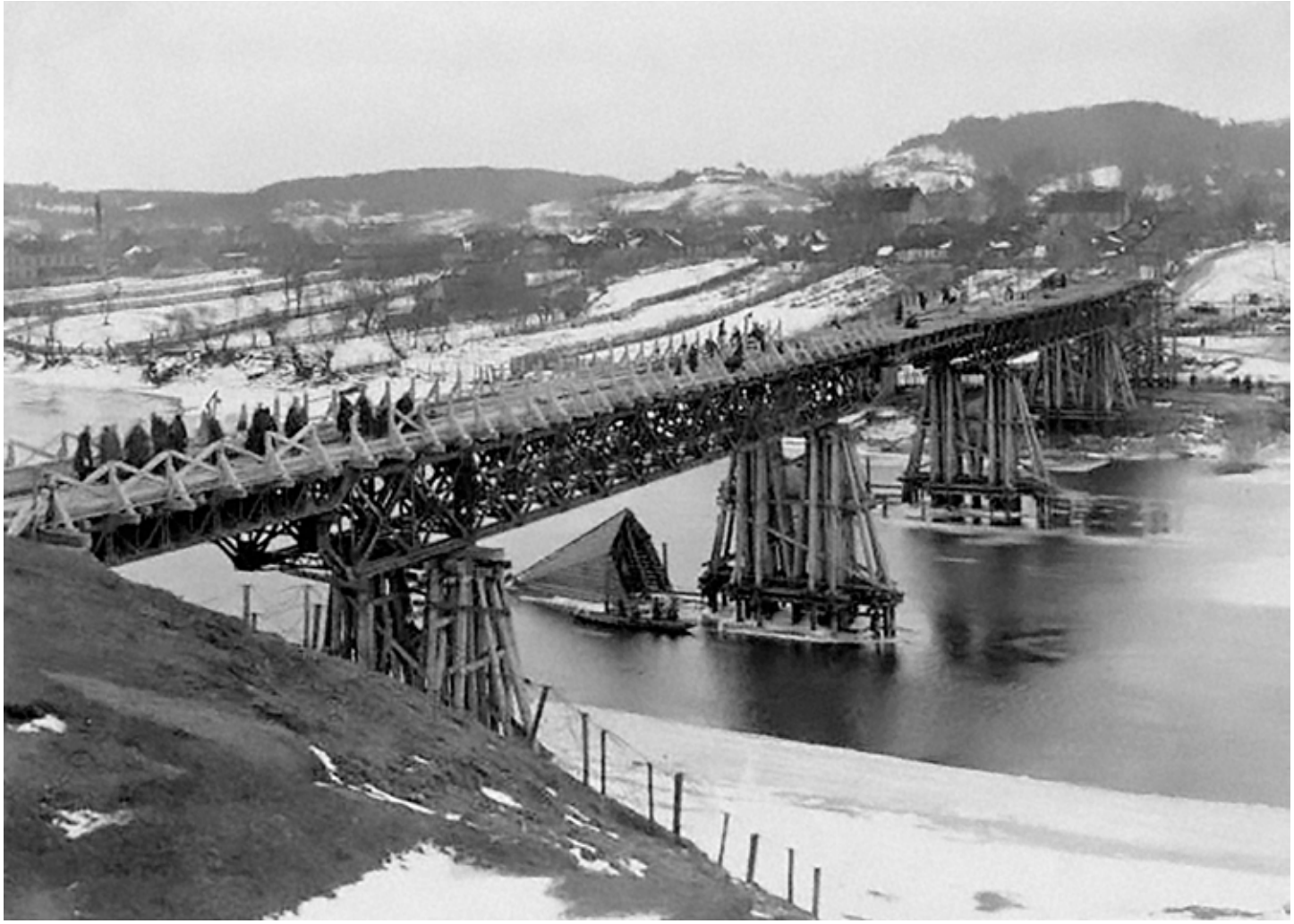


Darbai tarpatramyje, dešiniajame krante.



Atramų rišimas.

Tilto statybos darbų vaizdas.



Važiuojamosios dalies statybos vaizdas, žvelgiant nuo dešiniojo kranto.

Po daugelio metų, planuojant naujų gyvenamųjų namų statybą Antakalnyje, prireikė ir naujos šiluminės trasos. Nutarta ją tiesti po Minties gatve, o toliau pakloti šiluminės trasos kanalus upėje. Anuometės technologijos reikalavo kloti didelio – bemaž 2 metrų – skersmens vamzdžius, tad sostinės valdžia nusprendė senojo tilto vietoje statyti naują, o jau jo viduje nutiesti šilumines trasas. Pavyko ir derybos su energetikais, tad naujasis Šilo tiltas imtas statyti pačioje sovietmečio pabaigoje, tačiau dėl ekonominio sunkmečio pirmaisiais atkurto valstybingumo metais, šio tilto statyba strigo, o ir pastatytas tiltas kiek smuktelėjo, atsirado plika akimi matomos deformacijos.

Šiandien be šio tilto neįsivaizduojamas daugelio vilniečių judėjimas, prisiminkim tilto statybinius-techninius duomenis: tilto sijų blokai buvo montuojami abipus taurų pusiausvyros metodu,
statinio plotis (tarp turėklų) 23 metrai, važiuojamoji dalis 16,5 metro pločio, du šalitilčiai po
3,25 m. Reikia tikėtis, kad naujasis Šilo tiltas bus ilgaamžiškesnis, nei jo pirmtakas.

Rengiant senojo Šilo tilto istorijos apžvalgą, naudotasi tinklapyje *www.mylimasvilnius.lt* skelbiama informacija.

Antakalnio senasis transportas

Vienas iš trijų arklių traukiamo tramvajaus, vadinto „konke“, maršrutų driekėsi nuo Katedros aikštės iki Antakalnio. XX a. pradžios vaizdas.

„Konkė“ ir Antakalnis

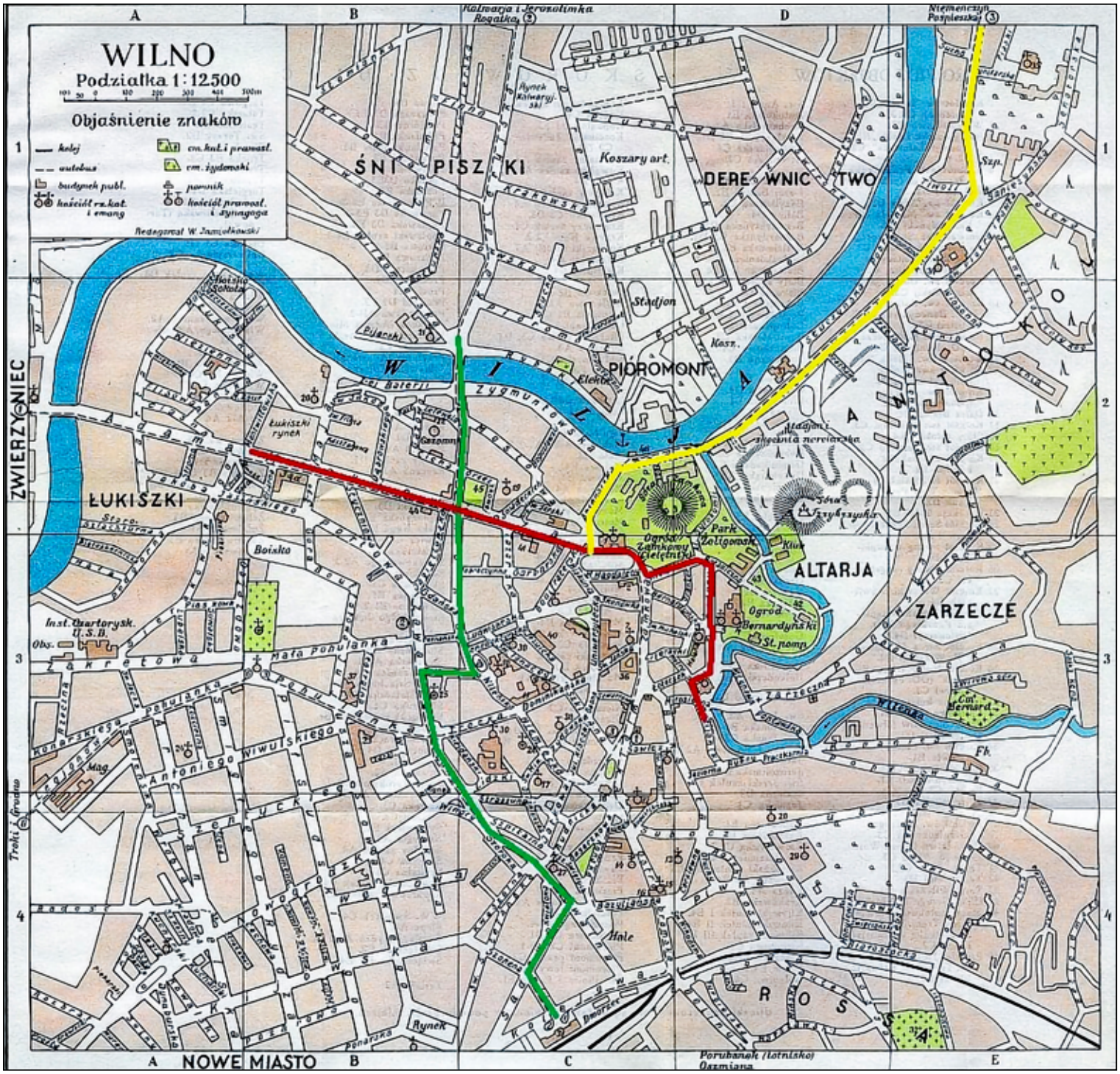
Nesyk esame minėję palyginimą, kad jei Antakalnio „karūnos“ perlu yra barokinė šv. apaštalų Petro ir Povilo gražuolė, tai Vilniaus „karūnos“ perlu yra pats Antakalnis, knibždantis įvairių laikmečių architektūrinėmis bei istorinėmis įdomybėmis. Vienu tokių žavių ypatumų buvo trejus dešimtmečius vilniečius vėžinusio arklinio tramvajaus pastatų kvartalas dabartinės Smėlio gatvės apylinkėse, tad šįkart ir kviečiame pasivažinėti „konke“, bei pakeliauti po jos praeitį.

