

Vilniaus transporto istorija

Vilnius transport history

Šnipiškių bendruomenės iniciatyva
Lietuvos valstybės atkūrimo 98-osioms metinėms paminėti



Autorius: Kęstutis Matuliauskas

1 leidimas

Šnipiškių Mažoji Kunigaikštystė (ŠMK),

Vilnius – 2016 02 16

ANOTACIJA

Ar žinojote, kad Vilnius turėjo net 2 oro uostus – Kirtimų ir Užusienio miesteliuose? Ar žinojote, kodėl Šiaurės miestelyje buvo Lakūnų gatvė? Ar žinojote, kad Vilniaus oro uostas 1915 metais buvo įkurtas tam, kad Vilniuje galėtų kilti vokiečių kariniai sunkieji bombonešiai, kuriems reikėjo labai plataus ir ilgesnio nei 200 metrų pakilimo tako? Ar žinojote, kad tie sunkieji bombonešiai buvo 1915-ųjų gamybos Gotha G.I. ir Rumpler G.I.? Ar žinojote, kad pirmąjį reguliarųjį skrydis iš Varšuvos, per Vilnių į Rygą ir Taliną 1932 metais įvykdė lenkų oro bendrovė LOT? Ar žinojote, kad Vilniaus oro uostas yra vienas ilgiausiai veikiančių oro uostų pasaulyje?

Ar žinojote, kad Šnipiškės – vienas seniausių Vilniaus priemiesčių? Ar žinojote, kad Šnipiškės nuo pat savo kilmės itin susijusios su Vilniaus transporto istorija?

Ar žinojote, kad srauninant Nerį jau 1400 metais nuo Verkių rūmų iki Žvejų, tarsi Venecijoje, plaukiojo gondolos? Ar žinojote, kad garlaiviai Nerimi kursavo jau nuo 1860 metų?

Ar žinojote, kad dar 400 metais Vilniaus miesto gatvės buvo tiesiamos klojant sijas ir medines lentas? Ar žinojote, kad 1400-1700 metais Vilniuje akmenimis buvo išgrįstos tik 4 gatvės – trys Senamiestyje ir viena Šnipiškėse? Ar žinojote, kad daug gatvių buvo grįstos panaudojus akmenis iš Vilniaus gynybinės sienos?

Ar žinojote, kad pirmasis traukinys iš Daugpilio į Vilnių atvyko 1860 metais? Ar žinojote, kad pirmoji Vilniaus arklinio tramvajaus (konkės) linija buvo įrengta 1893 metais ir ėjo nuo Žaliojo tilto iki Stoties? Ar žinojote, kad 1924-1926 metais Vilniuje kursavo dyzelinis tramvajus? Ar žinojote, kad pirmoji Vilniaus siauruko linija, 1925 metais ėjo tiesiai nuo stoties iki pat dabartinio Baltojo tilto, ir ja buvo privežamos anglų Vilniaus elektrinei (TEC-1)? Ar žinojote, kad viena pagrindinių TEC-1 įkūrimo priežasčių buvo pakeisti arklinį tramvajų elektriniu? Ar žinojote, kad vietoje Žalgirio gatvės nuo 1926 iki 1956 metų ėjo Vilniaus siaurojo geležinkelio linija? Ar žinojote, kad 1946 metais ši linija buvo pratęsta ir Rinktinės gatve? Ar žinojote, kad ši linija pirmiausia buvo skirta amunicijai gabendinti iš Panerių stoties į Šnipiškių ir Antakalnio fortus, ir tik vėliau – anglims į TEC-1 elektrinę? Ar žinojote, kad 1944 metais Vilniaus geležinkelio stotį bandyta sproginti galingu sprogimu, nuo kurio langai išdužo net Šnipiškėse?

Ar žinojote, kad Šiaudinėje, Daugėlišio gatvėje 1891-1925 buvo gaminamos lengvosios karios, buvo gausu arklidžių ir kalvių? Ar žinojote, kad Kalvarijų turgus 1903 metais įkurtas kaip arklių turgus?

Ar žinojote, kad pirmasis Vilniaus autobusas kursavo nuo 1905 metų Kalvarijų gatve nuo Katedros aikštės į Verkių priemiestį? Ar žinojote, kad reguliarius autobusų eismas Vilniaus mieste prasidėjo tik 1926 metais? Ar žinojote kad vienas pirmųjų autobuso maršrutų buvo „Stotis – Kalvarijų gatvė“?

Ar žinojote, kad Kunigo Broniaus Laurinavičiaus skvero vietoje 1959 metais buvo troleibusų žiedas? Ar žinojote kad šiuo maršrutu kursavo senieji troleibusai – 1956 metų MTB-82D, 1957 metų Škoda 8Tr ir 1958 metų Škoda 9Tr? Ar žinojote, kad senieji MTV-82D troleibusai buvo perdaryti iš elektrinių MTV-82 Maskvos tramvajų? Ar žinojote, kad MTV – „Moscow Tram Vehicle“? Ar žinojote, kad Škoda 9Tr troleibusas buvo toks inovatyvus ir ilgaamžis, kad šio modelio troleibusai Vilniaus mieste važinėjo iki pat 2004 metų?

TURINYS

1.	ĮVADAS	4
2.	VILNIAUS GATVIŲ GRINDINIO ISTORIJA (400-2016)	6
2.1.	Medinis gatvių grindinys	6
2.2.	Akmeninis gatvių grindinys	6
2.3.	Gatvių asfaltavimas	6
2.4.	Šnapiškių gatvių grindimas akmenimis	7
3.	VILNIAUS LAIVYBOS ISTORIJA (1387-1939).....	10
3.1.	Gondolos ir laiveliai Neryje	10
3.2.	Garlaiviai Neryje	14
4.	VILNIAUS VEŽIMŲ ISTORIJA (1400-1900)	16
4.1.	Senieji valstietiški vežimai.....	16
4.2.	Stiprūs dvikinkiai vežimai – brikai	17
5.	VILNIAUS KARIETŲ ISTORIJA (1795-1946)	18
5.1.	Uždarnosios karios (<i>angl. „stagecoach”</i>).....	18
5.2.	Didžiosios pašto karios – diližanai (<i>pranc. „carrosse de diligence“</i>)	19
5.3.	Visuomeniniai ekipažai – omnibusai (<i>angl. „horsebus“</i>).....	21
5.4.	Žieminės arklinės rogės.....	22
5.5.	Lengvosios karios (<i>rus. „liochkije drožki“</i>).....	22
5.6.	Trumpa žymiausio Šiaudinės kalvio biografija.....	25
6.	VILNIAUS GELEŽINKELIO ISTORIJA (1859-1950).....	26
6.1.	Platusis geležinkelis	26
7.	VILNIAUS SIAUROJO GELEŽINKELIO ISTORIJA (1893-1984).....	31
7.1.	Arklinis tramvajus – konkė	31
7.2.	Savaeigis tramvajus su vidaus degimo varikliu – pigutka	34
7.3.	Siaurukas	35
8.	VILNIAUS AUTOBUSŲ ISTORIJA (1905-1959)	47
8.1.	Priemiesčio autobusai.....	47
8.2.	Miesto autobusai	47
9.	VILNIAUS AERODROMO IR ORO UOSTŲ ISTORIJA (1910-1949)	52
9.1.	Karinis aerodromas Šiaurės miestelyje	52
9.2.	Du Vilniaus oro uostai	53
10.	VILNIAUS TROLEIBUSŲ ISTORIJA (1956-1970)	60
11.	IŠVADOS	72
12.	ŠALTINIAI.....	74

1. ĮVADAS

Šnipiškės – vienas seniausių Vilniaus priemiesčių, nuo pat savo kilmės itin susijęs su Vilniaus transporto istorija. Pagrindinis kelias iš Vilniaus į Ukmergę čia ėjo dar 1323 metais. Dabartinės Šnipiškės sudaro Šnipiškių senamiestis (nuo 1536 metų), du istoriniai priemiesčiai – Šnipiškių senamiestis (nuo 1536 metų) ir Žvejai (nuo 1400 metų) –, bei du istorinės Vilniaus dalys – Šiaudinė (nuo 1710 metų) ir Piromontas (nuo 1875 metų). Šnipiškės žymios kaip miesto amatininkų lopšiai dar nuo 1400 metų ir 1536 metų. Mediniuose statiniuose čia buvo įsikūrusios kalvės, smulkaus verslo krautuvės, amatininkų dirbtuvės, karininkų namai, buvo gausu medinių arklidžių, o laisvalaikio šnipiškėčiai garsėjo kaip puikūs daržininkai. Žaliasis tiltas – pirmasis tiltas per Nerį, o Šnipiškių gatvė – pirmoji Vilniaus priemiesčio gatvė grįsta akmenimis. Anksčiau už ją išgrįstos buvo tik trys gatvės – visos Vilniaus Senamiestyje. 1536-1840 metais Šnipiškėse pastatyti trys rūmai (Piro, Raduškevičiaus ir Totorių), du dvarai (Šnipkos ir Polukordų) ir LDK Kunigaikščio šunidė.

Kiekviena Šnipiškių dalis kultivuoja atskirą sritį:

- 1) Šiaudinė – žaliąją erdvę, medį, akmenį, daržininkystę, kalvystę ir multikultūriškumą.
- 2) Piromontas – mūrinę statybą, Kunigaikščių ir Rūmų didybę.
- 3) Žvejai – molį ir laivybą.
- 4) Šnipiškių senamiestis – tiltus, smulkiają prekybą, mokslą ir kultūrą.
- 5) Tarp Šiaudinės ir Šnipiškių senamiestio įsispraudęs NMC (Naujasis miesto centras) – masiškumą, dangoraižius, betoną, gigantomaniją, stiklą ir valdžią.

Kartu visos 5 dalys sudaro kontrastingiausią sostinės centrą visame pasaulyje.

Darbo tikslas – įtikinti UNESCO, Pasaulio Banką, Vilniaus Miesto Tarybą, Valstybinį Turizmo Departamentą prie ŪM, Miesto Plėtros Departamentą ir Kultūros Paveldo Departamentą prie KM, kad:

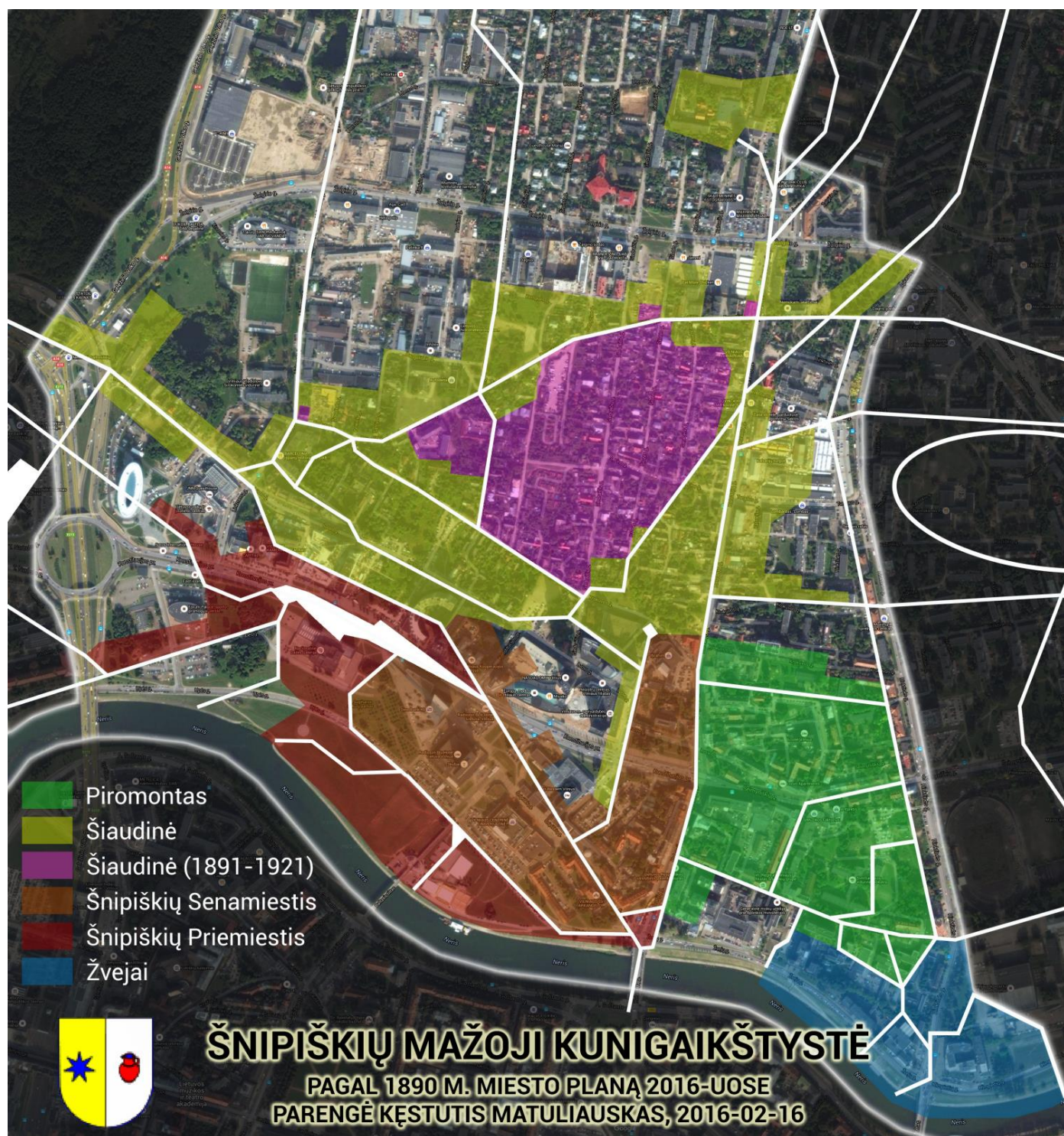
- 1) Šnipiškės vertos istorinės 1959 metų 5-ojo troleibusų linijos atkūrimo su Šnipiškių žiedu, bei 4-6 istorinių Vilniaus troleibusų kursavimo šia linija – 1956 m. MTV-82D (kursavo nuo 1956 m.), 1957 m. Škoda 8Tr (kursavo nuo 1960 m.) ir 1958 m. Škoda 9Tr (kursavo nuo 1961 m.).
- 2) Šiaudinės yra vertos akmeninio grindinio restauravimo.
- 3) Šnipiškės yra labiausiai tinkamos vystyti Lietuvos istorinio transporto turizmą.

Uždaviniai. Rašant darbą buvo iškelti uždaviniai surasti istorinius 1859-1970 metų Vilniaus miesto vandens, geležinkelio, transporto ir oro transporto turistinius, karinius žemėlapius ir planus, esančius Varšuvos, Maskvos, Berlyno, Vilniaus ir kituose žemėlapių archyvuose. Tuomet atkurti šių žemėlapių ištraukas identiškame ištraukų kirpime iš visų periodų apimant Panerius, Stoties rajoną, Vingio parką, Žvėryną, Šnipiškės ir Žvejus. Taip pat ištirti istorinius vilniečių prisiminimai ir senąsias Vilniaus nuotraukas internete – portale miestai.net, Facebook grupėje „Šnipiškėčiai“, internetiniuose bloguose. Taip pat apklausti gyvai apie šimtą esamų ir buvusių šnipiškėčių. Internetu apklausti Šnipiškių išeivius, emigravusius į JAV. Peržiūrėti egzistuojančią spausdintą medžiagą, kurioje minimi Vilniaus priemiesčiai – remtis istoriko Vlodo Drėmos knyga „Dingęs Vilnius“, Vilniaus Kultūros Tarybos „Pasižvalgymai po Vilnių“ leidiniu, VVT, Lietuvos Geležinkelių ir TVOU istoriniais leidiniais, 1950-1970 m. Vilniaus laikraščiais, pirmojo Vilniaus fotografo Juozapo Čechavičiaus istorinėmis Vilniaus nuotraukomis, Vilniaus dailininko Juozapo Kamarausko 1932 metų piešiniu „Neries Vingis“ ir kitais šaltiniais, knygomis bei enciklopedijomis.

Rašymo pobūdis. Tikslinė tyrimo sritis buvo Šnipiškės, tad skyriai rašyti Šnipiškių kontekste. Pirmoji akmenimis grįsta Vilniaus priemiesčio gatvė – Šnipiškių gatvė, Šnipiškėse nuo 1903 metų įsikūręs arklių turgus (dabartinis – Kalvarijų turgus), 1903 metais Šnipiškėse įkurta pirmoji Vilniaus centrinė elektrinė (TEC-1), 1926 metais nutiestas slapta geležinkelio atkarpa Šnipiškėse pro Šnipiškių fortus, pirmojo lietuviško transporto kūrimas, Šiaudinėje buvusios kalvės, visų pagrindinių gatvių pritaikymas kariatoms jas grindžiant akmenimis, ir gausybė kitų priežasčių, leidžia Šnipiškės įvardinti kaip svarbiausia miesto dalį Vilniaus transporto istorijoje.

Eiga. Rašant darbą siekta išlaikyti eiliškumą Vilniaus transporto vystymosi etapuose:

- | | |
|--|---|
| 1) 1387–1860 – gondolos ir laiveliai Neryje; | 10) 1900–1946 – lengvosios kietos guminių padangomis; |
| 2) 1400–1860 – valstietiški vežimai; | 11) 1905–1925 – priemiestiniai autobusai; |
| 3) 1600–1900 – briakai; | 12) 1926–2016 – maršrutiniai miesto autobusai; |
| 4) 1795–1900 – uždarnosios kietos; | 13) 1910–1931, 1939–1944 – karinė aviacija; |
| 5) 1812–1859 – diližanai; | 14) 1932–1939, 1944–2016 – civilinė aviacija; |
| 6) 1860–1939 – garlaiviai Neryje; | 15) 1924–1926 – dyzelinis tramvajus; |
| 7) 1860–1925 – žieminės arklinės rogės; | 16) 1925–1956 – pramoninis siaurasis geležinkelis; |
| 8) 1860–1893 – omnibusai
(miesto pakraščiuose veikė iki 1914 metų); | 17) 1957–1984 – pramoginis siaurasis geležinkelis; |
| 9) 1893–1925 – konkė; | 18) 1956–2016 – troleibusai. |



Pav. 1. Pagal 1890m. žemėlapi 2016-uose, Šnipiškių Senamiestis (nuo 1536 m.) pažymėtas ruda, Šnipiškių Priemiestis (nuo 1536 m.) – raudona, Šiaudinė (lenk. „*Slomianka*“, nuo 1710 m.) - geltona, Šiaudinės dalis užstatyta 1891-1921m. (pagal 1875 m. Vilniaus miesto plėtros šiaurės kryptimi planą) - violetine, Piromontas (nuo 1875 m.) - žalia ir Žvejai (nuo 1400 m.) – mėlyna.

2. VILNIAUS GATVIŲ GRINDINIO ISTORIJA (400-2016)

2.1. Medinis gatvių grindinys

Medinė gyvenvietė, Vilniaus Žemutinės pilies vietoje, egzistavo dar 400-aisiais metais – daugiau nei 900 metų iki tol, kol Kunigaikštis Gediminas 1323 metais parašė savo žymiuosius laiškus.

Iki 1250 metų gatvių grindinys Vilniuje buvo klojamas iš sijų ir lentų – buvo numetama pora sijų ir skersai ant jų paklojamos tašytos ažuolinės arba pušinės lentos. 1250–1300 metais Vilniuje vyravo medinė gatvių danga, jų liekanų rasta kasinėjant Vilniaus Žemutinės pilies teritoriją. 1300–1500 metais Vilniaus gatvės buvo perklotos lentomis po keletą kartų.

Viena seniausių iki šiol išlikusių pirmųjų Vilniaus gatvių yra Šnipiškių gatvė – būtent ja (keliu į Ukmergę) ir per joje buvusius pelkynus ir upelį (kirsdamas senąją Neries vagą), kovoti su Jogaila į Ukmergę, 1391 metais prajojo Vytautas Didysis. Tos jų kovos metu sudegė ant piliakalnio Ukmergės centre stovėjusi medinė pilis.

2.2. Akmeninis gatvių grindinys

Apie 1400 metus Vilniuje medinius grindinius imta keisti akmeniniais, tačiau tokių gatvių buvo mažai. Gatvės buvo siauros ir vingiuotos. Kad geležimi kaustyti ratai ir arklių pasagos keltų mažiau triukšmo, ant akmeninio grindinio kartais būdavo paskleidžiama šiaudų. 1400–1700 metais lauko akmenimis Vilniuje buvo išgrįstos tik keturios Vilniaus gatvės – Totorių, Odminių, Polocko ir Šnipiškių gatvės.

1795 metais Rusijai ir Prūsijai pasidalinus paskutines Lietuvos žemes, bei Vilniui atitekus Rusijos Imperijai, 1799–1802 m. rusų paskirti miesto administratoriai nuosekliai griovė Vilniaus miesto gynybinę sieną, o sienų akmenys buvo panaudoti nemažai Vilniaus gatvių išgrįsti akmenimis. 1806 m., anot Vilniaus universiteto medicinos profesoriaus J. Franko, mieste buvo „tikros Augijaus arklidės“ – gatvėse, ieškomos maisto, laisvai vaikščiodavo kiaulės. Tuo metu nemažai gatvių jau buvo išgrįstos lauko akmenimis, bet šaligatviai dar buvo mediniai. 1835–1844 m. mieste iš viso buvo 79 gatvės ir skersgatviai, iš jų – 59 grįstos.

Tašytais akmenimis gatves grįsti Vilniuje pradėta 1933 metais. Iš pradžių tašytas granitas ir tašytas juodasis bazaltas buvo vežamas iš Volynės. Vėliau imta naudoti vietos granitą, apdirbtą Vilniaus įmonėje. Granitas buvo tašomas rankomis ir gaunamos vadinamosios šaškės, jas labai stropiai klodavo ant betoninio pagrindo. Šia danga buvo grindžiamos judriausios gatvės. Paskutinis tašyto akmens grindinys buvo klojamas J. Basanavičiaus gatvėje 1939 metais. Darbus nutraukė prasidėjęs Antrasis pasaulinis karas.

Šiuo metu daugiausia senovinio Vilniaus grindinio fragmentų išlikę Senamiestyje ir Šnipiškėse.

2.3. Gatvių asfaltavimas

Paryžiuje gatvės pradėtos asfaltuoti dar 1858 metais. Vilniuje ši naujovė pasirodė tik 1929 metais, kai buvo išasfaltuotos pirmos dvi Vilniaus gatvės – dalis A. Mickevičiaus gatvės ties Lukiškių aikšte ir dalis Aušros Vartų gatvės. Vėliau asfaltas beveik nebuvo naudojamas, nes tuo metu bitumas buvo gana brangus. Geresnis grindinys mieste atsirado tik 1931 m., bet jį tiesti buvo labai brangu. Sovietmečiu dauguma gatvių buvo be gailėsčio išasfaltuotos.

2.4. Šnipiškių gatvių grindimas akmenimis



Pav. 2. Akmenimis grįsta Šnipiškių gatvė ties Žaliuoju tiltu. Šnipiškės, Vilnius, 1904 metai.

