

Projektą iš dalies finansuoja
MRF MEDIJŲ
REMIMO
FONDAS

Mums tai rūpi

Marijampolės pašto arklių stotis: keli įdomūs faktai

VAKAR, ŠIANDIEN, RYTOJ

Šiuo metu įgyvendinamas „Rail Baltica“ geležinkelio transporto projektas, turintis per Kauną ir Rygą sujungti Varšuvą su Talinu, bei keltu ar tuneliu – su Helsinkiu. Projekto įgyvendinime dalyvauja Europos Sąjungos šalys: Lenkija, Lietuva, Latvija, Estija ir Suomija. Geležinkelio ilgis nuo Talino iki Varšuvos bus mažiausias 950 kilometrų. Šiam projektui, ypač dabartinėje sudėtingoje geopolitinėje situacijoje, skiriamas itin didelis dėmesys.

Keliai, jungiantys valstybes, buvo tiesiami jau prieš šimtus metų, nes tai turėjo svarbią ekonominę, politinę, karinę reikšmę. Pirmasis modernus pašto traktas Lietuvos teritorijoje buvo nutiestas beveik prieš 200 metų.

Reikšmė – didžiulė

Tai buvo kelias iš Rusijos imperijos sostinės Sankt Peterburgo į svarbios provincijos centrą – Varšuvą. Jo reikšmė imperijai buvo visokeriopa: ekonominė, politinė, karinė.

Imperatoriaus įsakymu, 1827 m. pradėti pirmojo plento iš Sankt Peterburgo į Varšuvą tiesimo tyrimai. Tuo metu atsirado tvirtesnio tipo keliai. Plentų važiuojamosios dalies stiprumui užtikrinti imtas naudoti sutankintas skaldos ir žvyro sluoksnis.

Kelio atkarpos Sankt Peterburgas–Kaunas per Daugpilį projektas buvo patvirtintas 1828 m. liepos 16 d. caro Nikolajaus I įsakymu. Šio trakto dalį buvo numatyta užbaigti iki 1833 metų, tačiau sutrukdė 1831 m. sukilimas. Kelias baigtas 1836 m. pavasarį. Pašto trakto Sankt Peterburgas–Varšuva reikšmę pabrėžė jo atidarymo iškilmės, kuriose

dalyvavo pats caras Nikolajus I su sūnumi Aleksandru.

Tiesiamo kelio plotis buvo 6 sieksniai (12,78 m) – kad lengvai prasilenktų dvi karietos ar keleiviniai dilynai. Atkreiptinas dėmesys, kad Lenkijos Karalystėje buvo naudojami skirtingi matų vienetai nei Rusijoje. Pavyzdžiui pastarojoje sieksnis buvo 2,13 metro, o Lenkijoje, kuriai priklausė Marijampolė, sieksnis (sazhen) – 1,728 metro. Naujosios Lenkijos matai (miary nowopolskie) galiojo nuo 1819 m. sausio 1 d. iki 1849 metų, o realybėje dar ilgiau.

Kitas įdomus faktas

Algimantas Miškinis knygoje „Marijampolės miestas iki 1940“ publikuoja miesto šiaurės dalies planą (jo spalvota kopija skaitytojui pateikiama), kuris datuojamas XIX a. antrojo dešimtmečio pabaiga – trečiojo dešimtmečio pradžia. Pakankamai išsamiai autorius aprašo „prūsisko mūro“ magaziną, stovėjusį rytinėje kelio į Kauną pusėje, kuris buvo atiduotas



Marijampolės šiaurinės dalies planas.

evangelikų bažnyčiai įrengti, šioje vietoje susieinančius kelius ir pan. Jis taip pat rašo, kad „sklypas pašto sodybai apgalvotai buvo parinktas šiauriniame miesto pakraštyje, vakarinėje plento į Kauną ir šiaurinėje plento šakos į Vilkaviškį pusėje, t. y. kampe tarp abiejų šių kelių“.

Reikėtų patvirtinti minėtą miesto dalies planą atidžiau. Čia randame datą 1828-iejį, taip pat pažymėtos dvi vietos, kur galima buvo statyti pašto rūmus. Iš jų architektai turėjo išrinkti tinkamiausią. Tą užrašą galime matyti plano viršuje, kairėje pusėje. „Sytuacija. Części Miasta Maryampola gdzie mieysce pod Literą A i B na zabudowanie Pocztowego Domu polconne jest“ (Situacija. Marijampolės miesto dalys pažymėtos raidėmis A ir B, skirtos pašto pastatų statybai). Vietą, planą pažymėta raudonu rašalu A raide, yra dabartinis Kultūros rūmų pastatas. Priekakampio formos sklypas tęsiasi priešais Didžiąją sinagogą, kitoje gatvės pusėje iki pat Šešupės. Į pietus nuo to sklypo buvo Turgaus aikštė ir Pašėsupio gatvė. Viršuje kiek dešiniau įrašas

„Plac jest obrany na pocztę litterę B oznacony“ (Paštui paimtas sklypas pažymėtas raide B). Plane nesimato kito sklypo, pažymėto B raide, centrinės dalies.

Dokumentas iki mūsų laikų neišliko toks, koks buvo

Dokumentas mūsų laikais pasiekė sugadintas. Čia matyti tik raudona linija apibėžto sklypo kraštai. Architektai tuomet pasirinko labai tinkamą alternatyvą – sklypą B, buvusį Marijampolės miesto šiaurinėje dalyje, už miesto, Degučių kaimo žemėje, įvažiuojant į miestą iš Kauno.