1893-ųjų liepą pradėjęs veikti 3-sis „konkės“ maršrutas jungė Katedros aikštę ir Antakalnį. Pradžioje planuota 4-ąjį maršrutą nuo Katedros aikštės iki karinės ligoninės Antakalnyje, tačiau vėliau buvo nuspręsta, jog maršruto pradžia bus Katedros aikštės pakraštys, o pats maršrutas drieksis Antakalnio gatve iki pat miesto ribos, kur būta kelto per Nerį, mat kitoje upės pusėje buvo įsikūręs karinis dalinys. Šiltuoju metų laiku (balandžio 1-ą – spalio 15-ą dienomis) maršrutas ėjo iki Giliojoje gatvėje buvusios perkėlos per Nerį (dabar P. Vileišio g. galas), o šaltuoju metų laiku (spalio 16-ą – kovo 31-ą dienomis) keleivių būta mažiau, dar ir sniego valymas nuo bėgių kainavo brangokai, todėl maršrutas tesiekdavo Antakalnio g. 31-jį (dab. numeracija) namą: nūnai šiame name yra Vilniaus Antakalnio gimnazijos IV korpusas. Antakalniškio maršruto ilgis vasarą buvo ~7 km, žiemą – 4,2 km.

1909-tais metais mieste kursavo 28 vagonai, juos traukti turėjo 122 arkliai, arklinį tramvajų aptarnavo daugiau nei pusantro šimto darbuotojų: važnyčiotojai ir jų padėjėjai, konduktoriai, kontrolieriai, bėgių apėjėjai, staliai, dažytojai. Penkiolika metų – nuo 1893-jų – arklių tramvajaus maršrutų ilgis praktiškai nesikeitė: bendras ilgis buvo bemaž 9 varstai (apie 10 kilometrų). 776,3 tūkst. nuvažiuotų varstų ir 2,6 milijono keleivių – geležinkelio darbo 1909-ais metais statistika. Arklinis tramvajus turėjo veikti nuo 7 val. ryto iki 10 val. vakaro, vagonai važiuodavo vidutiniu 12 varstų (apie 13 km) per valandą greičiu.

Taip atrodė arklių tramvajaus bėgiai ir gaisrinė XIX a., kai gaisrininkų vežimus traukdavo arkliai, o signalas apie gaisrą pasiekdavo iš Gedimino pilies bokšte buvusios stebėjimo stoties.

Bene populiariausias „konkės“ maršrutas driekėsi į stotį tuomete Zawalna (dabar – Pylimo) gatve, nuotraukos dešinėje matome neišlikusius pastatus Reformatų skvero vietoje.



XX a. pradžios „konkės“ maršrutų schema, maršrutas Katedros aikštė – Antakalnis pažymėtas geltonai.

Dabar atrodo vargiai įtikima, bet XX a. pradžioje vienas „konkės“ maršrutasėjo šalia Katedros ir jungė prospektą su Tymo kvartalu (dab. Užupio rajono pakraštys).

Įsižiūrėję į senos nuotraukos fragmentą, atrasime, kad arklinis tramvajus, dažniausiaivadintas „konke“, buvo gana respektabilus.

Netrūko keleivių prospektu kursavusiame „konkės“ maršrute. Kurį laiką arkliai ir vagonai buvo laikomi Lukiškių aikštėje buvusiame cirko pastate.

Antakalniškis maršrutas gyvavo iki Pirmojo pasaulinio karo, o ankstyvuoju tarpukariu tramvajų ėmė gaivinti vilnietis inžinierius Liudvikas Pigutkovskis: senuose arklinio tramvajaus vagonuose įrengė vidaus degimo variklius, ir taip patobulintas tramvajus, vilniečių kaip mat pramintas „pigutka“, vėl ėmė kursuoti į Antakalnį. Reguliarus „pigutkos“ eismas prasidėjo 1924 m. liepos 25-tą dieną, tuomet tikėtasi, kad suremontavus bėgius ir pabėgius, kelionė iš Katedros aikštės iki Antakalnio tolimojo pakraščio truks apie 10 minučių. Tačiau senoki varikliai gedo, vagonai smarkiai susidėvėjo, bet įsigyti naujus neišgalėta, o dar aršiais konkurentais pasirodė gerokai modernesnės transporto priemonės – autobusai. „Pigutka“ – labiau turistinė pramoga, nei visuomeninis transportas – išsilaikė dar porą metų, o 1926-siais tramvajaus bėgiai išmontuoti miesto valdžios nurodymu, dalis jų panaudota medžiagoms gabenti Katedros remonto 1932-siais metu.

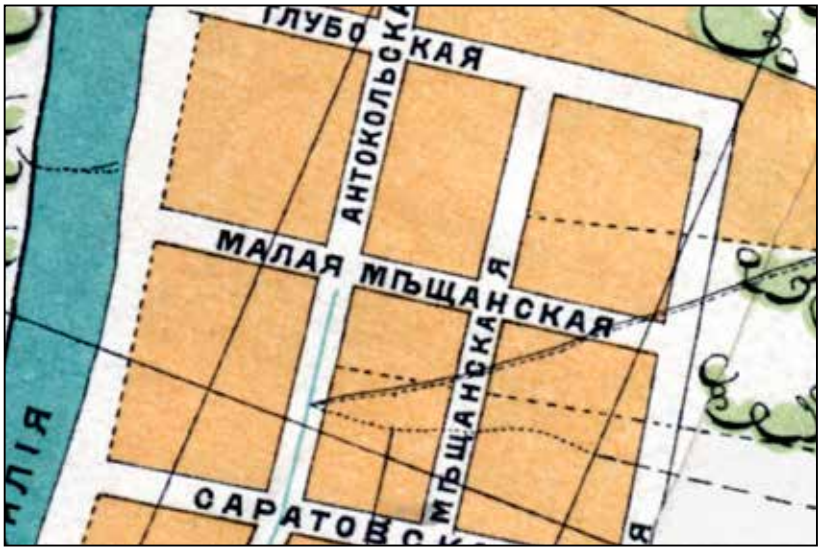
Arklių tramvajaus reikalai nuolat buvo miesto administracijos dėmesio akiratyje, laikraštininkai taip pat akylai stebėjo „konkės“ darbą, visgi skundai dėl arklinio tramvajaus darbo nuolat pasiekdavo ir miesto valdžią, ir laikraščių redakcijas. 1902 m. pavasarį miesto valdžia įsteigė specialią komisiją, kuri turėjo išsiaiškinti faktinę arklinio tramvajaus būklę nuodugnaus jo tyrimo būdu, ir patikrinti tramvajų eksploatavusios bendrovės sutarties su miesto administracija vykdymą.