1870 metais akmenimis jau buvo grįstos visos pagrindinės Šnipiškių gatvės:

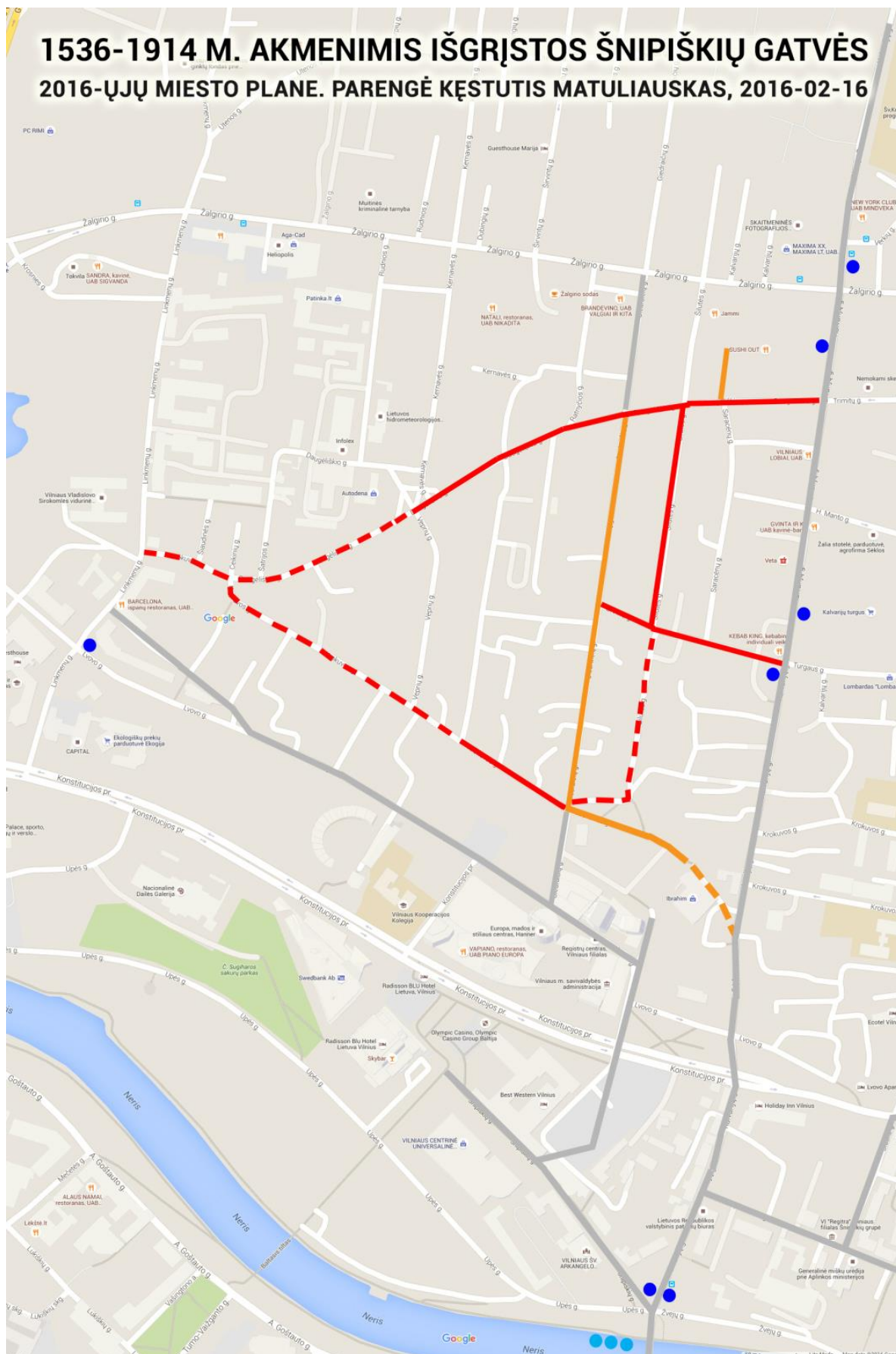
- 1) Šnipiškių gatvė akmenimis išgrįsta apie 1536-uosius metus, ir buvo viena iš keturių Vilniaus mieste akmenimis grįstų gatvių. 1333-1535 metais Šnipiškių gatvė buvo kelias į Ukmergę, nuo 1536 metų tapo miesto amatininkų parduotuvėlių alėja;
- 2) Kalvarijų gatvė akmenimis buvo išgrįsta apie 1800-1860 metus.
- 3) Šiaudinė alėja akmenimis buvo išgrįsta apie 1800-1860 metus, kaip kelias iš Šnipiškių į Šiaudinę;
- 4) Daugėlišio (III-ioji Šiaudinė), Krokuvos (II-oji Šiaudinė) ir Lvovo (I-oji Šiaudinė) gatvės akmenimis išgrįstos apie 1870 metus, dėl ten stovėjusių arklidžių ir naujai pastatytų 6 kareivinių. Kad gatvėje nesilaikytų vanduo, Daugėlišio gatvė buvo išgrįsta su nuolydžiu link Kalvarijų gatvės. Šis 1870-ųjų sprendimas puikiai veikė iki pat apie 2002 metų, kol gatvės neužklojo asfaltas.

Šnipiškių akmeninio grindinio pokyčiai 1871-1914 metais:

- 1) Giedraičių gatvė, kaip arterinė gatvė, išgrįsta akmenimis jos tiesimo metu apie 1891 metus.
- 2) Šiaudinės kiemai, kuriuose buvo kalvės ir arklidės, buvo išgrįsti pačių gyventojų apie 1891 metus.
- 3) Fino gatvė, kaip alėja į arklių turgų, išgrįsta akmenimis jos tiesimo metu apie 1904 metais.
- 4) Šilutės gatvės dalis, tarp Fino iki Daugėlišio gatvių, išgrįsta jos tiesimo metu apie 1914 metus.
- 5) Kaltanėnų gatvė išgrįsta jos tiesimo metu apie 1914 metus.

Saracėnų ir Pagėgių (dabartinės Šilutės gatvės dalis nuo Giedraičių gatvės iki Fino gatvės) gatvės, iki pat Antrojo pasaulinio karo pabaigos (1944 metų) buvo akligatviai ir niekados nebuvo grįstos akmenimis. Veprių gatvė taip pat greičiausiai niekad nebuvo grįsta akmenimis.

Po nepriklausomybės atkūrimo, asfaltuojant akmenines Šnipiškių gatves asfaltas buvo užklojamas ant akmeninio grindinio viršaus. Taip padaryta su visa Giedraičių gatve, trečdaliu Daugėlišio gatvės ir trečdaliu Krokuvos gatvės. Taip galėjo būti pasielgta ir su Lvovo gatve. Kalvarijų gatvė, nors asfaltuota seniau, greičiausiai yra tik užklota storu asfalto sluoksniu. 2016-ųjų sausio mėnesį Žalgirio troleibusų stotelėje atsivėrus apie 30 centimetrų gylio duobei, pasimatė po asfaltu esantis gerai išsilaikęs akmeninis grindinys.



Pav. 3. Išlikusios 1536-1914 metais akmenimis išgrįstos Šnipiškių gatvės. Žymėjimai:

- 1) Raudona spalva – siūlomas 2017-2018 metais restauruoti/užbaigti akmeninis grindinys (Daugėlišio, Krokuvos, Fino ir Šilutės gatvės)
- 2) Oranžinė spalva – siūlomas 2019-2020 metais restauruoti/užbaigti akmeninis grindinys (Giedraičių, Krokuvos ir Kaltanėnų gatvės)
- 3) Raudona tiesi linija – gerai išsilaikęs, asfaltu neužklotas akmeninis grindinys (išskyrus dalį Daugėlišio gatvės)
- 4) Oranžinė tiesi linija – gerai išsilaikęs, asfaltu užklotas akmeninis grindinys.
- 5) Pilkas spalva – tikėtina 1944-2002 metais asfaltu tik užklotas akmeninis grindinys.
- 6) Mėlynai skrituliai – esamos viešojo maršruto stotelės.
- 7) Žydri skrituliai – senosios Šnipiškių prieplaukos vieta (1860-1939 metai).



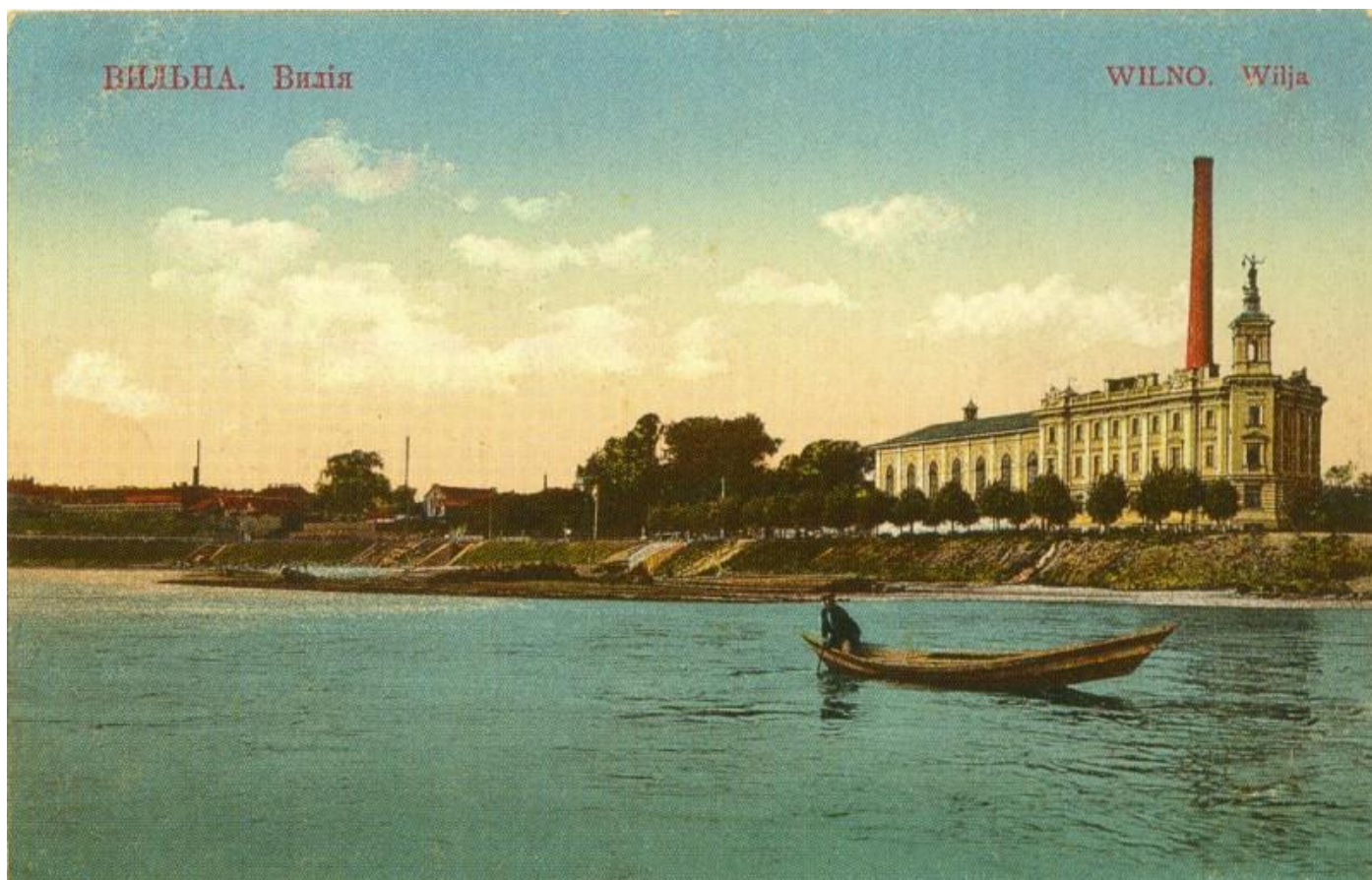
Pav. 4. Šv. Rapolo arba Aušros Vartų procesija akmenimis grįsta Kalvarijų gatvė. Šnipiškės, Vilnius, 1907 metai.



Pav. 5. Akmenimis grįsta Lvovo gatvė. Andriaus Rimšos nuotraukų archyvas, Šnipiškės, Vilnius, 1939 metai.

3. VILNIAUS LAIVYBOS ISTORIJA (1387-1939)

3.1. Gondolos ir laiveliai Neryje



Pav. 6. Gondolą irkluojantis vilnietis šalia Žvejų prieplaukos, buvusios šalia TEC-1 elektrinės. Žvejai, Vilnius, apie 1905 metais.

1323-1400 metais, kai Vilnius tapo Lietuvos sostine ir prekybos centru, vienas reikšmingiausių buvo kelias Ukmergės kryptimi, ėjęs iš Vilniaus žemutinės pilies dabartine Tiltų gatve Neries link, o brasta persikėlus per Nerį – dabartine Šnipiškių gatve.

Šnipiškių senamiestyje ir Žvejuose buvo dvi pirmosios Neries prieplaukos Vilniuje. Į jas, pradėjus tvenkti senąją Neries vagą, taip siekiant srauninti upę, nuo Verkių (paminėtų 1387 metais) jau 1400 metais, plaukdavo gondolos. Šios laivelių prieplaukos buvo ties dabartiniais Sporto rūmais buvusioje salų gausioje seklumoje, ir ties antrąja sekluma, buvusią iškart už Žaliojo tilto, šalia Šnipiškių gatvės, kur nuo 1536 metų buvo įsikūrusios miesto amatininkų dirbtuvės ir parduotuvės.



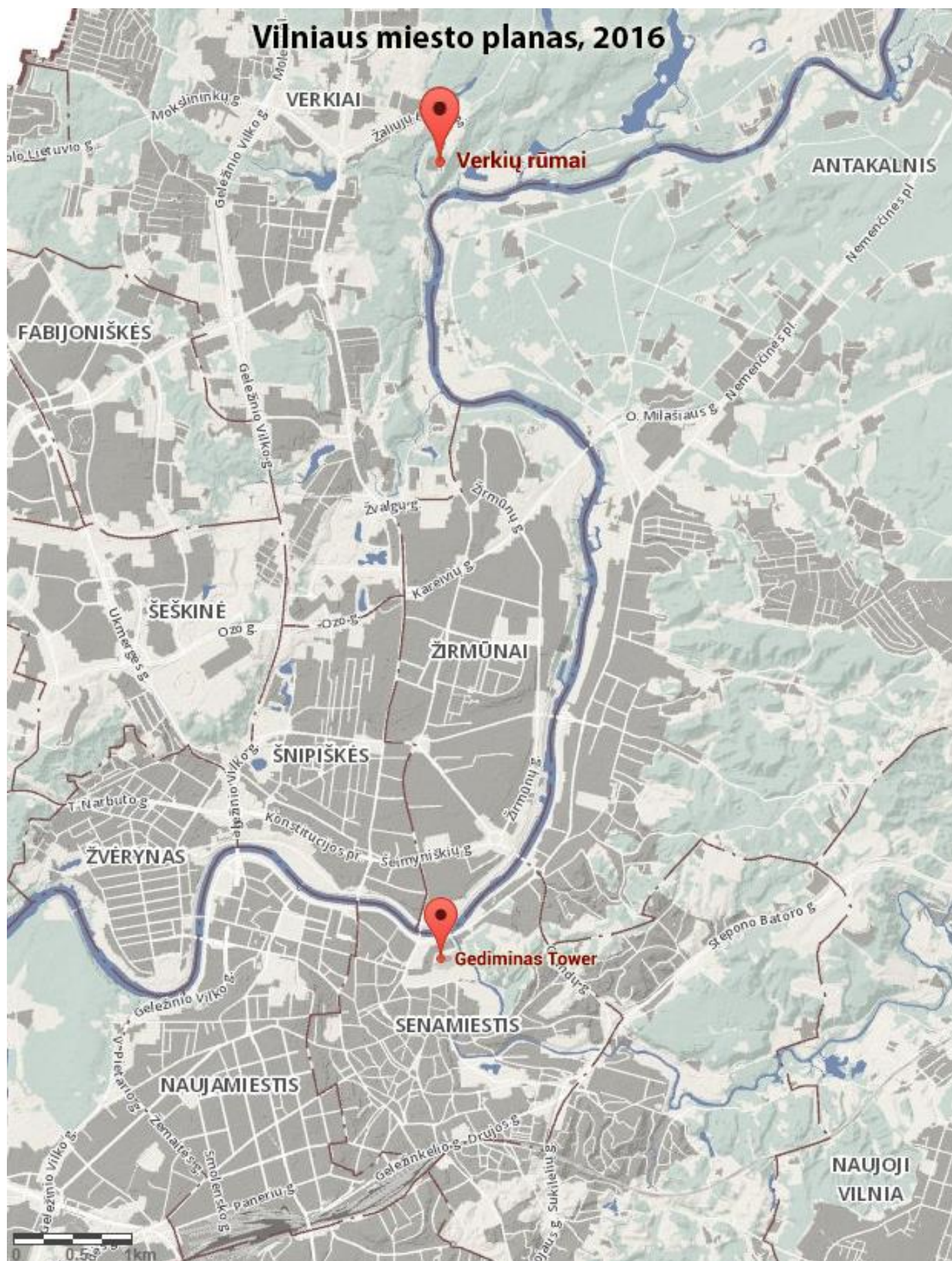
Pav. 7. Garlaivio prieplauka Šnipiškėse apie 1916 metus. Prieplaukos vietoje, 1915 metais vokiečiai buvo nutiesę pontoninį tiltą.



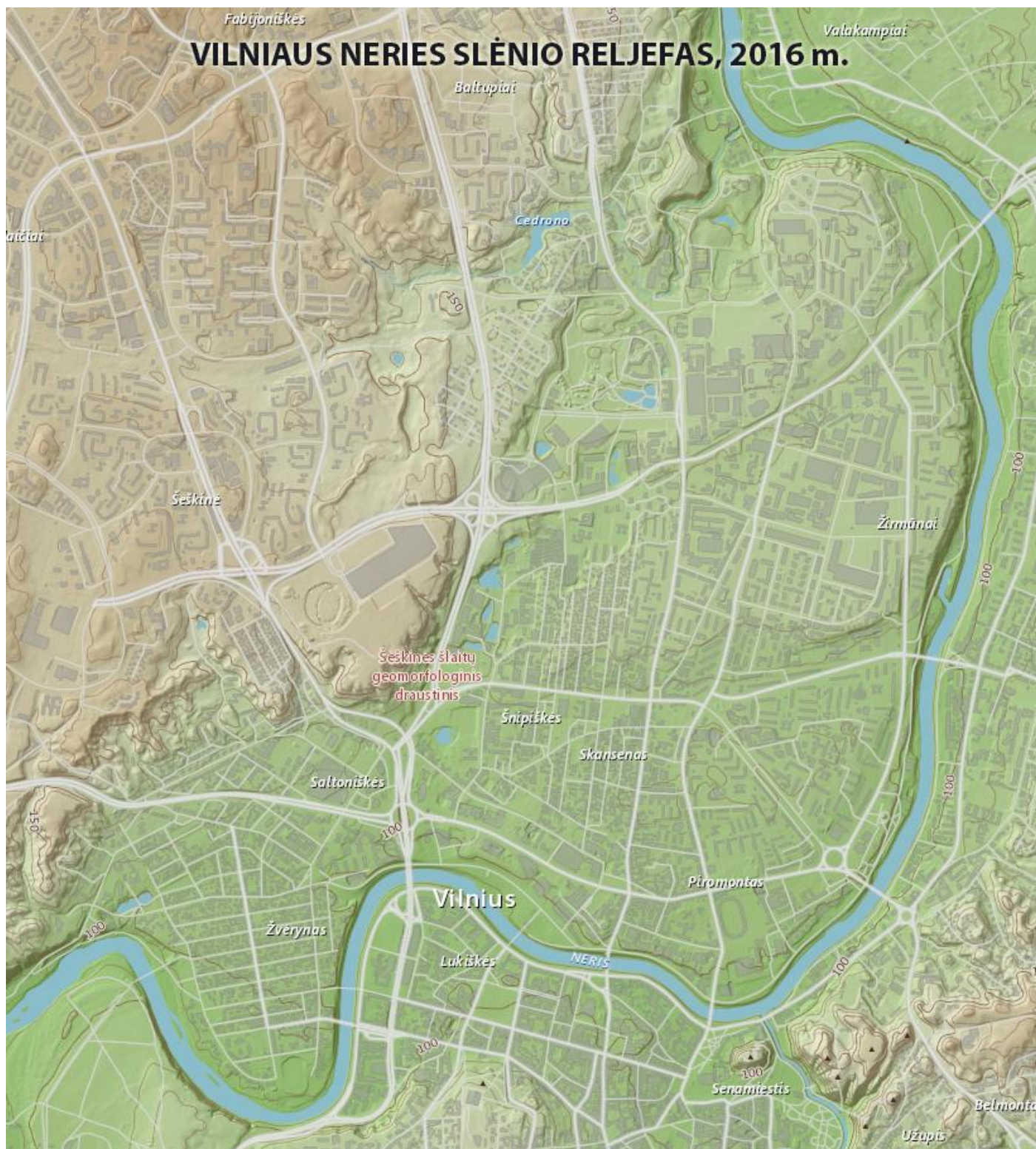
Pav. 8. Seklumos ir salos Neryje, šalia Žaliojo tilto. Kairėje – Šv. Rapolo bažnyčia. Šnipiškės, Vilnius, 1865 metai.



Pav. 9. Kaizerinės Vokietijos pastatytas pontoninis tiltas per Nerį ties buvusią Šnipiškių prieplauką. Šnipiškės, Vilnius, 1915 metai.

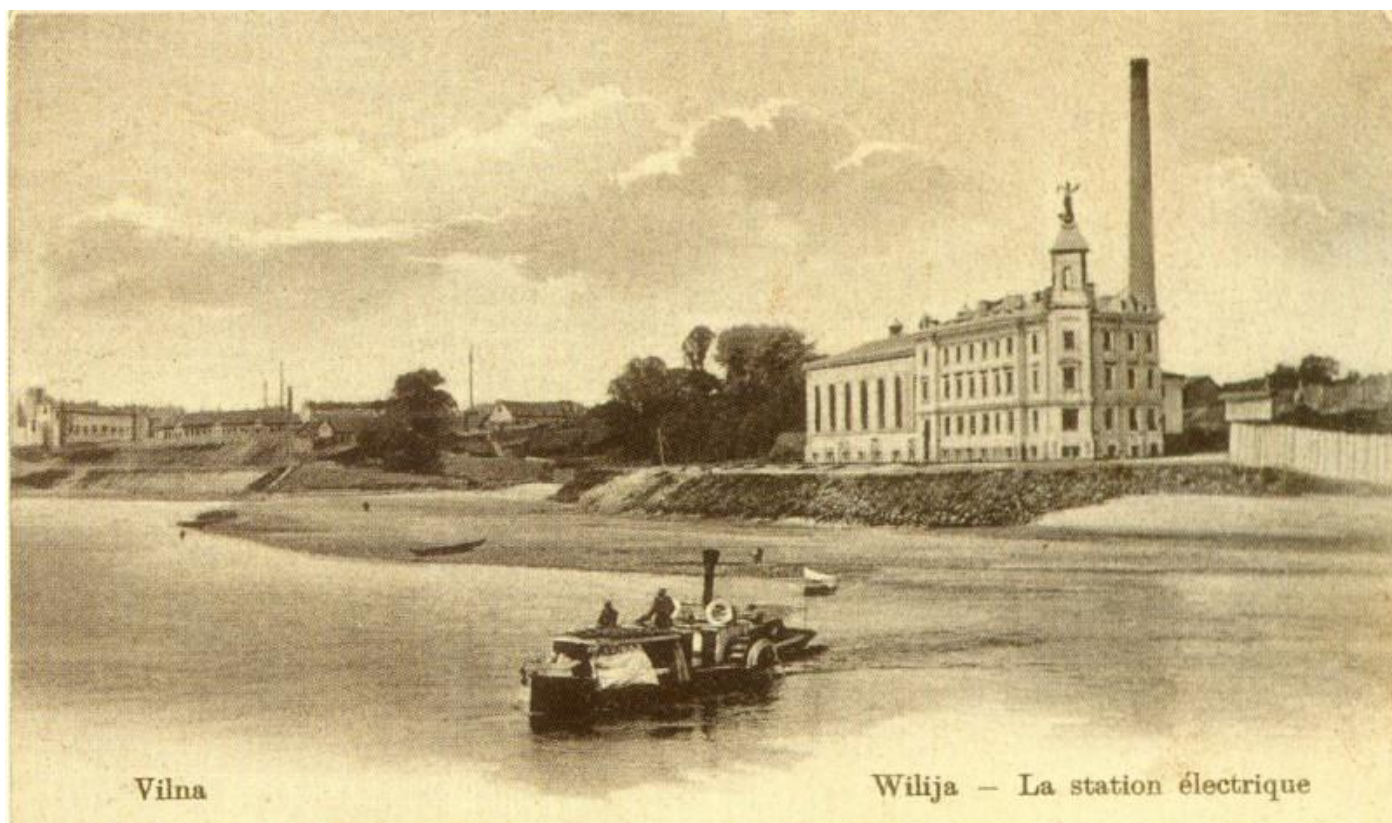


Pav. 10. Laiveliai ir gondolos Nerimi nuo Verkių prieplaukos iki Žvejų prieplaukos plaukiojo dar 1400-aisiais metais. Vilnius, 2016 metai.