Traktas ėjo per Zarasus, Ukmergę, Kauną ir kitas stotis į Marijampolę. Iš čia viena atšaka per Vilkaviškį ir Virbalį vedė į Karaliaučų, o kita per Kalvariją ir Suvalkus – į Varšuvą.

Nuo Kauno link Suvalkų pašto stotys buvo Veiveriuose, Ažuolų Budoje, Marijampolėje, Kalvarijoje ir kt. Jos buvo skirstomos į pirmos ir antros klasės: vienos tik keičiami arkliai ir trumpai ilsimasi, kitose ir pietavima, ir nakvojama.

Laukiamajame kambaryje stovėdavo didelis laikrodis – dilynai važiuodavo pagal grafiką. Didžiosios stotys – tai nemaži filigaliai, nes čia turėjo tilpti poilsio ir nakvynės kambariai keleiviams bei vežikams, traktierius, korespondencijos skirstymo patalpos, arklidės, ratinė, kalvė, pašarų sandėlis ir kita. Trakte reikėjo nemažai pastatų kelių priežiūrai bei saugojimo tarnyboms, karčiamoms. Jos buvo statomos kas dešimt kilometrų ar valandos kelio atstumu.

Stočių kompleksai būdavo statomi maždaug 10–15 metrų nuo kelio linijos. Akmeninius grįstus takelius iš šonų puošdavo gėlės. Kiemai gana erdvūs – 35 x 60 m. Taip pat būdavo išskiriama žemės ir pašto tarnautojų daržams.

Sąsajos su žymiomis asmenybėmis

1834 metų planuose jau nėra kelio į Degučius, tačiau pažymėta miesto ir Degučių kaimo riba – kaip tik ant jos ir buvo pašto stočiai parinktas sklypas.

(Nukelta į 8 psl.)



Julijus Trapas, vaistinininko Karolio Trapo sūnas, buvo Alfredo Nobelio, būsimosios švedų chemiko, inžinieriaus, dinamito išradėjo, chemijos mokytojo Sankt Peterburge.

Marijampolės pašto arklių stotis: keli įdomūs faktai

(Atkelta 7 iš psl.)

Viename tų planų užfiksuoti miestiečių Karolio Trapo, Jokūbo Lintnerio, Jurgio Burnelio bei O. Sapiegių (reikia suprasti Kvietiško dvaro) sklypai, buvę visai prie šiaurinės miesto ribos. Įdomu tai, kad vaistininko Karolio Trapo sūnus Julijus (1814–1908) buvo Alfredo Nobelio, būsimojo švedų chemiko, inžinieriaus, dinamito išradėjo, chemijos mokytoju Sankt Peterburge 1847–1853 metais. Julijus Trapas 1832 metais baigė Tiltės gimnaziją, dirbo vaistininku, po to išvyko į Sankt Peterburgą, kur nuo 1839-ųjų studijavo medicinos-chirurgijos akademijoje. 1877 m. už mokslinę veiklą jam suteiktas nusipelnusio profesoriaus titulas. Jis parašė daug knygų, straipsnių.

Pašto sodybą sudarė trys pastatai

Stoties sodyba susidėjo iš trijų simetriškai pleno atžvilgiu stovėjusių pastatų. Vidurinis pastatas, svarbiausias sodyboje, buvo šonu į plentą, kiti du – galais. Tarpuose tarp šių pastatų įrengti vartai įvažiuoti į aptvertą kiemą. Pašto sodybos šonuose buvo tarnautojų



Pažymėtas Marijampolės paštas ir prižiūrėtojo sodyba.

daržai, kurie užėmė du margus žemės (vėliau praplesti). Šis plotas paimtas iš Degučių kaimo ūkininkų ir minėtų miesto gyventojų bei O. Sapiegių. Centrinis pašto

pastatas buvo dviaukštis, šoniniai statiniai (sikiuri arkliams, vežikams, inventoriumi) – vienaaukščiai.

Pirmame pastato aukšte buvo tarnybinės patalpos ir raštinin-

ko butas, antrame – „garbingų asmenų“ poilsio patalpos, pašto viršininko ir sekretoriaus butai.

Marijampolės pašto stotis buvo pirmos klasės, kaip ir Veiverių, t.

y. didesnė už Kalvarijos (ši buvo antros klasės).

Šio tipo pašto stotys buvo pradėtos statyti Smolensko, Vitebsko, Mogiliovo ir Pskovo gubernijose dar 1817 m. Kai kada tebuvo keičiami fasadai. Pasinaudojęs tais projektais, inžinierius Jonas Perkowskis parengė Lenkijos Karalystės pirmos ir antros klasės pašto stočių ir užvažiuojamų namų kartotinius projektus. Juos suprojektavo Varšuvos universiteto architektūros prof. Vaclovas Ričelis, projektus patvirtino Valstybinės vidaus reikalų ir policijos komisijos vyriausieji statybininkas Henrikas Markonis. Atrodo, kad Marijampolės stoties planui pakeitimų nebuvo. Pastatai šalia trakto – vienišo architektūrinio stiliaus, neaukšti, šviesūs, klasicistinių formų. Trakto priežiūros pastatai pastatyti vėliau nei kelias ir pašto stotys, jų projektai tvirtinti 1841–1842 metais.

Archyvuose saugoma nemažai dokumentų, o juose daug įdomybių apie Marijampolės pašto stotį. Tereikia skaityti.

*Rimvydas URBONAVIČIUS,
Kauno regioninio valdybės
archyvo Marijampolės filialo
vyriausiasis archyvaras*