Komisija arklinio tramvajaus būklei įvertinti konstatavo, kad visi 24 uždari vagonai turi būti remontuojami, trylika atvirų vagonų buvo naudojama be valdžios leidimo ir kėlė pavojų keleivių gyvybei. Iš 168 arklių darbui tiko tik 55, nelabai tiko 44, o likę netiko visai, be to, tramvajaus vagonus traukė net 93 eržilai, kuriuos kinkyti draudė arklinio tramvajaus taisyklės. Visi keturi keleivių paviljonai netiko naudojimui, du iš jų – prie perkėlos Antakalnyje ir šalia Užupio tilto – buvo paversti sandėliu bei malkine. Pažymėta, kad arklinio tramvajaus personalo uniformos buvo nešvarios ir susidėvėjusios, o to priežastis buvo paprasta: tramvajus eksploatavusios bendrovės nuostatai numatė, kad važnyčiotojai, konduktoriai bei kontrolieriai drabužius turėjo pirktis savo lėšomis, tad šie tuo smarkiai ir nesirūpino.

Tramvajaus bėgiai Tymo kvartalan ėjo pro XIV a. viduryje statytą, ir XIX a. antroje pusėje rekonstruotą stačiatikių Vilniaus „Dievo Motinos ėmimo į dangų“ katedrą.

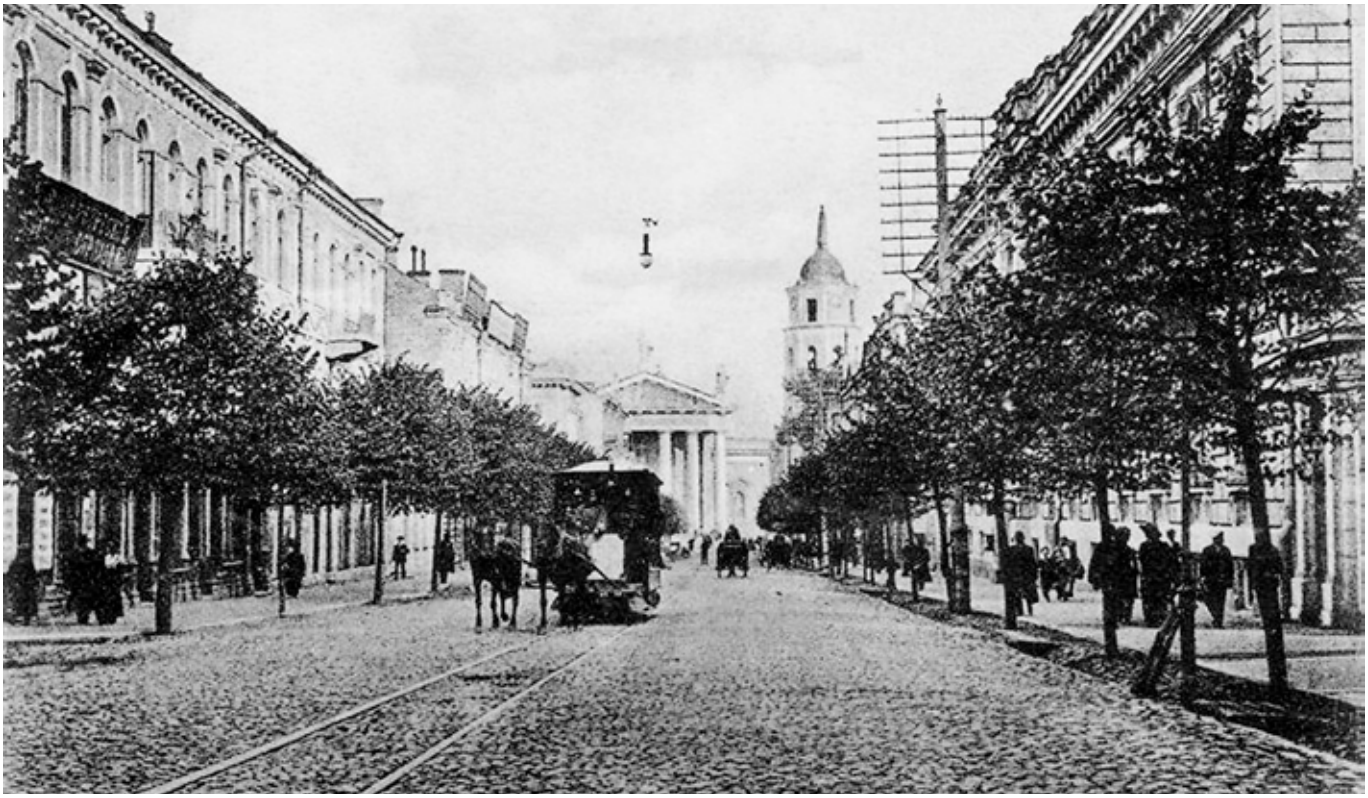
Bene aktyviausi „konkės“ konkurentai XX a. pradžioje buvo vežikai, zuję netašytais akmenimis grįstomis gatvėmis iki pat Antrojo pasaulinio karo.

Gerokai stebinę vilniečius savo atsiradimu, trečiajame dešimtmetyje autobusai galutinai nukonkuravo „konkę“, tad jos bėgiai visame mieste buvo išardyti.



Taip XX a. pradžioje atrodė Antakalnio kvartalas, kuriame buvo pastatyti tuometės „konkės“ mediniai pastatai. Nūnai nebeatrastume viso šio gausaus ūkio.

Sužymėti numeriais buvo visi „konkės“ vagonai, vieną jų matome ant bėgių netoliese laukimo paviljono, buvusio tuomečio Tymo kvartalo prieigoje.



„Konkės“ bėgiai ėjo pačiu tuomečio šv. Jurgio prospekto viduriu, o štai prie viešbučių klientų laukė išsirikiavę vežikai.

Į kadrą pakliuvo ne tik Pilies gatvės link riedanti „konkė“, bet ir Katedros aikštėje buvęs viešas vandens gręžinys, vilniečių meiliai vadintas „Magdalenka“, veikęs iki 1927 m.

Griežta „konkės“ tvarka

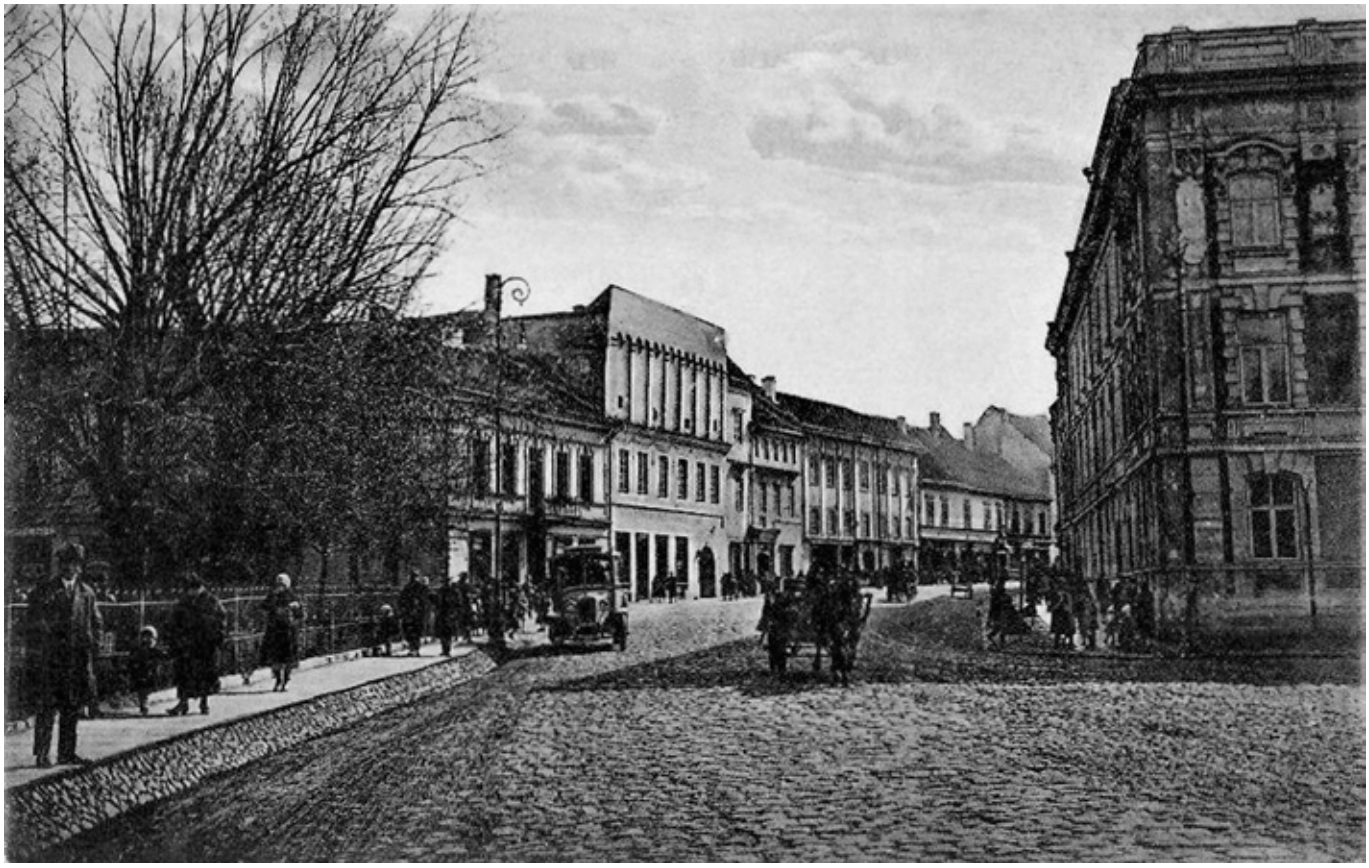
1893 m. gegužės 12 d. miesto administracija išleido privalomą potvarkį dėl arklinio tramvajaus priežiūros ir naudojimo Vilniuje, taip pat dėl arklinio tramvajaus bendrovės bei visuomenės tarpusavio teisių ir pareigų. Šis potvarkis, paskelbtas 1893 m. birželio 9 d. „Vilniaus gubernijos žiniose“, skelbė:

1. Draudžiama judėti arklinio geležinkelio bėgiais visų rūšių ekipažams, nepritaikytiems važiuoti bėgiais.
2. Ekipažai ir važiai, judantys arklinio geležinkelio bėgiais ir lygiagrečiai su jais, tramvajaus vagonui artėjant, turi pasukti į šoną, be to, išvažiavimas iš bėgių, taip pat bėgių pervažiavimas, turi būti atliekami lėtai. Ekipažai ir važiai visada turi užleisti kelią tramvajui, tačiau pastarasis neatleidžiamas nuo pareigos sustoti, esant būtinybei.
3. Draudžiama mesti ar versti šiukšles, purvą ir sniegą ant arklinio geležinkelio bėgių, taip pat draudžiama sustoti ant, užgriozdinti ar gadinti arklinio geležinkelio vėžę. Draudžiama išmesti šiukšles ir nešvarumus iš arklinio geležinkelio vėžės į aplinkines vietas, esančias greta bėgių vėžės, taip pat į latakus ir šaligatvius, o ant bėgių susikaupusias atliekas ir pan. arklinio geležinkelio savininkas turi šluoti į krūvas šalia bėgių, ir išvežti užmiestin į miesto valdžios nurodytas vietas, bent tris kartus per dieną. Be to, savininkas, siekdamas užkirsti kelią dulkėms, yra įpareigotas visą arklinio geležinkelio bėgių vėžę laistyti švariu vandeniu, vadovaudamasis Vilniaus miesto administracijos potvarkiu, išleistu 1885 m. vasario 25 d.
4. Norint įlipti į vagoną ir išlipti iš jo, šis, jei to pareikalaus keleivis, turi būti sustabdytas kiekviename judėjimotaške, išskyrus vingius, rodykles ir įkalnes.
5. Gatvių sankryžose, nuvažiavimuose nuo tiltų ir nuokalnėse, taip pat siaurose vietose ir gatvių grindimo ruožuose, tramvajaus judėjimas turi būti atliekamas žingine.
6. Arklinį geležinkelį aptarnaujantis personalas turi būti blaivus ir tvarkingai apsirengęs, mandagiai elgtis su visuomene.
7. Draudžiama įlipti ir išlipti iš tramvajaus per priekinę aikštelę.
8. Į vagonus neįleidžiami neblaivūs asmenys, taip pat asmenys, kurių drabužiai yra smarkiai nešvarūs: kaminkrėčiai, anglininkai ir pan.
9. Imti su savimi į tramvajų šunis neleidžiama.
10. Keleiviai gali turėti su savimi tik tokį bagažą, kurį patogu laikyti rankose, ir jis nevaržo kaimynų savo dydžiu bei turiniu.
11. Draudžiama rūkyti arklinio geležinkelio vagonuose, rūkymas leidžiamas tik laukimo aikštelėse ir atviruose vagonuose.
12. Tuo atveju, jei vagonas nurieda nuo bėgių ar sugenda, keleivių sumokėti pinigai negrąžinami, tačiau jiems pasiūloma tęsti kelionę, įlipus į kitą tramvajų, neperkant naujų bilietų.
13. Arklių traukiamo geležinkelio savininkui draudžiama kinkyti eržilus.

Tarpukario laikų kadras įamžino dominavusį vilniečių arklinio transporto vežimą ir Antakalnin dumiantį šiuolaikišką autobusą, kuriuo dėl brangumo pasinaudoti galėjo anaiptol ne kiekvienas.

„Konkės“ vėžėse buvo įrengiamos ir dvigubos vėžės – apylankos – kad priešingomis kryptimis važiavę vagonai galėtų prasilenkti, vieną tokių vietų matome ties stačiatikių katedra Užupyje.

Miesto susisiekimas tarpukariu jau patobulėjęs, ir trečiojo maršruto autobusas žvaliai atriedėjo iš Antakalnio iki galutinio maršruto taško – šv. Konstantino ir Mykolo (Romanovų) soboro.



Gerokai stebinę vilniečius savo atsiradimu, trečiajame dešimtmetyje autobusai galutinai nukonkuravo „konkę“, tad jos bėgiai visame mieste buvo išardyti.

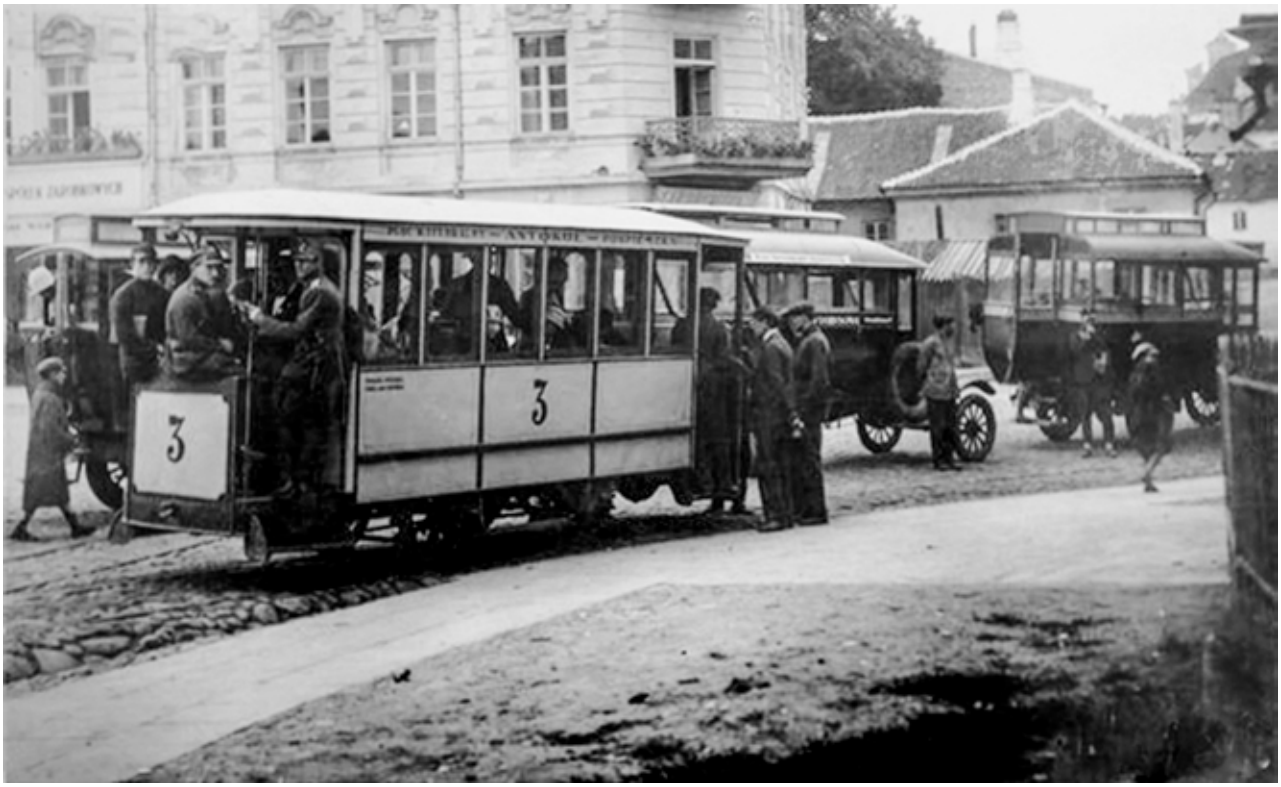
XX a. trečiojo dešimtmečio nuotrauka įamžino pro šv. apaštalų Petro ir Povilo (Pauliaus) bažnyčią į Pospiešką riedančią „pigutką“, ir neišlikusią Viešpaties Jėzaus koplytėlę.