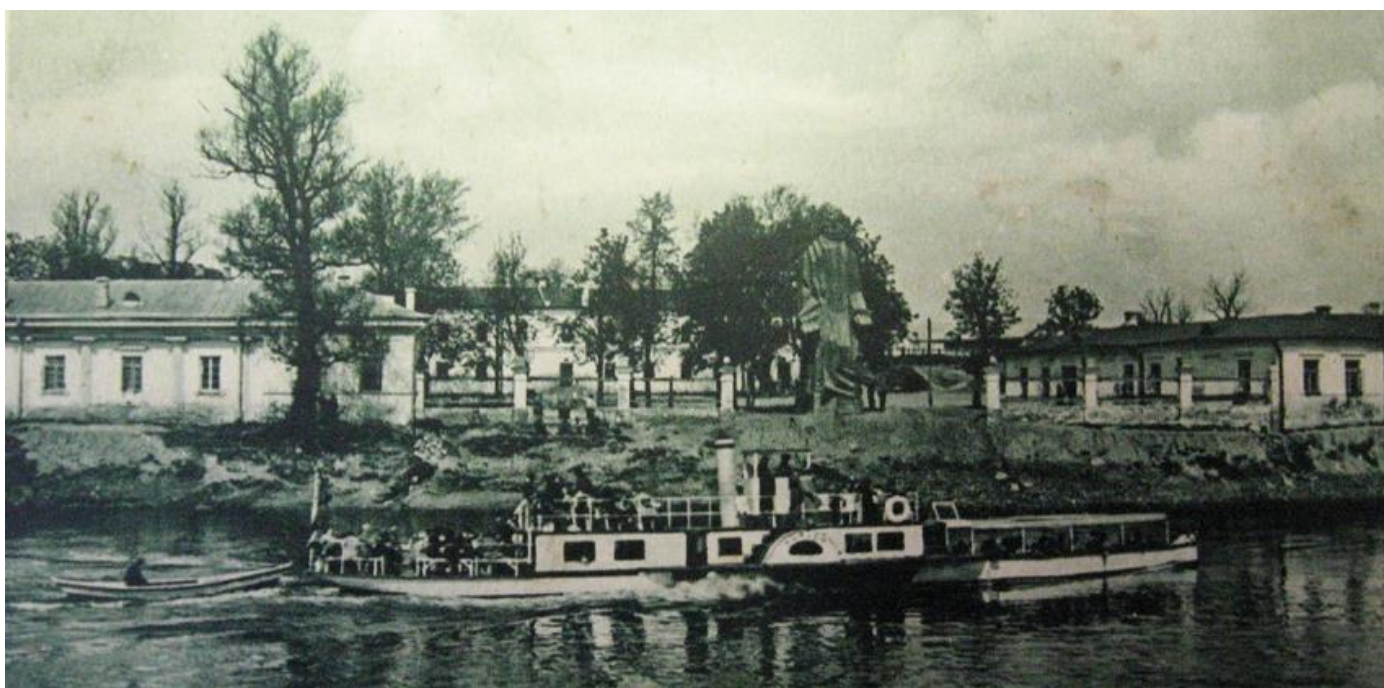
Pav. 11. Neries slėnio reljefas, kuriame aiškiai matosi, tiek ir senoji Neries vaga, kurią buvo pradėta tvenkti dar 1387 metais, tiek ir antroji Neries vaga, kuria laivyba gondolomis prasidėjo dar 1400-aisias metais. Vilnius, 2016 metai.

3.2. Garlaiviai Neryje



Pav. 12. Garlaivis, su Rusijos Imperijos vėliava, plaukiantis nuo Žvejų, greta TEC-1 elektrinės. Žvejai, Vilnius, apie 1905 metai.

Garlaiviai Nerimi pradėjo kursuoti apie 1860-aisiais metais, ir, greičiausiai, buvo atplukdyti iš Klaipėdos, kur nuo 1840 metų, Prūsijos Karalystėje, veikė mažųjų garlaivių statykla. Tarpukariu Vilnių užėmus lenkams, nuo Verkių rūmų iki Šnipiškių Senamiesčio prieplaukos kursavo Vilniaus turistų itin mėgtas garlaivis „Pan Tadeusz“, gausiai įamžintas fotografijose, plaukiojęs su Lenkijos vėliava. Iki Pirmojo pasaulinio karo, 1860-1914 metais Nerimi plaukiojo panašūs, bet truputi mažesni transportiniai garlaiviai. Vienas jų matomas ir maždaug 1905 metų Žvejų nuotraukoje, kurioje matomas garlaivis su Rusijos Imperijos vėliava plaukiantis nuo TEC-1 elektrinės į Gedimino pilies pusę.



Pav. 13. „Pan Tadeusz“ garlaivis su Lenkijos vėliava plaukiantis Nerimi pro Adomo Bernardo Mickevičiaus paminklą. Vilnius, apie 1920 metai.



Pav. 14. Garlaivis "Pan Tadeusz" Neryje, plaukiantis su Lenkijos vėliava. Vilnius, apie 1920 metai.



Pav. 15. Garlaivis Neryje, plaukiantis su Lenkijos vėliava. Vilnius, apie 1925 metai.

4. VILNIAUS VEŽIMŲ ISTORIJA (1400-1900)

4.1. Senieji valstietiški vežimai

Pirmasis transportas Vilniaus mieste – vežimai. Primityvių jo versijų būta jau nuo 1400 metų. Jais buvo vežami tiek žmonės, tiek prekės.

1821 m. mieste buvo 1354 arkliai, 310 valstietiškų vežimų, 374 brikai, 442 kariatės bei ekipažai. Vežikais neturtingi miesto gyventojai beveik nesinaudojo, krovinius gabendavosi patys arba samdydavosi nešikus. 1852 m. mieste įsteigtas net specialus nešikų cechas. Valstietiški vežimai buvo pati skurdžiausia transporto priemonė, dažniausiai neturėjo net ir geležimi kaustytų medinių ratų – jie buvo tiesiog paprasti mediniai ratai. Valstietiški vežimai Vilniaus mieste pranyko apie 1860 metus.



Pav. 16. Vežikai dabartinių Rūdninkų, Pylimo ir Šv. Stepono gatvių sankryžoje. Senamiestis, Vilnius, apie 1895 metai.

4.2. Stiprūs dvikinkiai vežimai – brikai



Pav. 17. Brikai – stiprūs dvikinkiai vežimai, atsiradę apie 1600-1650 metus. Maskva, apie 2000 metai.

1600-1650 metais Maskvoje atsirado stiprūs dvikinkiai vežimai – brikai (rus. „бричка“, angl. „britzka“). Panašiu metu jie atsirado ir Vilniuje. Populiariausi brikai buvo apie 1800-uosius metus. Brikais buvo vežamos prekės ir žmonės. 1821 m. mieste buvo 1354 arkliai, 310 valstietiškų vežimų, 374 brikai, 442 kariatės bei ekipažai. Brikai, skirtingai nuo valstietiškų vežimų, nors buvo gana skurdi transporto priemonė, dažniausiai turėdavo geležimi kaustytus medinius ratus bei gana patogią sėdynę. Tad važiavimas briku būdavo kur kas komfortiškesnis nei valstietišku vežimu.

Brikai Vilniaus mieste pranyko apie 1900 metus – juos nukonkuravo lengvosios kariatės guminėmis padangomis.

5. VILNIAUS KARIETŲ ISTORIJA (1795-1946)

5.1. Uždarosios karios (angl. „stagecoach“)



Pav. 18. Uždaroji karieta geležimi kaustytais mediniais ratais Šnipiškėse, pavaizduota Jono Kazimiero Vilčinskio paveiksle „Vilniaus apylinkės. Šnipiškės“. Šnipiškės, Vilnius, 1848 metai.

Uždarosios karios (angl. „stagecoach“) turėjo geležimi kaustytus medinius ratus ir buvo turtingųjų privilegija. Rusijai ir Prūsijai 1795 metais pasidalinus paskutines Lietuvos žemes, į Vilnių atkeliavo ir Rusijos ponų paprotys, kurį pastarieji buvo perėmę iš britų. Uždarosios karios geležimi kaustytais ratais Vilniuje labiausiai buvo paplitusios apie 1800 metus. Jomis važinėjo rusų ponai, karininkai, aukštieji valdžios pareigūnai ir turtingesni miesto gyventojai. Tokios uždarosios karios buvo traukiamos dviejų, trijų ir daugiau arklių. Šios karios buvo pritaikytos dviem sėdimoms vietoms viena krypti arba keturioms sėdimoms vietoms skirtingomis kryptimis. 1821 m. mieste buvo 1354 arkliai, 310 valstietiško vežimų, 374 brikai, 442 karios bei ekipažai. Uždarosios karios apie 1900 metus nukonkuravo daug greitesnės lengvosios karios guminių padangomis.

Vilniaus greitosios medicinos pagalbos stotis įkurta 1902 metais. Tai buvo viena seniausių carinės Rusijos teritorijoje veikusių stočių. Rytų Europoje Vilniaus miesto Greitosios medicinos pagalbos stotis įsteigta penkta po Varšuvos, Lodzės, Čenstachovos ir Kijevo GMP stočių įkūrimo.

Per 1902 metus skubi medicininė pagalba suteikta 223 ligoniams, per 1903 metus – jau 3414 ligonių. 1903 metais Greitosios medicinos pagalbos stotis turėjo vieną kariatą, labai trūko medicinos personalo. Greitosios medicinos pagalbos stoties tarnyba buvo išlaikoma tik labdara.



Pav. 19. Pirmoji Vilniaus greitosios pagalbos karieta. Vilnius, 1903 metai.

5.2. Didžiosios pašto karietos – diližanai (pranc. „*carrosse de diligence*“)



Pav. 20. Nuotrauka iš ekspedicijos „Pašto kelias Latvija-Lietuva-Lenkija 2014“, kurios metu senosios Lietuvos pašto karietos (diližanai) keliavo senuoju pašto keliu „Sankt Peterburgas – Varšuva“.

Diližanus (pranc. „*carrosse de diligence*“, rus. „*дилижанс*“, angl. „*mail coach*“) į Lietuvą atginė Napoleonas per Prancūzmetį (1812 m.). Labiausiai diližanai Vilniuje buvo paplitę apie 1850 metais.

Pagrindinė diližanų paskirtis buvo vežioti paštą ir siuntinius tarp Lietuvos ir Europos miestų. Pagrindinis per Lietuvą ejęs pašto maršrutas, aktyviai naudotas iki atsirandant geležinkeliui, buvo Sankt Peterburgas – Varšuva.

Diližanais tarp miestų buvo vežiojamas ne tik paštas, bet ir turtingesni keleiviai. Tiesa, tarpmiestinė kelionė diližanu buvo gana brangi. Diližanų svarba nunyko 1859 metais Vilniuje atsiradus geležinkeliui.



Pav. 21. Nuotrauka ne iš Lietuvos. Tai prancūziška pašto karieta. Tačiau būtent jos ilgis, dvi kabinos, bei pašto daiktadėžė (bagažinė) tiksliausiai apibrėžia diližaną – kaip didelę, tarp miestinę, pašto karietą, kuria, įsigijus nepigų bilietą, būdavo vežami ir turtingesni keleiviai.



Pav. 22. Lietuvos pašto karieta (diližanas) ekspedicijoje „Pašto kelias Latvija-Lietuva-Lenkija 2014“.

5.3. Visuomeniniai ekipažai – omnibusai (angl. „horsebus“)



Pav. 23. Vilniaus omnibusas laukiantis transporto stotelėje. Dailininko Mstislavo Dobužinskio grafika. Vilnius, 1906 metai.

1859 metais į Vilniaus geležinkelio stotį atvyko pirmasis traukinys, o neužilgo – 1862 m. baigta tiesti visa geležinkelio „Sankt Peterburgas (Petrapolis) – Vilnius – Varšuva“ vėžė. Geležinkelis skatino miesto ekonominį gyvenimą, o kartu ir transporto vystymąsi. Apie 1860 metais Vilniuje atsirado pirmasis masinis keleivių transportas mieste – omnibusai – daugiaviečiai maršrutiniai arklių traukiami ekipažai. Ant kiekvieno omnibuso gerai matomoje vietoje turėjo būti užrašas, nurodantis išvykimo laiką, vietą, kokiomis gatvėmis važiuoja, galinė stotis ir kaina. Vežti daugiau keleivių negu nustatyta buvo griežtai draudžiama. Dažniausiai omnibusais buvo galima vežti iki 10 keleivių. Omnibusus apie 1896 metus nukonkuravo greitesnis ir patogesnis arklinis tramvajus, nustumdamas omnibusus į Vilniaus miesto pakraščius.

5.4. Žieminės arklinės rogės



Pav. 24. Žiemos metas, sniegas ir žieminės arklinės rogės Didžiojoje gatvėje. Senamiestis, Vilnius, 1916 metai.

Žiemos metu, 1860-1925 metais, buvo populiarios arklinės rogės. Patogumais ir greičiu jos buvo panašios į lengvasias karietas, tik tiek, kad vietoje guminių ratų turėjo roges.

5.5. Lengvosios karietos (rus. „*liochkije drožki*“)



Pav. 25. Vežikai lengvosiose karietose guminėmis padangomis Vilniaus miesto Rotušėje. Senamiestis, Vilnius, 1936 metai.

Lengvosios karietos (rus. „*лёгкие дрожки*“, angl. „*droshky*“) – greitasis miesto arba sporto transportas, išplitęs išradus guminius ratus. Nors ne visos lengvosios karietos turėjo guminius ratus, bet visi inovatyvus jų gamintojai savo kalvėse stengėsi gaminti jas būtent su guminiais ratais.

1896 m. patvirtintos eismo taisyklės, kuriomis nustatytos savaeigių ekipažų vairuotojų bei vežikų teisės, pareigos ir kelionių apmokėjimo tvarka. Vežioti keleivius leista tik lengvosiomis vienkinkėmis ir dvikinkėmis karietomis, pagamintomis pagal miesto dūmos patvirtintus pavyzdžius. Mieste vežikai galėdavo stovėti tik nustatytose vietose.

1888 metais Johnas Boydas Dunlopas išrado guminę padangą, o apie 1900 metus Vilniuje atsirado pirmosios lengvosios karios guminėmis padangomis. Jos važinėjo daug greičiau ir kėlė mažiau triukšmo, bet po lietaus aptaškydavo praeivius, todėl 1899 m. Vilniaus Miesto Dūma priėmė specialų nutarimą, kad vežimai su guminėmis padangomis po lietaus ir palaisčius gatves važinėti tik žingine (žingsniu, ne bėgant).

Nemažai Vilniaus lengvųjų karietų buvo pagaminta ir Šnipiškėse – Šiaudinėje, ypač Daugėlišio gatvėje. 1891-1926 Šiaudinėje buvo kalvių, kuriose karios buvo ne tik tvarkomos, bet ir gaminamos. Tą liudija ir mano pro-prosenelio, šnipiškietio, vyr. karininko ir nagingo kalvio Juozo Valento Steponaičio, išlikęs istorinis lengvosios karios pardavimo, jo kieme greta kalvės, dokumentas, kuriame teigiama:

„1906 m. rugpjūčio 9 dieną Daugėlišio gatvėje <..>, vyr. karininkas Juozas Valentas Steponaitis už 170 carinių rublių, išsimokėtinai, neišmokėjus be teisės kam nors padovanoti ar užstatyti, mokant po 10 rublių per mėnesį, Boruchovičiui Germanovičiui Judemovičiui Zalkindomui pardavė kalvėje pagamintą lengvąją kariatą (rus. „лёгкие дрожки“). Karieta buvo pilnos komplektacijos, su guminėmis padangomis ir odine prijuoste (rus. „кожаный фартык“), bet be uždengimo audeklo (rus. „без чехол“) (sėdynei).“

170 carinių rublių šių dienų pinigais prilygtų apie 170 tūkstančių litų arba apie 50 tūkstančių eurų.

Lengvosios karios guminėmis padangomis Šiaudinėje buvo gaminamos ir pardavinėjamos ne šiaip sau – 1903 metais būtent Šnipiškėse buvo įkurtas pirmasis specializuotas arklių turgus Vilniuje, vėliau gavęs „Kalvarių turgaus“ pavadinimą. Šis turgus buvo įkurtas Kalvarių aikštės vietoje todėl, kad perpildytame Naugarduko skvero turguje padaugėjo arklių vagysčių, ir buvo nuspręsta prekybą arkliais iš ten iškeldinti.

Nors prašymai leidimams mieste kursuoti maršrutiniams autobusams Vilniaus Miesto Dūmai buvo pateikti dar 1908 metais, vežikams prieštaraujant, iki 1926 metų reguliaraus autobusų transporto mieste nebuvo, reisai buvo tik į priemiesčius. 1900-1925 metais Vilnius buvo vėžikų karalystė.



Pav. 26. Lengvosios karios kerta Žaliajį tiltą. Šnipiškės/Senamiestis, Vilnius, 1902 metai.



Pav. 27. Lengvoji karieta (rus. „лёгкие дрожки“) Maskvoje. Nors nuotrauka daryta ne Lietuvoje, bet ji tiksliausiai apibrėžia, kaip būtent atrodė lengvosios karios, kurias gamino Juozas Valentas Steponaitis. Tik jo gaminamos lengvosios karios buvo inovatyvios, ir nuo 1900-1906 metų buvo gaminamos su guminėmis padangomis, bei kainavo po 170 carinių rublių. Maskva, apie 1880 metus.

5.6. Trumpa žymiausio Šiaudinės kalvio biografija

Juozas Valentas Steponaitis (rus. *Osip Valentin Stefanovič*) 1861 metais gimė Jašiūnuose. Jašiūnuose, apie 1821 metus, gimė ir jo tėtis Valentas Steponaitis.

J. V. Steponaitis apie 1885 metais iš Jašiūnų persikėlė į Vilnių dirbti karininku, o neužilgo tapo ir vyr. karininku (rus. „*Унтер-офицер*“, vok. „*Unteroffizier*“). Greičiausiai dirbo vienoje iš šešių Šnipiškėse buvusių kareivinių, pastatytų 1865-1870 metais.

Apie 1889 metais J. V. Steponaitis susipažino su Bajorų Adomo ir Helenos Polukordų dukra Veronika, kuri gyveno tėvų dvare Šnipiškėse. 1890 metais ją vedė ir gavo dvarininko kraitį.

1891 metais J.V. Steponaitis Daugėlišio gatvėje įsigijo tris namus, kalvę ir dvi arklides.

1891-1913 metais J. V. Steponaitis Šiaudinėje pasodino ne vieną ilgąamžį medį. Daugiausia sodino topolius. Keletas jų Šiaudinėje auga iki šiol.

1911 metas J. V. Steponaitis pasistatė trečias arklides ir padvigubino kalvės dydį. J. V. Steponaičio kalvė matoma 1891-1913 sklypų planuose. Manoma, kad kalvė čia veikė iki pat 1926-ųjų, o nugriauta tik po 1944-ųjų.

1913 metais J. V. Steponaitis įsigijo dar vieną sklypą Daugėlišio gatvėje, ir pasistatė dar du namus. Rąstus namui statyti pirko iš žydo Jašiūnuose.

Tiesa, dėl rąstų žydas jį apgavo – tai paaiškėjo statant jau pirmąjį namą. Dalies rąstų trūko, dar dalį jų teko tiesiog išmesti, nes buvo supuvę – pasirodo rąstai buvo visai ne 1910 metų kirtimo, kaip sakė pardavėjas, o daug senesni – jau prastovėję apie 70 metų, ir pirmiausia buvo skirti maždaug 1850 metų namo statyboms.

Adomo tėtis Ivanas į Vilniaus dvarininkų knygą įrašytas 1820 m. rugpjūčio 24 d., tad manoma, kad apie tuos metus pastatytas ir Polukordų dvaras Šnipiškėse, stovėjęs ant Kalvarijų gatvės kalno, greta dabartinio Kalvarijų g. 124A.

Bajorai Adomas ir Helena Polukorai, bei Adomo tėtis dvarininkas Ivanas Jurjevas Polukordas dalyvavo nesėkmingame 1863 metų Abiejų Tautų Respublikos sukilime. Iškart po ATR sukilimo, apie 1865-1870 metus, Šnipiškėse Rusijos Imperija pastatė 6 kareivines, iš kurių 3 buvo pastatytos Daugėlišio gatvėje.



Pav 1. Vyr. karininkas ir nagingas kalvis Juozas Valentas Steponaitis su žmona bajoraite Veronika Steponaitiene, ir trimis dukromis. Nuotrauka daryta apie 1900 metus, kai sūnus Antanas dar nebuvo gimęs. Šnipiškės, Vilnius, 1900 metai.

6. VILNIAUS GELEŽINKELIO ISTORIJA (1859-1950)

6.1. Platusis geležinkelis



Pav. 28. Vilniaus geležinkelio stotis. Vilnius, apie 1870-1880 metai.

1851 m. carinės Rusijos Imperijos vyriausybė priėmė nutarimą dėl „Sankt Peterburgas–Varšuva“ geležinkelio tiesimo. Lietuvos teritorijoje šio geležinkelio „Daugpilis–Vilnius–Gardinas“ statybos darbai, su atšaka „Lentvaris–Kaunas–Kybartai (Virbalis)“, pradėti 1859 metų pavasarį. Pirmasis traukinys iš Daugpilio pusės į Vilnių atvyko 1860 metų rugsėjo 4-tą dieną.

1945 m. sausio 12 d. 16.35 val. Vilniaus geležinkelio stotyje nuaidėjo milžiniškas sprogimas, sulyginęs su žeme ne vieną pastatą, o Šnipiškėse iškūlęs namų langus.

1950 metais vykdant remonto darbus, senasis geležinkelio stoties pastatas buvo rekonstruotas.



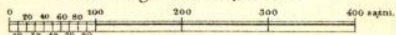
Pav. 29. Vilniaus plačiojo geležinkelio tiltas į Naująją Vilnią. Vilnius, 1900-ieji metai.



Pav. 30. Vilniaus geležinkelio stotis. Vilnius, apie 1913 metai.



Pav. 31. Lenkiško Vilniaus miesto plano ištrauka, plačiojo geležinkelio vėžė – geltona spalva. Vilnius, 1859 metai.