Tramvajai ir eržilai Tramvajų gatvėje

Antakalnyje, tarp Rostovo – dabartinė Tramvajų – ir Simbirsko gatvių buvo įrengtas tramvajaus parkas – arklidės ir vagonų laikymo vietos. Tramvajų parkui Antakalnyje įsigyta valda, susidėjusi iš medinių pastatų abipus dabartinę Smėlio gatvę. Viename pastatų įkurta parko kontora. Miesto dūmai patvirtinus projektą, pakloti tramvajaus bėgiai, 1893 m. rudenį įrengtos trys arklidės, kurių kiekvienoje galėjo tilpti 64 arkliai, garažai 16-ai ir 20-ai vagonų, erdvi daržinė šienui, administracijos kontora bei sandėlis įrankiams. Bevardis skersgatvėlis, ėjęs pro visą šį tramvajaus kvartalą, netrukus buvo pavadintas „Konnoželeznaja“ gatve, o vėliau gavo Tramvajų gatvės pavadinimą.

1893 m. lapkričio vidury arklinio geležinkelio bendrovės atstovui, generolui majorui Fiodorovui, raportavus apie statybų pabaigą, komisija leido iš Lukiškių aikštėje buvusio pastato perkelti arklius ir vagonus, nors ne visų naujojo tramvajaus komplekso pastatų stogai buvo spėti deramai uždengti. Po penkerių metų pastatų komplekse buvo sumūryta keturis žaizdrus turėjusi kalvė, mat nutarta arklius kaustyti vietoje. Toks arklinio tramvajaus ūkis be pertraukos veikė iki Pirmojo pasaulinio karo, vėliau buvo nugriautas, o jo vietoje pastatyti namai.

XX a. pradžioje Antakalnio gatvė buvo gerokai ilgesnė, prasidėdavo ji Katedros aikštės prieigose. Nuotraukoje matome „konkės“ maršruto į Antakalnį bėgių lankstą ties Vrublevskių rūmais.

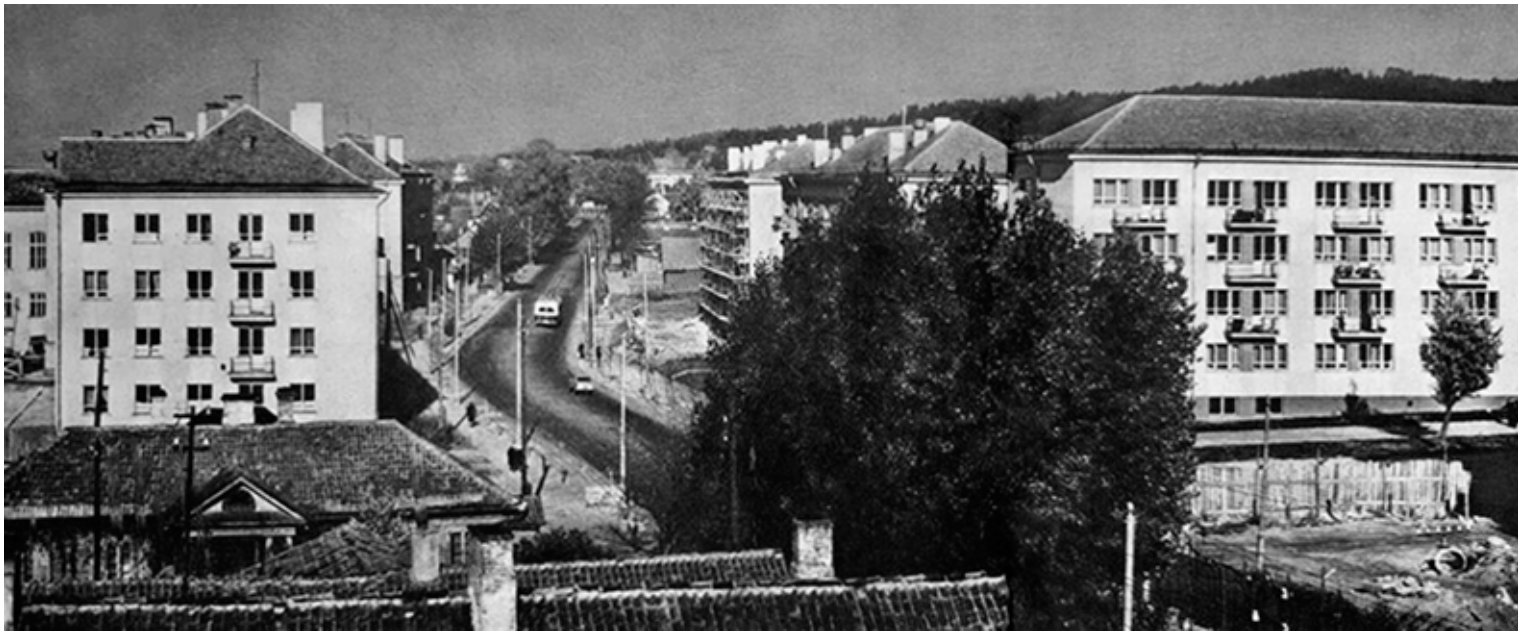


Inžinieraus Pigutkovskio sumanymu, tramvajaus vagonui buvo pritaisytas vidaus degimo variklis. Vieną tokių naujadarų matome ruošiantis išvykti maršrutu Katedra – Antakalnis – Pospieška.

Po Antrojo pasaulinio karo, iki pat 1956-ųjų – troleibusų eros pradžios – Vilniaus viešojo transporto neginčijamu lyderiai buvo autobusai, o ir pats eismo intensyvumas atrodė kukliai.

Antakalnis – troleibusų eismo lopšys

Troleibusas važiuoja į Antakalnį pro vešlios augmenijos apsuptą šv. apaštalų Petro ir Povilo (Pauliaus) bažnyčią, šeštajame dešimtmetyje nebūta nei Žirmūnų tilto, nei transporto žiedo.



Štai tokio intensyvaus transporto eismo būta Antakalnyje troleibusų eros pradžioje, o anuomet pūpsojusių trobų vietoje nūnai stiebiasi daugiaaukštis.

Statybos technikumas Antakalnio gatvėje iki rekonstrukcijos – praplatinimo – ir vienišas troleibusas, apie 1960 m.

Bene kiekvienam mūsų tenka rečiau ar dažniau naudotis viešuoju transportu – troleibusais, tačiau jų eismo atsiradimo ir plėtros Vilniuje istoriją žinome anaiptol ne visi. Mūsų pasakojimą padalinsime į du etapus: troleibusų transporto statistinę-faktinę istoriją, bei vieno ilgiausiai troleibusų parke dirbusio vilniečio – Algimanto Utakio – prisiminimus.

Pirmieji aštuoni Engelso mieste pagaminti troleibusai „MTB-82D“ į Vilniaus gatves išriedėjo 1956 metų lapkrityje, prieš tai įrengus 7,8 km ilgio kontaktinį tinklą: tokio modelio troleibusai kursavo Vilniaus, Rygos, Kijevo, Dniepropetrovsko ir kitų miestų gatvėmis.