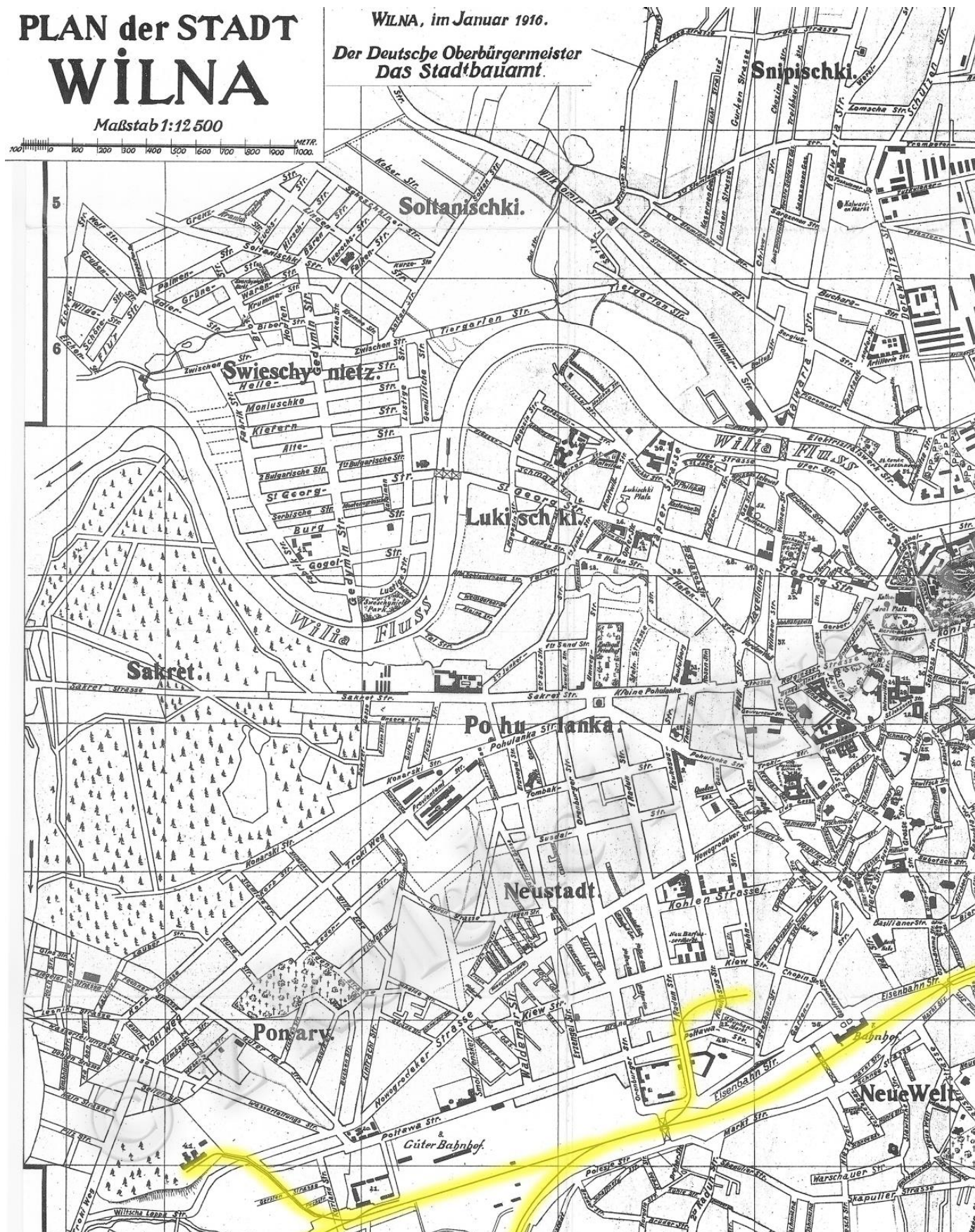
29

PLAN der STADT WILNA

Maßstab 1:12 500

WILNA, im Januar 1916.

Der Deutsche Oberbürgermeister
Das Stadtbauamt.



Pav. 33. Vokiško Vilniaus miesto plano ištrauka, plačiojo geležinkelio vėžė – geltona spalva. Vilnius, 1916 metai.

7. VILNIAUS SIAUROJO GELEŽINKELIO ISTORIJA (1893-1984)

7.1. Arklinis tramvajus – konkė



Pav. 34. Dviejų arklių traukiama konkė iš Katedros aikštės įsukinėja į Gedimino prospektą. Senamiestis, Vilnius, 1894 metai.

1891 metais Vilniaus miesto Dūma sudarė sutartį su inžinieriumi A. Gorčiakovu, kuris įsipareigojo savo jėgomis nutiesti tramvajaus linijas ir už tai gavo monopolio teisę 35 metams. 1892 m. linijų tiesimo ir monopolio teisę jis perdavė Rusijos miestų ir priemiesčių arklinių geležinkelių bendrovei. 1893 m. birželio 3 d. pirmoji tramvajaus linija „Žalioji tiltas – Geležinkelio stotis“ baigta tiesti ir iškilmingai atidaryta. Ši linija matoma 1898 metų Vilniaus miesto plane. Kasdien trimis maršrutais kursuodavo vidutiniškai 28 vagonai. Vagonams traukti bendrovė turėjo 122 arklius. Arklinį tramvajų aptarnaudavo daugiau kaip 150 darbininkų. 1909 m. Vilniuje konke pasinaudojo 2,6 mln. keleivių, vienas vilnietis ja važiojo vidutiniškai 14 kartų per metus. Pirmasis pasaulinis karas galutinai sustabdė arklių traukiamo tramvajaus veiklą. Arkliai buvo paimti kariuomenės reikmėms, „konkės“ vagonai nustojo kursavę.



Pav. 35. Dviejų arklių traukiama konkė akmenimis grįstame Gedimino prospekte. Senamiestis, Vilnius, apie 1895 metai.



Pav. 36. Dviejų arklių traukiama konkė šalia Katedros aikštės. Vilnius, apie 1905 metai.



Pav. 37. Rusiško Vilniaus miesto plano ištrauka, plačiojo geležinkelio vėžė – geltona, konkės linija – raudona spalva. Vilnius, 1898 metai.

7.2. Savaeigis tramvajus su vidaus degimo varikliu – pigutka



Pav. 38. Pigutka – Vilniaus dyzelinis tramvajus. Vilnius, 1925 metai.

Vilniuje iš tiesų veikė ir savaeigis tramvajus, bet tik vienoje linijoje „Katedros aikštė – Antakalnis (Smėlynė)“ ir veikė tik 1924–1926 metais. Jį paleido vilnietis inžinierius ir Vilniaus miesto magistrato narys Pigutkovskis, keliuose buvusių konkių vagonuose įrengęs senus dyzelinius vidaus degimo variklius. Taip patobulintas tramvajus, inžinieriaus garbei pavadintas „pigutka“, vėl ėmė kursuoti miesto gatvėmis. Mažučiai vagonėliai, kursuodavę iš Katedros aikštės į Smėlynę (lenk. „*Pospieszka*“) buvo daugiau turistinė atrakcija nei visuomeninio transporto klausimo sprendimas. Ekspertų nuomone, suremontavus pabėgius ir bėgius, kelionė nuo Katedros aikštės iki Smėlynės turėjo trukti ne ilgiau kaip 10 minučių.

1924 m. gegužės 25 d. dienraštis „Vilenskoje utro“ rašė:

„Vakar 11 val. dienos buvo paleista bandomoji tramvajaus linija Katedros aikštė–Pospeska. Tramvajuje, kurį vairavo inžinierius Pigutkovskis, sėdėjo magistrato nariai su prezidentu Bankovskiu priešakyje. Nepaisant to, kad kelio danga ir bėgiai ne visur buvo tinkamos būklės, vagonas nuriedėjo iki Pospieskos ir kelionė užtruko tik 18 minučių. Grįžtant sustota du kartus: pirmą kartą dėl variklio gedimo, antrą – kai vagonas nuvažiavo nuo bėgių. Dėl šių eismo trukdžių grįžtant atgal vagonas atstumą įveikė per 22 minutes.“

Reguliarus eismas savaeigiu tramvajumi prasidėjo 1924 m. gegužės 25 d., tačiau seni varikliai nuolat gedo, vagonai greitai susidėvėjo, o naujų įsigijimu niekas nepasirūpino. Be to, konkurenciją sudarė modernesnė transporto priemonė – autobusai. 1926 metais tramvajaus direkcija visų Vilniaus tramvajų (tiek arklinių, tiek elektrinių) bėgius išardė, grindinį išlygino, o tramvajaus vagonus išpardavė gyventojams. Šie įsirengė juose sandėliukus, laikė gyvulius. Iš bėgių miesto magistratas padarė Vilnios upės užtvartas, kurios iki šiol tebestovi tarp Dailės akademijos ir Užupio tiltų. Su elektriniu tramvajumi Vilniaus miestas pavėlavo apie 30 metų, lyginant su kitais Rusijos miestais, tad elektrinių tramvajų periodas buvo praktiškai praleistas.

7.3. Siaurukas



Pav. 39. 1928 metų lenkiškas siaurasis garvežys. Jo aprašyme parašyta, kad 1928 metais jis buvo naudotas „Wilno“ (Vilniuje).

Norėdama konkuruoti su Rusijos miestuose išplitusiais elektriniais tramvajais, keičiant arklinį tramvajų elektriniu, o taip pat įrengti elektrinį gatvių apšvietimą ir atsisakyti Berlyno dujų bendrovės paslaugų, Vilniaus Miesto Dūma 1899 metais parengė planą, Šnipiškėse pastatyti 1-ąją Vilniaus centrinę elektrinę (TEC-1), kuri pradėjo veikti 1903 metais. Akmens anglį elektrinei iš stoties nuolat vežė 30 vežimų, kurių kiekvienas buvo pakraunamas po 1,5 t. anglių. Vilnių užėmus lenkams, iki dabartinio Baltojo tilto, buvo atvesta pirmoji siauruko linija (siaurojo geležinkelio), matoma 1925-ųjų lenkų kariniame žemėlapyje. Tad nuo 1925 iki 1931 metų iki Baltojo tilto anglį vežė garvežys, o nuo ten toliau vežta arklių traukiamais vežimais. 1924-1927 metais Lenkijos kariuomenė Vilniuje įrengė Šnipiškių ir Antakalnio fortus (bunkerus ir amunicijos sandėlius), bei apie 1926 metais nuo Panerių, per Vingio parką nutiesė naują siaurojo geležinkelio liniją, kuri toliau turbūt buvo slapta, ir ėjo tiek pro Šnipiškių fortus, tiek pro Šiaurinį Karinį Miestelį iki pat Antakalnio fortų. Šios linijos pradžia matoma 1932 piešinyje ir 1932 ir 1933 lenkiškuose kariniuose Vilniaus žemėlapiuose. Pilna linija matoma 1942 metų vokiškame Vilniaus žemėlapyje. Po karo 1946 metais atstačius apgriautą TEC-1 elektrinę, tais pačiais metais buvo įrengta ir siaurojo geležinkelio atkarpa nuo Žalgirio gatvės iki TEC-1 Rinktinės gatvės. Ši linija pažymėta 1952 metų žemėlapyje.

TSRS laikais, nuo 1946 iki 1956 metų, šis siaurasis geležinkelis pirmiausia buvo skirtas anglims iš Panerių į TEC vežti (būtent todėl daug Šnipiškėčių ir atsimeną tą atkarpą).

1956 metais nebeliko galimybės gabenti anglis iš Panerių į TEC-1, nes tais metais buvo išardytas siaurojo geležinkelio ruožas nuo Gerosios Vilties gatvės iki, tada dar tik planuotos statyti, Vingio parko estrados. 1958 m. senasis medinis Vingio tiltas buvo labai stipriai apgadintas pavasarinio potvynio ir po jo jis nebebuvo remontuotas. Be to, A. Luchtanas minėjo, kad 1959 m. tiltas jau buvo avarinis.

Vilniaus elektrinėje imta kūrenti dujas ir mazutą galimai jau nuo 1957 metų (nors VE tinklapyje minimi 1962 m.), bei buvo demontuotas ir visas VE anglies ūkis. Tikrai žinoma tai, kad 1957 metais siaurukas tikrai nebevažinėjo, ir į TEC anglių iš Panerių nebevežė. Be to 1956-ą lapkričio 3-iąją Vilniuje į sostinės

gatvės išriedėjo pirmieji 7 troleibusai, o ne tramvajus. Taip pat 1967 metais slaptame TSRS generalinio štabo plane jau buvo pažymėta Žalgirio gatvė, ir ji ėjo nuo Apkasų gatvės iki kažkokios radijo teritorijos iškart už Rudnios gatvės (ten šiaurinėje pusėje ir dabar pažymėtos Žalgirio gatvės liekanos).

1957-1984 m. metais Vingio parke „siaurukas“ buvo naudojamas tik kaip vaikų geležinkelis pramogai. Parke buvo 1,6 km siauruko trasa bei trys siaurojo geležinkelio stoteles - Komjaunimo, Sporto ir Pionierių.



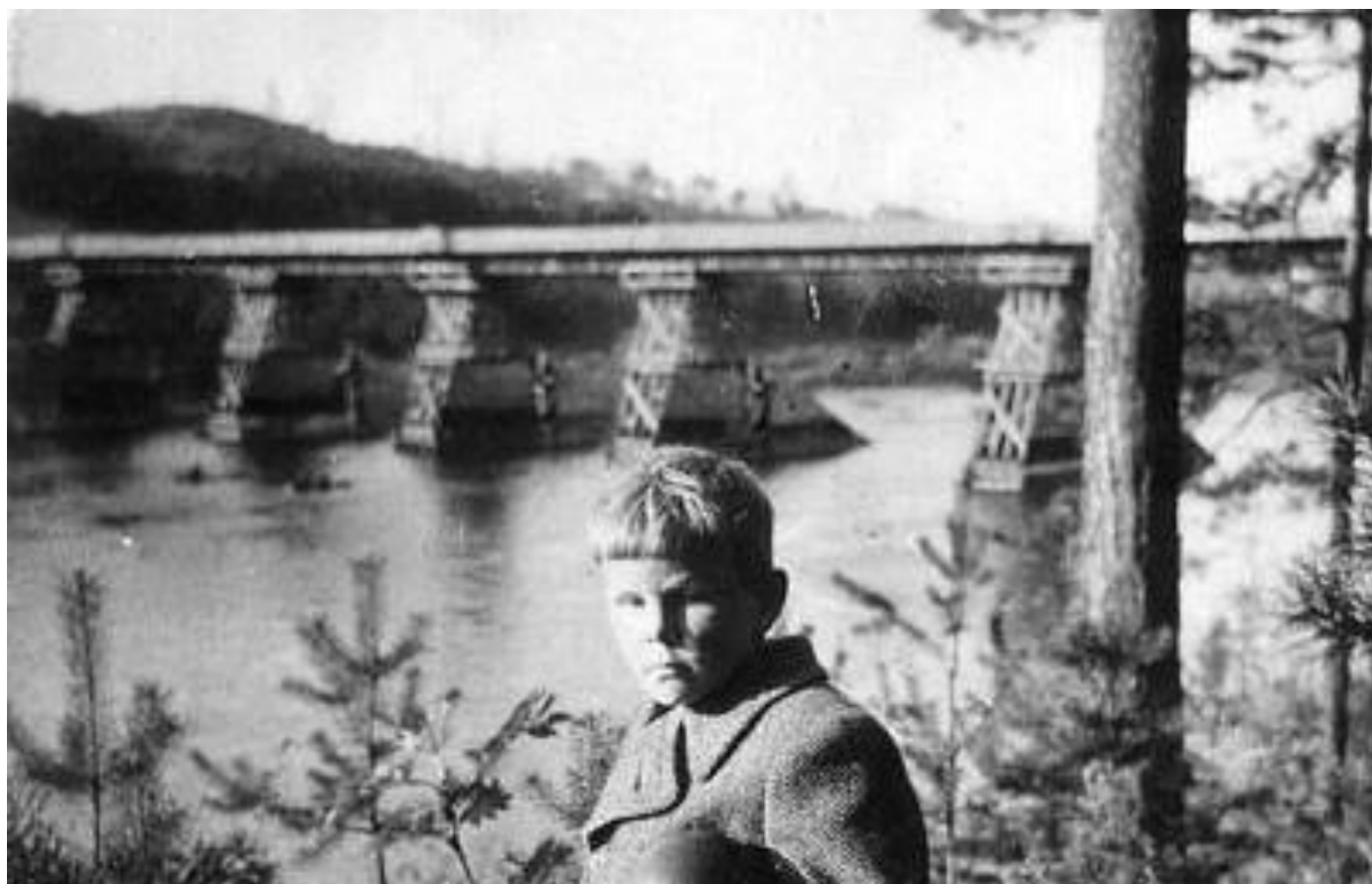
Pav. 40. Vilniaus dailininko Juozapo Kamarausko 1932 metų piešinys „Neries Vingis“, su matomu siauruku, važiuojančiu iš dešinėje pusėje esančio Vingio parko, per medinį tiltą, į Žvėryną. Vilnius, 1932 metai.



Pav. 41. Pav. 42. Vilniaus dailininko Juozapo Kamarausko 1932 metų piešinio „Neries Vingis“ ištrauka su siauruku, važiuojančiu per medinį tiltą iš dešinėje pusėje esančio Vingio parko į Žvėryną. Vilnius, 1932 metai.



Pav. 43. Pramoninis siaurukas, pritaikytas vežti akmens anglį į TEC-1, Vingio parko Komjaunimo stotelėje 1950-aisiais. 1950-1957 metų siaurukas galėjo būti naudojamas dvejopai – ir pramogai, ir angliai vežti. Vilnius, 1950 metai.



Pav. 44. Senojo medinio Vingio parko geležinkelio tilto fotografija iš pietinės pusės. Vilnius, 1953 metai.



Pav. 45. Senąjį medinį geležinkelio tiltą iš Vingio parko ką tik kirtęs siaurukas puškuoja per link Žvėryno. Vilnius, 1956 metai.



Pav. 46. Pramoginis siaurukas Vingio parke. Vilnius, 1960-ieji metai.



Pav. 47. Pramoginis siaurukas Vingio parke. Vilnius, 1965-ieji metai.



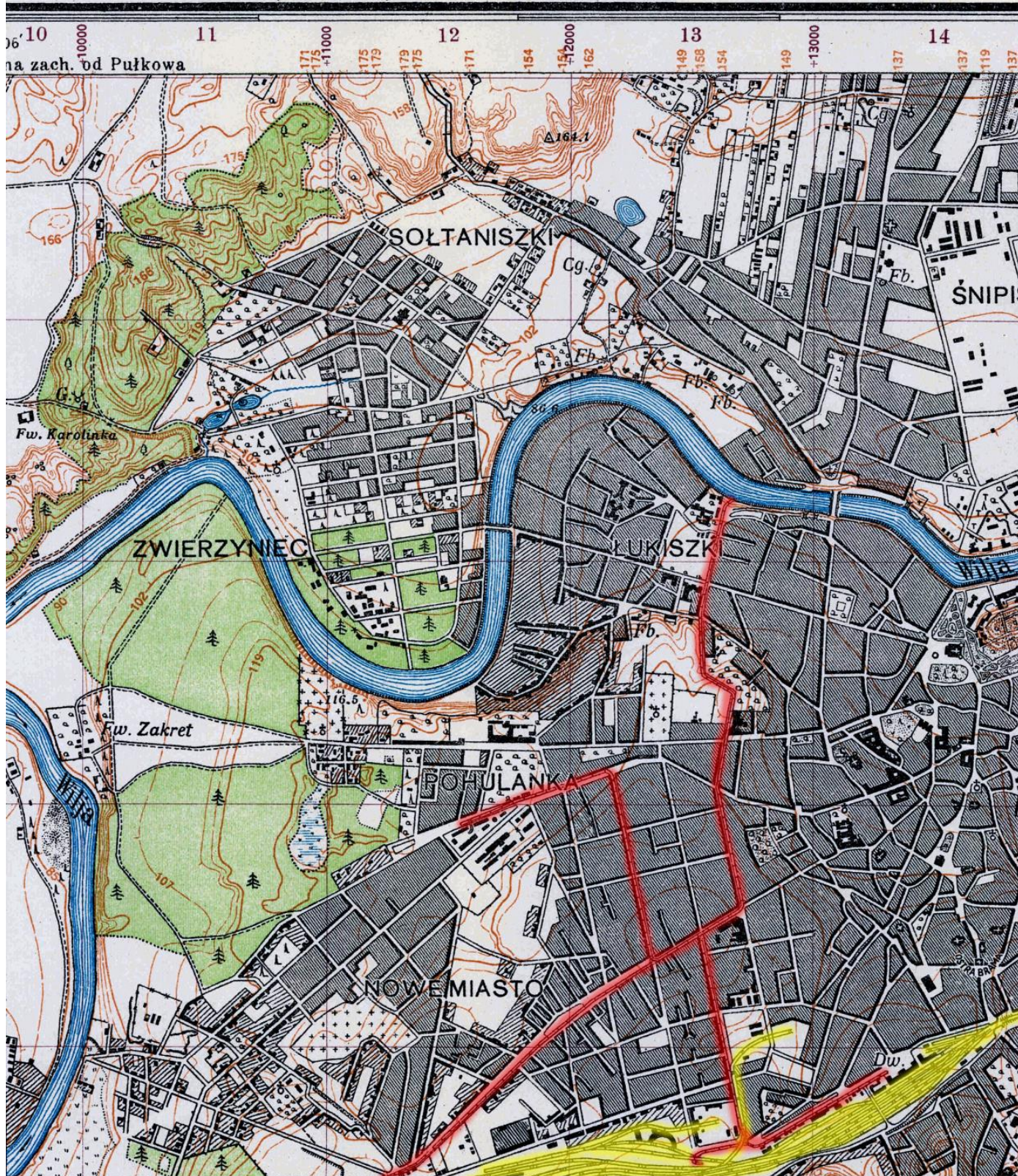
Pav. 48. Pramoginis siaurukas Vingio parke. Vilnius, 1970-ieji metai.



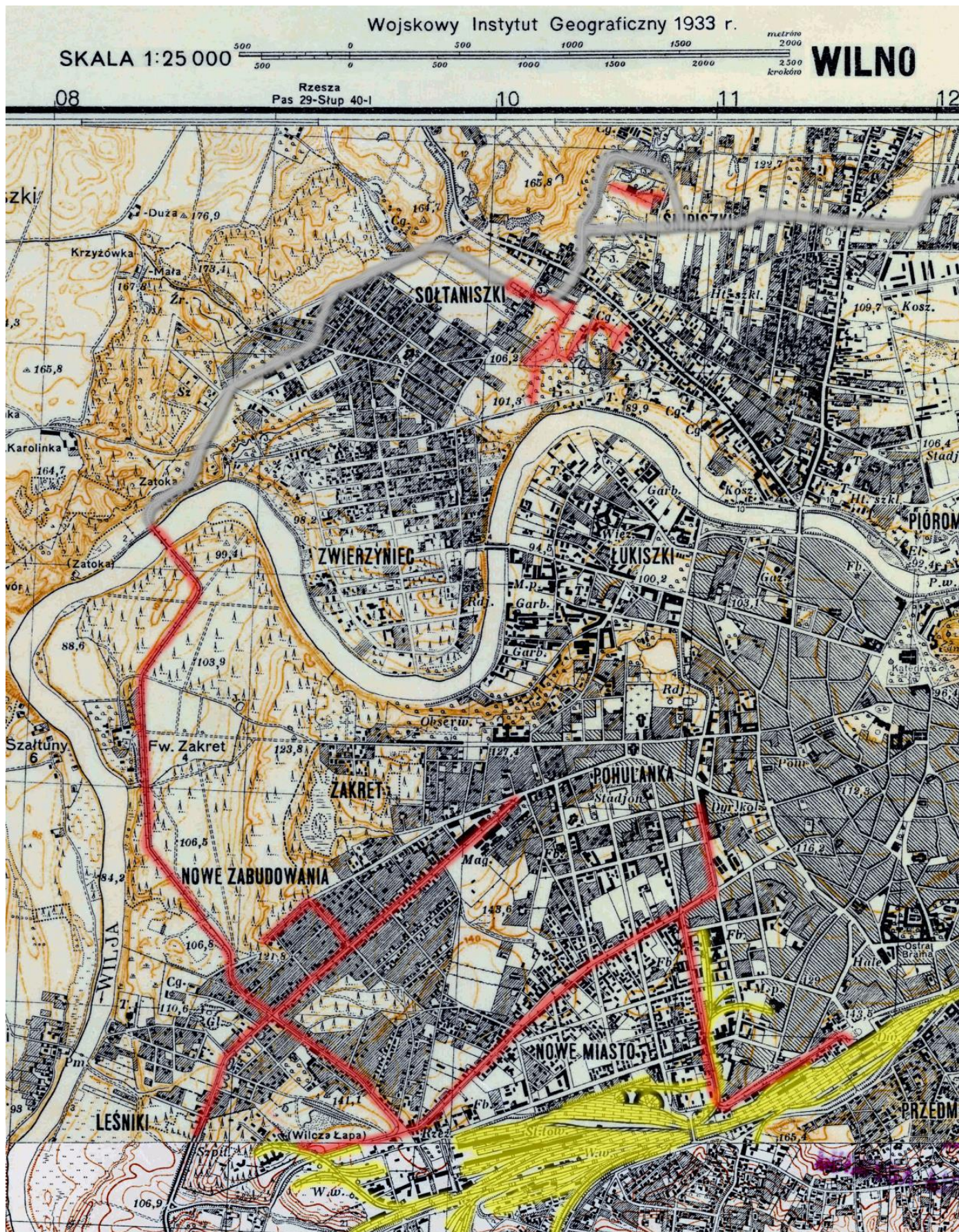
Pav. 49. Vingio parko pramoginio siaurojo geležinkelio bėgiai. Vilnius, 1970-ieji metai.



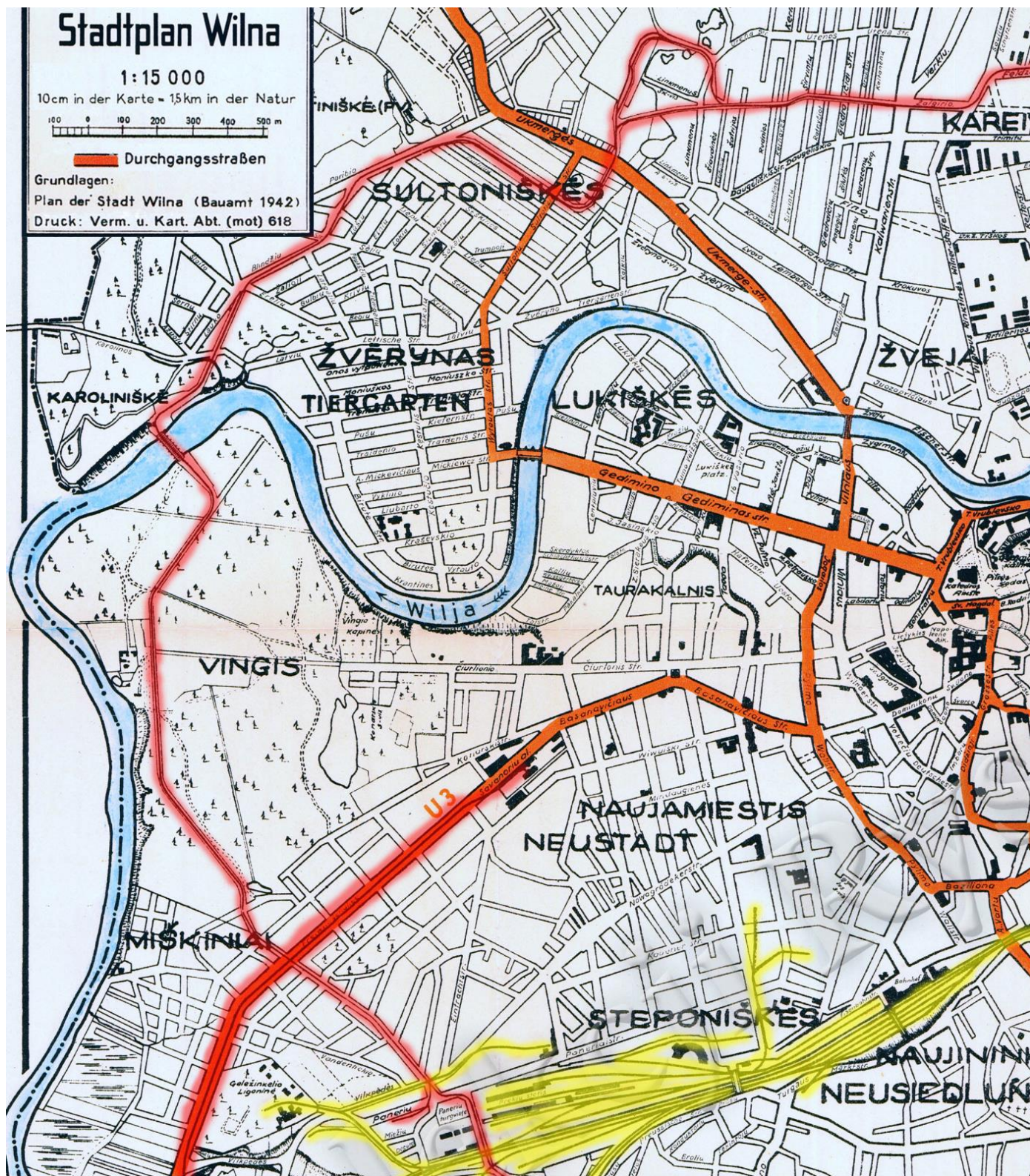
Pav. 50. Vokiško siauruko pavyzdys. Toks siaurukas tarp Panerių, Šnipiškių ir Antakalnio amunicijos sandėlių galėjo kursuoti Vilniuje 1941-1944 metais, tuo atveju, jeigu vokiečiai tarp lenkiško siauruko ir TSRS siaurukų, naudojo savo siaurąjį garvežį. Vokietija, 2010 metai.



Pav. 51. Lenkiško karinio Vilniaus žemėlapis ištrauka, plačiojo geležinkelio vėžė – geltona, siaurukas – raudona spalva. Matome, kad tuo metu siaurukas kursavo tiek ir Savanorių prospektu iki dabartinio gėlių turgaus, tiek ir iki dabartinio Baltojo tilto. Manoma, kad šio siauruko paskirtis buvo privežti anglis iš stoties iki TEC-1 elektrinės, o toliau, nuo siauruko linijos pabaigos, A. Goštauto gatve, per Žaliąjį tiltą, A. Juozapavičiaus gatve ir Rinktinės gatve akmens anglį elektrinei veždavo minėtieji arklių vežimai, kurių kiekvienas buvo pakraunamas po 1,5 t. anglių. Vilnius, 1925 metai.



Pav. 52. Lenkiško karinio Vilniaus žemėlapis ištrauka, plačiojo geležinkelio vėžė – geltona, siaurukas – raudona spalva, galima slapta siauruko vėžė tarp karinių objektų (Šnipiškių ir Antakalnio fortų, ir Šiaurės miestelio kareivinių) – pilka spalva. Vilnius, 1933 metai.



Pav. 53. Vokiško karinio Vilniaus žemėlapis ištrauka, plačiojo geležinkelio vėžė – geltona, siaurukas – raudona spalva. Matome, kad siaurukas tuo metu kursavo tiek ir savanorių prospektu iki dabartinio gėlių turgaus, tiek ir tarp Šnipiškių ir Antakalnio fortų (bunkerių ir amunicijos sandėlių). Vilnius, 1942 metai.

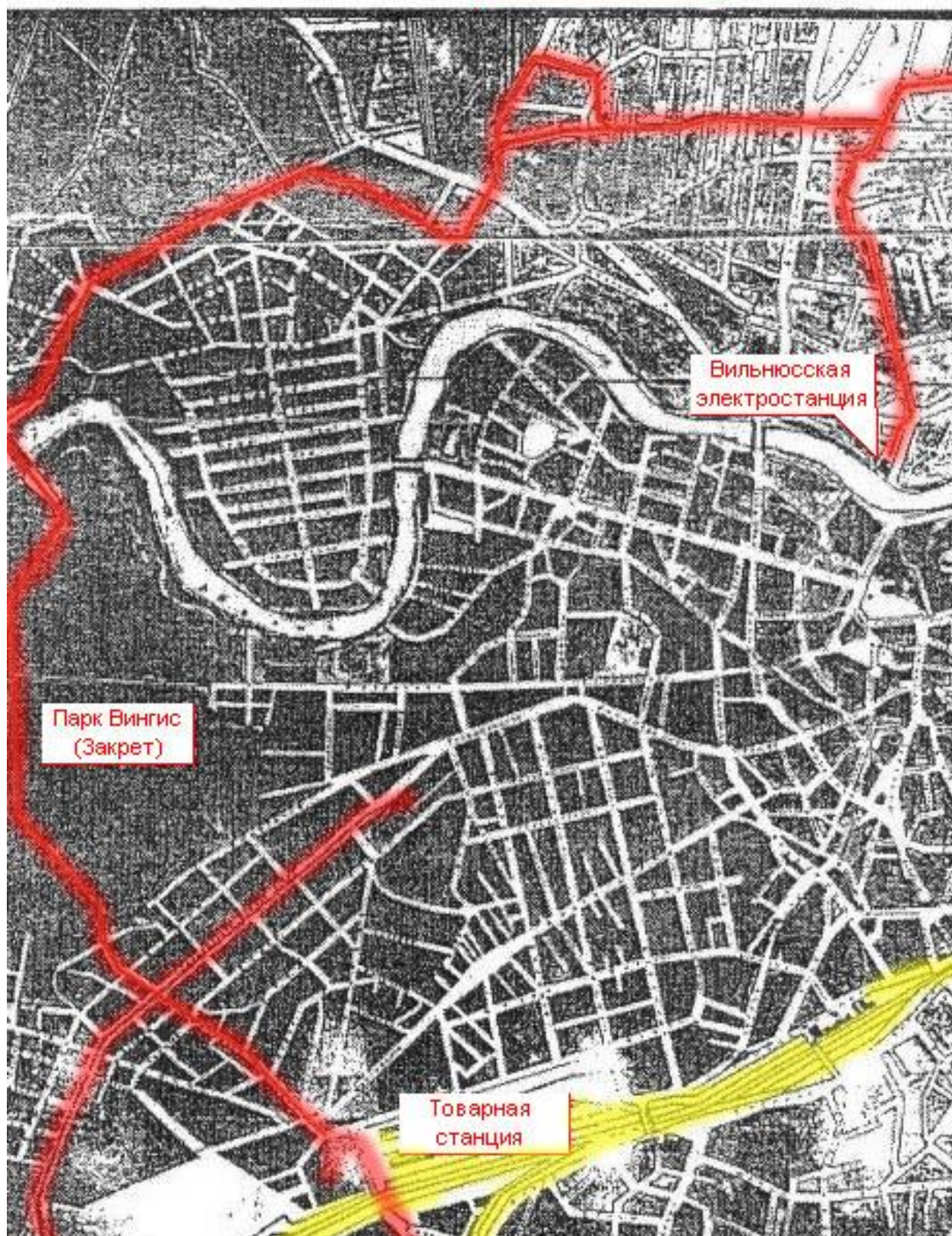
ПЛАН ГОРОДА

ВИЛЬНЮС

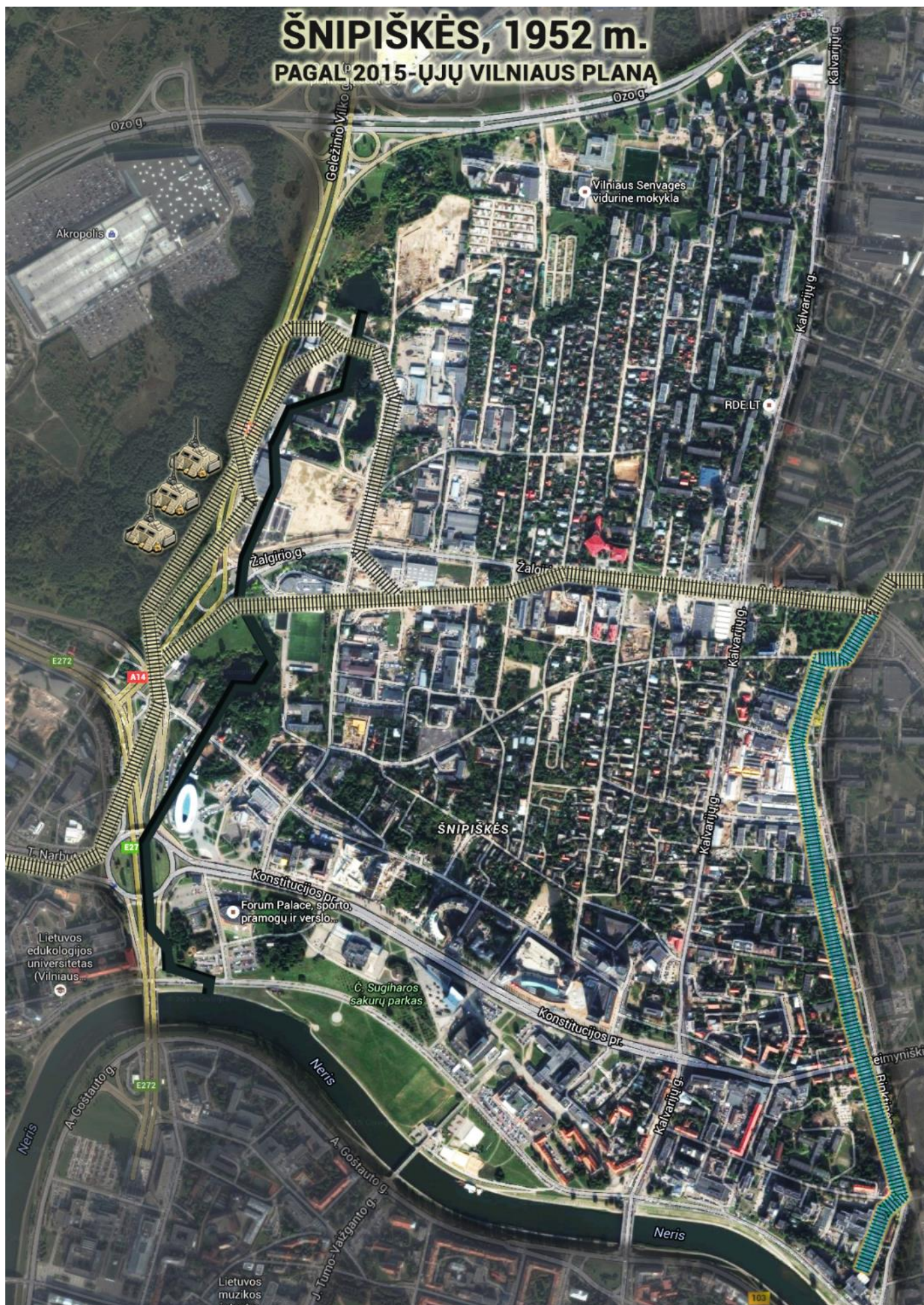
МАСШТАБ 1:10.000.

1 км

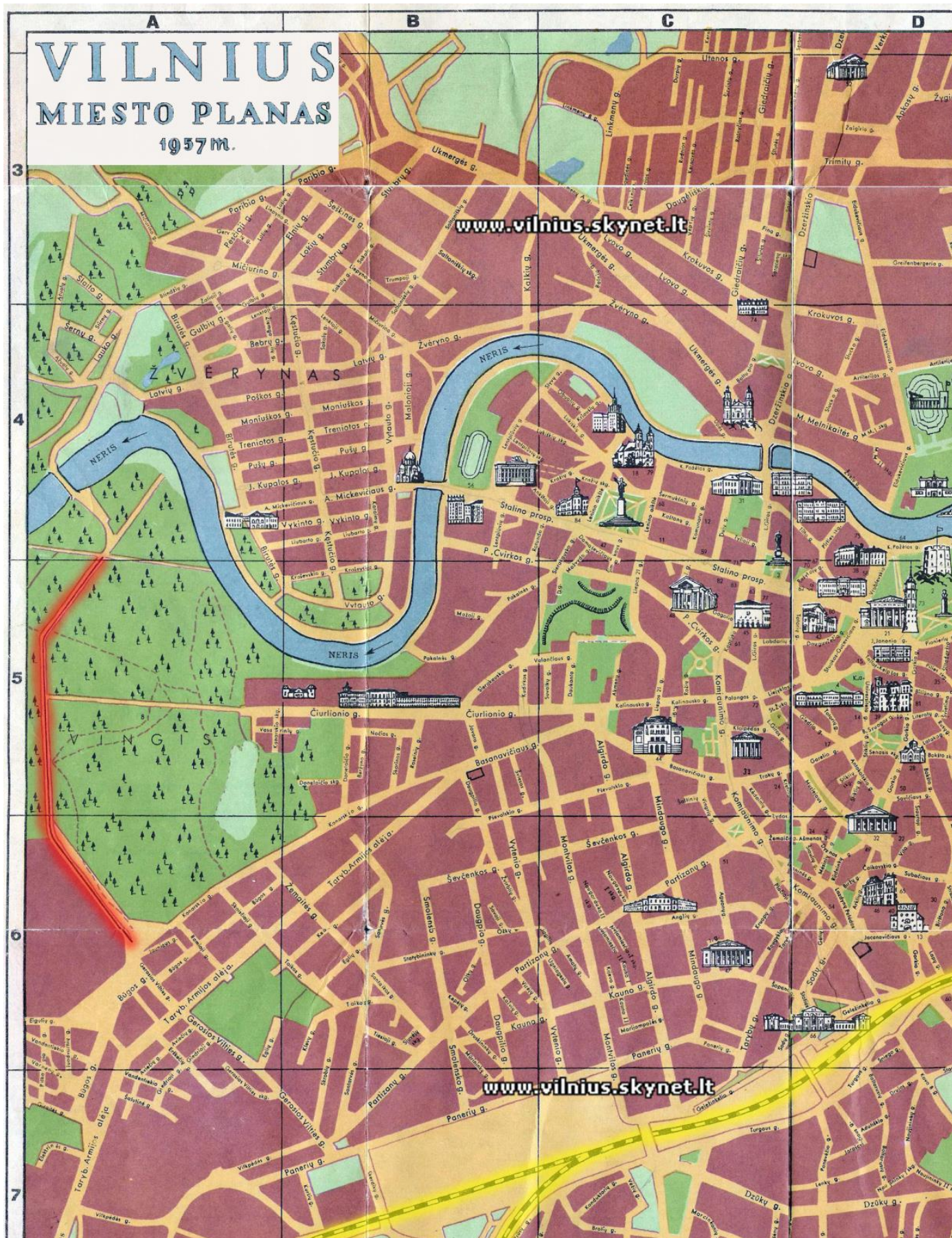
1952 г.



Pav. 54 Rusiško Vilniaus miesto plano ištrauka, plačiojo geležinkelio vėžė – geltona, siaurukas – raudona spalva. Vilnius, 1952 metai.



Pav. 55. Rusiško 1952 metų Vilniaus miesto plano atvaizdavimas 2015 metų Vilniaus miesto žemėlapyje. Šnipiškės, Vilnius, 1952 / 2015 metai.



Pav. 56. Lietuviško Vilniaus miesto plano ištrauka, plačiojo geležinkelio vėžė – geltona, siaurukas – raudona spalva. Matome, kad po 1956 metais išardytos siauruko atkarpos nuo Gerosios Vilties gatvės iki tada dar planuotos statyti Vingio parko estrados, siaurukas anglų į TEC-1 jau nebevežė. Vilnius, 1957 metai.

8. VILNIAUS AUTOBUSŲ ISTORIJA (1905-1959)

8.1. Priemiesčio autobusai

Pirmasis Vilniaus maršrutinis autobusas buvo priemiestinis, ir nuo 1905 metų kursavo nuo Katedros aikštės į Verkių priemiestį („Gedimino aikštė – Verkiai“), važiuodavęs Kalvarijų gatve per Šnipiškes, ir sustodavęs tarpinėje stotelėje ties Kalvarijų turgumi.

8.2. Miesto autobusai



Pav. 57. Vairuotojas ir konduktoriai prie maršrutinio „Ruch Wilenski“ firmos autobuso, priklausiusios Autobusų kooperatyvui (lenk. „Spółdzielnia Autobusowa“). Vilnius, 1928 metai.

Pirmąjį tokį prašymą steigti maršrutines viešo transporto autobusų linijas Vilniaus Miesto Dūma gavo dar 1908 metais, kuomet Vilniaus gubernijos dvarininkas V. F. Ščerbakovas kreipėsi į Vilniaus miesto valdybą, prašydamas leisti atidaryti tris autobusų maršrutus. Šis prašymas aprašytas 1908 metų „Vilniaus žiniuose“:

„Omnibus-automobiliai Vilniuje

Vilniaus gub. dvarponis V. F. Ščerbakovas kreipėsi į Vilniaus miesto valdybą su prašymu, leisti jam ir jo firmai «Ščerbakov ir Ko», įtaisyti ant 10 metų pasažierių vežiojamą omnibusais-automobiliais, iš pradžios tikrai trijuose punktuose, o paskiau ir daugiau.

Pirmutiniai punktai šie: 1. Losevo vasarnamiai – Naujoji-Vileika, apskričios gydykla; 2. Gelžkelio stotis – Verkiai; 3. Gelžkelio ligonbutis – Poplavai.

Tas automobilis važinės nuo 8 ligi 15 varstų į valandą greitumo.

Mokestis priderės nuo to kaip toli važiuos, nuo 20 ligi 6 kapeikų automobilio viduje ir nuo 10 ligi 4 kapeikų ant viršaus automobilio.

Drauge su šiuomi p. Ščerbakovas prašo miesto valdybos leisti jam įtaisyti ant Vilijos upės motorinių laivelių važinėjimą nuo Žvėryno ir Užvingio ligi Verkių. Jis mano pradėti važinėjimą nuo šių metų gegužės mėnesio.“



Pav. 58. Autobusai iš 1908 metų prašymo Vilniaus Miesto Dūmai, kuriuos pateikė Vilniaus gubernijos dvarininkas V. F. Ščerbakovas.

Jau buvo nupirkti ir autobusai, bet spaudžiant vežikams miesto valdžia neleido atidaryti reguliaraus autobusų eismo, nes vežikai liks be darbo. 1900-1925 metais Vilnius buvo vežikų karalystė.

1913 metais Vilniuje važinėjo tik keliolika įvairių markių automobilių ir net 1154 vežikai. Autobusai daugiausia buvo nedideli (14-16 vietų), bilietas, nuo Rotušės aikštės iki Verkių, kainuodavo 30-35 kapeikas.

1915-1917 metais viską sunaikino I pasaulinis karas. Nuo 1920 metų miesto visuomeninio transporto įvedimas tapo vienu svarbiausių savivaldybės tikslų. 1920-1925 metais autobusai mieste kursavo, bet nereguliariai, kaip privati iniciatyvą. Maršrutus mieste atlikdavo tie vežėjai, kurie buvę sudarę individualias sutartis su Vilniaus miesto savivaldybe. Miesto maršrutiniai autobusai reguliariai pradėjo kursuoti tik nuo 1926-ųjų. Viena pirmųjų miesto autobuso linijų ėjo ir Šnipiškėse. Tai buvo maršrutas nuo Vilniaus geležinkelio stoties iki Kalvarijų turgaus („Stotis–Kalvarijų gatvė“).

1929 metų rugsėjį buvo įsteigtas Vilniaus miesto autobusų savininkų kooperatyvas (lenk. „Spółdzielnia Właścicieli Autobusów Miejskich w Wilnie“), kuris pagal sutartį važinėjo keliais nuolatiniais maršrutais. Į tą kooperatyvą susibūrė 77 daugiaviečių transporto priemonių savininkai, kurie drauge paėmus iš viso turėjo 110 autobusų. Kalbėta apie „europinį“ transporto lygį, persėdimo bilietus ir naujus maršrutus greta jau esamų senų. Tai buvo svarbus privalumas, turint omenyje, kad autobusų paslaugoms per dieną naudodavosi 30 tūkstančių žmonių. Tačiau tos naujosios įmonės parko būklė buvo labai įvairi: pranešimų apie gedimus daugėjo, taigi gera jos nebuvo galima pavadinti. Automobilizacijos buvo lėta: 1930 metais Vilniaus krašte registruoti 157 lengvieji automobiliai, 168 taksi, 210 autobusų, 63 sunkvežimiai, 39 motociklai.