Tačiau Rygoje buvo įrengta tramvajaus linija ir važinėjo troleibusai, kai tuo tarpu Vilniuje elektrinis tramvajus taip ir nebuvo įrengtas. Jau po metų – 1957-siais – buvo įgyvendintas kitas maršrutas „Stotis – Žvėrynas“. Taip kasmet Vilniuje buvo nutiesiamos vis naujos kontaktinio tinklo linijos, sukuriami nauji maršrutai. 1967-siais, praėjus vienuolikai metų nuo pirmųjų troleibusų išriedėjimo į gatves, Vilniaus miestas jau galėjo didžiuotis net 13 maršrutų, kurių bendras ilgis siekė 217 kilometrų. Beveik visi šiandien veikiantys maršrutai sostinėje buvo įrengti iki 1975-jų metų.

Troleibusų eros aušroje Vilniuje kursavo rusiški troleibusai „MTB-82D“, gaminti Engelso mieste, vieną jų matome riedantį į Antakalnį 6-jo dešimtmečio viduryje.

Vienas pirmųjų troleibusų rieda pro tuomet dar statomą Antakalnio gatvės 45-jį namą, kuriame ilgus metus veikė antakalniečių pamėgta ūkinių prekių parduotuvė.

Pirmieji troleibusai riedėjo maršrutu Antakalnis–Stotis, ilgą laiką troleibusai važiavo prospektu, pro Katedrą.

Šeštajame dešimtmetyje troleibusas, o ir lengvasis automobilis, buvo retenybė.

Pirmieji troleibusai į Vilniaus gatves išriedėjo 1956-jų lapkričio pradžioje, keleivius jie vežė maršrutu Antakalnis – (geležinkelio) Stotis.

Anksčiau stotelės nė iš tolo nepriminė dabartinių erdvių paviljonų, apsaugančių nuo lietaus ir vėjo. Taip adrodė stotelė prieš senąsias Antakalnio klinikas apie 1965 m.

Troleibusų eros pradžioje nieko nestebino aulinius batus avintys vairuotojai, kurių darbo vieta nuo keleivių salono buvo atskirta neaukštomis stumdomomis durelėmis.

Antakalnio naujakuriai – troleibusas ir klinikinės ligoninės pastatas (6-ojo dešimtmečio nuotrauka).

Nuo 1960-jų metų parkas pradėjo pirkti tuometės Čekoslovakijos gamybos troleibusus „Škoda-8Tr“ ir „Škoda-9Tr“, o nuo 1982-jų metų techniškai modernesnius „Škoda-14Tr“. „Škoda 8Tr“ troleibusas ir spalvomis, ir išvaizda buvo labai panašus į „MTB-82D“ troleibusą, tad čekų inžinieriai, kurdami šio troleibuso dizainą, troleibuso išorinę išvaizdą nusižiūrėjo nuo rusiškojo „MTB-82D“. Išskirtinė „Škoda 8Tr“ troleibuso savybė buvo ta, kad jis turėjo galimybę prisijungti papildomą priekabą „Karosa B40“, kuri, transporto įmonei pageidaujant, galėjo būti įtraukta į komplektaciją.

Dažname Europos mieste, kur važinėjo šis troleibusas, „Škoda 8Tr“ yra matoma kursuojanti būtent su šia priekaba. Tuo tarpu Lietuvoje „Škoda 8Tr“ nuotraukų su priekaba (bent jau išlikusių) nėra. Tiek ir šio troleibuso pristatymo straipsnyje 1960-jų Vilniaus laikraštyje, tiek ir 1970-jų Vilniaus nuotraukoje, šis troleibusas yra be priekabos. 1961-siais į Lietuvą atkeliavo itin populiarusis, net iki 2004 metų kursavęs, ir šiuo metu vis dar pramoginiams renginiams Vilniuje naudojamas troleibusas – 1958 metų gamybos „Škoda 9Tr“.

Žvilgtelėkime į troleibusų skaičiaus ir linijų tinklo augimą 1956–1965 metais:
1956 m.: bendras troleibusų skaičius – 8, linijų skaičius – 1, bendras linijų ilgis 17,3 km;
1965 m.: bendras troleibusų skaičius – 126, linijų skaičius – 11, bendras linijų ilgis 66 km.

Vilnius savo troleibusais buvo garsus ir pasaulyje – 1970 metais, Vilniaus troleibusų parkas turėdamas net 203 troleibusus, buvo 6-tas didžiausias troleibusų parkas pasaulyje lyginant su kitais pasaulio miestais, o maršrutų ilgiu – 81 kilometras – buvo 5-tas pasaulyje. Štai lyginamoji 1973-jų statistika:

1. Maskvoje: maršrutų ilgis 712 km, troleibusų skaičius 1785, per metus pervežta 802 mln. keleivių;

2. Leningrade: maršrutų ilgis 213 km, troleibusų skaičius 503, per metus pervežta 249 mln. keleivių;

3. Romoje: maršrutų ilgis 102 km, troleibusų skaičius 427, per metus pervežta 120 mln. keleivių;

6. Vilniuje: maršrutų ilgis 81 km, troleibusų skaičius 203, per metus pervežta 103 mln. keleivių.

Beje, tais metais Kaunas užėmė solidžią 13-ą vietą, jo statistika: 62 km maršrutų, 122-u troleibusai, 51,3 mln. keleivių. Plečiantis troleibusų maršrutų tinklui, jų suminis ilgis – nuo 7,8 kilometrų 1956-tais metais – padidėjo daugiau nei 30 kartų – iki 480,6 kilometro 2011-tais metais – smarkiai augo ir troleibusų maršrutų skaičius: nuo vieno maršruto 1956 metais iki dešimties maršrutų 1964 metais, ir iki dvidešimto vieno maršruto 2011-tais metais.

Bene judriausia visuomeninio transporto maršrutų sankirtos vieta buvo prospekto ir dabartinė Jogailos gatvių sankryža, pasižymėjusi ir nuolatiniu vilniečių susibūrimu prie univermago.

Po ilgalaikių ir atkaklių pastangų Vilniuje ėmė kursuoti Čekoslovakijoje gamintos Škodos, o iki tol vilniečiai važiavo rusiškais troleibusais, vieną kurių ir matome prospekte 6-ame dešimtmetyje.

Iš troleibusų parko Antakalnyje išriedėję pirmieji troleibusai kursavo keliais pagrindiniais maršrutais, pvz. vienu jų važiuota iš geležinkelio stoties į Žvėryną, senuoju Žvėryno tiltu.

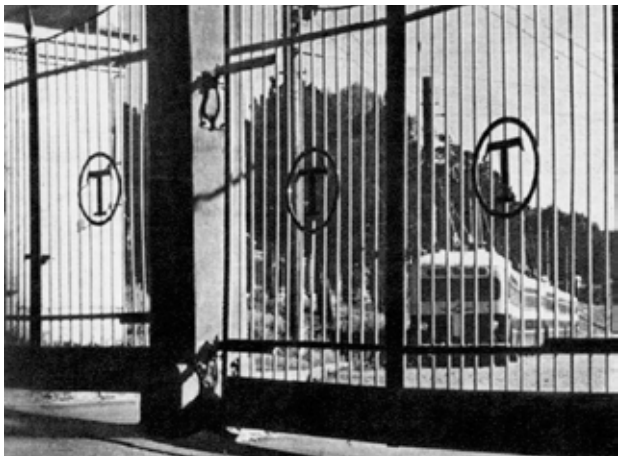
Ankstyvuoju sovietmečiu į geležinkelio stotį antruku atriedėję išvysdavo tik lietuviškas raides ant stoties pastato, vėliau atsirado ir užrašas rusų kalba, o nuotrauka 6-jo dešimtmečio.

Vienas pirmųjų troleibusų, kursavusių maršrutu Stotis – Antakalnis.

Ankstyvojo sovietmečio kadras įamžino ano laikmečio tikrovę, kai dauguma vilniečių naudojosi viešuoju transportu, nes važinėti lengvuoju automobiliu galėjo tik nedaugelis.

1956 m. Antakalnyje buvo pastatytas ir Pirmasis troleibusų parkas, skirtas 25 troleibusams. Mieste nuolat plečiantis elektrinio transporto tinklui, daugėjo ir troleibusų. Todėl 1961 metais buvo pradėta troleibusų parko rekonstrukcija, po kurios parke jau galėjo būti laikoma 120 troleibusų.