Autobusų kooperatyvas taip ir nesusijungė į vieną firmą su bendra baze ir solidžiomis dirbtuvėmis. Savininkai laikydavo autobusus savo kiemuose, ten juos ir remontuodavo. Nusiskundimų miesto transportu buvo apščiai. „Susidėvėję, išklėję autobusai, neatitinkantys elementariausių komforto reikalavimų, buvo daugiau visuomeninio transporto parodija“ – rašė savaitraštis „Tygodnik Ilustrowany“ 1932 metų pradžioje.

1930 metais „Saurer“ autobusai pasirodė Lenkijoje. Ten įkurta akcinė bendrovė „Arbon“ gavo leidimus kursuoti iš Varšuvos į jos priemiesčius. Bendrovė plėtėsi toliau, ir atkreipė dėmesį į Vilnių, kuris 1931 metų balandžio mėnesį pateikė leidimo suteikimo sąlygas. 1931 metų gruodį pradėta rinkti darbuotojus pabrėžiant, kad pirmenybė bus teikiama ligtoliniams miesto transporto, taigi – autobusų kooperatyvo –, darbuotojams. Vairuotojus mokė instruktoriai iš Šveicarijos. Gruodžio 29 dieną Vilniuje buvo vos „Saurer“ 6 autobusai, dar 15 „Saurer“ autobusų atvažiavo kitą dieną. 1932 metais „Saurer“ firmos autobusai jau kursavo per Šnipiškės Kalvarijų gatvę, maršrutu „Savivaldybės aikštė–Jeruzalė–Verkių“.

1945 m. lapkričio 18 d. įkurta Vilniaus keleivių susisiekimo kontora, kurios autobusų parką sudarė 17 senų suremontuotų vokiečių armijos paliktų autobusų: „Opel Blitz“, „Mercedes-Benz“, „Büssing“, „Saurer“, „Magirus“, bei žmonių vežimui pritaikyti sunkvežimiai ZIS-5, gauti iš rusų kariuomenės.

1946 m. kovo 13 diena laikoma reguliaraus keleivių susisiekimo pradžia Lietuvos sostinėje pokario metais. Tą dieną atidarytas pirmas reguliarus maršrutas „Žvėrynas – Geležinkelio stotis“, o netrukus – dar du maršrutai. 1948 metais Vilniuje jau buvo šešios miesto ir keturios priemiesčio susisiekimo linijos, kurių bendras ilgis - 290 kilometrų. 1950 metais sostinėje veikė jau dešimt autobusų linijų. Iki 1959 metų, kuomet buvo atidaryta 5-oji troleibuso linija, Šnipiškėse, su apsisukimu ties Žalgirio gatve, kursavo 5-asis autobusas.



Pav. 59. „Saurer“ autobusas maršrute „Savivaldybės a.–Jeruzalė–Verkiai“, ties sankirta „Gulbinai – 5 km, Verkiai – 1 km“. Vilnius, 1932 m.



Pav. 60. Vilniaus maršrutinis autobusas „Saurer“, važiuojantis 4-uuoju maršrutu „Savivaldybės a.–Jeruzalė“. Vilnius, 1935 m.



Pav. 61. Vilniaus "Saurer" autobusai, prie Vilniaus transporto įmonės "TOMAK" įmonės garažų (dab. – Savanorių pr. 2). Vilnius, 1932 m.



Pav. 62. Vilniaus autobusai Šnipiškėse, važiuojantys nuo Kalvarijų gatvės kalno link Kalvarijų turgaus, ties dabartiniu Kunigo Broniaus Laurinavičiaus skveru, ir buvusiu kino teatru „Tėvynė“. Šnipiškės, Vilnius, 1955-ieji metai.



Pav. 63. 1905-1919 importiniai ir 1920-1939-ųjų vietinės gamybos Maltos salos autobusai – Maltos valstybės transporto turizmo 1977-2011-ųjų vizitinė kortelė, buvusi iki pat Maltos transporto privatizavimo 2011-aisiais, kuomet viską perėmė bendrovė „Arriva“ ir buvo pašalinti istoriniai autobusai. Istorinių privačių vežėjų autobusų pašalinimas Maltoje žymiai sumažino autobusų naudojimo populiarumą, ir 2014-aisiais metais bendrovė „Arriva“ nutraukė darbą ir bankrutavo. Tuomet miesto transportą perėmė valstybinė įmonė. Malta, 2010 metai.



Pav. 64. Senieji 1930-ųjų Gozo salos autobusai Maltos valstybėje, važinėję iki 2011-ųjų metų. Gozo sala, Malta, 2010 metai.

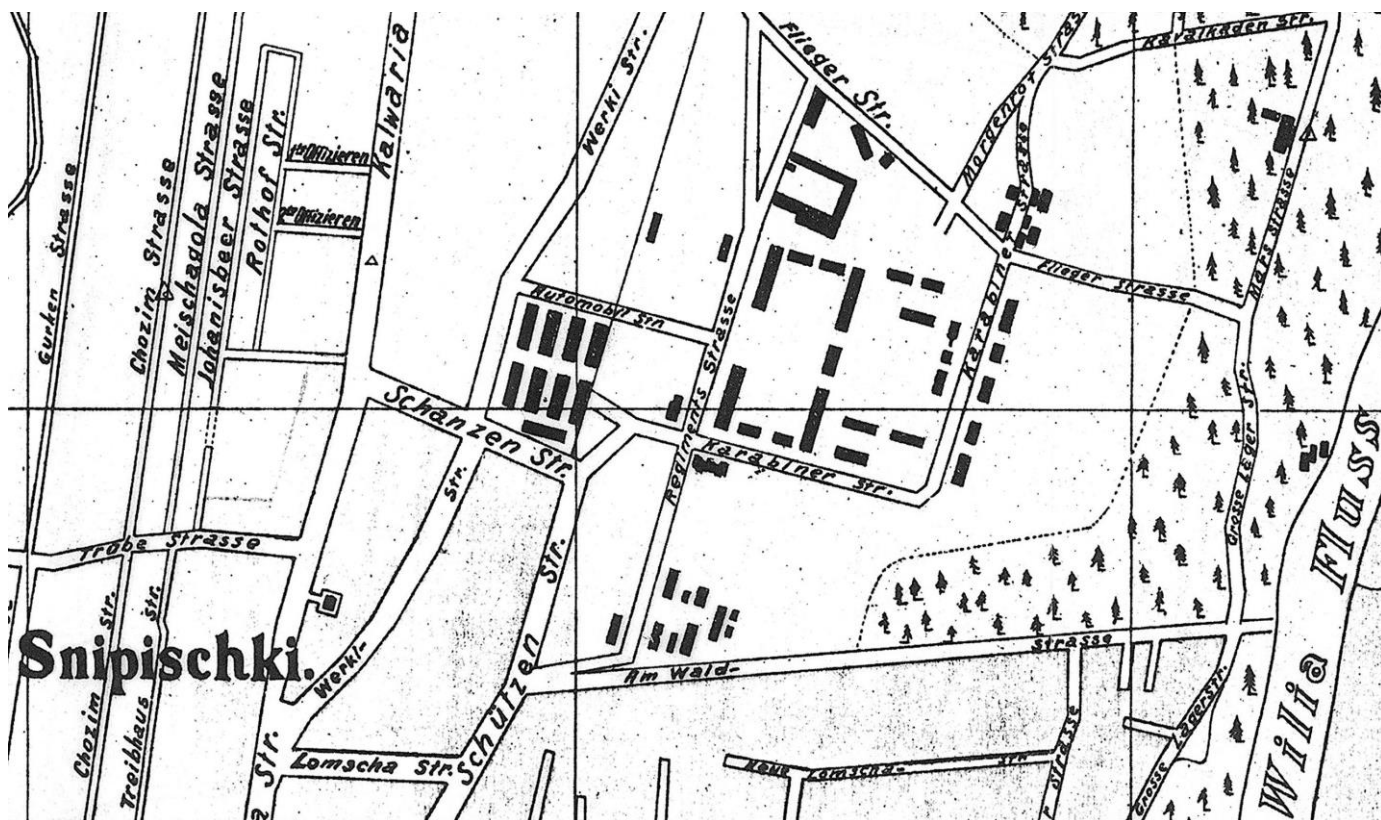
9. VILNIAUS AERODROMO IR ORO UOSTŲ ISTORIJA (1910-1949)



Pav. 65. "LOT" lėktuvas 1932 metų rugpjūčio 17 diena Kirtimų oro uoste, atliekantis parodomąjį skrydį. Kirtimai, Vilnius, 1932 metai.

9.1. Karinis aerodromas Šiaurės miestelyje

Pirmąjį karinį aerodromą Vilniuje, Šiauriniame Kariniame Miestelyje (dab. Žirmūnuose) įkūrė carinė Rusijos Imperija apie 1910 metais. Ten iki 1915 metų stovėjo Rusijos Imperijos lėktuvai, o nuo 1915 iki 1917-ųjų – kaizerinės Vokietijos mažieji koviniai lėktuvai. Karinis aerodromas buvo greta Lakūnų gatvės (vok. „*Flieger str.*“). Šio aerodromo pakilimo tako ilgis galėjo būti apie 200-300 metrų.



Pav. 66. 1916 m. sausio mėnesio vokiškas Vilniaus planas su pažymėtu Šiauriniu kariniu miesteliu ir Lakūnų gatve (vok. „*Flieger Str.*“). Tuo metu Šiaurės miestelio karinis aerodromas dar aktyviai veikė kaip pagalbinis oro uostas, ir iš jo kildavo mažieji kariniai lėktuvai (iki 8 m. ilgio).

9.2. Du Vilniaus oro uostai

Tarptautinis Vilniaus oro uostas (TVOU) yra vienas ilgiausiai veikiančių oro uostų pasaulyje, 2015 metais atšventęs savo istorijos 100-metį. Be anksčiau minėto karinio aerodromo Šiaurės miestelyje, Vilniuje 1915-1944 metais veikė ir du oro uostai, kuriuos per Pirmąjį pasaulinį karą įrengė kaizerinė Vokietija.

Pirmąjį Vilniaus oro uostą – „**Vilnius I**“ (vok. „*flugplatz Wilna I*“, lenk. „*Wilna I*“), 1915 metais Kirtimų miestelyje įrengė kaizerinė Vokietija. Šis oro uostas buvo įkurtas tam, kad Vilniuje galėtų pakilti vokiečių kariniai sunkieji bombonešiai, kuriems reikėjo labai plataus ir ilgesnio nei 200 metrų pakilimo tako. Tie sunkieji bombonešiai, tikėtina, buvo 1915-ųjų vokiečių gamybos Gotha G.I. ir Rumpler G.I., nes tai buvo du vieninteliai masinės gamybos, vokiški, ne prototipiniai, sunkieji bombonešiai, kurie buvo pagaminti ne vėliau kaip 1915 metais, bei buvo vokiečių naudoti rytų Europoje bombarduojant Rusiją ir atliekant žvalgybinius skrydžius virš jos. Tarpukariu lenkai pirmąjį Vilniaus oro uostą vadino „**Vilnius – Kirtimai**“ (lenk. „*Wilno – Porubanek*“). Pasaulinių karų metu pirmasis Vilniaus oro uostas buvo naudojamas kaip karinis, tarpukariu ir po karo – kaip civilinis. Pirmojo pasaulinio karo metu jo pakilimo tako ilgis galėjo būti apie 400-500 metrų. Kaip matoma 1944 metų žvalgybinėje nuotraukoje, 1944 metais šis oro uostas turėjo jau du pakilimo takus – 1000 metrų ir 1200 metrų ilgio. 1958 metais nuspręsta, kad senas pakilimo takas neatitinka reikalavimų, ir 1962 metais baigtas įrengti naujas 1600 metrų ilgio pakilimo takas, kuris naudojamas ir dabar. 1973 metais šis takas buvo prailgintas iki 2000 metrų. Dabartinis, 2016-ųjų pakilimo tako ilgis yra 2515 metrai, o plotis – 50 metrų. Jis priskiriamas II-ajai (CAT II) kilimo ir tūpimo kategorijai.

Antrąjį Vilniaus oro uostą – „**Vilnius II**“ (vok. – „*Flugplatz Wilna II*“, lenk. – „*Wilna II*“), kaizerinė Vokietija įrengė apie 1916 metus. Tarpukariu lenkai antrąjį Vilniaus oro uostą vadino „**Vilnius – Užusienis**“ (lenk. „*Wilno – Zascianki*“). Tiek pasaulinių karų metu, tiek ir tarpukariu antrasis Vilniaus oro uostas buvo naudojamas tik kaip karinis oro uostas. Pirmojo pasaulinio karo metu jo pakilimo tako ilgis galėjo būti apie 400-500 metrų. Kaip matoma 1944 metų žvalgybinėje nuotraukoje, 1944 metais šis oro uostas turėjo jau du pakilimo takus – 850 metrų ir 900 metrų ilgio.



Pav. 67. „LOT“ lėktuvas 1932 metų rugpjūčio 17 dieną, „Vilniaus – Kirtimų“ oro uoste, atliekantis parodomąjį skrydį. Vilnius, 1932 metai.

Reguliarūs civiliniai skrydžiai iš pirmojo Vilniaus oro uosto prasidėjo 1932 m. rugpjūčio 18 d., kai lenkų oro bendrovė „LOT“, atidarė pirmąjį reisą „Varšuva–Vilnius–Ryga–Talinas“. Kartu oro uostas tapo tarptautiniu. Nuo 1932 m. lapkričio 1 d. lėktuvai tarp Varšuvos ir Vilniaus skraidė kasdien. Nuo 1937 m. balandžio 4 d. reisas buvo pratęstas iki Suomijos sostinės – Helsinkio, šio reiso numeris buvo 641.

1938 m. liepos 15 d., imta skraidyti per Lietuvos sostinę – Kauną, tad maršrutas tapo „Varšuva–Vilnius–Kaunas–Ryga–Talinas“. Tais pačiais metais maršrutas buvo papildytas dar dviem Europos miestais – Krokuva ir Budapeštu. Taigi, galutinis ilgiausio oro bendrovės „LOT“ maršrutas iš pietų į šiaurę, stabtelint Vilniaus oro uoste Kirtimuose, buvo reisas Nr.1549 „Budapeštas–Krokuva–Varšuva–Vilnius–Kaunas–Ryga–Talinas–Helsinkis“.

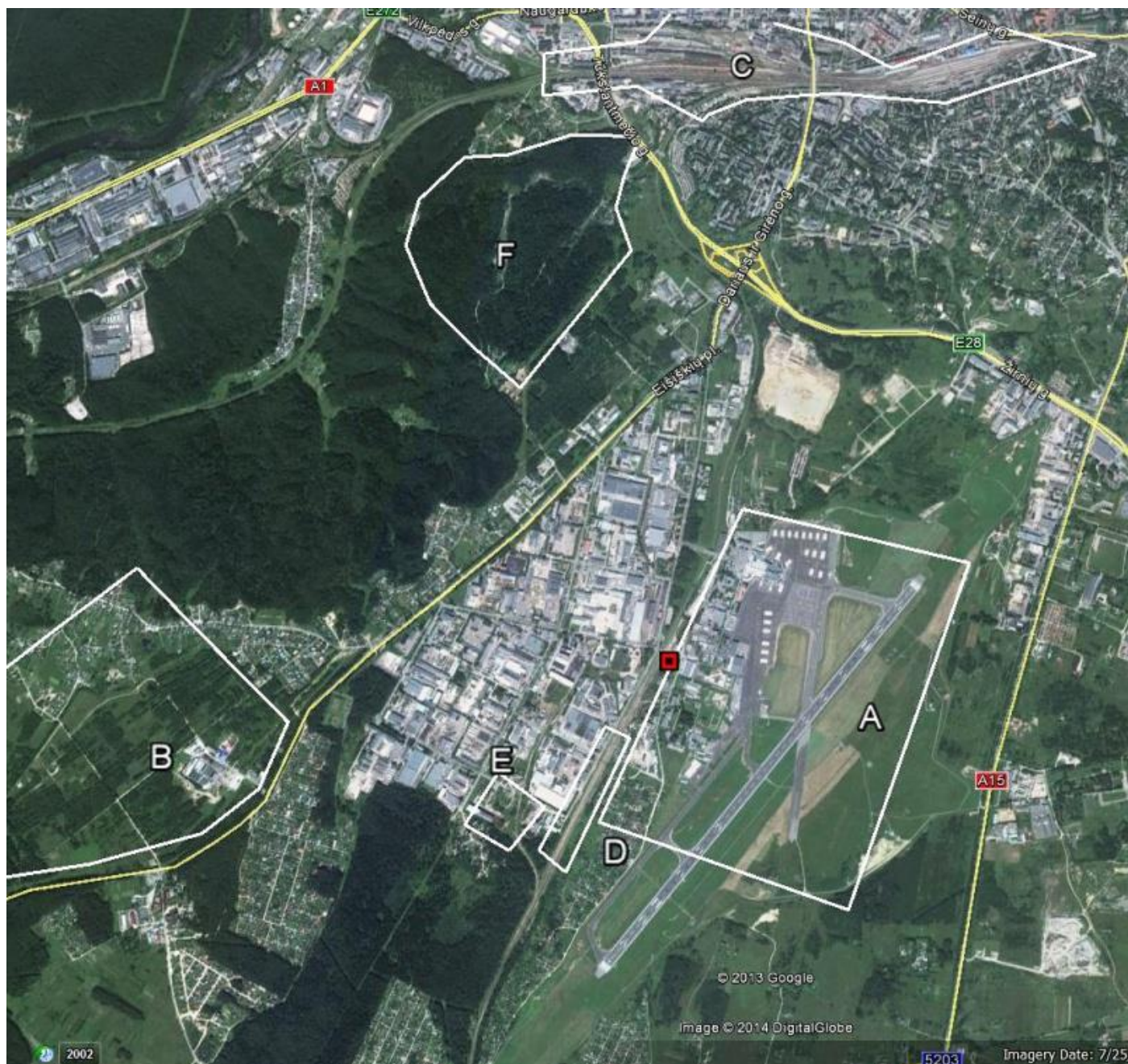
Nuo 1939 m. rugsėjo 1 d. „LOT“ planavo skraidyti tik per Kauną, aplenkiant Vilnių, bet prasidėjo Antrasis pasaulinis karas, ir šie planai nebuvo įgyvendinti. Po karo „LOT“ atnaujino savo skrydžius į Vilnių, atidariusiu maršrutą „Varšuva–Vilnius–Maskva“. Šis maršrutas pažymėtas 1955 metų „LOT“ skrydžių tvarkaraštyje.

Sparčiai didėjant oro skrydžių skaičiui, miesto valdžia kartu su Lenkijos civilinės aviacijos vadovybe 1935 metais Kirtimų aerodrome pastatė „Vasaros rūmus“ – keleivių aptarnavimo terminalą. Deja, šio pastato per Antrąjį pasaulinį karą nepavyko išsaugoti. Vokiečių kariuomenei traukiantis iš Vilniaus, 1944 m. liepą oro uosto stotis buvo sugriauta.

Per pasaulinius karus abu oro uostai buvo naudojami kaip kariniai aerodromai. Abu oro uostai buvo subombarduoti per Antrąjį pasaulinį karą, o po karo buvo atstatytas tik pirmasis Vilniaus oro uostas Kirtimuose. Pirmojo Vilniaus oro uosto vietoje civilinis oro uostas vėl veikė nuo 1944 m. liepos 17 d.

1944 metų gruodžio mėnesio nuotraukoje, darytoje iš vokiečių žvalgybinio lėktuvo, vokiečiams jau pasitraukus iš Vilniaus miesto, yra aiškiai pažymėtos šio rajono strateginės vietos – tarp jų ir abiejų oro uostų teritorijos –, kadaise priklausiusios vokiečiams, fotografavimo metu – jau sovietams.

Po karo, 1945 metais, pradėtas statyti oro uosto pastatas, išlikęs iki šių dienų. Šiuo metu TVOU veiklos ten nevykdo, jį savo reikmėms naudoja oro bendrovės. 1949 m. pradėtas statyti naujas oro uosto pastatas, kuris, kaip atvykimo terminalas, naudojamas iki šiol.



Pav. 69. 1944 metų nuotraukos objektų atvaizdas 2014-ųjų metų Kirtimų žemėlapyje. Čia A, B, C, D, E, F ir raudonas kvadratas, žymi:

- 8) **A** – Karinis oro uostas „Wilna I“, kitaip tariant – „Vilnius I“.
- 9) **B** – „Zascianki“ įrengtas dar vienas karinis oro uostas, čia pavadintas „Wilna II“, t.y. „Vilnius II“.
- 10) **C** – Vilniaus traukinių stotis. Nors 1944 metų keliai neatitinka dabartinių kelių, geležinkelio linijos išliko visiškai nepakitusios.
- 11) **D** – „Porubanek“ (dabartinė Kirtimų) traukinių stotis. Išliko mažai pasikeitusi.
- 12) **E** – Plytinė. Dabar jos vietoje – ištisas industrinis rajonas.
- 13) **F** – Amunicijos bazė. Pačiame jos pakraštyje yra požeminė kuro bazė.
- 14) **Raudonas kvadratas** – bunkeris.



Pav. 70. 1915 metų masinės gamybos 12 metrų ilgio vokiečių sunkusis bombonešis Rumpler G.I. (nuotrauka daryta ne Lietuvoje).



Pav. 71. 1915 metų masinės gamybos 12 metrų ilgio vokiečių sunkusis bombonešis Gotha G.I. (nuotrauka daryta ne Lietuvoje).

DEUTSCHE LUFTHANSA A.G.

SUMMER TIME TABLE

effective 4th April to 2nd October 1937

— Lufthansa air lines — Daily including Sundays (1-199).

■ = Limited freight and baggage transport; therefore previous notification required.

— Lufthansa mail and freight lines (F, PF; 201-230).

— Foreign companies air lines.

— Including Sundays. Further lines and time tables see Official Air Guide of the Reich. (Reichsluftkursbuch)

— Foreign companies mail and freight lines (PF; No. from 231).

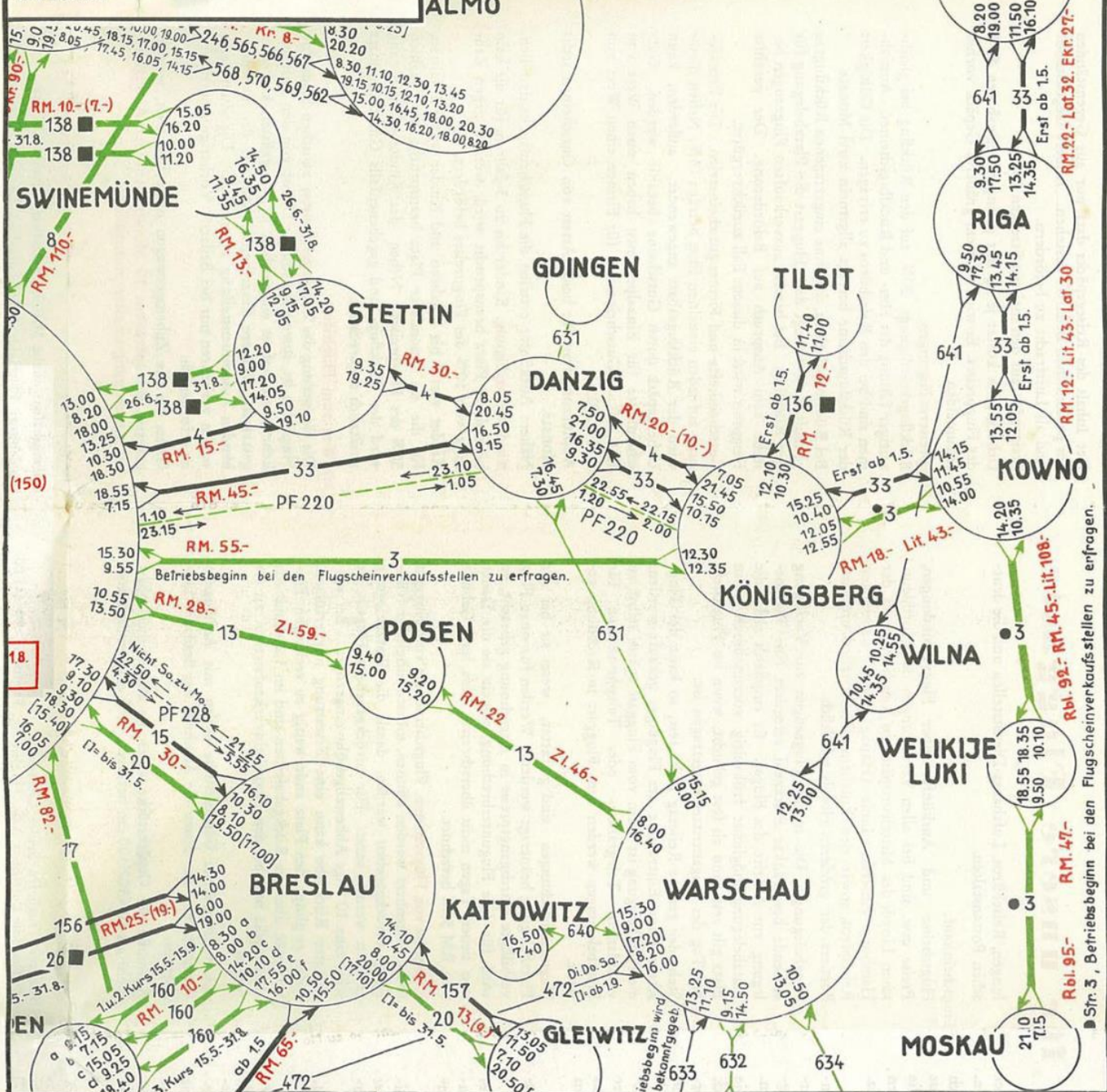
Red numbers: fares; () — through fares, as far as not specially indicated within the circles. Minimum fare for several sections: RM 12.—. The fares given in Reichsmark for sections operated exclusively abroad apply only to tickets sold in Germany.

On Whit-Sunday (16. V.) = Lufthansa services operated only on Sunday air lines at Sunday hours, German National Holiday (1. V.), Ascension (6. V.) and Whit-Monday (17. V.) = all Lufthansa services at weekdays timings.

Times = local times.

Plan without scale.

Time tables and fares subject to alteration without notice!



Deutsche Lufthansa A.G., Berlin SW 68, Lindenstr. 35

Printed in Germany

Pav. 72. 1937 m. balandžio 4 d. oro bendrovės "DEUTSCHE LUFTHANSA" skrydžių žemėlapis, su pažymėtu partnerinės skrydžių kompanijos „LOT“ vykdytų reisu Nr. 641 – „Varšuva–Vilnius–Ryga–Talinas–Helsinkis“. Berlynas, Vokietija, 1937 metai.

ROZKŁAD LOTÓW TIME-TABLE-HORAIRE



15.V - 7.X • 1939

POLSKIE LINIE LOTNICZE

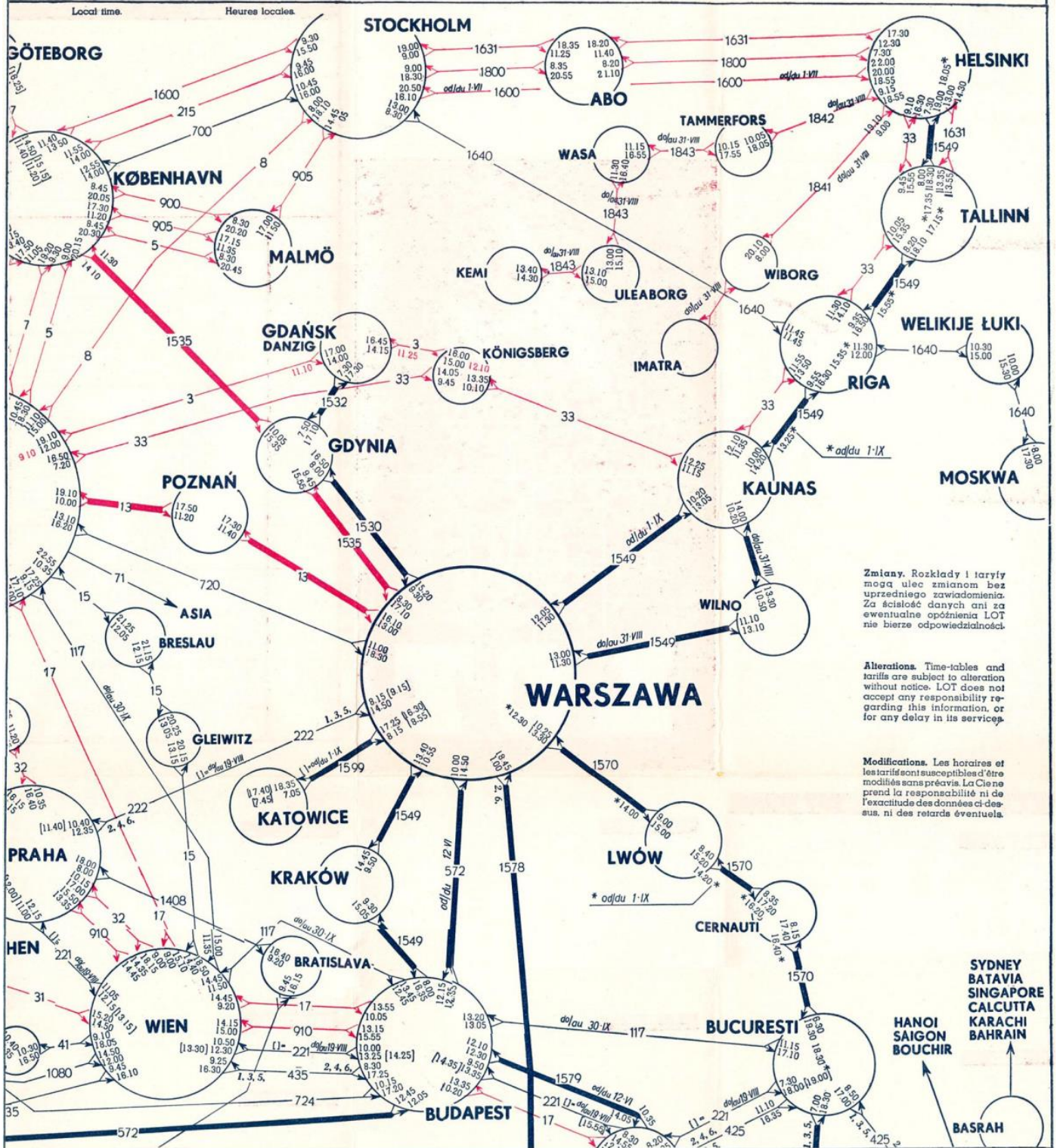
LOT

	LOT inne Tow. codz. i w niedz.	LOT other Co. daily	LOT autres Cie. quotidien
	LOT inne Tow. codz. prócz niedz.	LOT other Co. weekdays	LOT autres Cie. quotidien sauf dim.
	LOT inne Tow. w pewne dni tyg.	LOT other Co. certain days only	LOT autres Cie. ours spécifiés

1. Poniedziałki, Monday, Lundi.
2. Wtorki, Tuesday, Mardi.
3. Środy, Wednesday, Mercredi.
4. Czwartki, Thursday, Jeudi.

5. Piątki, Friday, Vendredi.
6. Soboty, Saturday, Samedi.
7. Niedziele, Sunday, Dimanche.

Niedzielne zmiany godzin ruchu
Sunday alterations of time-table
Modifications de l'horaire de dimanche



Zmiany. Rozkłady i taryfy mogą ulec zmianom bez uprzedniego zawiadomienia. Za ścisłość danych ani za ewentualne opóźnienia LOT nie bierze odpowiedzialności.

Alterations. Time-tables and tariffs are subject to alteration without notice. LOT does not accept any responsibility regarding this information, or for any delay in its service.

Modifications. Les horaires et les tarifs sont susceptibles d'être modifiés sans préavis. La Cie. ne prend la responsabilité ni de l'exactitude des données ci-dessus, ni des retards éventuels.

Pav. 73. 1939 m. gegužės 15 d. oro bendrovės "POLSKIE LINIE LOTNICZE" skrydžių žemėlapis, su pažymėtu reisu Nr. 1549 – „Budapeštas–Krokuva–Varšuva–Vilnius–Kaunas–Ryga–Talinas–Helsinkis“. Varšuva, Lenkija, 1939 metai.

10. VILNIAUS TROLEIBUSŲ ISTORIJA (1956-1970)



Pav. 74. 1956 metų gamybos MTV-82 troleibusas maršrute „Antakalnis-Stotis“, įsukinėja į Gedimino prospektą. Vilnius, 1956 metai.

Susisiekimo priemonės Vilniuje 1950 – 1965 m.

Susisiekimo priemonės ir rodikliai	1950	1956	1964	1965
Autobusai				
Mašinų skaičius	77	104	159	177
Susisiekimo linijų skaičius	10	20	26	29
Bendras linijų ilgis km	69	186	263	281
Troleibusai				
Mašinų skaičius	—	8	122	126
Susisiekimo linijų skaičius	—	1	10	11
Bendras linijų ilgis km	—	17,1	61,0	66



DIDŽIAUSI PASAULYJE TROLEIBUSŲ OKIAI 1970—1971 METAIS

Miestas	Maršrutų ilgis km	Troleibusų skaičius	Per metus pervežama keleivių mln.	Ekspluatacinis greitis km/h
Maskva	712	1785	802	16,3
Leningradas	213	503	249	14,8
Roma	102	427	120	12,3
Montevidėjas	374	368	35	14,6
Budapeštas	34	235	149	14,9
Vilnius	81	203	103	15,3
Praha	43	160	42	14,1
Torontas	43	153	23	16,0
Tbilisis	66	150	51	15,0
Belgradas	41	139	64	17,8
Atėnai	42	136	104	14,5
Filadelfija	68	132	13	16,6
Kaunas	62	122	51,3	16,1
Tokijas	51	121	39,0	13,3
Ženeva	36	120	30	13,7
Varšuva	19	110	89	17,1
Sofija	32	93	63	14,2

Pav. 75. Vilniaus troleibusų informacijos statistinės lentelės, išspausdintos 1965, 1966 ir 1973 metais.

Pirmieji aštuoni troleibusai į Vilniaus gatves išriedėjo 1956 metų lapkričio 5 dieną. Tai buvo 1956 metų rusų gamybos MTV-82D troleibusai, perdaryti nuo Maskvoje veikusio „MTV-82“ tramvajaus modelio. Tą pasako net ir pavadinimas, MTV – „Moscow Tram Vehicle“. Šie troleibusai kursavo Vilniaus, Kijevo (Ukraina), Dniepropetrovsko (Ukraina), Rygos (Latvija) ir kitų miestų gatvėmis. Beje, šiuo momentu ir įvyko žymusis atsikyrimas tarp Rygos ir Vilniaus transporto – Rygoje buvo įrengta tiek ir MTV-82 tramvajaus linija, tiek važinėjo ir MTV-82D troleibusai, kai tuo tarpu Vilniuje elektrinis tramvajus taip ir nebuvo įrengtas. Priešingai – konkės ir dyzelinio tramvajaus bėgiai Vilniuje buvo išardyti 1926 metais, o didžioji dalis siauruko bėgių – 1957 metais. Tokį miesto valdžios sprendimą daugiausia rėmė tas faktas, kad didžioji dalis miesto siaurųjų bėgių infrastruktūros buvo panaikinta minėtaisiais 1926 metais, o 1956 metais tai tebuvo tik viena geležinkelio linija nuo Panerių iki TEC-1 (pro Vingio parką, Žvėryną ir Šnipiškes), bei nenaudojama siauruko linija Antakalnyje, likusi kurį laiką po Antrojo pasaulinio karo, kai 1944 metais vokiečiai, traukdamiesi susprogdino Šilo tiltą, per kurį ėjo ir siaurojo geležinkelio linija.

1960-aisias į Lietuvą atkeliavo pirmieji 1957 metų gamybos čekoslovakiečiai troleibusai Škoda 8Tr. Šie troleibusai kursavo panašiuose miestuose kaip ir MTV-82D – Vilniaus, Kijevo (Ukraina), Dniepropetrovsko (Ukraina), Rygos (Latvija) ir kitų miestų gatvėmis. Škoda 8Tr troleibusas tiek dažymu tiek išvaizda buvo labai panašus į MTV-82D troleibusą, tad čekų inžinieriai, kurdami šio troleibuso dizainą, galimai idėją išvaizdai nusižiūrėjo nuo MTV-82D. Išskirtinė Škoda 8Tr troleibuso savybė – jis turėjo papildomą priekabą Karosa B40, kuri, transporto įmonei pageidaujant, galėjo būti įtraukta į komplektaciją. Nemažoje dalyje Europos miestų, kur važinėjo šis troleibusas, troleibusas yra matomas kursuojantis būtent su šia priekaba. Kai tuo tarpu Lietuvoje nuotraukų su priekaba, bent jau išlikusių, nėra. Tiek ir šio troleibuso pristatymo straipsnyje 1960-ųjų Vilniaus laikraštyje, tiek ir 1970-ųjų Vilniaus nuotraukoje, šis troleibusas matomas be priekabos.

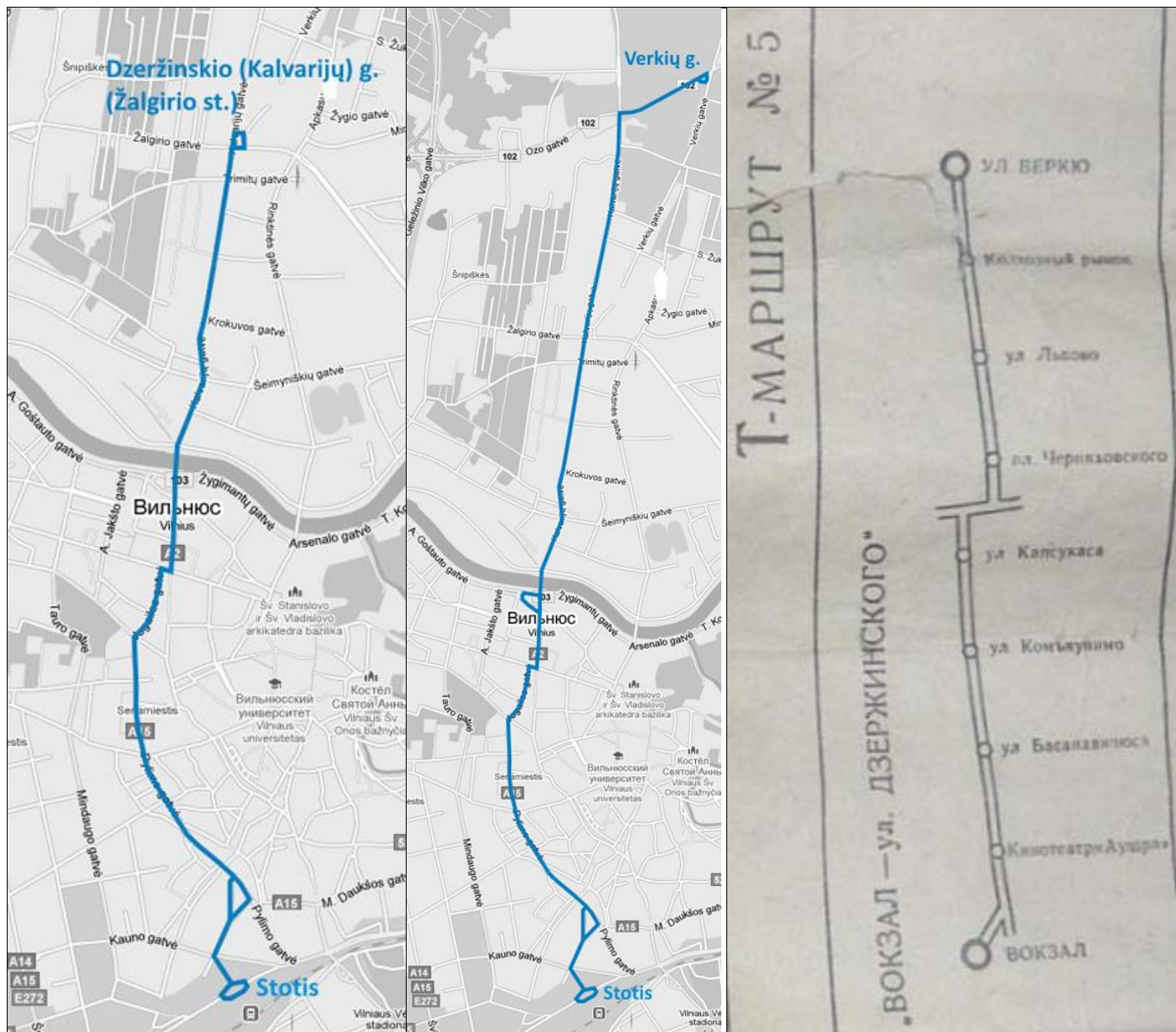
Jau po metų – 1961 metais – į Lietuvą atkeliavo itin populiarusis, net iki 2004 metų kursavęs, ir šiuo metu vis dar pramoginiams renginiams Vilniuje naudojamas troleibusas – 1958 metų gamybos Škoda 9Tr. Šio modelio troleibusų Vilniuje buvo užpirkta labai gausiai.

Vilnius savo troleibusais buvo garsus ir pasaulyje – 1970 metais, Vilniaus troleibusų parkas turėdamas net 203 troleibusus – buvo 6 didžiausias troleibusų parkas pasaulyje lyginant su kitais pasaulio miestais. Na o pagal maršrutų ilgį – 81 kilometrą – Vilnius pasaulyje buvo 5-oje vietoje.

Plečiantis troleibusų maršrutų tinklui jų ilgis nuo 7,8 kilometrų 1956-ais metais – padidėjo per 30 kartų – iki 480,6 kilometro 2011-ais metais. Ne mažiau augo ir troleibusų maršrutų skaičius – nuo 1 maršruto 1956 metais, 10 maršrutų – 1964 metais, iki 21 maršruto 2011 metais.

Pirmieji maršrutai. 1956 metais buvo nutiestas maršrutas „Antakalnis–Stotis“, 1957 metais – „Stotis–Žvėrynas“, 1959 m. lapkričio mėnesį atidarytas maršrutas „Stotis–Kalvarijų g.“ (rus. „*Вокзал – ул. Дзержинского*“). F. Džeržinskio gatvė buvo tuometinis Kalvarijų gatvės pavadinimas (1650-1807 ji vadinosi Vieškelio į Giedraičius, 1808-1858 – Verkių gatve, 1859-1944 – Kalvarijų gatve, 1945-1989 – F. Džeržinskio gatve, nuo 1990-ųjų – vėl Kalvarijų gatve).

5-ojo troleibuso maršruto istorija. Iki 5-osios troleibuso linijos atidarymo, Kalvarijų gatve su apsisukimu ties dabartine Žalgirio gatve važinėjo 5-ojo maršruto autobusas, kuris, atidarius troleibuso liniją, buvo pakeistas troleibusu. Paskutinė 5-ojo troleibuso stotelė nuo linijos atidarymo 1959 m. lapkričio mėnesį buvo „Verkių gatvė“ (ties dabartiniu Kunigo Broniaus Laurinavičiaus skveru). 1965 m. spalio 10 dieną ši stotelė buvo pervadinta į „Žalgirio st.“, o pati troleibuso ūsų linija pratęsta iki naujos stotelės „Verkių gatvė“ – tik šį kartą ši stotelė jau buvo ne Verkių gatvės pradžioje, bet ties Kareivių ir Verkių gatvių sankirta. Ten buvo įrengtas ir naujasis troleibuso žiedas. 1966 metais 5-ais maršrutas pratęstas Kareivių gatve iki naujo laikino žiedo ties Kareivių ir Žirmūnų gatvių sankryža. Vėliau buvo suformuotas didelis žiedas aplink Žirmūnus ir juo 5-ojo maršruto troleibusas važinėjo iki pat 2013 metų liepos 1 dienos.



Pav. 76. 5-ojo troleibuso maršruto schema 1958 metais ir 1965 metais, bei stotelių pavadinimai 1968 metais.



Pav. 77. MTV-82 tramvajus, kursuojantis Maskvoje. Iš jo, perdarius važiuoklę, padaryti MTV-82D troleibusai. Maskva, 2009 metai.



Pav. 78. 1956 metų gamybos MTV-82D troleibusas maršrute „Stotis-Žvėrynas“, įsukinėja į Sėlių gatvę ir suks į Žvėryno žiedą. Vilnius, 1961 metai.



Pav. 79. 1956 metų gamybos MTV-82D troleibusas „Stotis-Žvėrynas“ išvažiuoja greičiausiai iš Vilniaus traukinių stoties. Vilnius, 1965 metai.

PIRMASIS TROLEIBUSAS IS ČEKOSLOVAKIJOS



Pav. 80. Nuotrauka iš Vilniaus laikraščio su 1957 metų čekoslovakų gamybos troleibusu Škoda 8Tr. Vilnius, 1960 metai.



VAKAR iš Čekoslovakijos Vilniaus troleibusų valdybos adresu gautas pirmas troleibusas, pagamintas Lenino vardo gamykloje Pilzene. Troleibusas turi 32 sėdimas vietas, o viso jame telpa 96 keleiviai. Mašina numatyta darbui su priekaba. Troleibusas turi prietaisą smėliui pilti po ratais. Tai labai patogiu žiemos metu, ypač

kai yra apledėjimas. Troleibuso langai platūs, o tai leidžia gerai matyti aplinką.

Siais metais Vilniaus troleibusų valdyba gaus dar 14 tokių mašinų. Dabar valdyboje sudaromos aptarnavimo, taip pat techninės apžiūros ir remonto brigados. Kai naujos mašinos bus įsisavintos, jos pasirodys linijose.

Nuotraukoje: iš Čekoslovakijos gautas troleibusas.

Pav. 81. Škoda 8Tr troleibuso aprašymas straipsnyje po aukščiau įdėta nuotrauka Vilniaus laikraštyje. Vilnius, 1960 metai.



Pav. 82. 1957 metų Škoda 8Tr. 5-ojo maršruto troleibusas suka iš Gedimino prospekto į Jogailos gatvę. Senamiestis, Vilnius, 1960 metai.



Pav. 83. 1957 metų gamybos Škoda 8Tr troleibusas. Vilnius, 1965 metai.



Pav. 84. Škoda 8Tr troleibusas Berlyno troleibusų muziejuje. Berlynas, Vokietija, 2010 metai.



Pav. 85. Škoda 8Tr troleibuso galas, tinkamas priekabai kabinti, ir keleivių vežimo salonas. Brno, Čekija, 2008 metai.



Pav. 86. 1957 metų Škoda 8Tr troleibusas su priekaba Karosa B40 viename iš Čekijos miestų. Čekija, 2006 metai.



Pav. 87. 1957 metų Škoda 8Tr troleibusas su priekaba Karosa B40 viename iš Čekijos miestų. Čekija, 2006 metai.