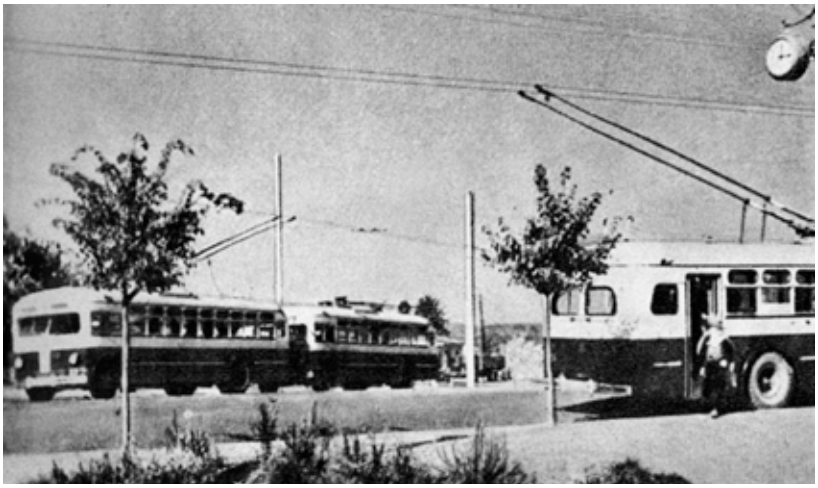
1981-ais antakalniškiam parkui bemaž dvigubai viršijus projektinį pajėgumą, imta statyti antrąjį troleibusų parkas Viršuliškėse, kuris pradėtas eksploatuoti 1985-ais.



Troleibusų parko vartus ženklino raidė T. 1960 m.

Iki pat 1985-ųjų Vilniuje tebuvo vienintelis troleibusų parkas Antakalnyje, savuosius vartus atvėręs dar 1956-jų pabaigoje, tuomet jis turėjo būti namais 25 troleibusams.

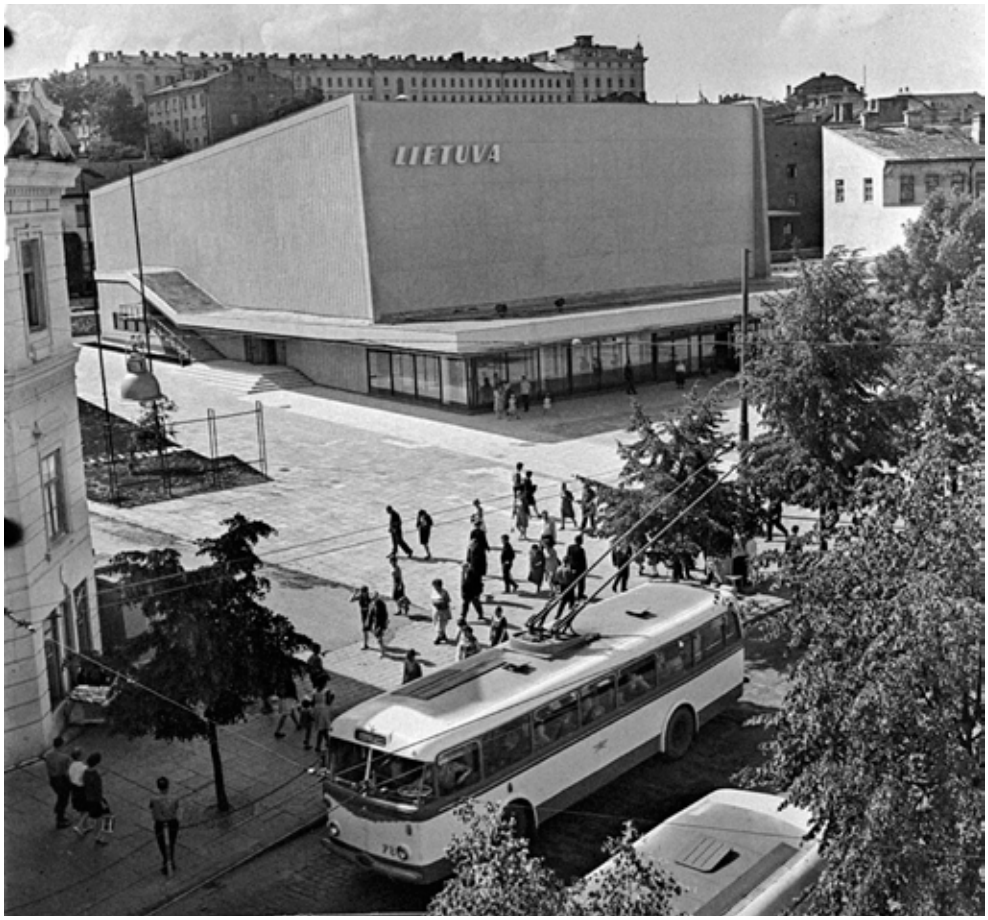
Statant Antakalnio troleibusų žiedą, kitas laikinai buvo įrengtas šalia Antakalnio gatvės 75-jo namo.



Įrengus Antakalnio troleibusų žiedą, gerokai pagerėjo vairuotojų darbo sąlygos, atsirado patalpos jų poilsiui bei kavinukė.

Vilniaus viešojo transporto maršrutų schema 1968 m.

Antakalnio troleibusų žiedo panorama 9-tas deš.



Į geležinkelio stotį riedėdavę troleibusai anksčiau stodavo ir prie kino teatro „Lietuva“, dabar stotelės tokiu pavadinimu Vilniuje nebeliko.

Paskutinjįj praėjusio amžiaus dešimtmetį Vilniuje važinėjo dar daugybė senstelėjusių troleibusų.

Ilgą laiką Vilniuje kursavo tik dvidurės Škodos, tad keleiviams tekdavo gerokai pasistumdyti norint išlipti, kentėdavo numindyti batai, grūstyje trūkdavo sagos ir neatlaikydavo drabužių siūlės.

1966 m. buvo pastatytas pirmasis tuometėje Sovietų Sąjungoj rėminis-konsolinis Žirmūnų tiltas, juo netrukus ėmė riedėti troleibusai.

Aštuntajame dešimtmetyje ketvirtukas žvaliai riedėdavo į Panerius stačia J. Basanavičiaus gatvės įkalne.

Ankstyvuoju sovietmečiu troleibusai bei autobusai buvo absoliučios daugumos ir antakalniečių, ir kitų vilniečių susisiekimo priemonė, automobilį turėjo retas.

Susitikimas maršrutų sankirtoje – Gedimino prospekte, 1991 m.

Kviečiame pasiskaityti 45 metus troleibusų parke dirbusio vilniečio Algimanto Utakio prisiminimus

Nuotrauka, kuri atkeliavo į Algimanto Utakio asmeninį archyvą iš troleibusų parko garbės lentos, 1971 m.

Vilniškių troleibusų amžininkas

Trumputės Pauliaus Širvio (anksčiau – Švyturio) gatvelės pašonėje išsirikiavę vieni pirmųjų Vilniuje stambiaplokščiai (nepravardžiuokite jų „blokiniais“!) namai, šalia kurių veši juos jau praaugę medžiai, menantys nūnai jau anūkus turinčių vilniečių klegėjimą kiemo žaidimuose, kai automobilis dar buvo retenybė, ir kiemai gaudė nuo vaikų klegesio, o ne nuo automobilių ūžimo. Apmirę uždarytos ligoninės langai stebeilija į kitoje gatvelės pusėje stovintį penkiaaukštį kaimyną, kuriame daugelį metų gyvena išties ypatingas antakalnietis – troleibusų eismo Vilniuje amžininkas Algimantas Utakis, svečią pasitinkantis ne tik santūria laikysena, bet ir išskirtiniu, bemaž laiko nepaliestu būsto interjeru, sukuriančiu lyg stabtelėjusio laiko pojūtį. Šeimininko kuklumas visgi šiek tiek apgaulingas: kalbai pasisukus apie troleibusų eismo praeitį, jis kaip mat atgyja prisiminimais ir papasakoja aibę intriguojančių istorijų. Kviečiame ir jus drauge pabuvoti šioje praeityje.

Ar reiklūs anksčiau būdavo keleiviai, ar turėdavo kuo skystis?