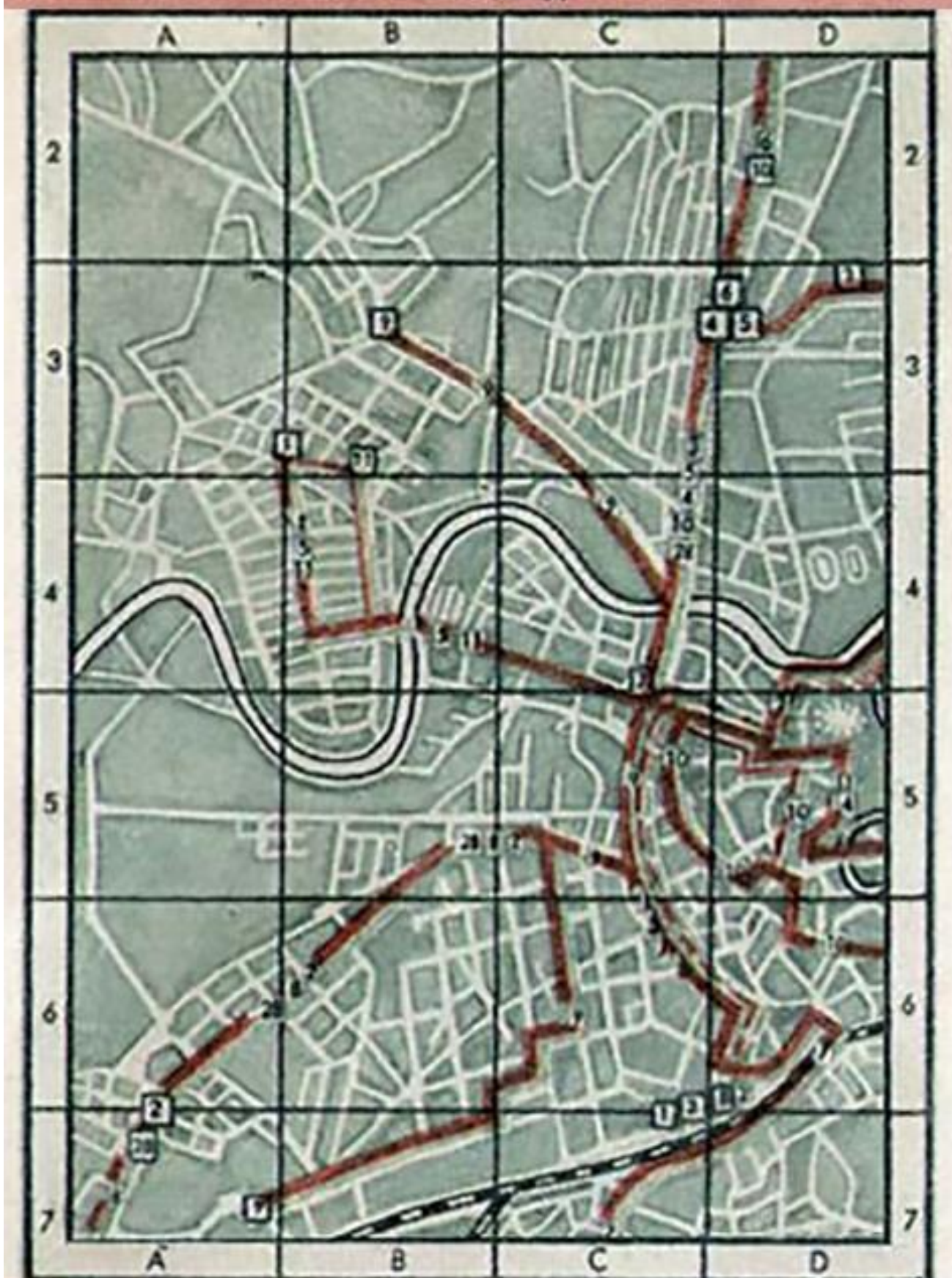
Pav. 88. 1958 metų Škoda 9Tr troleibusas. Vilnius, 1966 metai.



Pav. 89. 1958 metų Škoda 9Tr troleibusas Vilniaus troleibusų parke. Vilnius, 2010 metai.

1957 M. MIESTO AUTOBUSŲ IR TROLEIBUSŲ MARŠRUTAI

— Autobusų maršrutai - - - Troleibusų maršrutai Troleibusų maršrutai
— Autobusų maršrutų nukrypimai nuo pagrindinio kelio grįžant Nr. 2 Gelež. stotis—Antakalnis
 Neįrašyti skaitmenys nurodo autobusų maršrutus, skaitmenys kvadratuose — maršrutų pradžią ir pabaigą



Pav. 90. Vilniaus miesto troleibusų ir autobusų maršrutų schema. Iki Šnipiškių žiedo Kalvarijų gatve tuo metu kursavo 5-ojo maršruto autobusas, kuris vėliau buvo pakeistas 5-ojo maršrutu troleibusu. Vilnius, 1957 metai.

1964 m. VILNIAUS m.
TROLEIBUSŲ IR AUTOBUSŲ
MARŠRUTŲ SCHEMA

Legend:

- 4 AUTOBUSŲ MARŠRUTAI
- 2 TROLEIBUSŲ MARŠRUTAI
- AUTOBUSŲ STOTYS
- GELEŽ. STOTIS

Map Labels:

Neighborhoods: ŽVĖRYNAS, VINGIS, ŠEŠKINĖ

Streets: Mičiurino g., Ukmergės g., Vytauto g., Lenino a., Lenino pr., Basanavičiaus g., Algirdo g., Komjaunimo g., Gorkio g., Subačiaus g., Geležinkelio g., Panerių g., Raudonosios Armijos pr., Vilkių g., Dzeržinskio g., Černiachovskio a., Eidukevičiaus g., Artillerijos g., „Žalgirio“ stadionas, Gedimino

Route Numbers:

- Bus Routes (Red):** 1, 3, 7, 11, 32, 4, 6, 7, 8, 28, 9, 13, 18, 21, 23, 26, 30, 34, 44
- Trolleybus Routes (Black):** 2, 5, 10, 28, 35, 5, 6, 3, 9, 1, 5, 11, 1, 3, 7, 1, 5, 11, 6, 10, 6, 10, 1, 2, 5, 1, 8, 34, 30, 44, 1, 2, 8, 19, 12, 31

Pav. 91. Vilniaus miesto troleibusų ir autobusų maršrutų schema. Iki Šnipiškių žiedo Kalvarijų gatvė jau pažymėtas 5-ojo troleibuso maršrutas
Vilnius, 1964 metai.



Pav. 92. Vilniaus miesto troleibusų ir autobusų maršrutų schema. Matome prailgintą 5-ojo troleibuso maršruto liniją iki ties Kareivių ir Žirmūnų gatvių sankirtoje buvusio laikinojo troleibusų žiedo. Vilnius, 1968 metai.

11. IŠVADOS

Transporto turizmo darbai. Remiantis sėkminga Maltos istorinių autobusų istorija, šnipiškiečiai turistus į Šnipiškes siūlo kvieisti dviem pirmaisiais Vilniaus troleibusų modeliais ir restauruotomis akmeninėmis Šiaudinės rajono gatvėmis. Tie troleibusai – tai 1956 metų gamybos MTV-82D, 1957 metų Škoda 8Tr su priekaba Karosa B40, bei 1958 metų Škoda 9Tr. Juos restauruoti siūlo ir žymūs Vilniaus restauratoriai – šių dienų amatininkai. Du MTV-82D troleibusus restauravimui galima įsigyti iš Ukrainos (Dniepropetrovsko arba Kijevo), du Škoda 8Tr – iš Ukrainos troleibusų parkų, arba Čekijos, Slovakijos ar Vokietijos (Berlyno) muziejų arba kolekcionierių, o du Škoda 9Tr (vienas važiuojantis, ir vienas tinkamas restauruoti) – yra Lietuvoje, Vilniuje. Taip pat svarbu atkurti istorinę 1959 m. 5-ojo troleibuso liniją su Šnipiškių žiedu aplink dabartinį Kunigo Broniaus Laurinavičiaus skverą, ir šia linija paleisti restauruotus troleibusus kursuoti linijoje po 4 vienu metu, šiltuoju metų laiku – nuo gegužės 1 dienos iki spalio 1 dienos, 20 minučių intervalu, ne piko metu – 9:00-17:00 ir 18:30-21:00. Troleibuso liniją galima pratęsti ir buvusią siauruko liniją Rinktinės gatve nuo Šeimyniškių gatvės iki „Energetikos ir technikos muziejaus“, adresu Rinktinės g. 2, tam, kad ne sezono metu, sutvarkius buvusios elektrinės apleistą priestatą ar kitą teritoriją šie troleibusai galėtų būti ir muziejaus eksponatais. Viso restauravus 6 troleibusus, 2 iš jų visuomet galėtų stovėti muziejuje, bei būti pakaitiniais, jeigu istorinių troleibusų reikėtų remontuoti. Kitas svarbus darbas yra išlikusio akmeninio grindinio restauravimas Šiaudinėje, pirmiausia Daugėlišio ir Krokuvos gatvėse, bei leidimas vežikams arklių traukiamomis lengvosiomis kariatomis vežioti turistus akmeninėmis Šiaudinės gatvelėmis.

Geležinkelio memorialo ir kariatų muziejaus darbai. Šnipiškiečiai siūlo Šiaudinėje įkurti Vilniaus siaurojo geležinkelio memorialą su lenkų gamybos siauruoju garvežiu, naudotu Vilniuje 1925-1940 metais, arba vokiškuoju, naudotu 1941-1956. Šie garvežiai buvo trumpi, tad be vagonų jis puikiai tilptų viename iš valstybinių žemės sklypų Šiaudinėje. Tai – apie 4 arų (laisvas buvęs nuo senovės) ir apie 6 arų (miesto gautą iškeitus trečdalį Šilutės gatvės su statybų bendrovė) valstybiniai sklypai greta Daugėlišio ir Šilutės gatvių:



Pav. 93. Galimos geležinkelio memorialo vietos Daugėlišio gatvėje.

Etnografiniai darbai. Turizmo atžvilgiu svarbu Šiaudinėje leisti vyrauti daržininkystės ir amatų turizmui – tarsi penkis mėnesius truncančiai Kaziuko mugei. Čia visą šiltąjį sezoną galėtų būti rodomi kalvystės, šiaudo dirbinių, verbų, čerpių gamybos, molinių ąsočių žiedimo, duonos kepimo krosnyse, audimo amatai bei daržininkystė – pamatęs čia augančius vaisius, uogas ir daržoves, receptais kaip išsiauginti ekologiškų lietuviškų bulvių, salotų, krapų, pomidorų, braškių ar trešnių susidomėtų dažnas užsienietis.

Garlaivių turizmas. Verkių rūmai – tarsi lietuviškieji Versalio rūmai, tiek savo atstumu nuo centro, tiek ir itin ilga istorija nuo pat 1387 metų. Ten buvo vieną iš dviejų pirmųjų prieplaukų Neryje (antroji buvo ties Žvejais, trečioji vėliau atsirado ties Šnipiškių senamiesčiu). Jau tarpukariu turistų buvo itin mėgstamas nedidelis „Pan Tadeusz“ garlaivis. Tad pastačius identišką 1920-ųjų garlaivį tokiu pačiu pavadinimu su vienu sukamuoju ratu, ir antrąjį – su dviem sukamaisiais ratais, bei paleidus juos abu plaukioti šiltojo sezono metu

1920-ųjų maršrutu „Verkių Rūmai–Žvejai–Šnipiškių senamiestis“, pavyktų sudominti turistus. Svarbus tokio garlaivio maršruto akcentas – garlaivio stotelės turi būti prie pat Mindaugo ir Žaliojo tiltų, kad būtų matomos tiek einant per tiltą, tiek ir pasiekiamos trumpu tiesiu taku nuo „Energetikos ir Transporto muziejaus“, trumpu tiesiu taku troleibuso stotelės „Žaliasis tiltas“, bei tiesiai laipteliais žemyn nuo Verkių rūmų.

Terminologijos darbai. Siūloma atsisakyti fiktyvaus švediško skolinio – „Skanseno“ – naudojimo, ir grąžinti originalų LDK teritorijos pavadinimą – „Šiaudinė“.

Paveldo apsaugos zonų taisymo darbai. Svarbu pataisyti į UNESCO įtrauktos teritorijos ribas, išplečiant ribas visame vidiniame Šiaudinės trikampyje (sudarytame iš Daugėliščio g., Krokuvos g. ir Kalvarių g.), kuris buvo užstatytas 1891-1921 metais, pagal 1875 metais Vilniaus Miesto Dūmos numatytą Vilniaus miesto plėtros planą šiaurės kryptimi. Taip pat numatyti 50 metrų išorinę apsaugos zona aplink visą Daugėliščio gatvę, Krokuvos gatvę (nuo Kalvarių g. iki Linkmenų g.), ir Kalvarių gatvę iki 124A namo:



Pav. 94. Siūloma Šiaudinės paveldo teritorija ir jos apsaugos zona. Vilnius, 2015 metai.

12. ŠALTINIAI

Žemėlapiai:

- 1) Šnipiškių istoriniai žemėlapiai (1576-2016):
<http://kestutis.matuliasukas.lt/index.php?dir=Snipiskiu-zemelapiai%2F>
- 2) Vilniaus transporto istoriniai žemėlapiai ir maršrutai (1859-1968):
<http://kestutis.matuliasukas.lt/index.php?dir=Vilniaus-transporto-zemelapiai%2F>

Apie medinį ir akmeninį gatvių grindinius:

- 1) <http://www.quest.lt/po-lietuva/istorijos-labirintai-po-lietuva/4762/vilnius-po-musu-kojomis/>
- 2) https://lt.wikipedia.org/wiki/Vilniaus_miesto_gynybin%C4%97_siena
- 3) http://www.vambutai.eu/vilnias_g_istorija.html
- 4) <https://lt.wikipedia.org/wiki/Gatv%C4%97>
- 5) Tarybų Lietuvos enciklopedija, T. 1 (A-Grūdas). – Vilnius: Vyriausioji enciklopedijų redakcija, 1985. 582 psl.
- 6) Vladas Drėma. Dingęs Vilnius. Leidykla Vaga. Vilnius, 1991. ISBN: 5415003665.
- 7) <http://www.15min.lt/naujiena/aktualu/istorija/ldk-istorija-lietuviu-pirkliai-582-369452>
- 8) <http://www.ldkistorija.lt/>
- 9) Gedimino pilies istorija nuo XIII a. pab. (minima 1413-1414 m.):
https://lt.wikipedia.org/wiki/Gedimino_pilis
- 10) Apie Povilo Michailovičiaus Šnipkos dvarą nuo XVI a.:
Tarybų Lietuvos enciklopedija. 4 SIMNO-ŽVORŪNĖ. VYRIAUSIOJI ENCIKLOPEDIJŲ REDAKCIJA, VILNIUS 1988.
- 11) Apie IV–VIII a. Vilniaus Žemutinėje pilyje ir dabartinių Valdovų Rūmų vietoje egzistavusią įtvirtinta medinę gyvenvietę:
<http://www.valdovurumai.lt/rumu-istorija/svarbiausios-datos>
- 12) Apie 1875 metų miesto plano restauravimą:
http://www.ldm.lt/LDM/PDF/Metrastis_17/14.pdf
- 13) Apie Šnipiškių apsaugos zonas:
<http://www.archfondas.lt/leidiniu/alf-05/giedre-filipaviciene-irena-kliobaviciute-vilniaus-senamiescio-apsauga-1992-2014-m>
- 14) Vilniaus istorija nuo ir iki 1387 metų:
<http://www.delfi.lt/news/daily/lithuania/vilkas-paslepes-vilniaus-istorija.d?id=36391795>
- 15) Vilniaus miesto dalių istorija – Lietuvos Kultūros Tarybos tyrimas:
https://issuu.com/pookvook/docs/pasi_valgymai_po_vilni_vavb/7?e=6943619/15261764
- 16) Gediminas Gendrenas, Egidijus Ožalas. Karaliaus Mindaugo tilto prieigos. Žvalgomieji archeologiniai tyrimai. Kairysis Neris krantas. Vilnius, 2002 m. Tyrimų prieiga internetu:
<http://www.lietuvospilys.lt/data/arsenalo.htm>

Gondolų ir laivelių Neryje šaltiniai:

- 1) UAB „Hnit-Baltic“ parengtas ESRI-Maps.Lt 2016-ųjų metų Lietuvos reljefinis žemėlapis:
<https://maps.lt.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=d29c96b53bc740e38fb79f8532753544>
- 2) Senvagės gimnazijos istorija (buvusi 44-oji vidurinė):
<http://senvagesgimnazija.lt/apie-mus/mokyklos-istorija>
- 3) Medinių vyskupų Verkių rūmų istorija nuo XIV a.:
<http://www.verkiai.lt/Apie-dvaro-rumus-96>
- 4) Verkių rūmų istorija:
http://www.heritage.lt/restauravimas/vilniaus_aps/verkiu_dvaro_ansamblis.htm
- 5) Laimius STRAŽNICKAS. Apie Lietuvos sostinių įkūrimo datas:
<http://www.vambutai.eu/sostines.html>
- 6) Laimius STRAŽNICKAS. Žaliojo tilto istorija:
http://www.vambutai.eu/zaliasis_tiltas.html

Garlaivių Neryje šaltiniai:

- 1) Neris pakrantės - istorinė kelionė Nerimi:
<http://www.madeinvilnius.com/lt/vilniaus-miesto-studija/neries-pakrantes-istorine-kelione-nerimi/i/>

Senujų valstietiškų vežimų šaltiniai:

- 1) http://www.vambutai.eu/vilnius_g_istorija.html
- 2) <http://www.madeinvilnius.com/lt/vilniaus-miesto-studija/vilniaus-viesojo-transporto-istorija/i/>
- 3) <http://moscowwalks.ru/2012/03/29/izvoz-v-moskve/>
- 4) https://lt.wikipedia.org/wiki/Gele%C5%BEinio_Vilko_legenda
- 5) <https://lt.wikipedia.org/wiki/Vilnius>
- 6) „Vilnius“. Mažoji lietuviškoji tarybinė enciklopedija, T. 3 (R–Ž). Vilnius, Vyriausioji enciklopedijų redakcija, 1971, 778 psl.
- 7) „Vilnius“. Lietuviškoji tarybinė enciklopedija, XII t. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 1984. T.XII: Vaislapėlis–Žvorūnė, 271 psl.

Brikų šaltiniai:

- 1) <https://en.wikipedia.org/wiki/Britzka>
- 2) <http://moscowwalks.ru/2012/03/29/izvoz-v-moskve/>

Dilijanų šaltiniai:

- 1) <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B8%D0%BB%D0%B8%D0%B6%D0%B0%D0%BD%D1%81>
- 2) <https://en.wikipedia.org/wiki/Stagecoach>
- 3) Istorinė lietuviško pašto kelio ekspedicija:
<http://kauno.diena.lt/naujienos/laisvalaikis-ir-kultura/kultura/ekspedicijos-pasto-kelias-latvija-lietuva-lenkija-2014-karietos-iriedejo-i-varsuva-632736>
- 4) Apie trečiąją ATR padalijimą:
https://lt.wikipedia.org/wiki/Tre%C4%8Ddias_Abiej%C5%B3_Taut%C5%B3_Respublikos_padalijimas

Geležinkelio šaltiniai:

- 1) <http://kauno.diena.lt/naujienos/miesto-pulsas/stoties-istorija-gaubia-paslaptingas-sprogimas-200902>
- 2) <http://www.litrail.lt/istorija>

Omnibusų šaltiniai:

- 1) https://lt.wikipedia.org/wiki/Mstislavas_Dobu%C5%BEinskis
- 2) <https://en.wikipedia.org/wiki/Horsebus>

Uždarųjų karietų šaltiniai:

- 1) Jonas Kazimieras Vilčinskio darbai:
<http://www.limis.lt/detali-paieska/rezultatai/-/exhibitList/detailed?relatedPersonId=4623914&backUrl=%2fpersonaliju-zodynas%2f-%2fpersonFastSearch%2fview%2f4623914&searchInExhibits=true&searchInLibraries=true&searchInArchives=true&searchInAudioVideo=true&searchInPhotos=true>
- 2) Vilniaus greitosios medicininės pagalbos istorija:
<http://www.bernardinai.lt/straipsnis/2013-01-10-vilniaus-greitosios-medicinos-pagalbos-stotis-svencia-110-ies-metu-jubileju/93411>

Lengvųjų karietų šaltiniai:

- 1) Angliškas lengvosios kietos apibrėžimas:
<https://en.wikipedia.org/wiki/Droshky>
- 2) Lengvųjų karietų ir kitų priemonių istorija Maskvoje:
<http://moscowwalks.ru/2012/03/29/izvoz-v-moskve/>
- 3) Guminių padangų išradimo istorija:
<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/gatve/padangos-kada-jos-buvo-israstos-ir-kaip-tobulejo-221-361814>
- 4) Apie vyr. karininko laipsnį (rus. „*Унтер-офицер*“, vok. „*Unteroffizier*“):
<https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D0%BD%D1%82%D0%B5%D1%80-%D0%BE%D1%84%D0%B8%D1%86%D0%B5%D1%80>
- 5) Apie 1863m. ATR sukimą prieš Rusijos Imperiją:
https://lt.wikipedia.org/wiki/1863_m._sukilimas

Autobusų šaltiniai:

- 1) 1908 metų autobuso plano istorija:
<http://www.delfi.lt/auto/laisva-pavara/vilniaus-viesasis-transportas-praeitis-ir-dabartis.d?id=67204038>
- 2) Apie Vilniaus autobusų kooperatyvą ir „Saurer“ autobusus:
<http://www.wilnoteka.lt/lt/artykul/apie-tarpukario-vilniaus-miesto-transporta-1>

Oro uosto šaltiniai:

- 1) <http://www.vilnius-airport.lt/lt/apie-mus/istorija/>
- 2) <http://pamirsta.lt/vokieciu-oro-uostu-pedomis-apeista-kuro-saugykla/>
- 3) <http://www.bernardinai.lt/straipsnis/2015-12-19-vilniaus-oro-uostas-svencia-garbinga-sukakti/138840>
- 4) https://lt.wikipedia.org/wiki/Tarptautinis_Vilniaus_oro_uostas
- 5) https://en.wikipedia.org/wiki/Rumpler_G.I
- 6) https://en.wikipedia.org/wiki/Gotha_G.I

Tramvajaus šaltiniai:

- 1) <http://www.wilnoteka.lt/lt/artykul/apie-tarpukario-vilniaus-miesto-transporta-1>

Siauruko šaltiniai:

- 1) <http://mylimasvilnius.lt/2009/09/11/ar-tik-ne-siaurukas-puskuoja/>

Troleibusų šaltiniai:

- 1) Škoda 8Tr troleibuso istorija:
https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_8Tr
- 2) 5-ojo troleibuso maršruto istorija:
<http://tinklarastis.nvtka.lt/1851.aspx>
- 3) Kalvarijų gatvės pavadinimo kaita:
<http://www.bernardinai.lt/straipsnis/2014-11-25-edita-rimke-vilniaus-senamiescio-gatviu-pavadinimai-sovietineje-lietuvoje/124627>
- 4) Senieji Vilniaus gatvių pavadinimai:
http://www.vilnius.skynet.lt/ulicy_vilnusa.html
- 5) „Gatvės, autobusai, troleibusai.“ Red. R. Miliauskas / Pasaulis, 1991 (papildyta 2007 m.)
- 6) Vilniaus troleibusų istoriją:
<http://www.miestai.net/forumas/showthread.php?t=9371>
- 7) VVT Vilniaus troleibusų istoriją:
- 8) <http://www.vilniausviesasistransportas.lt/lt/apie-mus/transporto-istorija>
- 9) VVT Vilniaus troleibusų istorinis bukletas:
- 10) http://www.vilniausviesasistransportas.lt/images/Straipsniui/Apie_Mus/Bukletas%20Vilniaus%20troleibusai_galutinis.pdf