Anksčiau paprasčiau viskas buvo, o skundų retai pasitaikydavo. Buvo man toks nutikimas: tekdavo padirbėti ir poilsio dienomis, neužtekdavo tomis dienomis troleibusų, tad mane iškvietė iš namų ir pasiuntė dirbti „pirmuko“ (1-ojo maršruto troleibuso – aut. past.) maršrute Žvėrynas–Stotis. O ten vyko gatvės remontas, – gi remonto kokybė anksčiau buvo tokia, kad iškasę duobę, užpylė ją nuolaužomis ir paliko. Įsigreitinau ir važiuodamas nepastebėjau tos duobės, o įlėkus į ją, troleibusą taip mestelėjo viršun, kad visi keleiviai sugriuvo ant grindų. Atitrūko net keleivių sėdynės, sukilo tokie dulkių kamuoliai, kad per juos nieko nematyti, net stikliniai trafaretai išlėkė iš vietų, subraižydami manąsias rankas. Įdomu tai, kad troleibuso „ūsai“ nenukrito, o išsilaikė prie laidų, gi aš sau galvoju: „Kas čia man dabar bus, kaip čia tie keleiviai?“ Tačiau keleiviai man nė žodžio nepasakė, patys sudėjo į vietas sėdynių dalis, aš pravėriau duris, kad dulkės išsisklaidytų, ir jau rengiuosi važiuoti toliau, tuomet prieina vienas keleivis ir sako: „Žinai, smarkiai ranką susimušiau, bet nieko – praeis“.

Tai galima būtų sakyti, kad nereiklūs būdavo keleiviai, atlaidūs?

Sykį turėjau tokį kvailoką nutikimą: kadaise prospekte (dab. Gedimino prospekte – aut. past.) būta troleibusų stotelės bemaž prie centrinio pašto, o kita buvo tolėliau – prie dabartinės Kudirkos aikštės. Aš tuomet kaip tik vairavau 2-jo maršruto troleibusą ir prie pašto kiek ilgėliau pastovėjau, mat turėjau tam laiko, paskui uždariau troleibuso duris ir važiuoju prospektu. Šiek tiek neprivažiavus aikštės, veidrodėlyje pamačiau, kad šalia troleibuso bėga žmogus: pasirodo, durims užsidarant, vienas pilietis spėjo kyštelėti į tarpdurį ranką, ir durys ją prispaudė. Visa laimė, kad atstumas tarp stotelių nedidelis, tad neteko įsigreitinti, kitaip būtų tekę tam piliečiui pasportuoti. Sustojau, atidariau duris, prispaustasis priėjo prie priekinių durų, padėkojo man, dar ir ranka pamojo.

Neretai, ypač piko valandomis, troleibusai būdavo perpildyti: ar nekildavo dėl to piktumų?

Dažniausiai vairuodavau 2-jo maršruto troleibusus Antakalnis–Stotis, kuriuose vasarą išties būdavo tikra katorga, bet ne tiek dėl karščio, kiek dėl neprotingo maršruto suplanavimo: anuomet jis driekėsi iki pat Valakampių, tad nuo pat stoties troleibusai būdavo sausakimši, kai kuriose stotelėse net nepavykdavo durų atidaryti, o tai, suprantama, laukusiųjų nedžiugindavo, o ir norintiems išlipti ne visuomet pavykdavo. Tai buvo 7-jame ir 8-jame dešimtmečiuose, o 14-tasis maršrutas nuo troleibusų žiedo į Valakampius ėmė kursuoti vėliau, kiek pamenu, 9-jo dešimtmečio pradžioje ar šiek tiek anksčiau. Iki tol „antrukas“ važiuodavo iki pat 2-jo Valakampių pliažo, kur vėlgi prisigrūsdavo tiek keleivių, kad laukusieji 1-jo pliažo stotelėje jau nebegalėdavo įlipti. Būdavo tokių piktų ir įtūžusių laukiančiųjų 1-ojo pliažo stotelėje, kad daužydavo į vairuotojo kabinos šoninį langą, net bandydavo į drabužius įsikibti.

Kokių nelabai malonių nutikimų yra tekę patirti per daugelį darbo metų?

Sykį apturėjau lengvą išgąstį, kai stovint galinėje stotelėje ir skaitant laikraštį, į manojo troleibuso galą trenkėsi traktorius – gerai, kad nedidelis – ir vos manęs nenumetė nuo sėdynės. Žvelgiu į veidrodėlį ir nematau jokios transporto priemonės už troleibuso, tad pamaniau, kad gal stulpas ar medis užvirto, ir nuskubėjau pasižiūrėti. Randu traktorių, atšokusį kelis metrus nuo troleibuso, pačiam traktoristui plūsta kraujas iš burnos – sudužęs traktoriaus stiklas kiaurai perpjovė jam žandą. Laimei, pro šalį važiavo greitosios pagalbos automobilis, ir nelaimėlį išsivežė. Mane išsivežė ekspertizei, ar esu blaivus, o aš dar pasidomėjau, kaip tam traktoristui baigėsi: pasirodo, girtas buvo – ir žandą susižalojo, ir smegenų sukrėtimą patyrė. Gi pats traktorius tvirtai buvo padarytas, tad smarkių apgadinimų matyti nebuvo.

Ar pasitaikydavo eismo įvykių, į kuriuos pakliūdavo troleibusai?

Dažniau būdavo, kad ne troleibusas ką užkabina, o į patį troleibusą atsitrenkia, įvažiuoja, ypač, kai tekdavo staigiai stabdyti, nukritus troleibuso „ūsams“. Sykį ir man taip nutiko, kai dabartinėje Jogailos gatvėje staigiai stabdžiau ir pajutau smūgį į troleibuso galinę dalį. Išlipu pasižiūrėti, kas gi atsitrenkė, o ten – juoda vyriausybinė „Volga“. Vairuotojas teiraujasi, ar smarkiai apgadino troleibusą, kurio tik galinis bamperis įlenktas. Išprašė jis manęs taikiai išsiskirti, nors jo automobilio priekis buvo visai sumaitotas, nes, matyt, vairuotojo būta „su kvapeliu“.

Kodėl buvo pakeista tvarka, kai atsisakius konduktorių, pats keleivis įmesdavo pinigėlius už bilietą?

Būta tokio periodo, kai troleibusuose – ne vien Vilniuje, bet ir kituose SSRS miestuose – buvo įrengtos specialios dėžės su bilietų rulonais bei specialia talpa metamoms monetoms, kurių, kai daug prikrisdavo, talpos dugnas išlinkdavo, ir monetos sukrisdavo apačioje esančion dėžėn. Tad viskas priklausydavo tik nuo keleivių sąžiningumo, ar nusiplėšę bilietą, jie įmes pinigėlius, tačiau netruko paaiškėti, kad bilietų ir už juos turimų sumokėti pinigėlių skaičiai smarkiai skyrėsi. Dar ir vienas kitas vairuotojas įsigudrindavo monetoms skirtas dėžes atidaryti: anuomet net keliolikos kapeikų perkamoji galia buvo santykinai nemaža, tad atsirasdavo ir tokių gudručių pasipinigauti.

Ar kolektyvas minėdavo profesines šventes, pagerbdavo geriausius darbuotojus?

Troleibusų parkas įkurtas 1956-taisiais, tad kasmet minėdavo įkurtuvių datą, pavaišindavo darbuotojus alučiu iš didelės statinės, – gardžios vaišės būdavo, bet maloniausia visgi būdavo padėka „seniausiems“ darbuotojams, apdovanojimai ir kolektyvo pagarba. Buvo smagu, kad ir aš, kai jau nebedirbau troleibusų parke, buvau pakviestas į tokią šventę. Įsiminė ir kelionė su bendradarbiais į Gruziją, ten labai gardų tenykštį vyną ragavom.
Paprašytas ponas Algimantas parodo ir šešiolika garbės bei padėkos raštų (tarp jų – ir Vilniaus mero padėką 45-jų darbo troleibusų parke metinių proga), įvairių apdovanojimų, kolektyvo švenčių bei kelionių į kitas šalis nuotraukų.

Tekstą parengė Vytis Ledas

Kelionė į Antakalnio praeitį

Parodą parengė Vytis Ledas
Daugiau informacijos rasite
Antakalniečių bendruomenės tinklapyje www.antakalnieciai.lt
bei Antakalniečių bendruomenės Facebook socialinio tinklo paskyroje.
Kviečiame mums rašyti antakalnioistorijos@gmail.com,
dalintis atsiminimais ir nuotraukomis.

2021.12.19.

Projektą remia Vilniaus miesto savivaldybė
Projekto rengėjai – asociacija „Antakalniečių bendruomenė“

ANTAKALNIEČIŲ BENDRUOMENĖ

VILNIUS